

CAMBIO CLIMÁTICO, ENERGÍA Y MEDIO AMBIENTE

NUEVOS CAMINOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD URBANA

Infraestructura verde para la transformación del espacio público

Conrad Schiffmann
Noviembre, 2021



Las ciudades costarricenses, en las que ahora vive la gran mayoría de la población, representan una fuente de enorme contaminación ambiental, injusticia social e ineficiencia económica.



Complementados con elementos de infraestructura verde se transforma el espacio público en zonas multifuncionales y caminables con componentes naturales, donde confluye la vida pública.



Se presentan los conceptos de infraestructura verde y de vía verde, así como su potencial y las barreras para su implementación en Costa Rica. Por último, se hacen recomendaciones sobre cómo se puede facilitar legalmente una implementación lo más impactante y uniforme posible.

1

UNA CIUDAD POCO SOSTENIBLE Y AMIGABLE

Una de las evidencias más obvias de la condición crítica de la sostenibilidad en Costa Rica es el patrón urbano, dominando sus ciudades. Estos lugares, en los que ahora vive la gran mayoría de la población costarricense, representan una fuente de enorme contaminación ambiental, injusticia social e ineficiencia económica. Con ello, el desarrollo urbano contrasta considerablemente con la imagen de un país verde y sostenible que le representa a Costa Rica.

Esta evolución está estrechamente relacionada con la cultura carro-centrista que causó que este espacio se dedique a una sola actividad: la movilidad motorizada. Tres elementos de planificación urbana en particular son responsables de este paisaje urbano:

- La zonificación estricta origina la separación y distribución espacial de las diferentes actividades de la vida, especialmente la vivienda, el trabajo y el ocio/recreación. Por el tamaño de las zonas, la distancia entre los lugares es finalmente tan grande que la movilidad entre ellas requiere el uso de movilidad motorizada.

- El urbanismo neoliberal es la división de las zonas según el desempeño económico de ciudadano o empresa. Ejemplos de ello son las comunidades tipo condominio, las zonas de interés social o las zonas francas. La división de la población causa la segregación social de la sociedad que, finalmente, también impacta la condición del espacio público. Las zonas residenciales acomodadas se organizan en residencias cerradas y crean un espacio público «privatizado», que ofrece todo tipo de ventajas en «su» espacio público, especialmente la seguridad, el espacio y los lugares de recreo. En cambio, el diseño del espacio público de la ciudad carece de estos recursos y se desarrolla de forma menos accesible.

No solo la distancia física dificulta el desplazamiento entre las zonas, sino también el diseño vial orientado al transporte individual motorizado. Una gran parte del espacio público se dedica al tráfico motorizado en forma de la calzada. Luego, la acera no está suficientemente equipada para que caminar sea una alternativa segura y agradable. No hay protección contra el clima tropical, ni contra el tráfico o la bulla constante.

Gráfico 1
Cantidad de vehículos motorizados en circulación (1998 y 2018)



Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC)

Sin duda alguna, este modelo de ciudad centrada en el automóvil ha tenido un impacto notable en la vida urbana costarricense. Como muestra el gráfico 1, el número de automóviles en circulación en Costa Rica se duplicó entre 1998 y 2008 y se triplicó hasta 2018. Esta dependencia del carro contrasta con una ciudad sostenible, como perjudica a sus habitantes de forma ecológica, social y económica.

Sobre todo, el espacio público —es decir, todas las vías, plazas

y parques de acceso público— se ha degenerado en un lugar inseguro y poco atractivo. Con este patrón urbano se discrimina a todos aquellos ciudadanos y ciudadanas que no pueden o no quieren conseguir un carro. Este grupo representa todavía la mayoría de los y las costarricenses que, por lo tanto, tiene que alojarse en lugares inseguros, mal iluminados, expuestos al clima tropical, ruidosos, malolientes, mal equipados y en condiciones inadecuadas y, además, movilizarse en un transporte público ineficiente e incómodo.

Esta situación es especialmente trágica en una democracia social y solidaria como la de Costa Rica. El espacio público es el lugar donde transcurre la vida democrática. Es aquí donde se articulan los debates y procesos de participación. La ciudad carro-céntrica, en cambio, provoca un repliegue en la esfera privada y, por tanto, desamina las personas de participar en la vida común.

