

Universidad de Costa Rica
Facultad de Ciencias Sociales
Escuela de Sociología



Seminario de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Sociología

“Análisis de la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana de las personas que residen en el cantón de San José del periodo 2011 al 2018, un estudio de casos”

Directora del Seminario: Msc. Wendy Molina Varela

Lectora: Msc. Andrea San Gil León

Lector: Dr. Mauricio López Ruiz

Sustentantes:

Sagal Davison García B22177

Johanna Pizarro Arroyo B04860

Yoselyn Redondo Artavia B35707


Francisco Serrano Vargas B16274

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio


2021

Tribunal examinador

Trabajo final de graduación presentado a la escuela de Sociología como requisito para optar por el grado de licenciatura en sociología de la Universidad de Costa Rica. Aprobada el 26 de noviembre del 2021.




M.Sc. Irina Sibaja López
Presidente tribunal examinador




M.Sc. Gustavo Jiménez Barboza
Docente invitado



M.Sc. Wendy Molina Varela
Directora



M.Sc. Andrea San Gil León
Lectora

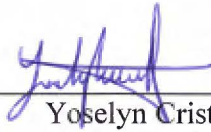


Dr. Mauricio López Ruiz
Lector

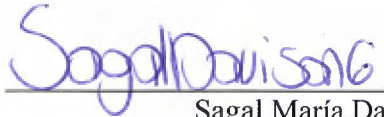
Sustentantes



Francisco Javier Serrano Vargas



Yoselyn Cristina Redondo Artavia



Sagal María Davison García



Johanna Pizarro Arroyo

Dedicatorias

Agradezco profundamente a Dios, por darme la fuerza siempre para seguir adelante en la adversidad y por mantenerme con fe. A mi familia, mi mamá, hermana, abuela (mi inspiración) y tíos que siempre estuvieron apoyándome para que no “aflojara”, a mi Kloey que siempre me dio muchísimo amor en medio de tanto cansancio. También muy especialmente le dedico este trabajo a Johao, quién me llevaba a la U y que, aunque no está en la tierra está gozando este triunfo. Por último, a David, el que me aguantaba y se llevaba la peor parte, gracias por tu apoyo, espera, paciencia y un amor tan incondicional y hermoso.

Yoselyn Redondo Artavia.

Para mi mamá y mi hermana, son el pilar de mi vida. Para mi pareja y para Dios, gracias por las múltiples discusiones y apoyo, los cuales me ayudaron a culminar con este proceso.

Johanna Pizarro Arroyo

A mi mamá, hermana, abuelitos y compañeras de tesis, por el amor, cariño y compañía.

Sagal Davison García

A mi madre, mi abuela, amigos y amigas que estuvieron siempre presentes en este proceso

Francisco Serrano Vargas

Agradecimientos

A nuestra familias y seres queridos, por la compañía y apoyo a lo largo de estos años. A nuestra directora de tesis, Wendy Molina por su incondicionalidad, gran ética académica y sentido humano. A nuestra lectora Andrea San Gil y lector Mauricio López, quienes estuvieron presentes para lo relativo y mucho más.

Yoselyn, Johanna, Sagal, Francisco.

Resumen

En la presente investigación, se estudia como la movilidad urbana incide en la calidad de vida urbana de las personas del cantón central de San José. Esto mediante investigación de fuentes secundarias y entrevistas semi estructuradas aplicadas a personas de los 4 distritos de interés (Merced, Hospital, El Carmen y Catedral). Lo anterior para abordar este fenómeno desde una perspectiva cualitativa, realizando aportes nuevos desde esta posición. De esta forma, se tiene el objetivo de profundizar en el análisis de las trayectorias cotidianas de movilidad de las personas, y desde ahí comprender los efectos de la movilidad en la vida cotidiana y la calidad de vida de las personas, así como la percepción que poseen de esta misma. Dicha experiencia se valora positiva y negativamente en ciertos aspectos según diversas condiciones de la persona, como lo son la edad, género, condiciones económicas, físicas y sociales.

Davison, S., Redondo, Y., Serrano, F., Pizarro, J. (2021) *Análisis de la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana de las personas que residen en el cantón de San José del periodo 2011 al 2018, un estudio de casos*. Tesis para optar por el grado de licenciatura en sociología. Universidad de Costa Rica. San Pedro de Montes de Oca, San José, Costa Rica.

Palabras clave: calidad de vida urbana, movilidad urbana, ciudad, diagnóstico urbano, urbanidad.

Contenido

Introducción	13
Justificación	15
Construcción del objeto sociológico de estudio	18
Antecedentes	18
Marco teórico	26
Planteamiento del problema de investigación	35
Objetivos	37
Objetivo General	37
Objetivos específicos	37
Metodología	38
Tipo de investigación	38
Técnicas e instrumentos de recolección de datos e información	39
Población de estudio	40
Etapas de la investigación	41
Capítulo 1. Caracterizar el desarrollo histórico-territorial de la GAM: la construcción de su modelo de ciudad y el sistema de movilidad	44
1.1. Período de 1950 a 1980: historia e inicios de la conformación urbana de la Gran Área Metropolitana.	44
1.2. Período entre 1981 a 1994: crecimiento y expansión de la ciudad.	58
1.3. Período entre 1995 al 2018: actualidad de modelo de ciudad y su sistema de movilidad urbana.	67
Nuevos paradigmas de movilidad sostenible	80
Capítulo 2: Estudiar la configuración de la movilidad urbana, a partir de los tiempos de desplazamiento y la relación que tienen con la calidad de vida urbana de las personas residentes del cantón de San José.	83
2.1. Carmen	85
2.1.1. Sedes de instituciones públicas	87
2.1.2. Arte y Cultura	89
2.1.3. Educación	90
2.1.4. Espacios públicos y áreas verdes	92
2.1.5. Paradas y terminales	93
2.1.6. Salud	95
2.2. Merced	96

2.2.1.	Sedes de instituciones públicas	99
2.2.2.	Arte y cultura	100
2.2.3.	Educación	100
2.2.4.	Espacios públicos y áreas verdes.....	101
2.2.5.	Paradas y terminales	102
2.2.6.	Salud	104
2.3.	Hospital.....	105
2.3.1.	Sedes de instituciones públicas	107
2.3.2.	Arte y cultura	108
2.3.3.	Educación	109
2.3.4.	Espacios públicos y áreas verdes.....	110
2.3.5.	Paradas de buses y terminales.....	112
2.3.6.	Salud	113
2.4.	Catedral	114
2.4.1.	Sedes de instituciones públicas	115
2.4.2.	Arte y Cultura.....	116
2.4.3.	Educación	117
2.4.4.	Espacios públicos y áreas verdes.....	118
2.4.5.	Paradas de buses y terminales.....	119
2.5.	Diagnóstico social, económico, de educación y entorno urbano; su análisis en los cuatro distritos	123
2.5.1.	Diagnóstico social	123
2.5.2.	Diagnóstico económico.....	129
2.5.3.	Diagnóstico entorno urbano	135
2.6.	Desplazamientos y movilidad en San José.....	140
Capítulo 3: Determinar la dimensión subjetiva de la movilidad urbana y su relación con la calidad de vida		157
3.1.	Movilidad y calidad de vida urbana.....	158
3.1.1.	Análisis de casos de la experiencia y vivencia del viaje en un día promedio	
	174	
	Merced.....	174
	Hospital	177
	Catedral.....	180

Carmen.....	182
3.2. Seguridad ciudadana	184
3.3. Cotidianidades urbanas y cambios sociolaborales.....	188
Conclusiones y recomendaciones	196
Referencias Bibliográficas	210

Índice de tablas

Tabla 1 Crecimiento poblacional.....	49
Tabla 2 <i>Cantón de San José: población total según cantón y distritos. Censos del año 1950 a 2011.</i>	124
Tabla 3 <i>Cantón de San José: Distribución de población por grupo de edad según distrito. Censo 2011</i>	126
Tabla 4 <i>Índice de desarrollo social 2017 por valor, posición y AMMDR de los cuatro distritos centrales del cantón de San José.</i>	127
Tabla 5 <i>Cantón de San José: Porcentaje de Áreas Verdes, Deportivas y Recreativas por categoría, según distrito</i>	138
Tabla 6 <i>Tiempo entre la llegada a la residencia y el momento de dormir</i>	189
Tabla 7 <i>Tiempo de ocio</i>	190

Índice de figuras

Figura 1 Información cantón de San José	85
Figura 2 Zonificación del Distrito El Carmen.....	86
Figura 3 Sedes de instituciones públicas, El Carmen.....	89
Figura 4 Arte y Cultura, El Carmen	90
Figura 5 Educación, El Carmen	92
Figura 6 Espacios públicos y áreas verdes, El Carmen	93
Figura 7 Paradas de buses y terminales, Carmen.....	94
Figura 8 Salud, El Carmen	95
Figura 9 Zonificación del Distrito Merced.....	97
Figura 10 Sedes de Instituciones Públicas, Merced	99
Figura 11 Arte y cultura, Merced	100
Figura 12 Educación, Merced	101
Figura 13 Espacios públicos y áreas verdes, Merced	102
Figura 14 Paradas de buses y terminales, Merced.....	103
Figura 15 Servicios, Merced.....	104
Figura 16 Salud, Merced	105
Figura 17 Zonificación del Distrito Hospital	106
Figura 18 Sedes de instituciones públicas, Hospital	108
Figura 19 Arte y cultura, Hospital.....	109
Figura 20 Educación, Hospital.....	110
Figura 21 Espacios públicos y áreas verdes, Hospital.....	111
Figura 22 Paradas de buses y terminales, Hospital	112
Figura 23 Salud, Hospital.....	113
Figura 24 Zonificación del distrito, Catedral.....	115
Figura 25 Sedes de Instituciones Públicas, Catedral	116
Figura 26 Arte y cultura, Catedral	117
Figura 27 Educación, Catedral	118
Figura 28 Espacios públicos y áreas verdes, Catedral	119
Figura 29 Servicios, Catedral.....	121
Figura 30 Paradas de buses y terminales, Catedral	122
Figura 31 Posición en el empleo	130
Figura 32 Lugar de trabajo por distrito, cantón de San José	132
Figura 33 Total de empresas según distrito y por intervalo de trabajadores del año 2019	133
Figura 34 Sectores económicos por ocupación	135
Figura 35 Porcentaje de áreas verdes, deportivas y recreativas por categoría, según distrito.....	137
Figura 36 División político administrativa y límites de la GAM	141
Figura 37 Principales generadores de viajes en el GAM según cantón.....	151
Figura 38 Principales destinos del GAM, según cantón	152
Figura 39 Uso de medios de transporte según género	159

Figura 40	<i>Tiempo y kilómetros promedio según medio de transporte</i>	161
Figura 41	<i>Promedio de kilómetros recorridos por género.....</i>	163
Figura 42	<i>Movilidad por medio de transporte según género en la GAM</i>	164
Figura 43	<i>Caracterización de Medios de Transporte</i>	165
Figura 44	<i>Relato María, distrito Merced</i>	174
Figura 45	<i>Relato Carmen, distrito Hospital</i>	177
Figura 46	<i>Relato Juan, distrito Catedral.....</i>	180
Figura 47	<i>Relato José, distrito Carmen.....</i>	182
Figura 48	<i>Prevalencia criminal según categorías delictivas denunciadas por distritos ..</i>	185

Introducción

El ordenamiento territorial, tanto en Costa Rica como en América Latina, se vio altamente impactado por la forma en la cual se configuraron y desarrollaron las ciudades en sus inicios, en donde el modelo económico y social fue determinante. En Costa Rica, específicamente en el cantón de San José, esta visión impactó de gran manera debido a que es el cantón de la capital.

En la actualidad, el cantón de San José continúa siendo el punto de encuentro de muchas actividades y proyectos, alberga diversos servicios de relevancia y necesidad nacional, es el de mayor población y mantiene consigo la concepción de ser el centro del país, por lo tanto, es altamente transitado por personas de todo el territorio nacional. Esto ha conllevado múltiples consecuencias, tanto positivas como negativas para quienes residen en la zona; el impacto se ha presenciado en el ámbito de equipamiento, infraestructura, situación social, económica, cultural, de vivienda, acceso a servicios, movilidad urbana, cotidianidad, entre muchos otros.

Como se mencionaba anteriormente, San José es el cantón central de la provincia y del país, por lo tanto, el tránsito vehicular y de personas es el más alto del país. Ante esta realidad, surge un interés de investigación desde la disciplina y perspectiva sociológica donde se plantea el cuestionamiento respecto a la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana de las personas que residen en el cantón de San José en los distritos del Carmen, Merced, Hospital y Catedral. Estos cuestionamientos se plantean desde el cómo y porqué de una posible interconexión entre la calidad de vida y la movilidad, es decir,

comprender las consecuencias económicas, físicas, ambientales, de salud y social derivadas del sistema de movilidad.

La investigación parte de la premisa de que la movilidad urbana es un fenómeno complejo que tiene relación con un entorno determinado, con las alternativas y capacidades que tienen las personas para realizar sus desplazamientos y con la planeación de los asentamientos humanos, del desarrollo y medio ambiente, entre otros aspectos. Además, de que la ciudad es más que un espacio geográfico y está configurada por aspectos sociales, políticos, culturales y económicos que inciden en ámbitos como la movilidad.

Desde la calidad de vida urbana, se entiende a través de dos dimensiones: *la objetiva* y la *dimensión subjetiva*. Además, se comprende que la misma tiene un carácter temporal, geográfico, histórico, dinámico y es multidimensional con las dimensiones: físicas, ambientales, económicas, sociales y culturales.

La presente investigación es de carácter descriptivo, el enfoque metodológico para abordar este fenómeno es cualitativo, se estudia como la movilidad urbana influye en la calidad de vida mediante entrevistas semi estructuradas aplicadas a personas de los 4 distritos de interés (Merced, Hospital, El Carmen y Catedral) con el objetivo de profundizar en el análisis de las trayectorias cotidianas de movilidad de las personas, y desde ahí comprender los efectos de la movilidad en la vida cotidiana y la calidad de vida de las personas, así como la percepción que poseen de esta misma. Este último apartado es de suma relevancia, ya que el énfasis es en la percepción que tienen las personas en su experiencia de viaje, dicha experiencia se valora positiva y negativamente en ciertos aspectos según diversas condiciones de la persona, como condiciones de edad, género, condiciones económicas, físicas y sociales.

Justificación

En la Gran Área Metropolitana se han gestado diversas acciones para su ordenamiento, la primera se data en el año 1982: el Plan Regional Metropolitano GAM 1982 (Plan GAM 1982) (INVU, 1983); sin embargo, treinta años después se evidencia que la falta de una planificación urbana integral, que incluya los diferentes tipos de transportes y la movilidad, desencadenando una serie de problemáticas sociales, económicas, culturales y ambientales que repercuten en la vida las personas que residen y transitan la ciudad capital.

Algunas de los datos de importancia radican en que a nivel nacional el uso del transporte público ha sufrido una disminución, “entre el 2015 y el 2018, el uso del bus cayó de 59% a 47%, mientras que el vehículo propio creció de 28% a 41% (Morera, 2018) “. Además, el impacto económico del congestionamiento en la GAM se estima que, “fue equivalente a un 2,0% del PIB en 2009 (aproximadamente \$590 millones)” (Vásquez, 2016); en un sentido ambiental, como señala el diagnóstico de San José, el congestionamiento produce “problemas de contaminación del ambiente producto de las emisiones de CO₂ (responsable del 81% del total de emisiones por Gases de Efecto Invernadero), y alto niveles de ruido, que inciden en la salud pública, la calidad de vida de las personas y en un deterioro acelerado del aspecto físico de la ciudad” (Municipalidad de San José, 2016).

En cuanto a “la organización radial del tránsito en el Área Metropolitana de San José ocasiona que cerca del 60% de los viajes del Área Metropolitana deba transitar por el cantón de San José” (Municipalidad de San José, 2016); además, San José es el cantón más poblado del país, tiene una población cien por ciento urbana y se concentra una gran cantidad de fuerza laboral.

Sumado a esto, la cantidad de territorio habilitado para vías en el cantón de San José es de “aproximadamente 20% del territorio total del cantón que es comparable con lo máximo (20%) recomendable para los casos de urbanizaciones costarricenses” (Municipalidad de San José, 2016), por lo tanto, la creación de más carreteras no es una estrategia efectiva ante la situación de congestión. En materia de vías exclusivas al transporte público (buses), hay solo 2.63 km/100,000 habitantes, cifra que está debajo de los 40 km/100,000 habitantes considerados como aceptables para el BID. Respecto a la infraestructura de transporte peatonal, también se encuentra rezagada, ya que es 1.77 veces la longitud de la red de carretera y el mínimo aceptable es un factor de 4. Es decir, en términos generales de infraestructura el cantón tiene una posición baja.

Ante esta realidad, los desplazamientos y distancias que recorren las personas, la duración de estos, los medios de transporte utilizados, así como la accesibilidad y seguridad a estos y las condiciones ambientales, inciden en la cotidianidad de las personas que deben desplazarse, por lo que se considera necesario realizar un análisis crítico bajo una perspectiva sociológica de cómo estas condiciones inciden en la calidad de vida urbana (CVU).

En Costa Rica existen diversos estudios sobre la movilidad urbana, estos se han centrado primordialmente en disciplinas como ingeniería y arquitectura y priorizando a lo que se refiere a tiempos invertidos en el congestión o a la incidencia que tiene la movilidad sobre la economía, por ello surge un interés académico de desarrollar una investigación en donde los propios residentes del cantón de San José puedan exponer su experiencia de viaje y vivencia en la ciudad; el aporte de lo social y con carácter subjetivo y de profundidad resulta fundamental para explicar la incidencia de la movilidad urbana

sobre la calidad de vida urbana de las personas residentes del cantón San José en el período 2011-2018, en los distritos de Merced, Carmen, Hospital y Catedral.

Desde la perspectiva de movilidad urbana y calidad de vida con la que cuenta la presente investigación, se hará un análisis integral que conjugue elementos objetivos con subjetivos, esto quiere decir que no se basará únicamente en la infraestructura o impacto económico, sino que se comprenderá que al ser humano inserto en una problemática multidimensional va a tener diversos efectos.

La aspiración desde la presente investigación es la generación de conclusiones para que la academia, gobiernos locales, instituciones del gobierno y sociedad civil, tengan un elemento más en su marco analítico, para la toma de decisiones estratégicas a nivel de políticas públicas, investigaciones y participación ciudadana que terminan generando una mejora en la calidad de vida de las personas que residen en el cantón de San José Central, así como de sus transeúntes. Además de esto, desde las ciencias sociales es un tema que no ha sido estudiado a profundidad y al considerarse que es una disciplina que entiende las realidades a partir del rigor científico, termina por transformar las sociedades y las cotidianidades de sus habitantes.

Construcción del objeto sociológico de estudio

Antecedentes

Alcántara (2010), realiza un análisis de la movilidad urbana en varias ciudades de América Latina desde un abordaje socioeconómico, el mismo no pretende enfocarse en aspectos de tipo técnico como cantidad de flujos vehiculares, aspectos de suelos o situación de vías. El estudio tiene como objetivo investigar, no sólo cómo las personas se mueven, sino cuál es la motivación que las lleva a hacerlo y las condiciones de este desplazamiento, a su vez, dilucidar la diferencia entre las ciudades latinoamericanas, la forma en que la movilidad tiene impactos distintos en las personas dependiendo de su situación socioeconómica, género y demás variables, para de esta manera, crear una plataforma para generar políticas públicas en torno a movilidad.

El autor menciona los datos recolectados de la ECAF de 2016, dentro de los principales está: los y las latinoamericanos(as) que se desplazan desde su residencia hacia su lugar de trabajo, un 36% lo hacen en transporte público, 22% en automóvil y 26% a pie. En ciudades como San Pablo, Bogotá, Ciudad de México y Lima una cuarta parte de la población emplea por lo menos una hora al día para llegar a su trabajo. Otro dato relevante es, uno de cada cuatro latinoamericanos(as), en promedio, se encuentra insatisfecho(a) con el servicio de transporte público, por su baja frecuencia, alta duración de los viajes o la inseguridad de los vehículos. Estos datos permiten evidenciar una problemática actual respecto a la deficiencia del transporte público en varios países, aunado a la duración de los viajes y las distancias recorridas esto permite vislumbrar posibles consecuencias en la calidad de vida de las personas.

En el ámbito de salud, el autor señala los efectos de la congestión vehicular en las ciudades, “muchos de los contaminantes tienen efectos nocivos para la salud humana claramente definidos. Por ejemplo, el monóxido de carbono reacciona con la hemoglobina de la sangre y afecta a personas con anemia, problemas cardíacos y problemas pulmonares crónicas” (Alcántara, 2010, p.134). Los aportes principales de esta investigación son respecto a los diversos patrones de movilidad y la diferenciación entre género, rango socioeconómico y otros aspectos diferenciadores. Aunque se menciona a nivel general impacto en la calidad de vida de los problemas entorno a movilidad como por ejemplo de tipo sonoro, de aire, y de enfermedades, no se realiza un abordaje integral del problema, además carece de participación de la población.

La investigación de Lizarraga (2006) tiene como objetivo mostrar “los aspectos que explican la insostenibilidad ambiental y social del modelo de movilidad urbana en su configuración actual” (p.285) de Estados Unidos, América Latina y Europa. Uno de los factores a considerar es el cambio de modelo de movilidad urbana que se ha caracterizado por “el aumento de las distancias medias recorridas, los cambios en los motivos de los desplazamientos y las modificaciones en la localización de las actividades productivas” (Lizarraga, 2006, p.284). Además de esto, explica cómo, gracias al aumento de ingresos per cápita, ha aumentado el transporte en vehículo privado y también los motivos de desplazamientos (compras, recoger a hijas o hijos, acceder a bienes culturales entre otros), lo que tiene como consecuencia un mayor congestionamiento vial. “La insostenibilidad del sector transporte también viene explicada por la ocupación del terreno, la intervención en los ecosistemas y la transformación del paisaje para el trazado de carreteras y autopistas” (Lizarraga, 2006, p.293). Tomando en cuenta esto, la autora menciona las consecuencias que

significa lo anterior en la salud pública, aumento en las muertes por accidentes de tránsito, enfermedades por la contaminación del aire, sonido y ambiente, altos niveles de estrés en la ciudad y demás aspectos asociados a la mala gestión de la movilidad urbana.

Zaragoza (2017), por otra parte, estudia la problemática de la movilidad desde la economía, es decir, estudia las ciudades como un obstáculo para la producción de ganancia, ya que su alto congestionamiento produce tiempos prolongados de viaje para las personas trabajadoras y esto representa un gasto para la ciudad. Son recursos que no están siendo manejados racionalmente, debido a que “existe concentración de actividades en lugares dentro de la ciudad, lo que genera problemas no sólo de oferta de transporte público, sino también en tiempos de viaje” (Zaragoza, 2017, p.31). Estos problemas terminan afectando el rendimiento de las personas que laboran y, al compararlo con los hallazgos de Lizarraga (2006), se puede ver que su salud se ve afectada también. En suma, se ve afectada la población y su desarrollo económico todo basado en un solo factor: la movilidad.

La justificación para que estos problemas se presenten, Pérez (2017) los argumenta con base en el crecimiento de las ciudades, el cual ha sido acelerada en la modernidad, pero sin planificación. Desde su estudio de la movilidad urbana en México con una mirada psico-social se explica que “las grandes ciudades en su afán de ser funcionales para la gran cantidad de gente que las habita, llevan consigo una paradoja, ya que deterioran la calidad de vida de los habitantes de forma directa” (Pérez, 2017, p.10), esto con la contaminación ambiental, auditiva y visual que se da “mismas que obedecen a un sistema de producción y mercantilización de la misma vida en sociedad, lo que ocasiona que la movilidad urbana sea experimentada de forma diferente entre las personas en edad productiva” (p.10).

La investigación realizada por González (2008) tiene como objetivo central “analizar la percepción de la calidad de vida urbana en función de las principales características sociodemográficas de los residentes de las ciudades de la frontera norte de México” (p.11) y hacer una comparación en 4 ciudades: Mexicali, Tijuana, Ciudad Juárez y Reynosa.

La investigadora propone como hipótesis que la percepción de calidad de vida urbana será diferente “según el sexo, la edad, el estado conyugal, la relación de parentesco con el jefe del hogar, la condición migratoria, la adscripción a alguna etnia indígena, el nivel educativo y los ingresos del hogar” (González, 2008, p.11). Este antecedente aporta un elemento no estudiado en los estudios mencionados anteriormente; el análisis de la percepción de calidad de vida, eje central para esta investigación, permitiendo profundizar sobre el análisis de la calidad de vida según las personas. Con esta investigación, se evidencia cómo interviene la percepción individual y en sociedad de la realidad, a la toma de decisiones cotidianas, su comportamiento y vivencia. Donde la interpretación de la realidad es diferente de los indicadores objetivos establecidos en la investigación, para determinar la calidad de vida.

Llorens (2010) desarrolló un estudio donde establece una evaluación de los efectos producidos por el comportamiento humano en la ciudad, y de los producidos por la ciudad sobre el comportamiento humano, el estudio de caso es en Ciudad de Santiago. Uno de los aportes principales es que la autora emplea un sistema de indicadores urbanos objetivos y subjetivos de la calidad de vida urbana a nivel local. El enfoque escandinavo enfocado en las condiciones objetivas, y el enfoque estadounidense centrado las condiciones subjetivas de las personas con respecto a su calidad de vida.

La autora se basa en modelos e indicadores que permitan la evaluación de los grados de satisfacción de necesidades de los ciudadanos, la aplicación y comparación con situaciones homólogas. En un sentido metodológico, ella define los índices como “meta-indicadores, es decir, miden un conjunto de indicadores, cada uno con un determinado nivel de importancia, son adimensionales, es decir, bajo una adición ponderada” (Llorens, 2010, p.28). Para esta investigación, la perspectiva de este concepto aporta elementos muy importantes, como, por ejemplo, la forma en la cual se establece su importancia basándose en adiciones ponderadas.

Una de las conclusiones es, la periferia del Gran Santiago crecerá en 1,6 millones de habitantes al año 2030, y, sin una planificación, este crecimiento generará costos sociales que afectarán la calidad de vida y la competitividad económica, tanto a nivel regional como comunal.

A su vez en Chile, la investigadora Paola Jirón ha realizado múltiples estudios sobre la movilidad urbana en diversos barrios de Chile desde un punto de vista cualitativo y etnográfico, principalmente a través de la técnica llamada sombrero (ser la sombra de otro). Esta consiste en acompañar a las personas durante todo su día para estudiar sus desplazamientos. En sus investigaciones se estudia la movilidad cotidiana para entender con detalle cómo es la experiencia particular de cada habitante al moverse por distintos barrios y calles.

Cabe destacar que una de las investigaciones realizadas por Jirón (2001) se enfocó en analizar el género y la calidad de vida de las personas a través de la movilidad urbana. El proceso de investigación consistió en la recolección, procesamiento y producción de información sobre el hábitat inmediato de las viviendas, relativa a las condiciones que inciden

en la calidad de vida de los habitantes (por ejemplo, acceso a bienes y servicios, infraestructura comunitaria, educación, salud, empleo, entre otros). Cada una de estas condiciones fue considerada tanto desde su aspecto objetivo (mediante mediciones), como desde el subjetivo (percepciones de las personas).

A nivel metodológico se implementaron los métodos cuantitativo y cualitativo; dentro de las principales conclusiones: en cuanto a los resultados sobre el género las mujeres sufren relaciones desiguales en el acceso a la movilidad urbana y a los espacios de la ciudad. Y en cuanto a la vinculación teórica “la tríada medio ambiente / calidad de vida / género, representa una herramienta útil y pertinente para mejorar la calidad de vida de hombres y mujeres, ya que es un concepto integrador y amplio” (Jirón, 2001).

En Costa Rica se ubicaron dos estudios sociológicos sobre el análisis de la movilidad urbana, uno de ellos es la investigación de Jimenez (2018) respecto a las características de las motilidades realizadas por vecinos y vecinas de Barrio Luján y Barrio Escalante en el Casco Central de la Ciudad de San José. Dicho estudio se dio desde la metodología cualitativa partiendo del enfoque etnográfico, implementando herramientas como la fotografía, observación y entrevista semiestructurada para conocer las motilidades, a su vez se comparan las motilidades de los barrios y se realiza una caracterización sobre los diferentes capitales (social, cultural y económico) presentes. Una de las conclusiones mencionadas es que “San José está fuertemente planificada por relaciones de poder dentro del campo, por aquellos sectores que cuentan con mayores capitales que les permiten tener ventajas en la disputa sobre este” (Jimenez, 2018, p.159).

La segunda investigación, también desde un enfoque cualitativo y desde la etnografía, tuvo como objetivo analizar las motilidades que intervienen en las formas de desplazamiento

actual de poblaciones residentes de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. En este caso se estudiaron diversas regiones del GAM y medios de transporte, como la ciclovía en Cartago y el Tren Urbano en Heredia y diferentes poblaciones como adultos mayores, mujeres y estudiantes universitarios y sus movilidades. Uno de sus hallazgos fue en el GAM hay una desigualdad y que “esta desigualdad creciente no solo se manifiesta en el ingreso económico u oportunidades de empleo, sino también se manifiesta en el incremento o disminución del acceso a distintos medios de transportes, mediado por la tenencia e incremento de los distintos capitales” (Chavarría, Díaz, Jiménez, Mora y Murillo, 2020, p.376)

De esta forma, en Costa Rica, no se encontraron investigaciones respecto a la relación entre movilidad urbana y calidad de vida como tal, el estudio más completo, de escala regional y que además es el único realizado en el país, es la Encuesta de origen y destino del transporte, realizada por el Proyecto PRUGAM 2007, cuyos principales resultados se resumen en el apartado siguiente.

Por otra parte, en el año 2012, el censo 2011 por primera vez incluyó la pregunta por el lugar de trabajo, donde PRODUS realizó un estudio de origen y destino del transporte, cuyo hallazgo principal, muy puntual, es la cartografía del patrón y flujo de la movilidad diaria.

La iniciativa llamada San José ¿Cómo vamos? (2018), se encarga del monitoreo, seguimiento y evaluación de la calidad de vida en la ciudad de San José. Se eligieron 51 indicadores sobre 15 temas: agua, saneamiento y drenaje, energía, aire, salud, desastres naturales, vivienda/ uso del suelo, desigualdad urbana, movilidad / transporte, competitividad de la economía, empleo, conectividad, educación, seguridad y gestión de residuos sólidos. Se evaluaron datos estadísticos emitidos por instituciones públicas y otros.

Dentro de los principales datos brindados respecto al cantón de San José en el tema de Movilidad y Transporte, se encuentra: la velocidad promedio de los vehículos, en hora pico en el cantón central de San José, es de 15 kilómetros por hora (km/h), para el BID, mientras en la Ciudad de Panamá es de 30km/h.

En general los resultados señalan que, la situación enfrentada por la ciudad es crítica. En dicha dimensión se analizaron 12 indicadores y en cinco, la nota fue roja y en los dos restantes se registra un rezago. También se señala lo siguiente, la ciudad carece de suficientes vías exclusivas para autobuses y a su vez un 55% de la población usa el transporte público como medio principal para ir a su trabajo. Aunque son términos regulares, este porcentaje debe ser mayor a un 65% para estar dentro de los límites aceptables. Respecto a la flota del transporte público, se obtuvo una antigüedad de 9 años. Esta investigación realiza énfasis en la pertinencia y necesidad de realizar estudios de este tipo.

Todas estas investigaciones aportan a nivel teórico y metodológico, pero principalmente señalan la necesidad actual de realizar investigaciones donde vinculen el uso de medios de transporte (motorizados o no motorizados) en el contexto del espacio público urbano y la incidencia en la calidad de vida de las personas (efectos sobre la ansiedad, autopercepción, percepción urbana). Gracias a la búsqueda de investigaciones, se evidencia en Costa Rica una escasez de investigaciones entre la relación de movilidad urbana y calidad de vida, especialmente desde el área de las ciencias sociales.

Marco teórico

El presente apartado, pretende mostrar las diversas bases teóricas de los conceptos de calidad de vida, modelo de ciudad y movilidad urbana, esto con el objetivo de poder establecer la relación directa e indirecta entre estos y explicar de manera teórica la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida.

Según Hermida y otros (2015), hay dos modelos de ciudad a nivel macro que pueden distinguirse: la ciudad dispersa y la ciudad compacta. Por un lado, la ciudad dispersa alude al modelo urbano de baja densidad que presenta discontinuidad en sus partes, poca diversidad, baja proximidad de usos y ocupa las periferias, en su mayoría, únicamente para vivienda unifamiliar, alejada de los centros urbanos y, por ende, de los servicios básicos y equipamientos (Hermida, y otros 2015). Es decir, se entiende bajo el término de *urban sprawl*, donde se da una “extensión de las zonas urbanas provocadas por el crecimiento descontrolado, sin coordinación y sin planificación. Esta consecuencia se ha visto a lo largo de la periferia de las ciudades, a lo largo de las autopistas, y a lo largo de las carreteras que conectan una ciudad” (Sudhira y Ramachandra, citado por Jiménez, 2018, p.25).

Existen impactos económicos, sociales y ambientales en la ciudad dispersa. A nivel económico se relacionan con la provisión de servicios básicos, infraestructura y equipamientos que demandan las zonas alejadas de los centros urbanos y por otro, con los altos costos para el control de la contaminación atmosférica y la seguridad ante el tráfico ocasionado por el uso masivo del automóvil (Arbury, 2005 Citado por Hermida).

Respecto a los sociales, son de difícil medición, pero se evidencian inequidades, riesgos en la salud, ya que, la ciudad dispersa desalienta la caminata y otras actividades

físicas. Además, hay una pérdida de sentido de comunidad, segregación, polarización, reclusión residencial, pérdida de espacio público y desigualdad en el acceso a la movilidad, ya que se favorece principalmente al vehículo privado.

Por otro lado, se encuentra la ciudad compacta, remite a una ciudad más habitable, conectada, sustentable, donde hay intermodalidad de transporte y se impulsa un tipo de movilidad que sea no motorizada, pero, donde los medios de transporte convivan de una forma equilibrada. Una de las principales críticas al modelo de ciudad compacta radica en la paradoja según la cual, para conseguir sustentabilidad la ciudad debe ser más densa, pero por quienes critican este modelo, sostienen para que una ciudad sea habitable, las funciones y la población deberían estar más dispersas (Neuman, 2005, citado por Hermida).

Los modelos de ciudad se determinan a partir de la planificación urbana presente en una sociedad y, entre los aspectos que determinan esta planificación, se encuentra la forma en la cual sus habitantes se desplazan. El término de movilidad urbana abarca acciones más allá del desplazamiento, es por ello, se considera necesario vincular la incidencia de la movilidad en la calidad de vida.

La movilidad urbana ha sido concebida como el número de desplazamientos que realizan las personas, derivados del uso de suelo, en un espacio determinado, asimilando a la relación viajes persona-día, sin embargo, la movilidad no se restringe a un proceso individual ni a los medios de transporte públicos. Este es un fenómeno complejo, guarda estrecha relación con un entorno determinado en donde viven las personas, con las alternativas que tienen para realizar sus desplazamientos y con la planificación de los asentamientos humanos, del desarrollo y el medio ambiente, entre otros aspectos. En este sentido, cuando la movilidad de la población se dificulta, la ciudad entera se ve afectada en su funcionamiento,

productividad y en la calidad de vida de sus habitantes. Por tanto, se puede afirmar que ella refleja las condiciones socioeconómicas y políticas de vida en las grandes aglomeraciones (Rodríguez y Muñúzuri, 2015, Sheller y Urry, 2006).

Al estudiarlo de esta manera, la movilidad urbana es un término complejo, puesto que no se trata solo de “infraestructura y vehículos, sino que incorpora condiciones sociales, políticas, económicas y culturales de quienes se movilizan” (Dangond y otros, 2011, p.490). Esta visión de movilidad urbana permite estudiar factores específicos como, la toma de decisiones de desplazamiento de cada persona, las cuales pueden incluir la eficiencia, la seguridad del desplazamiento (antes, durante y después), el confort (Jirón y Imilán, 2018), y se puede incluir la distancia entre paradas, las horas en las que se desplazan las personas, la disponibilidad de horarios y otros aspectos que engloban la movilidad urbana, “cada una de las decisiones tiene implicancias en la forma en que se experimenta la ciudad y las relaciones con otros habitantes” (Jirón y Imilán, 2018, p.22).

Las decisiones que toman las personas en sus desplazamientos también se ven influenciadas por el entorno que les rodea y cómo la ciudad comunica a sus habitantes la forma en la que se deben de desplazar. Lo anterior involucra “aquellas infraestructuras inmóviles que organizan el flujo intermitente de personas, información, imágenes, así como las señalizaciones que limitan, canalizan y regulan el movimiento” (Sheller y Urry, 2006, p.210).

Queda claro que en cada desplazamiento se ven involucrados un sin fin de factores, las cuales determinan en última instancia las relaciones y vivencia de una ciudad. Cuando se aborda el estudio de la ciudad y de lo urbano, únicamente desde el transporte, esto limita la relación entre la oferta y demanda, como lo afirma Balbo y otros (2003). Para los autores, el

concepto de movilidad urbana ofrece una perspectiva de los individuos en su realidad socioeconómica y espacial (edad, género, categoría socio-laboral), de esta forma, analizar la movilidad y no el transporte, permite centrar la problemática en la persona y su entorno y no únicamente en los desplazamientos que ella realiza. Al centrar la problemática en las necesidades de movilidad y accesibilidad, y no en los desplazamientos, se puede comprender en qué medida se transforman las condiciones de vida de los que habitan la ciudad.

Según estos mismos autores, la movilidad urbana en la región de América Latina se condiciona por cuatro factores, primero, un crecimiento urbano acelerado que no ha sido planificado, segundo, la desarticulación entre forma urbana y sistema de movilidad. Afirman lo siguiente, en las ciudades de países en desarrollo el sistema de movilidad está desvinculado del proceso de urbanización. Un tercer factor es la concentración de actividades en las áreas centrales y finalmente, la segregación socioeconómica y espacial, ya que hay una carencia de servicios públicos, servicios de infraestructura adecuada a las necesidades de toda la población.

Lo mencionado por las autoras y autores anteriores, muestra la importancia de la movilidad dentro de la planificación urbana, donde incluye el cómo se transportan las personas de acuerdo con su condición económica, social y/o cultural, las desigualdades que se pueden dar, el acceso que tienen los diferentes grupos de personas, el impacto en el ambiente, entre muchos otros aspectos que se pueden vincular directamente con las condiciones de la vida urbana.

Las temáticas relacionadas a planificación urbana, modelo de ciudad y movilidad son complejas, impactan de manera directa e indirecta la realidad de las personas, todo lo que componen estos conceptos forman parte de la cotidianidad, es de vital importancia

comprender sus efectos desde una visión holística e integral, así como las diversas movi­lidades urbanas presentes y su impacto en la calidad de vida.

Por su parte, la calidad de vida ha sido un término discutido desde distintas disciplinas, y, por ende, sometido a diversas interpretaciones y enfoques (Risser y otros (2006), por ello se puede afirmar que no existe una única corriente teórica para su definición. Existen diferentes aproximaciones para el término calidad de vida y serán útiles para lograr una aproximación conceptual hacia lo que se desea entender como calidad de vida urbana, definición clave para la presente investigación.

Un autor referente en el tratamiento de la calidad de vida de las personas y parte desde los *deseos y modo de conducción de la vida* de las personas -a partir de su individualidad- y de lo que logran a partir de sus realidades materiales -y por ende coyunturales- es el economista y filósofo Amartya Sen.

Sen y Cohen (2004), brindan su enfoque de la evaluación y construcción teórica del bienestar de las personas y su calidad de vida. Es decir, plantean un enfoque teórico que espera ser referencial para la generación de indicadores sociales y políticas públicas con respecto al bienestar individual de los individuos y, por ende, en una calidad de vida que utiliza términos materiales objetivos, pero con análisis reflexivo desde la subjetividad de la realidad social de los individuos.

El mismo se enfoca en las capacidades de *ser o hacer*, en lugar de preguntarse solamente por los recursos materiales que tengan para satisfacer sus necesidades, Sen propone dos conceptos fundamentales para explicarse.

Con respecto a las capacidades afirman que “la capacidad para funcionar refleja lo que una persona puede hacer”. Por lo tanto, "el concepto de capacidades es una noción del tipo 'libertad’ y los vectores de funcionamiento accesibles para una persona determinan su "libertad para estar bien" (Cohen y Sen. 2004.)

Cohen y Sen (2004) con respecto a las funciones:

El ejercicio de la autodeterminación en la construcción de una vida humana relativamente plena requerirá, en un individuo, cuatro amplios tipos de funciones primarias: las biológicas, que comprenden, por ejemplo, órganos que funcionen bien las físicas, entre ellas, por ejemplo, la movilidad; y las sociales, que las incluyen por ejemplo, las capacidades de comunicación; y las mentales entre ellas, por ejemplo, una variedad de capacidades de razonamiento y emocionales. No hay límites bien marcados entre estos amplios tipos de funciones primarias, y para diferentes finalidades se les puede especificar con más o menos detalle en una variedad de diferentes agrupamientos. La idea es seleccionar las funciones humanas que son necesarias, o al menos valiosas, para la búsqueda de casi todos los planes de vida humana relativamente amplia y plena. Es posible representar esas diferentes funciones en distintos vectores y serán complementos objetivos normativos de una buena vida, aunque su ponderación real dentro de cualquier vida particular podría estar determinada subjetivamente. (Cohen y Sen, 2004, p. 176)

Leva (2005), Fadda y otros (2002), Risser y otros (2006), Llorens (2010), establecen una serie de criterios que deben ser contemplados a la hora de construir un concepto de

calidad de vida. Ofrecen una perspectiva que destaca la importancia de interrelacionar elementos tanto objetivos como subjetivos para la creación de este concepto. Para empezar, Leva (2005) comparte la siguiente definición:

“En primer debe destacarse su carácter histórico, geográfico, dinámico multidimensional; en segundo lugar, el carácter holístico que le es propio, es decir, la resultante de los factores objetivos y subjetivos que condicionan el bienestar de las personas en un determinado medio ambiente; y en tercer lugar el carácter “social” de la construcción de la calidad de vida”. (Leva, 2005, pág. 18)

Esta perspectiva de Leva (2005) constituye una de las principales bases teóricas para la presente investigación ya que, contempla una visión holística sobre la calidad de vida, además, posiciona que los componentes básicos y fundamentales para calidad de vida deben ser “el individuo, la sociedad, la necesidad y el satisfactor” (Leva, 2005, p18).

Tomando en cuenta que las aproximaciones al concepto de calidad de vida urbana son variadas y dependen de diferentes factores, Leva (2005) profundiza su definición exponiendo lo aportado por Benavidez (1998, citado por Leva (2005)) donde incorpora la “satisfacción de la demanda de necesidades y/o aspiraciones por parte de los individuos que ocupan un espacio urbano” (p.18) como factores a evaluar dentro de la calidad de vida urbana.

Así mismo Abaleron (1998, citado en Llorens (2010), incluye los aspectos mencionados de subjetividad, objetividad y satisfacción de necesidades dentro del concepto, pero incluye que el estudio se da en un tiempo y espacio geográfico determinado, lo cual

influye en los resultados y viene a reforzar el concepto de calidad de vida urbana que se quiere establecer.

En la misma línea de objetividad/subjetividad, Llorens (2010) define calidad de vida urbana “como las condiciones de vida de una persona en un territorio urbano (condiciones objetivas) y la percepción que tiene de la calidad de su hábitat (componentes subjetivos) en lo urbanístico, social, económico y medio ambiental” (p.24). Lo planteado por la autora hace un aporte muy importante, al establecer una relación directa del impacto de los factores subjetivos y objetivos. Por ello la autora menciona el condicionamiento, ya que la percepción (el área subjetiva) y los factores externos (el área objetiva que pueda ser medible y evaluada) son el conjunto que va a determinar la calidad de vida, es decir, son interdependientes.

Por último y para esclarecer los factores evaluados dentro de calidad de vida urbana, Risser y otros (2018) exponen las categorías en las que se divide el análisis objetivo (Estado físico, Social) y subjetivo (Estado mental), los cuales interactúan entre sí y se interrelacionan. La categoría social, subdividida en dos: 1. Privada – red social, apoyo social, nivel de ingresos, educación, trabajo. 2. Pública – comunidad, clima, seguridad social, calidad de la vivienda, contaminación, entorno estético, tráfico, transporte, incidencia de delitos, igualdad, equidad. (Risser y otros, 2018, p.188)

Tomando en cuenta lo anterior, dentro de las diferentes corrientes teóricas y de acuerdo a lo investigado, se concluye que existe un consenso teórico con respecto a dos aspectos fundamentales: el primero es el reconocimiento de un carácter objetivo de la calidad de vida, el cual va circunscrito a un determinado espacio físico (territorio). El segundo elemento, respecto al carácter subjetivo de la calidad de vida, es un constructo multidimensional y el mismo no se puede definir por sí mismo, se debe explicar por medio

de diferentes variables, según parámetros de qué quiere ser definido como calidad de vida y en este caso como calidad de vida urbana.

De esta forma, desde la presente investigación se da la construcción del concepto sociológico de calidad de vida urbana a través de estas dos dimensiones:

La objetiva, que remite a el grado de acceso a ciertos bienes, servicios, en los aspectos físicos, de ubicación, de movilidad, ambientales, económicos, sociales y culturales de la vida cotidiana y la *dimensión subjetiva*, alude a la percepción de las personas respecto a la oferta y el grado de satisfacción sobre esos factores a los que puede o no acceder. Además de la percepción de bienestar en relación a la dimensión objetiva previamente señalada. Sumado a lo anterior, la calidad de vida urbana tiene un carácter temporal, geográfico, histórico, dinámico y es multidimensional: físicas, de ubicación, ambientales, económicas, sociales y culturales.

Planteamiento del problema de investigación

La movilidad urbana es un proceso complejo que requiere de un análisis y estudio histórico, contextual y crítico la población diariamente se moviliza, en diversidad de contextos, con distintos fines y objetivos, pero en común se encuentra la necesidad del desplazamiento. La forma de los desplazamientos y las decisiones, vivencias y percepciones de los mismos, son aspectos que se diferencian entre las personas, esta diferenciación puede darse por aspectos de tipo geográfico, cultural, histórico, económico, social y de género. Es por esto que, se desea analizar la hipótesis de cómo la movilidad en la GAM, inciden tanto objetiva como subjetivamente en su calidad de vida urbana de las personas.

En el contexto actual de Costa Rica, específicamente en el GAM, los problemas entorno a la movilidad urbana son cada vez más frecuentes, según el diagnóstico realizado en el PRUGAM (2008) la red de servicios públicos de transporte no satisface las necesidades de sus usuarias. Esto genera que se deban recorrer distancias medias o cortas y esto implique mucho tiempo o, además, los centros urbanos están distanciados unos de otros, así como los centros poblados con respecto a los centros de trabajo, lo que produce “costos para la población que se traducen en contaminación del ambiente, tiempo perdido en congestión, mayor consumo de combustible, menor uso del transporte público, pérdidas por accidentes de tránsito, incremento en el costo de bienes y servicios, entre otros” (Loría, 2014, p.1).

La mayoría de los estudios respecto a la movilidad en Costa Rica apuntan mayoritariamente al impacto y pérdida del tiempo en un congestionamiento, respondiendo a preguntas de tipo económico como costos del PIB, competitividad y pérdidas productivas; sin embargo, esta problemática tiene una incidencia más amplia y, por ende, surge la necesidad académica de estudiar el impacto de esta sobre la vida de las personas.

A este respecto, tal y como se explicó en los apartados precedentes, diversos estudios señalan que las consecuencias negativas del sistema de movilidad de nuestras ciudades, principalmente latinoamericanas, tiene incidencia con la ausencia de planificación urbana integral, en un contexto de ciudad neoliberal (a partir de la década de 1980), el consecuente desarrollo de una ciudad dispersa, y el modelo de movilidad asociado. De este modo, se plantea la interrogante de investigación: ¿cómo incide la movilidad urbana en la calidad de vida urbana de las personas?

Objetivos

Objetivo General

Analizar la influencia de la movilidad urbana en la calidad de vida de las personas que residen en los distritos del cantón central de San José del periodo 2011 al 2018.

Objetivos específicos

- Caracterizar el desarrollo histórico-territorial de la GAM entorno a su modelo de ciudad y el sistema de movilidad.
- Estudiar la configuración de la movilidad urbana, a partir de los tiempos de desplazamiento y la relación que tienen con la calidad de vida urbana de las personas residentes del cantón de San José.
- Determinar la dimensión subjetiva de la movilidad urbana y su relación con la calidad de vida.

Metodología

A continuación, se presentan las distintas propuestas de investigación constituyentes del presente Seminario de Graduación, desde el tipo de información requerida, así como los pasos a seguir para recolectar dicha información y poder estudiar las dinámicas de movilidad urbana y su incidencia en la calidad de vida de las personas que habitan en los cuatro distritos centrales de San José (Carmen, Catedral, Merced y Hospital).

Tipo de investigación

La presente investigación es de carácter descriptivo, en algunos países de Latinoamérica, por ejemplo, Chile, en donde se han realizados estudios de la movilidad urbana enfocados en la subjetividad (percepción, vivencia de las personas) y la perspectiva cualitativa del fenómeno de la movilidad urbana. Se entiende por estudios de alcance descriptivo “buscan especificar las propiedades, las características y los perfiles de personas, grupos, comunidades, procesos, objetos o cualquier otro fenómeno que se someta a un análisis” (Hernández & Fernández, 2014, p.92).

Además, el abordaje que se realiza a la temática de la movilidad urbana, se ha dado históricamente desde un punto de vista técnico -desde las ingenierías y la arquitectura- en donde hay mayor énfasis en datos cuantitativos. Por tanto, se determina, abordar el fenómeno de estudio desde la sociología, a través de la metodología cualitativa, con énfasis en la construcción subjetiva de la ciudad y su experiencia de movilidad diaria con el fin de problematizar la visión descriptiva y acrítica de los fenómenos de movilidad urbana y su incidencia en la calidad de vida de las personas.

El enfoque cualitativo permite un acercamiento a diversas concepciones y marcos de interpretación “que guardan un común denominador: todo individuo, grupo o sistema social tiene una manera única de ver el mundo y entender situaciones y eventos, la cual se construye por el inconsciente, lo transmitido por otros y por la experiencia, y mediante la investigación, debemos tratar de comprenderla en su contexto” (Hernández & Fernández, 2014, pag.9).

