

Diego Armando Cespedes Alvarez¹

¹ Universidad Federal de UberlAndia

Received: 9 December 2015 Accepted: 2 January 2016 Published: 15 January 2016

Abstract

6 This article try to understand how the culture of the mobility based in motoring is
7 intensifying in a country like Costa Rica, having how point of begin the fact of the public
8 politics make the urban planeation for the circulation of the motorized transport, that have
9 repercussions not only in the urban mobility but also in the life quality in general, specially in
10 the Gran Área Metropolitana (GAM), where the consent to investment, becomes in the fact
11 that promove the individual mobilization of the persons, further damaging the movement in
12 collective and non-motorized transport. In this sense the organization of the public politics,
13 ends up deteriorating the urban spaces, and also the plans of sustantability and urban
14 rehabilitation, in a country that will try to be a place with carbon neutral in the 2020 decade,
15 increasing year by year the number of motorized vehicles, reaching numbers of 2.5 vehicles by
16 person per capita, that impact the urban mobility and the enviroment. This reflection is made
17 using data from the Ministerio de Obras Públicas y Transportes (M OPT), Instituto de
18 Estadística y Censo (INEC), Poder Judicial y Registro Nacional. The analysis, confirm, how
19 the use of the car, is a model of transport that resing to the colective commitment in the
20 society, when exist a need for awareness by the public authorities, in the compromise for have
21 a sustainable, adequate and efficient transport system

23 **Index terms**— car cultura, colective transport, urban mobility, urban planification, public politics
24 Repercusión Del Uso Del Automóvil Sobre La Movilidad Urbana En La Gran Área Metropolitana De Costa
25 Rica Diego Armando Céspedes Álvarez

Resumen-Este artículo busca comprender como, la cultura del automóvil se intensifica en un país como Costa Rica, a partir de que políticas públicas direccionan la planificación urbana para su circulación, transporte motorizado, que repercute no solo sobre la movilidad urbana, sino la calidad de vida en general, en especial en la Gran Área Metropolitana (GAM), donde el consentimiento al investimento, es tornado para que las personas deban se movilizar de forma individual, perjudicando aún más la circulación en transporte colectivo y el no motorizado. En este sentido su organización, acaba por deteriorar los espacios urbanos, así como los planes de sustentabilidad y rehabilitación urbana, en un país que busca para la década de 2020 ser carbono neutro, aumentando anualmente la flota vehicular, llegando a números per cápita de 2.8 vehículo/persona, impactando sobre la movilidad urbana y el ambiente. Esta reflexión es realizada mediante datos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Instituto de Estadística y Censos (INEC), Poder Judicial y Registro Nacional. Así el analice realizado, confirma, como el uso del automóvil, es un modelo de transporte que renuncia al compromiso colectivo en la sociedad, habiendo una necesidad de conciencia por parte de los poderes públicos, en el compromiso de tener un sistema de transporte sustentable adecuado y eficiente.

Palabras claves: cultura del automóvil, transporte colectivo, movilidad urbana, planificación urbana, políticas públicas. Abstract-This article try to understand how the culture of the mobility based in motoring is intensifying in a country like Costa Rica, having how point of begin the fact of the public politics make the urban planeation for the circulation of the motorized transport, that have repercussions not only in the urban mobility but also in the life quality in general, specially in the Gran Área Metropolitana (GAM), where the consent to investment, becomes in the fact that promote the individual mobilization of the persons, further damaging the movement in collective and non-motorized transport. In this sense the organization of the public politics, ends up deteriorating the urban spaces, and also the plans of sustainability and urban rehabilitation, in a country that will try to be a

47 place with carbon neutral in the 2020 decade, increasing year by year the number of motorized vehicles, reaching
48 numbers of 2.5 vehicles by person per capita, that impact the urban mobility and the environment. This reflection
49 is made using data from the Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Instituto de Estadística y
50 Censo (INEC), Poder Judicial y I.

