

Creando ciudades inclusivas, seguras y saludables

PRESENTACIÓN FINAL

Lizeth Calderón Brenes, Arquitecta
Asesora en la Unidad Ejecutora de Sectorización -
Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial

COSTA RICA

16.07.2021

CASO DE ESTUDIO: MOVILIDAD Y TRANSPORTE EN EL DISTRITO CATEDRAL - NODO DE INTEGRACIÓN EN PLAZA GONZÁLEZ VÍQUEZ



Índice (Orientativo)

1. Introducción y descripción general del fenómeno estudiado.....pg. 03
2. Análisis de los factores internos (**DAFO**)pg. 17
3. Análisis de los factores externos (**DAFO**)pg. 21
4. Síntesis del análisis y detección de los principales problemas (**DAFO**)pg.25
5. Conclusiones y avance de líneas estratégicaspg.36
6. Bibliografía y fuentes consultadaspg. 38

1. Introducción y descripción general del fenómeno estudiado (portadilla)

Introducción

El presente trabajo tiene como fin desarrollar un análisis en el Distrito Catedral, el cual es el cuarto distrito de la capital de San José Costa Rica, en el intervienen la movilidad, el transporte motorizado y no motorizado, la búsqueda de mejorar los espacios públicos existentes, crear espacios más verdes y saludables, mejorar la seguridad ciudadana en su entorno, diseñar ciclovías seguras, espacios caminables, con ello incentivar el uso de la bicicleta y desincentivar el uso del automóvil privado para promover el uso del transporte público eficiente.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el 2018 se dio a la tarea de retomar el estudio del Proyecto de Sectorización que se había realizado en el año 1999, el cual pretende mejorar la ciudad y la calidad de vida de la población, para ello ha venido trabajando en la implementación de carriles exclusivos para autobuses permitiendo reducir los tiempos de viaje de los usuarios, crear rutas trocales, rutas alimentadoras, nodos de integración que centralicen los diferentes modos de transporte en los centros urbanos como lo son el transporte público modalidad, autobús, taxi y tren, estos en su mayoría se ubicarán en los parques, así como la creación de parqueos para bicicletas o vehículos no motorizados, permitiendo a los usuarios tener recorridos cortos para trasladarse de un lugar a otro.

En una lucha constante sobre cómo mejorar la ciudad, se crea la interrogante de la carencia de espacios públicos para los usuarios, que permitan esa interacción con los espacios abiertos como plazas, calles, parques, espacios de entretenimiento, infraestructura complementaria, que invite a generar permanencia en estos espacios y que adicionalmente permita protección mientras se espera algún modo de transporte y que este genere una intermodalidad, si bien es cierto “el espacio público corresponde a aquel territorio de la ciudad donde

Introducción

cualquier persona tiene derecho a estar y circular libremente”, con el pasar del tiempo estos espacios han disminuido en la ciudad y se le da más prioridad al vehículo privado, olvidando así que antes del vehículo todos somos peatones y tenemos un derecho a circular libremente y principalmente tener estos espacios seguros por el cual hacerlo.

Costa Rica enfrenta desordenes de movilidad urbana y de tener espacios públicos inclusivos y seguros, aunado a una carencia de infraestructura vial, una red de transporte público ineficiente y un crecimiento en el transporte privado que no cesa y no se encuentra organizado, esto permite que se deje de pensar en los usuarios tanto del sistema de transporte público como de los peatones, dejando a un lado la movilidad no motorizada como las ciclovías, espacios caminables acordes a las necesidades de los usuarios de todas estas modalidades de transporte; es por esta razón que se debe coordinar con los sectores públicos, privados y la sociedad civil para buscar una estrategia que deje a un lado la parte política y que permita crear una solución de forma integrada, que no solo beneficie a los usuarios de un sistema de transporte, sino que brinde espacios seguros, accesibles e integrales en la ciudad para mejorar la salud pública, que a su vez brinde un aporte extra al país y alcance sus compromisos a nivel Internacional en reducción de emisiones en el Marco del Acuerdo de París, los Compromisos Nacionalmente Determinados NDC’s, el Plan Nacional de Descarbonización de emisiones del Sector Transporte (2018-2050), los Acuerdos Sectoriales que nacen de los NDC’s y la Organización para la Cooperación, los Objetivos de Desarrollo Sostenible ODS, la Calidad del Aire y el Desarrollo Económico OCDE.

1.1 Definición general del Problema

Costa Rica juega un papel estratégico en el desarrollo sostenible de nuestro país. Es en la Gran Área Metropolitana donde se concentra la mayor parte de problemas medioambientales, la contaminación ambiental y sónica produce serios problemas que repercuten en la calidad de vida de la población, generando problemas en la salud y por ende en el rendimiento económico.

Somos cerca de 5 millones de habitantes los cuales 2,9 millones de habitantes se concentran en la GAM y una flotilla vehicular de más de 1.5 millones, volviendo la infraestructura vial ineficiente e inmanejable.

En transporte público se efectúan diariamente más de 2 millones y tres cuartas partes de esos traslados tienen como destino u origen de viaje el centro de San José, eso quiere decir que más de 300.000 vehículos pasan por el centro de la capital, generando un problema vial mayor, dado que en la Capital no existen vía troncales, terminales intermodales, nodos de integración, y espacios públicos verdes que minimicen el impacto vial y ambiental que esto genera en nuestra ciudad.



Imagen 1: Congestión vial en San José 04 oct. 2017 Fuente: www.nacion.com



Imagen 2: Plaza de La Cultura Fuente: <https://www.ecured.cu/images/thumb/5/58/Plaza-de-la-Cultura-San-Jose.jpg/1200px-Plaza-de-la-Cultura-San-Jose.jpg>

1.2 Definición del Alcance Temático

Está definido por el crecimiento de la flota vehicular, la falta de instrumentos de uso del suelo, la falta de espacios públicos verdes, inseguridad de la zona; por esta razón se desarrolla el Proyecto de Sectorización con el fin de priorizar el uso del transporte público eficiente que desincentive el uso del vehículo privado y promueva el uso del transporte público modalidad autobús, generando rutas troncales, nodos de integración que permitan centralizar los diferentes modos de transporte en beneficio de los usuarios y los peatones en general, diseñar espacios públicos verdes y saludables así como ciclovías y espacios caminables que mejoren la calidad de vida de las personas y el entorno urbano de la ciudad.