De este modo la investigación cualitativa busca entender aspectos subjetivos, descriptivos y amplios sobre la realidad de las personas. En este caso el fenómeno de estudio son los desplazamientos en un día laboral, la vivencia que tenga cada persona de este fenómeno es relevante, ya que muestra la realidad auto percibida, así como la perspectiva subjetiva en cuanto a su calidad de vida diaria y la valoración de la misma en torno a su paradigma de movilidad urbana.

Hernández & Fernández (2014, p. 493) se refieren a los diseños fenomenológicos para las investigaciones cualitativas, su propósito principal es explorar, describir y comprender las experiencias de las personas con respecto a un fenómeno, ya sean experiencias compartidas o diferenciadoras.

Técnicas e instrumentos de recolección de datos e información

El presente abordaje del fenómeno de estudio, se da a partir de diversas técnicas de investigación, las dos técnicas utilizadas son el análisis y revisión documental, así como la entrevista a las personas que residen en San José.

La entrevista es una de las principales herramientas sociológicas de investigación, en la entrevista cualitativa el contexto social es considerado y resulta fundamental para la interpretación de significados (Hernández & Fernández, 2014, pág.404). En este caso se

realizará un contexto social de los cuatro distritos centrales, posteriormente se aplicará una entrevista, el tipo de entrevista será semiestructurada.

Las entrevistas semi estructuradas se basan en una guía de asuntos o preguntas y con total libertad del entrevistador en introducir preguntas adicionales que considere necesarias para precisar conceptos u obtener mayor información en relación con lo investigado. (Hernández & Fernández, 2014).

Esta libertad del entrevistado es la que busca ahondar en otras problemáticas, características u hechos, que son importantes en su realidad diaria para las personas entrevistadas y no necesariamente se preguntaron de forma directa en la guía de entrevista. A través de este tipo de entrevista se pueden estudiar diferentes experiencias de viaje, ya que el fenómeno de estudio es el mismo, sin embargo, la forma de moverse es diferenciada, es por esto que el instrumento debe ser abierto.

Finalmente, sobre la sistematización de esta investigación, se realizó mediante el uso de herramientas tecnológicas para el procesamiento de las entrevistas mediante el software Atlas Ti y Microsoft Excel.

Población de estudio

La población de estudio fueron personas mayores de 18 años, que residieran en uno de los cuatro distritos centrales de San José y se encontraran laborando. Uno de los factores que incidió en la escogencia de esta población es que estas personas diariamente deben desplazarse en el centro de San José, al ser este cantón el que alberga más terminales, paradas de buses y a su vez gran cantidad de personas se trasladan diariamente desde y hacia San José, por tanto, al ser una ciudad tan transitada se plantea que los propios residentes de San

José son quienes sufren las consecuencias de esta ciudad. Al centrarse en personas que laboran, se puede poner énfasis en viajes entre y fuera de San José con movilidad diaria y no movilidad ocasional.

A su vez, dicha población fue seleccionada mediante diversos mecanismos, uno de ellos fue el acercamiento a grupos organizados y consultas a personas residentes de los cuatro distritos, buscando participación sin distinción de edad, género y representación de diversos barrios y zonas. Así mismo se buscó personas de diversas organizaciones sociales comunales y otros grupos.

Es importante destacar que con motivo de la pandemia por covid19, el contacto con estas personas fue 100% virtual, así como la realización de las entrevistas semiestructuradas.

Etapas de la investigación

La investigación se planteó en tres etapas, las dos primeras, corresponden a una investigación bibliográfica y sistematización de datos pasos necesarios, para el desarrollo de la tercera etapa de recolección de información primaria.

La primera etapa consiste en una caracterización del modelo de ciudad de la GAM, para esto se llevará a cabo un análisis documental con respecto a la planificación urbana a partir de 1982 hasta el 2011. En la segunda etapa se estudió la situación actual del transporte y movilidad en el Gran Área Metropolitana, además se realizó un diagnóstico social, económico y de entorno urbano de los cuatro distritos. Los datos seleccionados en los diagnósticos corresponden a variables causales de la movilidad urbana sobre la calidad de vida urbana y las que determinan las condiciones objetivas de ésta última. La última etapa consistió en la aplicación de entrevistas semiestructuradas, en donde se consultan aspectos

de la experiencia diaria de la movilidad de las personas, desde que salen de su casa de habitación hacia su lugar de trabajo y viceversa, también sus dinámicas posteriores al trabajo y otros aspectos.

Etapa I: La tarea principal fue una revisión bibliográfica de la situación con respecto al desarrollo de la movilidad y sistema de movilidad en el GAM. Además, se realizó la unión lógica de la información y creación del relato descriptivo para sistematizar la información; según orden cronológico, así como por temática, es decir, se estudió la configuración de la ciudad (GAM) a lo largo de la historia de Costa Rica. Esto para comprender y obtener una visión del modelo de ciudad y su sistema de movilidad para vislumbrar las variables que tienen incidencia en la calidad de vida urbana.

Etapa II: Se revisaron fuentes de datos secundarias, para construir un perfil de la movilidad urbana y el transporte de todos los distritos del cantón de San José. Los datos giran en torno a clasificación de la estructura vial, tiempos de viaje, destinos y origen de los principales viajes en el GAM, incremento del transporte privado y situación actual del transporte público y algunos datos sobre las paradas, trasbordos y el congestionamiento vial. En cuanto a los diagnósticos realizados, permiten conocer a profundidad la realidad que tiene cada distrito, presentando similitudes y diferencias.

Etapa III: Al tener un perfil de cada distrito, se realizaron entrevistas sobre la rutina diaria laboral de las personas teniendo como aspecto principal el viaje hacia su trabajo. Desde la narrativa de esta experiencia cotidiana, se abordan las diferentes variables de la movilidad y la calidad de vida. En el apartado de operacionalización de variables, se presenta un esbozo

de algunos de los temas y categorías de análisis que se abordarán con las personas entrevistadas.

Capítulo 1. Caracterizar el desarrollo histórico-territorial de la GAM: la construcción de su modelo de ciudad y el sistema de movilidad.

Con el objetivo de alcanzar una mejor y mayor comprensión de la movilidad urbana actual y, de manera integral, este capítulo realiza un análisis descriptivo que contempla el contexto y desarrollo durante el siglo XIX y XX.

El capítulo consta de tres apartados que corresponden a fases históricas relevantes en el desarrollo de la ciudad actual. En estos, se hace un recorrido de las diversas políticas públicas, acciones, creación de instituciones y propuestas que se realizaron y presentaron para estructurar lo que conocemos hoy como la Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica y, cómo estas influyeron en el sistema de movilidad.

La presente investigación es descriptiva, por lo que se considera fundamental el aporte de este apartado para la comprensión de la configuración del modelo de ciudad. Además, como insumo para futuras investigaciones, publicaciones y cualquier otro ámbito académico, ya que presenta una robusta cantidad de referencias con un enfoque desde las ciencias sociales.

1.1. Período de 1950 a 1980: historia e inicios de la conformación urbana de la Gran Área Metropolitana.

La conformación del territorio urbano en la zona central del país, conocida como Gran Área Metropolitana (GAM), en la actualidad ha respondido a procesos históricos, culturales, políticos, económicos y a condiciones ambientales, que permitieron el establecimiento de los principales poblados desde la época colonial hasta la actualidad.

Un hito histórico en materia de construcción y mantenimiento de las redes viales para la movilidad urbana, fue en el año 1860, cuando se crea, como se conoce en la actualidad, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. El expresidente José María Montealegre firmó el “Decreto LI”, creando la Dirección General de Obras Públicas. Dicha dirección se encargó de la construcción, reparación y mantenimiento de los caminos, vías y obras públicas tanto a escala nacional, como en la zona central del país.

Al establecer dicha dirección, se dieron los primeros pasos en la construcción de la infraestructura pública, teniendo como eje central la provincia de San José -ciudad capital-. Aunado a esto, se dio la electrificación en 1884, la construcción del Teatro Nacional en 1897, la puesta en operación del Tranvía en 1899 y del Ferrocarril al Atlántico en 1890.

Según Chavarría, Díaz, Jiménez, Mora y Murillo (2020) en esta época, la planificación del ordenamiento territorial estaba influenciada por el pensamiento liberal de la época, lo que conllevó a la creación de forma indirecta de las ciudades en dos categorías, como lo mencionan a continuación:

Por un lado, la Costa Rica oligárquica con una ciudad arquitectónicamente planificada y con un sistema de transporte y de movilidad mayormente organizado y, por otro lado, un sector más popular localizado en zonas más alejadas del centro comercial, social y cultural del país. (p.33)

Además, un rasgo importante es la estructuración de la red vial, la construcción del tranvía, y la implementación con mayor fuerza del uso del tren, según los autores estos elementos dan respuesta a una lógica de progreso y fueron íconos de la modernidad.

En cuanto a la distribución de la población, en Costa Rica a diferencia de la mayoría de países latinoamericanos, durante el período colonial se asentó principalmente en el Valle Central y no en las zonas costeras. Esto conllevó a la conformación de un importante núcleo poblacional en lo que hoy se conoce como la Gran Área Metropolitana y especialmente en la ciudad de San José. Según Rivera (1987), dentro de las principales motivaciones del establecimiento de este núcleo poblacional se encuentran una serie de circunstancias sociales, económicas y ambientales tales como: “su clima agradable, su tierra fértil de fácil cultivo, sus buenas condiciones de salubridad en relación con el resto del país y su lejanía del peligro de piratas y de otros problemas históricos” (p.283).

Sobre este mismo período, Céspedes (2017) realiza un análisis desde una perspectiva que contempla tanto el impacto del modelo económico como el de la cantidad de población urbana, y concluye que “en términos territoriales, en el siglo XIX predominan una serie de poblados concentrados en el valle central que aglomeran la mayoría de actividades económicas y administrativas como producto del auge de la actividad cafetalera”.

Esto implicó que en San José se configuraron nuevas burguesías en ascenso y se conformaban las ciudades a su imagen, principalmente con proyectos de renovación urbana inspirados en los cánones arquitectónicos europeos y bajo la ideología del progreso. Por ejemplo “amplios bulevares dividían las ciudades y marcaban una jerarquización espacial dentro de la ciudad, ya que la élite se alejaba de las clases populares y se albergaba, gracias a la sub urbanización, fuera del núcleo tradicional urbano, en barrios exclusivos” (Quesada, 1996 p. 217).

Así mismo, el impacto a nivel poblacional fue estadísticamente considerable en este tiempo. Según Rosero (2004, citado en Céspedes, 2017) “la población del país no superaba los 50 mil habitantes. En el siglo XIX se da un crecimiento de la población que termina por quintuplicar la población según el censo de 1892”. Específicamente en San José, “es posible señalar que para el año 1880, la ciudad capital de San José tenía una población de 10 000 habitantes, para entonces la planificación de la ciudad se limitaba al trazado de calles aplicando la cuadrícula española” (Molina, 2019).

Un factor a considerar en el aumento de la población en la meseta central, según Ribera (1987) fue “la forma de tenencia de la tierra permitió a casi todas las familias poseer parcelas para el cultivo” (p.283). Este hecho, sumado a las buenas condiciones mencionadas anteriormente, generó que actividades como el cultivo de café fueran un pilar fundamental para la economía costarricense y se priorizara en la agenda nacional su producción y comercialización en el exterior. Se abrieron una serie de vías dentro del Valle, así como la apertura de Costa Rica al área urbana (actual Gran Área Metropolitana), donde se han concentrado, con intensidades cada vez mayores, grandes núcleos de población y de actividades productivas, así como de servicios gubernamentales, de equipamiento social, de inversiones públicas y privadas, entre otras” (Ribera, 1987, p.283).

De esta forma es “la producción cafetalera el verdadero fundamento económico de la región en donde se encuentran situadas las principales ciudades de Costa Rica hasta mediados del siglo XX” (Carvajal y Vargas, 1987, p.74). Entender la consolidación de la centralización de las actividades económicas, así como de la infraestructura en transportes y desarrollo habitacional de lo que después sería conocido como Gran Área Metropolitana (GAM), es la

base para una conceptualización integral de esta área geográfica y de cualquier investigación referida a la movilidad de las personas y de factores socio productivos.

El impacto de la producción de café en el ámbito económico y social desencadenó una serie de medidas con el objetivo de expandirse, como por ejemplo poder llegar a los puertos y ser más competitivos en el mercado internacional. Además, tener la posibilidad de ampliar las actividades comerciales y los medios de transporte, llegando a requerir la construcción de vías de comunicación entre San José, Puntarenas y Limón. “Posteriormente, obligado por el comercio centroamericano se formó otro eje de transporte (automotor) nor-oeste sur-este que, conectando las fronteras con Nicaragua y Panamá, atravesó la capital del país” (Ribera, 1987 p.23).

Como se mencionó anteriormente, uno de los objetivos, fue abrir la posibilidad a nuevas actividades comerciales y económicas, por ello, la infraestructura y los nuevos medios de transporte, no solo se pensaron en función de la actividad cafetalera, aunque esta fuera en su momento un eje fundamental y prioritario, como menciona Ribera (1987, p.283). También se utilizaron para el caso del banano, “que aprovechó la red del ferrocarril a Limón para su explotación, por otro, el de la ganadería que en Guanacaste sirvió de la Carretera Interamericana para su desarrollo”. Estos caminos en general eran de grava y permitían conectar las fincas con los beneficios y a su vez por las vías de exportación (Carvajal y Vargas 1987, p.76).

La necesidad de transportar las mercancías agrícolas entre los puertos y las ciudades centrales de la región, hizo que aparte del ferrocarril se desarrollaran otras vías de comunicación, principalmente en las ciudades de Alajuela, Heredia, San José y Cartago, las

cuales fueron “carreteras pavimentadas de dos vías adecuadas para un movimiento comercial y de población de relativo volumen” (Carvajal y Vargas 1987 p.76).

La apertura de vías alrededor del valle central fue consecuencia de la ampliación del sector agropecuario, lo que permitió la concentración poblacional en ciertas zonas del país. Según Ribera (1987), la infraestructura creada habilitó otras áreas de atracción para nuevas actividades agropecuarias; por ejemplo, el cultivo del café y la actividad ganadera “han sido elementos concentradores, debido a que el primero atraía migrantes, pues ofrecía una serie de ventajas y demandaba mucha mano de obra, mientras que el segundo desplazaba campesinos hacia el Valle, por requerir de poca mano de obra” (p.283).

En el largo plazo, se pudo observar el crecimiento de la población de manera significativa, pero principalmente en la población urbana, “en la segunda mitad del siglo XX, continuó el aumento de la población y el fortalecimiento del estado como interventor en las dinámicas urbanas y territoriales” (Céspedes, 2017). En términos más específicos, en el siguiente cuadro se puede observar este cambio:

Tabla 1 Crecimiento poblacional

Provincia/Año	1844	1950
San José	6,497	89,334
Alajuela	2,314	13,903
Cartago	5,525	12,944
Heredia	2.594	11,967

Fuente: Elaboración propia con datos de Céspedes (2017)

Durante la década de 1940, los modelos de comercio impactaron la distribución de los barrios del centro de San José, expulsando “a las clases medias y altas hacia un creciente cinturón de barrios residenciales: La Guaria, Los Yoses, La Granja, Paseo Colón, Bello Horizonte, entre otros” (Láscaris, s.f, citado por Molina, 2019, p.95). Y durante esta misma, los cambios a nivel político, social y económico fueron de gran impacto, especialmente por la fundación de la Segunda República. Como menciona Molina (2019, p.95), “se impulsó un modelo de Estado desarrollista que enfatizaba en la sustitución de importaciones y en generar procesos de planificación en todas las escalas territoriales y dimensiones sectoriales”.

De este modo, en 1948, se le encargó al estadounidense Anatole Solow, la tarea de asesorar a las autoridades nacionales en la elaboración de una estrategia de planificación urbana para la ciudad capital San José (Molina, 2019). Este plan, conocido como Plan Solow o Proyecto para el desarrollo urbano de la capital de Costa Rica, buscaba un reordenamiento del sistema de la infraestructura vial, mejoras en el tránsito y una organización radial de las viviendas alrededor del centro de la ciudad (Klotchlov, 1994).

Es así, como el Plan Solow representa el primer esfuerzo gubernamental articulado e institucionalizado para la planificación de la infraestructura pública, tenía una clara tendencia hacia la producción, que excluía dimensiones relevantes de la vida en la urbanidad. Por ello, el acelerado crecimiento de la población urbana, el modelo de desarrollo, económico y el tipo de comercio, fueron factores que no se analizaron desde esta perspectiva de planificación, según Klotchkov, (2001, citado por Molina, 2019):

...el crecimiento de la mancha urbana es fuera de la zona compacta de la ciudad y no tiene un patrón definido ya que se crece sin planificación, la ocupación

del territorio y el uso urbano se desarrolla en función de las posibilidades de accesibilidad: primero hay crecimiento residencial de la zona rural y a medida que estos conglomerados se expanden, aparecen las urbanizaciones, las vías y los servicios. (p.95)

La década de los años cincuenta, dio inicio al proceso llamado por varios autores como “metropolización de la ciudad”, teniendo como eje central la ciudad de San José. A partir de esta década las actividades económicas y sociales van conformando un ámbito regional más consolidado y articulado en términos de ciudad, según Carvajal y Vargas (1987):

El desarrollo del sector industrial, la expansión de los servicios, las actividades financieras y comerciales provocaron la supeditación, transformación y absorción morfológica y funcional de antiguos centros urbanos y de zonas agropecuarias. Los procesos económicos urbanos desplazaron el café como el fundamento del ordenamiento territorial, y se convirtieron en las relaciones constitutivas de la región (p.76).

A nivel arquitectónico, además, se dio un cambio en la década de los años cincuenta hasta la década de los ochenta. En esta, se dan los inicios del diseño y la organización socio espacial llamada moderna, “que tiene como una de sus características la centralización y la concentración de poder, producción y servicios de la cual todavía encontramos vestigio con la concentración de las actividades en San José” (Fumero, 2009, p. 8). Un ejemplo de esto es la mayoría de las carreteras atraviesan la ciudad de San José, homogeneizando gran parte del espacio físico, cultural y urbano.

Asimismo, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), aportó mediante la oferta de la inserción de políticas económicas de planificación urbana, en beneficio de la industrialización y el crecimiento de la economía de la región: “El desarrollo de nuevas bases de acumulación de nuevas modalidades de vinculación con el mercado internacional durante la década de los sesenta modernizan la economía agroexportadora y actuando como factores que impulsan el proceso de metropolización”. (Carvajal y Vargas, 1987, p.79).

El impacto de las transformaciones sociales y políticas públicas se hace tangible en la creación de nuevas instituciones públicas que empezarán con el abordaje de la planificación y manejo de lo urbano, esto inicia posterior a la fundación de la Segunda República, algunos de los hitos destacables son:

- ❖ El 8 de mayo de 1948 se crea el Ministerio de Obras Públicas, en sustitución del Ministerio de Fomento (Dirección General de Obras Públicas). Ley N1.
- ❖ En el año 1960 se crea el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) que asume la rectoría en materia de planificación urbana.
- ❖ “Se promulga la Ley No. 4240 de Planificación Urbana (1968), primer instrumento legal propuesto para planificar el desarrollo de las ciudades del país y cuyos ejes principales giraban en torno a la distribución de la población, los usos de suelo y de la planificación del desarrollo de la producción en relación con el uso del suelo y los recursos públicos. Con esta misma ley se crea la Oficina de Planeamiento del Área Metropolitana de San José (art. 1, 63, 64 y 65)” (Molina, 2019. p.95).

De este modo según Chavarría y otros (2020), un resultado de la conformación de la Segunda República fue la pérdida de protagonismo del pensamiento ideológico liberal dado en el siglo XIX y XX, dando paso a “un modelo más democrático en todos los aspectos, desde lo económico, lo cultural lo social, por ende, se da una proliferación de instituciones propias de Estado que da pie a la construcción de más infraestructura” (p.38). La creación de infraestructura estatal se da principalmente en los distritos centrales del cantón de San José, dichas instituciones en la actualidad albergan gran cantidad de personas trabajadoras que se movilizan desde diversos lugares del Gran Área Metropolitana.

Un hito relevante, además de los anteriormente mencionados, fue el proceso de emigración de la población del Valle Central a nuevas zonas de colonización dentro del territorio nacional. Desde el año 1950 al año 1963, el territorio comprendido como Espacio-Urbano-Metropolitano, el 50% de las unidades cantonales mostraron una tasa neta de migración positiva de un 50%, a diferencia de un 29% para el año 1950. “Este comportamiento refleja la creciente importancia de los movimientos migratorios rural a urbano en beneficio del Espacio Urbano-Metropolitano como fenómeno novedoso en la sociedad costarricense” (Carvajal y Vargas, 1987, p. 79).

De este modo, el período antes descrito se ve marcado por el cambio de modelo de desarrollo en donde se buscaba ampliar el modelo de exportación. El paso del cultivo del café y banano al desarrollo del sector industrial, la expansión de los servicios y la concentración de actividades financieras y comerciales en el Área Metropolitana. Aunado a esto, la migración del campo a la ciudad permitió la expansión de las periferias de la ciudad, la creación de una institucionalidad estatal por medio de la Segunda República y el crecimiento

poblacional, permitieron la expansión del territorio urbano en los cimientos del actual Gran Área Metropolitana.

Al final de los años sesenta en el Área Metropolitana, se presentaron una serie de variaciones: ampliación de la mancha urbana, marcos normativos sobre el ordenamiento territorial, movilidad e infraestructura, estos son patrones que coinciden con características presentes en la ciudad dispersa. En paralelo, surgen una serie de medidas de carácter institucional que buscaban detener el desarrollo desmedido de la urbe. Entre ellas, el aporte del Instituto Nacional de Urbanismo (INVU) resultó fundamental como se mencionó anteriormente.

Muchos de los avances en temas de urbanización del centro de San José y de la GAM en general, se dan bajo las influencias internacionales de planificación urbana de los años sesenta. La primera acción del país, se da con la Ley de Planificación Urbana de Costa Rica en 1968, “pero que se redactó en 1963 y era, en gran parte, la réplica de la Ley de Uso de Suelo de España de 1956” (Klotchkov, 2012, p. 6). Según Klotchkov (2012) esta ley tenía un claro enfoque de un plan maestro. Los ejes principales de esta ley estaban enfocados en cómo se distribuye la población, los usos que se le pueden dar al suelo y de la planificación del desarrollo de la producción en relación con el uso del suelo y los recursos públicos. “Con esta misma ley se crea la Oficina de Planeamiento del Área Metropolitana de San José (art. 1, 63, 64 y 65)” (Molina, 2019, p 96).

Sin embargo, la ciudad capital se debatía en cómo continuar el camino de la desconocida urbanidad. Es así como se da la promulgación de importantes leyes para su regulación. La transición de suelo rural al suelo urbano en la GAM se da a partir de tres

principales razones: crecimiento de la población, migración campo ciudad y la presión por el acceso a vivienda (PRUGAM, 2008, p.205). “La sustitución de cafetales por urbanización a partir de la década de los 70 fue promoviendo un proceso de conurbación alrededor de San José y de las demás ciudades del Valle Central” (PRUGAM, 2008, p.205), transformando finalmente al centro del país en una sola área metropolitana. Este inicio de construcción de áreas residenciales, se da en la cabecera de tres provincias, San José, Alajuela y Heredia, donde a finales de la década “los procesos de absorción urbana habían consolidado tres corredores urbanizados cuyo eje era la Autopista General Cañas” (Carvajal y Vargas, 1987, p. 85).

Para 1976 se desarrolla una de las propuestas más completas para el ordenamiento urbano para la época: el Plan DRENACA, el cual tenía como enfoque el “control de los escurrimientos pluviales, la protección de las aguas subterráneas y problemas ambientales relacionados” (Molina, 2019, p.96). Gracias al plan DRENACA se dio inicio a los poli-núcleos urbanos, constituyendo uno de los primeros esfuerzos para el ordenamiento urbano del área central de San José.

Los poli-núcleos urbanos proponían centros de desarrollo para evitar poner más presión en el centro de la capital, planificar “zonas industriales a lo largo de la Gran Área Metropolitana, ubicadas entre los asentamientos más poblados, con la idea de facilitar la cercanía a centros de actividad laboral” (Martínez, 2014, p.8).

La década de los setentas evidenció la necesidad de experimentar en la planificación de la ciudad, se dieron propuestas a la antesala del primer plan de ordenamiento territorial de

la GAM. Las propuestas, planes y las normativas se enfocan principalmente en el área metropolitana. Estas son:

- ❖ Construcción de la carretera a Guápiles: conocida también como la carretera Braulio Carrillo, en 1969 se inició la construcción de 100 kilómetros de camino de la capital hacia Limón una de las regiones importantes económicamente para el país (Loaiza, 2017).
- ❖ La propuesta del anillo de circunvalación: en 1960 se declara de interés público, sin embargo, fue hasta 1979 donde se inicia su construcción. Su principal objetivo era crear un círculo alrededor del casco central de San José (Morales, 2002).
- ❖ El plan DRENACA: este estudio analizó las máximas avenidas de la red hidrográfica del GAM: cuenca del Virilla y el Tiribí (incluidas las del Torres y del María Aguilar), además se determinaron las áreas inundables y de alto riesgo (MIVAH, 2013).
- ❖ Centro Cívico y Anillo de Renovación Urbana: propuesto a finales de los setentas, este plan proponía “una especie de barrio de instituciones gubernamentales” en el distrito el Carmen al noreste de San José (Solano, 2010).
- ❖ Ley de la Zona Marítimo Terrestre: creada en 1977, es el resultado de diferentes esfuerzos que se venían dando para delimitar, ejercer control y proteger el desarrollo económico en los litorales del país (Carvajal, 2013).
- ❖ Primer Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones: el cual “responde a la necesidad de tener una normativa que permita la habilitación para vivienda de los abundantes terrenos en verde existentes en el área metropolitana” (Jiménez, 2017).

Las anteriores propuestas desembocaron en un hito para el desarrollo urbano del centro del país. En 1982, entra a regir el primer plan de ordenamiento territorial del área metropolitana denominado “Plan GAM”. Este año es importante para la realidad urbana costarricense, ya que a partir de este año se sientan las bases de la institucionalidad pública respecto a la planificación, y, por tanto, a un primer intento por encauzar las problemáticas que continuarán afectando la GAM.

En paralelo con el proceso de consolidación de la ciudad dispersa “el transporte automotor se convirtió en el principal medio de transporte de personas y mercancías, fomentado por el desarrollo urbano, por los bajos precios del petróleo hasta 1973, y por el declive del transporte de cabotaje y del ferrocarril” (Sánchez, 2007, p.297). En Costa Rica para el año 1963 había un vehículo por cada 112 habitantes, mientras que para el año de 1984 se pasó a 1 vehículo por cada 12 personas.

La Población Económicamente Activa (PEA) de la época, se concentró en zonas de uso agropecuario y lejos de su lugar de trabajo. Carvajal y Vargas (1987, pág. 82) exponen, “un estudio de la OFIPLAN (1982) reveló que, en 1978, aproximadamente 46.000 personas ingresan diariamente a la ciudad capital a través de la Autopista General Cañas, la mayoría proveniente de la zona de Alajuela y Heredia”. Es decir, se evidencia que el patrón respecto a la PEA tuviese empleos lejos de sus sitios de trabajo existe desde los años setenta. Además de lo anteriormente mencionado, en donde se dio una utilización recurrente de automóviles para su transporte, perpetrando de esta manera procesos de movilidad ineficiente, individualizados y no necesariamente compatibles con los planes de regulación existentes para ese momento, como la propuesta de poli-núcleos urbanos que había sido presentada años antes.

Como se expuso en párrafos anteriores, en dicho período hubo un cambio en la forma que las personas se percibían en la ciudad y en su capacidad de modificarla; es decir, se expresó por medio de la creación de medidas públicas un entendimiento, donde por medio de la planificación y aplicación de políticas públicas se puede cambiar el entorno y hacerlo funcional según las necesidades sociales, culturales y económicas. Sin embargo, pese a los esfuerzos por planificar el desarrollo urbano del centro del país, el Estado lo tomó como “una reflexión acerca del curso que debía tomar el crecimiento de la ciudad y menos de unas acciones articuladas, sobre todo en lo que concierne a regular la acción del sector privado” (Brenes y Molina, 2013, Citado por Molina, 2019, p.96).

1.2. Período entre 1981 a 1994: crecimiento y expansión de la ciudad.

A inicios de la década de los ochenta, y cómo se explicará a continuación, se dio un periodo de expansión y crecimiento urbano de baja densidad en Costa Rica. Se caracterizó por ser extensa, lineal y dispersa a lo largo de las vías más esenciales, haciendo de estas el principal eje de acceso. Esto generó que la GAM creciera hacia afuera (generando periferias) por medio de la creación de micro ciudades o centros urbanos más pequeños, principalmente en las cuatro provincias que la conforman.

Este crecimiento urbano no se presentó únicamente en Costa Rica. Dicho fenómeno fue simultáneo al de las ciudades latinoamericanas, por la influencia de los modelos de desarrollo social y económico de la época. “Así, a partir de la década de 1980, se evidencian nuevas formas urbanas resultantes de la mundialización de la economía y modelos de exclusión, desigualdad, aislamiento, fragmentación y multiculturalidad” (Fumero, 2009, p. 8-9).

Aunado a esto, a partir de la década de los años ochenta, organismos internacionales, como el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y Banco Mundial, implementaron iniciativas en el ordenamiento territorial de los países latinoamericanos, trayendo consigo cambios en las dinámicas del espacio urbano, como lo señalan Chavarría, y otros (2017):

Cuando las dinámicas culturales, económicas y sociales de consumo y apropiación del espacio se transformaron en función de un estilo de desarrollo, este modelo de desarrollo disminuye las funciones del Estado y adquieren una mayor importancia actores con mayor peso e influencia como lo es el mercado que determina la configuración de encuadre social inclusive en materia de planificación urbana. (p.39).

En el caso de Costa Rica, hubo una influencia de los aspectos económicos en donde se premiaba la producción y acceso de vivienda para las crecientes clases populares y medias, por encima de la planificación propuesta por parte de instituciones estatales e internacionales. Aunado a esto, el progreso y modernidad eran vistos como conexión al mundo (por medio de puertos y carreteras de gran relevancia para la exportación de productos agropecuarios) y de bienestar económico individual (tener un vehículo propio y un empleo, aunque estuviese lejos del lugar de residencia). Es decir, la confluencia entre cosmovisiones y nociones de progreso aunado a la debilidad del estado en términos de acompañamiento técnico en la planificación, así como de prioridad en la agenda política del momento, terminó por consolidar a inicios de los años ochenta una ciudad dispersa, la cual seguía en crecimiento constante, en donde hubo esfuerzos de planificación, pero que no corresponden a la realidad material de la ciudad capital y GAM.

A raíz de eso, en materia de planificación urbana, el estado costarricense en esta década promulga, el primer plan de ordenamiento territorial de la Gran Área Metropolitana, el PLAN GAM de 1982, como un esfuerzo para corregir problemáticas ya presentes y evitar que se acentúan a lo largo del tiempo. El mismo, pone especial atención en la Región Central del país, este plantea un sistema de ciudad polinuclear de este a oeste, retomando el concepto de polos vistos previamente y fundamentado en los esfuerzos de los años cincuenta.

Dentro del Plan GAM se formaliza la división geográfico territorial de la Gran Área Metropolitana¹, “zonificación basada en la fragilidad ambiental y un crecimiento urbano de acuerdo con la capacidad de carga ambiental. Además, propone controlar la expansión de la cobertura urbana y rehabilitar ambientalmente la ciudad” (p. A-195). Las provincias de San José, Alajuela, Heredia y Cartago se definen como Unidades Especiales de Planeación. De este modo, se determina un conjunto de estructuras regionales en los ámbitos de transporte de carga, carreteras, zonas industriales, áreas agrícolas y de conservación.

La GAM corresponde al centro de mayor jerarquía del sistema urbano costarricense, como consecuencia de su actividad productiva, económica, política y de servicios principalmente dentro de la zona denominada de Crecimiento Urbano, como se ha mencionado anteriormente. Según Martínez (2014 Citado por Jiménez, 2017) el plan GAM contiene:

¹ San José: San José, Escazú, Desamparados (parcial), Aserri (parcial), Mora (parcial), Goicoechea, Santa Ana, Alajuelita, Vásquez de Coronado (parcial), Tibás, Moravia, Montes de Oca y Curridabat; Alajuela: Alajuela (parcial), Atenas (parcial) y Poás (parcial); Heredia: Heredia, Barva, Santo Domingo, Santa Bárbara, San Rafael, San isidro, Belén, Flores y San Pablo; y Cartago: Cartago (parcial), Paraíso (parcial), la Unión, Alvarado, Oreamuno y El Guarco. INVU, 2011.

...las indicaciones detalladas de uso del suelo, alturas, densidades, fraccionamientos y el desarrollo de temas que en la ley de Planificación Urbana 4240 están definidos como de alcance municipal pero que, ante la ausencia de planes reguladores, el PLAN GAM funcionó como un plan regulador sustituto, mientras no se desarrollaran los planes a escala local (p.1).

La población de la GAM en 1979, previo al desarrollo del Plan GAM era de 1. 072. 724 habitantes (Plan GAM 1982).

Otra finalidad del Plan GAM, fue fomentar la elaboración de los planes reguladores con carácter regional por parte de cada una de las municipalidades involucradas, por medio de sus particularidades endógenas. Se designó a la Dirección Nacional de Urbanismo, el apoyo técnico y de gestión para la obtención de resultados, pero el mismo no vino acompañado de contenido presupuestario suficiente o de priorización en la agenda política de carácter territorial. “Esto supone que la Dirección de Urbanismo, en alguna medida debió asumir este rol de vigilancia, control y seguimiento sobre el trámite de permisos en un área bastante extensa y compleja” (Retana, 2000, p. 99).

Un ejemplo de la ausencia de acompañamiento, seguimiento y priorización desde el Poder Ejecutivo hacia las municipalidades es el caso del cantón de San José, donde se aprobó “su primer Plan Director Urbano en 1995, casi 30 años después de aprobada la LPU” (Jiménez, 2017).

Una de las indicaciones en planificación de alcance regional por parte del PLAN GAM fue el establecimiento del anillo de contención², “en 1986 solo el 1% del uso urbano del

² Anillo de Contención: Línea imaginaria que delimita las áreas urbanas y de extensión urbana en contraposición de las áreas no urbanas fuera del límite. El área dentro del límite tiene un uso prioritario urbano y fuera del

territorio se concentraba fuera del anillo de contención urbana” (Estado de la Nación, 2015). El establecimiento de este anillo de contención permitió el desarrollo de vivienda para clase media, condominios, barrios y residenciales. Mientras que para el año 2012 fue de un 27%.³ Otro hito a nivel estatal, fue la aprobación por parte del INVU en 1983 de los Reglamentos referidos a la Ley de Planificación Urbana: el Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones (RCNFU) y el Reglamento de Construcciones (RC). Los mismos respondieron a la necesidad de contar con una normativa que permitiera la habilitación para establecimiento de construcciones en los abundantes terrenos disponibles existentes en el área metropolitana.

La puesta en vigencia de estos reglamentos facilitó el crecimiento lineal predio a predio de baja densidad que, caracteriza a la GAM hasta el día de hoy. Esta normativa resultó muy útil para la generación de vivienda popular, también definió un modelo de ocupación del territorio basado en la transformación de suelo rural a urbano, expansivo y poco articulado entre sí, sin planificación urbana. “La vigencia ilimitada de estos reglamentos -ya sea por inexistencia de planes reguladores, o bien, porque las municipalidades los adoptan como parte de sus regulaciones- supone una pérdida de la capacidad de abstracción y análisis de la cuestión urbana” (Jiménez, 2017).

La expansión de la mancha urbana fue consecuencia de una serie de acciones, una de ellas fue el impulso de una política pública en favor de la vivienda social. En 1986 se da la

límite se denota como preferentemente rural. El límite urbano circunscribe el crecimiento de la ciudad. Fuente: Decreto N° 38334, Artículo 4, Definiciones y abreviaturas. Recuperado de: <https://setena.go.cr/documentos/Normativa/Decreto-38334.pdf>

³Programa del Estado de la Nación:

https://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/86/12.%20Ordenamiento%20territorial_XXI%20Informe_cap%C3%ADtulo.pdf?sequence=1&isAllowed=y

creación del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda (SFNV), teniendo el Ministerio de Vivienda su rectoría. Dentro de los resultados de esta política, se puede mencionar la creación de más de 300 mil viviendas alrededor del país. El impacto en el territorio es de tipo expansivo, Jiménez (2017) afirma:

A diferencia de los proyectos de escala intermedia ejecutados por el INVU en épocas anteriores, el sistema ha sacrificado la intervención en la ciudad por la construcción de soluciones desarticuladas. El INVU empieza a ver disminuidas sus capacidades de construcción de vivienda a manos del SFNV (p.1)

Un hito importante durante este periodo fue el programa de las 80 000 viviendas de la Administración 1986-1990, este programa no se apegó estrictamente a los criterios establecidos en el Plan GAM de 1983, teniendo múltiples consecuencias. Cantones enteros fueron saturados con nuevas comunidades y barrios sin el crecimiento adecuado (Retana, 2000). Dando, así como resultado vivienda en lugares no idóneos para el asentamiento humano y afianzado algunos de los efectos de las ciudades dispersas.

Según Hermida y otros (2015), hay dos modelos de ciudad a nivel macro que pueden distinguirse: la ciudad dispersa y la ciudad compacta. Por un lado, la ciudad dispersa alude al modelo urbano de baja densidad que presenta discontinuidad en sus partes, poca diversidad, baja proximidad de usos y ocupa las periferias, en su mayoría, únicamente para vivienda unifamiliar, alejada de los centros urbanos y, por ende, de los servicios básicos y equipamientos.

Una de las críticas realizadas a esta política de vivienda (Retana 2000), fue lo siguiente:

Terminó por subsumir (desde el enfoque formal-funcional) el débil resquicio de la política urbana. Es decir, que la estructura jurídica de la planificación urbana y su concepción de "Plan Racional" (concepto referido expresamente al Modelo Indicativo-Regulador y que significa una visión unilateral de la realidad urbana basada únicamente en los criterios técnicos, excluyendo la participación y la influencia que ejercen otros factores internos y externos), evidencian sus puntos débiles cuando interactúa o debe enfrentarse con los intereses políticos y económicos (p.100).

Otro factor que permite explicar la ampliación de la mancha urbana de la GAM en las periferias, fue la planificación de zonas industriales a lo largo de la Gran Área Metropolitana dentro del Plan GAM, con el fin de evitar la presión sobre el área central de San José. Estas fueron ubicadas entre los asentamientos más poblados, con la idea de facilitar la cercanía a centros de actividad laboral (Martínez, 2014). Esta expansión de los parques industriales a las zonas residenciales ya existentes, provocó mayor población y no significó necesariamente que las personas que vivían en estos sitios trabajan en las mismas. Como más adelante se expone, los desplazamientos entre residentes y lugar de trabajo, continuaron aumentando con el paso del tiempo.

Con la intención de conectar a las personas y mercancías, en el año 1985 por medio de la promulgación de la ley N°7001, se constituye el Instituto Nacional de Ferrocarriles (INCOFER). En el año 1995, tras una serie de problemas financieros se da el cierre técnico del INCOFER. Iniciando así con un período en donde los vehículos y autobuses fueron el único medio de transporte de las personas en la GAM y no se contaba con un medio de transporte público estatal para su desplazamiento.

Entre la segunda mitad de los años ochenta e inicios de los noventa, la GAM se presenta como un conglomerado que manifiesta la presencia de múltiples subcentros urbanos, conurbados en la periferia y en los alrededores del cantón central de San José. El crecimiento acelerado provocó una rápida unión de los centros lo que produjo modificaciones morfológicas y su “estrangulamiento funcional afectó la eficacia de la infraestructura existente, así como la estructura administrativa de la región” (Rodríguez, 2007, p.6).

Durante el período comprendido entre 1985 y 1995, se dilucidan los principales efectos de la creación de normativa en cuanto implementación del Plan GAM, sin embargo, tales efectos son parciales, ya que “en el tema del uso residencial, aunque el crecimiento demográfico empieza una desaceleración, el área construida muestra un crecimiento muy elevado alterando las proyecciones de densidades, y extendiendo el crecimiento urbano en patrones difusos” (Martínez, 2014, p.10).

En 1997, con el Decreto 29415-MP-MIVAH-MINAE, se da la ampliación del anillo de contención urbana, permitiendo la construcción de urbanizaciones y conjuntos residenciales en las zonas catalogadas por el Plan Regional Metropolitano (Plan GAM) como Especial de Protección.

Una de las consecuencias de la ampliación del anillo de contención fue la siguiente (Martínez, 2014):

“los proyectos habitacionales masivos se convirtieron en un elemento distorsionador del modelo de ordenamiento propuesto en el Plan GAM 82, al extender la demanda de servicios, al transgredir porcentajes importantes del Anillo de Contención Urbana y construirse en la Zona Especial de Protección, siendo el sector

noreste el más afectado (distritos de La Trinidad de Moravia, San Rafael de Coronado, El Carmen de Goicoechea y La Unión de Tres Ríos)”. (p. 10)

De esta forma la legislación de la época en materia de ordenamiento territorial traza las líneas básicas en torno al uso de los suelos, construcción de áreas residenciales y de áreas de servicios, sin embargo, lo hace de una forma poco sistemática y metódica.

Con la crisis económica de la década de los ochenta, una gran cantidad de personas se vieron afectadas y por lo tanto tuvieron grandes limitaciones para acceder a una vivienda. La respuesta del gobierno en 1983 fue la creación de “la Comisión Especial de Vivienda o CEV (Instancia adscrita a la Comisión Nacional de Emergencias pero que obedecía directrices del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH)” (Molina, 2019). Medio por el cual “se llevó a cabo la atención de una cantidad importante de proyectos, los que, por estar cubiertos bajo la figura de “emergencia nacional”, permitió obviar algunos trámites y normativa urbana y de vivienda (Quesada, 2008, citado por Solano y Madrigal, 2008, p. 37). Esto para dar respuesta rápida a las necesidades de la población, pero fue derogada por la Sala IV a finales de 1994 (Solano y Madrigal, 2008, p. 37).

Este fenómeno contribuyó, aunque existían instrumentos de planificación, a que las políticas para la accesibilidad de la vivienda, se dejaran de lado la planificación y criterios técnicos con respecto al cómo hacerlo y fueran orientados por los criterios de emergencia nacional, con las implicaciones y efectos para el entorno urbano que se indagarán en el próximo período.

1.3. Período entre 1995 al 2018: actualidad de modelo de ciudad y su sistema de movilidad urbana.

La Gran Área Metropolitana continuó con “los procesos de cambio de economías agrarias hacia economías industrializadas, la migración de población de escasos recursos hacia los centros de ciudad y el éxodo de las poblaciones de clase media y alta hacia la periferia” según Chavarría (2017, p. 30). Esto provocó que los asentamientos se desarrollaran de forma desordenada, espontánea y extensiva. Además, la inseguridad es un problema latente que está en aumento, así como los problemas de movilidad y los “niveles de deterioro de diversos sectores de la ciudad” (Chavarría, 2017, p. 30).

“Durante las últimas tres décadas, las dinámicas económicas y sociales nacionales y regionales han incentivado la expansión de la ciudad” (Pujol y Pérez, 2012, p. 1) pero con lineamientos poco claros. Paralelamente “los ingresos de las familias han crecido (el PIB per cápita nacional aumentó en términos reales un 85 por ciento entre 1985 y 2010)” (Pujol y Pérez, 2012 p.1) lo que ha incentivado una motorización creciente. “La flota vehicular se ha incrementado en un 673,1%, lo que ha disparado las emisiones de gases de efecto invernadero, según el Estado de la Nación, (2015)” (citado por Breymann, 2017, p. 23).

Este crecimiento en la flota vehicular, no solo se explica por el crecimiento económico de las familias, también se ha influenciado y promovido debido a un limitado transporte público en cuanto a condiciones favorables para su utilización y limitación en las zonas de expansión y acceso, “provocando también importantes deseconomías (Pichardo y Otoya, 2012) y fuertes transformaciones urbanas, tanto en su forma de crecimiento físico como en los patrones de uso del espacio” (Breymann, 2017, p. 23).

Además, la configuración del sistema vial también ha sido un factor determinante, según Loría y otros (2018) “el sistema vial del país está estructurado de manera radial, de forma que las personas que necesitan atravesar el país de este a oeste, o de norte a sur, se vean obligadas a atravesar la GAM” (p.5). Por lo tanto, una respuesta de la población a este problema ha sido la compra de automóviles, “así, un sistema de transporte que debería ser un medio para facilitar la movilidad urbana se ha convertido en uno de sus principales obstáculos” (Loría y otros, 2018, p. 5).

El tiempo de traslado para el 2015, según la Contraloría General de la República, para el país era en el 12% de una hora y media a dos horas y del 22,9% con un tiempo de mayor a dos horas.⁴ Según Loría y otros, (2018) “el transporte público es empleado por más del 75% de los usuarios. Los tiempos y costos de transporte tienden a aumentar, y la mayoría de las flotas de autobuses resultan inadecuadas para el transporte masivo” (p.5).

El estudio del PIMUS (CPSU y A-01, 2018) concluye que diariamente 13 244 095 km son recorridos por la población, y un número bastante alto se realiza en los vehículos particulares (4 704 473), “lo que indica la fuerte participación de este modo y la congestión que genera. Considerando los valores promedio, cada habitante mayor de 12 años se desplaza 10.5 km diarios en una duración promedio de 33 minutos” (p.54). Sumado a lo anterior, se identifica una diferencia clara entre estratos por ingreso en cuanto el tiempo que invierten en desplazarse, las personas de ingresos menores viajan en promedio 5.8 km y las personas de ingresos altos 6.5 km. Tomando en cuenta esto, se muestra que “en modos motorizados

⁴ Consulta Nacional Sobre Servicios Públicos, 2015. Contraloría General de la República: <https://cgrfiles.cgr.go.cr/publico/docsweb/esc/index.html>

individuales, la duración promedio es de 45 minutos y en autobús se eleva a 62 minutos” (CPSU y A-01, 2018, p. 42).

Por otra parte, el transporte mediante el tren “tiene un alto potencial para el traslado masivo de personas en la GAM, pero su potencial aún está desaprovechado” (Loría y otros, 2018, p.5). Además de tomar en cuenta lo siguiente, la red ferroviaria con la que cuenta el país, “fue diseñada en el siglo XIX para necesidades de transporte de carga y pasajeros muy distintas a las actuales” (Loría y otros, 2018, p.5). En el 2005 se realizaron esfuerzos para su reintroducción, sin invertir o planificar de forma actualizada a las condiciones socio productivas, sin embargo, con el pasar de los años han considerado que es una opción viable y con potencial para el mejoramiento de la movilidad urbana de la GAM. Para el año 2018 estaban en operación líneas de tren a las provincias de Alajuela, Heredia y Cartago, generando una alternativa de transporte público masivo estatal.

Sumado a lo anterior, deben señalarse las deficiencias que tiene el sistema y educación vial; las “insuficiencias del sistema de transportes en la GAM son severas y crecientes, y están deteriorando de forma acelerada la calidad de vida de sus habitantes y de quienes deben desplazarse hasta ella” (Loría y otros, 2018, p. 5). Los tiempos de transporte en horas de alta demanda son cada vez mayores según el reciente Estado de la Nación, y estas están asociadas “con costos de viaje crecientes para las personas y las empresas, y con impactos negativos directos en la productividad y la competitividad, así como con oportunidades perdidas de negocios o de uso del tiempo para satisfacer necesidades familiares e individuales” (p. 5). Aunado a lo anterior, la inseguridad vial es un problema latente, la tercera causa de muerte en el país es por accidentes de tránsito (Loría y otros, 2018).

Al tomar en cuenta los esfuerzos que se deben de realizar para renovar la realidad urbana de Costa Rica, el panorama parece ser poco alentador. Según Chavarría (2017) “al INVU le fueron asignadas tareas que, a la fecha no se han concretado, a saber: aprobación de los planes reguladores de los 81 cantones del país” (p. 31). Merece resaltarse, a pesar de ser una tarea inconclusa el hecho de que existe conciencia institucional de la urbanidad de la GAM, el hecho de ser una problemática que debe ser tratada desde un enfoque de gobernanza multinivel, donde el Poder Ejecutivo en coordinación con los gobiernos locales, fomenten y acompañan la planificación urbana.

Cada uno de estos planes reguladores debería de tener reglamentos que rijan y fiscalicen cómo se conforma la ciudad. Además, se encomendó al INVU la elaboración del Reglamento de Renovación Urbana, ⁵Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones⁶ y del Reglamento de Construcciones⁷ siendo el último actualizado en el año 2018.

Los avances que los gobiernos locales quisieran realizar en materia ambiental, deben contar con la aprobación de la Secretaría Técnica Nacional del Ambiente (SETENA) “variable

⁵ La Junta Directiva del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, acordó la aprobación del Reglamento de interés, en Sesión Ordinaria N° 6259, artículo II, inciso 3) del 01 de junio del año 2017. <https://www.invu.go.cr/documents/20181/33489/Renovaci%C3%B3n+Urbana/c8f7139b-eca2-41c2-8309-c80e25257ef9>

⁶La Junta Directiva del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, en uso de las facultades que le confiere el Artículo 5, incisos a), b), ch), y d) de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo – Ley N°1788 del 24 de agosto de 1954 –, así como los Artículos 21, inciso 02), Artículo 32 y el Transitorio II de la Ley de Planificación Urbana –Ley N°4240 del 15 de noviembre de 1968–, acuerda en Sesión Ordinaria N°6411, Artículo II, Inciso 2) del 24 de octubre del 2019, aprobar el Reglamento de Fraccionamiento y Urbanizaciones, que dispone la Ley de Planificación Urbana.