51 Introducción n los últimos años, la prioridad de movilidad urbana motorizada en un país como Costa Rica, sobre
52 todo en la Gran Área Metropolitana (GAM), ha venido ocasionando un detrimento en el transporte colectivo,
53 además de una pérdida de espacio público a favor de la movilidad no motorizada (andar a pie y de bicicleta),
54 afectando la calidad de vida urbana de los ciudadanos y el ambiente.

55 Este problema de cómo las ciudades se han venido organizando, se ha esparcido como una epidemia por todos
56 los centros urbanos, constituyendo actualmente un tema que por décadas no se le ha dado solución, planificación
57 urbana que ha dado prioridad en términos de espacio -tiempo a la locomoción del automóvil.

58 Asimismo, a como se fue agravando el problema, centros urbanos de importancia en la GAM, se destaca por
59 tener diariamente grandes problemas de congestiónamientos y espacios públicos ocupados por estacionamientos
60 de vehículos, con la función de pasar su mayor tiempo en movimiento estático, afectando las condiciones de vida
61 y la busca de tener más espacio público para las personas caminar con seguridad e saludablemente.

62 El aumento de la flota vehicular en poco más de un periodo de quince años y la ideología modernista de ser
63 dependiente de un automóvil privado, coloca a las ciudades en un conflicto entre la planificación y la humanización
64 urbana de las ciudades, con problemas de inseguridad, contaminación sónica, producción de CO₂, entre otros,
65 considerándose la planificación urbana deteriorada en el fin de no considerar las ciudades como espacios públicos
66 urbanos de encuentro, relacionamiento e de intercambio entre personas.

67 El desafío de tener ciudades caminables, seguras y prosperas, son la nueva perspectiva que todo ciudadano
68 desea, con un diseño urbano en detrimento del uso del automóvil, posibilita el hacer de las actividades a pie o de
69 bicicleta, como el nuevo lujo urbano en términos de estatus social: caminar por la ciudad sin automóviles, pero,
70 la repercusión del uso del automóvil sobre la movilidad urbana se ha direccionalizado en otro sentido.

71 Para buscar dar una solución a este problema, es necesario un proyecto urbano adecuado que beneficie las
72 personas y no así el aumento de la circulación de más personas dentro de un automóvil, considerando el sistema de
73 transporte colectivo de alta capacidad como prioridad en los proyectos de movilidad urbana, así como el mejorar
74 las áreas urbanas caminables, con aceras amplias, con sombra, seguras, bien iluminadas y atracciones, un diseño
75 urbano para andar de bicicleta y a pie, que beneficia el tener una ciudad con altos índices de calidad de vida.

76 1 II.

77 El Uso Del Automóvil La Gran Área Metropolitana, es una región de Costa Rica, localizada su gran parte en el
78 valle central, constituida por cuatro provincias, San José, Alajuela, Cartago y Heredia, territorio que concentra
79 más del 50% del total de los habitantes del país. De ese total, 32% se encuentra en San José y 19,7% en Alajuela,
80 datos estimados por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), con base en el censo 2011, con una
81 población de 4 301 712 distribuidos en los 51 100 kilómetros cuadrados del territorio nacional.

82 Esta región metropolitana, se caracteriza por haber favorecido el desarrollo urbano de forma poco
83 adecuada, expandiéndose horizontal e dispersa, crecimiento conurbano conectado primordialmente por una red
84 viaria nacional, superposición de un proceso de gentrificación del centro de la capital y sub-centros a la periferia,
85 característico en las grandes ciudades de América Latina, en su mayoría por un inadecuado planeamiento urbano.

86 Esa evidencia en la configuración espacial, como proceso de la globalización económica, ha manifestado una
87 obsolescencia que dificulta los desplazamientos de sus habitantes, ya que su organización de forma en mancha de
88 aceite y dispersa aumenta el tráfico de vehículos y el movimiento pendular entre el local de vivienda y de trabajo.
89 Además de la pérdida de tiempo en los desplazamientos por la ciudad, posibilita de multiplicarse los accidentes
90 de tránsito y los problemas a causa de contaminantes sónicos y de dióxido de carbono.