Imagen 3: Movilidad Segura. Fuente: <https://webpicking.com>

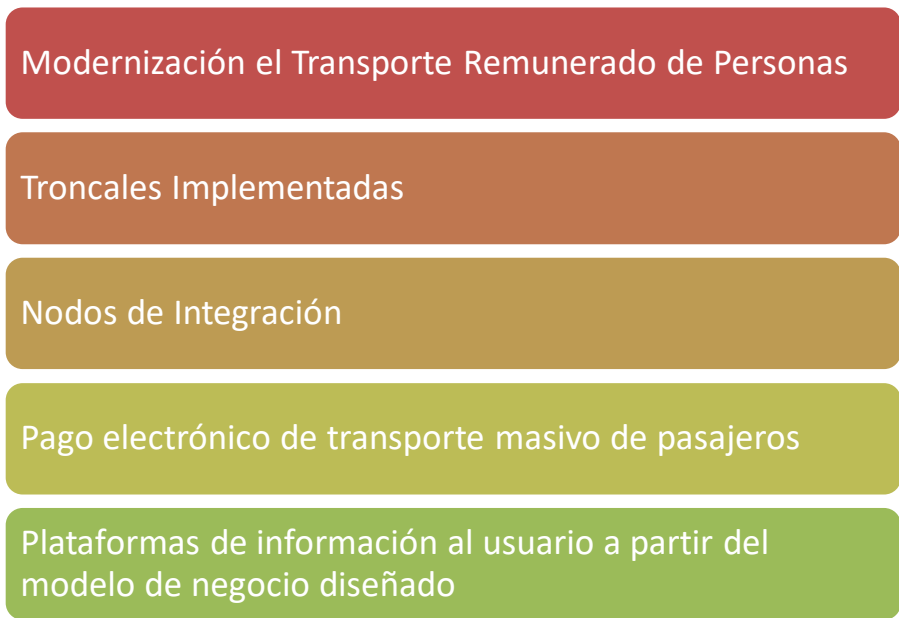


Imagen 4: Alcance Temático. Elaboración Propia

1.3 Definición del Alcance Temporal

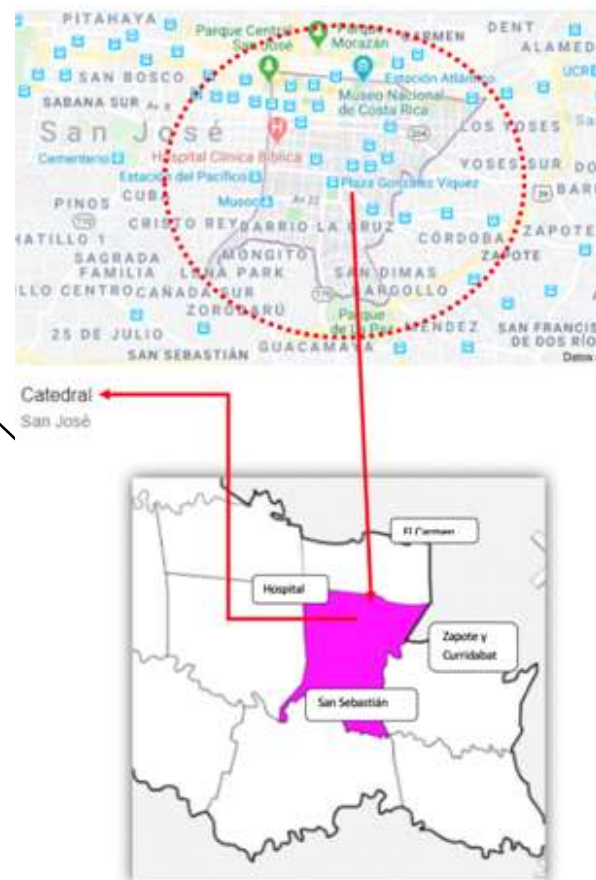
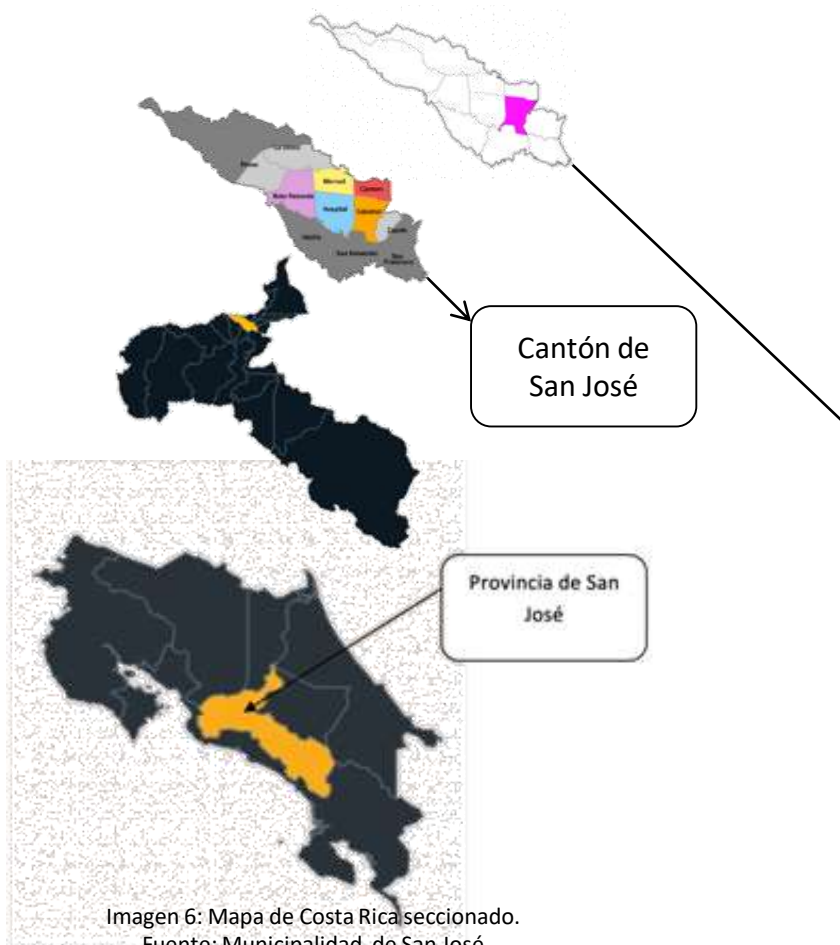
Después del crecimiento poblacional y vehicular de San José, es que el MOPT contrata en 1999 un estudio para mejorar la Sectorización del Área Metropolitana de San José, pero no es hasta el 2018 que se inicia con un Plan de Implementación para el desarrollo del Proyecto, con el fin de seguir avanzando en el desarrollo del Proyecto y crear directrices que ordenen los Proyectos, se crea el Plan Nacional de Transportes, el Plan Estratégico Sectorial y el Plan Estratégico Nacional 2050, muchos de estos planes fueron creados con el objetivo de cumplir con el Acuerdo de Paris, los Objetivos de Desarrollo Sostenible y para ello se crea el Plan de Descarbonización, así como el Acuerdo Interministerial del Sector Transporte como planes de acción para cumplir con las metas y objetivos propuestos internacionalmente.



Imagen 5: Alcance Temporal. Elaboración propia

1.4 Definición del Alcance Geográfico

El distrito Catedral se fundó en diciembre de 1848, se encuentra en su totalidad contenido dentro de los límites de la ciudad de San José. Ubicado a una altitud promedio de 1.161 m.s.n.m., cuenta con una superficie de 2,31 km² y según el Censo 2011, con una población de 12.936 habitantes y 4.987 viviendas.



1.4 Definición del Alcance Geográfico

El distrito es lugar de actividad comercial, de servicios y vivienda, así como importantes hitos de la capital costarricense, como la Plaza de la Cultura.