En:<https://www.invu.go.cr/documents/20181/32857/Reglamento+de+Fraccionamientos+y+Urbanizaciones>

⁷ La Junta Directiva del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, en uso de las facultades que le confiere el artículo 5, incisos a), ch), d) y f) de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo –Ley N°1788 del 24 de agosto de 1954–, así como los artículos 21, inciso 4), y 56 y el Transitorio II de la Ley de Planificación Urbana –Ley N°4240 del 15 de noviembre de 1968–, acuerda en Sesión Ordinaria N°6306, Artículo II, Inciso 6) del 15 de marzo del 2018, aprobar el Reglamento de Construcciones, que dispone la Ley de Planificación Urbana. En:

<https://www.invu.go.cr/documents/20181/32857/REGLAMENTO+DE+CONSTRUCCIONES.pdf>

que, por falta de acuerdos y reglas claras, ha ocasionado situaciones de dificultad e inclusive imposibilidad, para que muchos cantones puedan gestionar oportunamente la planificación urbana en su territorio” (Chavarría, 2017, p. 33). Existe una imposibilidad material, ya que para poder realizar cambios de acuerdo a lo que establece la Ley de Planificación Urbana deben de contar con la viabilidad de SETENA, es decir, se encuentran en una contradicción legal que no ha sido resuelta y ocasiona “situaciones de dificultad e inclusive imposibilidad, para que muchos cantones puedan gestionar oportunamente la planificación urbana en su territorio” (Chavarría, 2017, p. 33)

Para el año 2018 los cantones que contaban con planes reguladores en todo el territorio nacional fueron: San José, Escazú, Desamparados, Mora, Goicoechea, Santa Ana, Coronado, Moravia, Montes de Oca, Curridabat, León Cortés, Alajuela, San Carlos, Sarchí, Cartago, Paraíso, La Unión, Oreamuno, El Guarco, San Isidro, Belén, Flores, Liberia, Nicoya, Santa Cruz, Cañas, Tilarán, Puntarenas, Esparza, Buenos Aires, Osa, Golfito, Coto Brus, Quepos, Parrita, Corredores y Pococí. Es decir, un total de 33 cantones del país.

Otra dificultad que afrontan las municipalidades para regular su territorio “se debe a la Ley de Condominios y su reglamento, elaborados a finales de la década de 1990” (Breyman, 2017, p. 24). Estos permitieron que se construyeran proyectos residenciales sin la reglamentación urbana correspondiente, “lo cual ha afectado enormemente el desempeño de la ciudad, afectando la redundancia vial, así como las áreas destinadas a los espacios públicos y dotaciones colectivas” (Breyman, 2017, p. 24). El problema según Breyman (2017), se da por una interpretación en la ley mencionada anteriormente, donde se el uso de la tierra se ha dado de forma desordenada, “donde el tejido urbano ha ido desarrollándose con

geometrías irregulares como resultado de los fraccionamientos previos -muchos de ellos de uso agrícola-” sin seguir de alguna manera una lógica “morfológica de funcionalidad” (p. 24).

Según lo que menciona Breyman (2017), en el Estado de la Nación del año 2014 el crecimiento urbano desordenado ha generado también una “brecha entre las zonas urbanas y rurales, y ha agudizado la segregación social y espacial. Así mismo, la construcción de viviendas en zonas de riesgo se ha multiplicado y la contaminación de la ciudad también ha ido en aumento” (p. 23). Se han producido aumentos en el precio de la tierra y se ha generado de forma simultánea una especulación de la tierra urbana, promoviendo la generación de una burbuja inmobiliaria en la GAM.

Breyman (2017) entonces, aporta lo siguiente, como “consecuencia se ha disparado el crecimiento de población en las periferias y el abandono de las áreas centrales consolidadas, provocando una subutilización de las infraestructuras urbanas existentes y una mayor presión por inversión pública necesaria para urbanizar nuevos territorios” (p. 23). De esta forma, el suelo de la GAM se ha utilizado y consumido con falencias en planificación y de desarrollo habitacional, “extendiendo las áreas urbanizadas a suelos de recarga acuífera y zonas de gran vulnerabilidad” (p.23).

Lo anterior lo refuerza Chavarría (2017, p. 31), donde menciona “la escasa o nula existencia de reglas claras de ordenamiento territorial actualizadas, también ha provocado que un alto porcentaje de los sectores de mayores ingresos se desplacen a las afueras de la ciudad”. Además de esto, menciona que estas prácticas incentivan el modelo de ciudad dispersa, “mientras que las áreas centrales de las ciudades más importantes experimentan procesos de disminución de los usos residenciales, para convertirse en centros de comercio y transporte

que quedan vacíos por las noches” (p. 31), estas dinámicas acentúan la problemática de segregación.

A escala regional, se contó con el Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica (PRUGAM), sin embargo, este no fue aprobado por el INVU en el año 2010 (Chavarría, 2017, p. 33). Fue divulgado en el 2008, “a raíz de la entorpecida coyuntura por regular y controlar el territorio” (Breyman, 2017, p.24), fue trabajado por varios años y tras múltiples esfuerzos técnicos “buscó establecer una normativa regional que permitiera un desarrollo adecuado del territorio de la Gran Área Metropolitana, y, sin embargo, se interpusieron una serie de recursos que finalmente llevaron al traste la posibilidad de ejecutar dicho plan” (Breyman, 2017, p.24) como se mencionó anteriormente. Sin embargo, para el año 2012 “se aprobó la Política Nacional de Ordenamiento Territorial “PNOT” con el objetivo de fortalecer los instrumentos de actuación” (p. 24), en este mismo año se elaboró también el Plan de Ordenamiento Territorial del Gran Área Metropolitana (POTGAM), el cual no llegó a ejecutarse.

Según Breyman (2017), en diciembre del 2012, “el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano determinó la necesidad de actualizar el vigente Plan de Desarrollo Urbano para la Gran Área Metropolitana de 1982” (p. 24), tomando en consideración los estudios que se mencionaron anteriormente. De esta forma surge Plan GAM 2013, “el cual busca convertirse en la principal herramienta de ordenamiento territorial de esta zona central del país” (p. 24).

Este tercer intento por actualizar el ordenamiento territorial de la GAM no ha tenido éxito, a pesar de los esfuerzos “no ha logrado ser implementado de forma integral y completa, ya que algunos artículos de dicho plan han sido objeto de impugnación en la Sala Constitucional, en particular aquellos relacionados con la metodología para la evaluación de

la variable ambiental” (Chavarría, 2017, p. 33). Sin embargo, se debe aclarar que los demás aspectos de la norma están vigentes, por lo tanto, deben ser tomados en cuenta y aplicados. Sin embargo, entre los aspectos principales de este plan, según Chavarría (2017), es la necesidad de una “renovación urbana dentro de las ciudades y promueve mediante el modelo de Centralidades Densas Integrales o CDI, la reconstrucción y el fortalecimiento de núcleos urbanos existentes de acuerdo con su fragilidad ambiental, la infraestructura y los equipamientos existentes” (p.33).

El plan propuesto se encuentra integrado por 6 ejes transversales: enfoque de derecho y participación ciudadana, continuidad e identidad del paisaje, gestión del riesgo, instrumentos de gestión territorial, adaptación al cambio climático y carbono neutralidad y fortalecimiento de la gestión pública. Una de las principales problemáticas en temas de vivienda se considera que es la dispersión urbana,

“desde hace décadas se promovió en Costa Rica la urbanización de zonas periféricas como una solución a la problemática de vivienda del país. Sin embargo, esto se realizó sin planes de ordenamiento, lo que a la larga provocó muchos de los problemas existentes debido a la dispersión urbana”. (INVU, 2014, p.13)

En cuanto a la dimensión de movilidad urbana del Plan GAM 2013, se realiza un análisis de la situación actual de movilidad. Los principales datos brindados reflejan el aumento de los vehículos privados, las condiciones deplorables de infraestructura vial y la ausencia de una planificación urbana orientada al desarrollo de movilidad urbana sostenible. Es por esto que se realizan propuestas en los temas de sectorización, transporte público,

movilidad no motorizada, peatonalización, ciclovías, estacionamientos, paradas de buses y carril bici urbano.

Una de las ciudades más afectadas ha sido la capital, especialmente la ciudad de San José. Parte de las problemáticas señalada en el Plan GAM es lo siguiente, San José deja de ser importante para residencias y pasa a serlo para desarrollo comercial, provocando que las propiedades adquieran un valor financiero mayor.

Además, se propone una jerarquización y especialización de las vías, para tener una planificación coordinada entre las instituciones en materia de permisos, para la realización de obras y reparaciones en las vías, cierres de vías temporales, horarios para la carga y descarga de bienes y materiales, horarios para la recolección de residuos sólidos, operación de zonas de aparcamiento y parquímetros, zonas especiales de parqueo, paradas y zonas de abordaje y des abordaje de pasajeros, terminales de transporte, zonas de interconexión entre los diversos modos de transporte, zonas de seguridad vial, mejoras para el transporte a pie y la movilización de personas con discapacidad, ampliaciones y mejoras de vías, puentes e intersecciones y eliminación de obstáculos viales.

Así, a nivel regional de la GAM, para cada provincia y su respectiva área conurbada (Área Metropolitana) se fija una política para establecer una red de estacionamientos vinculados con la forma o morfología urbana, sus densidades, centros de servicios y comerciales.

A nivel cantonal, se fomenta la elaboración de los Planes Reguladores y la mejor forma de desincentivar el uso de los vehículos privados y motivar un mayor uso del transporte

público, donde, a pesar de tener una tasa de utilización bastante alta, con un 70% aproximadamente, (MIVAH, 2013), debe procurarse que no disminuya.

El Plan GAM también centró esfuerzos específicos sobre movilidad urbana desde una perspectiva holística que integró diversos factores. Una parte fundamental en el análisis y creación de propuestas es hacer estimaciones con visión de largo plazo. Por ejemplo, la natalidad, mortalidad, emigración y migración, deben ser conceptos principales durante estos procesos de planificación, ya que como concluye el estudio:

las cifras indican una tendencia hacia el envejecimiento de la población, y los nacimientos son insuficientes para reemplazar a aquellas personas que salen de la edad económicamente productiva. Se visualiza, por lo tanto, la necesidad de poner particular atención en la planificación de la GAM a la ubicación de los servicios de salud y a la reformulación del equipamiento educativo (MIVAH, 2013, p.14).

Esta estimación es de suma importancia para esta variable, ya que con base en ella se trazaron los principales objetivos de la presente dimensión, ya que la vivienda y equipamiento social deben ser conceptos vistos más allá de la infraestructura y el espacio físico. Por el contrario, deben de tener un carácter holístico en donde la sostenibilidad, accesibilidad, inclusión y contextualización sean parte de los principios que le rijan.

Sobre la movilidad no motorizada se propone desarrollar ciclovías, demarcar carriles bici compartidos, instalar parqueos para bicis, habilitar y acondicionar los estacionamientos públicos, la construcción de bulevares y paseos peatonales, la mejora y ampliación de las aceras; y reducir las velocidades máximas permitidas en las zonas urbanas.

La congestión vial hace que en promedio los recorridos viales realizados en el GAM sean de dos horas, debido a que los centros están alejados unos de otros; una solución propuesta en el Plan GAM para este problema es la aplicación de los Principios del TOD o el Desarrollo Urbano Orientado al Transporte Público. Estos principios son:

- Diseño dirigido a los peatones como la más alta prioridad.
- Estación de transporte público cercana al centro.
- Un nodo regional con una mezcla de usos en las proximidades incluyendo oficinas, residencial, comercial e institucional.
- Alta densidad, desarrollo de alta calidad dentro del círculo de caminata de 10 minutos que rodea la estación.
- Sistema de apoyo de movilidad incluyendo bicicletas, tranvías, tren interurbano o tranvía y autobuses.
- Diseño que facilite el uso de las bicicletas, como los sistemas de transporte de apoyo diario.
- Reducción y regulación de estacionamientos dentro del círculo de caminata de 10 minutos entre el centro de la ciudad y la estación de transporte.

La propuesta de sectorización de los buses del Plan GAM contempla varios tipos de rutas: las rutas troncales, las alimentadoras, las intersectoriales y las rutas de distribución en los centros urbanos metropolitanos. Actualmente existe una problemática derivada de una utilización de las vías locales como terminales, generando conflictos de circulación en los centros de las ciudades. Adicionalmente, la ocupación de vías por vehículos particulares que estacionan o realizan operaciones de carga y descarga de mercancías e impiden la correcta circulación de los autobuses.

Esta propuesta ayudaría a solventar estas problemáticas, al generar espacios en las vías que actualmente están destinadas a autobuses y podrían utilizarse para el fomento de la diversificación del transporte en la ciudad. Iniciativas como: peatonalización, implementación de vías y generación de diferentes tipos de infraestructura urbana para el aprovechamiento de las personas que en ella residen y transitan.

Breymann (2017) menciona que el plan “propone iniciativas importantes para contrarrestar los efectos de la actual dispersión urbana periférica, y consolidar elementos morfológicos con criterios ordenadores que le devuelvan la eficiencia a estas áreas urbanas”. Sin embargo, de los 31 municipios que forman parte de la GAM, una minoría ha aprobado su plan regulador, como se mencionó anteriormente, lo que vuelve a dejar con huecos y portillos legales al accionar de cada una de ellas.

Finalmente, según Breymann (2017), sumado a los esfuerzos anteriores por mejorar las condiciones de la GAM, se constituyó (a pesar de los obstáculos) una iniciativa: “el Reglamento de Renovación Urbana que realizó el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, el cual fue finalmente aprobado el 2017, atrasando importantes iniciativas por recuperar los centros poblados de la ciudad”, aumento de la densidad y aprovechamiento de la infraestructura y servicios que brinda el territorio. Como lo menciona Breymann (2017), a pesar de los intentos de mejorar la planificación urbana el territorio de la GAM ha ido perdiendo “parte de su funcionalidad por la ausencia o debilidad de los instrumentos que lo regulan” (p.25).

Es decir, “los elementos morfológicos que en teoría determinaban un orden para nuestro territorio se han ido perdiendo y las herramientas regulatorias” (Breymann, 2017, p.25) no han logrado su funcionalidad. El uso que le damos a la ciudad depende

correlativamente de la forma en que esta es regulada y ordenada, por lo que la ausencia de planes ha impactado la calidad de vida de las personas que lo habitan, así como pérdida de funcionalidad del entorno urbano, puesto que “una mejor integración y articulación de los ámbitos, una adecuada mezcla de usos, una mayor diversidad tipológica de los tejidos urbanos, y una estructura social y cultural más equilibrada” (Breymann, 2017, p. 25) incide en cómo se sienten y comportan sus habitantes.

Dentro de las características que hacen imperativo que se dé una renovación urbana, está el abandono que tiene el centro de la ciudad como espacio amigable para vivir, desplazarse y transitar, como se ha mencionado, existe una débil aplicación de normas y reglamentos vigentes para el ordenamiento urbano. La posibilidad de un cambio se puede ejecutar “a través de planteamientos estratégicos de repoblamiento, mejoramiento de barrios, rehabilitación y renovación urbana, los cuales deben ser instaurados y apoyados en todas las escalas y por todos los actores que participan dentro del proceso de construcción de ciudad” (Chavarría, 2017, p. 35).

Por último, Chavarría (2017) argumenta, en nuestro país es imprescindible revisar “las políticas y la normativa existente para definir si es posible impulsar nuevos modelos de desarrollo dentro de las áreas urbanas consolidadas, principalmente porque la existencia de herramientas regulatorias obsoletas, políticas para la gestión del territorio poco claras” (p. 32), influyen directamente con la atracción de inversión en infraestructura y equipamientos para la ciudad, al no tener una ciudad amigable, incentiva la huida de las personas a la periferia y una ciudad sin habitantes está condenada al deterioro.

En conclusión, lo visto en el capítulo es un recorrido necesario como punto de partida para la presente investigación, debido al carácter interdisciplinario y el poco abordaje que ha existido desde las ciencias sociales sobre esta temática.

Mediante el anterior análisis socio-histórico, se evidencia la conformación de la GAM, y particularmente la ciudad capital (San José), como una ciudad dispersa con unidades territoriales que poseen características de una ciudad compacta (ciudad mixta), en donde no existe un transporte público integrado ni planificado para las necesidades y realidades de sus diferentes personas usuarias y que por ende hace que prime el uso de los vehículos a motor privados. Además, se presenta una subutilización de la infraestructura urbana y social de todos los tipos y con condiciones donde se dificulta la habitacionalidad del cantón central de San José.

Asimismo, se evidencia una voluntad estatal materializada en política pública y legislación para la planificación y organización del área metropolitana, con una propuesta modelo de gobernanza multinivel, pero que no está unificada estratégicamente. Además, está obviando necesidades estratégicas para el futuro como la accesibilidad y retos futuros como el cambio climático y cambios demográficos como el envejecimiento poblacional.

Nuevos paradigmas de movilidad sostenible

El recorrido histórico realizado en los apartados anteriores muestra la ausencia de planificación vial en materia de movilidad urbana sostenible, sin embargo, durante los últimos años se han realizado varios intentos por incorporar nuevas formas de movilidad en la ciudad.

Uno de los planes que contempla estos cambios, es el Plan GAM del 2013, en el que se incorpora en la dimensión de movilidad.

En términos de movilidad no motorizada, se propone el mejoramiento de la peatonalización del GAM, principalmente en cuanto a la accesibilidad, seguridad y el embellecimiento escénico, en este sentido “los peatones deben contar con una serie de medidas de seguridad, espacio y sitios de encuentro, como parte de las políticas de circulación vial, la peatonalización en sí misma y los criterios urbanos para impulsar lugares de reunión en las ciudades y sus espacios públicos” (PLAN GAM, p.65). Sin embargo, dentro de este plan se señala los altos costos económicos que genera realizar estas inversiones lo que supondría grandes necesidades presupuestarias y en algunos casos en su mayoría dependería de las municipalidades de adoptar estas medidas.

Otro de los medios de movilidad no motorizada es la movilidad en bicicleta principalmente en las ciclovías, dentro del plan GAM se reconoce que este medio de transporte es uno de los más accesibles para la mayoría de la población y que impactan de mejor forma el medio ambiente, más aún pensando en términos de cambio climático, pero que aún faltan realizar esfuerzos para democratizar su uso ya que la población no percibe la bicicleta como un medio de transporte habitual. A su vez, el relieve y la transitabilidad para bicicletas no es aplicable para todo el GAM, de tal forma que “el diseño de ciclovías más adecuado consiste en el establecimiento de vías segregadas del tráfico motorizado, paralelas o no al sistema viario. Pero esta solución es difícil de implantar en zonas densamente ocupadas como sucede en las áreas céntricas de las ciudades” (PLAN GAM, p.71).

Es decir, este Plan en su mayoría de líneas a seguir para implementar en caso de desarrollar políticas de movilidad no motorizada y sostenible y a su vez refleja los vacíos en

cuanto a legislación en esta materia, reglamentos y guías técnicas para impulsar esta movilidad. Quedando en muchos casos a criterio de las municipalidades si implementan estas formas de movilidad.

En materia ambiental, durante la administración Alvarado Quesada el gobierno de Costa Rica presentó el Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050, el cual contiene propuestas en materia de descarbonización del transporte público a través de la matriz eléctrica producida en Costa Rica, esto pretende la transición hacia el transporte y movilidad sostenible mediante el impulso hacia el cambio tecnológico de cero emisiones, “esta visión se evidencia en el impulso hacia la promoción y creación de incentivos económicos y no económicos para la electrificación del sector transporte.” (Cerdas, 2019). Así como la implementación de un tren interurbano eléctrico desde Paraíso de Cartago hasta Ciruelas de Alajuela, este proyecto pretende la incorporación del tren con otros medios de transporte, como el autobús, la bicicleta y la caminata. Sin embargo, sobre este último tema se han tenido pocos avances debido a la corriente legislativa y el rechazo por parte de la mayoría de diputados.

Capítulo 2: Estudiar la configuración de la movilidad urbana, a partir de los tiempos de desplazamiento y la relación que tienen con la calidad de vida urbana de las personas residentes del cantón de San José.

En el presente capítulo se mostrarán los principales datos en torno a las rutinas de desplazamiento(trayectos) y calidad de vida de las personas que residen en el cantón de San José. Inicialmente, se realiza un breve esbozo sobre los aspectos demográficos de los cuatro distritos centrales del cantón de San José, los cuales son datos extraídos de fuentes secundarias. Además, se recabó información con la herramienta *Google My Maps*. Es decir, el presente capítulo representa las dimensiones objetivas de la construcción teórica de la calidad de vida urbana.

En primer lugar, se realiza un registro de los principales puntos de servicios urbanos y que pueden motivar el desplazamiento en cada distrito, estos puntos fueron definidos en varias categorías, las cuales son:

- ❖ Sedes de instituciones públicas
- ❖ Arte y cultura
- ❖ Educación
- ❖ Espacios públicos y áreas verdes
- ❖ Paradas y terminales
- ❖ Salud

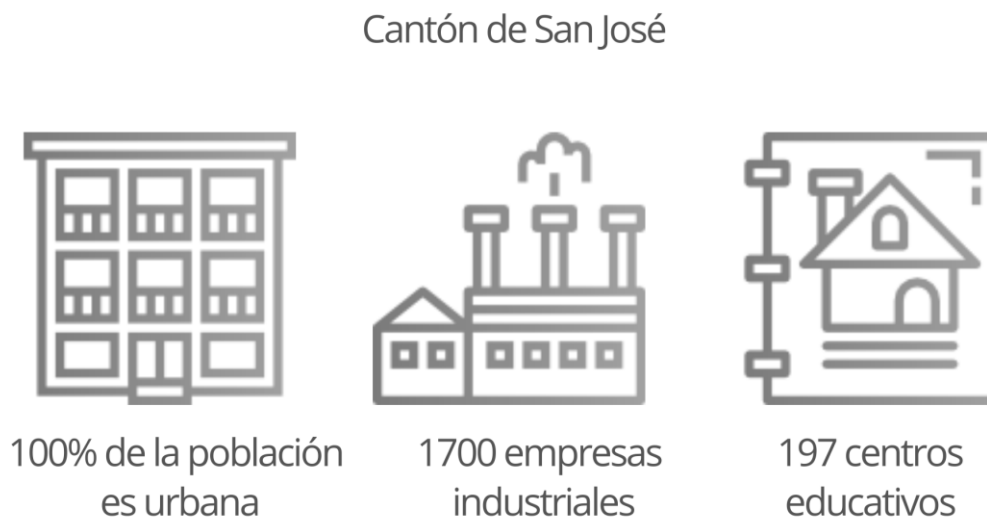
Posteriormente a este registro, se realizan mapas distritales que muestran la conglomeración de cada una de estas categorías. De esta forma, se permite localizar geoespacialmente los principales barrios y características que tiene cada distrito.

Finalmente, se realiza un diagnóstico de los cuatro distritos de estudio en cuanto a las variables objetivas que se consideran fundamentales en relación al análisis de calidad de vida. Para realizar este estudio, se definieron cuatro categorías con sus respectivas variables, las cuales corresponden a: social, educativo, ambiental y económico. Al compararlas, se permite evidenciar diferencias entre cada distrito, principalmente en los niveles económicos y sociales, vinculados a la dimensión objetiva de la construcción teórica propia de calidad de vida urbana (CVU) realizada en el marco teórico.

Una vez recabada toda esta información, se realiza una descripción de los principales datos encontrados en torno a las rutinas de desplazamiento en el cantón de San José, se muestran datos tales como: el congestionamiento vial, los principales generadores de viajes, los trasbordos, los costos económicos y ambientales del congestionamiento, la calidad del transporte público, los tiempos de desplazamiento. Así como los puntos principales de origen y destino y, la relación de estos datos con la calidad de vida urbana de las personas que habitan el cantón de San José.

El cantón de San José tiene una extensión de 4462 km² y una población de 288 054 habitantes, según el Censo Nacional del 2011. El estudio realizado “San José, cómo vamos”, expone que, la densidad neta de la población urbana es de 6,456. Este indicador representa un rezago, debido a que la medida esperable es una densidad de 7 personas por kilómetro cuadrado.

Figura 1 Información cantón de San José



Fuente: Elaboración propia

Algunos otros datos sociodemográficos de relevancia, según datos de la Municipalidad de San José, es que su población es 100% urbana, alberga alrededor de 1700 empresas industriales, cuenta con 60 centros preescolares, 89 escuelas, 39 colegios, 21 universidades, 27 centros de enseñanza especial y laboran 37.870 trabajadores industriales.

En cuanto a su división sociopolítica y territorial, el cantón se segmenta en 11 distritos, los cuales son: Carmen, Merced, Hospital, Catedral, Zapote, San Francisco de Dos Ríos, La Uruca, Mata Redonda, Pavas, Hatillo y San Sebastián.

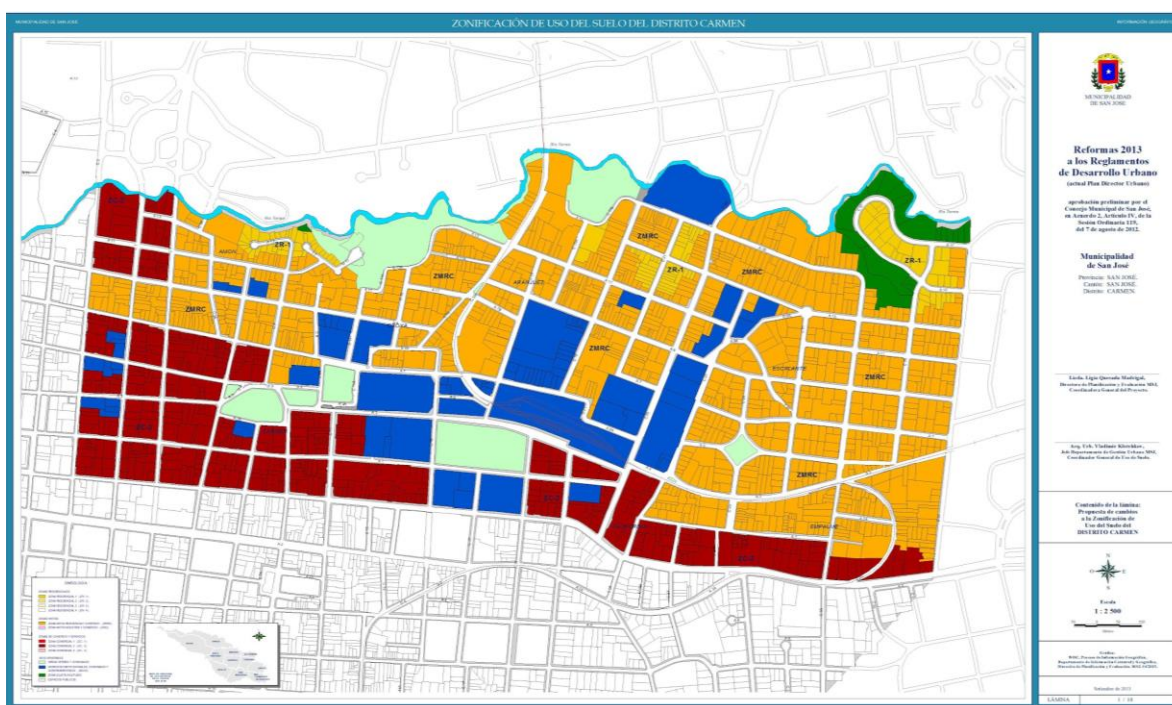
2.1. Carmen

El distrito del Carmen es el primero del cantón de San José, a su vez, es uno de los distritos menos poblados de este. Con una totalidad de 2.702 habitantes para el año 2011 (INEC, 2011). Sus principales barrios son California, Carmen. Empalme, Amón, Otoya,

Escalante y Aranjuez, siendo algunos de estos barrios un gran polo de oferta de bares, restaurantes, así como actividades culturales y esparcimiento. Limita además con los cantones de Goicoechea y Montes de Oca.

Múltiples edificaciones de gran importancia histórica del país están ubicadas en Carmen, tales como: el Museo Calderón Guardia, el Centro Costarricense de Producción Cinematográfica, la Antigua Aduana y el Hospital Calderón Guardia.

Figura 2 Zonificación del Distrito El Carmen



Fuente: Observatorio de la Municipalidad de San José (2017).

Según la zonificación de uso del suelo elaborado por la Municipalidad de San José (2017), los sectores noroeste y sur del distrito están constituidos por zonas residenciales y ⁸zonas mixtas (representados con amarillo). El sector sur del distrito está integrado por una

⁸ Zonas Mixtas: De uso comercial o industrial

franja de zona comercial, que limita con la avenida central, centro económico del cantón de San José (representada en color rojo).

Existe una gran variedad de terrenos destinados a servicios institucionales, comunales y gubernamentales. Se cuenta con una importante presencia de instituciones públicas, referimos algunas de estas: Ministerio de Cultura, Centro Nacional de Cine, Instituto Nacional de Seguros, Asamblea Legislativa, Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, Instituto Meteorológico Nacional, Tribunal Supremo de Elecciones, Instituto Nacional de Urbanismo, Oficinas Centrales de la Compañía Nacional de Fuerza y Luz y una de las sedes del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

Se identificaron una serie de servicios relevantes para la cotidianidad de la vida de las personas residentes, así como de usuarios ocasionales. Algunos de los más relevantes que se pudieron identificar en el distrito son mencionados a continuación.

2.1.1. Sedes de instituciones públicas

Con respecto a las instituciones públicas de carácter nacional o municipal, según el Observatorio de la Municipalidad de San José, se cuenta con 39 propiedades del gobierno. Muchas de estas ofrecen servicios de gran relevancia para el resto del país, tal como la Dirección de Inversión en Infraestructura Educativa (DIEE) del Ministerio de Educación y la Dirección Regional de Educación San José-Central.

Asimismo, se encuentran las oficinas centrales de Radiográfica Costarricense S.A, el Fondo de Desarrollo Social y Asignaciones Familiares, perteneciente al Ministerio de Trabajo, el Instituto Nacional de Vivienda de Urbanismo. La Dirección Regional de Servicios de Salud Central Sur encargada de la atención de las Áreas de Salud de al menos 12 cantones

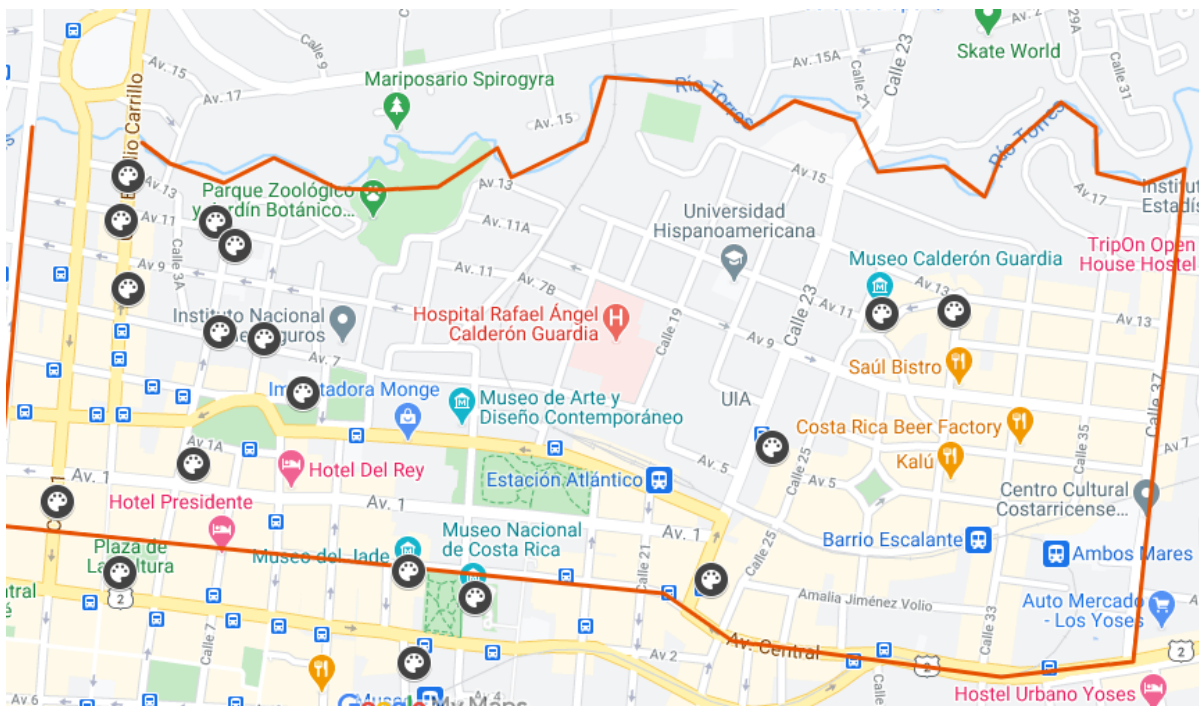
del país, se encuentra ubicada en este distrito también y el Tribunal Administrativo Migratorio. El Instituto Nacional de Seguros es una de las construcciones de mayor altura en el distrito, las oficinas centrales de esta institución financiera estatal son unas de las características del paisaje urbano del cantón de San José.

Frente al Parque España se encuentra el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, en donde se movilizan diariamente gran cantidad de personas funcionarias públicas, además de representantes de diferentes delegaciones internacionales diplomáticas o de carácter humanitario como dependencias de la Naciones Unidas.

Al costado Sur del Parque Nacional se encuentra la Asamblea Legislativa, espacio del Poder Legislativo, en donde confluyen de manera cotidiana personas de todos los lugares del país, ya sea por asuntos laborales, políticos o sociales. Dicho espacio ha funcionado para que la ciudadanía se exprese desde foros de diálogos de carácter internos, organizados por diputaciones, Directorio Legislativo o Comisiones Permanentes o Extraordinarias hasta acciones colectivas en los alrededores del edificio legislativo. Los principales puntos de encuentro de dichos espacios, suelen ser las calles circundantes al Edificio Sión, antigua sede de la Asamblea Legislativa, así como el Parque Nacional y Plaza de la Democracia. Esto hace uno de los puntos estratégicos con respecto a protesta social u acciones directas tales como aplicaciones de grafitis, performances, entre otros.

Además, la confluencia esporádica de personas, hace que de manera constante haya cierre de calles en los alrededores, generando una afectación en el uso de transporte y movilidad de las personas. Es importante recalcar que en la mayoría de casos se hace este cierre por parte de Gobierno Local o Policía de Tránsito, para garantizar la seguridad de las personas participantes.

Figura 4 Arte y Cultura, El Carmen



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.1.3. Educación

El aspecto que se puede denominar como diferenciador o característico de este distrito, es que puede ser descrito con un “hub”⁹ o nodo de gran oferta educativa universitaria y artística, tanto privada como pública, puesto que cuenta con las siguientes instituciones: Universidad Estatal a Distancia, Instituto Tecnológico Nacional, Universidad para la Cooperación Internacional, Universidad Internacional de Las Américas, Universidad Libre de Costa Rica, Universidad Hispanoamericana, Universidad Americana, Universidad Autónoma de Monterrey, Politécnico Internacional, Universidad San Marcos, Universidad Metropolitana Costo Carazo, Universidad San Lucia Sede Central, Escuela de Arquitectura

⁹ El concepto de Hub o nodo utilizado en este caso es el de un punto en donde se da una confluencia de servicios educativos que crean una cantidad de oferta y que implica un desplazamiento de personas y servicios agregados tales como residencias, fotocopiadoras, centro de venta de alimentos y demás.

y Urbanismo (ITCTR), Instituto de la Comunicación, Instituto Latinoamericano de Ortodoncia, Centro Internacional de Idiomas, Academia de Matemáticas AMP, Escuela de Música Aranjuez, Instituto de Formación y Estudios en Democracia, Centro Cultural Británico, Instituto Interactivo De Idiomas y Centro Cultural Costarricense Norteamericano, haciendo mención solamente de los centros de mayor tamaño.

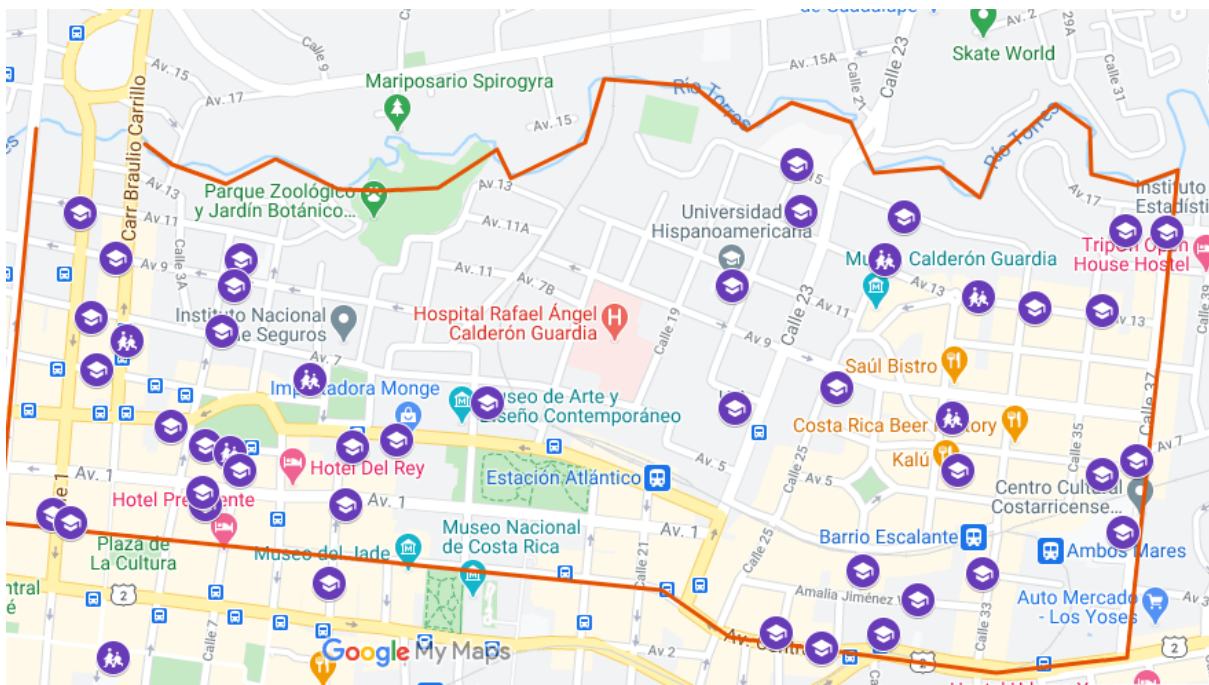
En la siguiente imagen se puede evidenciar de manera gráfica la gran cantidad de centros de enseñanza presentes en el distrito:

A nivel de primaria y secundaria se cuenta con las siguientes instituciones: Escuela Unificada República del Perú Vitalia Madrigal Araya, Escuela Buenaventura Corrales Bermúdez, Chikiklub Preschool & Afterschool y por último Sistema Educativo Whitman para secundaria. Respecto a secundaria el único centro educativo con el que cuenta el distrito es la Unidad Pedagógica Colegio República de México, ubicado en Barrio Aranjuez, que según datos del ¹⁰ Ministerio de Educación Pública contaba para el 2018 con una población estudiantil de 469.

La amplia cantidad de lugares de enseñanza, atrae flujos de personas hacia dicho distrito particularmente altos, es decir, al tener una oferta amplia se tendrá una visitación y estadía momentánea ocasional de personas de diferentes partes de la GAM y otras zonas del país que requieren los servicios educativos ofrecidos.

¹⁰ Nómina de Centros Educativos, en: https://www.mep.go.cr/indicadores_edu/BOLETINES/nomina18.xlsx

Figura 5 Educación, El Carmen



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

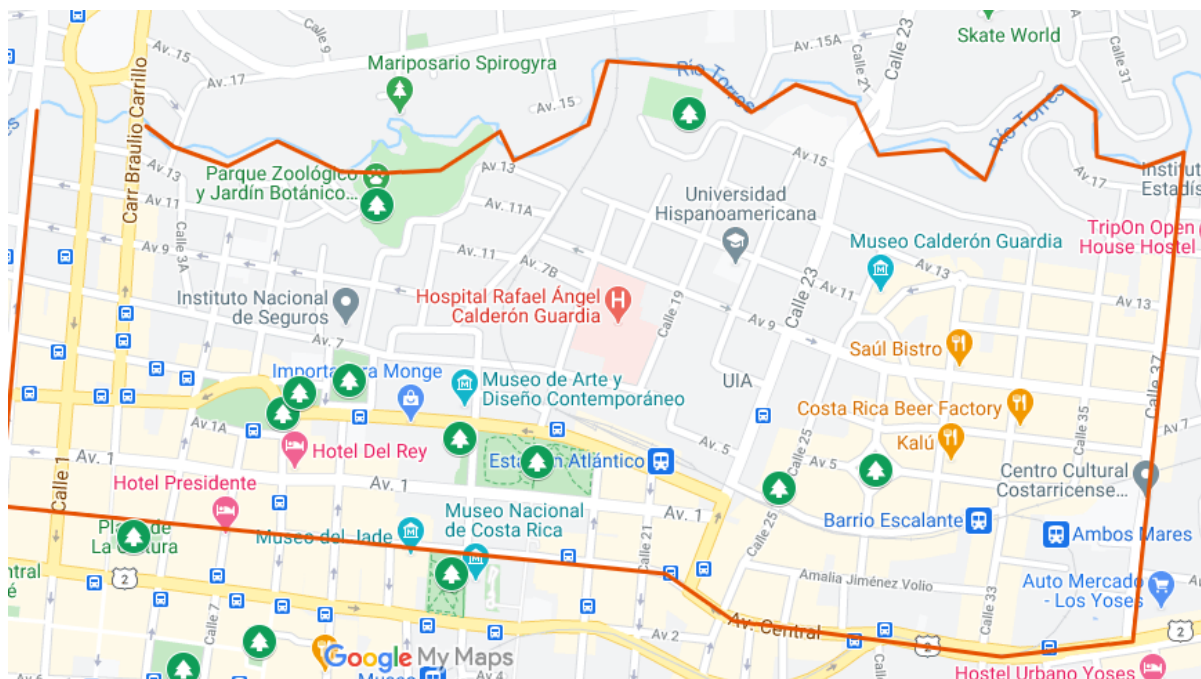
2.1.4. Espacios públicos y áreas verdes

En dicho distrito existen oficialmente seis espacios de áreas verdes, plazas o plazoletas, siendo algunos de estos de gran importancia para la capital tales como el Parque Morazán y Parque Nacional, ambos de alto tránsito debido a la gran cantidad de instituciones y otros servicios ofrecidos en sus alrededores. Además, cuenta con el Zoológico Simón Bolívar y la Feria Verde. En este sitio, los días sábados hay gran afluencia de diferentes áreas del país; por un lado, vendedores que llevan sus productos en mayoría orgánicos, y por otro, personas que se movilizan desde otros cantones debido a la gran variedad de productos que se pueden obtener.

Es importante resaltar el aporte de los espacios para uso de las personas, las áreas verdes que representan los márgenes del Río Torres y que recientemente han sido valorados

como posibilidad de mejora del entorno urbano. Un ejemplo de ello es la construcción del primer tramo de Rutas NatUrbanas de un kilómetro, en donde se busca la generación de espacios públicos por medio de alianzas entre sector privado, público y ciudadanía organizada.

Figura 6 Espacios públicos y áreas verdes, El Carmen



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.1.5. Paradas y terminales

El distrito cuenta con importantes terminales de autobuses en su territorio: Terminal de Busetas Heredianas, Terminal de buses a Moravia, Terminal de Buses de San Pedro y Terminal de buses a Paraíso. Haciendo que la misma sea un nexo entre el norte y este de San José, así como un ingreso para la comunicación interprovincial.

Aunado a esta gran cantidad de terminales que condensan personas viajeras en autobús, este distrito cuenta con la estación de tren “Estación del Atlántico”, la misma es una conexión con diferentes puntos de la GAM tales como Estación de Cartago, Curridabat, San Pedro, Pavas, Calle Blancos, Belén, Estación de Heredia, San Joaquín de Heredia, Boulevard Aeropuerto y Terminal de Alajuela.

Además, en dicho distrito se encuentran las paradas de Alto de Guadalupe y Lincoln, Buses Ipis, La Trinidad/Paracito, San Jerónimo - La Trinidad Moravia, Guadalupe, Parada de Buses de Sabana Cementerio, Parada de Buses al Mall Plaza Lincoln, Parada de Buses San Ramón de Tres Ríos Y La Campiña, Buses de Sabanilla-Salitrillos, Parada Tres Ríos por Calle Vieja, Ruta Barrio Escalante - UCR, Parada La California.

Figura 7 Paradas de buses y terminales, Carmen



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.2. Merced

Es uno de los distritos que forman parte del casco original de la ciudad, al igual que los otros tres distritos que se describen en este trabajo. En los últimos años ha experimentado un sostenido proceso de despoblamiento y se encuentra en la posición número ocho de densidad de población de todo el cantón (el cantón de San José tiene 11 distritos) (Observatorio Municipal, 2013, p. 3)

De acuerdo con el INEC en el Censo del 2011, la población del cantón es de 12 257 personas, teniendo una densidad, según el censo del 2011, de 5,3 personas en promedio por metro cuadrado. En este mismo censo se proyectó que para el año 2018 se iba a contar con 14.970 habitantes y para el 2020 se espera que hayan 15.2013 personas.

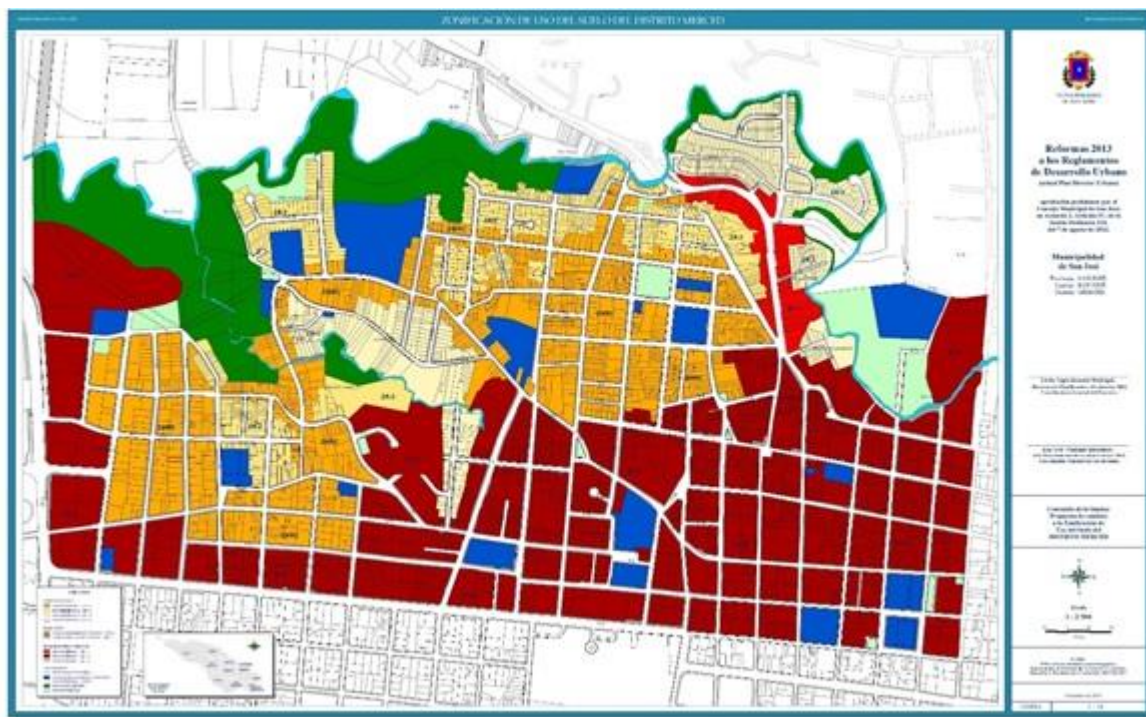
El distrito alberga diez antiguos barrios centrales: Barrio México, Paso de la Vaca, Pitahaya, Coca Cola, Bajos de la Unión, Claret, Iglesias Flores, Centro Merced, Mántica.

El mapa que se presenta a continuación corresponde a la zonificación (ver figura 9) por el uso del suelo. La zonificación que presenta el distrito de Merced en su mayoría se encuentra destinada a zona comercial (simbolizada en los cuadrantes rojos), esto se debe a que su principal zona comercial es la Avenida Central o conocido como Paseo Colón. Las zonas que están representadas por amarillo oscuro corresponden a un uso mixto, tanto residencial como comercial.

Los barrios se muestran en amarillo tenue, correspondiendo a la zona residencial exclusiva y los cuales corresponden al tercer uso de suelo que tiene el distrito. Por último, las zonas azules están representadas por los servicios institucionales, comunales y

gubernamentales. Adicionalmente, el Paseo Colón es el inicio del centro de la capital, por lo cual alberga gran cantidad de comercios e instituciones.

Figura 9 Zonificación del Distrito Merced



Fuente: Observatorio de la Municipalidad de San José (2017).

En el distrito de Merced se encuentra el Mercado Central, este representa para el país un emblema y símbolo de cultura; muy cerca de este se encuentra el mercado Borbón. Ambos mercados atraen a agricultores(as), artesanos(as) y comerciantes de todo el país, además de los cientos de personas que llegan a adquirir los productos que ofrecen. Cada jueves y viernes cientos de camiones con mercadería se trasladan hasta el centro de la ciudad para llevar su mercadería. Cabe resaltar que estas calles no han sido planificadas para la carga y descarga de mercadería, como para afrontar la cantidad de camiones que se aglomeran en estas cuadras, lo que ocasiona que uno de los carriles se mantenga permanentemente bloqueado

por camiones de carga, impidiendo el flujo ágil y seguro de personas, mercadería y vehículos en la zona.

En el 2015 la Municipalidad de San José convirtió la Calle 8 en bulevar para el mejor tránsito de peatones, pero no se realizó una modificación de las vías cercanas para mejorar el flujo de vehículos y los camiones de carga y descarga. Lo anterior puede llegar a percibirse como algo negativo, ya que desde el punto de vista de las y los usuarios del transporte público, esto les afecta en su recorrido, así como los vehículos particulares. Es decir, no llega a planificarse una conciliación entre el ecosistema que es la movilidad en la ciudad de las diferentes usuarias y usuarios.

Cabe mencionar que, a dos cuadras de estos mercados, se encuentra la sede central del Banco Nacional y el Banco Central, dos de las entidades más importantes del país.

Con lo anterior se evidencia que este distrito es uno de los más importantes del país a nivel económico, dos grandes sectores confluyen: agricultor y financiero. Estos se encuentran a 200 metros de distancia, por lo que albergan una gran cantidad de personas desplazándose para realizar sus diferentes actividades.