En consecuencia, el punto de partida para romper este patrón urbano es la reactivación del espacio público. La calle, actualmente monofuncional, debe convertirse en un espacio

seguro, agradable y multifuncional en el que a la gente le guste pasar el tiempo. Además, el espacio público debe servir para que la ciudad responda mejor a los retos ecológicos de nuestro tiempo, especialmente, al cambio climático y los cambios asociados a las precipitaciones.

Por último, pero no por ello menos importante, un espacio público abierto también promueve la economía local y contribuye así a la cadena de valor urbana. Esto sería un comienzo para que las ciudades de Costa Rica se conviertan en uno de los mejores ejemplos de sostenibilidad costarricense.

2

REDESCUBRIMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO COMO RAIZ DE LA SOSTENIBILIDAD URBANA

La ciudad ecosistémica

La idea de enfocarse en el espacio público para el desarrollo urbano coincide con la teoría de la ciudad ecosistémica. El enfoque ecosistémico de la planificación urbana reconoce la interacción firme y constante entre la ciudad y sus habitantes. Es decir, ellos no son dos atributos separados, como un vaso y el agua que contiene. Más bien, ambos aspectos forman el mismo ecosistema, al igual que su homólogo natural. Con ello, se llega a la conclusión de que el diseño de la ciudad influye directamente en las condiciones de vida y las actividades de la población. A su vez, se adapta a su comportamiento y, por tanto, repercute en el desarrollo de la ciudad.

Cómo ya hemos visto, el diseño urbano actual incentiva a la población a utilizar el automóvil. Esto ocurre tanto con respecto a las rutinas diarias, como el camino al trabajo, como a las microdecisiones, como la visita espontánea a un vecino. El motivo de elegir la forma de movilidad (motorizada o una alternativa) está relacionado con el entorno y las experiencias que se generan a lo largo de su interacción con ello. Por esto, es tan relevante construir un entorno urbano que genere las decisiones que causan un comportamiento sostenible entre la población de la ciudad.

Esta influencia firme del entorno en el comportamiento lleva a la tesis de que no es posible un cambio en la cultura de las personas sin un cambio en su ecosistema, es decir un cambio en el entorno urbano. Por lo tanto, es de gran importancia comenzar la planificación urbana sostenible con la definición de las decisiones que manifiestan actos sostenibles. A continuación, se construye lugares que promueven estos tipos de decisiones de vida sostenible. El mejor lugar para iniciar a crear tales lugares es justamente fuera de las casas de los y las habitantes de la ciudad, en el espacio público de

las zonas de vivienda. En resumen, la transición de las vías públicas actuales es indispensable para ciudades sostenibles.

No se aprovecha el potencial del espacio público

Hasta el día de hoy, en la planificación urbana costarricense, el diseño del espacio público ha tenido un papel secundario. Su dedicación al transporte motorizado no permite variar en el aspecto y en la función que se da a las vías públicas. Tanto al nivel nacional como cantonal, la regulación distingue tres tipos de vía urbana cuyas características definidas son meramente métricas. Aunque existen algunas alternativas para desarrollar las vías públicas de otras maneras, estas apenas se utilizan en la realidad. Ejemplos de ello son las zonas peatonales, solo se encuentran en los centros urbanos, lejos de las zonas residenciales, por lo que se necesita el transporte motorizado para llegar a ellas.

Además, las Municipalidades limitan sus programas de desarrollo urbano principalmente a la regulación del espacio privado. La tendencia reciente permite nuevas formas del uso del suelo en las propiedades, especialmente en cuanto a la altura de las estructuras. Los y las actores del desarrollo urbano son, pues, las iniciativas privadas que se benefician de la construcción de viviendas verticales y horizontales o de los centros comerciales. Esto refuerza aún más la tendencia a trasladar actividades típicas de la vida pública a los espacios privados, como en este caso las compras. Incluso proyectos ambiciosos de revitalización de centros urbanos no prevén cambios en la construcción de los espacios públicos, como la creación de plazas o zonas pacificadas de tráfico.