El distrito se ubica al sur de la Avenida Central de San José.

Los territorios que conforman el distrito se encuentran urbanizados en un 100%, y la totalidad del distrito es parte de la Gran Área Metropolitana.

Por su geografía regular, el distrito Catedral no presenta amenazas naturales latentes, como consta en los reportes de la Comisión Nacional de Emergencias del país, pero con las variantes del Cambio Climático, en algunas ocasiones presenta inundaciones en algunas zona por problemas de alcantarillado

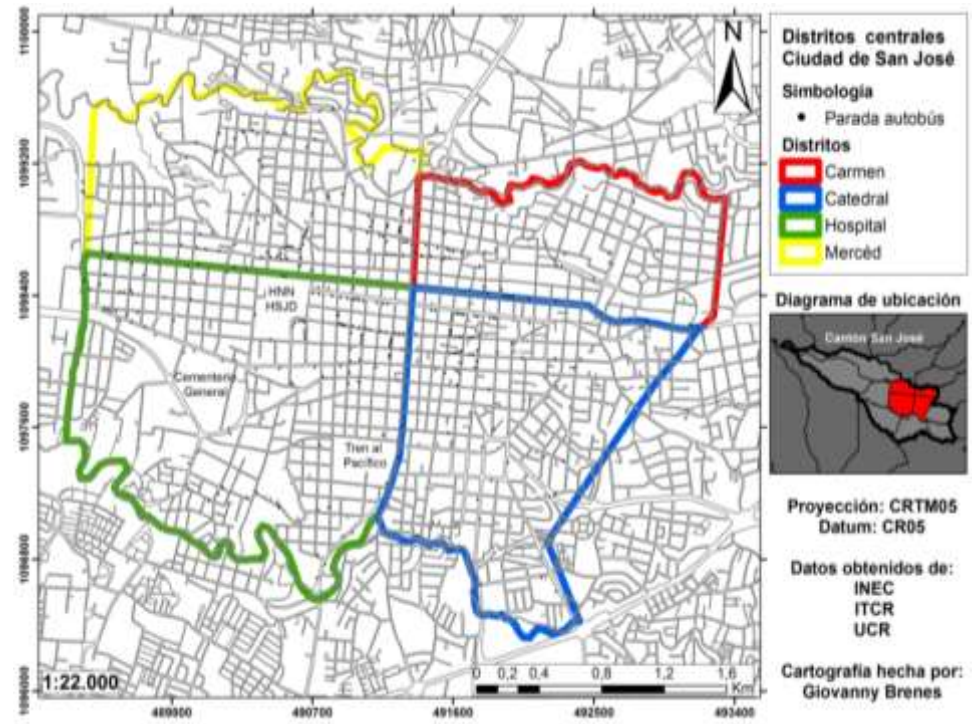


Imagen 3: Mapa de los 4 Distritos centrales de San José

Fuente: Municipalidad de San José

Mapa del Uso del Suelo Distrito Catedral

En el Mapa del Uso del Suelo se puede observar la evidente saturación del suelo vrs la deficiencia de espacios públicos y áreas verdes en su entorno

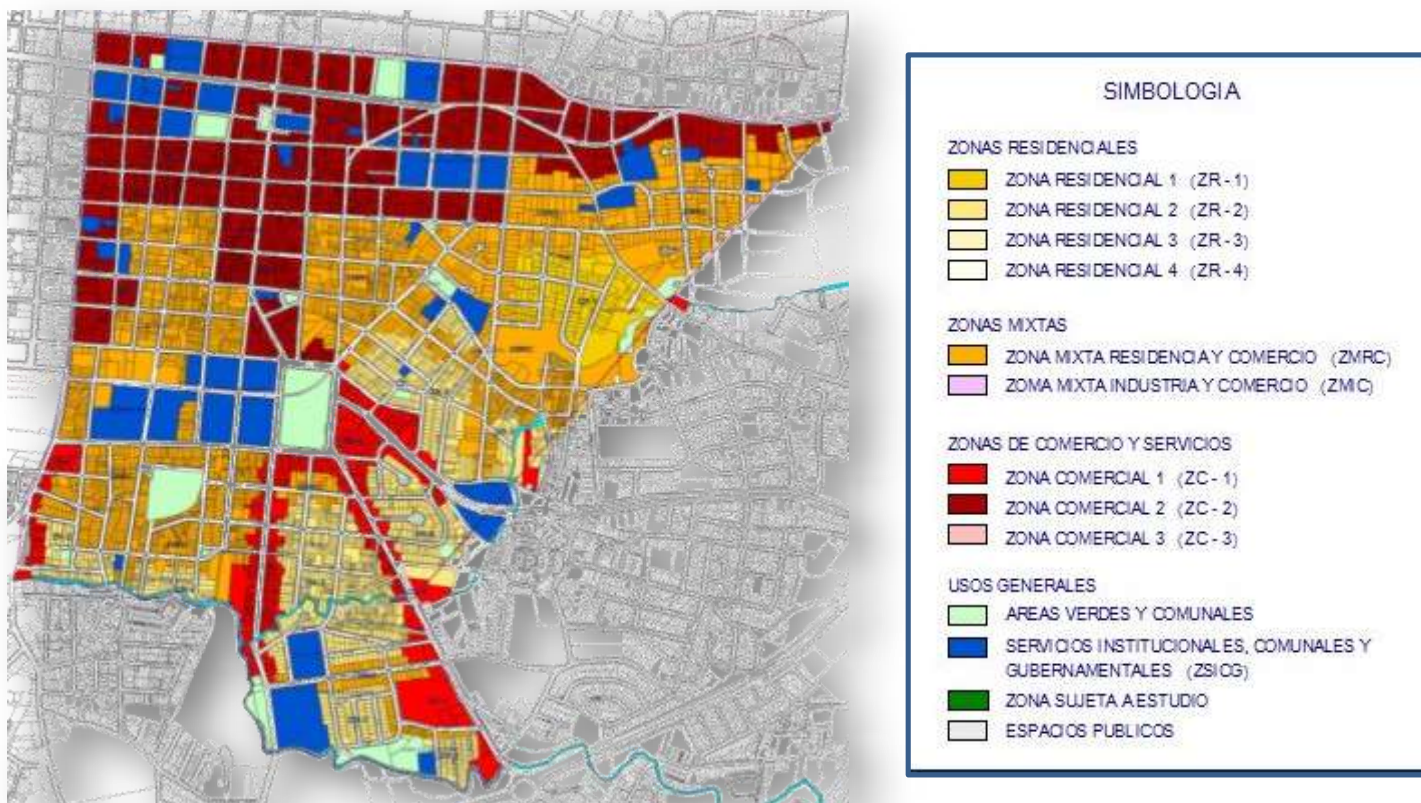


Imagen 9: Mapa del Uso del Suelo del Distrito Catedral de San José. Fuente: Municipalidad de San José

1.5 Identificación de Agentes Involucrados

Gobierno Central (Presidencia)

MOPT y sus Consejos

MINAE

DCC

Municipalidades

Empresas de Autobuseros

Sector Privado

Sociedad Civil

Universidad de Costa Rica

Lanamme, UCR

Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica

Banco Central de Costa Rica

ARESEP (Autoridad Reguladora de Servicios Públicos)

Imagen 11: Identificación de actores involucrados. Elaboración propia

1.6 Identificación de los elementos de contexto que inciden en el problema

Es importante la Intervención del Gobierno Central y Local, para el desarrollo y ejecución del Proyecto.