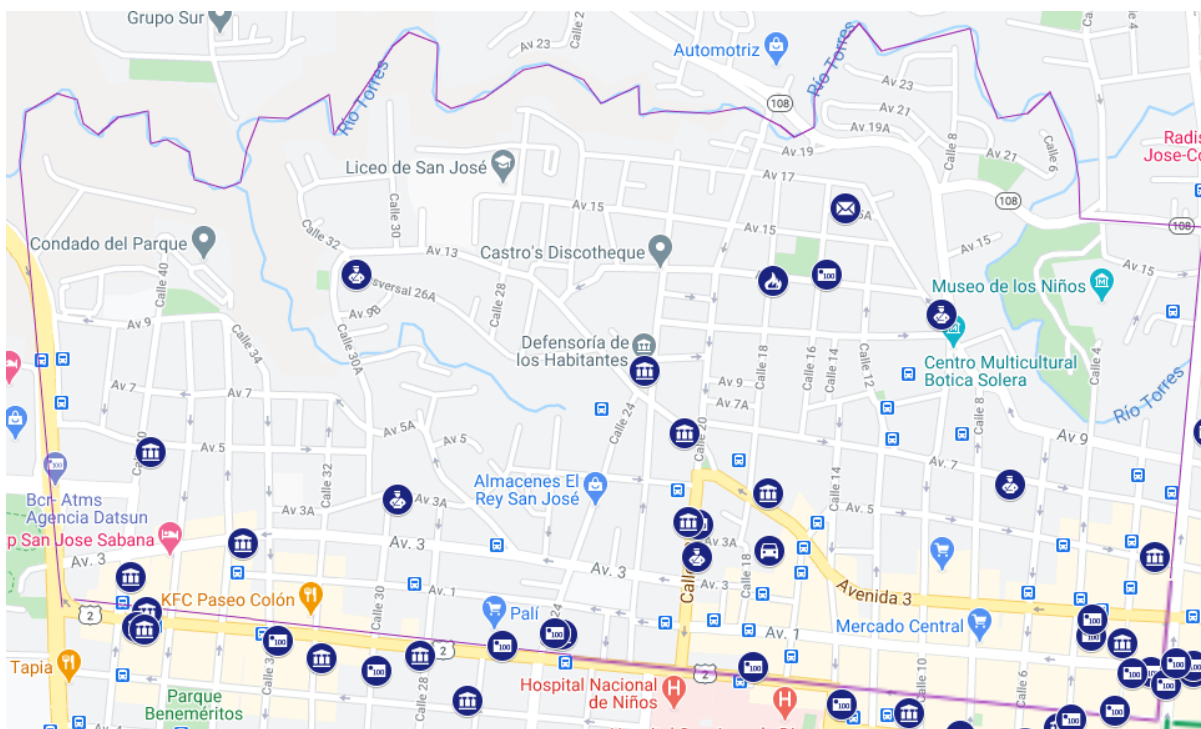
La concentración de este tipo de entidades de gran importancia para el país, es un tema que se persigue en las ciudades compactas, sin embargo, esto debe venir acompañado de un sistema de movilidad que asegure agilidad, eficacia y seguridad del desplazamiento; ofreciendo diferentes formas de transporte, para acercarse lo más posible a las necesidades de cada una de las personas que viven en la ciudad.

Además de estas importantes instituciones, el distrito Merced alberga diversas instituciones y servicios, los cuales se detallarán a continuación.

2.2.1. Sedes de instituciones públicas

Dentro de las instituciones de atención nacional se encuentran: Banco Central de Costa Rica, Sede Central del Banco Nacional, Embajada de Brasil, Asociación Nacional de Educadores y Educadoras, Asociación Nacional de Empleados Públicos y Privados, Correos de Costa Rica, Consulado de Portugal, Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, Instituto Nacional de Fomento Cooperativo.

Figura 10 *Sedes de Instituciones Públicas, Merced*

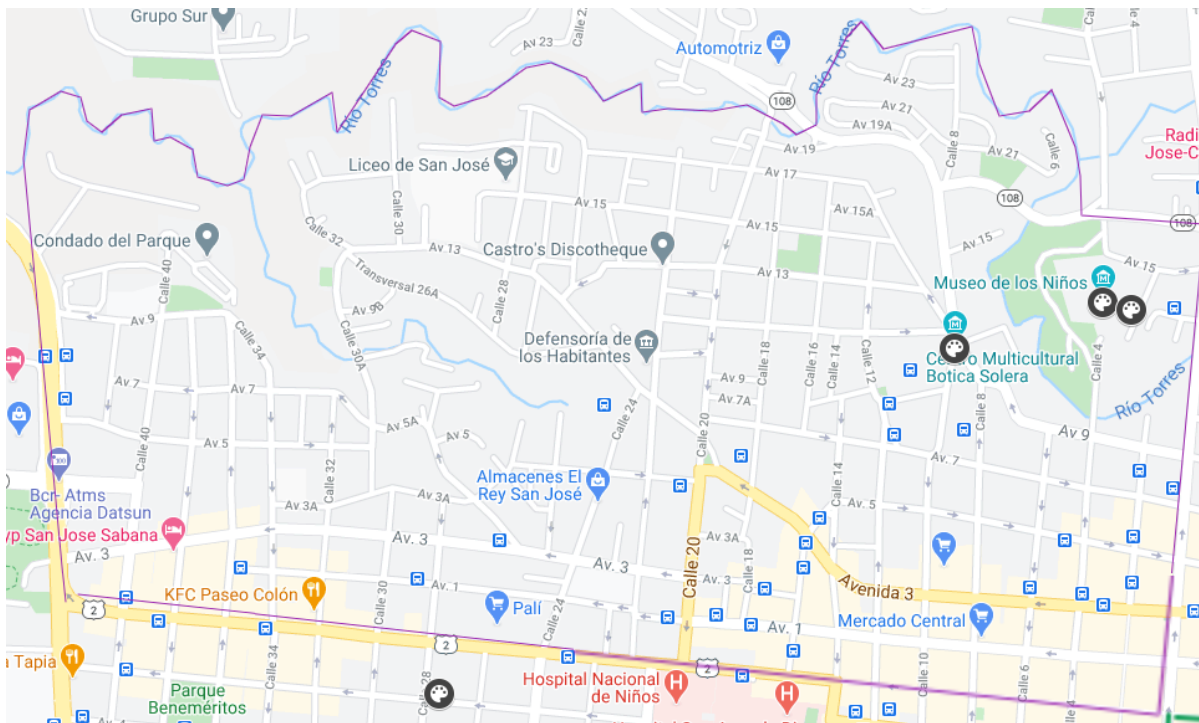


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.2.2. Arte y cultura

Algunas instituciones que representan arte y cultura para el país: Museo de los niños, Teatro Auditorio Nacional, Centro Multicultural Botica Solera.

Figura 11 Arte y cultura, Merced



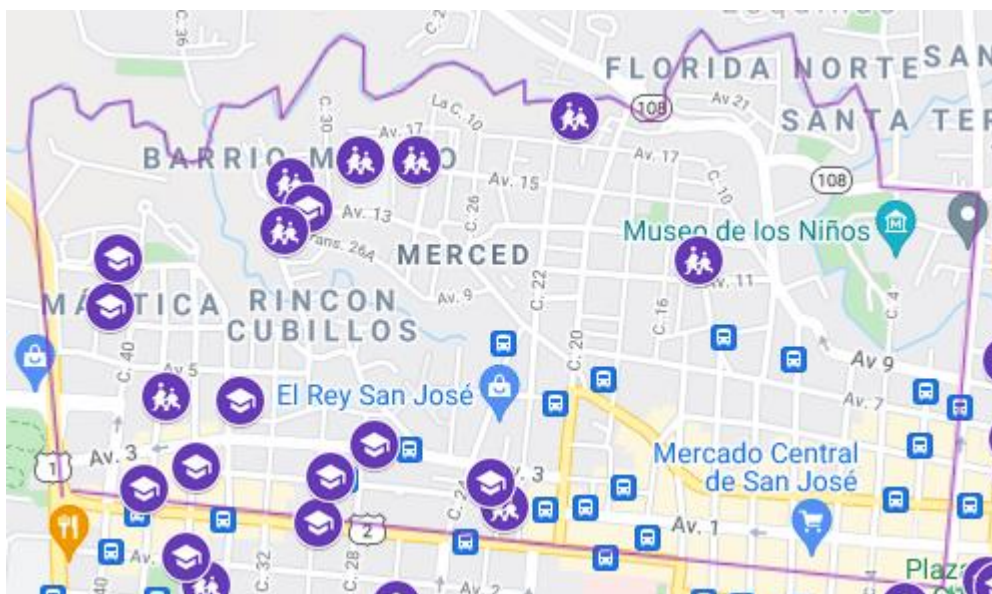
Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.2.3. Educación

A nivel educativo se encuentran escuelas, un colegio, universidades y centros de enseñanza: Escuela República de Argentina, Escuela Juan Rafael Mora Porras, Escuela Costarricense, Escuela Ramiro Aguilar, Liceo de San José, Colegio INCOLL, Centro Nacional de Estudios Técnicos, Centro de Enseñanza Especial La Pitahaya, Instituto Profesional en

Computación, Universidad de Turismo, Unidad Pedagógica José Fidel Tristán, Universidad Isaac Newton, Universidad Braulio Carrillo.

Figura 12 *Educación, Merced*

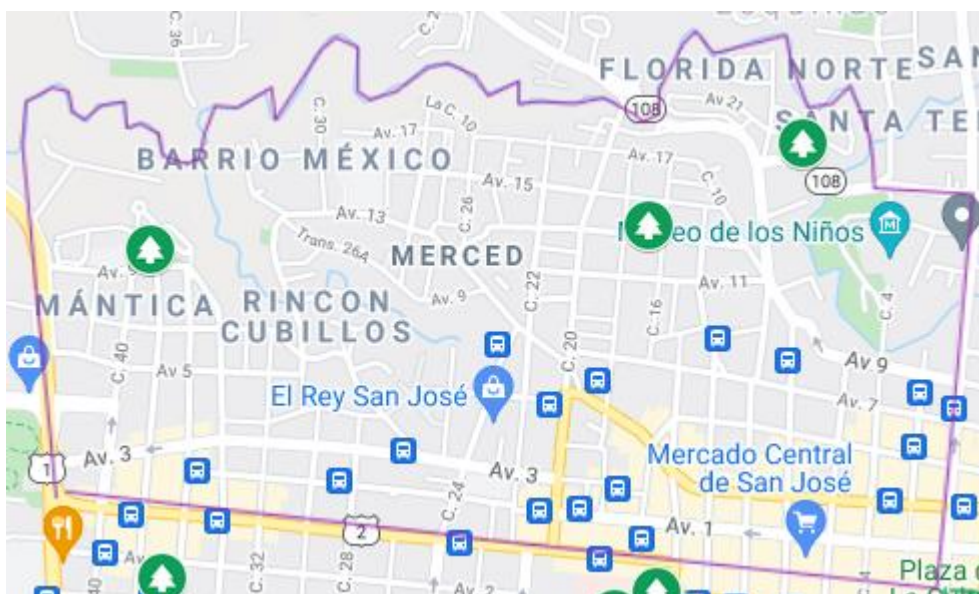


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.2.4. Espacios públicos y áreas verdes

En cuanto a las áreas verdes, este “se caracteriza por contar con poca dotación de parques y áreas deportivas. Sus parques más importantes son el de Barrio México y Parque Salvador” (Observatorio Municipal, 2013, pág. 3). En la parte norte se encuentran las laderas del río Torres sin embargo este espacio no es aprovechado: Parque República de El Salvador, Parque de Barrio México, Parque Florida Norte.

Figura 13 Espacios públicos y áreas verdes, Merced

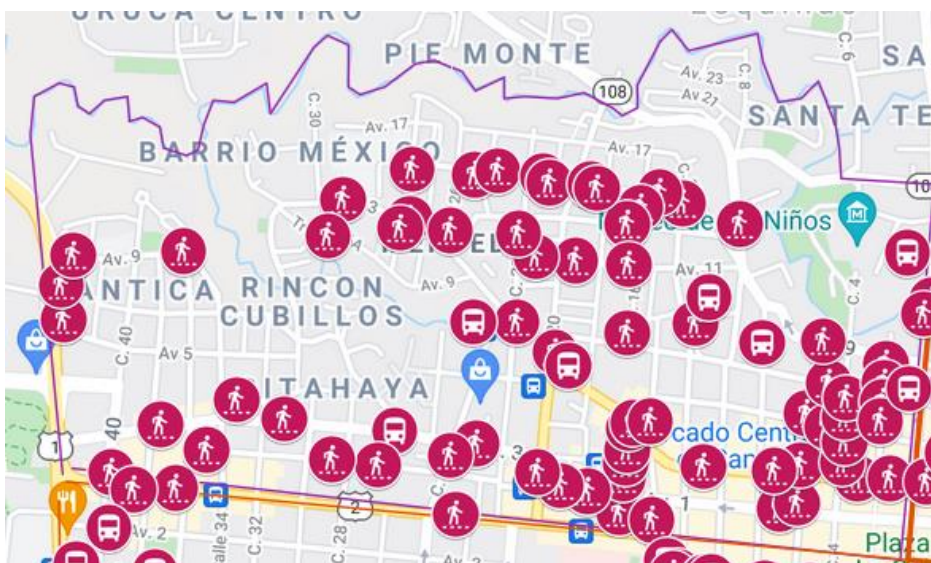


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.2.5. Paradas y terminales

La lista de las terminales es: Terminal 7-10 Zona del Pacífico, Terminal Tica Bus Buses a Centroamérica, Terminal San José Grecia, Terminal del Caribe, Terminal de Coronado, Terminal Pulmitan de Liberia, Terminal Deldu (viajes a la frontera). Las terminales más importantes del distrito son: la terminal de buses para el Pacífico, el Caribe y Tica Bus (que brinda el servicio de buses para toda Centroamérica).

Figura 14 *Paradas de buses y terminales, Merced*



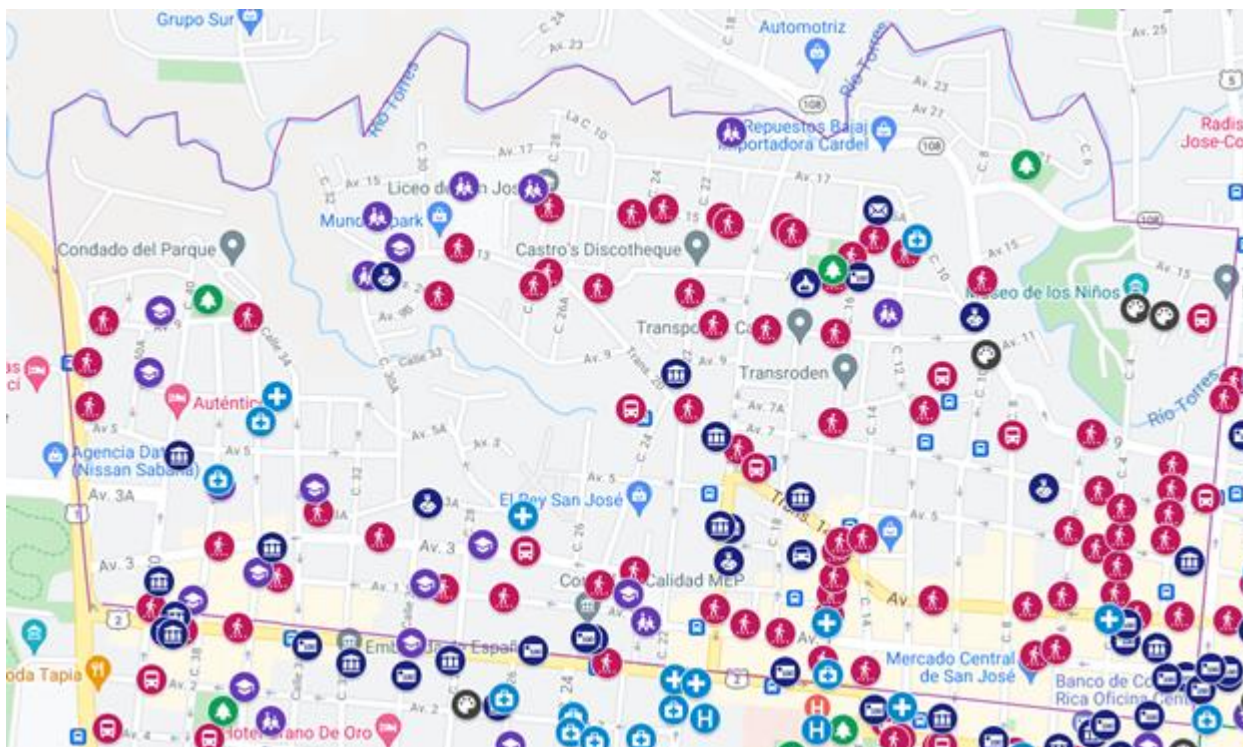
Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

En el distrito de Merced se encuentran instituciones económicas (como el Banco Central, sede central Banco Nacional, Mercado Central, Mercado Borbón), culturales (Museo de los Niños, Teatro Auditorio Nacional) y de transporte (Terminal 7-10, Tica Bus, Terminal de buses para el Caribe) que sirven servicios de manera general para el país. Esto ha generado que gran cantidad de personas se desplace en una distancia de pocos kilómetros a la redonda.

Para las personas que habitan el distrito, si bien puede percibirse como una ventaja tener estos servicios relativamente cerca, también significa congestionamientos, ruido, gran afluencia de personas. Además, esto podría significar una disminución en las posibilidades de una movilidad ágil, segura, y conveniente en su distrito.

Para visualizar lo anterior, se presenta el siguiente mapa, donde las instituciones, paradas, servicios, se aglomeran a lo largo del Paseo Colón y se acentúa en los alrededores del Mercado Central y el Banco Central.

Figura 15 *Servicios, Merced*

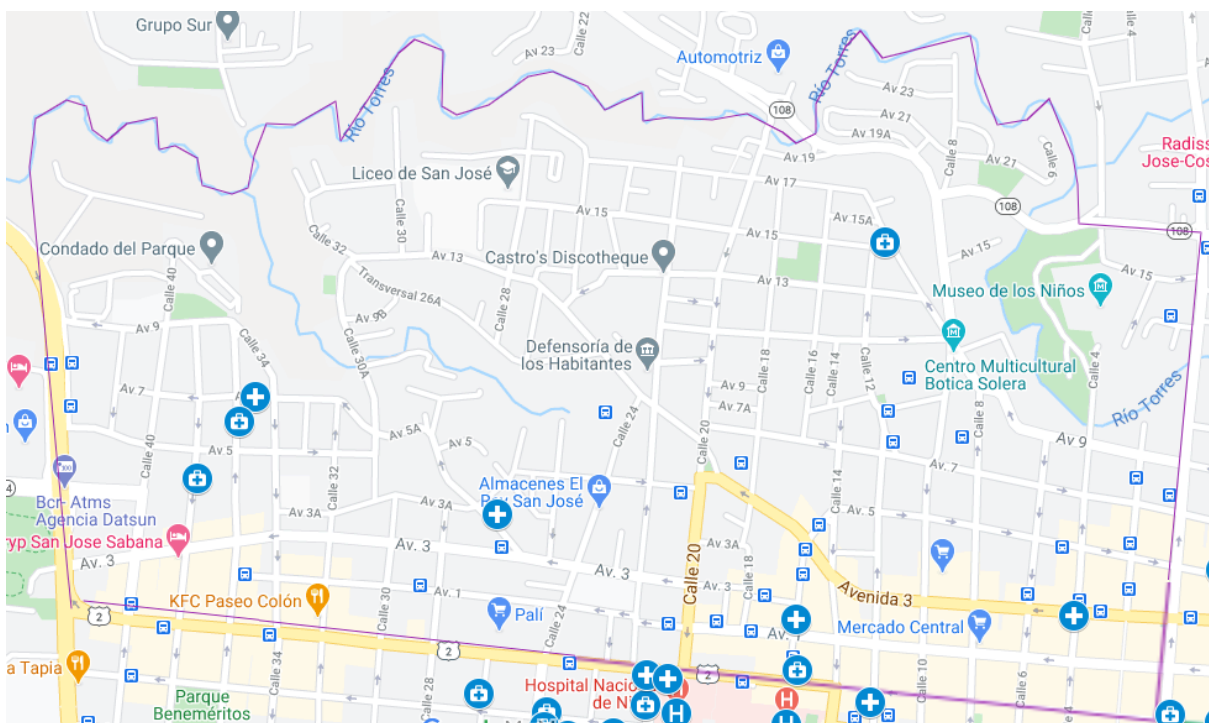


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.2.6. Salud

El distrito cuenta con un ebais y algunas clínicas privadas, así como farmacias: ebais Barrio México, Farmacia Nacional de Homeopatía, Consultorio Dermatológico, Clínica de la Mujer, Farmacia JR, Ópticas Visión, Clínica Orlich, Farmacia La Bomba.

Figura 16 Salud, Merced



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

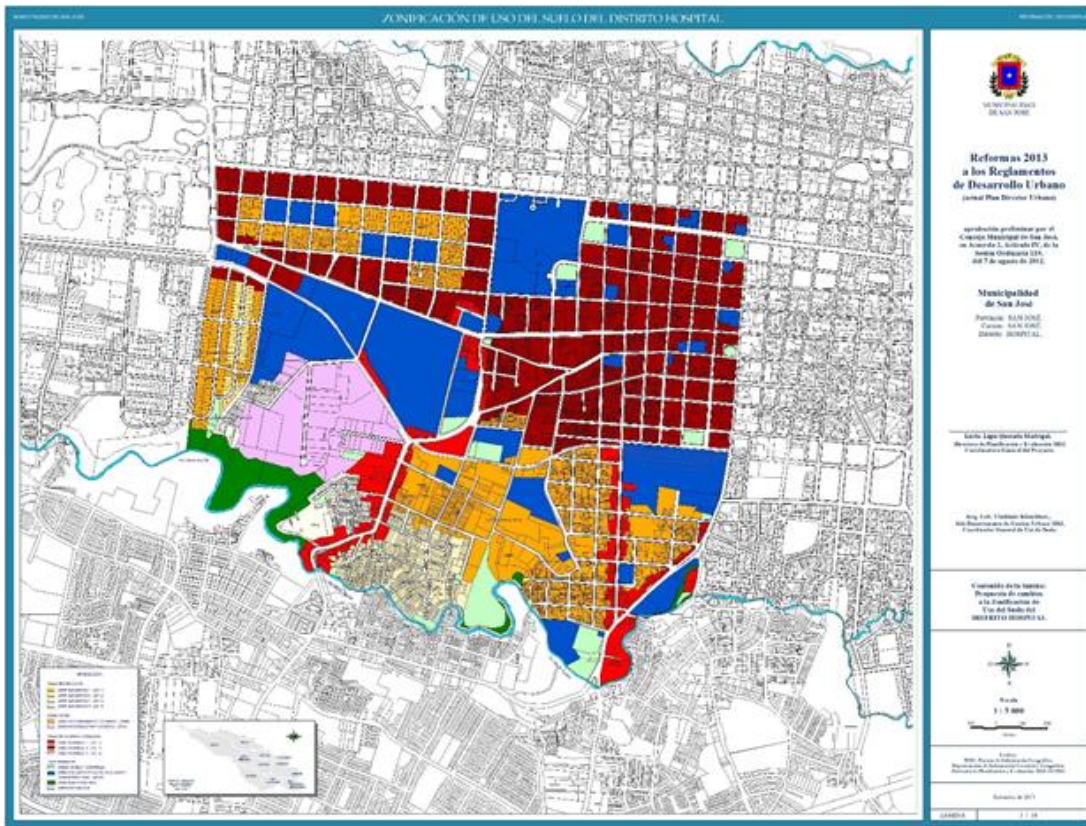
2.3. Hospital

El distrito Hospital es el más poblado de estos cuatro, según el INEC, la población actual es de 19 270 personas, con una superficie 3,38 Km² y un porcentaje de 7,57% de territorio del total del cantón. Este distrito ha sido reconocido a nivel cantonal, provincial e incluso nacional por albergar cuatro hospitales nacionales, además, por algunas instituciones y oficinas emblemáticas tales como la Municipalidad de San José, Teatro Melico Salazar, INCOFER, la Junta de Protección de Social, el Banco de Costa Rica, Iglesia de la Merced, entre otros.

El distrito cuenta con dieciocho barrios: Almendares, Ángeles, Cuba, Bolívar, Carit, Colón (una parte), Corazón de Jesús, Cristo Rey, Dolorosa (una parte), San Bosco, Merced

Centro Hospital, Pacífico (una parte), Pinos, Salubridad, San Francisco, Santa Lucía, Silos y Zona Industrial Barzuna. Colinda con los distritos Hatillo, San Sebastián, Catedral, Carmen, Merced y Mata Redonda. Además, limita al norte con el distrito Merced, al Sur con Hatillo y San Sebastián, al Este con Catedral y al Oeste con Mata Redonda.

Figura 17 Zonificación del Distrito Hospital



Fuente: Observatorio Municipalidad de San José (2017).

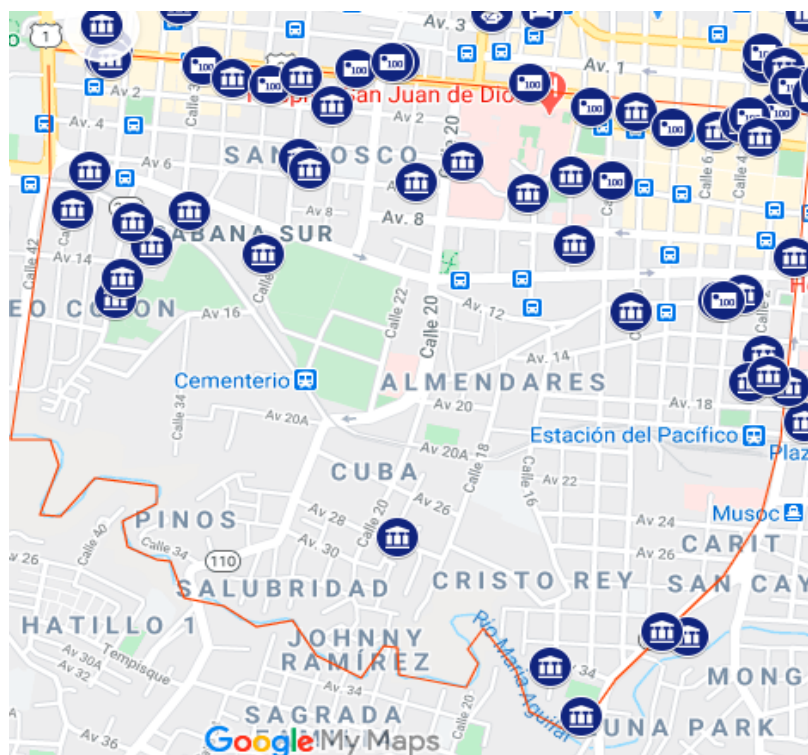
El distrito de Hospital concentra una gran diversidad de comercios, servicios e instituciones, lo que genera una gran concurrencia de personas de todo el territorio nacional. Además, en las últimas décadas, el distrito ha sufrido de despoblamiento y muchos espacios actualmente son utilizados con fines comerciales, institucionales y de servicios. Existen zonas del distrito, como es el caso de Merced Centro Hospital, San Bosco, San Francisco

donde prácticamente el uso es únicamente para fines comerciales, institucionales y de servicios; en contraste, sectores como Cristo Rey, Cuba, Salubridad, Pinos, presenta una mayor concentración residencial.

2.3.1. Sedes de instituciones públicas

A nivel institucional y organizacional, algunos que destacan: Municipalidad de San José, la Junta de Protección Social (JPS), Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Coopenae oficina central, Estación Central de Bomberos, Ministerio de Salud, Organización Panamericana de la Salud, Colegio de Periodistas de Costa Rica, Dirección de Inteligencia y Seguridad, diversas oficinas del Ministerio de Hacienda, Colegio de Licenciados y Profesionales en Letras, Consejo Nacional de Producción, oficinas centrales del Banco de Costa Rica (BCR), Sede del INS, Embajada de España, Sede del AyA, sede del IMAS, Consulado de Sudáfrica, CRHoy, La Extra, UNESCO, diversas oficinas del MEP, entre muchas otras oficinas y sedes de organizaciones e instituciones, tanto públicas como privadas.

Figura 18 Sedes de instituciones públicas, Hospital

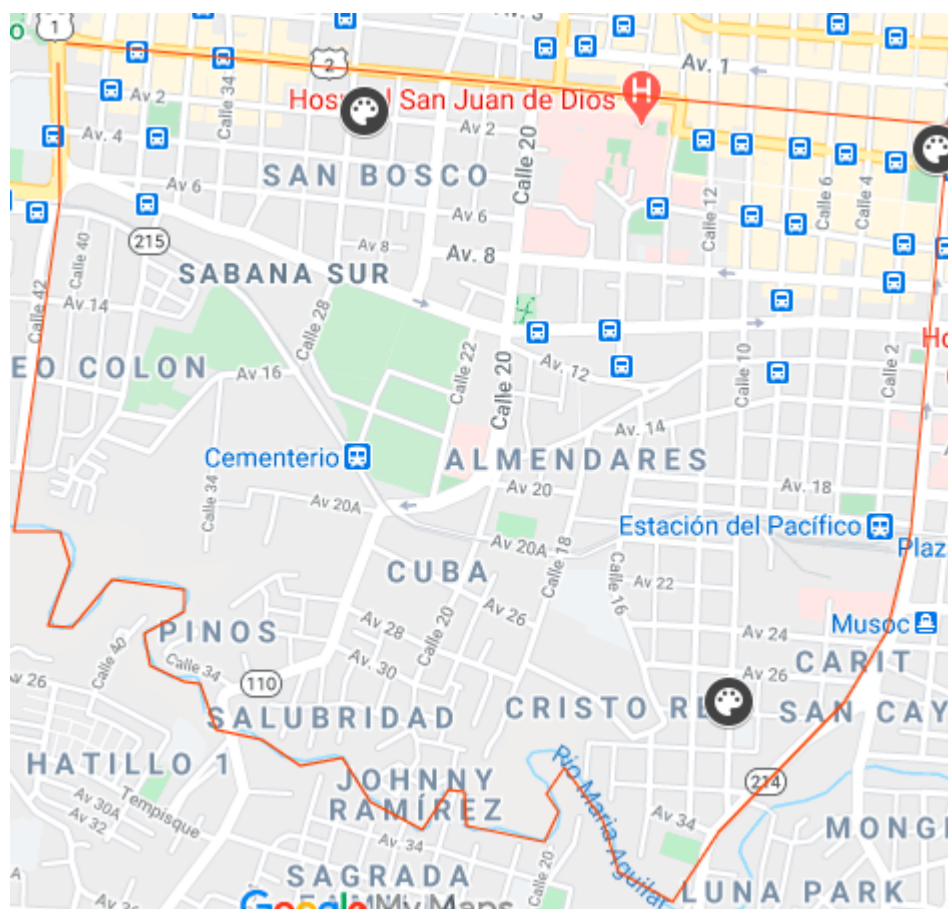


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.3.2. Arte y cultura

Sumado a los servicios de salud, existen muchos otros con la misma característica de ser unos de relevancia y necesidad nacional; desde la perspectiva de cultura, arte y entretenimiento se encuentran el Edificio Municipal José Figueres Ferrer y Sala Garbo.

Figura 19 Arte y cultura, Hospital

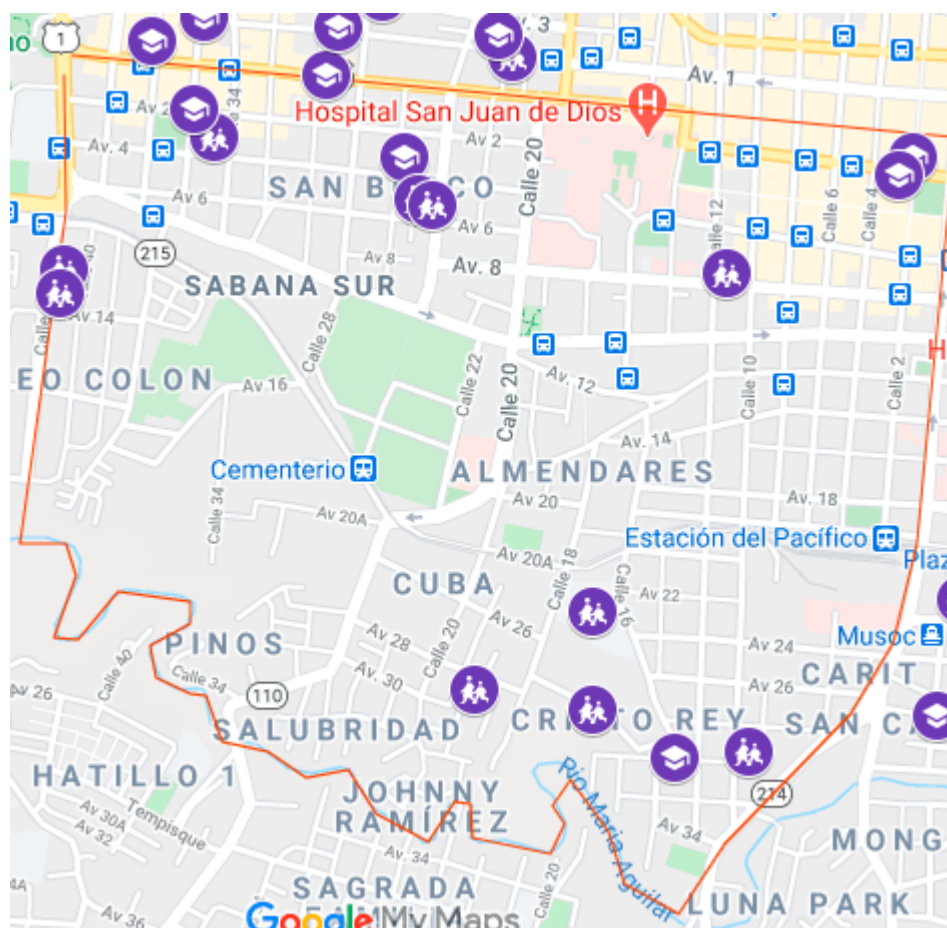


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.3.3. Educación

En términos educativos, el distrito no se ha destacado por tener una amplia oferta, se destacan algunos centros como el Liceo del Sur, Liceo y Escuela María Auxiliadora, Colegio Bilingüe del Valle, Saint George High School, sedes del INA y algunos institutos tales como el Boston.

Figura 20 Educación, Hospital



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

De manera general desde la perspectiva de servicios, el distrito tiene una amplia oferta en todos los barrios y una gran diversidad, desde supermercados, pulperías, talleres mecánicos, repuestos automotrices, verdulerías, restaurantes, centros nocturnos, oficinas independientes, entre muchos otros.

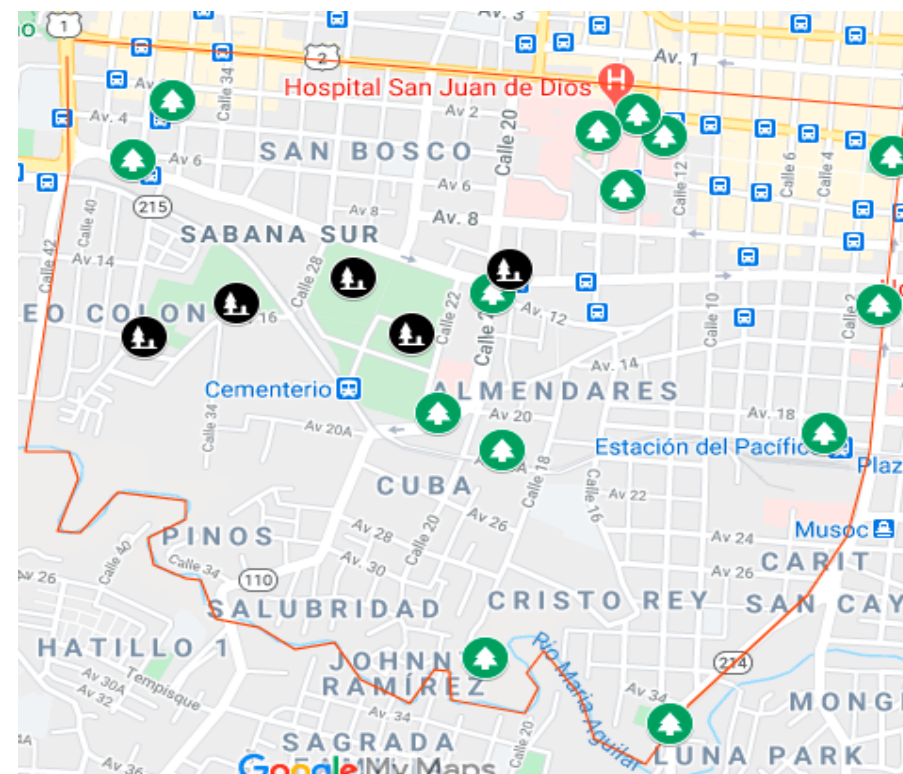
2.3.4. Espacios públicos y áreas verdes

Con respecto a las áreas verdes, el distrito cuenta con diversos parques, algunos de los más reconocidos: Parque Central de San José, Parque la Dolorosa, Parque José María

Cañas, Parque Sarmiento, Parque Beneméritos, Parque Bansen, Parque de Próceres y Parque Braulio Carrillo. Además, en barrios como Cristo Rey, Cuba, Salubridad y Pinos, también existen zonas verdes como parques o canchas.

Otro aspecto que llama la atención es que existen cuatro grandes cementerios en el distrito: Cementerio Obrero, Cementerio General, Cementerio Extranjero, Cementerio Calvo y Cementerio Judío. Además, en los alrededores hay varios servicios funerarios. Cabe destacar que los cementerios se encuentran cercanos el uno al otro.

Figura 21 Espacios públicos y áreas verdes, Hospital

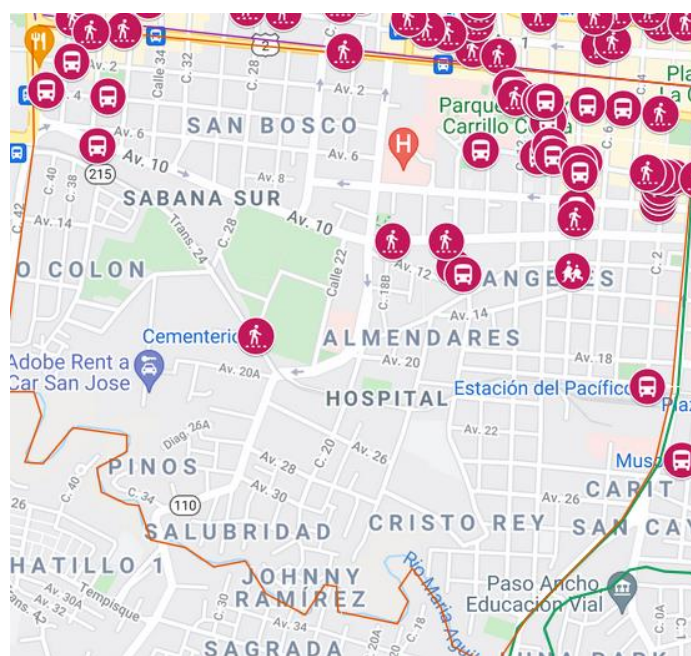


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.3.5. Paradas de buses y terminales

Uno de los aspectos más relevantes es la concentración de paradas, especialmente en las zonas de Merced Centro, Hospital, Dolorosa, Ángeles, Pacifico y Santa Lucia, situación que ha generado que esta área se altamente concurrida por personas de todas partes del país, algunas que destacan: la MUSOC (Pérez Zeledón-San José), Estación del Pacífico , Busetas Heredianas (diversas zonas de la provincia de Heredia), TUASA (diversas zonas de la provincia de Heredia y Alajuela), Empresarios Unidos (diversas zonas de la provincia de Alajuela y Puntarenas), parada de los buses de Alajuelita, San Rafael Abajo, San Rafael Arriba, Poas de Alajuela, Barrio Luján, diversas paradas de Sabana Cementerio y Sabana Estadio, diversas paradas de Hatillo, La Carpio, Escazú, Santa Ana, diversas paradas de la Periférica, Poás de Aserrí, Quesada Durán, Loma Linda, Santa Rosa (Paso Ancho), López Mateo, entre otras.

Figura 22 Paradas de buses y terminales, Hospital

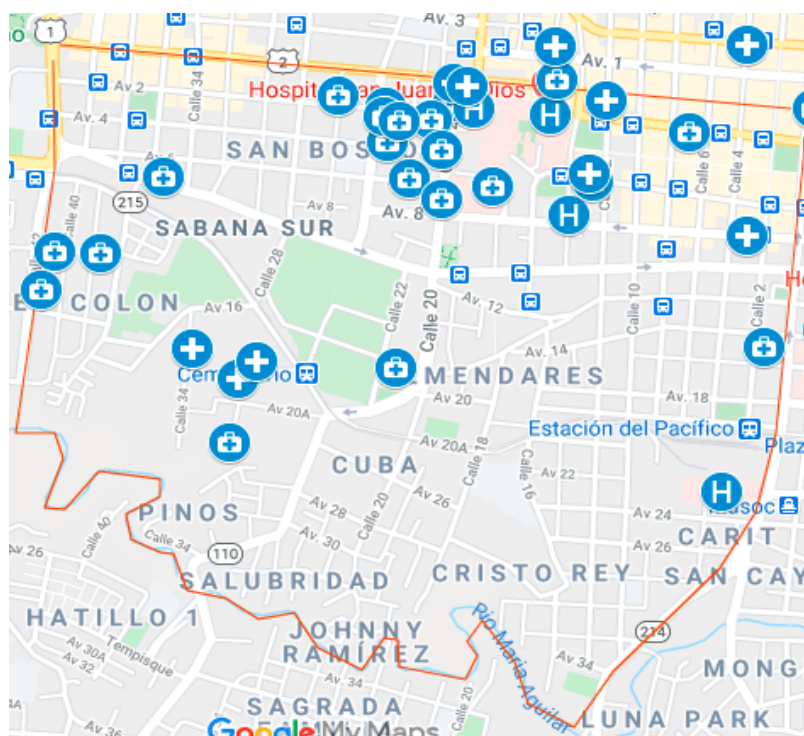


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.3.6. Salud

El distrito alberga cuatro hospitales nacionales: el Hospital de Niños, Hospital San Juan de Dios, Hospital de la Mujer Dr. Adolfo Carit Eva y Hospital Nacional de Geriatría y Gerontología Raúl Blanco Cervantes. Además de estos hospitales, en todo el distrito se cuenta con diversos servicios médicos tales como: oftalmología, odontología, clínicas y hospitales privados, consultorios médicos independientes y farmacias. Se vislumbra que los servicios médicos son uno de los principales servicios que ofrece el distrito y uno de los factores diferenciadores a nivel cantonal, e incluso nacional.

Figura 23 Salud, Hospital



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

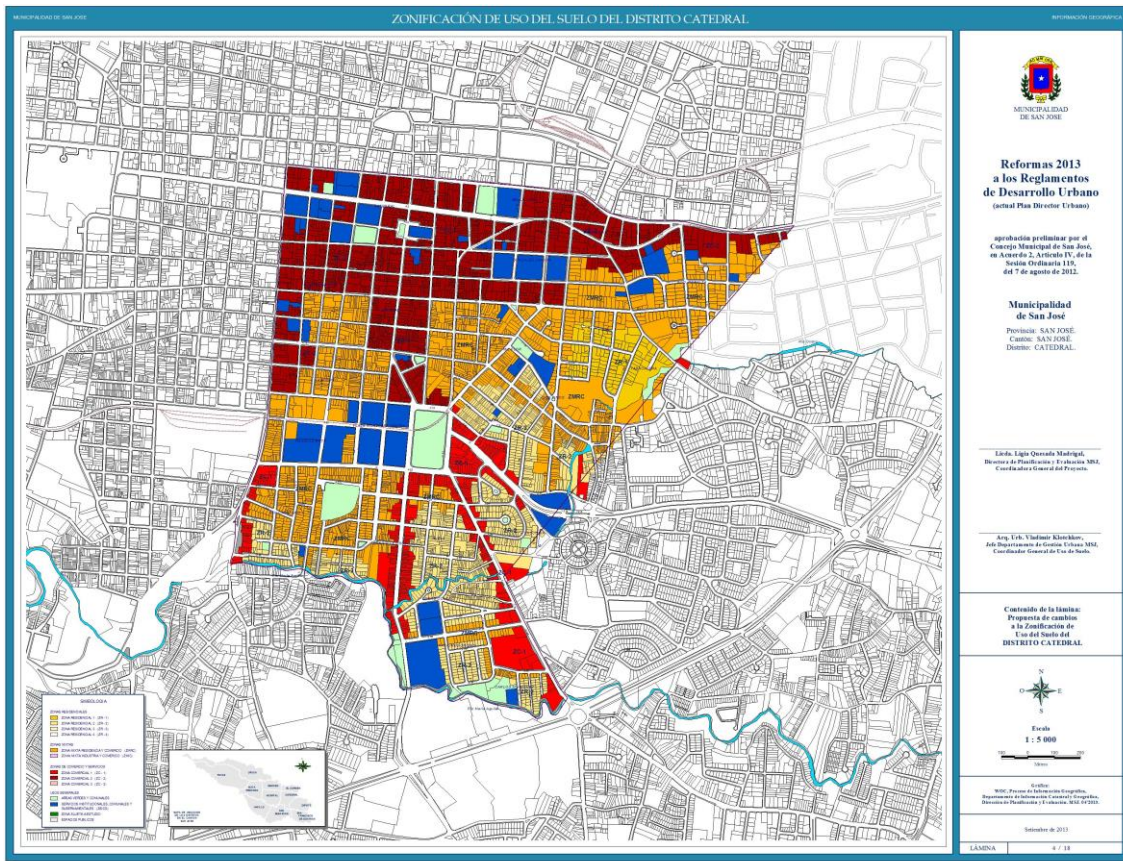
2.4. Catedral

El distrito de Catedral es el número cuatro del cantón que conforma el casco central de la ciudad de San José, en cuanto a extensión, ocupa la novena posición y tiene una población de 12,936 personas según el INEC, 2011. La superficie en km² es de 2,31 y el porcentaje del territorio cantonal es de 5,18%.

Dentro de los principales barrios del distrito se puede señalar: Bella Vista, California (parte), Carlos María Jiménez, Catedral, La Dolorosa (parte), Dos Pinos, Francisco Peralta (parte), González Lahmann, Güell, La Cruz, Laberinto, Lomas de Ocloro, Luján, Mil Flor, Naciones Unidas, Pacífico (parte), San Cayetano, Soledad, Tabacalera y Vasconia.

Algunas de las principales actividades socioeconómicas son de comercio y servicios, así como actividades gubernamentales; mientras que las principales zonas residenciales se ubican al lado sur y este de la superficie del distrito. Como se muestra en el siguiente mapa, las principales zonas son las comerciales (simbología en color rojo), seguidamente las zonas mixtas de residencia y comercio (simbología en color amarillo oscuro), los servicios institucionales, comunales y gubernamentales (simbología en color azul), y finalmente las áreas verdes y comunales (simbología en color verde claro).

Figura 24 Zonificación del distrito, Catedral



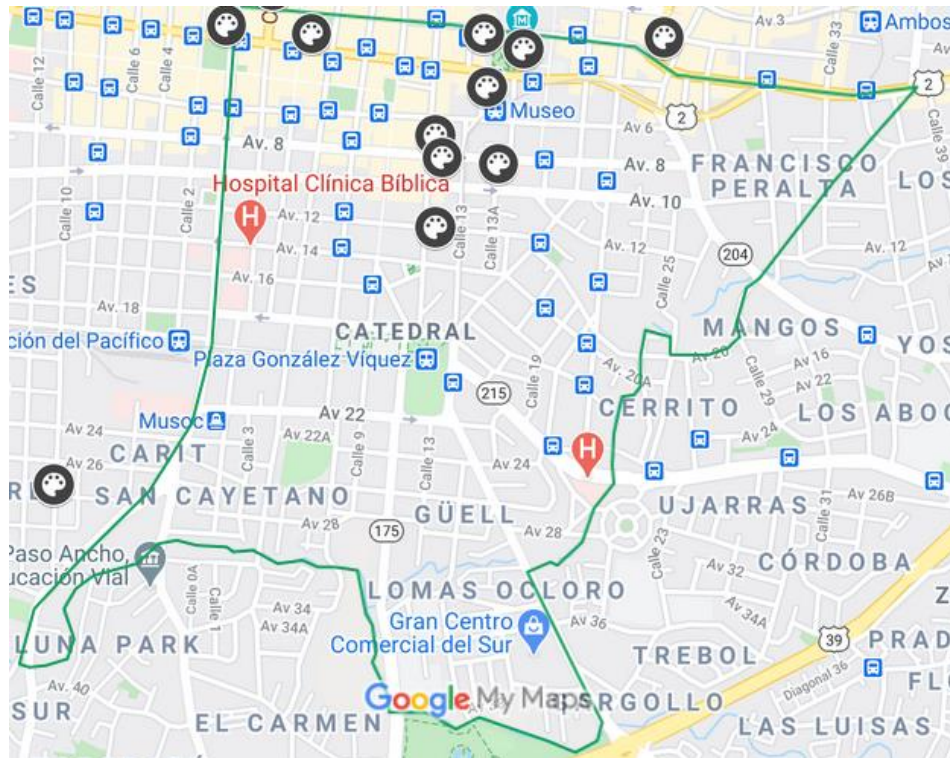
Fuente: Observatorio Municipalidad de San José (2017).

El distrito de Catedral alberga una importante y representativa cantidad de oficinas, instituciones públicas y sedes centrales, se mencionan a continuación las principales.