Este paradigma de planificación se observa prácticamente en todas las zonas urbanas del país, a pesar de que el espacio público tiene un potencial considerable para el desarrollo

sostenible de la ciudad. En ciudades típicas, el espacio público representa aproximadamente 25% del suelo urbano. Además, la distribución uniforme de las vías en toda la ciudad supone una ventaja adicional. Es decir, un cambio en el diseño vial establece una diferencia en toda la ciudad. Debido a ese potencial, en el discurso global de la planificación urbana, se está desarrollando conceptos innovadores de espacio público como la vía verde. Esta última, forma lugares multifuncionales y caminables con componentes naturales donde confluye la vida pública.

Para Costa Rica, esto significa que el concepto de qué es el espacio público debe ser completamente repensada. La vía pública ya no puede utilizarse únicamente para desplazarse de un lugar a otro en un automóvil. En el futuro, el espacio público servirá para estabilizar el clima urbano, evitar las inundaciones, aumentar la participación democrática, proteger a los y las peatones, reducir la contaminación, impulsar la economía local, aumentar el espacio de recreo y ocio, mejorar la salud de las personas, crear un barrio más estético y mejorar considerablemente la calidad de vida de toda la población. A pesar de reconocer las barreras legales, debe producirse un cambio cultural general. Pero una cosa ya está clara: el camino hacia una ciudad sostenible empieza justo en la puerta de nuestras casas.

El espacio público como terreno de conflicto

El potencial de desarrollo de espacios públicos multifuncionales también debe contrastarse con sus desafíos. Las vías públicas también son zonas estrictamente reguladas y de intereses conflictivos. Primero, hay diversos usuarios del espacio público, como peatones, ciclistas, conductores que aprovechan el espacio ofrecido de diferentes maneras. Segundo, hay los y las proveedores cuya infraestructura tiene diferentes requisitos de espacio y seguridad para el mantenimiento de sus servicios como electricidad, agua potable o televisión. Y, finalmente, existen diferentes responsables para construir y mantener vías públicas, más que todo las Municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT).

Con todo ello, no basta con presentar una idea conceptual de la calle del futuro. Más bien, hay que tener en cuenta las barreras legales que acompañan a la transición del espacio público. Además, en el momento de proyectar una construcción es necesario un trabajo de coordinación para garantizar que todas las partes interesadas se ven incorporados suficientemente al proceso de toma de decisiones.

3

INFRAESTRUCTURA Y VÍAS VERDES

Infraestructura y vías verdes

Para reactivar el espacio público hay que cambiar la perspectiva orientada al automóvil por una orientada a las personas. La gente tiene unos requisitos muy específicos para un lugar en el que va a permanecer mucho tiempo. Las soluciones naturales, como la infraestructura verde, sirven para aumentar considerablemente su atractivo humano.

La infraestructura verde se define como una red interconectada de espacios verdes planificados y gestionados que proporcionan servicios ecosistémicos asociados. Es un término que engloba una serie de soluciones basadas en la naturaleza, tanto en el espacio privado como en el público. Al aplicarle en las ciudades, se suele utilizar el término infraestructura verde urbana (IVU), ya que las zonas y elementos de aplicación en las ciudades pueden ser diferentes de los de las zonas rurales.

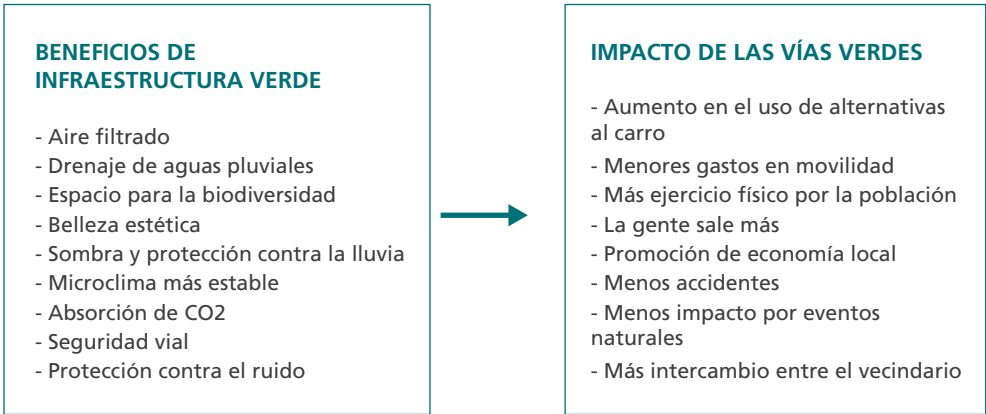
La característica central de la infraestructura verde es la prestación de servicios ecosistémicos. Estos son los beneficios

que aportan las soluciones basadas en la naturaleza. A menudo, la IVU proporciona varios servicios ecosistémicos al mismo tiempo, lo que supone una gran ventaja sobre las soluciones tradicionales de cemento. Por ejemplo, una calle arbolada mantiene estable el microclima, purifica el aire, mejora la estética y sirve de protección contra la lluvia o el sol.