La puesta en marcha y el seguimiento de los diferentes Planes para el alcance de los compromisos adquiridos por el país y lograr reducir la emisiones de CO2, así como los ODS en los objetivos 1, 3, 5 y 11 y la Agenda Urbana



Plan Estratégico Nacional 2050

Plan Estratégico Sectorial 2019-2024

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversión Pública 2019-2022

Plan Nacional de Transportes 2011-2035

Plan Nacional de Descarbonización 2018-2050

Acuerdo Interministerial de Reducción de Emisiones del Sector Transporte 2030

Imagen 12: Identificación de los elementos de contexto. Elaboración propia

1.7 Identificación de acciones en curso para abordar la situación problemática

- Desarrollo de Infraestructura para la Implementación del Proyecto de Sectorización
- Construcción de estaciones de intercambio modal – Nodos de Integración – Espacios Públicos verdes
- Implementación de Pago electrónico en el sistema de transporte público
- Impulsar el desarrollo de plataformas de información al usuario del transporte urbano masivo.
- Iniciar por etapas el Desarrollo del proyecto de Tren Rápido de Pasajeros
- Construir ciclovías y bulevares
- Mejorar la infraestructura vial y peatonal del Distrito
- Implementar cámaras de seguridad, ampliar los recorridos de la Fuerza Pública, la Policía Municipal y la Policía de Tránsito para protección de los peatones y la seguridad en las vías.
- Regular el ingreso de vehículos de carga pesada al centro de la capital y los horarios de los camiones de recolección de basura.

1.8 Modelo Conceptual

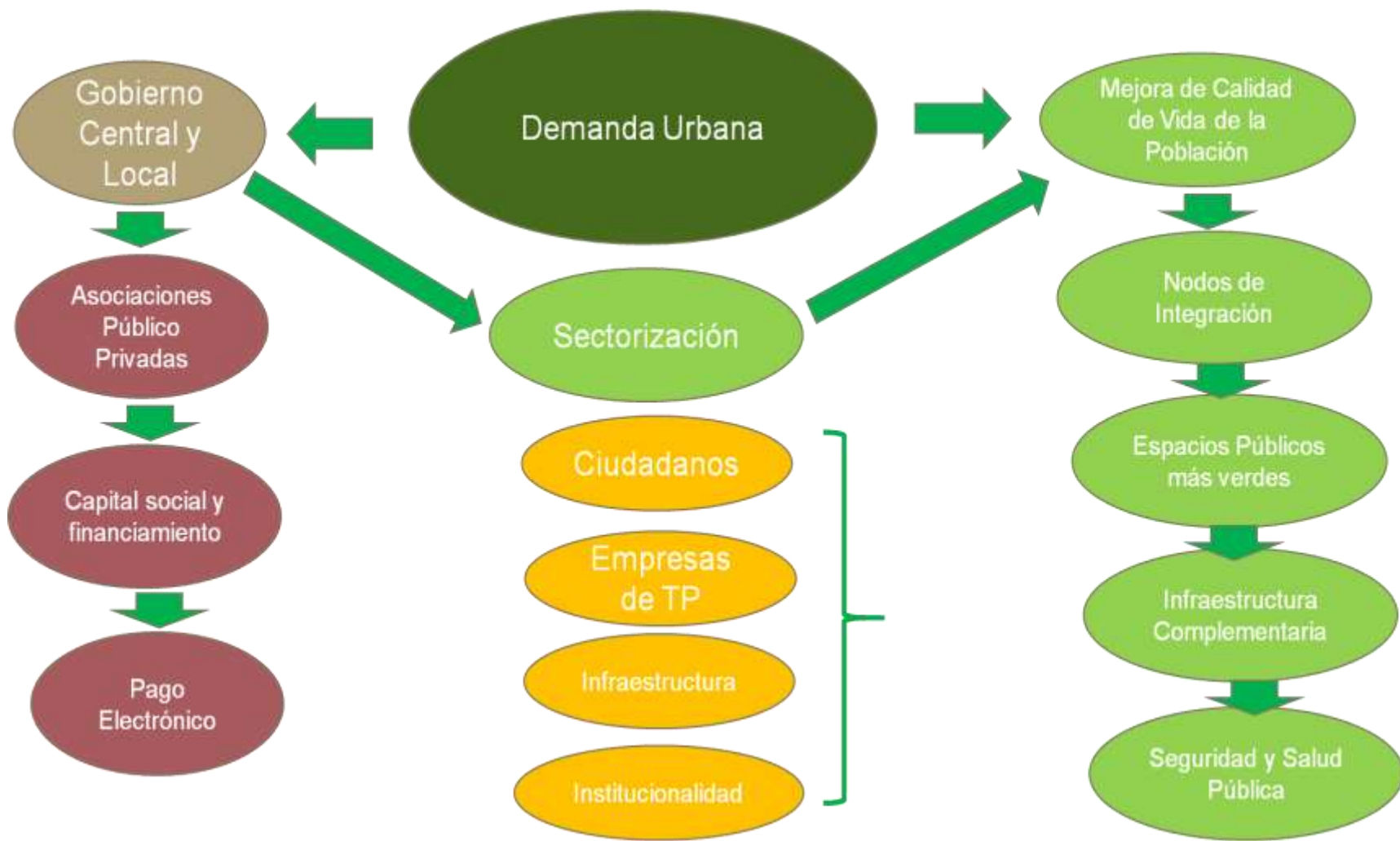


Imagen 13: Modelo Conceptual del Proyecto. Elaboración propia

2. Matriz de Diagnóstico

2.1 Matriz de Diagnóstico

ÁREAS TEMÁTICAS	DIAGNÓSTICO		RELACIÓN CON		AMBITO COMPETENCIAL	
	DEBILIDADES	FORTALEZAS	ODS 2030	AGENDA URBANA	Dpto. de la Alumna	Otros Dptos. Implicados
1. Medioambiente y Cambio Climático	Contaminación sónica y ambiental . Eventos externos	Espacios caminables, espacios públicos en el entorno y espacios verdes, carriles exclusivos	3. Salud y Bienestar 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles	OAU 3 Prevenir y reducir los impactos del CC y mejorar la resiliencia	PROGAS - MOPT	MINAE - DCC – IMN
2. Aspectos socioeconómicos	Barrios de escasos recursos hacia el sur , indigencia, falta de actividades sociales	Crecimiento de espacios comerciales, Proyecto Ciudad Gobierno	1 Fin de la Pobreza 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles		MOPT - CONAVI	MUNICIPALIDADES – IMAS - MIDEPLAN
3. Ciudad Inclusiva y perspectiva de género	Cantidad de vehículos privados circulando , inseguridad ciudadana, falta de espacios públicos seguros	Sectorización, Nodos de Integración, El TP y la Perspectiva de Género	ODS 11 Ciudades y Comunidades Sostenibles 5 Igualdad de Género	OAU 1 Y 2	MOPT – CONAVI – DGIT-COSEVI – CTP	INAMU – GOBIERNO CENTRAL Y LOCAL