2.4.1. Sedes de instituciones públicas

Dentro de las que destacan se encuentran el Concejo Municipal, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Justicia, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Banco Popular y de Desarrollo Comunal, Caja Costarricense de Seguro Social, Instituto Nacional de Acueductos y Alcantarillados, la sede principal del Poder Judicial, Tribunales de Justicia,

Figura 26 Arte y cultura, Catedral

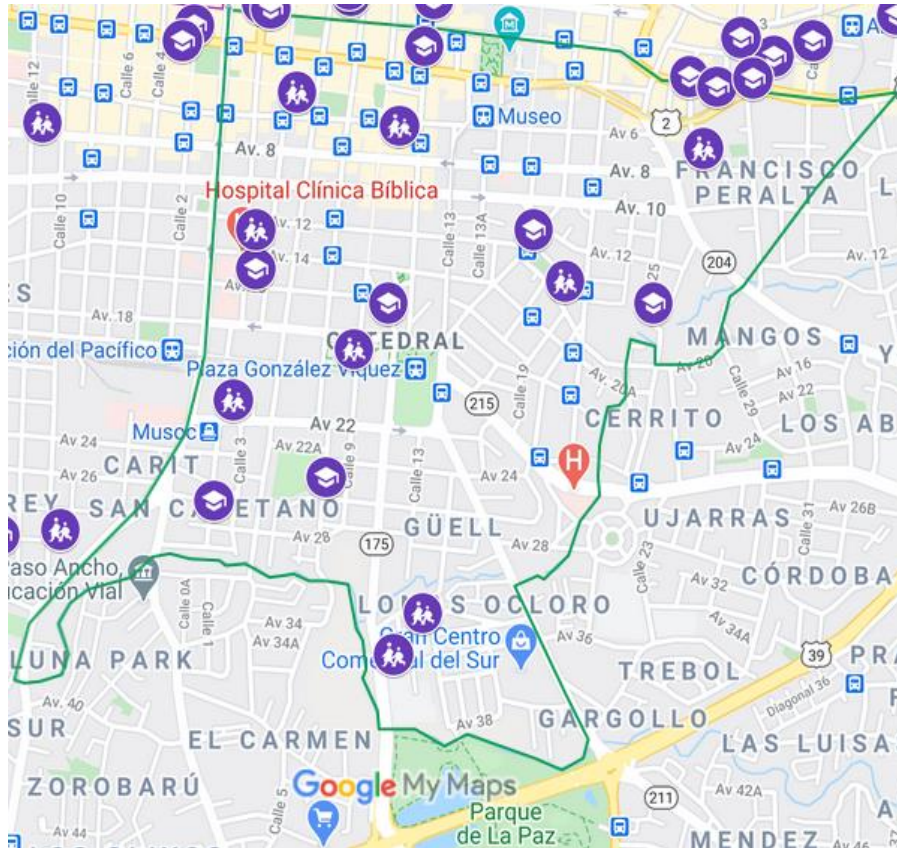


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.4.3. Educación

Escuela Ricardo Jiménez Oreamuno, Escuela Marcelino García Flamenco, Escuela España, Escuela República de Chile, Escuela Naciones Unidas, Colegio Seminario, Colegio Superior de Señoritas y el Liceo de Costa Rica, Colegio de Geólogos de Costa Rica, Colegio de Terapeutas y el Colegio de Ingenieros Químicos.

Figura 27 Educación, Catedral

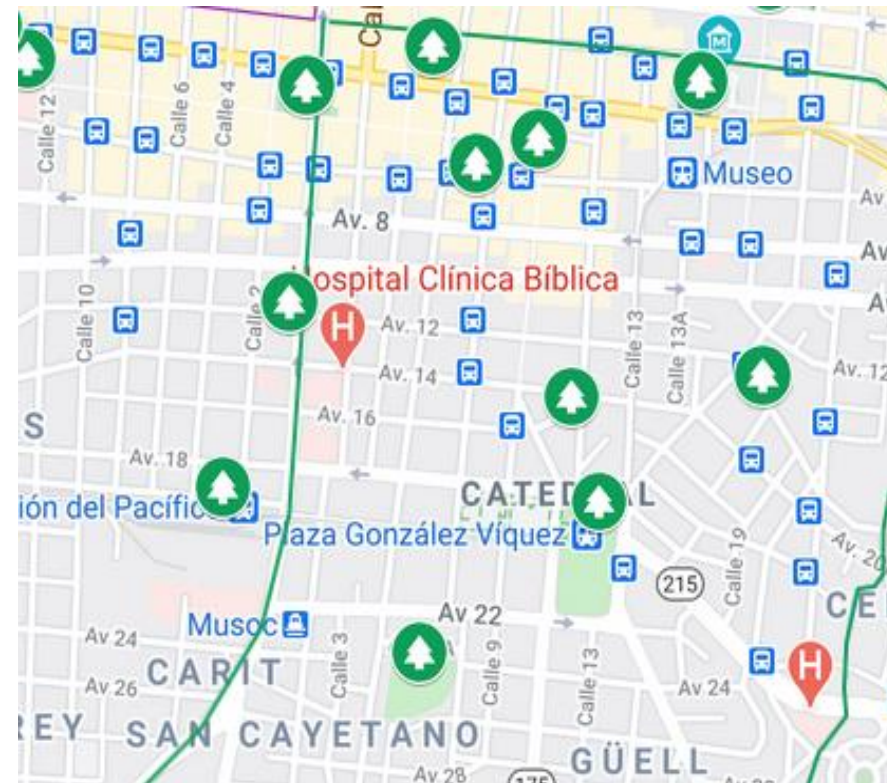


Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.4.4. Espacios públicos y áreas verdes

Plaza González Víquez, Plaza de la Cultura, Plaza de las Garantías Sociales, Plaza de la Democracia y de la Abolición del Ejército, Parque de Barrio Luján, Parque de los Mercaditos, Plaza de las Artes y Estadio de Béisbol Antonio Escarré.

Figura 28 Espacios públicos y áreas verdes, Catedral



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.4.5. Paradas de buses y terminales

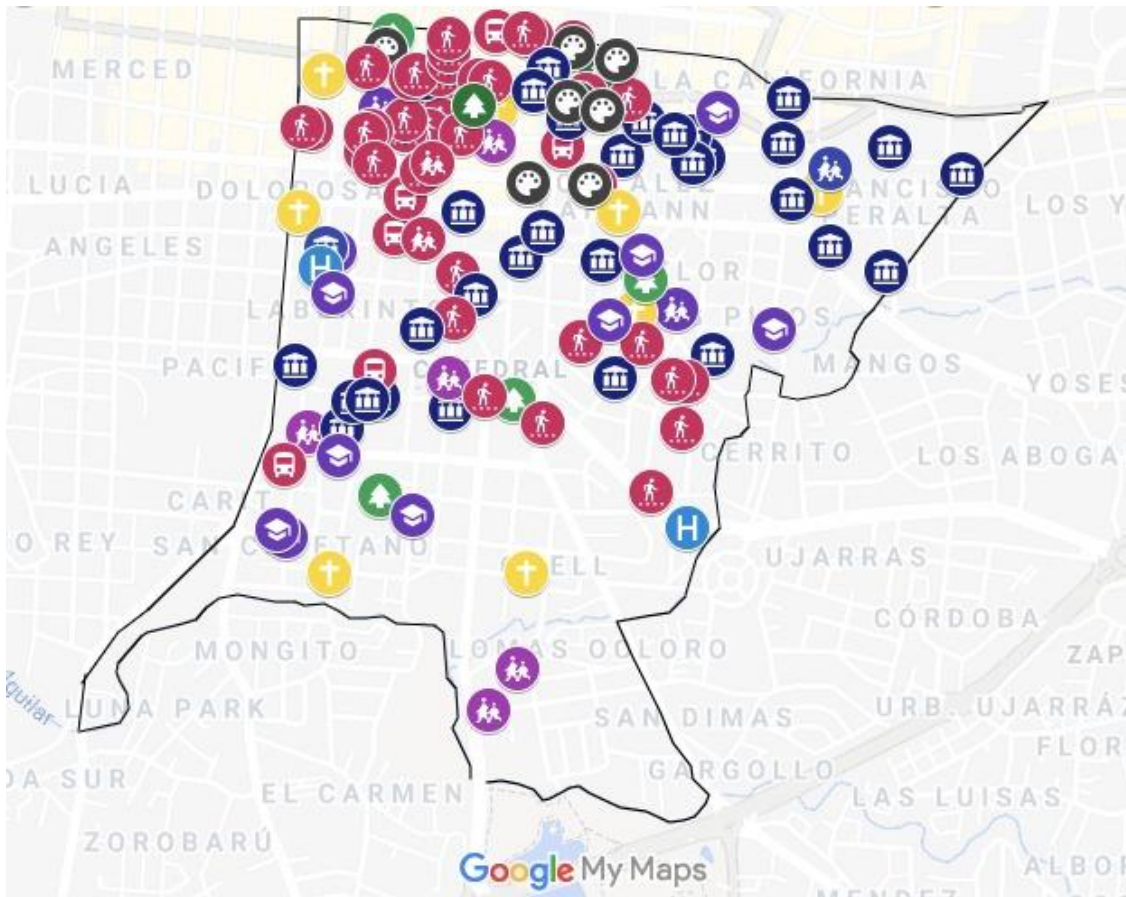
Parada de buses de Sabana Estadio, salitrillos, Tres Ríos, Concepción de Tres Ríos, Barrio México y Barrio Luján, Aserrí, Zapote, Acosta y San Gabriel, Los Guido, Montufar, Sabana, Sabana Estadio, La Lía, Plaza Víquez, Tirrases, Desamparados, Fátima y Guatuso, Hewlett Packard y San Francisco. Y las terminales de MUSOC (destino Pérez Zeledón), LUMACA (destino Cartago), TRACOPA (destinos zona Sur, frontera inclusive Panamá), TRANSTUSA (destino Turrialba) y San Juan Sur (destino Nicaragua).

De este modo se puede determinar que, en un espacio pequeño de la ciudad, en este caso el distrito de Catedral, hay una gran cantidad de servicios, comercio, y sectores, cuya oferta de servicios no es exclusiva para los habitantes del distrito ni del cantón de San José, por ejemplo, los colegios profesionales, el Liceo de Costa Rica y el Colegio de Señoritas, estos centros albergan gran cantidad de población que vive fuera del distrito y del cantón. Así mismo la oferta cultural es amplia, ejemplo de esto la cantidad de museos nacionales, teatros públicos y privados que reciben público, estudiantes, servidores, y demás que no son del distrito o del cantón.

Además, se puede evidenciar la gran cantidad de paradas y terminales ubicadas principalmente en el cuadrante norte del distrito, esto resulta preocupante ya que complica la movilidad de las personas en general, al no tener un sistema de paradas integrado, los buses se conglomeran en una misma cuadra y en ocasiones los cuatro puntos cardinales de esa cuadra albergan paradas de buses. Además, un dato importante es que estas paradas están combinadas, es decir, no hay distinción en cuanto a ubicación entre terminales a destinos cortos como Zapote y destinos como Cartago, zona Sur o Turrialba. Esto permite entender la configuración del transporte público, ya que todo este transporte se aglomera en un área relativamente pequeña del distrito y viene desde diversas partes del país.

En el siguiente mapa se puede observar la gran cantidad de paradas, instituciones públicas, iglesias y teatros ubicados en la parte noroeste del distrito. Además, puede verse la dispersión, ya que hay varias conglomeraciones de servicios, paradas, colegios, escuelas y otros espacios, ya que no hay un centro claro, definido, sino un distrito con sus puntos principales dispersos unos de otros.

Figura 29 *Servicios, Catedral*



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

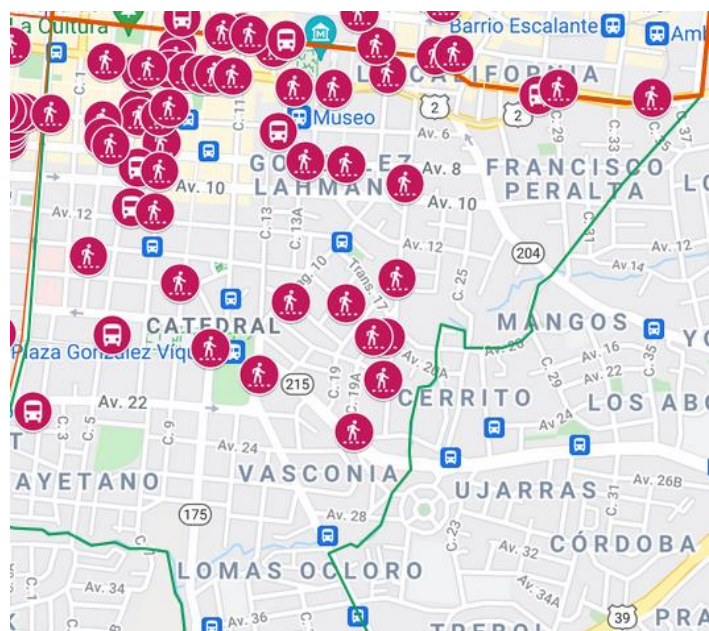
Otro aspecto relevante respecto a los tres distritos distintos de análisis, es que en Catedral solamente se encontró un servicio de salud público, la Clínica Carlos Durán y la Clínica Bíblica, asimismo la escasa cantidad de parques, zonas verdes y espacios de esparcimiento.

Tomando en cuenta lo expuesto anteriormente de los cuatro distritos, la gran cantidad de instituciones en un solo distrito, puede ser una de las razones que explique parcialmente los problemas de movilidad urbana que se presentan en la zona, si bien es cierto la movilidad

urbana se ve afectada tanto por factores externos e internos, un factor fundamental de análisis es que estas instituciones albergan gran cantidad de personas que deben movilizarse hasta estas sedes centrales, ya sea por razones laborales, trámites propios u otros; dichas instituciones atienden al público no solamente del Gran Área Metropolitana, sino de todas partes del país por su carácter de sedes centrales.

De esta forma la planeación de la ciudad resulta trascendental, ya que al albergar tantas instituciones públicas y a su vez, paradas de buses, colegios, escuelas, iglesias, bancos, y otros servicios, la movilidad urbana resulta convulsa al no existir una integración de estos puntos, ni un sistema de transporte público integrado, es necesario destacar que esto afecta la movilidad urbana no solo de las personas que están en la ciudad de paso, si no sus propios habitantes, ya una cantidad importante de personas que no habitan en el distrito deben dirigirse a San José centro por diversas razones.

Figura 30 Paradas de buses y terminales, Catedral



Fuente: Elaboración propia con datos de Google My Maps.

2.5. Diagnóstico social, económico, de educación y entorno urbano; su análisis en los cuatro distritos

En la presente investigación, la construcción teórica de calidad de vida urbana, se da a través de dos dimensiones: la subjetiva y la objetiva, que remite a el grado de acceso a ciertos bienes, servicios, en los aspectos físicos, de ubicación, de movilidad, ambientales, económicos, sociales y culturales de la vida cotidiana. Es en este marco que los siguientes diagnósticos resultan de gran utilidad para esbozar características objetivas de la calidad de vida urbana de San José y sus cuatro distritos centrales.

2.5.1. Diagnóstico social

El cantón de San José continúa siendo el más poblado del país, sin embargo, en algunos distritos el fenómeno del despoblamiento se ha presentado de manera acelerada en las últimas décadas. Por otro lado, también se ha dado fuga de población hacia las periferias, generando expansión de la ciudad, fenómeno conocido como *Urban Sprawl*, término que hace referencia a “la extensión de las zonas urbanas provocadas por el crecimiento descontrolado, sin coordinación y sin planificación. Esta consecuencia se ha visto a lo largo de la periferia de las ciudades, a lo largo de las autopistas, y a lo largo de las carreteras que conectan una ciudad...” (Sudhira y Ramachandra, citado por Jiménez, 2018, p.25).

Tabla 2 *Cantón de San José: población total según cantón y distritos. Censos del año 1950 a 2011.*

Distrito	1950	1963	1973	1984	2000	2011
Carmen	8.891	9.221	8.442	5.942	3.360	2.702
Hospital	33.858	38.361	34.689	27.097	24.175	19.270
Merced	18.920	22.064	19.938	15.363	13.565	12.257
Catedral	25.240	31.516	28.590	21.574	15.341	12.936

Fuente: Elaboración propia con base a los datos de los censos del INEC (2000 y 2011) y del Centro Centroamericano de Población (1950, 1963, 1973 y 1984).

Como se puede observar, del año 1950 al 2011 todos los distritos tuvieron una considerable reducción de la población total. En el caso de Carmen 6,189 personas, Hospital 14,588 personas, Merced 6,663 personas y Catedral 12,304. En términos porcentuales, para 1950 Carmen representaba un 7,95%, Hospital un 30,28%, Merced un 16,92% y Catedral un 22,57%; para el año 2011 los distritos representaban: Carmen un 0,94%, Hospital un 6,69%, Merced un 4,25% y Catedral un 4,49%.

El escenario de estos cuatro distritos se contrapone con la realidad de otros que han tenido un acelerado crecimiento, como es el caso de Pavas, Hatillo, San Sebastián y Uruca. El despoblamiento y la dispersión del cantón de San José, llegan a ser parte de la configuración socio histórica del modelo de ciudad disperso; este tipo de ciudad es entendida como el modelo urbano de baja densidad que presenta discontinuidad en sus partes, con poca diversidad, baja proximidad de usos y que ocupa las periferias, en su mayoría, únicamente

para vivienda unifamiliar, alejada de los centros urbanos y, por ende, de los servicios básicos y equipamientos (Hermida, et al 2015).

Según Muñiz y otros (2006), la dispersión urbana es un modelo de expansión caracterizado por al menos una de las siguientes pautas: a) una densidad de población decreciente acompañada de un mayor consumo de suelo, b) un peso creciente de las zonas periféricas respecto a las centrales, c) un mayor aislamiento (falta de proximidad) entre cada una de las partes de la ciudad, d) una menor concentración de la población en un número limitado de zonas densas y compactas, e) una creciente fragmentación del territorio.

Las consecuencias de la ciudad dispersa se presentan a nivel social, económico y ambiental, por ejemplo, la provisión de servicios básicos, infraestructura y equipamientos que demandan las zonas alejadas de los centros urbanos, los altos costos para el control de la contaminación atmosférica y la seguridad ante el tráfico ocasionado por el uso masivo del automóvil (Arbury, citado por Hermida, 2015). Sumado a lo mencionado, otras problemáticas tales como inequidades, riesgos en la salud, ya que el tipo de ciudad desalienta la actividad física, pérdida de sentido de comunidad, segregación, polarización, reclusión residencial, pérdida de espacio público y desigualdad en el acceso a la movilidad, ya que se favorece principalmente al vehículo privado.

La problemática del despoblamiento en San José ha sido reconocida por el gobierno local. Por ello, se han impulsado algunas acciones como políticas de repoblamiento e incentivos incorporados en las normas de los Reglamentos de Desarrollo Urbano. Sin embargo, estas no han sido exitosas en el objetivo de repoblamiento, no hay evidencia empírica que evidencie un impacto positivo, “ni siquiera en el distrito Mata Redonda, donde

se ha concentrado el mayor porcentaje de megaproyectos de repoblamiento - a pesar de que no aplica para los incentivos de repoblamiento” (Dirección de Planificación y Evaluación de la Municipalidad de San José, 2016, p.20).

Otro aspecto relevante dentro de la perspectiva poblacional es la distribución según grupo de edad. Un elemento fundamental en la planificación urbana es contemplar la diversidad poblacional y sus necesidades, ya que los planes deben de ajustarse a las realidades sociales que se enfrentan para que su efectividad incide de manera significativa en la población y tenga efecto a largo plazo.

Tabla 3 *Cantón de San José: Distribución de población por grupo de edad según distrito. Censo 2011*

Distrito	Total	0 a 14 años	15 a 64 años	65 años y más
Carmen	2 702	10%	68,1%	21,9%
Hospital	19 270	21,7%	68%	10,4%
Merced	12 257	21,2%	68,8%	10%
Catedral	12 936	17%	68,6%	14,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del INEC, Censo Nacional de Población y Vivienda 2011.

Las diferencias poblacionales se dan principalmente en el distrito de Carmen, con la menor población respecto a Hospital, Merced y Catedral. Como se mencionó anteriormente el despoblamiento ha estado presente en todo el cantón, sin embargo, el distrito con mayores problemas de despoblamiento es Carmen.

Algunos datos de índole social que pueden ser de gran utilidad para un análisis poblacional de manera integral son los del Índice de Desarrollo Social, elaborado por la institución MIDEPLAN. En este índice se analizaron dimensiones tales como: la económica, participación, salud y la educativa. En términos generales, tres de ellos se encuentran en la clasificación de medio según el AMMDR (área de mayor y menor desarrollo relativo) y únicamente el Carmen en mayor; sin embargo, a nivel de posiciones respecto la escala nacional de distritos, si hay diferencias, el Carmen es el mayor en la posición 57, Catedral el segundo en la posición 89, Merced en el tercero en el 196 y Hospital en el último con la posición 250 (MIDEPLAN, 2018). Como se mencionó anteriormente, hay diversas dimensiones, por ello es bueno el análisis desagregado y que no sea basado únicamente en la dimensión económica, ya que podría desprender conclusiones erróneas e insuficientes para propuestas integrales de mejora.

Tabla 4 Índice de desarrollo social 2017 por valor, posición y AMMDR de los cuatro distritos centrales del cantón de San José.

Distrito	Valor	Posición	AMMDR ¹¹
Carmen	81,16	57	Mayor
Catedral	76,17	89	Medio
Hospital	62,50	250	Medio
Merced	67,73	196	Medio

Fuente: Elaboración propia con datos de MIDEPLAN y el Índice de Desarrollo Social 2017.

¹¹ Área de mayor y menor desarrollo relativo.

En términos de calidad de vida, existen algunos índices que pueden servir de base para poder ampliar este análisis integral y que los esfuerzos puedan ser localizados de manera correcta, que no obvien realidades económicas y sociales que impactan e inciden en todos los ámbitos de las personas que residen en el cantón y estos distritos específicamente.

En cuanto a mediciones objetivas que pueden dar una luz sobre el nivel de calidad de vida urbana que presentan, son las mediciones en términos de necesidades básicas insatisfechas (NBI). Existen contrastes muy significativos entre el distrito Carmen y los otros tres analizados, con menor medida respecto a Catedral, pero aun así significativos. En el caso de Merced y Hospital, su porcentaje de población con al menos una NBI y porcentaje de hogares con al menos una NBI supera la media cantonal, y en el caso de porcentaje de hogares con dos o más NBI, Merced supera la media cantonal y Hospital una ventaja porcentual de 0.2%.

El distrito Carmen se ubica como el mejor posicionado a nivel cantonal en su porcentaje de población con al menos una NBI y porcentaje de hogares con al menos una NBI y como el segundo lugar de mejor posición en el caso de porcentaje de hogares con dos o más NBI, superado por San Francisco con una ventaja de este sobre Carmen de un 0,2%. En el caso de Catedral, no supera en ninguno de los ámbitos a la media cantonal.

Las desigualdades de estos distritos se evidencian aún más cuando el análisis se realiza en términos de barrios, en el diagnóstico cantonal de San José se señalan a los distritos de Hospital y Merced como unos donde existen problemáticas serias en términos de lo analizado anteriormente,

El distrito Merced presenta al 5,6% de sus hogares con dos o más necesidades básicas insatisfechas; en los barrios México, Pitahaya y Claret se concentra el 75 % de los hogares del distrito con esta condición. Hospital presenta el 4,3% de sus hogares con dos o más necesidades básicas insatisfechas; en los barrios Corazón de Jesús, Cristo Rey, Pacífico, Pinos, Salubridad y Santa Lucía se concentra el 87,1% de los hogares del distrito con esta condición. (Dirección de Planificación y Evaluación de la Municipalidad de San José, 2016, p.85).

En el caso de los distritos Carmen y Catedral, que han presentado menos porcentaje de hogares con esta problemática, de igual manera se indican los sectores donde se ha identificado que se focalizan en mayor cantidad,

Carmen presenta apenas 0,5% hogares con esta condición, el barrio Amón concentra el 83% de la población y los hogares en esta condición. Catedral: California, González Lahmann, Guell, Lomas de Ocloro, Pacífico, Soledad y Vasconia, juntos suman el 100% de los hogares con dos o más NBI del distrito. (Dirección de Planificación y Evaluación de la Municipalidad de San José, 2016, p.85).

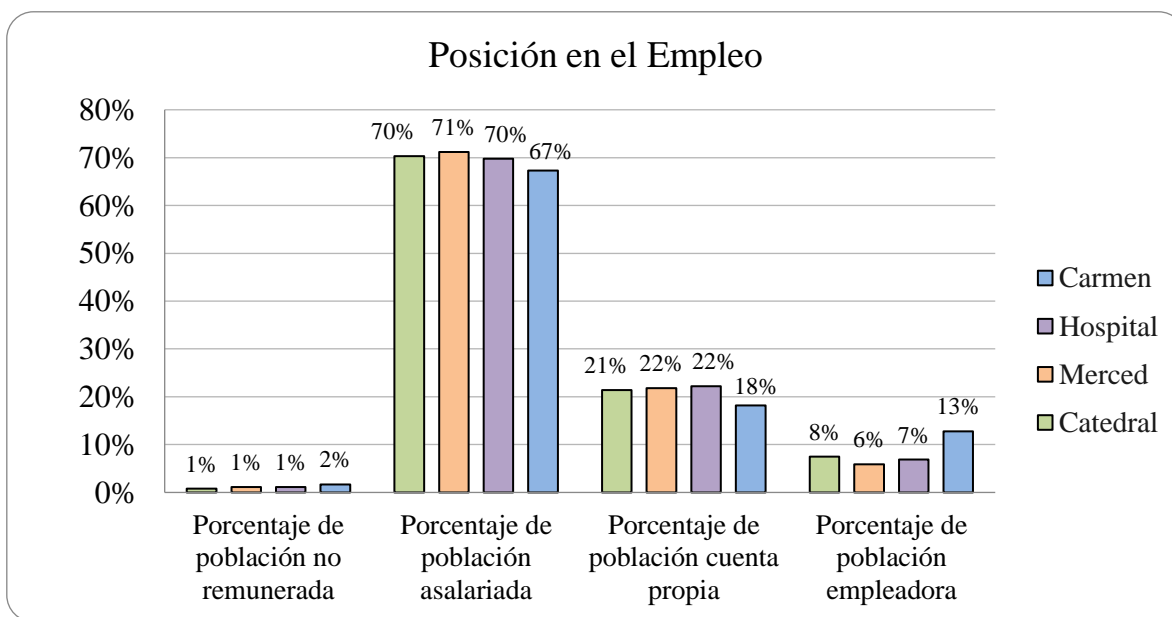
2.5.2. Diagnóstico económico

Las características económicas son parte fundamental de la dimensión objetivo – material fundamental a la hora de definir la calidad de vida urbana (CVU), esto debido a que su acceso o ausencia representa un factor fundamental en el desarrollo de la vida de las personas, es decir en su relación con el entorno y por ende con la sociedad.

La revisión de la dimensión económica debe contemplar la sostenibilidad de la CVU, en tanto el incremento en el bienestar material en el presente no comprometa de manera peligrosa los recursos necesarios para un nivel de vida satisfactorio en el futuro. De igual modo, la percepción de las oportunidades económicas en la ciudad se nutre de la interacción social. (González, 2008, p.27).

El acceso o ausencia a empleo urbano en la ciudad capital resulta fundamental para entender las dinámicas de desplazamientos de las personas de los distritos. En el caso de los distritos de la presente investigación se puede dar caracterización del empleo amplia y objetiva en diferentes variables. En la figura 31, donde se muestra el gráfico respecto a la posición en el empleo (CENSO, 2011):

Figura 31 *Posición en el empleo*



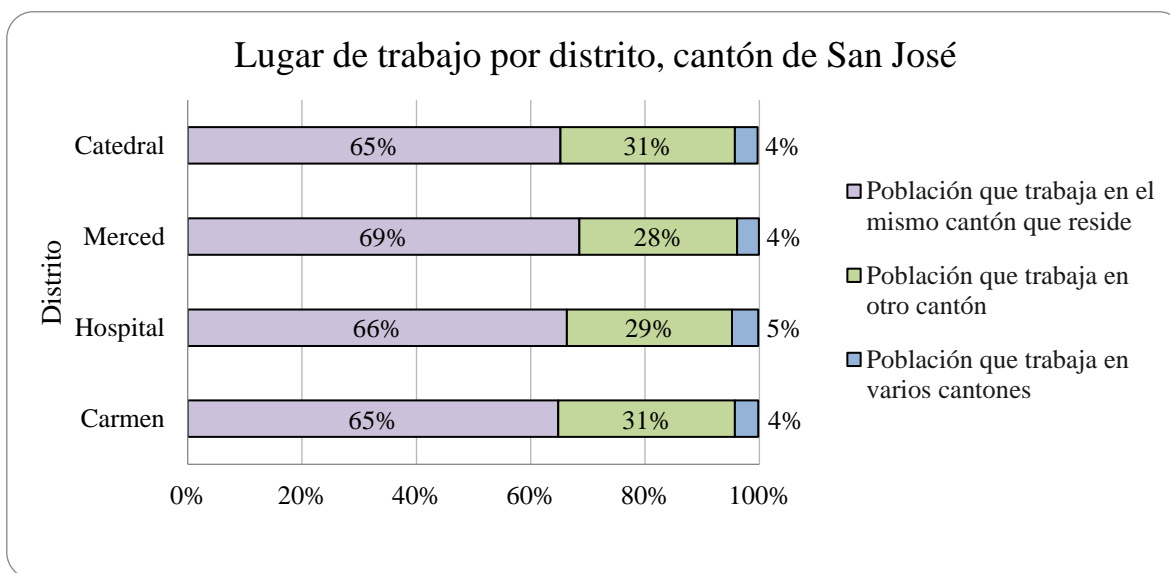
Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011

Se observa que los cuatro distritos poseen niveles por encima del 65% respecto a personas asalariadas, así como un promedio de población que percibe ingresos por medio de “cuenta propia” en todos los casos en un rango entre el 15% y 20%. La diferencia más susceptible es el caso de El Carmen en donde el porcentaje de empleadores es del 12,8%, siendo casi el doble del distrito siguiente que es Catedral con un 7,5%, Hospital y Merced tienen un 6,9% y un 5,9% respectivamente.

La posición del empleo (cuenta propia o el ser asalariado) tiene una influencia respecto a la forma de desplazarse y los trayectos, ya que estos varían según la modalidad de trabajo que tengan debido al cumplimiento de sus funciones; es decir puede estar en un trabajo tiempo completo presencial, medio tiempo presencial, tiempo completo de teletrabajo, horario mixto entre funciones teletrabajables y presencial determinará las decisiones de moverse y por ende la vivencia de la ciudad que tienen de las personas y el uso de los espacios públicos.

Es fundamental presentar este esbozo de las diferentes modalidades de posición en el empleo de los cuatro distritos, para entender que los traslados de las personas no son patrones lineales de “vivienda- trabajo- vivienda”. Si no que las dinámicas de las personas están interconectadas según el perfil laboral que tengan en la sociedad.

Figura 32 Lugar de trabajo por distrito, cantón de San José



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011.

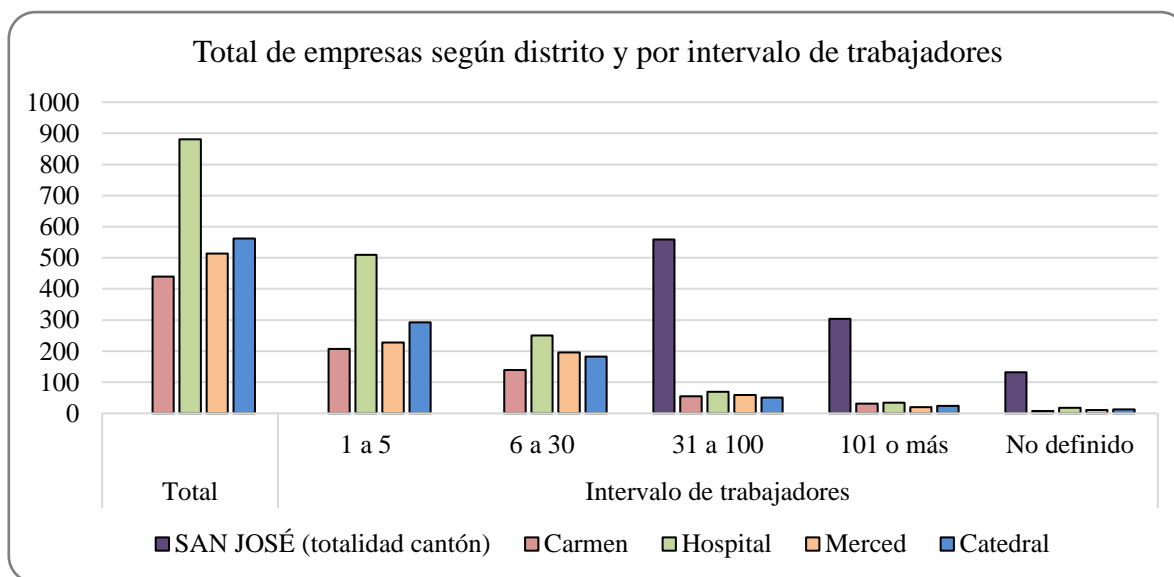
El lugar de trabajo en dichos distritos, como se presenta en la figura 32, muestra que los porcentajes más dispares corresponden al porcentaje de población que trabaja en el mismo cantón que reside, siendo el más bajo Carmen con un 64,8% y el más elevado Merced, con un 68,5%. Además, con respecto a quienes trabajan en otro cantón los porcentajes van del 30,9% siendo Carmen el mayor y Merced con un 27,5% en correspondencia. El distrito con mayor cantidad de personas que laboran en más de un cantón es Hospital con un 4,6% y Merced el menor con un 3,8%.

Para entender el porqué de la gran cantidad de ocupación de personas que viven en el mismo cantón que residen, es necesario entender las fuentes de empleo. Como se vio anteriormente hay una gran presencia de la estatalidad en los distritos en estudio, pero además de eso se cuenta con una cantidad amplia de empresas por parte del sector privado.

El Directorio de Empresas y Establecimientos (DEE) es un registro organizado de las unidades institucionales y sus establecimientos del sector privado residentes en Costa Rica, dedicados a actividades de producción de bienes y servicios, con información que los caracteriza según identificación, ubicación, actividad económica y tamaño (INEC, 2019).

Según informe del Directorio de Empresas y Establecimientos (DEE) de Marzo del 2019 (se estudia la información de dicho año porque la información de establecimientos corresponde a información recabada en el año 2018) y como se ve aprecia en la figura 33, el cantón de Hospital cuenta con un total de 881 empresas, Catedral con 562, Merced con 514 y siendo Carmen la menor con un total de 440 empresas, en relación con la cantidad de población se resalta que el distrito de Carmen tiene 6,15 personas por cada empresa.

Figura 33 Total de empresas según distrito y por intervalo de trabajadores del año 2019



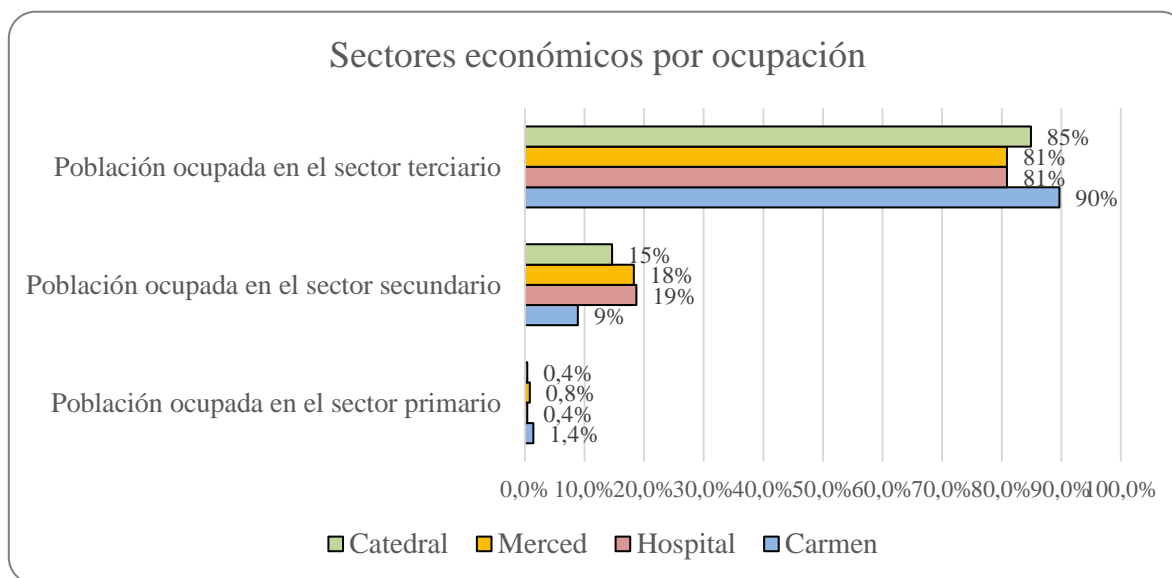
Fuente: Elaboración propia con datos de DEE (2019).

Los sectores en los cuales labora la población en dichos distritos resultan de gran importancia para entender las condiciones sociolaborales, según el Banco Centroamericano de Integración Económica (2016) los sectores se definen de la siguiente manera:

El sector primario agrupa las actividades que implican la extracción y obtención de materias primas procedentes del medio natural. Las principales actividades del sector primario son la agricultura, la minería, la ganadería, la silvicultura, la acuicultura, la caza y la pesca. El sector secundario incluye las actividades que suponen la transformación de las materias primas en productos elaborados, es decir, la industria y la construcción. El sector terciario se dedica, sobre todo, a ofrecer servicios a la sociedad, a las personas y a las empresas, lo cual significa una gama muy amplia de actividades que está en constante aumento. Existe además un sector cuaternario, este sector se engloban actividades especializadas de investigación, desarrollo, innovación e información (p.2)

La matriz laboral por sector, resulta fundamental a la hora entender el tipo de movilidad de las personas, esto debido a que según el sector así será la modalidad de trabajo de las personas, horas de desplazamientos, así como días de trabajo y por ende habrá una afectación directa en cómo se mueven por la ciudad, horarios de uso y ruta de transporte, así como una competencia por recursos con usuarios de dichos servicios pero que no se residen en la capital, sino solamente la transitan. Tal como en señalado por Ramírez Ibarra (2020) “si la movilidad tiene un origen individual, su desarrollo apela siempre a una necesidad colectiva implícita en la convergencia de escenarios que en ocasiones pueden ser contradictorios, excluyentes o hasta fragmentarios” (p.72).

Figura 34 Sectores económicos por ocupación



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011

Los sectores en donde laboran la mayor cantidad de personas de estos distritos es el terciario, en el mismo vemos como Carmen (89,7%) y Catedral (84,9%) tienen los porcentajes mayores y por el otra parte Hospital y Merced comparten un 80,9%. Hospital es el distrito con mayor porcentaje en sector secundario con un 18,7% y el menor es Carmen con un 8,9%. Con respecto al sector primario Merced es el distrito con mayores personas que laboran en el mismo con un 0,8%.

2.5.3. Diagnóstico entorno urbano

La calidad de vida urbana, como se mencionó anteriormente, se define a través de la integración de diversos factores, este carácter holístico también abarca como dimensión de análisis el entorno urbano. Según Luengo (1988) citado por Leva (2005); la calidad de vida urbana relacionada al ambiente se da cuando el espacio habitable tiene condiciones óptimas en términos de confort que se relacionan a lo biológico, ecológico, socio-cultural, económico-

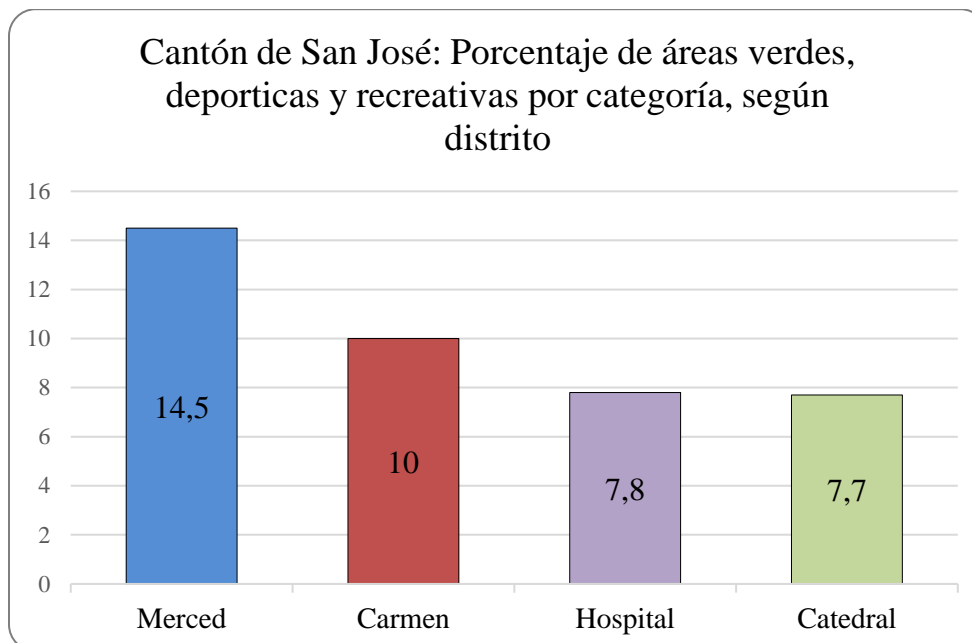
productivo, tipológico, tecnológico y estético en sus dimensiones espaciales. De esta forma la calidad ambiental urbana “es por extensión, producto de la interacción de estas variables para la conformación de un hábitat saludable, confortable, capaz de satisfacer los requerimientos básicos de sustentabilidad de la vida humana individual y en interacción social dentro del medio urbano” (Luengo, 1998, citado por Leva, 2005, p.16).

El entorno urbano de la ciudad es un factor que puede incidir tanto directa como indirectamente en la calidad de vida urbana, en este caso la oferta de infraestructura, acceso a ciertos bienes, el tipo de infraestructura urbana pública existente como parques, plazas, hasta la caracterización de la vivienda de la población, resultan factores determinantes en la calidad de vida de las personas. Motivo por el cual se realiza un esbozo de los principales datos existentes relevantes a esta temática.

El acceso a la oferta de áreas verdes, deportivas y áreas recreativas resulta de vital importancia, ya que el espacio urbano que habita el individuo puede dar sensaciones de confort, dispersión y recreación en los ámbitos biológicos y psicosociales, estas condiciones óptimas “en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente” (Pérez, 1999, p.1). En este caso se hace referencia a la oferta de estos espacios y en el siguiente capítulo se plantea la percepción de esta oferta.

A nivel de espacios verdes, deportivos y recreativos el distrito con mayor porcentaje es el de Merced con un 14,5% de la totalidad del cantón, seguido por Carmen con 10%, y con posición similar se encuentran los distritos de Hospital con un valor de 7,8% y Catedral con un 7,7%.

Figura 35 *Porcentaje de áreas verdes, deportivas y recreativas por categoría, según distrito*



Fuente: Elaboración Propia con Datos del Observatorio Municipal de San José.

Un dato relevante es el detalle de las áreas verdes, deportivas y recreativas según las distintas categorías, la categoría de parques el distrito de Carmen alberga un 2,5% del cantón, Catedral posee un 0,3%, en cuanto a plazoletas, los distritos de Carmen, Hospital, Merced tienen valores similares (0,3% y 0,4%), a diferencia de Catedral con un 1,7%. Los datos de juegos infantiles son similares y de interés ya que están en 0%, lo que permite cuestionar posteriormente al acceso de la población infantil a áreas recreativas públicas, así mismo en cuanto a áreas de deporte y recreación, el distrito de Merced puntúa 0, a diferencia en el dato de charrales y bosques siendo el que mayor porcentaje ocupa, con un 10,8%.

Tabla 5 *Cantón de San José: Porcentaje de Áreas Verdes, Deportivas y Recreativas por categoría, según distrito*

Distrito	Parques	Plazoletas	Juegos Infantiles	Deporte y Recreación	Franjas y Arborización	Otras zonas verdes	Bosque y charral	Total
Carmen	2,5	0,4	0	2,9	0,7	0	3,5	10
Hospital	1	0,3	0	1,4	0,3	0,4	4,4	7,8
Merced	1,1	0,3	0,1	0	0,1	2,2	10,8	14,5
Catedral	0,3	1,7	0,3	1,7	0,3	0,7	2,7	7,7

Fuente: Elaboración propia con datos del Observatorio Municipal de San José.

Según la Organización Mundial de Salud¹², se recomienda un mínimo de 9 m² a 15 m² por habitante, en áreas de parques, jardines y espacios verdes públicos, para cubrir las necesidades de la población, los datos señalados anteriormente se pueden expresar en términos de densidad(m²/Hab), Carmen presenta un 31,3m² de la totalidad del cantón, Catedral 7,7 y los distritos de Merced y Hospital tienen los indicadores más bajos de todo el cantón con 5,6 y 4,9 m² respectivamente. De esta forma el único distrito que aprueba el parámetro recomendado por la OMS, es el de Carmen. Esto es afirmado por Pujol (2014), ya que “el espacio público urbano es un bien muy escaso en San José, tanto en parques y áreas para la recreación como en las vías” (p.47).

¹² Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 2010, PNUMA “Perspectivas del medio ambiente: América Latina y el Caribe” GEO ALC3.

Es indispensable además estudiar el entorno urbano desde la movilidad activa y la caminabilidad de la ciudad, ya que no solo la infraestructura en cuanto a parques y plazas públicas determina cómo se caracteriza el entorno urbano en su totalidad. Así mismo la movilidad urbana no solamente contempla los vehículos, autobuses, trenes, motocicletas o bicicletas; un modo de movilizarse de un determinado punto a otro, puede ser a través de la caminata, esto es relevante en términos de calidad de vida de las personas.

Según Pugol (2014), el caminar es esencial para el ser humano, esto no solamente para mantenerse saludable, sino además para realizar ciertas actividades diarias, sin embargo “la creciente aceleración de los ritmos de vida se ha vuelto una excusa para la ascendente motorización; asimismo, el engrandecimiento y dispersión de las ciudades parecen obligar a aumentar la velocidad de la movilidad, elevando esto también la motorización” (p.45).

Para el caso de San José el autor señala que los parques “son usados intensamente, más aun los que son verdaderamente accesibles a peatones, y resultan insuficientes. Ellos debieran estar conectados por corredores arborizados acomodados en aceras mucho más anchas” (Pujol, 2014, p.47). Esto ejemplifica la necesidad de abordar no solo el tema de cantidad de parques, sino su accesibilidad, caminabilidad, seguridad y su paisaje urbano en sí mismo.

Un aspecto relevante del entorno urbano son las aceras, esta es la infraestructura vial que fue desarrollada en la teoría, para el peatón, en el caso de San José, según Brenes (1995) la acumulación de basura es uno de los obstáculos más frecuentes en las aceras de San José, “esta irrumpe el paso del peatón y causa graves conflictos estéticos y de salud del medio urbano” (p.28). Así mismo la calle es un elemento físico de la vía pública, en el caso de San José, “respecto de la presunta relación entre la estrechez de las calles y los embotellamientos

debe señalarse que, si bien esa condición es una realidad insoslayable en nuestra capital”, ciudades conocidas por su buena movilidad, como Ámsterdam, Houten, Copenhague y Brujas, cuentan con calles estrechas (Pendones, p.13). El problema en este caso, no radica directamente en las calles y sus tamaños, sino en la prioridad de paso en estas calles y la necesidad de peatonalización de estas calles.

Según Brenes (1995), en San José, “los esquemas peatonales no existen a excepción de un tramo de la Avenida Central, ..., este espacio no contó con la implementación de un diseño apropiado y la organización del uso del sector en forma variada y controlada” (p.35). Es decir, el contar con vías peatonalizadas no implica que estas funcionen de forma correcta ni concreten los fines de la peatonalización en sí.

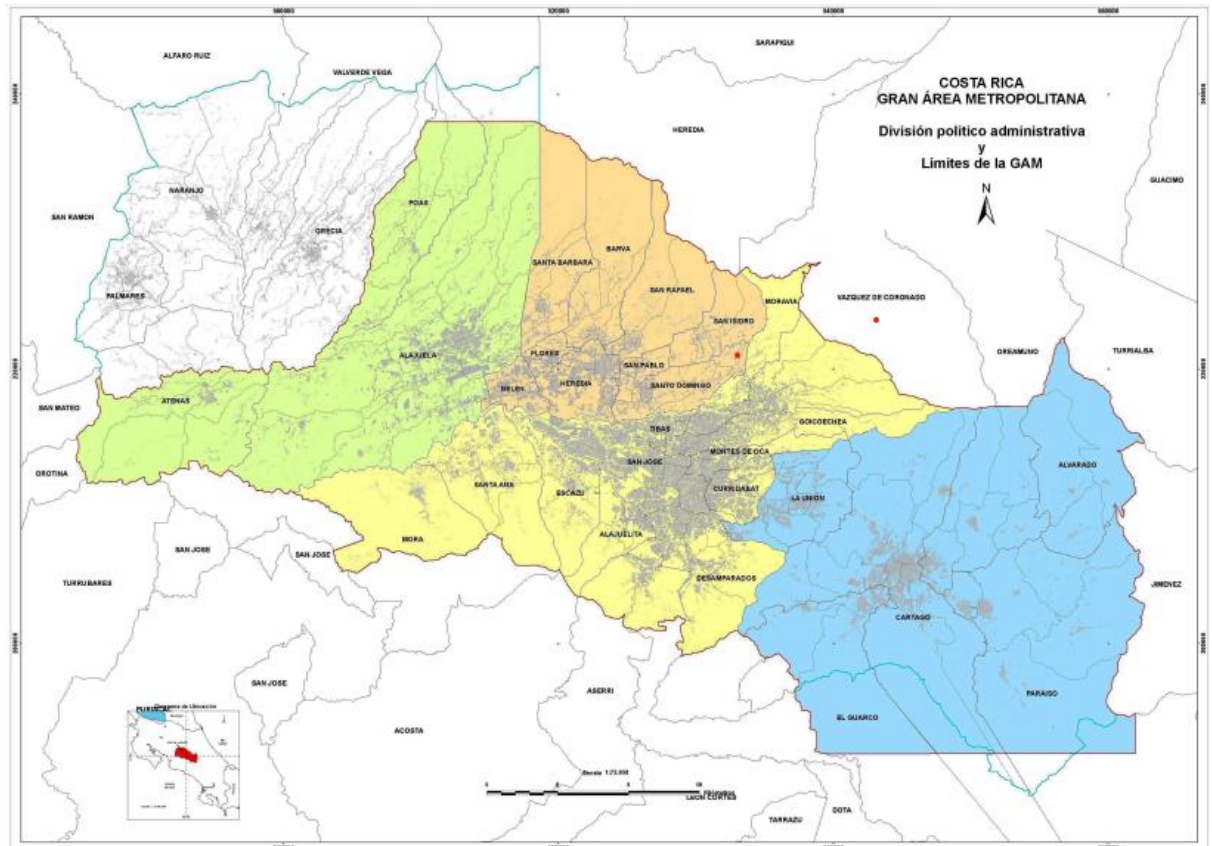
2.6. Desplazamientos y movilidad en San José

El cantón de San José no solo alberga la capital de Costa Rica, sino que además es la ciudad más grande del país. Es por esto que un objetivo de esta investigación es estudiar la configuración de la movilidad urbana y las dinámicas de desplazamientos del cantón para entender su relación con la calidad de vida de las personas que habitan en San José. En este caso, no se realiza ninguna distinción a nivel distrital de datos en la categoría de movilidad urbana ni desplazamientos, ya que los datos obtenidos son limitados y no están segmentados a nivel distrital.