91 Como región, el GAM se reglamenta a partir de diferentes planes de desarrollo y planificación, con la finalidad
92 de regular las actividades en el uso del suelo, un instrumento legal y metodológico que acomoda el crecimiento
93 urbano a las condiciones geográficas del territorio con ejes intermodales integrados, por un sistema de ciudades
94 que fueron unidas físicamente por consecuencia del crecimiento, a través de un sistema viario radial.

95 La dependencia del automóvil en la movilidad de las personas, ha repercutido sobre la calidad de vida de los
96 ciudadanos, afectando la percepción de cómo enfrentar la realización de actividades cotidianas sobre el espacio
97 urbano, ya que muchos de los viajes que se efectúan dentro de la GAM en distancias entre los 10km que pueden
98 demorar tiempos absurdos de 1hora a 3horas, en velocidades que rondan los 5 a 10km/h.

99 El área urbana GAM fue, por un largo periodo, interconectada por el funcionamiento del transporte ferroviario
100 de carga y de pasajeros, conectando los centros urbanos importantes, así como las ciudades intermedias, como
101 se observa en la figura 1. La ineficiencia en la planificación del transporte ferroviario trajo en la gestión del
102 presidente José María Figueres ??1994 -1998 la suspensión de la circulación de este modo de transporte que,
103 en 1995, transportaba pasajeros y cargas de la capital a los puertos de Limón (Caribe) y Puntarenas (Pacífico),
104 como señala el Banco Mundial (2005), un hecho que se dio en gran parte de América Latina, un retroceso que
105 se dio por intereses privados, donde más tarde, para años actuales su fuerza política incentivaría a la industria
106 automovilística.

107 Según Molina (2015), la flota de automóviles privados supera las 800mil unidades de los casi 1.4 millones de
108 toda la flota vehicular del país, tornando la circulación del transporte privado el mayor contribuyente en las

109 emisiones de gases en Costa Rica, creciendo el 914% si se compara las últimas tres décadas, observar tabla 1.
110 Esa situación, coloca a Costa Rica para el año 2014 con crecimiento medio anual de 1 vehículo por cada 3,40
111 habitantes. Segundo el Registro Nacional (2016), para el año 2015 fue registrado un vehículo por cada 2,43 personas,
112 en una población de 4 832 234, llevando a tener para el 2015 una flota de 1 987 244 vehículos, incidiendo sobre
113 lo planificado e colapsando la infraestructura viaria, principalmente en la GAM.

114 Eso trae características en el flujo vehicular con proporciones que impactan la forma de movilidad, un
115 crecimiento sin control que trae consigo una planificación obsoleta en el plan de tener una movilidad urbana
116 sustentable, deteriorando los espacios públicos y los desplazamientos de las personas.

117 Esa estrategia política crea nuevos espacios para la acumulación capitalista que se acompaña de una industria
118 automovilística que toma partida en el sistema consumista mundial, una dinámica que acaba con la estructuración
119 urbana de las grandes ciudades para satisfacción del uso del transporte privado (HARVEY, 2005).

120 **2 III.**

121 **3 Movilidad Urbana**

122 La disputa por el espacio es las áreas urbanas ten llevado a usuarios de la bicicleta, del automóvil, buses y
123 pedestres a una lucha cotidiana por acceder al espacio público de forma jerárquica, un problema que se debe a
124 como las ciudades se fueron organizando y estructurando, quedando de segundo plano la prioridad la escala de
125 las personas, sino que liberándose espacio público urbano para la circulación del transporte motorizado.