Imagen 14: Matriz de Diagnóstico Elaboración propia

2.1 Matriz de Diagnóstico

4. Accesibilidad universal	Faltan rampas y mejorar la circulación peatonal	Rampas de acceso, losa podo táctil, semáforos con sonido	ODS 10 Reducción de las Desigualdades	OAU 5 Favorecer la proximidad y movilidad sostenible	MOPT - CONAVI – CTP	CONAPDIS - MUNICIPALIDADES
5. Seguridad física y perceptiva	Inseguridad ciudadana en su entorno, asaltos, accidentes	Iluminación, Cámaras de seguridad, Policías	ODS 11	OAU 5		POLICIA MUNICIPAL – FUERZA PUBLICA
6. Salud y calidad de vida urbana	Contaminación ambiental, por la alta cantidad de vehículos en carretera Falta de espacios verdes	Arboles en algunas cuadras, espacios públicos y Plazas o parques más verdes	ODS 11	OAU 5		MINISTERIO DE SALUD - IMN – UNIVERSIDADES

Imagen 14: Matriz de Diagnóstico Elaboración propia

2.1 Matriz de Diagnóstico

7. Gobernanza y participación	Falta de compromiso porque hay muchos actores involucrados, presupuesto, falta de participación ciudadana	Talleres de experiencia del usuario, reuniones para coordinar el proyecto de Sectorización, Reuniones con el viceministro	ODS 17 Alianzas para lograr los objetivos	OAU 7 Impulsar y favorecer la Economía Urbana 10 Mejorar los instrumentos de intervención y Gobernanza	MOPT- CONAVI- DGIT- COSEVI- CTP	GOBIERNO CENTRAL - GOBIERNOS LOCALES- SOCIEDAD CIVIL- MINAE - DCC - APP - APOYO GIZ
-------------------------------	---	---	---	---	---	---

Imagen 14: Matriz de Diagnóstico Elaboración propia

3. Análisis del Entorno

3.1 Análisis del Entorno

FACTORES DE CAMBIO		IMPLICACIONES EN EL FENÓMENO ESTUDIADO						
		SOCIALES	ECONÓMICOS	AMBIENTALES	GOBERNANZA	ESPACIALES	AMENAZAS	OPORTUNIDADES
1	Incremento de la flota vehicular	Crecimiento del impacto vial Aumento de enfermedades y problemas de salud	Perdidas económicas en la salud Infraestructura vial se vuelve deficiente por lo que requiere inversión	Aumento de las emisiones de CO 2 aumenta el caos vial y la contaminación ambiental	Desarrollo de un Proyecto de Sectorización para mejorar la viabilidad y sacar los vehículos de la Capital	Liberación de vías en la capital, creación de bulevares y ciclovías en el centro	Aumento de problemas de salud, aumento de infraestructura vial	Proyecto de Sectorización, desarrollar rutas troncalizadas para minimizar la cantidad de vehículos que ingresan al centro de San José. Restricción vehicular por número de placa
2	Implementación de infraestructura para la movilidad no motorizada	Mejora en la salud, crecimiento de ciclovías, espacios caminables	Inversión para espacios creados para el peatón y los ciclistas.	Reducción de emisiones, creación de actividades que mejoren la salud pública	Compromiso del Gobierno Central y el Gobierno Local para la aprobación de estos espacios	Espacios más seguros a los peatones y ciclistas, convertir vías públicas en bulevares para generar protección a los ciudadanos.		Mejora de espacios públicos. Mejora de la salud. Espacios caminables Reducción de vehículos en la zona
3	Mayor conciencia ambiental	Mejora de calidad de vida de las personas Reducción de emisiones de CO2	Inversión de proyectos ambientales Fondo verde del Clima Proyectos de cambio de flotas a energías limpias	Crear espacios públicos más verdes y transitables Mejorar los espacios verdes existente	Inversión en proyectos verdes, Inversión de la mejora de la ciudad que permita recuperar la imagen de la ciudad	Crear Nodos de integración para centralizar la movilidad motorizada y no motorizada que permita que los usuarios cuentan con espacios más seguros, verdes y de trayectos cortos para movilizarse.		Reducción de emisiones de CO 2 Cumplir con los compromisos País en el Acuerdo de París y ahora en la OCDE

Imagen 15: Análisis del Entorno. Elaboración propia

FACTORES DE CAMBIO		IMPLICACIONES EN EL FENÓMENO ESTUDIADO						OPORTUNIDADES
		SOCIALES	ECONÓMICOS	AMBIENTALES	GOBERNANZA	ESPACIALES	AMENAZAS	
4	Crecimiento de edificaciones contra menos espacios verdes	Crecimiento de edificios que impiden la impermeabilidad del suelo, ocasionando en algunas zonas inundaciones. Falta de espacios verdes en la ciudad	Falta de inversión y planificación para mejorar la ciudad en infraestructura y espacios públicos, principalmente que en la actualidad hay edificios que se encuentran desocupados	Incremento de emisiones Falta de permeabilidad en el suelo. Inundaciones en algunas zonas	Falta de Planificación y uso del suelo Falta de Inversión pública en espacios públicos y verdes	Menor compromiso de la ciudad e involucrar a la sociedad civil para el logro de mejorar la ciudad	Saturación del suelo Crecimiento desordenado en Infraestructura Falta de atractivos en la ciudad Edificios dehabitados y cerrados	Replantear la ciudad, rediseñar espacios públicos y verdes, Conectividad entre edificios que atraigan al turismo. Rediseñar el centro histórico de la ciudad como atractivo visual
5	El papel del estado en inversión pública para mejorar la infraestructura vial y la ciudad	No se toma en cuenta a la población en algunos casos para que se apropien de su ciudad y que se busque el fin común	Reducción del presupuesto Aumento del valor del suelo Planificación de la ciudad de acuerdo a las necesidades	Reducción de emisiones Mejora de la ciudad.	Planes y Proyectos que no son expeditos e implican el atraso y aumento de las obras en infraestructura vial. El tema de Concesión de Obra Pública genera un costo más elevado en el desarrollo de los proyectos.	Rediseño de la ciudad en busca de un fin común, pensando en los peatones y usuarios de transporte público	Reducción de presupuesto Recursos de amparo que limitan que se desarrolle el proyecto Gestiones burocráticas que atrasan las gestiones para avanzar el proyecto Realización de expropiaciones que atrasan el proyecto	Mejorar la ciudad Atracción de peatones a la ciudad Ciudad más segura Espacios más verdes y saludables Menos vehículos ingresando a la ciudad Conectividad entre espacios públicos
6	Innovación de tecnologías limpias y aplicaciones para un mejor servicio de transporte	Acceso viable a cambio de tecnologías. Electrificación del Transporte. Aplicaciones que brinden información a los usuarios para seguridad y beneficio de los mismos	Alianzas público privadas que permitan crear aplicaciones para transporte público y convenios para adquisición de buses eléctricos	Reducción de emisiones, mejora del servicio de transporte público que permita que los usuarios de vehículos privados se pasen al TP más eficiente	Apoyo del Gobierno Central para la búsqueda de financiamiento a los empresarios de TP que permita reducir costos y mejorar la infraestructura vial y centros de recarga en el caso de autobuses eléctricos o vehículos eléctricos. Mejorar las concesiones de TP y la Ley de Incentivos de Transporte Público 9518 así como la Ley de Transporte Eléctrico.	Crear Nodos de integración con centros de recarga, implementar servicios de información para los diferentes modos de transporte, conectividad, cámaras de seguridad, alertas de pánico en el sector. Apoyar en la construcción de Parqueaderos y centros de alquiler de Bicicletas	Falta de financiamiento para el cambio de tecnologías	Reducción de emisiones de CO2 Cumplimiento del Plan Nacional de Descarbonización al 2050, del Acuerdo Interministerial de Reducción de Emisiones del Sector Transporte Modernización del TP y las nuevas tecnologías Mejorar la ciudad y su seguridad