Para poder estudiar la movilidad urbana en el territorio de San José, es indispensable primero conocer la configuración de las vías urbanas, el sistema de transporte actual, las calles y avenidas como un sistema general de movilidad urbana para las personas habitantes y transeúntes de la ciudad.

El Gran Área Metropolitana (GAM) es la principal aglomeración urbana de Costa Rica, a continuación, se muestra la división político administrativa y los límites del GAM para su visualización, en la imagen se puede ver la composición desde Paraíso de Cartago al este, hasta Atenas de Alajuela al oeste, y en este caso el cantón de San José en una posición central.

Figura 36 División político administrativa y límites de la GAM



Fuente: Atlas Cartográfico, PRUGAM (2008)

San José al ser un punto estratégico y por su ubicación geográfica céntrico para las provincias del GAM se han desencadenado una serie de problemáticas en torno a la congestión vial, estas problemáticas parten de la necesidad de desplazamiento de las personas. Poner énfasis en el abordaje de esta problemática a través de la movilidad y no

desde el transporte es indispensable, Gutiérrez (2012) menciona que no estudian el mismo universo de viajes, ya que el pensamiento de movilidad tiene su enfoque en cómo se expresa subjetiva y objetivamente la práctica social del viaje. Por lo tanto, es necesario entender qué opciones de transporte ofrece la ciudad para facilitar la movilidad de las personas. En este sentido, “la movilidad expande las fronteras convencionales de estudio del transporte” (Gutiérrez., 2012, p.72).

En cuanto al sistema de transporte actual hay un aspecto importante, sus raíces históricas fueron ampliamente explicadas en el capítulo I de la presente investigación, y es que el patrón del transporte público se basó en un modelo concéntrico, que tiene sus orígenes en la época en que la mayoría de la población habitaba en los pueblos alrededor de la capital y no poseían vehículo privado. Sin embargo, se fue dando crecimiento poblacional y habitacional en la periferia, provocando que los pueblos pequeños de antes se expandieran conformando lo que mostró anteriormente como GAM. Esta amplificación de las periferias hizo que la ciudad se dispersara cada vez más, teniendo como centro principal el cantón de San José

De este modo “los desplazamientos nacen de las necesidades de intercambio entre las personas dentro de un territorio determinado por la dispersión de los lugares y actividades” (CPSU y A-01, 2018, p.41). Es por esto que es importante estudiar la demanda de transporte, la cual se entiende como “la representación de los comportamientos individuales de desplazamientos, condicionada por el sistema de actividades presente en un territorio'. Los medios de transporte son solo una materialización de las necesidades de interacción espacial” (CPSU y A-01, 2018, p.41), los cuales se pueden estudiar para evidenciar las problemáticas de una ciudad y cuáles son las implicaciones de una ineficiente solución a estas necesidades.

En Costa Rica, el ente rector del sector transporte es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). El transporte público en San José corresponde principalmente a autobuses con rutas hacia la mayoría del Gran Área Metropolitana, el ferrocarril sentido Heredia-Pavas-Alajuela-Cartago y el servicio de taxis.

En lo que respecta al transporte público de pasajeros en Costa Rica, el PNT indica que el principal sistema de transporte son los autobuses, ya que, en comparación, es menor la cantidad de personas que utilizan el servicio del tren; esto responde a que las rutas que tiene el tren, son pocas, su frecuencia de horarios baja, así como su capacidad.

Según datos de Sánchez (2018) recolectados por la Encuesta de Movilidad (PIMUS, 2017), diariamente más de 2,5 millones de personas utilizan el transporte público primordialmente el transporte público de buses y el privado mediante automóviles. Siendo el transporte público el principal medio y única opción para gran parte de la población del GAM de ingresos medios y bajos, ya que aproximadamente un 70% de ese segmento de la población usa transporte público. En cuanto a los datos de la ENIGH (2013) los hogares dedican cerca del 15,6% del gasto mensual en el transporte. Otro dato obtenido es que la mayoría de la población de la GAM utiliza los autobuses a diario para trasladarse a su trabajo o centro de estudio” (Herrera C. 2014b, citado por Koepff, J, 2005).

De diferente naturaleza son las razones que motivan a las personas a trasladarse; motivos tales como educación, ocio, cuidado, laborales, de salud y de comercio. Estos desplazamientos en múltiples ocasiones se realizan mediante el transporte público, es por esto que tiene “un inmenso factor social porque brinda movilidad a una gran cantidad de personas para que puedan llegar a sus destinos, ya sea para trabajar, estudiar, hacer compras, visitas, etc. Estas conexiones son la base de una sociedad moderna” (Koepff, J. 2005, p.2).

Poseer un sistema de transporte público moderno es un interés público, que conlleva beneficios para el turismo, la economía y la salud pública, entre otros sectores.

Para el 2017, la oferta de buses “se organizaba operativamente en 252 rutas organizadas en torno a 8 sectores que se dan en sentido centro-periferia, con la excepción de 6 servicios intersectoriales que conectan sectores de manera circunferencial” (AC&A Global, 2017, p.12). Las cuales están divididas en 41 empresas con una flota de 1.842 buses.

Según el ENPSP (Encuesta Nacional de Percepción de los Servicios Públicos), el “47% de los viajes en transporte público, entendido por autobús, tren y taxi, se realizan en autobús” (CPSU y A-01, 2018, p.38). En esta misma encuesta, a pesar de la población calificar de forma positiva el servicio de transporte público, se considera una disminución en la calidad “debido a la deficiente infraestructura, el envejecimiento del material rodante, al incremento en la cantidad de tránsito, al aumento del tiempo de los viajes y a la falta de accesibilidad para todas las personas, entre otros factores” (CPSU y A-01, 2018, p.38). Sumado a lo anterior, “más de la mitad de las personas duran más de una hora al viajar, que es considerado como un tiempo excesivo. La degradación del servicio del transporte público es uno de los factores que conduce al aumento del uso del vehículo particular” (CPSU y A-01, 2018, p.38).

Un factor de análisis del sistema de transportes fundamental son las paradas, estaciones y terminales ubicadas en San José, las cuales están ubicadas de forma desordenada y desintegrada, “carecen de cualquier tipo de información sobre rutas y horarios haciendo casi imposible para una persona foránea usar el transporte público en la GAM” (Koepff, 2005, p.4). Koepff (2005) menciona que se han tenido mejoras en los últimos años, tomando

el ejemplo del centro de San José, sin embargo, “muchas paradas siguen en mal estado, a menudo sin marcar y sin iluminación, convirtiendo este elemento crucial del transporte público en lugares desagradables de día e inseguros de noche. Dichos problemas hacen que muchas personas prefieran el carro privado” (p.4).

Este dato permite abordar dos dimensiones de análisis, el tema de la seguridad del transporte público y la accesibilidad en términos físicos-espaciales del mismo, ya que al no existir información pública como horarios, rutas y baja iluminación se determinan muchas veces las decisiones al momento de elegir determinado medio de transporte para desplazarse.

En cuanto a la seguridad, esta puede impactar la calidad de vida de las personas, ésta “en los espacios urbanos tiene relación con la posibilidad de contacto y de creación de vínculos de confianza entre las distintas comunidades urbanas” (Hernando, 2008), es decir, las personas se pueden ver influenciadas por su percepción de (inseguridad en cómo experimenta la ciudad, estas percepciones

“no sólo alteran y condicionan los hábitos de las personas que viven en las ciudades, tanto de manera general, devaluando su libertad y su calidad de vida, inhibiendo sus hábitos sociales, condicionando el desarrollo de algunas de sus actividades; como individualmente generando estrés, ansiedad, reducción de movilidad, rechazo de contactos sociales, etc.; sino que además contribuyen al establecimiento o modificación de los lazos afectivos que establecen los propios individuos con el territorio más próximo a ellos” (Hernando, 2008).

Aunque el transporte público se ha caracterizado por ser uno de los medios de transporte más utilizados, presenta velocidades inferiores respecto al transporte privado.

Según Sánchez (2018) el servicio de transporte presenta patrones radiales, que al competir con el flujo de vehículos privados, son poco eficientes. “Además, el crecimiento expansivo de baja densidad de la GAM impide rentabilizar el transporte colectivo al dispersar la demanda y ampliar los recorridos” (p.12). Un 40% de los viajes en transporte público implican al menos un transbordo. Además, estos trasbordos se producen actualmente en condiciones tarifarias y físicas que penalizan fuertemente el viaje en autobús frente al viaje en automóvil, esto según datos del Informe del Estado a la Nación (2018).

Además de no asignar de una forma ordenada y eficiente las rutas de autobuses, durar más tiempo en el desplazamiento, no contar con buses en las condiciones apropiadas, se suma otro problema: inequidad tarifaria. Como lo menciona AC&A Global (2017) el cálculo de las tarifas se realiza por línea “lo cual genera que viajes de similares características tengan diferencias de tarifas de hasta un 20% que se trasladan directamente al usuario. Es entonces el usuario quien paga el costo de las ineficiencias del sistema” (AC&A Global, 2017, p.13).

Aunado a esto, hay una cantidad reducida de “paradas compartidas entre varias rutas, lo que significa que para llegar de un lado de la ciudad a otro no solo hay que hacer transbordo, sino que siempre hay que caminar entre 1000 o 1500 metros entre las paradas” (Koepff, J. 2005, p.4). El autor menciona que prácticamente todas las rutas entran a los núcleos urbanos de la GAM, lo cual significa que “cerca de 2.500 autobuses, locales y de larga distancia, llegan al centro de San José, convirtiendo la capital en una gigantesca estación de empalme a techo abierto con autobuses parados en vías públicas obstruyendo el paso para los demás vehículos” (Koepff, J. 2005, p.4).

En cuanto al transporte en vehículo privado, Koepff (2005) apunta que hay 10 veces más vehículos que hace 35 años y considera que “las personas que usan el tren y los autobuses de la GAM o son personas que no tienen el dinero para mantener un carro privado o no se atreven a conducir en el caos vial de los centros urbanos” (p.5). Lo cual las convierte en personas que están obligadas y dependen “de un medio de transporte barato y regular para llegar a sus trabajos, sus colegios, etc., y en la actualidad están obligados a usar un sistema de inmensas inconveniencias” (Koepff, J. 2005, p.5).

Resulta de suma importancia entender el acceso a una movilidad urbana eficiente que ofrezca diferentes formas para desplazarse, y, por ende, fomentar una buena calidad de vida. Lo anterior tiene un componente relevante: la accesibilidad en términos económicos, ya que el poder adquisitivo de una persona puede darle acceso a un tipo de determinada movilidad.

Las congestiones diarias que se dan en hora pico en la GAM provocan “un colapso de la red vial y no solo deterioran el estado de las carreteras sino también resultan en una pérdida inmensa de tiempo y capital, y empeoran masivamente la calidad de vida de las personas” (Koepff, J, 2005, p.2). En este sentido, el modelo general para la GAM muestra que por cada año de estudio aumenta en un 5% la distancia de viaje. (Agüero y otros, 2011).

Según el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (2013) esta falta de ordenamiento territorial produce consecuencias graves a nivel económico, además se expone que el problema básico a resolver en la GAM es la irracionalidad actual del sistema urbano, “con altos sobrecostos que son asumidos por las familias y las empresas, afectando de esta forma la productividad y la eficiencia del sistema productivo” (Loría y otros, 2018, p.18).

Asimismo, en el cantón de San José según García y Fischel (2018) se encuentran 170 kilómetros de vías públicas por cada 100 mil habitantes, dicho indicador si cumple con el estándar de aceptable según el BID, sin embargo, cuando se analiza este indicador, pero exclusivo para vías dedicadas al transporte público, se obtiene que solo hay 2,63km/100,000 habitantes, siendo la cifra aceptable según el BID, de 40 km/100, 000 habitantes.

En términos de movilidad activa y sostenible, los autores anteriormente mencionados obtienen que, en San José, en los datos de caminos dedicados para bicicletas, hay 0.48 km/100 mil habitantes, siendo el mínimo aceptable 25, esto representa una brecha de 500% del mínimo esperado según el BID. En la infraestructura peatonal, esta es de 1,77 veces la longitud de la red de carreteras, siendo 4 el factor mínimo aceptable, de esta forma se muestra las bajas opciones que ofrece la ciudad para desplazarse mediante movilidad activa y sostenible, esto resulta de interés, ya que según estudios la movilidad activa tiene consecuencias positivas en la calidad de vida de las personas.

En cuanto al transporte no motorizado, la infraestructura para las personas ciclistas es prácticamente inexistente, en San José solo existen 4.85 km sin mencionar el trazado que hay, el cual es ineficiente. Además, no están seguras de transitar “por la falta de espacios adecuados de banquina y radios de giro exigidos en lo que respecta a vías de circulación rápida” (AC&A Global, 2017, p.10).

Esta serie de factores mencionados anteriormente, han provocado el aumento del uso del vehículo privado, “quienes pueden se movilizan en carro privado, hecho que se ve reflejado en la duplicación del parque vehicular en los últimos diez años”. (González, Jiménez 2013, citado por Koepff, 2005, p.5). El sistema deficiente de transporte público

además incentiva el transporte privado causando más contaminación ambiental. Una de las razones según Sánchez (2018) por la que las personas se inclinan por utilizar vehículo privado es que desplazarse vía automóvil es la forma más rápida de desplazamiento ya que la velocidad promedio es de 12km/hora, relativamente mayor si se compara con el autobús 8km/h, la motocicleta 10,2km/h o mediante modos no motorizados 6km/h.

Siguiendo este mismo tema, en el PIMUS se concluye que, un porcentaje alto de personas realiza sus desplazamientos diariamente en vehículos particulares, “lo que indica la fuerte participación de este modo y la congestión que genera”. Lo anterior se ve reflejado en brechas socioeconómicas, donde el estudio muestra que los tiempos promedio motorizados individuales son menores para sectores de niveles altos, de 45 minutos, y los sectores bajos se eleva a 62 minutos en autobús (CPSU y A-01, 2018, p.42).

Aunado a lo anterior, “el problema del sistema de transporte del país no solo pasa por un incremento en la flota vehicular sino también por su antigüedad” (Sánchez, 2018, p. 13). Según lo que expone este autor, en el año 2016, los datos de la Revisión Técnica de Vehículos RTV, mostraron que “la edad promedio de la flota vehicular que acudió a inspecciones periódicas ronda los 16 años” (p. 13). Esto afecta la calidad del aire que se respira (Sánchez, 2018):

De acuerdo con el Laboratorio de Análisis Ambiental de la Universidad Nacional (UNA) el 65% de las emisiones contaminantes en el país se deben al transporte, sobre todo por el envejecimiento de la flota vehicular y las presas. Para este centro de investigación el aire que se respira en la Gran Área

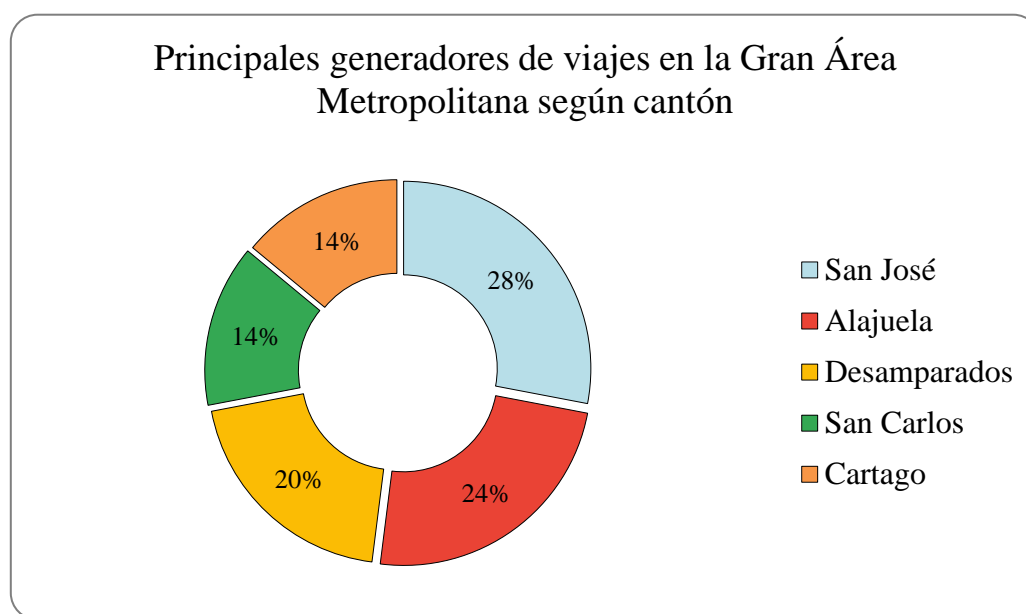
Metropolitana (GAM) está lejos de considerarse limpio o sano y la responsabilidad de ello recae en el sector transporte. Datos del VII Plan Nacional de Energía 2015-2030 muestran que un carro de 15 años o más supera entre tres y cuatro veces la garantía de emisiones dada por los fabricantes. Esa garantía es otorgada por las casas automotrices para los cinco años posteriores a su fabricación. Después de 10 años, los vehículos empiezan a deteriorarse y a emitir más contaminantes (p.14).

En términos económicos el sector transporte, además, es generador de empleo, según Sánchez (2018), los datos recolectados del Censo del 2011 el sector transporte y almacenamiento generaba aproximadamente 83 mil empleos, de los cuales cerca del 56% se ubica dentro de la GAM. En cuanto a la cantidad de trabajadores dedicados a esta actividad se contabilizó 103.279 según la Encuesta Nacional de Hogares (INEC, 2017). En el caso del cantón de San José, genera dentro de este sector un 15% del empleo total.

Tomando en cuenta lo anterior, donde los cantones de San José, Alajuela, Heredia y Cartago generan uno de cada dos empleos de la GAM, y si se agregan los cantones de Desamparados, Belén, Santa Ana y Escazú el porcentaje se alza a un 75% (Sánchez, 2018, p.10). “Es decir, tres de cada cuatro empleos, se generan en 8 de los 31 cantones de la GAM lo cual muestra una clara concentración de actividades económicas en esta región” (Sánchez, 2018, p.10). Y como lo menciona el autor, esto no va a cambiar en un futuro cercano y se debe de tomar en cuenta que esto se les suma a los problemas de movilidad por la aglomeración de personas que tienen un mismo destino.

En el Censo del 2011, se realizó la consulta a las personas sobre el lugar de su trabajo y permitió la creación de matices de origen y destino para representar viajes entre el hogar y el trabajo, dentro de los principales datos se encuentran que, en la GAM, un 50% de los trabajadores laboran en un cantón diferente al que habitan, mientras fuera de la GAM esta cifra disminuye a sólo un 18%, (Sánchez, 2018). Los principales generadores de viajes son:

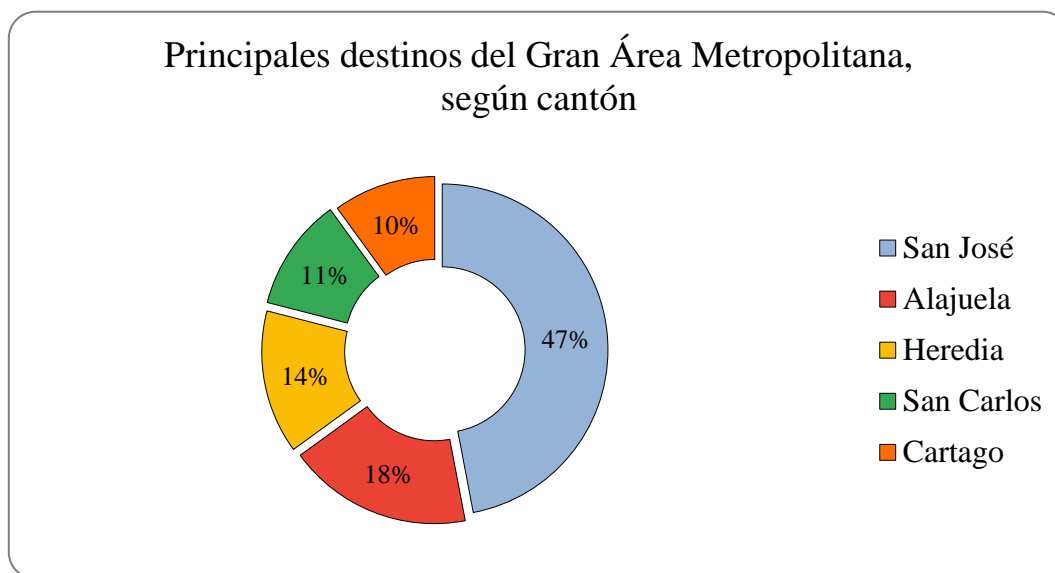
Figura 37 Principales generadores de viajes en el GAM según cantón



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011.

A nivel detallado en este caso: San José 123208, Alajuela 105173, Desamparados 87273, San Carlos 61747 y Cartago 58760. Por otro lado, los principales destinos son San José 254581, Alajuela 97493, Heredia 72121, San Carlos 60650 y Cartago 53907. A continuación, se puede observar cómo San José es el principal destino del GAM, además de ser el principal generador de viajes.

Figura 38 Principales destinos del GAM, según cantón



Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011.

Otro dato de suma importancia es que los cantones de la GAM atraen 947 214 trabajadores de los cuales 907 751 provienen de estos mismos cantones, esto quiere decir que un 95.8% de la demanda laboral de la GAM es suplida por habitantes de la misma región.

Los datos además señalan diferencias en la movilidad dependiendo de la ocupación de las personas, los no profesionales viajan en promedio un 34% menos distancia que los profesionales. Por categoría de ocupación los empleados viajan 116% más que los patronos. Además, las ramas que presentaron mayores distancias de viaje son organizaciones extraterritoriales, área financiera y de seguros, e información y comunicación, con 127%, 121% y 107% más que los trabajadores en agricultura respectivamente (Agüero y otros, 2011).

En cuanto a género, en San José, la población femenina realiza menos viajes que la población masculina. AC&A GLOBAL y Gensler (2017) mencionan que el 22% de las

mujeres que participaron en el estudio no realizan viajes, contra 14% de los hombres. Sin embargo, cuando las mujeres viajan, tienen tendencia a realizar más viajes que los hombres (2.31 y 2.35 respectivamente). “Además, de las mujeres que viajan, 36% usan el transporte público (modalidad autobús) siendo el medio más usado por esta población, contra 27% de los hombres, los cuales tienen una mayor propensión a usar vehículo particular” (CPSU y A-01, 2018, p.41)

En el caso del cantón de San José, los datos muestran el porcentaje de trabajadores por ubicación del trabajo, en este mismo cantón corresponde un 54,66 %, en otro cantón 31,4%, en varios cantones 3,87%, dentro o junto a esta vivienda 9,83% y en otro país 0,23%. En su sector central se da la totalidad de los transbordos entre diferentes rutas, según estimaciones más del 50% de los viajes en rutas de transporte público tienen origen o destino el centro de “San José y los viajes en el interior de San José representan un 10%, de este modo un 60% de los viajes en transporte público están basados en el área central de San José”. (Consortio EPYPSA - SIGMA GP 2013, p.46).

Como marco de análisis para dimensionar la cantidad de personas que se movilizan diariamente dentro de la GAM, Sánchez (2018) expone que en promedio casi un millón y medio de personas se desplazan a trabajar de un cantón a otro. “De igual forma, cerca de 37 mil personas se desplazan al GAM por trabajo de los cantones periféricos del GAM (resto de la región Central) y alrededor de 12.500 de las otras regiones del país” (p.11). Según el estudio de transporte elaborado por el proyecto PRUGAM (2008) señala que el flujo vehicular en un día laboral dentro de la GAM es de aproximadamente 313.000 vehículos.

Al concentrarse el empleo del país en un espacio geográfico pequeño, se requiere un sistema de movilidad ordenado y de acceso a la mayor cantidad de la población, esto hace que el transporte público tenga impacto en la esfera pública, este “no es un asunto solamente de las empresas concesionarias de autobuses y de los(as) pasajeros(as) sino es de interés ciudadano y un asunto público que concierne a la sociedad democrática en su conjunto y a todos sus sectores” (Koepff, J. 2005, p.5).

Así mismo, una de las conclusiones de AC&A Global, (2017) es que el Área Metropolitana de San José tiene deficiencias en las 3D urbanas: densidad, diversidad y diseño. “Estas 3D suelen tomarse como referencia para determinar cuán sustentable y vivible es una ciudad” (p.8). La primera hace referencia a la dinámica dispersa de crecimiento que ha tenido nuestro casco urbano, este problema se ha venido discutiendo desde hace años y es un tema mencionado anteriormente.

Con respecto a la segunda D, que remite a la diversidad del uso del suelo, AC&A Global, (2017) afirma que hay una desconexión entre empleos y residencia. “Los primeros se concentran en un eje Este-Oeste que atraviesa el área central, mientras que la localización de la residencia se encuentra dispersa en el territorio metropolitano y se encuentra prácticamente ausente en el área central” (AC&A Global, 2017, p.9).

Con la última D, diseño, se tienen serios problemas en la infraestructura, principalmente desde el punto de vista de accesibilidad.

“Esto se debe no solo a un incumplimiento de la normativa, sino también a los estándares estipulados en la misma son insuficientes. En la Ley 7.600 se establece un ancho mínimo de 1,20m sin especificar que debe ser libre de circulación,

provocando que las aceras sean accesibles según la normativa no lo sean de hecho.
(AC&A Global, 2017, p.10)

En relación a problemas ambientales causados por el transporte a nivel ambiental ha aumentado el desperdicio de combustible por la congestión en las carreteras. En “el año 2005, Costa Rica perdió más de US\$ 360.000.000 (trescientos sesenta millones de dólares), es decir, casi un 30% de la factura petrolera actual, por accidentes de tránsito, la congestión de sus carreteras y la contaminación del aire” (Otoya Chavarría 2009, citado por Koepff, 2005, p.5).

Sobre este tema el Plan Nacional de Transportes 2011-2035 del MOPT constata que el transporte público tiene una repercusión positiva sobre la calidad ambiental de los centros urbanos. “Sin embargo, en las áreas urbanas centrales de la GAM, y en especial de San José, se produce el fenómeno opuesto: el sistema de autobuses acrecienta la congestión vial y contribuye al deterioro urbano. (MOPT 2011, citado por Koepff, 2005, p.6)”.

El aumento de la congestión vial de la última década ha provocado afectaciones en diversos aspectos, respecto a:

la calidad de vida como la violencia y accidentes de tránsito en carretera, el deterioro de la calidad del aire producto de las emisiones de gases de efecto invernadero, el aumento de los tiempos de viaje de los usuarios y una falta de integración de nuestros medios de transporte público colectivos (Sánchez, 2018, p.17).

Además, con respecto a la salud, “las partículas y el azufre emitidos por el tránsito afectan a las personas que viven en los centros urbanos, principalmente a las personas menores de edad y adultas mayores, que se encuentran en riesgo permanente de sufrir enfermedades respiratorias” (Koepff, 2005, p.6). En cuanto al costo de la atención de enfermedades relacionadas a la mala calidad del aire le cuestan al país un 1.1 % del PIB (Mezger (2015) Citado por Koepff, J. 2005).

Capítulo 3: Determinar la dimensión subjetiva de la movilidad urbana y su relación con la calidad de vida

A partir de esta etapa se realizará un análisis detallado de los resultados de la investigación, a la luz de los conceptos esbozados en el marco teórico de esta investigación, en donde se rescata el análisis y el estudio de la configuración social y estructural de la ciudad de San José, específicamente en su casco metropolitano, los cuatro distritos centrales: Merced, Catedral, Hospital y Carmen. Este análisis se plasma desde los conceptos de ciudad compacta y ciudad dispersa planteados por Hermida y otros (2015), la conceptualización teórica propia realizada de calidad de vida urbana (CVU), así mismo la teoría de movilidad urbana.

Según la teoría de ciudad dispersa, este tipo de ciudad genera impactos tanto en la esfera de lo social, económico y ambiental. A partir de este supuesto, se sustenta que, el casco central de la ciudad de San José, debe ser analizado desde la postura sociológica como una ciudad socialmente impactada por su conformación socio estructural, que atraviesan directamente la cotidiana social, cultural, ambiental y económica de los habitantes de la ciudad de San José.

La ciudad de San José presenta diversas características que inciden la calidad de vida urbana (CVU) de las personas, y según lo expuesto en el marco teórico, se debe entender como una interrelación de lo objetivo, es decir de ese espacio físico y de movilidad así cómo lo que las personas logran realizar con dichas condiciones y desde lo subjetivo, que es aquel espacio socialmente constituido y entendido únicamente desde la subjetividad de las personas que residen en la ciudad con una integración colectiva.

Con esto, en el presente capítulo se busca entender e interpretar por medio de entrevistas semi estructuradas la mirada subjetiva a través de los relatos de las personas entrevistadas, para poder, a partir de aspectos teóricos y los elementos objetivos relacionados al bienestar y de carácter geográfico-territorial captar cómo afecta en sus cotidianidades la forma de establecer contacto con la ciudad, desenvolverse y moverse, en su calidad de vida urbana (CVU).

La ciudad se construye como un espacio físico desde la dimensión social, la ciudad es el sitio de encuentro y de intercambio para el desarrollo de las actividades humanas. Las condiciones que ofrece la ciudad deben ser en busca de “dar satisfacción a las necesidades del hombre, permitiendo el desarrollo de las capacidades humanas, mediante el acceso directo a la innovación, el conocimiento y la diversidad y, por tanto, el acceso inmediato a los "otros", a lo diferente” (Alguacil, 2000). Al centrar el estudio en la experiencia y la subjetividad de las personas y su vivencia, así como su acceso diferenciado se puede determinar su satisfacción, percepción e imaginario de la ciudad.

En total se realizaron 22 entrevistas semiestructuradas en los cuatro distritos de análisis, respectivamente 11 de hombres y 11 mujeres.

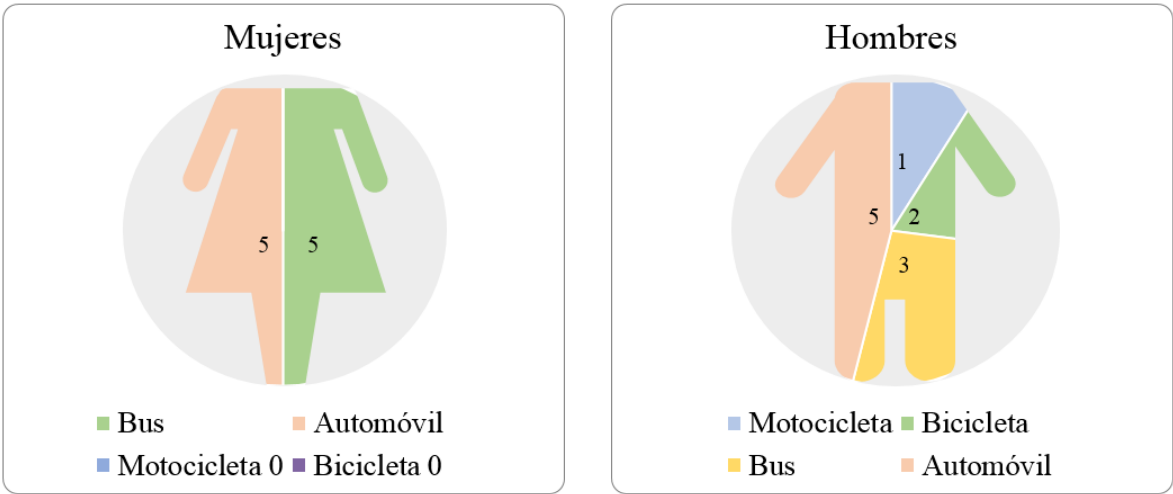
3.1. Movilidad y calidad de vida urbana

Las dinámicas de movilidad urbana diarias presentes en una ciudad son multidimensionales y vividas de forma distinta por las personas. En el caso de la presente investigación se estudian las dinámicas diarias de movilidad urbana de personas que residen en el cantón de San José, que se encontraban laborando y que el motivo principal del viaje era el desplazamiento al trabajo, además, su rutina diaria antes y post trabajo. Esto porque el

estudio tiene como objetivo, rescatar la dimensión subjetiva de variables cuantitativas y objetivas, que se miden tradicionalmente en la encuesta de origen y destino.

Los datos introductorios de las entrevistas realizadas reflejan diferencias en cuanto al uso de determinados medios de transporte, así como distancias recorridas y la duración del viaje. Se muestra una tendencia de que los hombres utilizan mayor diversidad de medios de transporte que las mujeres. Esta tendencia puede deberse a varios factores, uno de ellos es que las mujeres utilizan con poca frecuencia la bicicleta y motocicleta por la poca flexibilidad que esta le brinda para sus viajes en compañía de niños o personas con movilidad reducida, esto está estrechamente relacionado con los roles de género presentes en la sociedad actual, debido a que las mujeres además de laborar se encargan de labores de cuidado de hijos, adultos mayores y otros.

Figura 39 *Uso de medios de transporte según género*



Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas.

Dichas diferencias de género encontradas en las entrevistas se constatan a su vez en el (PIMUS, 2017), donde los datos reflejaron que las mujeres utilizan el transporte público

en su movilidad diaria (autobús) y la caminata como una de las formas principales de desplazamiento. A pesar de esto la caminata no se considera un medio de movilizarse seguro para las mujeres, ya que la totalidad de mujeres entrevistadas relaciona dicha actividad con peligro, situaciones delictivas, acoso callejero y otras problemáticas sociales. Inclusive algunas mujeres aludieron que cuando caminaban lo hacían acompañadas debido al temor a sufrir un acto delictivo o de violencia.

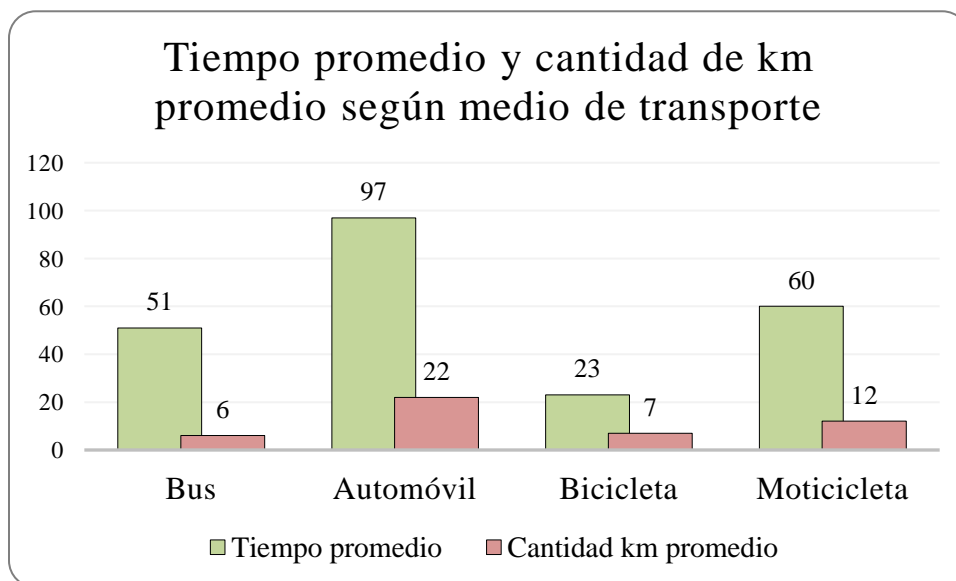
Así mismo otro factor que puede explicar porque las mujeres se movilizan en el transporte público y el automóvil es la seguridad del medio de transporte, que se convierte en una barrera de acceso para las mujeres, ya que las escasas garantías de una movilidad segura a través los medios de transporte como la bicicleta y motocicleta “pueden provocar una percepción de inseguridad, resistencias y temores a la hora de elegir otra forma de transporte alternativa al automóvil” (FES/ILDIS, 2018, p.11).

El tiempo de viaje es una variable fundamental de análisis, según Jans (2017) “una de las dimensiones de la movilidad que tiene impacto en la calidad de vida corresponde a los tiempos de viaje, al igual que la accesibilidad a los paraderos de transporte público”. La cantidad de tiempo de viaje de ida y regreso promedio de todas las personas entrevistadas fue de 70 minutos y la distancia promedio son 14 kilómetros. Esta referencia de las personas entrevistadas coincide con datos cuantitativos sobre San José, donde la velocidad promedio en horas pico es de 15 km/hora, esto indica un nivel de congestión crítico, según el BID, un número inferior a 15 km/hora es considerado crítico. (García y Fishel, 2018, p. 39).

En el siguiente gráfico se muestra como existen diferencias en torno al tiempo de viaje y la cantidad de kilómetros recorridos según el medio de transporte utilizado. Los datos

que se muestran son los promedios de cada variable, siendo el automóvil el medio de transporte que implica mayor tiempo de viaje y mayor distancia recorrida, el tiempo promedio de viaje es de 97 minutos y 22 kilómetros recorridos. En el autobús el tiempo de viaje promedio es de 51 minutos y 6 kilómetros recorridos, en cuanto a la bicicleta un tiempo de viaje promedio de 60 minutos y distancia de 12 kilómetros y la motocicleta con 23 minutos y 7 kilómetros.

Figura 40 *Tiempo y kilómetros promedio según medio de transporte*



Fuente: Elaboración propia con datos de las personas entrevistadas.

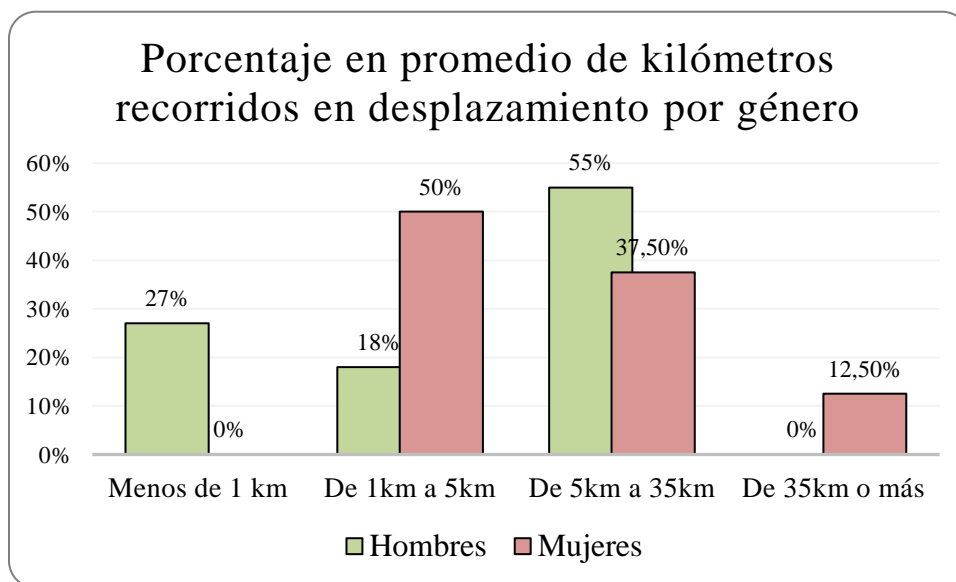
El tiempo de viaje incide en las dinámicas diarias, ya que es un factor que se considera a la hora de elegir un determinado medio de transporte, así como los horarios rutinarios por persona tanto en el viaje de ida como el de regreso. Este tiempo, aunque varía de un medio de transporte a otro, determina el tiempo que tienen las personas para realizar otro tipo de actividades como quehaceres, diligencias, trámites, compras en el supermercado, actividades

educativas, recreativas, ejercicio y otros. Además de actividades recreativas, ocio, y tiempo en familia, todas actividades directamente relacionadas con la calidad de vida.

Este tiempo de traslado debe sumarse a la jornada laboral diaria, ya que a mayores jornadas laborales y mayores tiempos de viaje, es menor el tiempo para realizar las actividades antes descritas. Este tiempo de traslado no es remunerado ni reconocido en la legislación laboral actual, ya que no es considerado por los empleadores como un tiempo laborado, sin embargo, representa forma parte del tiempo invertido en la jornada laboral, para la persona trabajadora, en el sentido que desde el momento que la persona sale de su casa para ir al trabajo, ya está dedicada así jornada de trabajo, y no a otras actividades personales. Además de que esta movilidad le significa costos económicos y de impacto en la calidad de vida para las personas entrevistadas,

Sobre la cantidad de kilómetros recorridos en los desplazamientos según género, también se presentaron diferencias, los viajes con distancias menores a 1 km representaron un 27% de los viajes de los hombres, en cuanto a los viajes de distancias de 1km a 5 km, un 50% de las mujeres recorren esta distancia a diferencia de un 18% de los hombres. En cuanto a viajes de 5km a 35km representa el rango con mayores porcentajes de desplazamiento, en este caso un 55% de los hombres y un 37,5% de las mujeres se desplazan esta distancia. Sobre los viajes de más de 35 kilómetros, un 12,5% de las mujeres se trasladaba a esta distancia. Los datos también se evidencian en el informe PIMUS donde se indica que las mujeres generan más viajes que los hombres respectivamente 1.207 mil viajes (51,4%) y 1.140 mil viajes (48,6%). Otro dato corresponde que las mujeres recorren en promedio entre un 11%-16% más de kilómetros que los hombres para cumplir con sus labores diarias.

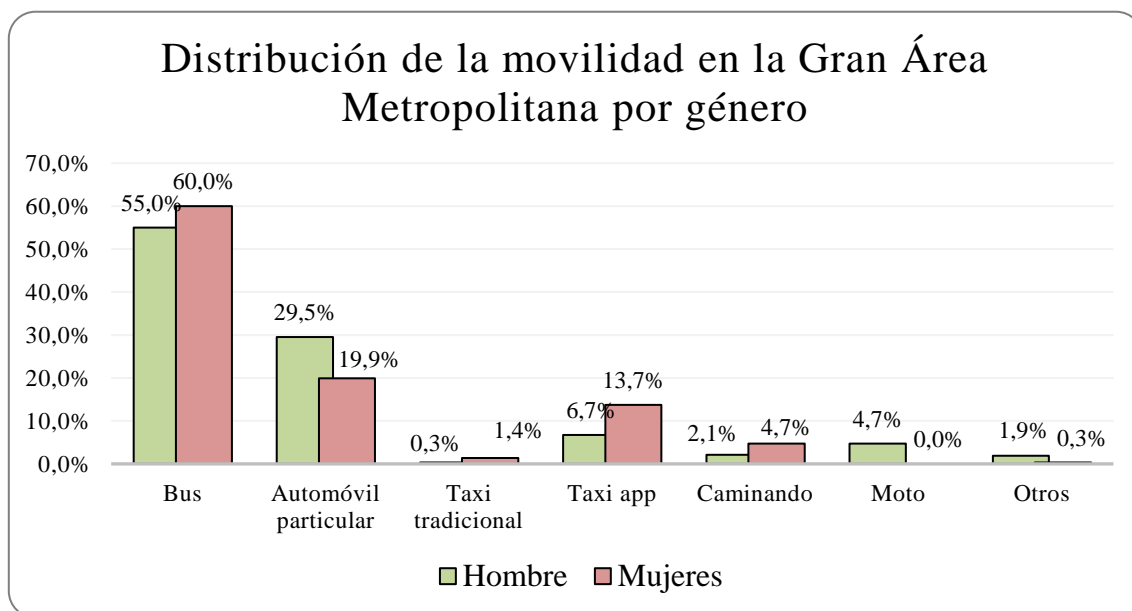
Figura 41 Promedio de kilómetros recorridos por género



Fuente: Elaboración propia con datos de las personas entrevistadas.

Existen diferencias en los medios de transporte que utilizan las personas, debido a motivaciones personales y condiciones sociales tales como comodidad, seguridad, tiempo, practicidad y costo. Cabe destacar que en algunos casos las personas se movilizan de forma intermodal, es decir, no hay un único medio de transporte de uso, si no varios medios de transporte. Como se mencionó anteriormente existen diferentes dinámicas de movilidad según el género, sin embargo, existen datos que representan categorías similares tanto para los hombres como las mujeres, por ejemplo, el bus como medio de transporte principal, seguidamente el automóvil particular, el taxi app en tercer lugar, caminando en quinto lugar, la moto en sexto lugar, otras formas de moverse en séptimo lugar y el taxi tradicional en último lugar.

Figura 42 Movilidad por medio de transporte según género en la GAM



Fuente: Análisis de Género del sector Transporte en Costa Rica, 2018.

Estos medios de transporte fueron caracterizados por las personas entrevistadas usuarias de estos medios, a continuación, se muestra un diagrama, con las principales características que motivan a utilizar (o no) determinado medio de transporte. En donde se presentan motivos positivos y negativos mezclados.

Figura 43 Caracterización de Medios de Transporte



Fuente: Elaboración propia con la totalidad de entrevistas realizadas en los cuatro distritos centrales de San José.

La primera categoría es la de transporte público, teniendo como medio de transporte principal el autobús, este es el principal utilizado por las personas, ninguna se movilizaba a través del tren interurbano y el taxi no era una forma regular de movilizarse, solo bajo estrictos casos de emergencia. La característica más frecuente es que este medio de transporte es accesible en términos económicos, es decir, representa una opción económica versus otras formas de movilizarse, además de existir gran cantidad de rutas, frecuencia en los horarios y

paradas cerca de los cuatro distritos. El siguiente relato ejemplifica la alta frecuencia de buses y la valoración positiva del servicio de buses.

“El de Guadalupe sale a cada ratito, uno llega y se monta y tal vez podrán haber 5 personas montadas que arranca y se va porque atrás tiene 5 buses. El servicio de Guadalupe es muy pero muy bueno, eso si tienen esos buses”

Como se mencionó en el capítulo II, en el centro de San José existen una gran cantidad de buses y terminales, como Koepff (2015) lo expone, este sistema de movilización colectiva fue construido en los años sesenta con la función de brindar a las comunidades la posibilidad de movilizarse hacia San José y a las principales cabeceras de cada provincia, sin embargo este sistema de transportes debe ser repensado, ya que en la actualidad “la red de transporte público, por su parte, mantiene la idea anacrónica de conectar a cada pueblo o comunidad con el centro de San José” (p. 4). El Área Metropolitana ha crecido y se ha transformado de tal manera que, ya el centro de San José no es el destino final de todas las personas que se desplazan. Sin embargo, las personas entrevistadas que son usuarias de este medio de transporte califican positivamente la variedad de rutas a escoger en caso de dirigirse a un destino determinado.

Dentro de los aspectos negativos que señalan las personas entrevistadas es que este medio de transporte es lento en algunos casos, principalmente en franjas de horario donde hay congestionamiento vial en la ciudad. Además, se suma el tiempo de espera del autobús, así como las paradas constantes en diferentes trayectos y las distancias que hay que caminar entre una terminal o parada y otra. La mayoría de viajes representaban distancias cortas y periodos de duración de medianos a extensos.

Además de las distancias, se debe destacar que el tiempo de desplazamiento de ida y regreso en algunos casos implica el transbordo de buses, es decir, las personas deben abordar dos o hasta tres buses para llegar a su destino. El tiempo de desplazamiento que indicaron las personas no toma en cuenta el tiempo de transbordo y por ende traslados que deben realizar y además no se toma en cuenta el tiempo de preparación para salir de la casa y los minutos que les toma llegar a su primera parada.

Dentro de los aspectos de mejora que señalan las personas entrevistadas y que podrían ser incentivos para mayor uso de los autobuses se encuentra: que exista una mayor claridad de los horarios y la utilización de herramientas digitales para brindar un mejor servicio, así mismo se debe mejorar el estado de las paradas y aceras, principalmente en aspectos de iluminación, techo y accesibilidad para las personas en condición de discapacidad.

Existen varias personas que utilizan regularmente plataformas aún no reguladas en el país como *Didi*, *Uber* y otros, para movilizarse diariamente, dentro de las mayores ventajas que encuentran es que hay suficiente oferta de servicios, existe la facilidad de ser recogidos en casa, además de representar una opción más económica que el taxi. Además, este medio de transporte se utilizaba para realizar recorridos cortos, y en donde necesitaban desplazarse rápidamente; cabe resaltar que esta necesidad surge debido a que aún las condiciones de infraestructura no son las óptimas y, además, grandes retos en ofrecer una variedad de servicios de transporte público de calidad. Esta eficiencia de los vehículos y plataformas virtuales de transporte en estos viajes cortos, debe ser un llamado a la búsqueda de la generación de infraestructura urbana, para diversificar y que otros medios no motorizados o inclusive caminar resulten igualmente competitivos, esto para evitar barreras económicas o de alfabetización digital.

“Lo que hacía era pedir un Uber, me desplazaba en Uber, un viaje corto hasta el centro de San José más o menos por, muy cerca de Avenida Central, muy cerca del Gran Hotel CR aproximadamente. Ahí esperaba la buseta de la empresa.”

No se puede dejar de lado hacer la observación de que existe una legitimación desde la subjetividad del uso de estas plataformas por parte de las personas entrevistadas, esto a pesar de que las mismas no cuentan con un marco legal para su funcionamiento. Es así como se puede evidenciar de nuevo la ineludible dimensión subjetiva de la calidad de vida urbana (CVU), en donde las personas deciden en su cotidianidad qué es lo mejor para su bienestar propio en la inmediatez a partir de los recursos que se tienen disponibles, en este caso tecnológicos, económicos, educativos y del uso de su tiempo. En cuanto a datos sobre género, existe también una diferencia en cuanto al uso de este medio, según el PIMUS (2017), un 13.7% de las mujeres utilizan taxi de aplicación (tipo Uber) para ir al trabajo o estudio frente a un 6.7% de los hombres.

En cuanto a la segunda categoría, corresponde al uso de vehículo particular (automóvil), según las personas entrevistadas este medio de transporte representa una opción más rápida según, aunado, podían elegir rutas y así de alguna forma evitar vías congestionadas, sin embargo, el uso de este medio de transporte no exime a las personas del congestionamiento diario. Sobre el uso de este medio según el género los datos del PIMUS (2017) reflejan que el automóvil representa solo el 19.9% de los viajes de las mujeres a diferencia de 29,5% para los hombres. Esto es de suma importancia, ya que este medio de transporte es considerado uno de los más seguros y eficientes en términos de movilidad.

Otra característica antes mencionada es que, en ocasiones, las personas que conducen sufren estrés debido a la cantidad de tiempo de conducción, las distancias recorridas y las

condiciones diarias de congestión, como por ejemplo el temor a una colisión. Las distancias recorridas a través de este medio de transporte son las más extensas en comparación con otros medios de transporte.