Mientras que los elementos individuales se construyen para responder a un reto específico, se pueden combinar diferentes elementos para establecer una vía verde. De tal manera se puede generar un valor agregado porque los servicios ecosistémicos se traducen en actividad urbana. Según el concepto de la ciudad ecosistémica, las nuevas características de la calle pueden generar un cambio en el comportamiento de su población. Por ejemplo, un clima más agradable en las calles puede animar a la gente a pasar más tiempo en el espacio público, lo que aumenta considerablemente la seguridad frente a los asaltos en la calle. Con ello, la vía verde no solo proporciona servicios ecosistémicos, sino que también influye las condiciones sociales como parte integrante del ecosistema urbano.

Figura 1

Comparación de los beneficios de infraestructura y vías verdes



Fuente: Elaboración propia.

Dónde implementar la infraestructura verde

Las vías verdes proporcionan el marco para que el espacio público vuelva a ser el centro de la vida urbana. Hay tres formas de integrar elementos verdes en el diseño vial actual. Primero, sin cambiar el diseño de la calle, se puede modificar la infraestructura existente, por ejemplo, sustituyendo la superficie de la carretera por material permeable. También es posible implantar IVU bajo las estructuras existentes, por ejemplo, bajo la acera. Una segunda opción es generar espacio por el estrechamiento de la calzada. En ese caso, no solo se crea un nuevo espacio para la infraestructura verde, sino también se puede aprovechar el diseño para ralentizar el tráfico. Por ello, es recomendado construirlo frente a lugares con necesidades especiales de seguridad vial, como escuelas, hospitales o cuidos.

Finalmente, se podría generar sitios verdes a través de disolver el diseño vial conocido –con la división en calzada y acera– y construir la calle como una plaza larga. Debido a su carácter abierto, este tipo de calle se convierte en una zona de multiuso y ofrece más espacio a todos los y las usuarios de la vía y para la implantación de infraestructuras verdes (Fig. 3). De este modo, la calle ya no solo brinda su función única de tránsito rápido sino más bien se convierte en un lugar de vida urbana.

Todos estos tipos de implantación son muy adecuados para ser colocados en zonas residenciales, sin que se les reduzca solo a esas zonas. En las zonas residenciales suele haber menos tráfico, que también debería circular más despacio. Las calles son tan anchas que una implementación podría llevarse a cabo sin problemas o tan estrechas que la separación tradicional en calzada y acera impide el uso adecuado de la calle. De este modo, también se pueden resolver los conflictos de las personas usuarias, creado por el poco espacio, ya que hay más espacio para las diferentes actividades en la zona abierta.

Figura 2

Un ejemplo de una calle compartida



Fuente: <https://www.chicagotribune.com/hoy/ct-hoy-8457102-calle-compartida-embellecera-y-atraeria-clientela-story.html>

Al romper con el trazado tradicional de las calles, se ofrece más espacio para todos los y las usuarios: peatones, automovilistas, ciclistas y residentes. Y hay más espacio para la implantación de zonas verdes.

Qué tipo de infraestructura verde se debe implementar

No solo es relevante definir cómo incluir la infraestructura verde en el diseño vial, sino también hay que definir qué servicio debe brindar la infraestructura verde en las zonas urbanas, la infiltración del agua de lluvia y la reducción del efecto isla de calor son objetivos especialmente eficaces. Otra tarea importante es el tratamiento de la contaminación ambiental, como la limpieza del aire y el tratamiento de las aguas grises, especialmente necesario en la GAM. Además, se utiliza las soluciones basadas en la naturaleza también para cubrir las fuentes de ruido y aumentar la biodiversidad urbana.