126 El transporte motorizado por su parte, debe ser visto como medio de transporte, en fin que beneficie el
127 acceso de las personas en la realización de las actividades y no un objeto de consumo de importancia para
128 circular en la ciudad. Uno de los problemas, es la circulación del automóvil en busca de estacionamientos dentro
129 del núcleo urbano, cerca a los centros comerciales para caminar menos. Ese problema, según Speck (2012),
130 determina la muerte de muchas ciudades, condición que, si se permite tener una ciudad caminable, en cual
131 esos estacionamientos se podrían utilizar para otras actividades en beneficio de las ciudades, como áreas de
132 atendimiento, ejemplos restaurantes abiertos que sirva a los ciudadanos en sus tiempos libres.

133 La movilidad urbana sustentable en las ciudades es uno de los desafíos para la planificación urbana, así como
134 para la mejoría de las ciudades, en la busca de volver a estos centros urbanos calidad de vida de manera que se
135 dé igualitariamente, es decir integrando todos los grupos sociales.

136 La diferencia de territorios entre países, sea cultural, política o administrativa, es algo que puede ser una
137 piedra para la aplicación de propuestas que toman la escala humana, con la incorporación de lo colectivo sobre lo
138 individual, pero cuando se habla de movilidad urbana sustentable e inclusiva, se implanta un tema de necesidad,
139 ya que toda gestión urbana debe seguir este camino, o bien entre el bienestar social, en fin de combatir todos
140 aquellos problemas que se fueron agravando con la implantación imperialista del consumo y uso del automóvil.
141 *Repercusión Del Uso Del Automóvil Sobre La Movilidad Urbana En La Gran Área Metropolitana De Costa Rica*

142 En Costa Rica, gracias a la escogencia de políticas públicas y carencia de planificación adecuada, torno el plan
143 de tener un automóvil como principal medio de transporte, a una situación que lo coloca entre las estadísticas
144 de los países desarrollados.

145 El arquitecto Gehl (2013), considera que mudar la cara de las ciudades tiene solución si las pensamos desde la
146 escala humana, tomando todos los lugares con la misma importancia. No precisamos eliminar la circulación del
147 automóvil por completo, sino más bien junto a una planificación urbana adecuada, definir los parámetros donde
148 en la pirámide de movilidad, el peatón sea lo primero que se piensa.

149 El mismo autor considera que, el diseño urbano debe ofrecer a la sociedad toda la adecuación posible, donde
150 se integre el espacio urbano con los sistemas de transporte público masivo, así como otras opciones como el uso
151 de la bicicleta, esta última un medio de transporte que da vida a las ciudades, entre el cuerpo y objeto.

152 Speck en su obra "Walkable City" (2013), detalla el porqué, el peatón debe ser de prioridad en el espacios
153 urbanos, como la esencia de la prosperidad de todas las ciudades, en el cual, los que debemos ser status social
154 seamos las personas que caminamos y no tener un vehículo propio motorizado en tránsito por la ciudad, dando
155 muerte a esos espacios que fueron creados para la relación entre las personas e intercambios.

156 Álvarez (2016) considera que los espacios urbanos han sido deteriorados por los automóviles y la inadecuada
157 planificación, que permitió que las ciudades se expandieran de forma desordenadas y confusas, con la idea que no
158 importa la distancia, en carro todos podemos llegar a cualquier destino.

159 Maricato (2013) afirma que los automóviles son sumados a las carencias del transporte colectivo, doblándose
160 en las ciudades su número, gracias a la poca importancia que se le dio a los desplazamientos colectivos. Esos
161 investimentos han afectado a todos los territorios urbanos, siendo en la contemporánea estructuración el desafío
162 más difícil de combatir, pero que puede ser atendida si se trabaja con un diseño urbano para las personas.

163 En Costa Rica la deterioración urbana es ocasionada en gran medida por la flota vehicular en circulación, con
164 influencia de desplazamientos de personas del centro a la periferia o suburbios, como un hecho de ocupación del
165 espacio en las áreas urbanas y que a como aumenta la distancia, aumentan los problemas sobre la movilidad.