Un aspecto importante es que la mayoría de personas entrevistadas que utilizaban el autobús como medio de transporte principal, indicaron que, si pudieran cambiar de medio de transporte, usarían el vehículo particular, sin embargo, el alto costo de adquisición, así como el mantenimiento hace que este medio de transporte no sea accesible para todas las personas en la ciudad.

El uso del vehículo particular no garantiza una movilidad eficiente, fluida o sin congestión; la ventaja de este medio de transporte sobre otros es que las personas tienen más libertad para poder evitar ciertos tramos con mayor congestión o tomar rutas alternas, a diferencia del transporte público.

“En hora pico y hay presas por todo lado, incluso lo que uno hace con el vehículo, es bordeando los distritos hasta poder llegar a la Uruca porque la Uruca está en el otro extremo, y en el caso de que sea el bus, tomo dos buses, pero tengo que caminar un km entre una parada y otra para poder llegar”

El tiempo resultó ser el factor más significativo para decidir utilizar el vehículo privado como medio de transporte, y aunque los tiempos de transporte fueron distintos entre las personas, la percepción positiva se basa en que el ahorro de desplazamiento podría invertirse en actividades deportivas, recreativas, de estudios y familiares.

Una forma de utilizar vehículo privado también es bajo la modalidad *carpooling*,¹³ en donde la experiencia viaje era diferenciadora, según Jirón e Iturra, (2011), “el tiempo que se utiliza en desplazarse no es tiempo perdido, ya que diversas situaciones ocurren en los momentos móviles y en los espacios en que las personas se mueven, muchas veces otorgan significado y sentido de apropiación para los viajeros” (p. 47). En el caso de la experiencia de viaje bajo esta modalidad, las personas tienen una comunicación e interacción social,

“El viaje es más pesado, porque hay mucha presa, pero se hace más ameno porque diay venimos hablando más del tema del día, cosillas que pasaron y así”.

La tercera categoría corresponde al uso de la bicicleta como medio de transporte, del total de personas entrevistadas, únicamente tres personas utilizan este medio de transporte como el principal. Las principales razones de uso corresponden al ámbito de la salud, y la noción de bienestar físico, las personas que utilizan este medio asocian sentirse mejor de ánimo, así como poder movilizarse y realizar actividad física a la misma vez.

“Al desplazarse en bicicleta tengo muchas ventajas sobre cualquier vehículo de cuatro llantas que, digamos que se tiene que pegar las filas. Entonces uno va más libremente.”

Es decir, la persona utiliza este medio de transporte porque su percepción individual de uso es satisfactoria, ya que se ahorra tiempo porque no hay que hacer “filas” en el tráfico y alude también directamente a una sensación de libertad, concepto fundamental respecto a

¹³ El vehículo compartido —también conocido por los términos en inglés carpool o carpooling— es la práctica que consiste en compartir un automóvil con otras personas tanto para viajes periódicos como para trayectos puntuales

la teoría de la funciones y capacidades de Amartya Sen, que ya fue profundizada en el marco teórico de la presente investigación. Otra característica positiva es que pueden elegir las rutas, y en cuanto a congestión vial no tienen problemas. Según los datos del PIMUS (2017), en San José el 15,6% de hombres y el 6,0% de las mujeres utilizan la bicicleta como medio de transporte, como se mencionó anteriormente hay barreras de seguridad que impiden que este medio de transporte sea accesible para todas las personas.

En cuanto a lo negativo, es que hay inseguridad vial, irrespeto a las personas que utilizan este medio de transporte y temor a atropello, además de que la infraestructura vial específicamente ciclovías la red vial no es tan extensa. Las distancias de recorrido en este medio de transporte son cortas y los tiempos de viaje también.

En la cuarta categoría se encuentra la caminata. Esta no representa una opción principal para movilizarse, sin embargo, si es un modo que se mezcla con otros medios, principalmente el autobús. En este caso la caminata representa bienestar físico para las personas, pero posee características que pueden influenciar negativamente en la experiencia tales como baja infraestructura vial, temor a ser asaltado, atropellado y en la noche no es una opción viable debido a la inseguridad.

Además, las personas comentan que, en las calles y avenidas, convergen muchos actores, como vehículos, motos, bicicletas, vendedores en la calle, lo que dificulta la caminata. Cabe destacar que las distancias son relativamente cortas en la caminata, pero este medio representa una opción no confiable, cómoda o segura, lo que provoca uso de otros medios de transporte. Esta forma de movilizarse al igual que la bicicleta, tiene impactos positivos en la salud física y mental de las personas, por ende, repercuten en su calidad de vida, “la caminata, está comprobado que la promoción de estos modos trae consigo beneficios

tanto a las ciudades (menor congestión vehicular), como a sus habitantes (mejores condiciones de salud)” (Vicuña y otros, 2019)

Dos aspectos diferenciadores destacaron en cuanto a los desplazamientos que se realizaban diurnos (ida hacia el trabajo) y nocturnos (regreso del trabajo), y es que la percepción acerca de la cantidad de congestionamiento vial es diferente dependiendo la hora del día, en el caso del horario diurno, las percepciones son de menor congestionamiento vial y en el horario nocturno se relata que el congestionamiento es mayor en algunos casos, por ejemplo hay personas que salían de trabajar tarde y no se tenían que trasladar en horas de congestión, además evitaban circular a de regreso a ciertas horas de la noche, incluso cambiando sus horarios laborales para salir antes o después de las tradicionales horas pico.

“Como es tan temprano, no hay presas, a las 5:30am presas no hay. Para el trabajo mucho menos, está a 600 metros, entonces si se me facilita todo, es muy temprano”.

Sobre la condición de las paradas, aceras y calles a nivel general, las personas consideran que las aceras son pequeñas, en cuanto a las paradas la perspectiva es que son sitios inseguros, con baja iluminación en horas nocturnas y lugares altamente congestionados, no solo por personas, si no por vehículos y otros medios de transporte que convergen en la vía.

Concluyendo, el uso de cada medio de transporte representa características positivas y/o negativas según las personas, el aspecto mayormente diferenciador son los tiempos de viaje y la seguridad según el medio de transporte, se puede determinar que las personas que se trasladan en autobús invierten un tiempo considerable en moverse, sin embargo, no se contempla el tiempo de viaje entre paradas, el tiempo de caminata ni la espera por el autobús.

En cuanto a las que utilizan vehículo, experimentan mayor tiempo de movilización a nivel general y recorren distancias más extensas. Cada caso es particular y no todas las personas que utilizan determinado medio de transporte necesariamente duran más o menos, eso depende de cada situación diaria.

Asimismo, el medio de transporte que privilegia la ciudad actual es el vehículo, el cual no es accesible en términos económicos para todas las personas. Las personas con mayor capacidad económica pueden acceder a este medio de transporte, con el objetivo de mayor confort, seguridad y ahorro de tiempo para desarrollar otras actividades fuera de su rutina laboral (estudios, esparcimiento, actividades lúdicas y actividad física).

Sobre el transporte público, aunque representa una opción factible en términos espaciales y económicos, debe mejorarse el servicio principalmente en cuanto a información de acceso público, limpieza de vías, iluminación, y calidad del mismo. El aspirar a un transporte público eficiente, limpio, sostenible, es imperativo para mejorar la calidad de vida de las personas. Ya que este medio permite movilizar mayor cantidad de personas que los vehículos personales.

Los modos de movilidad sostenible como la bicicleta o caminata no representan opciones seguras en el contexto de esta ciudad, no se incentiva su uso, la infraestructura vial es escasa, y además hay aspectos geográficos (largas distancias y relieves irregulares) que impiden la accesibilidad a esta movilidad para algunas personas.

Las opciones de transporte anteriormente mencionadas tienen diferentes impactos respecto a la calidad de vida urbana, tales como el impacto económico de los traslados, así

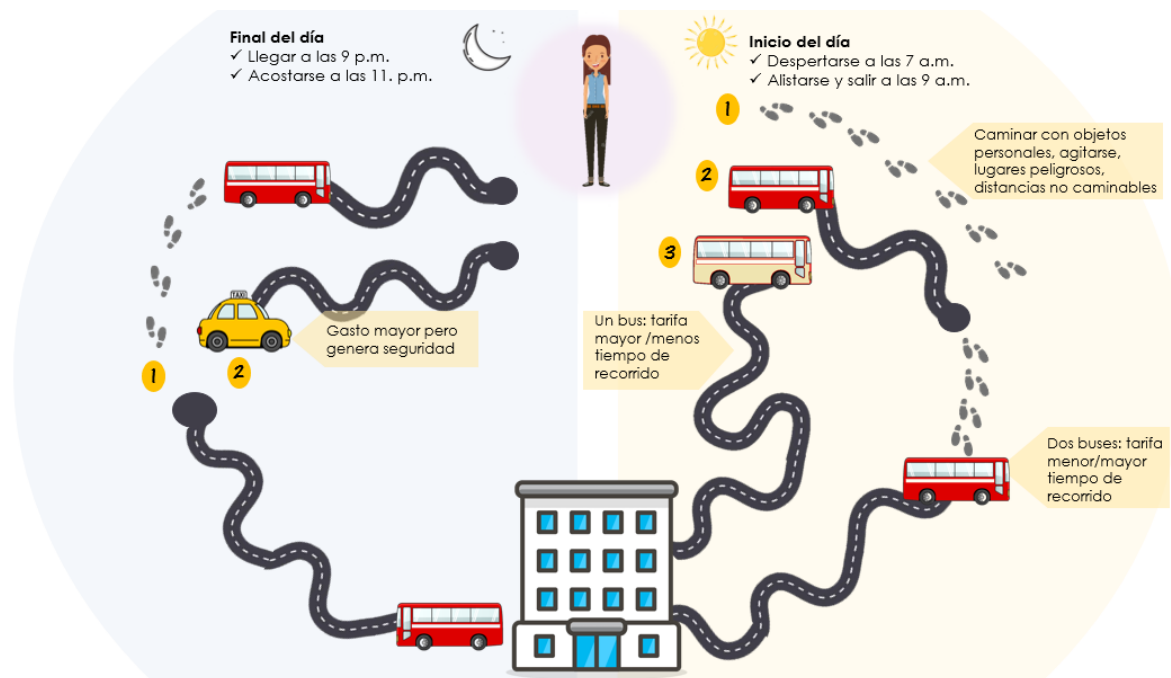
como el tiempo invertido en los traslados y recorrido que podría ser utilizado para otras actividades de ocio, cuidado y vida familiar.

3.1.1. Análisis de casos de la experiencia y vivencia del viaje en un día promedio

En las páginas anteriores, a partir de las entrevistas a profundidad, se mostró cómo los tipos de movibilidades son variados y su vivencia depende de las elecciones de las personas según sus condiciones y posibilidades físicas, sociales, espaciales y económicas, además, de las variaciones según la edad y género. Para ejemplificar esto desde una mirada más cercana, descriptiva y profunda, se exponen a continuación cuatro casos de cada uno de los distritos de estudio.

Merced

Figura 44 *Relato María, distrito Merced*



Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas.

María tiene 25 años, reside en Barrio Iglesias Flores y tiene toda su vida viviendo en este barrio. Actualmente vive con su madre, abuelos, una tía, un tío y su prima. Es estudiante y dejó de trabajar por la pandemia ocasionada por la COVID-19. Trabajaba en un restaurante del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en el cantón de Alajuela. Cada mañana se levantaba a las 07:00 am para desplazarse al trabajo, desayunaba, realizaba sus actividades matutinas, se destinaba a salir de su casa a las 08:00 am aproximadamente, para tomar bus a las 09:00 am en punto y llegar a su destino Alajuela a las 10:00 am, hora en la que entraba a trabajar.

Ella tenía dos opciones a través del autobús para desplazarse a su trabajo, una era un bus directo que implicaba ahorrarse más tiempo sin embargo un costo económico más alto en pasajes y la otra era tomar dos buses distintos, durar más tiempo y ahorrar dinero en pasajes. La diferencia entre estas dos opciones no solamente era económica, sino también de tiempo y recorridos. Entre la primera y la segunda opción podrían existir de 20 a 30 minutos de diferencia, y aunque el recorrido de la primera opción era más rápido, el recorrido era más extenso y el viaje lo percibía como “más largo porque el autobús no toma una ruta directa, sino que hace diferentes rutas”.

De regreso, María, salía a las 07:30 pm del trabajo y llegaba a su casa a las 09:00 pm, de igual forma ella decidía si utilizar las dos opciones de autobús o el taxi ocasionalmente debido a que era de noche.

Lo anterior es un breve resumen de la dinámica de movilidad diaria de María, como se indicaba anteriormente, la experiencia de viaje de cada persona es distinta y en el caso de esta persona su dinámica de movilidad se ve directamente afectada por una accesibilidad diferenciada a distintos medios de transporte.

María se enfrentaba a diversos desafíos en su movilidad cotidiana. Primero existe uno físico-espacial, ya que la caminata es un desafío para ella, debido a que generalmente carga objetos personales, prefiere usar zapatos cómodos o tipo tenis, asimismo, hizo referencia a aceras pequeñas y con bastantes personas que hacían más complicada la espera del bus. Otro desafío es el temporal (entiéndase transitar por horas diurnas vs. horas nocturnas), ya que sus decisiones de movilidad se veían afectadas por esto, principalmente en horas de la noche donde dependiendo del día ella utilizaba el bus de una sola ruta o el taxi para evitar sufrir algún percance.

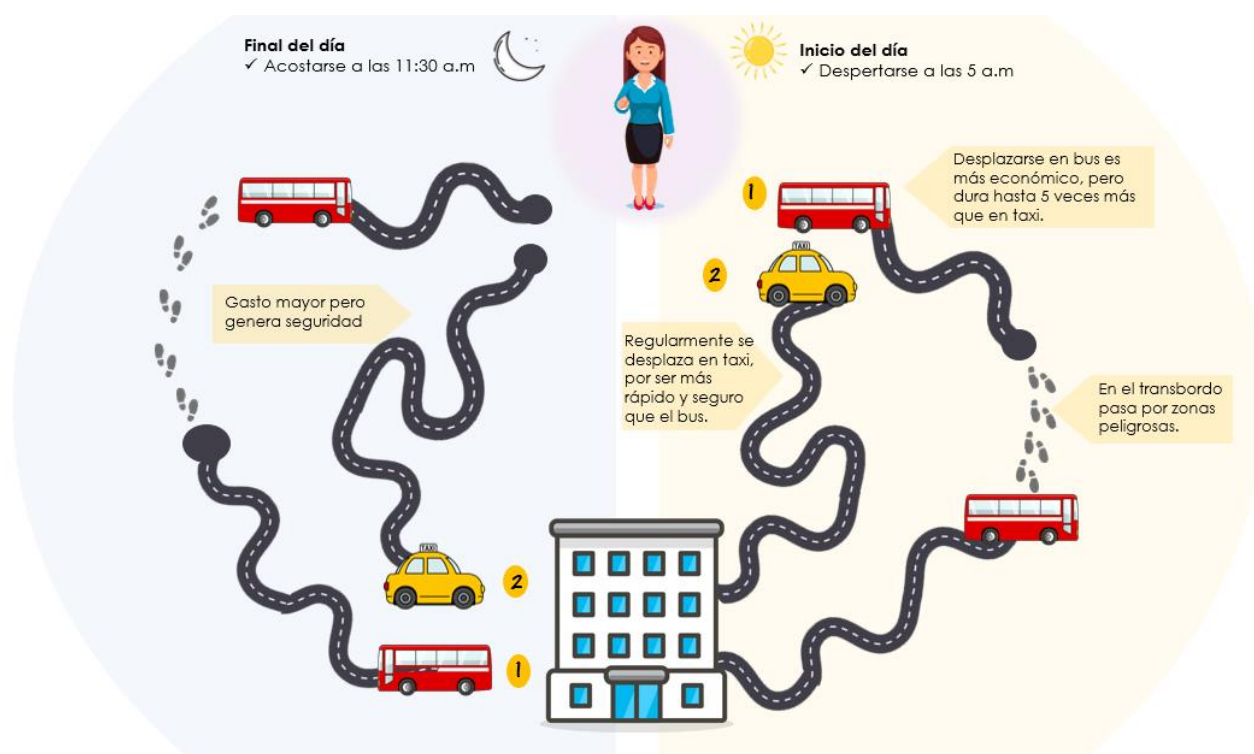
Aunque en el relato anterior no se indicó, María en algunas ocasiones debía asistir a la Universidad y al trabajo durante mismo día, lo que implicaba tener que cambiar su horario laboral, entrando a trabajar a las 05:00 am y saliendo a las 02:00 pm, se trasladaba hacia su casa, comía algo, se iba para la universidad para recibir lecciones en la noche y volvía a su casa a descansar. Describe dicha dinámica como “agotadora”, debido a que tenía que desplazarse durante todo el día y su jornada iniciaba muy temprano y terminaba muy tarde.

Sumado a los desafíos mencionados se encuentra el socioeconómico, ya que sus ingresos que no le permitían acceder a un vehículo privado mediante el cual ella considera que su viaje sería más rápido; entendiéndolo sobre el supuesto que el vehículo es el modo de transporte privilegiado en la ciudad de San José; se puede destacar que la ciudad no ofrece medios de transporte público que agilicen sus desplazamientos. Respecto a la diferencia de los costos entre tomar un autobús o dos autobuses, se parte del hecho que para que logre acceder a un transporte público de mayor rapidez el costo incrementa considerablemente, pero de no hacerlo existe una mayor inversión de tiempo y desgaste físico por tener que desplazarse de un punto a otro.

Este relato y vivencia desde el análisis etnográfico muestra un caso de cómo el sistema de transportes público actual y su gestión desincentivan su propio uso, puesto que la persona usuaria no estaba plena respecto a su uso, ni de los espacios públicos o equipamiento urbano en los traslados de un autobús a otro y, por último, tampoco hay satisfacción respecto a las rutas de autobuses.

Hospital

Figura 45 Relato Carmen, distrito Hospital



Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas.

Doña Carmen es una mujer en el rango de edad de los 36 a 49 y reside en el Barrio Corazón de Jesús en el distrito Hospital, vive ahí desde hace 25 años con su familia (compuesta por su esposo e hijo). A lo largo de su vida se ha desempeñado en diversos puestos, en los últimos años ha sido como empleada doméstica, niñera y en las labores de su

hogar. Durante su relato nos comentó su experiencia cuando debía desplazarse por su trabajo como empleada doméstica y también su rol actualmente que trabaja desde la casa como niñera.

Comenta que siempre se ha levantado entre 5am a 5:20am debido al horario laboral que tenía anteriormente, además, porque debe dejar listos los desayunos y almuerzos de sus hijos. Ante esto, su trabajo empieza desde esta hora, aunque estas labores domésticas no sean remuneradas. En su trabajo anterior como empleada doméstica debía desplazarse a la zona de San Sebastián, comenta que en estos casos utilizaba dos tipos de transporte: público (bus) y privado (uber, taxi o persona conocida); nunca utilizó el tren debido que las rutas no pasan por su destino, tampoco la bicicleta, ni caminar debido a la inseguridad de la zona.

Con respecto sus dos principales medios, utilizaba con mucha mayor frecuencia el transporte privado, ya que por facilidad, comodidad, costo y tiempo era una mejor inversión. Hizo la “prueba” de utilizar autobús, sin embargo, debido a los trasbordos (de su casa a San José centro y de San José centro a San Sebastián), la duración a modo comparativo (7 minutos en transporte privado a 30 minutos autobús e incluso más), seguridad debido a que según menciona hay zonas peligrosas, la comodidad y el costo (hizo un acuerdo entre sus jefes y pagaban mitad-mitad) era prácticamente el mismo.

Un aspecto muy importante de mencionar es que ante la consulta de que si pudiera usar un transporte predilecto, menciona que habría deseado el autobús por una cuestión económica. El total del costo en transporte privado eran de cuatro mil colones (dos mil ella y dos mil sus jefes), por lo tanto, preferiría una opción más cómoda a nivel económico. Señala que en ocasiones camina del taller de Barrio Cuba a Barrio Corazón de Jesús para poder ahorrarse mil colones, y con esto *“que le quedara un poquito más a la semana”*.

Dentro de los aspectos positivos, se destaca que no había presas, por lo tanto, no tenía atrasos en su llegada a la casa. Con respecto a su rutina post-trabajo, menciona que cuando llega usualmente lo que hace es ver tele, revisar Facebook, algunas tareas del hogar pero que se acuesta alrededor de las 11:30pm -12:00am debido a que su esposo trabaja de noche. Con respecto a su tiempo de descanso, considera que no descansa lo suficiente por las noches debido a la hora que se acuesta y se levanta, sin embargo, durante la mañana después de que las personas se van al trabajo o en las tardes después de su trabajo puede descansar un poco.

De la entrevista, destacan algunos puntos importantes; los desafíos que enfrenta doña Carmen, tales como la parte económica, en donde debía utilizar transportes más costosos porque le garantizaban menos tiempo de desplazamiento, mayor seguridad, comodidad y practicidad. Sin embargo, el estrés asociado a lo económico y las estrategias para tratar de ahorrarse algo del costo de ese viaje deben verse y dimensionarse el impacto negativo que esto genera en la calidad de vida de ella e incluso núcleo familiar.

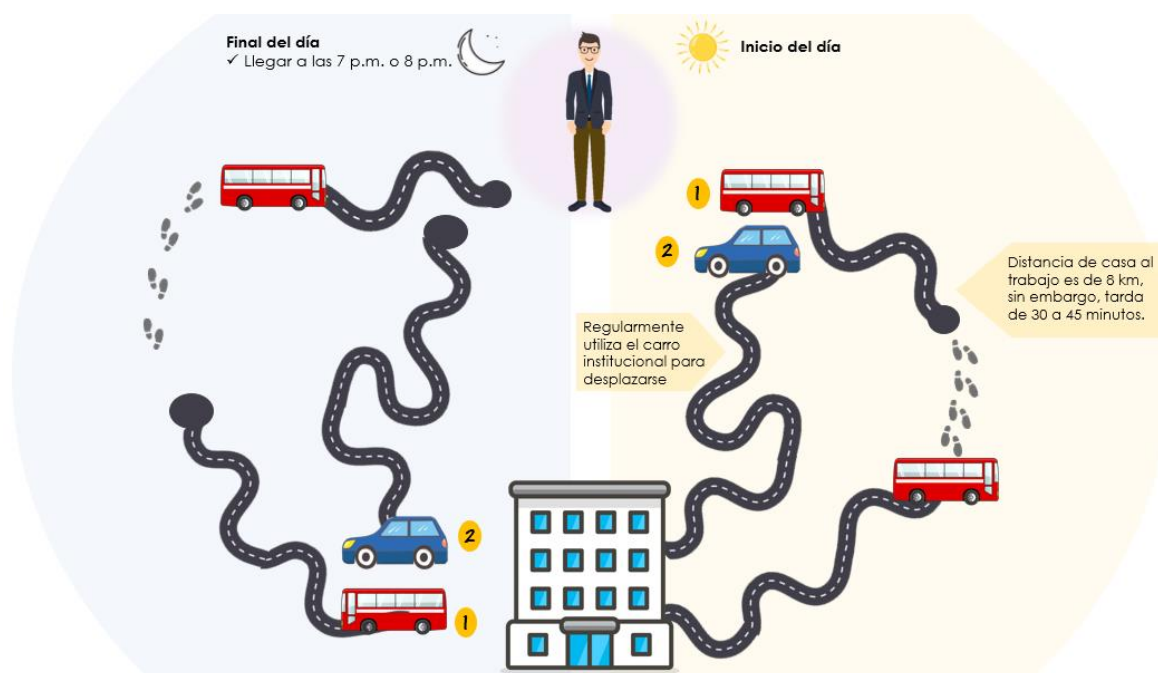
Otro desafío es el de la planificación de las rutas de autobuses, desde una perspectiva geográfica, el distrito de Hospital queda relativamente cerca de San Sebastián, si existiera una integración de diversas rutas se podrían conectar los distritos y el impacto positivo en general sería considerable. Desde lo individual, menor inversión económica y de tiempo, y uno muy importante, sensación de satisfacción con el uso de transporte público; desde lo colectivo, mayor descongestión vial, menor contaminación y garantizar un transporte público eficiente y adaptado a las necesidades de la población.

Por último, el tema de la seguridad ciudadana ha sido una constante, es fundamental que la planificación urbana y las propuestas de movilidad urbana (equipamiento, transporte público, visión de la ciudad) posicionen a la seguridad ciudadana como eje transversal; como

se ha visto anteriormente, la sensación y percepción de inseguridad no es diferente de la realidad objetiva, en donde los cuatro distritos centrales se posicionan como los más inseguros, por lo tanto, el garantizar una ciudad inclusiva también debe considerar este factor externo y buscar estrategias que se integren a las propuestas de movilidad y planificación.

Catedral

Figura 46 *Relato Juan, distrito Catedral*



Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas.

Juan tiene 36 años, lleva toda su vida residiendo en el barrio Lomas del distrito de Catedral, él vive con su familia, es abogado de profesión y funcionario público. Su rutina laboral es extensa, ya que hay días que tiene una jornada laboral de más de 09 horas, él trabaja en la Uruca y aunque en términos de distancia no es lejos hay aproximadamente 8 kilómetros entre su casa y trabajo, sin embargo, la Uruca es uno de los puntos más congestionados de la capital. Las opciones de desplazamiento para ir al trabajo que tiene son diversas, una de ellas

es el uso de un vehículo institucional que le brinda su trabajo junto con un chofer y la segunda opción es desplazarse a través del bus. El medio de transporte de mayor uso es el vehículo con chofer, lo utiliza principalmente porque durante su jornada laboral debe desplazarse para atender reuniones en otros lugares e igual en horario nocturno debe atender estas reuniones. Durante el viaje va atendiendo compromisos laborales o gestionando tareas a través de su celular o dialogando con el chofer. Cuando utilizaba el bus, tenía que tomar dos buses y tenía que caminar un kilómetro entre una parada y otra para poder llegar al lado de la plaza de las garantías sociales hasta el parque de la Merced. Ambos viajes a pesar de ser en diferentes medios de transporte, tardan lo mismo aproximadamente entre 30 y 45 minutos en cada viaje. De regreso depende del día la hora de salida, pero llegaba a su casa aproximadamente a las 07:00 pm y realizaba labores de estudio, hacer cosas del trabajo o descansar.

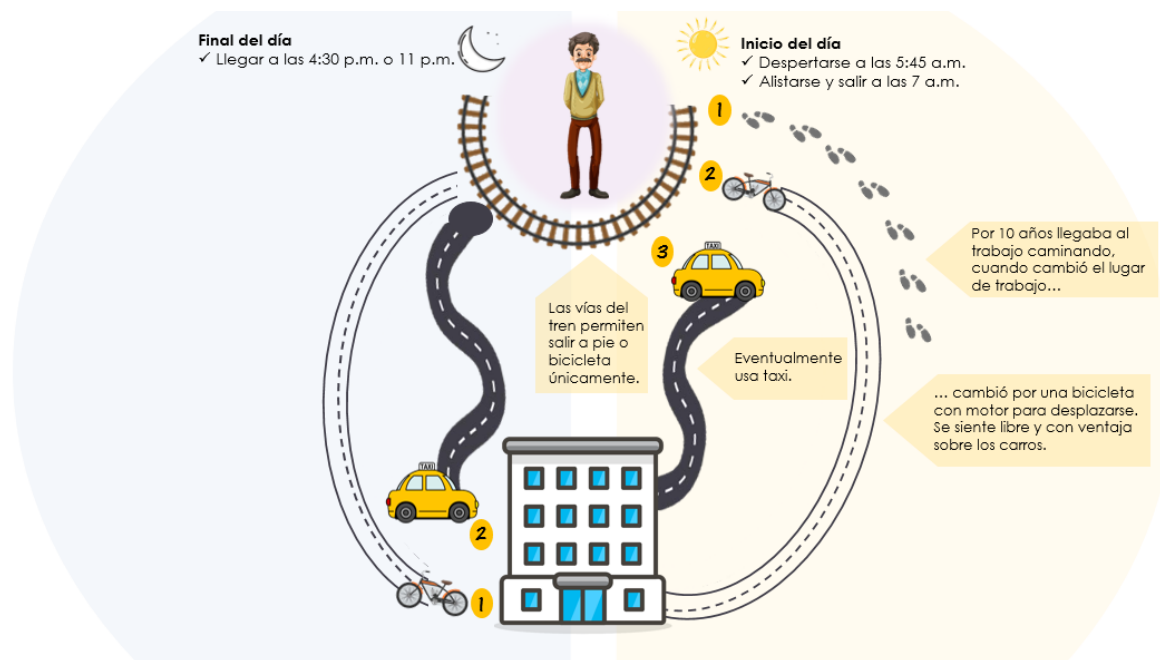
Sobre el anterior breve resumen de la experiencia de viaje, se puede evidenciar que, aunque en la mayoría de viajes se utiliza el vehículo, este medio de transporte no representa una diferencia en tiempo respecto al autobús, la diferencia es que se debe caminar y tomar el bus para hacer el recorrido y dicha práctica puede ser más desafiante por la persona en términos físicos. Además, el tipo de trabajo de la persona hace que durante los viajes tanto de ida y de regreso tenga que atender cosas, por tanto, la persona parece estar sumergida en sus labores la mayor parte del día, esto hace que su experiencia de viaje esté más relacionada con su trabajo que con el viaje en sí mismo.

Sobre los desafíos que esta persona enfrenta en la movilidad, es el congestionamiento diario en el que un recorrido corto puede representar hasta 2 horas diarias de tiempo. Sin embargo, la percepción de la persona acerca de esto no es negativa, aunque si pudiese desplazarse al trabajo mediante otro medio de transporte indica que sería a través de la

bicicleta, dicha movilidad no es de acceso para él ya que, en su trabajo no hay infraestructura para que él pueda por ejemplo bañarse o cambiarse antes de trabajar.

Carmen

Figura 47 Relato José, distrito Carmen



Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas.

José tiene 59 años de edad y al mismo tiempo de residir en el distrito, actualmente reside en “Otoya Norte” con su esposa y cuatro hijos. Él se dedica a ser chófer en un banco estatal y además tiene en casa un emprendimiento de taller de bicicletas pyme que inició puesto que está a solamente tres años de pensionarse. Todos los días debe desplazarse a las oficinas centrales que están en la Uruca, se levanta a las 5:45 am cuando “pasa el tren más pesado” (puesto que su casa queda contiguo a las vías del tren), pero sale de su casa a las 7:00 am ya desayunado.

La forma de transporte que utiliza para ir al trabajo es una bicicleta a motor, comenta que cuando la bicicleta está en mal estado prefiere utilizar un taxi o un servicio de transporte privado (es decir no ve el transporte público tan siquiera como una opción), “...*me desplazo por detrás del INS, en línea recta hacia barrio México, por la botica Solera, de ahí a la antigua ladrillera en la Uruca. Usualmente es la misma ruta ida y vuelta, la más segura del momento*”. Su tiempo de traslado es de aproximadamente 40 minutos para ambos trayectos. Señala además que su experiencia de viaje es “...*Agradable. Al desplazarme en bicicleta tengo muchas ventajas sobre cualquier vehículo de cuatro llantas que, digamos que se tiene que pegar las filas. Entonces uno va más libremente.*”

Llega a su casa entre las 4:40 pm y 5:00 pm, toma café con su esposa y se dedica a atender los clientes o encargos de arreglos para las bicicletas, el taller está ubicado en el corredor de su vivienda, a eso de las 9:00 pm.

El entrevistado no lo menciona, sin embargo, con lo investigado se puede decir que las calles del centro de San José no tienen la infraestructura, señalización o equipamiento necesarias para movilizarse en bicicleta. Esto se convierte en una barrera para muchas personas, la seguridad al transitar es un punto muy importante. Además de esto, se encuentra la dificultad de acceso que presentan, al tener tan cerca las vías del tren, y solo poder ingresar a pie o en bicicleta a su hogar.

El estado y los gobiernos locales deben garantizar y promover las condiciones necesarias a nivel de equipamiento, infraestructura, un mayor acceso a servicios públicos de calidad y que mediante estas acciones haya un mayor involucramiento del sector privado y la ciudadanía como actores claves, activos y también protagónicos de la construcción de una

ciudad basada en principios democráticos de accesibilidad y calidad en condiciones de justicia e igualdad.

La relación de la calidad de vida urbana objetiva y subjetiva con la infraestructura, equipamiento, medios de transportes, servicios sociales y urbanos ha quedado ampliamente demostrada mediante los casos analizados y todos los insumos estadísticos y teóricos presentados, por lo tanto, las acciones impulsadas no son únicamente para subsanar una problemática de movilidad, es para aspirar y garantizar cada vez más que la ciudad ayude e incida positivamente en la calidad de vida de quienes la habitan y recorren.

3.2. Seguridad ciudadana

La movilidad y calidad de vida urbana se han visto altamente impactadas por la percepción y situación de la seguridad ciudadana de los distritos. La toma de decisión con respecto a: medios de transporte, rutas de desplazamiento y horas de traslados, ha sido determinada por múltiples factores y dentro de ellos destaca la inseguridad ciudadana. En las experiencias relatadas, se señala cómo en diversas ocasiones han vivido y presenciado asaltos, acoso callejero y accidentes de tránsito.

La percepción sobre inseguridad ciudadana de las personas entrevistadas es congruente con la realidad estadística que se presenta en los distritos en términos de inseguridad ciudadana. Según un artículo del Observador basado en datos del Organismo de Investigación Judicial,

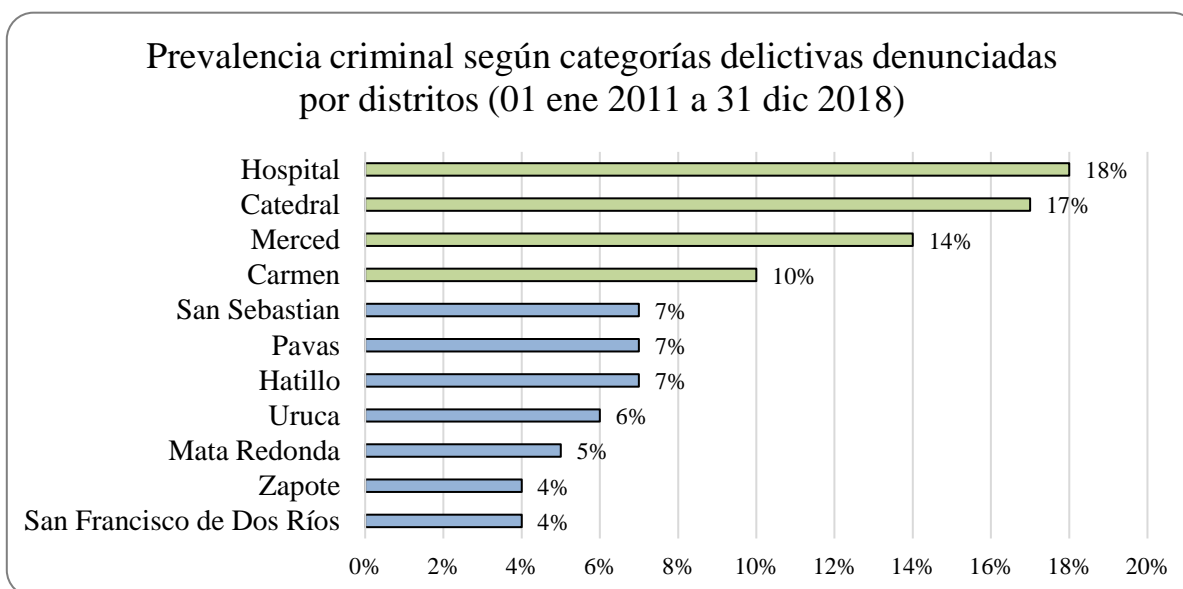
San José es donde más asaltos se denuncian a nivel nacional. El mayor peligro se da en las inmediaciones ubicadas entre avenida 7 y 10, entre calle 14 y 21,

lugares donde convergen los cuatro distritos de más incidencia a nivel nacional Merced, Catedral, Hospital y Carmen. (El Observador, 2019)

Según estadísticas del Organismo de Investigación Judicial, los distritos Hospital, Catedral, Merced y Carmen se ubicaban como los cuatro donde más se presentaron delitos denunciados en las categorías asalto, hurto, robo, tacha de vehículo y robo de vehículo durante los periodos 01/01/2011 al 31/12/2018 en el cantón de San José.

El distrito Hospital representa un 18% del total del cantón, Catedral un 17%, Merced un 14% y Carmen un 10%. En números absolutos, el cantón presenta un total de 47,571 delitos y según distrito, en Hospital se cometieron 8,710 del total, en Catedral 7,851, Merced 6,831 y Carmen 4,677.

Figura 48 Prevalencia criminal según categorías delictivas denunciadas por distritos



Fuente: Elaboración propia con base en datos del Organismo de Investigación Judicial¹⁴.

¹⁴ De: <https://pjenlinea3.poder-judicial.go.cr/estadisticasoij/>

Ante esta realidad, la percepción y sensación de inseguridad es una constante en los relatos, tanto de personas que se trasladan en carro:

“Como que, por ejemplo, uno a veces tiene que ir a Tibás y a Escazú, entonces que no se puede ir por la León XIII, por ejemplo, salir ahí a la ladrillera o venir. En la noche prefiero no pasar, prefiero tomar vías principales y no meterme por barrios que no sé cómo salir.”

Como también de las personas que utilizan otros medios de transportes como autobús, Uber o taxi y que en algunas ocasiones deben esperar en paradas o trasladarse caminando a sus paradas:

“Para que te asalten no tenés que andar a la 1am, te pueden asaltar a las 8am o a las 11am, cualquier día u hora y cualquier parte o momento. A pie la inseguridad va a crecer, es definitivo. Más si se lleva bolso, o vas bien presentado, todo eso va a acrecentar el apetito delictivo.”

Como se mencionaba anteriormente, la inseguridad ciudadana influye y funciona como una de las consideraciones primordiales en la toma de decisión sobre el cómo (medios de transporte), cuándo (horas) y dónde (rutas) desplazarse, en síntesis, afecta el desplazamiento y por ende las dinámicas diarias. Los relatos demuestran diversas acciones que se toman con el objetivo de evadir o minimizar el riesgo delictivo:

“Todo el tiempo yo cambio rutas, es una dinámica que tenemos que hacer, cambiar de rutas para que no te vayan a marcar y también las horas. Cuando me he ido de noche a pie, cambio hasta de ropa, para bajar el apetito de delincuencia.”

Cabe destacar que aun cuando se toman decisiones con este objetivo de minimizar el riesgo, ante la pregunta de si se siente seguro(a) en el medio de transporte que utiliza, de las veintiún personas entrevistadas trece respondieron que sí, seis que no y dos no respondieron. Una de ellas mencionó que, si se siente segura en el medio, pero no en el trayecto, otra de ellas mencionó que su sentir de inseguridad es debido a los accidentes de tránsito.

Sobre la pregunta de si evitan circular o caminar por determinados lugares, de manera mayoritaria se respondió que sí, de las veintiún personas dieciséis dijeron que sí, cuatro que no y una no contestó. Estos datos demuestran una tendencia de que la ciudad es percibida y vivenciada como insegura.

La percepción es una que se construye mediante las experiencias personales, pero también mediante lo que se presencia o conoce que vivenció otras personas. De las veintiún personas entrevistadas, doce de ellas han sufrido algún tipo de violencia o acoso callejero, siete de ningún tipo y 2 de ellas no contestaron. Por otro lado, ante la pregunta de si habían presenciado algún evento negativo o traumático durante el desplazamiento, diez de ellas mencionaron que sí, ocho que no y tres no respondieron.

Estas experiencias directas e indirectas son parte fundamental en la construcción de lo que es residir y transitar por la ciudad de San José y sus distritos, desde lo individual pero también lo colectivo, ya que las experiencias individuales se socializan.

Lo anterior puede contribuir al fenómeno de expansión horizontal que presenta el Gran Área Metropolitana, se presenta una preferencia por dejar el centro de la ciudad y vivir en residenciales cerrados de baja densidad como lo mencionan Van Lidht y Schütte (2013). “Un aumento en la inseguridad percibida, ha creado una preferencia de residir en

comunidades cerradas de baja densidad poblacional en la periferia y paralelamente, el abandono de los centros urbanos históricos”.

La percepción de inseguridad, que se traduce en desconfianza de una parte de las personas entrevistadas sobre su medio de transporte o a transitar por determinados sitios, sumado a la experiencias individuales o el haber presenciado un acto violento, impactan negativamente sobre la persona y su interacción con el medio, “orientan a la disminución de contacto entre las personas: no hablar con nadie, no escuchar a nadie, no mirar a nadie, es decir, anularse y no interactuar, así como evitar la exploración y, por ende, apropiación de la ciudad” (Sánchez, Paniagua, Brenes, Rojas, & Mata, 2013). Es decir, se ve condicionada su libertad, hábitos sociales, elecciones de movilidad, lazos afectivos con su entorno, las cuales terminan afectando la calidad de vida de las personas (Hernando, 2008). Y por último, como lo menciona Romero (2016), los espacios públicos llegan a ser abandonados, o se privatizan para volverlos seguros, siendo un tema que modifica totalmente la construcción del espacio y la ciudad.

3.3. Cotidianidades urbanas y cambios sociolaborales

Los desplazamientos y tiempo dedicado a ocio, cumplimiento de responsabilidades del hogar, cuidado, trabajo voluntario, actividades académicas, actividades económicas, salud de los espacios urbanos, sus equipamientos e infraestructura genera un uso diferenciado por parte de las personas residentes de los distritos centrales del cantón de San José y su calidad de vida urbana. Según Licona en (2007) “los espacios públicos son practicados y usados para varios fines: para la movilización o la conectividad de un lugar a otro, la socialización, la lúdica, el entretenimiento, el aprovechamiento comercial, las expresiones culturales y la protesta ciudadana.”.

En cuanto a las personas entrevistadas, la mitad expresó que de regreso a su vivienda después de su jornada laboral realizan paradas o se separan de su trayecto, esto por diferentes motivaciones tales como hacer trámites de diferentes tipos, pagos bancarios, la compra de alimentos para consumo inmediato, ir al supermercado o visita de familiares. El número restante no especificó si realizaba las mismas o indicó que del todo no realizan trámites de este tipo.

En cuanto al tiempo entre la llegada a la residencia y el momento de dormir, se encontró que:

Tabla 6 *Tiempo entre la llegada a la residencia y el momento de dormir*

Rango de Horas	Número de personas
1-3	5
4-6	6
7 o más	4
No especificó	6
Total	21

Fuente: Elaboración propia con datos de las entrevistas

Lo evidenciado en la tabla 6 es importante, puesto que estas horas representan el tiempo disponible para actividades tales como el hacer alguna actividad física, estudios y compartir en familia y comunidad. Según la Organización Mundial de la Salud las personas

adultas de entre 18 a 64 años deberían realizar actividades físicas aeróbicas moderadas durante al menos 150 a 300 minutos por semana.¹⁵

Del total de las personas entrevistadas 12 señalaron que, si realizan alguna actividad física, 2 explicitan que desean hacer ejercicio, pero una por condición de salud y otra por falta de tiempo. Los restantes no realizan actividad física o no especificaron cuando les fue consultado.

En cuanto a la mitad de las personas entrevistadas afirman que tienen tiempo libre satisfactorio, además dos de ellas poseen un segundo empleo propio.

Tabla 7 *Tiempo de ocio*

Tiempo de Ocio	Número de personas
No tiene	6
Si tiene	10
No especificó	5
Total	21

Fuente: Elaboración propia con datos de las personas entrevistadas.

De acuerdo con la dimensión subjetiva de la calidad de vida y con la teoría de las funciones de Amartya Sen, se puede apuntar a cómo estas personas a pesar de cumplir con “la función” “de empleo”, buscan además en un ejercicio de libertad personal (que está de más decir que va ligada a factores socioeconómicos y culturales), el poder ejercer un segundo empleo o emprender, ya sea por la búsqueda del mejor recurso económico, por el ser sus

¹⁵ Organización Mundial de la Salud (OMS) (2020). En: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/physical-activity>

propios jefes o en un caso muy específico para el no tener que afrontar largos traslados y buscar (es decir mejor su bienestar). Para efecto de la presente investigación, es importante resaltar, cómo este conjunto de ejercicios de libertad, termina haciendo tendencias respecto a la vivencia de la ciudad y las interacciones sociales que se dan en la misma, fuera de un esquema laboral, si no de aprovechamiento del “libre”.

Las personas entrevistadas en su mayoría consideran que si es suficiente el tiempo que tienen entre la hora de llegada a sus casas y la hora en la que van a dormir. Para quienes no es suficiente su tiempo de descanso, señalan que desean más tiempo ya sea para descansar, utilizarlo en el ocio, tal como se evidencia en el relato de la siguiente persona:

“No (risas), tal vez alguien lo podría aprovechar, pero como uno ya viene cansado del trabajo y ya uno viene agotado y agarra esas 3 o 4 horas y más bien se le van a uno rápido, igual uno queda igual de cansado, no siente como que uno descansa de verdad.”

Las estrategias para el ahorro de tiempo o para realizar actividad física por parte de las personas consisten en el caminar en la totalidad o partes del trayecto, así como el uso de medio alternativos al vehículo o autobús, tal como la motocicleta o bicicleta, por ejemplo:

“...me ahorro mucho tiempo (con la motocicleta), o sea, antes tenía que alistarme más temprano, correr con la comida, eh salir rápido hacia la parada ya si salía un poco tarde. Entonces sí, por eso era mejor una moto. Igual terminaba gastando lo mismo en pases, pasajes, por ejemplo, terminaba gastando lo mismo en pasajes que en lo que gasto en gasolina”

Además, es importante señalar una nueva tendencia sociolaboral emergente que venía ocurriendo previo a la pandemia y que se dinamizó: la implementación del teletrabajo. En Costa Rica, la definición que establece el decreto N°39225 indica lo siguiente:

“Es la prestación de servicios de carácter no presencial fuera de las instalaciones del patrono, en virtud de la cual un trabajador puede desarrollar su jornada laboral desde su propio domicilio, centro que se destine para tal fin o en trabajos de campo, mediante el uso de medios telemáticos.”

Según el “1° Informe del Estado del Teletrabajo en Costa Rica”¹⁶ indica que para marzo de 2017 habían cerca de 2 500 funcionarios públicos teletrabajando. Las personas que realizan teletrabajo en tiempo completo o parcial, generan nuevos patrones de uso de la ciudad y por ende sociales, puesto que el tiempo de desplazamiento a sus trabajos no existe, pero además generan demandas de servicios en la ciudad ya que requieren una conexión más veloz para estar en casa, así como que realizan algunas actividades cotidianas en horarios en los cuales si estuvieran en oficina no podrían realizar, tales como hacer ejercicios, labores domésticas y la compra de alimentos. De las 21 personas entrevistadas 7 realizan teletrabajo, 1 indicó que podría realizarlo, pero no es de su agrado y 5 de ellas explicitan que por la naturaleza de sus funciones no pueden realizar el mismo, las demás no especificaron si lo realizan o no. Algunos de los ejemplos sobre teletrabajo extraídos de las entrevistas fueron:

“Es que yo, desde antes de la pandemia, el año antes yo empecé a trabajar mucho en la casa, porque tenía un cliente que me contrató para unos

¹⁶ En: <https://cidtt.org/wp-content/uploads/2018/03/PrimerInformeTeletrabajo-2.pdf>

contratos para análisis de unos contratos muy complicados, entonces preferí quedarme en la casa, entonces yo me habitué” entrevista 4, el Carmen.

“Bueno uno trabajando en la casa, entonces yo pongo la alarma de 20 minutos, entonces yo 20 minutos trabajo, me suena digo, no sé, ok, ahora voy a sacar la ropa de la lavadora y la pongo en la secadora, ok 20 minutos ya vengo y trabajo, otros 20 minutos, voy a la caminadora y camino un ratito porque si no uno se vuelve loco. “Entrevistada 2, El Carmen.

“-Entrevistadora: ¿Y normalmente, si no fuera lo de la pandemia, tenía la posibilidad de hacer teletrabajo?

- A: Si, de hecho, tenemos dos días de teletrabajo normalmente”

Con respecto a la pregunta ¿si no tuviera que utilizar el tiempo para trasladarse ¿en qué lo utilizaría? Quienes realizan teletrabajo o viven cerca de su sitio de trabajo señalan que en nada puesto que no lo ven como una limitante. En cuanto a quienes sí harían un cambio en la utilización del tiempo de traslado:

- Hacer ejercicio (4)
- Trabajar en el negocio familiar. (1)
- En algún pasatiempo (1)
- Ver televisión (1)

El no disfrute o poco tiempo, y la necesidad desplazarse rápidamente en la ciudad sin apropiarse de los espacios, “evidencia el peligro de pensar que las ciudades solo tienen una

función económica y se subestima su valor cultural, ambiental, espacial, político, psicológico y social” (Fumero, 2008).

En cuanto al aprovechamiento y uso de los espacios públicos que fueron ampliamente especificados en el capítulo II de la presente investigación, algunos de los datos relevantes referenciado de la entrevista:

- De las 22 personas solamente una persona del distrito de Hospital sugirió que no había una calidad.
- Dos personas mencionaron el asistir a las Ferias del Agricultor y de Plaza Víquez.
- El Parque de la Paz fue referenciado por dos personas como un espacio de visita para tener el ocio. Otras personas hablan de que están conformes con los parques de sus distritos, pero sin especificar cuáles.

Con respecto a la oferta de servicios, se puede reforzar por medio de algunos relatos de las personas entrevistadas la dimensión objetiva elaborada por medio de mapas de servicios realizados en el capítulo dos en cuanto a la cercanía geográfica de los diferentes servicios:

“Si es a tiendas el distrito pertenece a San José, aquí mismo hay sus tiendas, hay bazares, cositas así. He conseguido cosas aquí mismo” Entrevista 3, Hospital.

“Es una zona donde usted no necesita de un carro para ir y tener acceso a los servicios, verdad y de hecho yo le comento” Entrevista 3, El Carmen.

“Si yo utilizo el parque de la Paz, pero no es del distrito, pero estamos a la par. Para caminar y sacar a los perros, hospitales y la clínica de la localidad, y esa queda en el distrito. Ahí en barrio Luján y hay varias salas de teatro.” Entrevista 4, Catedral.