La función elegida puede influir considerablemente en la ejecución del proyecto porque determina la complejidad del proceso administrativo de la implementación. La complejidad aumenta con el incremento del número de actores involucrados y de la normativa implicada. Cuanto mayor sea la complejidad, menor será la probabilidad de realizar el proyecto. El diseño vial y, por tanto, las creaciones de espacios verdes son determinados por la Municipalidad o el MOPT, dependiendo del tipo de carretera. Estas partes interesadas pueden determinar el diseño vial mediante el Plan Regulador o la norma nacional y con ello planificar la inclusión de infraestructura verdes en la vía pública. La creación de espacios verdes en la esfera pública depende, pues, de uno de estos dos actores que tiene como consecuencia una complejidad limitada.

Pero la implantación de una infraestructura verde destinada a cumplir una función específica puede volverse más compleja. Por ejemplo, la implementación de una IVU en el espacio público para el tratamiento de aguas grises toca el área de responsabilidad de hasta nueve entes rectores y al menos 4 normas legales de carácter nacional y cantonal. En este caso, el tema del saneamiento aumenta el número de actores que se ven responsables y las cuestiones relativas a las aguas residuales, están ampliamente reguladas por la ley nacional. En cambio, la realización de un prototipo idéntico para el tratamiento de aguas pluviales es mucho menos compleja. Con todo ello, incluso pequeños cambios en el diseño de la infraestructura verde o una ampliación del área funcional pueden provocar cambios significativos en la complejidad.

4

RUTA DE IMPLEMENTACIÓN

La incertidumbre legal se debe principalmente a que todavía no existe un canon legal para la implementación de la infraestructura verde urbana. Por consiguiente, una codificación de la transformación del espacio público sería de gran importancia para el desarrollo sostenible del país. Dado que la estructura política de la cuestión implica tanto a los y las actores nacionales como a los cantonales, es muy importante un enfoque coordinado. En conclusión, no cabe duda de que la integración de la infraestructura verde debe tener lugar en todos los niveles políticos.

Como ya se ha mencionado, la responsabilidad de cambiar el diseño vial es compartida. En el caso de las vías cantonales, el diseño lo determina el plan regulador, cuyo diseño es responsabilidad municipal. En cambio, en el caso de las vías nacionales, se aplica el Manual de especificaciones generales para la construcción de carreteras, caminos y puentes (CR-2010) del MOPT.

A consecuencia de ello, ambos actores, la respectiva Municipalidad y el MOPT, son protagonistas en la definición y el cambio de los tipos de vías, su aspecto y su funcionalidad. Las Municipalidades, en particular, no siempre son conscientes de esta responsabilidad; pero su alcance para cambiar las formas de las calles no conoce obstáculos legales. Los factores importantes son más bien la voluntad política y la capacidad de ganarse también a la población para esos proyectos. Esto mismo ocurre en el caso de la competencia del MOPT. El ministerio dispone de las posibilidades administrativas para reformar el manual por si una decisión política lo solicita y así transformar activamente el espacio público sin ninguna otra exigencia.