166 Esas distancias ven ocasionando que muchas de las personas deban adquirir un segundo vehículo, sea carro o
167 una motocicleta, tornándose una imagen característica para poder transitar e realizar las siguientes actividades,
168 debido a que el sistema de transporte público posee muchas carencias en su infraestructura, con flotas deterioradas

4 CONSIDERACIONES

169 y poco modernas, que correspondan a las necesidades de todos los usuarios, además de altos costos en las tarifas,
170 poca accesibilidad y con una estructura de terminales y paraderos inadecuadas.

171 Los accidentes de tránsito es otro tema que ven afectando la movilidad de las personas en las vías públicas,
172 principalmente por irresponsabilidades de las personas que conducen vehículos privados. Según Poder Judicial
173 (2014) en la década del 2005 -2014 las estadísticas de muertes en el sitio oscilan entre los 600 a 700 fallecimientos
174 de personas por año, observar grafico 1. Por incidencia de tránsito, las estadísticas anuales, el mayor número de
175 muertes en tránsito en función del tipo de usuario se da por los de las motocicletas, un vehículo privado que por
176 motivos de renta y acceso, viene incrementando su circulación, relacionando su fatalidad al atropello de un carro.

177 Según el Poder judicial (2014) en el 2014 la muerte de motociclistas se sumaron 254 víctimas fatales, de las
178 cuales otras 188 fueron peatones, núcleo problemático que viene siendo afectado por la inseguridad en las vías
179 públicas de Costa Rica e imprudencias de los motoristas. Datos para el municipio central de San José, ocurrieron
180 42 de las 151 en toda la provincia, resultado a la elevada flota vehicular y número de pedestres que deben andar
181 por aceras mal diseñadas, ocurriendo el 42% de muertes en sitio de peatones y 34% motociclistas, siendo la ciudad
182 capital la que más registra muertes de tránsito.

183 La reactivación del tren urbano ha sido olvidada por muchos años en Costa Rica, lo que fue provocando al
184 pasar del tiempo problemas que no debían haber pasado sí la planificación urbana y las políticas públicas no
185 siguieran un modelo individualista e deteriorado el sistema de transporte colectivo y de alta capacidad.

186 Para el año 2005 con la reactivación de un trecho de vía entre Pavas -Freses Curridabat, en la administración
187 del presidente Abel Pacheco, se activa un sistema de movilidad para desplazar pasajeros y liberar los
188 congestionamientos urbanos. Para el 2009 en la administración de Oscar Arias, a través de diferentes propuestas,
189 se reactiva el trecho de San José a Heredia, ciudad localizada a unos 10km aproximados, vía radial que pasa
190 por grandes embotellamientos en los últimos años al 2016, movilizando 1,10 millones de pasajeros anualmente
191 ??INCOFER, 2016).

192 Al año 2016, se ha liberado trechos de vía férrea importantes para la movilidad urbana en la GAM, con
193 propuestas de recuperación de vías donde la circulación de automóviles ha llegado a estar en colapso y afectando
194 miles de personas por problemas de organización e una cultura que desea su libertad estar de forma individual
195 dentro de un automóvil.

196 Incentivar la cultura del tren es de suma importancia para la movilidad urbana, pero en Costa Rica la liberación
197 de espacio gracias a usuarios que utilizan ahora el tren ocasiona un efecto contrario, resistiendo a la cultura del
198 automóvil, en la busca de seguridad, confort y salud pública.

199 Eso es dado a que la circulación de los autobuses debe compartir espacio en las vías con los carros, con pocas
200 vías exclusivas, además las condiciones de los buses son precarias. Por otro lado el tener solo una vía férrea a un
201 sentido afecta los tiempos de desplazamientos en los trenes, quedando detenidos por tiempos, en la espera que el
202 tren que viene de sentido contrario ultrapase, ocasionando que muchos de los usuarios aún prefieran usar el carro
203 y hacer de su destino a su placer y necesidad.