Imagen 15: Análisis del Entorno. Elaboración propia

FACTORES DE CAMBIO		IMPLICACIONES EN EL FENÓMENO ESTUDIADO						
		SOCIALES	ECONÓMICOS	AMBIENTALES	GOBERNANZA	ESPACIALES	AMENAZAS	OPORTUNIDADES
7	Crecimiento poblacional, mediante la centralización de edificios gubernamentales (Ciudad Gobierno)	Mejorar la zona Minimizar la inseguridad ciudadana Más comercio y fuentes de ingreso	Reducción de costos por alquileres altos de estos edificios Reorganización de la población laboral	Construcción de edificios que reducen el impacto ambiental Reducción de vehículos particulares ingresando a la ciudad	Direccionar presupuesto para la construcción de estos edificios y las mejoras en sus alrededores	Centralización de funcionarios. Liberar vías y vehículos en carretera. Desarrollo de comercio en las cercanías.		Reducir la delincuencia Crear más espacios públicos y verdes en los alrededores. Crear fuentes de trabajo
8	Aumento de la inseguridad ciudadana, mayor indigencia, prostitución, asaltos, edificios abandonados	Temor de la ciudadanía a ser asaltados, inseguridad en ciertas zonas, crecimiento de pobreza, zonas menos caminables, incremento de la delincuencia	Mayores costos para contratar más policías, altos costos de cámaras de vigilancia, cambiar la cara de la ciudad de los edificios abandonados, crecimiento de población en la cárcel	Edificios abandonados, zonas inseguras, malos olores.	Coordinación de Seguridad Pública y la Policía Municipal para proteger a los ciudadanos. Invertir en zonas más seguras, mayor iluminación, espacios atractivos que generen más población en la zona para brindar mayor seguridad. Proyectos para mejorar la infraestructura.	Implementación de botones de pánico, cámaras de seguridad, mejorar la cara de la ciudad, inversión en la infraestructura	Asaltos, temor, falta de atractivo visual en algunas zonas, falta de espacios seguros caminables. Que la población no ingrese a la ciudad. Síndrome de la ventana rota	Generar atractivos y espacios públicos más seguros, Involucrar a la población y el comercio de la zona a apoyar la seguridad ciudadana y de sus locales. Diseñar espacios caminables y ciclovías. Crear proyectos con Universidades de la Carrera de Arquitectura y Urbanismo para mejorar la ciudad y que estos sean presentados al Gobierno Central y Local
9	Impacto del COVID-19 en el Comercio	Desempleo Cierre de comercios Incremento de la pobreza Incremento de asaltos Edificios abandonados	Fuentes económicas se han visto interrumpidas. La situación económica de los pobladores y familias costarricenses ha causado que la tasa de desempleo se dispare.	Reducción de emisiones considerables durante la pandemia. Menos vehículos y personas circulando	El gobierno está trabajando en medidas para reactivar la economía que ha estado en pausa durante los últimos meses, no obstante, ya se estima un decrecimiento de 3,6% en el PIB de Costa Rica para el año 2020, se espera que este 2021 mejore a pesar de que es una problemática a nivel mundial	Deterioro de la ciudad, edificios en abandono o tiendas cerradas Calles desoladas	Incremento de la pobreza Mayor inseguridad Mayor indigencia Desempleo Comercio cerrado.	Estructurar el trabajo Explorar nuevos mercados Impulsar la creatividad Capacitarse Explorar alternativas existente Emprendedurismo

Imagen 15: Análisis del Entorno. Elaboración propia

4. Matriz DAFO

4.1 Análisis DAFO

CONTEXTO	EXTERNO	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
		<ul style="list-style-type: none"> * Creación de de espacios públicos. * Accesibilidad peatonal para personas con movilidad reducida * Espacios caminables * Ley 7600 Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad * Mayor infraestructura ciclista * Incentivos para el uso de la bicicleta * Parqueos para bicicletas * Creación de carriles exclusivos para el transporte público * Ley de movilidad peatonal * Reducción de vehículos privado en la zona * Ley 9660 Ley segura para ciclistas * Construcción de una ciclo vía en sentido Norte - Sur 	<ul style="list-style-type: none"> * Aumento de problemas de salud * Aumento de infraestructura vial * Carrocentrismo provocando sedentarismo a la población * Falta de Inversión pública para la movilidad no motorizada * Incremento de contaminación ambiental y sónica * Incremento de la flota vehicular provocando el deterioro de las vías en la ciudad * Obras inconclusas por falta de presupuesto * Inseguridad ciudadana * El Estado recorte el presupuesto para el Proyecto de Sectorización * No se implementen los nodos de integración que centralicen los diferentes modos de transporte No se implementen las rutas troncales y alimentadoras
	INTERNO	FORTALEZAS	DEBILIDADES
		<p>Espacios públicos existentes contribuyen con la movilidad peatonal y la movilidad reducida</p> <p>La ciclo vía existente permite diseñar y ampliar la misma para darle continuidad a otros sectores de la ciudad</p> <ul style="list-style-type: none"> * Intermodalidad con el Proyecto de Sectorización. * La creación de rutas troncales y alimentadoras favorecen la reducción de vehículos en el centro de la ciudad * Las plazas, parques y espacios públicos existentes permiten la creación de Nodos de Integración para centralizar los distintos modos de transporte * Los espacios públicos verdes existentes, contribuyen a mejorar la calidad de vida de la población * Vacíos urbanos cercanos a las paradas, terminales de buses y estación del tren, permiten desarrollar integralidad de los modos de transporte 	<ul style="list-style-type: none"> * Pocas áreas verdes y espacios públicos para movilizarse * La trama urbana del distrito favorece al vehículo privado * Aceras en mal estado o no cuentan con losa táctil * Infraestructura vial ineficiente por la cantidad de vehículos parados y el transporte público ingresando a San José * No existe continuidad espacial con la infraestructura peatonal * Falta campañas de comunicación que incentiven el uso de las bicicletas * Inseguridad ciudadana, falta de espacios públicos seguros. * Ciclo vía de Oeste a Este.