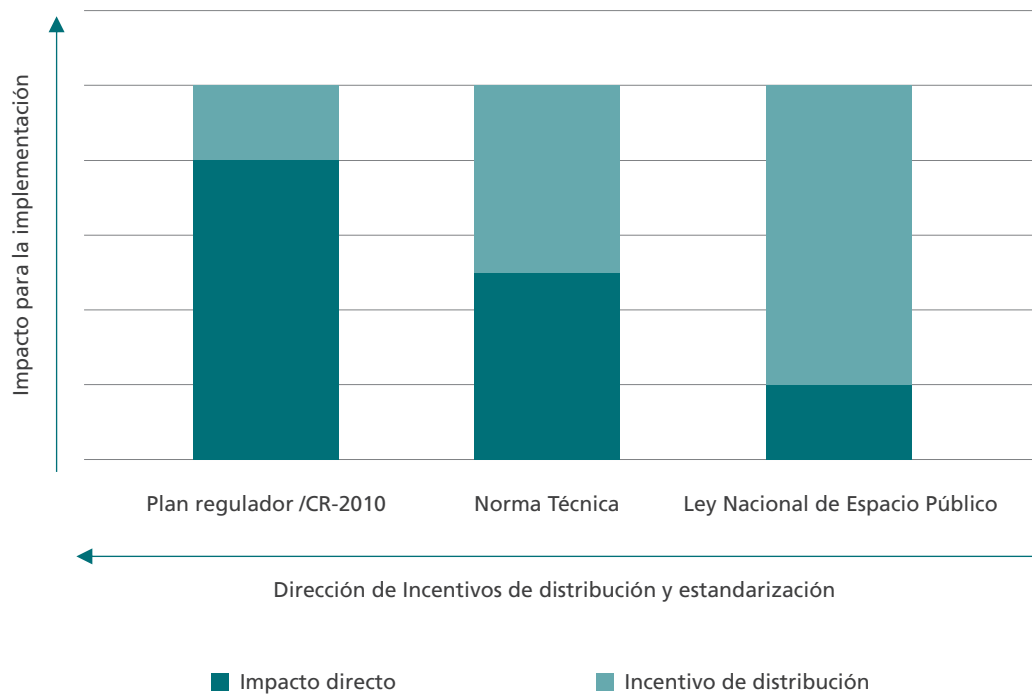
mente dificultan un enfoque estandarizado a todos los niveles y dentro de las numerosas municipalidades. Esta norma hace recomendaciones y especificaciones sobre cómo realizar el proceso de planificación y construcción, qué materiales pueden utilizarse y cuáles son las posibilidades de impacto. Un comité permanente puede garantizar que todos los intereses implicados en el espacio público se tengan suficientemente en cuenta en el proceso de normalización. Una norma de este tipo también sirve de base para la toma de decisiones de los y las agentes que se esfuerzan por el cambio, pero que aún tienen dudas sobre la aplicación exacta.

Para garantizar que las propuestas de los planes y normas también se apliquen, el nivel nacional podría implicarse. Recientemente, ha habido varios borradores de un esfuerzo nacional de desarrollo urbano. El capítulo costarricense de la Asociación Latinoamericana de Planificadores Urbanos recomienda la adopción de un derecho general a la ciudad. Siguiendo esta idea del filósofo francés Henri Lefebvre, se puede derivar un derecho general de la población urbana a vivir en un entorno digno y seguro.

Además, también se ha debatido recientemente en la Asamblea Legislativa la propuesta de una ley de movilidad, que pretende conceder más derechos a los y las usuarios no motorizados de la vía pública. Esta ley nacional debería proporcionar directrices concretas sobre la función y el diseño del espacio público y también hacer hincapié en la importancia de la infraestructura verde. Incentivos a las municipalidades pueden acelerar cada vez más el proceso de reconstrucción del espacio público. Por ejemplo, se podrían reformar los instrumentos de financiación para la construcción de carreteras.

Las responsabilidades entrelazadas horizontales y vertical-

Gráfico 2
Elementos del marco jurídico recomendado para la facilitación de una reforma del espacio público urbano



Fuente: Elaboración propia.

En resumen, el marco jurídico debe constar de tres elementos diferentes (Fig. 4). Estos deben cumplir dos tareas: en primer lugar, deben provocar un cambio en el espacio público (impacto); en segundo lugar, deben incentivar la distribución y la estandarización dentro del país (distribución). Cada

uno de los elementos descritos cumple una de las tareas, pero se diferencian entre sí en las tareas respectivas. Sin embargo, todos los elementos deben entrar en vigor simultáneamente para garantizar una implementación fluida de las vías verdes.

SOBRE EL AUTOR

Conrad Schiffmann es investigador en el proyecto “Visión Urbana del Agua” de la Universidad Técnica de Darmstadt y el Centro de Investigación en Estudios para el Desarrollo Sostenible de la Universidad de Costa Rica (CIEDES-UCR), dedicado a la gestión sostenible del agua urbana y la infraestructura verde en Centroamérica. Es graduado con una maestría en Gobernanza y Política Pública de la Universidad Técnica de Darmstadt, Alemania. Durante sus estudios se enfoca en activar procesos de transición y ha realizado experiencias en España, China, Armenia y Costa Rica.