204 El transporte colectivo en tiempos actuales debe ser pensado de la mejor manera posible, ya que él debe
205 abarcar una serie de factores, sean ambientales, físicos, económicos, políticos y sociales; elementos que son de
206 grande importancia en la rehabilitación de peatones perdidos y no seguir experimentando modelos equivocados
207 "[...] castrações a que os indivíduos estão submetidos diariamente nas sociedades hierárquicas." (LUDD, 2005, p.
208 21).

209 Los medios de transporte viarios son, de hecho, una necesidad que la organización territorial de las ciudades fue
210 adquiriendo por inducción del sistema capitalista, como una realidad construida en el control y gestión territorial
211 de oportunidades que la reorganización en el espacio genera en el tiempo, asumiendo el protagonismo en la
212 jerarquía sobre lo adecuado.

213 Esa jerarquía esta y continuará encima del desenvolvimiento del sistema de transporte colectivo, expandiendo
214 las ciudades a su placer, sin se preocupar con una planificación adecuada e inteligente. Ludd (2005) interpreta
215 esta situación como una "modernidade depressiva" que está en las manos de un consumo capitalista; un síntoma
216 que la sociedad tiene en su dinámica urbana; un empobrecimiento en la jerarquía de un lugar que se relaciona en
217 un infinito de sistemas e ecosistemas urbanos y desconsidera la calidad de vida y el desarrollo humano.

218 El uso del automóvil, ha sido un objeto que fue expresando una alta gama de cualidades y elementos sobre
219 la cultura latino-americana, un tema que fue explorado con poco rigor para ser aplicado en los planes de
220 ordenamiento urbano desde una literatura urbanística en el pensamiento colectivo y el bienestar social.

221 IV.

222 4 Consideraciones

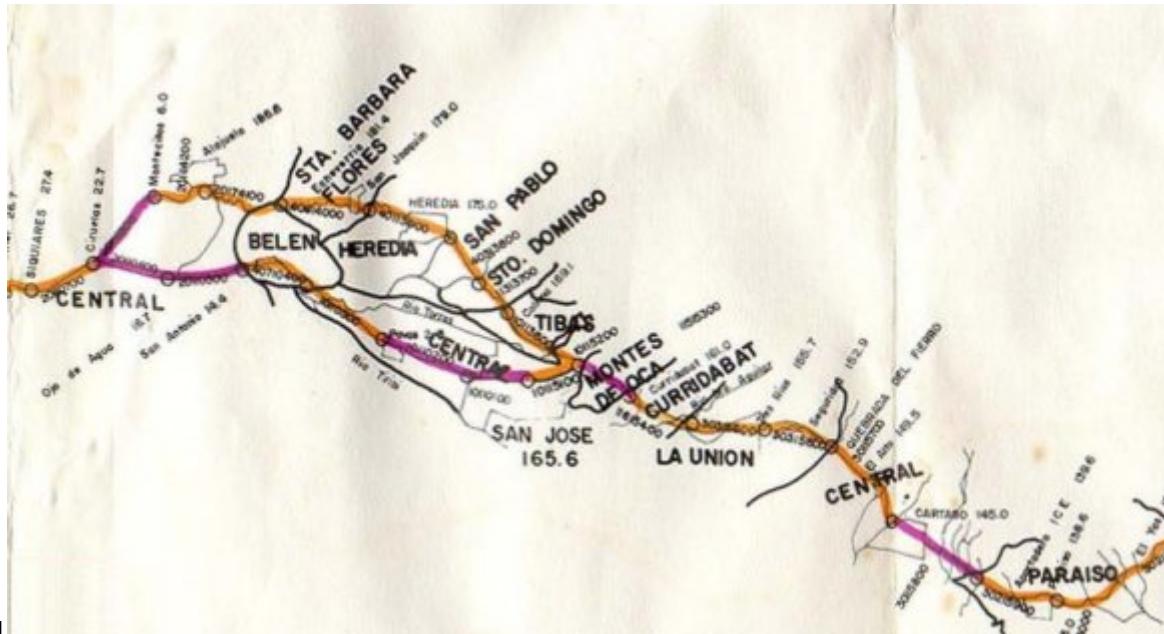
223 Comprometerse a pensar todas las dimensiones que permitan la articulación estratégica, es considerar una
224 tendencia de debate público, adoptar una representación que facilite una compresión de un proceso en detrimento
225 con la identidad cultural del automóvil .