VALORACIONES



Imagen 16: Matriz DAFO Interno y Externo. Elaboración Prop.

4.2 Actualizaciones Ligadas

	OPORTUNIDADES	AMENAZAS
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> *Incentivar y apoyar el modelo de Sectorización para que este sea más atractivo en mejora del Transporte Público, la movilidad no motorizada y la accesibilidad universal. *Incentivar el uso de la bicicleta y la movilidad no motorizada. *Desarrollar estaciones intermodales en esos vacíos urbanos cercanos a las paradas de buses *Construcción de estaciones intermodales 	<ul style="list-style-type: none"> *Crear campañas de concientización para mejorar la salud pública *Brindar incentivos atractivos para el cambio de modalidad. *Crear espacios públicos verdes y más seguros *Crear parqueaderos y estaciones para alquiler de bicicletas. *Vandalismo en el mobiliario urbano
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> *Priorizar la ciudad para los peatones creando espacios más caminables y seguros *Establecer en los contratos de concesión de TP las cláusulas necesarias para que los empresarios brinden un modelo de transporte eficiente y de calidad, siendo este más económico y saludable. *Desincentivar el uso del vehículo privado, mejorando el Transporte Público *Apoyando el Proyecto de Sectorización dándole seguimiento para el éxito del mismo 	<ul style="list-style-type: none"> *Inclusión de la sociedad a apropiarse de ese espacio *Incentivar la movilidad no motorizada *Promover el uso del transporte de energías limpias *El Gobierno Central apoye los proyectos en mejora de la ciudad *Crear alianzas público privadas para mejorar el espacio urbano.

Imagen 17: Actuaciones Ligadas. Elaboración Propia

	AMBIENTAL	GOBERNANZA	ESPACIAL
PROBLEMAS PRIORITARIOS	<ul style="list-style-type: none"> *Aumento de las emisiones de CO 2 * Aumenta el caos vial •Aumenta la contaminación ambiental y sónica *Vegetación escasa en espacios públicos *Inundaciones en algunas zonas por problemas de alcantarillas *Clima tropical que incide directamente en el suelo urbano por la falta de arborización o por la escasez de la misma *Espacios abiertos sin protección solar en el cuál impide colocar mobiliario urbano de permanencia para los peatones •Daño de la carpeta asfáltica por la incidencia de rayos solares. •La mayor parte del distrito se encuentra asfaltado o en concreto, lo que provoca una saturación del suelo. •El crecimiento poblacional contribuye a reformular un cambio en el clima 	<ul style="list-style-type: none"> * Falta de inversión en proyectos verdes. *Falta de Inversión en la mejora de la ciudad que permita recuperar su imagen. * Cambio de Gobierno que le de seguimiento a los Proyectos Ejecutados en el Gobierno anterior *Permisos de construcción que provocan un crecimiento en infraestructura vrs una deficiencia en el espacio público verde *Permisos de construcción para espacios habitacionales y menos para espacios públicos verdes 	<ul style="list-style-type: none"> *Falta de espacios más seguros y verdes para los peatones y ciclistas * Edificios deshabitados a raíz de la Pandemia * Inseguridad ciudadana * Falta de iluminación en algunas zonas *Falta de parqueos para bicicletas *Delincuencia *Zonas residenciales divididas por plusvalía *Zonas residencial compartidas con zonas comerciales
LÍNEAS ESTRATÉGICAS	<ul style="list-style-type: none"> * Reducir los tiempos de viaje en el Transporte Público. *Reducir el ingreso de vehículos privados y de carga al Centro de la Ciudad. *Desarrollar Planes y Proyectos que , mejoren la movilidad y reduzca la contaminación 	<ul style="list-style-type: none"> *Apoyar al Proyecto de Sectorización para incentivar a la población a mejorar la calidad de vida *Crear Alianzas Público Privadas para mejorar el espacio urbano. * Apoyo de los Gobiernos para el desarrollo de proyectos Urbano –Sostenibles *Creación de un Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible * Ampliar la relación de los espacios verdes vrs los espacios habitacionales, para construir edificios inteligentes que permitan un mayor aislamiento térmico 	<ul style="list-style-type: none"> *Desarrollar incentivos que beneficien la salud pública * Realizar inversiones en espacios públicos Diseñar nodos de integración para la centralización de los modos de transporte * Fomentar el uso de la bicicleta mediante incentivos atractivos *Implementar campañas con la comunidad de seguridad ciudadana *Crear Programas que involucren a las comunidades que se apropien de su ciudad.

Imagen 18: Problemas Prioritarios y Líneas Estratégicas. Elaboración Propia

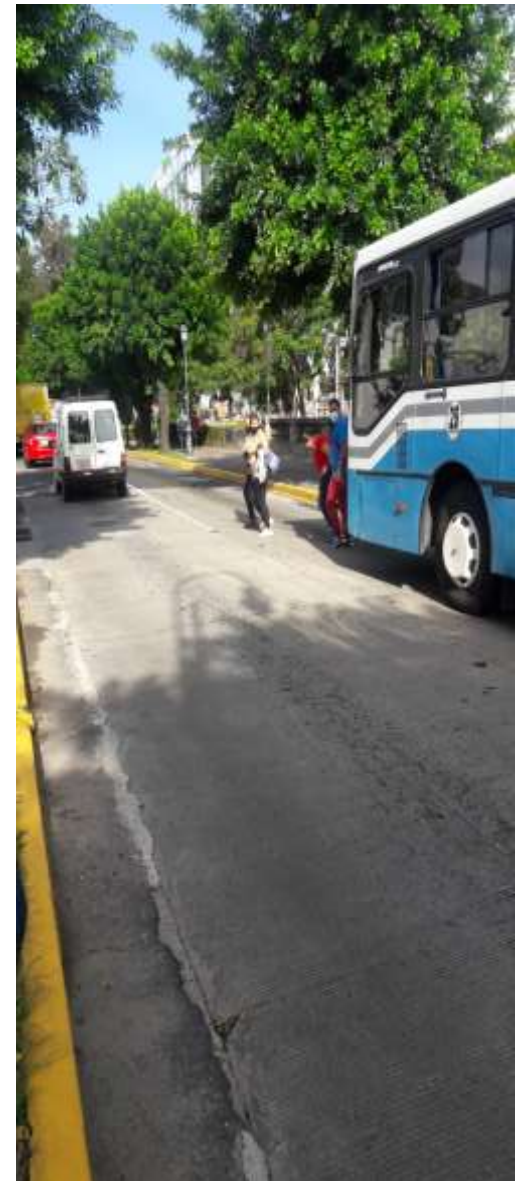


Imagen 19: Carriles exclusivos en rutas nacionales de San José. Elaboración Propia