IMPRESIÓN

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES)
Costa Rica
costarica@fesamericacentral.org
<https://americacentral.fes.de/>

Responsable:
Ingrid Ross
Representante Fundación Friedrich Ebert para Costa Rica,
Guatemala y Honduras

Coordinador:
Marco Zamora
m.zamora@fesamericacentral.org

San José, noviembre, 2021

SOBRE ESTE PROYECTO

En 1965 la Friedrich-Ebert-Stiftung (FES, Fundación Friedrich Ebert) abre en Costa Rica su primera oficina en la región centroamericana. El 23 de julio de 1965 se firma el Convenio de Cooperación entre el Gobierno de Alemania y el Gobierno de Costa Rica. El 1º de setiembre de 1980 se aprueba la Ley no.6454 que lo ratifica. Por más de 55 años la Fundación en Costa Rica ha desarrollado sus actividades como plataforma de diálogo, análisis político y de asesoría política. La participación de múltiples actores y el fortalecimiento de la democracia social son bases de la cooperación realizada con instituciones sociales y políticas costarricenses.

En la actualidad, la Fundación Friedrich Ebert, a través de su oficina en Costa Rica, desarrolla los dos proyectos de trabajo regional de la FES en América Central. Por un lado, El Proyecto Transformación Social Ecológica, que busca contribuir al fortalecimiento de las capacidades de gobierno

democrático y social, aportar contenidos y apoyar diálogos hacia una economía social y ecológicamente sostenible, elaborar propuestas de modelos de desarrollo alternativo, y una política fiscal como instrumento de justicia social y de igualdad de género. Por otro lado, el Proyecto Juventudes Progresistas, que ofrece espacios de formación y fortalecimiento de liderazgos en las juventudes, e impulsar estos liderazgos para participar de manera más efectiva en proceso de defensa de la democracia y los Derechos Humanos.

El concepto de planificación y las actividades de la FES en red de las seis oficinas centroamericanas consiste en la coordinación, el intercambio y la articulación regional con implementación nacional.

Para más información, consulte
<https://americacentral.fes.de/>

NUEVOS CAMINOS HACIA LA SOSTENIBILIDAD URBANA

Infraestructura verde para la transformación del espacio público



Las zonas urbanas de Costa Rica siguen actualmente un patrón carro-céntrico y, por tanto, contradicen vehementemente la imagen global de Costa Rica como país de la sostenibilidad. Además, son especialmente vulnerables a los desafíos globales, como el cambio climático o la incierta situación del mercado mundial. Por último, son lugares de participación democrática febril, desigualdad social y discriminación.

El espacio público, como instrumento importante de planificación urbana, desempeña solo un papel subordinado en Costa Rica. Sin embargo, es precisamente ahí donde reside el potencial para el desarrollo rápido, uniforme y eficiente de un espacio urbano sostenible. Mediante un diseño adaptado a las personas, los espacios públicos pueden volver a ser el centro de la convivencia democrática. En consecuencia, la implementación de la infraestruc-



tura verde y, posteriormente, el establecimiento de calles verdes es de importancia indispensable para la sostenibilidad en Costa Rica.

Sin embargo, el espacio público es también un terreno de conflicto entre la normativa nacional y la cantonal, las diferentes competencias e intereses. Son innumerables los y las usuarios, proveedores de servicios y agentes administrativos que participan en la configuración de este espacio. Por ello, la selección de los lugares y la función de la infraestructura verde es de especial importancia, porque de ello depende la complejidad de la aplicación final. Además, es beneficioso establecer un marco legal para reducir la complejidad, crear certidumbre y generar procesos estandarizados para todos los centros urbanos del país.

La protección ambiental de Costa Rica de



las últimas décadas ha sido un gran éxito. Sin embargo, la atención se ha centrado en la conservación de la naturaleza fuera de sus ciudades. El reto del siglo XXI es la sostenibilidad de la convivencia humana. Para ello, las ciudades, donde ahora vive la mayor parte de la población, son el punto de partida. Como forman un ecosistema junto con sus habitantes, influyen de manera decisiva en la forma de moverse, de vivir y de percibir el entorno. Un entorno público agradable va a causar un cambio en la actitud de las personas. Es por eso por lo que una transformación del carro-centrismo a vía verdes contribuye decisivamente al desarrollo sostenible del país.

El patrón carro-céntrico de las ciudades costarricenses provoca un estilo de vida urbana una fuente de enorme contaminación ambiental, injusticia social e ineficiencia económica.

Más información sobre el tema aquí:
<https://americacentral.fes.de/>