226 La investigación debe integrar una construcción teórica en la práctica, reconociendo la responsabilidad de una
227 planificación urbana, que favorezca una necesidad espacial de las ciudades. El revivir a los espacios urbanos
228 públicos una integridad social, económica y ambiental, mostrando una oportunidad que ciudades como las
229 europeas ven como el punto de desenvolvimiento.

230 Desde el punto de vista práctico, se debe implementar toda una estrategia de implementación en busca de

231 proponer decisiones, elaborando un instrumento que asegure su operación. Para ello, se debe considerar una
232 participación pública y la responsabilidad de autoridades locales, en este caso el centro municipal escogido y
233 autoridades competentes.

234 En Costa Rica, la inadecuada planificación urbana y expansión de la Gran Área Metropolitana, es un ejemplo
235 de lo ocurrido en muchas de las ciudades de América Latina, con la prioridad al atendimiento de las necesidad
236 de libertar que dio el uso y consumo del automóvil, estancando las políticas de desarrollo y mejoría para el
237 transporte colectivo y el no motorizado, todo eso gracias a una cultura del automóvil que dejó de preocupar con
las verdades necesidades sociales y ambientales. ^{1 2 3 4}



1

Figure 1: Figura 1 :

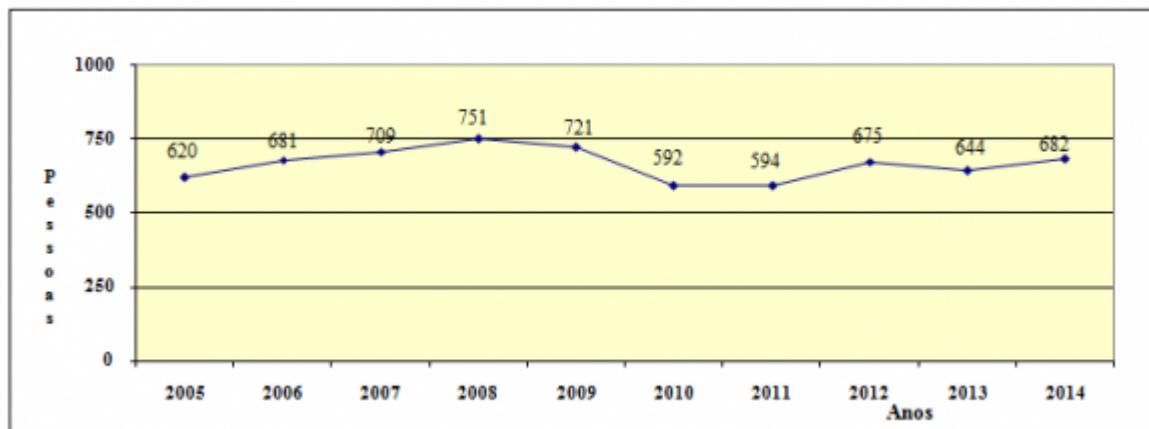


Figure 2:

238

¹© 2016 Global Journals Inc. (US) s

²(B)

³Repercusión Del Uso Del Automóvil Sobre La Movilidad Urbana En La Gran Área Metropolitana De Costa Rica

⁴(B)