Imagen 20: Carriles exclusivos en rutas nacionales de San José. Elaboración Propia



Imagen 20: Propuesta de Nodo de Integración en Plaza González Víquez San José. Elaboración Propia



Imagen 21: Propuesta de Nodo de Integración en Plaza González Víquez San José. Elaboración Propia



[...No somos solo espectadores, sino actores que compartimos el mismo escenario con los demás participantes ...] Kevin Lynch

Imagen 22: Propuesta Integral de Nodo de Integración en Plaza González Víquez San José. Elaboración Propia



Imagen 22: Propuestas de mejoras para el Distrito Catedral. Fuente: Megaproyecto Paseo urbano de la avenida La Playa Colombia

Conclusiones

- ❖ Esta investigación demuestra la falta de espacios públicos en el Área Metropolitana de San José y que urgen espacios para la gente, hay que darle a los usuarios dentro de tanta conurbación lugares que beneficien la calidad de vida y utilizar diferentes estrategias de movilidad que permitan que los usuarios no tenga que desplazarse grandes extensiones para lograr una integración modal e incentivar el uso del transporte público.
- ❖ A través del diseño se concluye que es necesario darle espacios verdes a los usuarios, con un diseño confortable que inviten a permanecer, es una necesidad como crear una ciudad jardín dentro de un territorio que colapsa con el tránsito diario, los edificios, la contaminación y los proyectos que en un futuro se desarrollen en las cercanías de la plaza.
- ❖ Generar barreras verdes puede minimizar la contaminación, brindar una ventilación permanente y un valor escénico al entorno, mitigando la huella de carbono y el cambio climático, brindando calidad de vida y darle el espacio que la imagen de la ciudad.

Avances de Líneas Estratégicas

- ❖ Es importante buscar los entes gubernamentales, crear políticas públicas que beneficien y motiven a generar espacios más atractivos para los usuarios, desarrollar proyectos que vayan de la mano con la infraestructura que día con día se va creando en el país, que obligue a que cada construcción debe tener una solución integral que no sea más que poner un poco de arboles o plantas.
- ❖ En un futuro no muy lejano un proyecto como “Ciudad Gobierno” que centraliza la mayor parte de instituciones públicas, se realiza en el entorno inmediato de Plaza González Viquez, esto conlleva una mayor densidad de población, se recomienda generar más espacios públicos de permanencia.
- ❖ Un proyecto como Sectorización pretende mejorar el transporte público y del que ya se ha estado trabajando por parte del MOPT, construyendo carriles exclusivos, con este proyecto viene la creación de infraestructura complementaria que permite construir espacios para los usuarios llamados “Nodos de Integración” muchos de ellos según el Plan de Implementación están ubicados en los Parques de las principales ciudades del GAM y uno de estos nodos se ubicará en Plaza Viquez el cual forma parte del Distrito Catedral, por esta razón se recomienda que estos espacios sean cómodos, visualmente atractivos y seguros y que a corto o mediano plazo se desarrollen estas ideas en los espacios públicos ubicados en el Distrito con áreas verdes y espacios caminables seguros.
- ❖ Incentivar el uso del Transporte Público y Sectorizar la rutas, permitiría reducir la cantidad de vehículos de Transporte Público que ingresen al centro de la Capital y realizando recorridos cortos incentiva a que más usuarios utilicen este sistema de transporte en lugar del vehículo privado o que utilicen sistemas de transporte no motorizado.

Referencias Bibliográficas

Fotografía aérea Plaza González Víquez – Fotógrafo Mario Villalobos Jauber

Fotografía del entorno- Elaboración Propia

<https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/870343/6-consejos-para-disenar-paradas-de-autobuses-accesibles-y-seguras/58d8f61ee58ece48a700024f-6-tips-for-designing-accessible-and-safe-bus-stops-photo>

<http://movilidadsegura.transporte.gob.ar/>

Fuente:https://ajuntament.barcelona.cat/ecologiaurbana/es/noticia/en-marcha-la-remodelacion-de-la-calle-de-la-olivera_383370

([Art. No. 1, Ley No. 4240](#)) Ley de Planificación Urbana en Costa Rica

Mi Costa Rica de Antaño

<https://micostaricadeantano.com/2017/09/03/distrito-catedral-san-jose/>

Movilidad Segura <http://movilidadsegura.transporte.gob.ar/>

Mapa uso del suelo Municipalidad de San José

<https://ovacen.com/sostenibilidad-urbana-criterios-y-herramientas/>

Mapa de Áreas verdes Municipalidad de San José

Mapa de los 4 distritos de San José. www.msj.go.cr

Mobiliario urbano. Recuperado de: http://msi.gob.pe/portal/wp-content/uploads/2016/03/Manual-de-Mobiliario-Urbano_MMU.pdf

Castro, T. (2 de octubre de 2015).

<http://www.construnoticias.com/colombia/arranco-el-megaproyecto-paseo-urbano-de-la-avenida-la-playa/>

Referencias Bibliográficas

Rodríguez, I. (julio 2018). Vivir en lugares más “verdes” genera menor deterioro cognitivo. La Nación, Salud, párr.8. Recuperado de: <https://www.nacion.com/ciencia/salud/vivir-en-lugares-mas-verdes-genera-menor/4YCE746Q7NCKHF6O722CAGOSDE/story/>

Papa Francisco. (Agosto 2016). Deterioro de la calidad de vida humana y degradación social. Laudato Si. Carta Encíclica. Revista Integración Nacional. Recuperado de: <https://rinacional.com.ar/sitio/deterioro-la-calidad-la-vida-humana-degradacion-social/>

Coppini, María Victoria. Qué es un Plan de Movilidad Sostenible? Geoinnova. Recuperado de: <https://geoinnova.org/blog-territorio/plan-movilidad-sostenible/>

Ucha, Florencia. (octubre 2018). Definición ABC. Recuperado en: URL: <https://www.definicionabc.com/general/accesibilidad.php>

Medios de transporte en Costa Rica. <https://www.crhoy.com/reportaje-especial/estos-4-proyectos-resolverian-el-transporte-publico/>

Presidencia de la República. (Agosto 2017). Impulsar la Política Sectorial de Modernización del Transporte Público beneficia a la mayoría de la Población. Recuperado de: <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2017/08/impulsar-la-politica-sectorial-de-modernizacion-del-transporte-publico-beneficia-a-la-mayoria-de-la-poblacion/>

Guerrero Campos, M. (31 de agosto de 2016). Urge una mejor movilidad urbana. El mundo.cr. (párr.1). Recuperado de: <https://www.elmundo.cr/opinion/urge-una-mejor-movilidad-urbana/>

Presidencia de la República. (27 de enero de 2017) Decreto Ejecutivo 40186, Gobierno de Costa Rica “Consolidación y Ejecución de las Políticas y Estrategias para la Modernización y Sectorización del Transporte Público modalidad autobús en el Área Metropolitana de San José y Zonas aledañas” Recuperado de: <http://www.pgrweb.go.cr/>