Ante lo anteriormente expuesto, es relevante señalar que dentro del análisis cualitativo respecto a este capítulo se evidencia que factores como la seguridad ciudadana, tipo de transporte, reducción de tiempo de traslados al sitio de trabajo, afectación económica, cercanía a servicios y espacios públicos como parques, así como paradas de autobuses y equipamiento urbano son factores que para la población estudiada resultaron relevantes dentro de su concepción de bienestar, tranquilidad y por ende de la dimensión subjetiva. Aunado a esto, se evidenció que, con respecto a seguridad, acceso a espacios públicos y servicios médicos, coinciden con los datos estadísticos y fuentes primarias recabadas en el capítulo II.

Conclusiones y recomendaciones

La presente investigación se basó en diversas teorías que abordan la movilidad urbana como un fenómeno y práctica social que trasciende a los desplazamientos. Esta teoría se entrelaza con la construcción teórica de la calidad de vida urbana (CVU), en la cual se abordan tanto la dimensión subjetiva como objetiva. Para dicha construcción teórica se utilizó la conceptualización de Amartya Sen (2004) sobre las capacidades y funcionamientos de las personas dentro de la sociedad.

La finalidad del Seminario de Graduación “Análisis de la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida urbana de las personas que residen en el cantón de San José del periodo 2011 al 2018, un estudio de casos” es, conocer la incidencia de la movilidad urbana sobre la calidad de vida de las personas que habitan en el cantón de San José. Los resultados que se muestran son descriptivos y representan la realidad de límites trazados para esta investigación, en un contexto determinado en los distritos de Merced, Carmen, Catedral y Hospital.

La metodología cualitativa permite trascender en la reflexión sobre el enfoque tradicional del abordaje de la movilidad urbana y calidad de vida a nivel cuantitativo, abordada históricamente desde aspectos de infraestructura vial, transportes y en diversos casos, fuera de las ciencias sociales y sociología. De este modo a través del acercamiento a una etnografía de los viajes, se conoce a profundidad y desde la subjetividad, la práctica y la experiencia de la movilidad, y cómo ésta impacta la calidad de vida de las personas. Por todo esto, la metodología que se aplicó fue la de realizar entrevistas semiestructuradas a las personas habitantes de los cuatro distritos centrales de San José, para conocer tanto su

percepción, así como su realidad diaria en términos de su rutina diaria de movilidad en un día laboral promedio.

Sobre las vivencias en la ciudad de San José

El contexto realizado en el Capítulo I permite apuntar sobre la relevancia de la conformación de la metrópoli del país, en donde la población se concentró en lo que hoy se conoce como la GAM. Con el auge de la actividad cafetalera, bananera y ganadera, esta se afianzó. La influencia más fuerte del ordenamiento de la ciudad se dio por los intereses socio productivos de la época que, con los años se estableció como una ciudad radial. Sin embargo, con un crecimiento acelerado y sin planificación, esta se tradujo en una mancha urbana dispersa y desordenada. Esta organización radial que le dieron las actividades económicas del inicio del siglo XIX, se replicó en las rutas autobuseras, con lo cual se ve afectada su practicidad y eficiencia, aumentando los tiempos de desplazamiento.

Esta conformación radial de la ciudad, el crecimiento de las periferias alrededor de San José, la baja densidad poblacional y la fragmentación son características que permiten hablar de un modelo de ciudad disperso. Sin embargo, una de las características principales que tiene este modelo de ciudad es la descongestión del centro urbano. Empero, el relato de las personas entrevistadas evidencia un contraste respecto a esto, ya que destacan problemáticas respecto a la saturación del centro (alrededores de su barrio), donde el ruido, cantidad de personas, paradas y terminales de buses en mal estado y contaminación, son la tónica. Estos aspectos son contrarios desde cualquier dimensión a la calidad de vida de las personas.

El centro de la ciudad capital debe buscar por medio de planificación y ordenamiento territorial generar la densidad poblacional, pero este proceso debe venir acompañado de una adecuada inversión en equipamiento urbano, espacios públicos, seguridad e infraestructura en transportes que vayan acorde con las necesidades de las personas que ahí residen y de quienes la utilizan como punto intermedio para otro destino, buscar mayor densidad sin tener una estrategia que enmarque todos los factores de la calidad de vida urbana, resultará en detrimento de quienes ya habitan los cuatros distritos centrales de la ciudad capital.

La apreciación que tienen la mayoría de las personas entrevistadas sobre la ciudad de San José es un gran aporte para analizar críticamente los aspectos de mejora que se requieren para poder garantizar un acceso y movilidad en la ciudad basado en principios democráticos, de justicia e igualdad. Algunas de las percepciones sobre lo que es vivir y transitar por los cuatros distritos centrales de San José, fueron descritas como espacios saturados, bulliciosos, gran cantidad de personas, inseguridad y contaminación; todos estos aspectos son contrarios a la capacidad de la ciudad para mejorar la calidad de vida de las personas.

Cabe destacar que no todas las percepciones sobre lo que es vivir y transitar por San José y sus cuatro distritos centrales fueron negativas, en muchos casos también se mencionó la facilidad para acceder a una múltiple cantidad de servicios, pero, los otros aspectos anteriormente descritos deben ser solventados para aspirar a una ciudad inclusiva y cada vez más justa, en donde el transitar o residir en la ciudad no sea considerado un riesgo o afectación en la calidad de vida.

La seguridad al moverse

Uno de los descubrimientos principales en torno a la percepción de vivir en San José fue la problemática de la inseguridad ciudadana, esta problemática tiene incidencia directa en la movilidad urbana de las personas y su calidad de vida. En este caso la mayoría de las personas entrevistadas tiene una percepción de miedo e inseguridad y asocian vivir en San José como inseguro. Dicha información se comprueba en el Capítulo III, en donde se evidencia que los cuatro distritos de estudio son los que tienen mayores cifras en torno a delincuencia, asaltos y robos de todo el cantón de San José. A pesar de que no todas las personas habían sufrido de manera directa un asalto u otros actos de violencia, hay una construcción social de una ciudad insegura, esto hace que deban tomarse decisiones sobre el cómo, cuándo y dónde desplazarse.

Dentro de las principales afectaciones de esta percepción y realidad de inseguridad, es que durante la toma de decisiones cotidianas sobre medios de transporte para movilizarse y las rutas para desplazarse, ha mediado esta variable, en donde se menciona la percepción de riesgo de asalto en paradas y a transitar (tanto en automóvil como caminando) en sitios determinados.

Desde la perspectiva de medios de transporte y su relación con la inseguridad, se destaca en algunos de los casos que el medio de transporte de preferencia es el automóvil, ya sea uno propio o mediante servicios públicos/privados (taxi, Uber, DiDi, persona de confianza) y dentro de las razones principales señaladas para esta elección fue el tema de la seguridad, ya que según la percepción se minimiza el riesgo de ser víctima de delincuencia. Esto vislumbra que es esencial replantear el vínculo entre la movilidad urbana y la seguridad ciudadana, como dos aspectos que inciden entre sí y deben atenderse de forma conjunta.

Además, desde una perspectiva más amplia, estas problemáticas impactan indirectamente sobre otras metas país de desarrollo tales como la descarbonización y movilidad sostenible.

Por último, dentro del espectro de inseguridad, se identificó el acoso callejero como una de las problemáticas, además, hubo una clara diferenciación según género. En su totalidad, los hombres no indicaron haber experimentado ningún tipo de acoso, y el único caso que hizo referencia al tema fue con el objetivo de describir que había presenciado un acto de acoso a una mujer. Por el contrario, la gran mayoría de las mujeres indicaron que habían experimentado acoso callejero e incluso presenciado.

Además del acoso callejero, se observó una tendencia en las personas entrevistadas de que los hombres hacen una mayor utilización de diversos medios de transporte en comparación con las mujeres; esto se puede explicar en términos generales desde la perspectiva de las labores de cuidado y la sobrecarga de labores, ya que en muchos casos las mujeres viajan en compañía de niños/as, personas con movilidad reducida o están a cargo del cuidado de personas adultas mayores. Estas funciones han estado históricamente asociadas a las mujeres por los roles de género asignados en la sociedad.

Esta diferenciación entre hombres y mujeres demuestra la necesidad de que las políticas públicas, proyectos de ley o cualquier iniciativa de carácter social contenga una clara perspectiva de género para que tengan efectividad en el ejercicio de estas y tengan sostenibilidad en el largo plazo.

Medios de transporte, experiencia de viaje y calidad de vida urbana

La movilidad cotidiana y diaria es una experiencia compartida, interdependiente y está en constante cambio, la movilidad permite no solo desplazarse, permite conocer, acceder

o no acceder a la ciudad. La movilidad diaria y la experiencia que tienen las personas de esta movilidad incide en la calidad de vida urbana de las personas, por un lado, en cuanto al acceso a los diferentes espacios de la ciudad y a la relación sobre cómo, cuándo y dónde se lleva a cabo o no, esta movilidad.

Las experiencias de movilidad rescatadas en las entrevistas fueron diversas, heterogéneas en donde las personas viven de manera diferenciada su movilidad. Estas diferencias se reflejan en el acceso al trabajo, el transporte, la recreación, la salud, la educación, los servicios y otros entornos que se presentan en las ciudades. Esto hace que el habitar de la ciudad sea distinto para mujeres y hombres, niños, personas con discapacidad, adultos mayores, estas distinciones hace que se tengan movilidades diferenciadas y por ende consecuencias en la calidad de vida urbana de las personas.

Como se mencionó anteriormente, la percepción de las personas entrevistadas fue positiva en términos de disposición de servicios de salud, educación, comercio, recreación y otros, inclusive aludieron a distancias relativamente cortas para acceder a estos servicios, la problemática giró en torno a la inseguridad de la ciudad de San José que impide una experiencia segura y placentera para acceder a estos servicios, así como las bajas condiciones para una caminabilidad segura o inclusive un medio de transporte que se económico y rápido. Uno de los ejemplos más claros fue la existencia de parques y plazoletas en San José que fueron catalogados como lugares peligrosos principalmente en la noche.

Es por esto que las entrevistas permitieron realizar una caracterización amplia en torno al uso de todos los medios de transporte y las formas en las que se movilizan, a continuación, se presenta una síntesis de los principales hallazgos. En Costa Rica según se expuso en el Capítulo II, ha habido un incremento del uso del automóvil, la cantidad de

vehículos particulares creció en un 60% en los últimos diez años, por lo que este medio de transporte se ha venido posicionando según la percepción de las personas entrevistadas como una opción segura, eficiente y rápida. Las personas que utilizan el vehículo como su principal medio de transporte destacan como sus beneficios, el escoger las rutas, horarios y viajar a diversos destinos sin complicaciones en un mismo trayecto.

El factor más relevante para elegir este medio fue el tiempo de viaje, ya que si bien es cierto la mayoría de personas entrevistadas que utilizan este medio de transporte recorren distancias más largas y poseen mayores tiempos de viaje. La valorización de las personas sobre desplazarse en un vehículo versus un bus, es que el autobús es mucho más lento. Sin embargo esta forma de moverse no está a disposición de todas las personas, ya que adquirir y mantener un vehículo implica destinar altos costos económicos mensualmente, es decir existe una relación de desigualdad a partir del criterio económico, ya que el ingreso da la posibilidad de tener un automóvil generando mejores condiciones de movilidad, por tanto la motorización privada no debe pensarse como una solución a los problemas de movilidad de igual forma este medio solamente facilita la movilidad, no exime a las personas sufrir problemáticas diarias presentes en la ciudad como congestión vial e inseguridad.

En cuanto al transporte público, se encuentran el autobús, tren interurbano y el taxi, el que más se utiliza en la actualidad en el GAM es el autobús. Como se mencionó en el Capítulo II, la mayoría de la población utiliza diariamente el autobús como medio de transporte para trasladarse a su trabajo o centro de estudio. Según las personas entrevistadas el autobús representa una opción económicamente accesible, frecuente, además existe una cantidad de rutas nacionales y locales que transitan por San José. Sin embargo, existen criterios negativos en cuanto a la inseguridad que conlleva esperar algún autobús en su

respectiva parada, las condiciones físicas de las paradas, la peligrosidad en horarios nocturnos, además del tiempo que hay que esperar el autobús para que inicie el recorrido, la distancia entre paradas, hacer trasbordos y finalmente los tiempos de desplazamientos son mayores comparado a otros medios de transporte.

El transporte público de una ciudad, es un eje central en la configuración de la movilidad urbana. La percepción subjetiva de las personas coincide con los resultados obtenidos en el Capítulo II sobre las diferentes falencias que presenta el transporte público (como la configuración de rutas en forma radial, diferencia de tarifas, recorridos, flotilla, transbordos, penalización económica), las cuales desmotivan su uso. Con la investigación realizada y, con las entrevistas, se pudo vislumbrar que la desincentivación no solo se presenta con los buses, sino también, en otros medios alternativos como la bicicleta (la infraestructura es casi nula, no se presentan datos de otros medios de transporte, la inversión o educación no existe para una convivencia sana entre usuarias (ios)). Esto lleva a afianzar la premisa del privilegio dado a los vehículos particulares para desplazarse, los cuales generan un mayor congestionamiento y un uso ineficiente de los recursos.

Según las personas entrevistadas, algo que podría ayudar a la mejora de la experiencia e incentivar el uso de los autobuses es que se habiliten herramientas digitales para facilitar el acceso a cierta información tal como lo son los horarios. Sumado a esto, mejoras en el estado de las paradas y aceras, primordialmente en áreas como la iluminación, techado y accesibilidad para las personas con algún tipo de discapacidad.

A diferencia del autobús, el uso del taxi como medio de transporte no es frecuente en las personas entrevistadas. Sin embargo, resulta una opción factible en horas donde la ciudad es más insegura y vulnerable. Según las personas entrevistadas, una motivación para el uso

del taxi fue bajo situaciones adversas, de noche o cuando necesitaban movilizarse rápidamente en distancias cortas. El uso de plataformas no reguladas en el país tales como *Uber* y *Didi* han cobrado importancia como medios de transporte alternos debido a ser más económicos frente al taxi, tendiendo las mismas características y finalidades.

Finalmente, sobre la movilidad activa, los datos del Capítulo II reflejan la escasa infraestructura vial destinada para esta forma de movilizarse en el GAM y precisamente en el cantón de San José. La utilización de la bicicleta como medio de transporte y la caminata, representan un verdadero reto en el modelo de ciudad actual, según las personas que conocen o utilizan este tipo de movilidad, aluden a condiciones inseguras respecto a otros medios de transporte, ya sea en caminata o en bicicleta. Perciben que la cultura vial no permite desarrollar esta movilidad, donde el riesgo de sufrir vandalismo, delincuencia o un accidente es mayor.

En términos de calidad de vida a nivel de salud física, el uso de bicicleta y la caminata deberían ser los predilectos, pese a esto son las que menor inversión en infraestructura y seguridad poseen en el cantón de San José. Por tanto, resulta contradictorio cómo la forma más sana y económica de moverse en una ciudad, es la menos accesible. Pensar en una mayor inversión en infraestructura e integración de sistemas no motorizados para esta movilidad es indispensable para mejorar la calidad de vida de las personas.

Sobre el tema de movilidad y género es un tema transversal ya que tanto los datos y la información de las entrevistas confirman que las mujeres utilizan menos medios de transporte más rápidos como la motocicleta y bicicleta por razones de seguridad y roles de género que estereotipan a las mujeres que utilizan estos medios. Así mismo las mujeres realizan más viajes en un día y los viajes de las mujeres son más diferenciadores en cuanto a

que no deben desplazarse únicamente hacia el trabajo, ya que cumplen labores productivas y reproductivas asignadas al género como cuidado de niños, labores de hogar y otros. En relación con la realización de tareas del hogar y limpieza, cuidado de niños y otros, la mayoría de mujeres entrevistadas eran las que debían ejecutar estas tareas después de trabajar, es decir las mujeres por su condición de género, en algunos casos deben invertir tiempo de traslado, tiempo de trabajo y tiempo en tareas del hogar en un mismo día, así teniendo jornadas laborales no remuneradas de más de 12 horas. Lo que hace que su salud física y mental se vea deteriorada afectando así su calidad de vida.

En este punto es más clara la incidencia de la movilidad urbana en la calidad de vida, ya que hay un acceso diferenciado a la movilidad urbana, existen relaciones desiguales como el género, la edad y el ingreso económico. Sobre el ingreso económico, se mostró cómo las personas con mayor capacidad económica o mejores ingresos pueden optar por un medio de transporte más eficiente como el vehículo, en cuanto a los tiempos de traslados y seguro, que se adapta al modelo actual de ciudad, versus a las personas con un menor acceso, que se deben adaptar a un modelo de transporte económico como el transporte público lo que implica mayor inseguridad y mayores tiempos de viaje.

Las personas con dinámicas de movilidad diarias más complejas son las que se ven más perjudicadas por esto, ya que hacen recorridos al trabajo, universidad, y otros, teniendo que combinar la caminata con el autobús, con tiempos de viaje elevados y jornadas extensas, dependiendo de horarios de buses, recorridos y otros, esto les da una percepción de malestar físico y mental y con poco tiempo diario para actividades de descanso y recreativa. Una persona con una jornada compleja y acceso a vehículo propio puede disminuir sus tiempos

de viaje, así como sus recorridos, teniendo la opción de tener una dinámica de movilidad más saludable, rápida y segura.

La movilidad, aunque nace de una necesidad individual resulta ser una experiencia colectiva, una práctica social diaria, donde las personas se relacionan, comunican y viven con el entorno y otras personas. Es por ello que el Estado y gobiernos locales deben focalizar aún más esfuerzos en garantizar y habilitar condiciones de acceso a un mejor servicio de transporte público, ya que la solución a los problemas de movilidad actuales radica en el fortalecimiento de un transporte público que sea seguro, limpio, frecuente y accesible para todas las personas, adultos mayores, mujeres, niños, personas con discapacidad. Asimismo, las políticas públicas deben enfocarse en promover la seguridad vial de todos los medios de transporte y la ciudad en general. Es indispensable incentivar el uso de la bicicleta y caminata como formas de desplazamiento, así como derribar la brecha de género en cuanto a su uso. La ciudad y la movilidad urbana deben ser planeadas en función de sus propios habitantes, las personas cada día pasan más tiempo viajando que en sus propias casas, es decir parte la vida urbana de las personas ocurre mientras están viajando, razón por la cual es indispensable mejorar la movilidad y la ciudad para mejorar la calidad de vida urbana de las personas.

Interrelación entre la rutina de desplazamiento y la cotidianidad

Asimismo, las dinámicas que ejercen las personas posteriores a sus desplazamientos tienen incidencia en su calidad de vida. Uno de los análisis realizados fue en cuanto al tiempo libre de las personas posterior al empleo, traslados por la ciudad, labores del hogar y trámites. La mayoría de personas entrevistadas indicaron percibir que tienen una buena cantidad de tiempo libre, esto se refuerza puesto que, realizando el análisis de la información recabada, todas las personas tienen al menos cuatro horas de tiempo libre al día.

Se encontró además que las personas indican tener suficiente tiempo libre, 12 de las personas realizan actividad física. En cuanto a su forma de moverse solamente una persona especificó que le gusta caminar a su trabajo como forma de ejercicio diario.

Acerca del aprovechamiento del tiempo libre las personas deciden hacer una serie de actividades tales como lectura, aprendizaje, compartir una comida con la familia, voluntariado y en algunas cosas una forma extra de generar ingresos por medio de emprendimientos. Estas actividades tienen un común denominador y es que se realizan desde casa contigua a ésta en la misma comunidad, por lo que se puede distinguir una preferencia a no movilizarse lejos de casa para el aprovechamiento del tiempo libre.

En lo referente al uso de los espacios públicos y servicios que ofrecen los distritos de estudio solamente una persona del distrito del Hospital sugirió que no eran de calidad, las demás personas entrevistadas afirmaron sentirse satisfechas con los servicios, principalmente en cuanto a los relacionados a la salud. Además, realzan la gran cercanía de los mismos, puesto que indican que las distancias de los mismos son menos de un kilómetro, es decir cumpliendo el principio de caminabilidad visto.

A partir de lo señalado y concluyendo en materia de movilidad, que la afectación en la calidad de vida de las personas no solo va a depender de la variable de acceso o no acceso a un medio de transporte en específico, sino que también va a depender de las condiciones en la que su espacio y entorno (ciudad) fue planificado. Un modelo de ciudad excluyente (como el que actualmente se desarrolla en San José) en materia de transporte, excluye a su vez a un sector social que no tiene acceso a un medio de transporte “privilegiado” por lo que la ciudad debe ser pensada y planificada con un sistema de transporte intermodal y de movilidad accesible para todas las personas. Además, es imperativo repensar la ciudad como

un espacio de interacción social, en donde exista seguridad ciudadana para las personas, con suficientes espacios de recreación, esparcimiento, áreas verdes, ciudades más amigables, sostenibles y que brinden una mejor calidad de vida para sus habitantes.

Recomendaciones

- La planificación de la ciudad capital debe hacerse considerando los desafíos a futuro tales como la inmigración, envejecimiento poblacional y el cambio climático, el no realizar las previsiones adecuadas podrá resultar en comunidades vulnerables a fenómenos naturales y a un equipamiento urbano desactualizado según las necesidades de los amplios grupos etarios.
- Las políticas públicas, proyectos de ley, iniciativas o proyectos, deben de incorporar una clara perspectiva de género. La forma en la que las mujeres se movilizan y las motivaciones por las cuales escogen determinado medio de transporte son diferentes a las de los hombres debido a condiciones sociales, económicas, culturales, brechas de género y desigualdades históricas que no han sido resueltas en la sociedad y que impactan en todos los ámbitos de la vida, la movilidad es uno de ellos. Por lo tanto, con el objetivo de que tengan efectividad en el largo plazo, se debe de considerar todas estas condiciones. Existe la necesidad de comprender el rol que la movilidad urbana juega en la generación de desigualdades de género en la ciudad.
- Se debe mejorar y profundizar esfuerzos en la planificación del sistema de transporte público, puesto que los trayectos extensos pueden actuar como una barrera para su utilización y disfrute. El modelo radial existente imposibilita una estructuración que haga que los tiempos de traslados sean menores o la utilización de otras formas de transportes (intermodalidad para el desplazarse), por lo que se recomienda que el

sistema de transporte se piense en uno en donde se utilicen las rutas troncales y rutas secundarias para barrios, evitando así que ciertos lugares de la ciudad tengan saturación de ofertas de servicios del autobús.

- Se deben generar estrategias para incentivar el uso del transporte público tales como: aprovechar las herramientas tecnológicas para facilitar el acceso a la información de horarios, paradas, costos, entre otros que sean de relevancia y apertura a la posibilidad de nuevas formas de pago (electrónico), cabe destacar que debido a las brechas tecnológicas se debe de pensar en plataformas amigables con la persona usuaria; se debe mejorar el estado de las paradas y aceras, en aspectos como iluminación, techado y accesibilidad, todo lo anterior con una perspectiva de género para lograr cerrar una de las brechas respecto al uso de los diferentes tipos de transporte.
- La no movilización es un tema sumamente relevante, las dinámicas laborales y desplazamiento han cambiado drásticamente debido a la pandemia por el covid19, teniendo implicaciones económicas, de salud física, mental y rutinas diarias. Por eso se recomienda que futuras investigaciones tengan en cuenta esta temática.

Referencias Bibliográficas

- Alcántara, E. (2010). *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Banco de Desarrollo de América Latina. Corporación Andina de Fomento. En: <http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/414/analisis_movilidad_urbana.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Avendaño, I y Jiménez, A. (2012). *La planificación urbana de Costa Rica en la encrucijada*. Revista Ambientico. ISSN 1409-214X. #224. En: <http://www.ambientico.una.ac.cr/pdfs/ambientico/224.pdf>
- Apaolaza, R., Blanco, J., Lerena, N., López-Morales, E., Lukas, M., & Rivera, M. (2016). *Transporte, desigualdad social y capital espacial: análisis comparativo entre Buenos Aires y Santiago de Chile*. Revista de Ciencias Sociales (56), 19-41. En <https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/2148/1484>
- Alianza Empresarial; La Nación; Centro para la Sostenibilidad Urbana; BID. (2018). *Evaluación de Calidad de Vida. San José ¿cómo vamos? Evaluación, San José, Costa Rica*. En: <https://www.nacion.com/data/caos-en-san-jose-atenta-contracalidad-de-vida-de/N52H2VHOQNDVXBW6MQCTQJOI4A/story/>
- Agüero y otro. (2011). *Actividad económica, características sociales y demanda de transporte: Una exploración de los patrones de viajes*. Costa Rica a la luz del Censo 2011. INEC. En: https://www.inec.cr/sites/default/files/documentos/inec_institucional/publicaciones/anoblacenso2011-01.pdf_2.pdf

AC&A Global, (2017). *Plan integral de movilidad urbana sostenible para el área metropolitana de San José, Costa Rica*. De: https://cambioclimatico.go.cr/wp-content/uploads/2018/09/PIMUS_INFORME-EJECUTIVO.pdf

Alguacil. (2000). *Calidad de vida y modelo de ciudad*. En:
<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n15/ajalg.html>

Banco Centroamericano de Integración Económica (2016). *Programa de fomento a los sectores productivos (PROSEP)*. En:
https://www.bcie.org/fileadmin/bcie/espanol/archivos/novedades/publicaciones/revistas/PROSEP_2016.pdf

Breymann. (2017). *Morfología y regulación urbana en la transformación de la ciudad. El caso de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica*. Revista Arquis. VOL 6, Num. 2, ISSN 2215-275X, San José, Costa Rica, pp. 16-27. Recuperado de:
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/article/view/30620>

Brenes, E y Molina. W. (2013). *Regeneración y repoblamiento de San José: ¿dónde estamos?* Revista Ambientico, (234), 6-14. En:
https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/tainacan-items/5/24351/234_6-14.pdf

Balbo, M. Jordán, R, Simioni D. (2003). *La ciudad inclusiva*. Cuaderno CEPAL número 88. En: https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27823/S2003002_es.pdf

Bouskela, M., Casseb, M., Bassi, S., Luca, C. D., & Facchina, M. (2016). *La ruta hacia las Smart Cities, Migrando de una gestión tradicional a la ciudad inteligente*. Banco Interamericano de Desarrollo. Banco Interamericano de Desarrollo. En:

<https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/La-ruta-hacia-las-smart-cities-Migrando-de-una-gesti%C3%B3n-tradicional-a-la-ciudad-inteligente.pdf>

Baxendale (2000). *Geografía y Planificación urbana y regional: una reflexión sobre sus enfoques e interrelaciones en las últimas décadas del siglo XX*. Reflexiones Geográficas de la Agrupación de Docentes Interuniversitarios de Geografía. Río Cuarto – Argentina. En:

<http://gaia.geologia.uson.mx/academicos/ochoa/GEOGRAFIA2014-2/textos/GEOGRAFIA%20Y%20PLANIFICACION%20URBANA.pdf>

Cabello, Covas y Hernández. (2015). *Estudio comparativo de la calidad de vida urbana en ciudades de primer orden en Cuba*. Cuba. Congreso Universidad. Vol. IV, No. 3, 2015. ISSN-e: 2306-918X. En:

<http://www.congresouniversidad.cu/revista/index.php/rcu/article/view/703/665>

CPSU y A-01. (2018). *Línea base mi transporte*. Mi transporte Costa Rica. En: https://issuu.com/a-01net/docs/a01_giz_informe_final_web

Castillo, C. (2016). *Modelo Explorativo de Ciudad: Centroides Múltiples para áreas periféricas de la GAM*. Tesis para optar el grado de Licenciatura en Arquitectura. Facultad de Ingeniería, Universidad de Costa Rica.

Carvajal y Vargas. (1987). *El surgimiento de un espacio urbano-metropolitano en el valle central de Costa Rica: 1950-1980*. Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica, 13(1): 71-94. En: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/anuario/article/view/2866/2787>

- Caixa Observatorio Social (2016). *La educación como ascensor social*. En: https://observatoriosociallacaixa.org/documents/22890/78996/DOSSIER_CAST_8ST.pdf/e3e551a0-e04c-4cf7-ab51-a972fc0a88dc
- Céspedes, R. A. (2017). *Planificación Urbana en Costa Rica. Apuntes sobre nuestra forma de hacer ciudad en el último siglo*. *Urbe21Blog*. En: *Urbe21Blog*: <https://urbe21blog.wordpress.com/2017/01/08/planificacion-urbana-en-costa-rica/>
- Cerdas, P. (2019). Movilidad sostenible en Costa Rica: Utopía o realidad. *Revista CEGESTI*. En: https://municipal.cegesti.org/articulos/articulo_%2025_270519.pdf
- Cohen y Sen. (2004). *La Calidad de Vida*, The United Nations University, Fondo de Cultura Económica, México
- Consorcio EPYPSA - SIGMA GP (2013). *Apoyo al modelo general de sectorización de transporte público de San José, Costa Rica*. Informe 1-Avance de diagnóstico V1. En: <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/4191/350.8-1%20Informe%201.pdf?sequence=1>
- Chavarría, Denia. (2017). *Viabilidad para la implementación de estrategias de renovación urbana en Costa Rica*. *Revista Arquis OL* 6, Num. 1, ISSN 2215-275X. En: <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/article/view/29209>
- Chavarría, Díaz, Jiménez, Mora y Murillo. (2020). *Aproximaciones sociológicas al estudio de la movilidad urbana: estudios de caso en la Gran Área Metropolitana costarricense*. Seminario de graduación para optar por el grado de Licenciatura en Sociología. Universidad de Costa Rica.

- Carvajal, G. (2013). *Conflicto legal por la zona marítimo terrestre, ¿bien de dominio público o bien de dominio privado?, caso Cabuyal*. Universidad de Costa Rica, Tesis para optar por el grado de licenciatura en Derecho. En: <http://repositorio.sibdi.ucr.ac.cr:8080/jspui/bitstream/123456789/2098/1/35579.pdf>
- Centro Centroamericano de Población (CCP) de la Universidad de Costa Rica. (n.d.). En: https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/censos/1963/indice_cuadros.htm
- Centro Centroamericano de Población (CCP) de la Universidad de Costa Rica. (n.d.). En: <https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/censos/1950/index.htm>
- Centro Centroamericano de Población (CCP) de la Universidad de Costa Rica. (n.d.). En: https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/mapoteca/CostaRica/generales/atlas_censal/mcr15-cr.pdf
- Centro Centroamericano de Población (CCP) de la Universidad de Costa Rica. (n.d.) En: https://ccp.ucr.ac.cr/bvp/mapoteca/CostaRica/generales/atlas_censal/mcr16-cr.pdf
- De la Torre y Salazar. (2018). *Análisis de la movilidad humana y su incidencia de la calidad de vida de los habitantes de Santa Lucía*. Tesis para obtener el título de Ingeniería Comercial. Universidad Estatal de Milagro, Ecuador. En: <http://repositorio.unemi.edu.ec/bitstream/123456789/4072/1/AN%C3%81LISIS%20DE%20LA%20MOVILIDAD%20HUMANA%20Y%20SU%20INCIDENCIA%20EN%20LA%20CALIDAD%20DE%20VIDA%20DE%20LOS%20HABITANTE%20DEL%20CANT%C3%93.pdf>
- Dangond y otros. (2011). *Algunas reflexiones sobre la movilidad urbana en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano*. Scielo. Pap. Polít. Bogotá (Colombia), Vol.

16, No. 2, 485-514, julio-diciembre 2011 4. En:
<http://www.scielo.org.co/pdf/papel/v16n2/v16n2a07.pdf>

D'Alolio, I. (2007). *Algunas características del sector transporte en Costa Rica y su influencia en el consumo de hidrocarburos, 1965-2004*. Diálogos Revista Académica de Historia. Universidad de Costa Rica. VOL. 7 NÚM. 2 (2007) DOI 10.15517/DRE.V7I2.6192. PUBLICADO: AUG 10, 2011. En:
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/dialogos/article/view/619>

Dirección de Planificación y Evaluación de la Municipalidad de San José. (2016). *Municipalidad de San José*. (D. d. Municipal, Ed.) De:
https://www.msj.go.cr/MSJ/Municipalidad/Observatorio_SanJoseenCifras/Diagnostico%20Cantonal/DIAGNOSTICO%20CANTONAL%202016.pdf

Estado de la Nación 2019. *Transporte y movilidad: retos en favor del desarrollo*. En:
<https://www.estadonacion.or.cr/2018/>

Estado de la Nación (2018). *Capítulo 6: Transporte y Movilidad: retos en favor del desarrollo humano*. En: <https://estadonacion.or.cr/informe/?id=28797234-99af-4c53-b436-7c9a57fb1fe1>

Fadda y otros. (2002). *Calidad de vida y género en sectores populares urbanos. Un estudio de caso en Santiago de Chile: síntesis final y conclusiones, boletín del instituto de la vivienda*. Revista INVI, Vol.16 (42):105-138. En:
<https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=25804207>

- Fumero, P. (2009). *La Ciudad Fragmentada: La gran Área Metropolitana (GAM)*. Revista Herencia, Vol. 22(2), 7-12. En:
<https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/herencia/article/view/3532/3434>
- FES/ILDIS (2018). *Más allá de los límites. Apuntes para una movilidad inclusiva*. Friedrich-Ebert-Stiftung (FES-ILDIS) Ecuador. Pinto Alvaro, N. Puga Cevallos, E. Endara, G. Eds
- Gallego y Martínez (2013). *La seguridad en el espacio público*. Revista de Psicoanálisis y psicología social. Madril. En:
https://apop.es/revista/rh_2013_3/pdf/4_la%20seguridad.pdf
- García, J y Fishel, F. (2018). *Evaluación de Calidad de Vida. -San José-Como vamos?* En:
<https://static1.squarespace.com/static/5b7313daf8370a502664fb96/t/5b7cf06a88251baff6f86baf/1534914763754/Reporte+San+Jose%CC%81+Co%CC%81mo+Vamos+Calidad+de+Vida+2018.pdf>
- González, A. (2008). *Percepción de la calidad de vida urbana en las ciudades de la frontera norte de México*. Colegio de la Frontera Norte. Tesis para obtener el grado de maestra en demografía. Tijuana, México. En: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2009/06/TESIS-Gonz%C3%A1lez-Rodr%C3%ADguez-Andrea-Elisa.pdf>
- Gómez. (2012). *Movilidad en bicicleta y su incidencia en la calidad de vida de los habitantes del centro de la ciudad de ambato, provincia de Tungurahua*. Trabajo para la obtención del título de Ingeniería Civil. Universidad Técnica de Ambato, Ecuador. En: repositorio.uta.edu.ec/handle/123456789/3749

- Gutiérrez, A. (2012). *¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá. En: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5001899>
- Hermida y otros. (2015). *La densidad urbana como variable de análisis de la ciudad. El caso de Cuenca, Ecuador*. Revista EURE 41 (124), 25-44. En: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612015000400002>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2010). *Metodología de la investigación*. 5ta ed. México D.F.: McGraw-Hill Interamericana. En: http://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf
- Hernando, F. (2008). *La seguridad en las ciudades: el nuevo enfoque de la geo prevención*. Departamento de Geografía Humana. Universidad Complutense de Madrid. En: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/413.htm>
- INVU. (2014). *Plan GAM 2013-2030*. Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. En: <https://www.invu.go.cr/plan-gam-13-30>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) (2014). *Costa Rica a la Luz del Censo del 2011 / Actividad económica, características sociales y demanda de transporte: Una exploración de los patrones de viajes residencia-trabajo en el censo de 2011*. Instituto Nacional C838-co de Estadística y Censos, editor. - -1 ed.-- San José, C.R.: INEC. 2014. 482 p.; 28 cm. Contiene: Mapas, cuadros y gráficos estadísticos. ISBN: 978-9968-683-91-3

Jasso, C. (2013). *Percepción de inseguridad en México*. Redalyc. Universidad Autónoma de México. En: <https://www.redalyc.org/pdf/4874/487456183002.pdf>

Jirón y Imilán. (2018). *Moviendo los estudios urbanos. La movilidad como objeto de estudio o como enfoque para comprender la ciudad contemporánea*. Revista del área de estudios urbanos. ISSN 2250-4060. Quid 16 N°10 – Dic. 2018-Mayo 2019- (17-36). En: <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/153116/Moviendo-los-estudios-urbanos-La-movilidad-como-objeto-de-estudio-o-como-enfoque-para-comprender-la-ciudad-contemporanea.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Jans, M. (2017). *Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados*. Revista AUS, (6), 6-11. doi:10.4206/aus.2009.n6-02

Jirón, P. y Itura, L. (2011) *Momentos Móviles: Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público*. Revista Arquitecturas del Sur, N° 39, p. 44-57.

Jiménez, A. (2018). *La movilidad urbana en el casco central de la ciudad de San José, Costa Rica: el caso de las motilidades de vecinos y vecinas de Barrio Luján y Barrio Escalante*. Universidad de Guadalajara. En: https://www.academia.edu/37105935/La_movilidad_urbana_en_el_Casco_Central_de_la_Ciudad_de_San_Jos%C3%A9_Costa_Rica_el_caso_de_las_motilidades_de_vecinos_y_vecinas_de_Barrío_Luj%C3%A1n_y_Barrío_Escalante

Jiménez, R. (2017). *Planificación Urbana en Costa Rica. Apuntes sobre nuestra forma de hacer ciudad en el último siglo*. Urbe 21. En: <https://urbe21blog.wordpress.com/2017/01/08/planificacion-urbana-en-costa-rica/>

- Jirón, P. (2001). “Calidad de vida y género en sectores populares urbanos. Un estudio de caso en Santiago de Chile: síntesis final y conclusiones” un estudio de caso en Santiago de Chile: síntesis final y conclusiones. Revista INVI, 16(42). En: <https://revistainvi.uchile.cl/index.php/INVI/article/view/62261/66342>
- Jiménez, G (2018). “La movilidad urbana en el casco central de la ciudad de San José, Costa Rica: El caso de las motilidades de vecinos y vecinas de barrio Luján y barrio Escalante”. Universidad de Guadalajara, Maestría en Movilidad urbana, transporte y territorio.
- Klotchkov, V. (2001). *Brevísima Historia De La Planificación Urbana De San José*. Revista Ambientico, Volumen (99), 4-6
- Klotchkov, V. (2012). *Ordenamiento territorial de la Gran Área Metropolitana: forma urbana versus instrumentos del desarrollo*. Revista Ambientico. Planes de Ordenamiento en la GAM. ISSN 1409-214X #224
- Koepff, J. (2005). *El Transporte Público en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica*. Perspectivas. N°1. En: <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/12310.pdf>
- Loaiza, V. (2017). *Carretera a Limón, el sueño de Braulio Carrillo*. La Nación. Costa Rica. En: <https://www.nacion.com/el-pais/infraestructura/carretera-a-limon-el-sueno-de-braulio-carrillo/ETVOL3CYUNAGTAEPJVV3HVGWQA/story/>
- Llorens, M. (2010). *Análisis de información estadística para la construcción de un sistema de indicadores de calidad de vida urbana: estudio de caso Comuna De Pudahuel*. Tesis, Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y

Estudios Urbanos. Santiago, Chile. En:

http://estudiosurbanos.uc.cl/images/tesis/2010/MDU_MLlorens.pdf

Leva, G. (2005). *Indicadores de Calidad de Vida Urbana*. Universidad Nacional de Quilmes, Ciencias Sociales, Buenos Aires, Argentina. En:
http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/gl_icvu.pdf

Leva, R. (2005). *Proyecto de Investigación I+D "Gestión estratégica urbana"*. Departamento de Ciencias Sociales de la UNQ, Argentina. En:
http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf

Loría y otros (2018). *Costa Rica: Una propuesta para superar la crisis de movilidad actual (2018-2022)*. Lanamme, Universidad de Costa Rica. En:
<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/1205/Sistemas%20de%20Transporte%20y%20Movilidad.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Loría L. (2014). *Informe Final Implicaciones en infraestructura y transporte*. Vigésimo Primer Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. Estado Nación Costa Rica. En:
https://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/021/ordenamiento/Loria_Infraestructura__movilidad.pdf

Loría y otros. (2018). *Costa Rica: Una propuesta para superar la crisis de movilidad actual (2018-2022)*. Lanamme. Universidad de Costa Rica. En:
<https://www.lanamme.ucr.ac.cr/repositorio/bitstream/handle/50625112500/1205/Sistemas%20de%20Transporte%20y%20Movilidad.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

- Lizarraga, C. (2006). *Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI*. Economía, sociedad y territorio, Vol. 6, N.º. 22, 2006, págs. 283-321. En: https://www.researchgate.net/publication/28155569_Movilidad_urbana_sostenible_un_reto_para_las_ciudades_del_siglo_XXI
- Licona, E. (2007). *Habitar y significar la ciudad*. Puebla: Conacyt y Casa Abierta al Tiempo.
- Morales, R. (2002). *Carretera de Circunvalación: Antecedentes e Involucrados en el proyecto*. MOPT. En: <http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/3697/388.1-7.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- MOPT (s.f). *Información del MOPT*. Página web del MOPT. En: https://www.mopt.go.cr/wps/portal/Home/acercadelministerio/informaciondelmopt!/ut/p/z1/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljo8ziPQPcDQy9TQx83M2CXAwcLX18TN38DYwtwz0w8EKDFCAo4FTkJGTsYGBu7-RfhTp-pFNIqw_Cq-SIDOOAnxOxKIAxQ0FuaERBpmeigAQwbes/dz/d5/L2dBISvZ0FBIS9nQSEh/
- Molina, W. (2019). *La Gentrificación en Costa Rica: Elementos para su Estudio de Compresión*. Revista Ciencias Sociales 164: 87-107 / 2019 (II) ISSN: 0482-5276, San José. Costa Rica.
- Martínez, T. (2014). *Treinta años de Metamorfosis Urbana Territorial en el Valle Central*. Vigésimo primer informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible.
- Mora, J. (2003). *Análisis del crecimiento urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica*. Tesis para optar por el grado de Maestría en Geografía, Universidad de Costa Rica.

- MIVAH. (2013). *Plan Nacional de Desarrollo Urbano para la Gran Área Metropolitana 2013*. Ministerio de vivienda y asentamientos humano. En: https://www.mivah.go.cr/Biblioteca_PlanGAM.shtml
- Møller, V., & Huschka, D. (Eds.). (2009). *Quality of Life and the Millennium Challenge. Social Indicators Research Series*. doi:10.1007/978-1-4020-8569-7
- Muñoz et al. (2006). *SPRAWL. Definición, causas y efecto*. Anatomía de la dispersión urbana en Barcelona EURE, vol. 39, núm. 116, enero, 2013, pp. 189-219 Pontificia Universidad Católica de Chile Santiago, Chile.
- Municipalidad de San José (2019) Datos Abierto PAO -Presupuesto 2019. En: <http://datosabiertos.msj.go.cr/dashboards/21119/poa-presupuesto-2019/>
- MIDEPLAN. (2018). *Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica*. Retrieved from Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica: https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/BXb_ILDRwqVI_zHV3NadQ
- Orellana, A. (2018). *Índice de Calidad de Vida Urbana Comunas y Ciudades de Chile*. En: http://estudiosurbanos.uc.cl/images/investigaciones/Arturo_Orellana/ICVU_2018/20180508_ICVU_2018_-_Version_Definitiva.pdf
- Observatorio Municipal. (2013). *Ficha de información distrital. Merced*. En: https://www.msj.go.cr/MSJ/Municipalidad/Observatorio_SanJoseenCifras/Fichas%20Informaci%C3%B3n%20Distrital%202013/2_MERCED.pdf

Programa Estado de la Nación. (2015). Vigésimo Primer Informe del Estado de la Nación. San José, Costa Rica.

Pujol y Pérez. (2012). *Crecimiento urbano en la región metropolitana de San José, Costa Rica. Una exploración espacial y temporal de los determinantes del cambio de uso del suelo, 1986–2010*. Lincoln Institute of Land Policy. En: https://www.lincolninst.edu/sites/default/files/pubfiles/2242_1578_Pujol_WP13RP1SP.pdf

Pujol, R. (2014). *Planificación urbana, espacio público y movilidad en San José centro*. Revista Ambientico. 240-241, Artículo 6 |Pp. 45-50. En: https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/tainacan-items/5/25250/240-241_45-50.pdf

Pérez Torres, A. (2017). *La movilidad urbana: una comprensión desde la psicología de masas y del concepto de espacio psico-colectivo*. Tesis para obtener el grado de Licenciatura en Psicología. UNAM. México. En: <http://132.248.9.195/ptd2017/junio/306232712/Index.html>

PRUGAM. (2008). *Tomo I: Diagnóstico*. MIVAH, Costa Rica. En: <http://exnet.mivah.go.cr/PRUGAM/Documentos/Diagnostico.pdf>

PRUGAM. (2008). *Tomo II: Propuesta*. MIVAH, Costa Rica. En: exnet.mivah.go.cr/PRUGAM/Documentos/Propuesta.pdf

PIMUS (2019). Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable. Encuesta de Movilidad Intradomiciliaria

- Pérez, M (1999). *La construcción de indicadores bio ecológicos para medir la calidad del ambiente natural urbano*. En: <https://docplayer.es/15445317-La-construccion-de-indicadores-bio-ecologicos-para-medir-la-calidad-del-ambiente-natural-urbano.html>
- Quesada, F. (1996). Los del Barrio Amón: marco habitacional, familiar y arquitectónico del primer barrio residencial de la burguesía josefina (1900–1930)”. *Mesoamérica* 31, pp. 215-241
- Quesada Soto, A. (2008). *Breve historia de la literatura costarricense*. San José: Editorial Costa Rica.
- Ramírez, R. (2020). *Sociología de la movilidad: comprendiendo lo urbano desde la micrópolis*. *Contexto*. Vol. XIV. N° 21. Septiembre 2020, Nuevo León, México En: <http://eprints.uanl.mx/20136/>
- Rivera, W. (1987). *Desarrollo Urbano en Costa Rica Características y Problemas*. *Revista ABRA*, 7(7-8), 281-300. En: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/abra/article/view/4633>
- Romero, C. (2016). *Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de caso en Tijuana, Baja California*. El Colegio de la Frontera Norte. En: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2016/12/TESIS-Romero-Ch%C3%A1vez-Christian-Rodrigo.pdf>
- Rodríguez, F. (2007). *Plan de desarrollo urbano en Gran Área Metropolitana*. *Revista de Ciencias Ambientales (Trop J Environ Sci)*. EISSN: 2215-3896. Vol 34 (2): 2-15. En: <http://dx.doi.org/10.15359/rca.34-2.1>

- Risser y otros. (2006) *Assessment of the quality of life in cities Environmental conditions and mobility*. Urbani Izziv, Vol. 17, No. 1-2, Pozabljeni modernizem mest / The forgotten modernism of cities. Urbanistični inštitut Republike Slovenije p. 187-193. En: https://www.researchgate.net/publication/50934008_Assessment_of_the_quality_of_life_in_cities_Environmental_conditions_and_mobility
- Retana Guido, J. C. (2000). *¿Hacia dónde va la planificación urbana de Costa Rica? (Una interpretación sociológica)*. Revista de Ciencias Sociales, 43(88), 97+. En: <https://link.gale.com/apps/doc/A109180240/IFME?u=anon~db346f2f&sid=googleScholar&xid=dffbc777>
- Rodríguez y Muñúzuri. (2015). *Movilidad Urbana en la Ciudad de México: Una Revisión Propositiva*. Centro de estudios Jurídicos y Ambientales. México. En: http://ceja.org.mx/IMG/Movilidad_Urbana_en_la_Ciudad_de_Mexico.pdf
- Sánchez, I. (2007). *Algunas características del sector transporte en Costa Rica y su influencia en el consumo de hidrocarburos, 1965-2004*. Diálogos Revista Electrónica de Historia ISSN 1409- 469X Vol. 7. No. 2 Setiembre 2006 - Febrero 2007. En: <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/dialogos.htm>
- Sánchez. (2018). *Diagnóstico sobre la situación del transporte y la movilidad en Costa Rica*. Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible.
- Solano y Madrigal. (2008). *Situación de Vivienda y Desarrollo Urbano en Costa Rica en el 2007*. Décimo cuarto Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible.

- Solano, A. (2010). *Utopía de un San José ordenado y armónico*. La Nación, Costa Rica. En:
<https://www.nacion.com/viva/cultura/utopia-de-un-san-jose-ordenado-y-armonico/4AUQXR4XCZAETLKZUN6HG5AOYQ/story/>
- Sheller y Urry (2006). *The new mobilities paradigm*. Environment and Planning A, volume 38, pages 207-226. En:
https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/122109/mod_resource/content/1/The%20new%20mobilities%20paradigm%20Sheller%20-%20Urry.pdf
- Stodolska y Shinew. (2009). *La Calidad de Vida dentro de La Villita: An Investigation of Factors Affecting Quality of Life of Latino Residents of an Urban Immigrant Residential Enclave*. Journal of Immigrant & Refugee Studies”. En:
<http://dx.doi.org/10.1080/15562940903150071>
- Urbina, Y. (2014). *Espacio público urbano como catalizador de actividad física y bienestar psicológico*. Revista Electrónica de estudiantes Esc. de psicología, Universidad de Costa Rica. En: <http://www.kerwa.ucr.ac.cr/bitstream/handle/10669/12488/13551-23085-1-SM.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Van Lidht y Schütte (2013). *El Círculo Vicioso de la Fragmentación Espacial y Segregación Social en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica*. Revista de la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Costa Rica -UCR - Volúmen 2 - 1 del 2013.
- Vicuña et all. (2019). *Integración urbana y calidad de vida: disyuntivas en contextos metropolitanos*. Revista INVI ISSN 0718-8358. En:

https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?pid=S071883582019000300017&script=sci_arttext

Vicenzi et al. (2009). *La educación como proceso de mejoramiento de la calidad de vida de los individuos y de la comunidad*. Revista Iberoamericana de Educación ISSN: 1681-5653 n.º 49/7. En: <https://rieoei.org/historico/deloslectores/2819Vicenzi.pdf>

Velásquez y Jeraldo (2009). *Hábitat y seguridad urbana. La seguridad urbana como derecho y en perspectiva de riesgos urbanos*. Colombia. En: <https://www.fundacionhenrydunant.org/images/stories/biblioteca/derecho-vivienda-ciudad-territorio/Habitatyseguridadurbana.pdf>

Wilkinson, S. (1998). *Focus group methodology: a review*. International Journal of Social Research Methodology. En: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/4250035/mod_folder/content/0/Textos/Wilkinson%2C%20Focus%20group%20methodology%20a%20review.pdf?forcedownload=1

Zaragosa Aguiña, D. (2017). *El empleo como determinante económico de la movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México (2015-2015)*. Tesis para obtener el grado de licenciatura en Economía. UNAM. México. En: <http://132.248.9.195/ptd2017/agosto/412117657/Index>