4 CONSIDERACIONES

-
- 239 [Incofer-Instituto Costarricense De Ferrocarriles] , Incofer-Instituto Costarricense De Ferrocarriles . <<http://www.incofer.go.cr/>>
- 240
- 241 [Capel and La Definición De Lo ()] , Horacio Capel , Urbano La Definición De Lo . *España: Estúdios Geográficos* 1975. p. .
- 242
- 243 [Bauman et al. ()] , Zygmunt Bauman , Trabajo , Pobres . *Barcelona: Gedisa Editorial* 1999.
- 244 [Gehl and La Humanización Del Espacio ()] , Jan Gehl , Urbano La Humanización Del Espacio . 2006. Barcelona: Reverté. p. 181.
- 245
- 246 [Acesso Em ()] , Julho Acesso Em . 2016.
- 247 [Alvarez et al. ()] ‘A deterioração urbana e ”a cultura motorizada’. Diego A C Alvarez , William Ferreira , Rodrigues . na *América Latina. Revista Ecuador* 2016. (5) p. .
- 248
- 249 [Harvey ()] *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 1^aed, D Harvey . 2005.
- 250 [Illich and Energia E Eqüidade ()] ‘Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil’. Ivan Illich , Energia E Eqüidade . LUDD 2005. (Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev. (Coleção Baderna)
- 251
- 252
- 253 [Ludd and Carros E Remédios ()] ‘Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil’. Ned Ludd , Carros E Remédios . _(org), 2005. Coleção Baderna. p. . (Tradução Leo Vinicius. 2. ed. rev)
- 254
- 255
- 256 [Castells and Espaço De Fluxos ()] Manuel Castells , Espaço De Fluxos . *_A sociedade em rede*, (São Paulo) 1999. Paz e Terra.
- 257
- 258 [Gehl ()] *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, Jan Gehl . 2013.
- 259 [Miralles-Guasch (ed.) ()] *Ciudad y trans portes: El binomio imperfecto*, Carmen Miralles-Guasch . Ariel, S. A (ed.) 2002. Barcelona.
- 260
- 261 [Corrêa et al. ()] Roberto Lobato Corrêa , O Espaço Urbano , São Paulo . *Editora Ática, Série Princípios*, 1995.
- 262 [Disponível em: <<http://www.Ecuadorencifras.gob.ec/transporte/>> Acedido em 06 novembro de ()]
- 263
- 264
- 265 [Lefebvre ()] ‘El derecho a la ciudad’. H Lefebvre . *Lito-Fisan*, (Barcelona) 1978.
- 266 [Pons et al. ()] *Geografía de los Transportes*, Joana Maria Pons , ; Seguí , Maria Rosa Reynés , Martínez . 2004. Universitat de les Illes Balears: Gráficas Planisi, S.A
- 267
- 268 [Hall ()] ‘La expansión de los transportes en Costa Rica’. Carolyn Hall . *Revista Geográfica de América Central N. 3* 1975. 2 p. 26.
- 269
- 270 [Kreimer ()] *La tiranía del automóvil*, Roxana Kreimer . 2006. Buenos Aires: Anarres. (1a ed. 176 p.; 22x15, 5 cm)
- 271
- 272 [Jacobs ()] *Morte e vida das grandes cidades*, Jane Jacobs . 2001. São Paulo: Martins Fontes.
- 273 [Alvarez ()] ‘O Urbano: espaço ocupado pelo automóvel’. Diego A C Alvarez . *Dinâmica urbana: comércio, serviços e fluxos*. 1, Vitor Ribeiro Filho (ed.) (Org.) 2015. p. ..
- 274
- 275 [Plan Regional Metropolitano: gran área metropolitana Imprenta Nacional ()] ‘Plan Regional Metropolitano: gran área metropolitana’. *Imprenta Nacional* 1983. INVU -Departamento de Urbanismo (Oficina Planejamento Área Metropolitana)
- 276
- 277
- 278 [Ign -Instituto Geográfico Nacional De and Rica ()] *Rede viária Nacional*, Costa Ign -Instituto Geográfico Nacional De , Rica . <<http://mapasdecostarica.info/mapas-red-vial-nacional/>> . Acessoemmaio 2016. (Mapas de Costa Rica)
- 279
- 280
- 281 [Speck ()] *Walkable City -How downtown can save America, one step at a time*, Jeff Speck . 2012. New York: North Point Press.
- 282