

Modelo de CIUDAD en la GAM es INSOSTENIBLE

En las últimas tres décadas la Gran Área Metropolitana creció hasta convertirse en una enorme ciudad. Ante las debilidades de la normativa y las políticas locales y regionales, el mercado fue el que dirigió el crecimiento urbano.



Ambientales



Económicos



DOS HORAS PARA LLEGAR A LA CASA

Calidad de vida

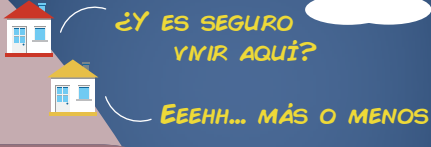




Segregación social



Afectación de suelos y aguas



¿Y ES SEGURO VIVIR AQUÍ?

EEEHH... MÁS O MENOS

Mayor riesgo de desastre para grupos vulnerables

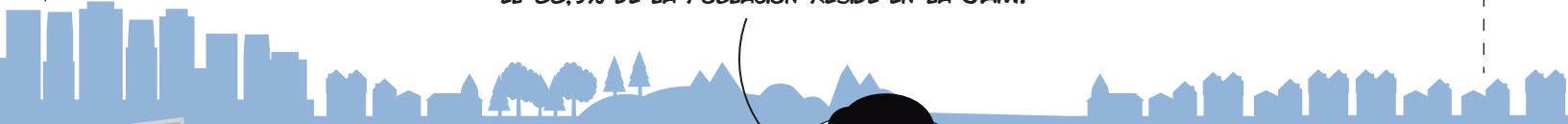


NO SOPORTO MÁS ESTA PRESA...

ESTO DERIVÓ EN UN CAOS, QUE COMBINA PROBLEMAS DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE CON ALTOS IMPACTOS:

Hoy tenemos una ciudad **DISPERSA, DISTANTE Y DESCONECTADA**

TRABAJO



YA VEN POR QUÉ ME ENOJO... Y TRAS DE TODO EL 66,9% DE LA POBLACIÓN RESIDE EN LA GAM.



CASA



El Plan GAM de 1982 reguló el crecimiento metropolitano, pero **permitió que se extendiera la ciudad ampliamente en ausencia de planes reguladores locales.**

Estos procesos impulsaron a la población a vivir más lejos de los viejos centros urbanos y separó **TRABAJO Y RESIDENCIA** obligando a las personas a recorrer más distancia.

Según la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares del 2013, las distancias de traslado hacen que **muchas familias gasten hasta un 13,6% de sus ingresos en movilizarse.**



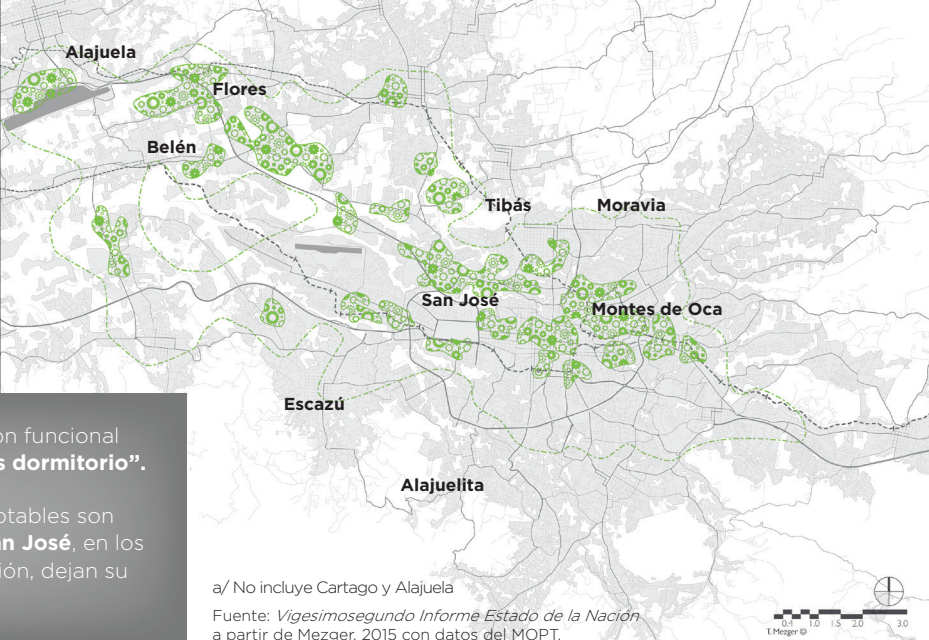
EN UNA INVESTIGACIÓN REALIZADA EN 2015 SE IDENTIFICARON LAS AGLOMERACIONES DE LA GAM QUE REQUIEREN MAYOR MOVILIDAD, POR LA PRESENCIA DE GRANDES CENTROS EDUCATIVOS Y LABORALES.

ENTRE ELLAS SOBRESALE UNA MUY DENSA EN EL CENTRO NORTE DE SAN JOSÉ (MONTES DE OCA, MORAVIA, TIBÁS Y LA URUCA) Y OTRA MENOS DENSA HACIA EL OESTE.

Este fenómeno implica una fragmentación funcional en la ciudad, que ha generado “cantones dormitorio”.

Según el Censo de 2011, los casos más notables son **San Pablo de Heredia y Alajuelita de San José**, en los cuales el **73,2%** y el **67,5%** de la población, dejan su cantón cada día para ir a trabajar.

Principales aglomeraciones demandantes de movilidad en una parte de la GAM^{a/}



a/ No incluye Cartago y Alajuela

Fuente: Vigésimosegundo Informe Estado de la Nación a partir de Mezger, 2015 con datos del MOPT.



¿Y EN ESTE CAOS DE CIUDAD QUÉ VA A PASAR CON EL TRANSPORTE?



EL TRANSPORTE DE PERSONAS Y MERCANCÍAS EN LA GAM CONSTITUYE UN RETO ESTRUCTURAL DEL MODELO DE CIUDAD QUE PREVALECE ACTUALMENTE EN EL PAÍS.

EL PROBLEMA ESTÁ EN QUE LAS PERSONAS HACEN USO DEL TRANSPORTE PRIVADO DEBIDO A LA MALA CALIDAD DE LAS VÍAS Y EL INEFICIENTE SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

En las rutas de Desamparados hasta **32 líneas** de autobuses llegan a pasar por una misma vía.



Las rutas de autobuses se dirigen al centro de San José sin hacer conexiones. A medida que la población creció, la oferta de movilidad se expandió en forma desordenada, **agregando nuevas rutas y generando un efecto embudo.**

Las mayores demandas de movilidad para trabajar y satisfacer necesidades básicas, en una ciudad expandida, de baja densidad y con pocas opciones de transporte público y colectivo, **fomentan el uso de los vehículos particulares que representan el 70% del parque automotor del país.**



ASÍ LAS COSAS, LOS PATRONES DE MOVILIDAD EN COSTA RICA ESTÁN ENTRE LOS PEORES DE AMÉRICA LATINA Y SE PARECEN A LAS CIUDADES ESTADOUNIDENSES.



QUEDA MUCHO POR HACER... MODERNIZAR LA FLOTA, MEJORAR EL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO, ORDENAR EL TERRITORIO...



ESTADO DE LA NACIÓN

Fuente: Vigésimosegundo Informe Estado de la Nación
Diseño y guión: Manuel Alfaro Alfaro.
Revisión y corrección : Vera Brenes Solano, Karen Chacón Araya, Leonardo Merino Trejos.