ACTA N°16-2026
Sesión Extraordinaria 3

Acta número dieciséis correspondiente a la sesión extraordinaria número tres celebrada por la Comisión de Trabajo del Plan Regulador de Escazú, período dos mil veintiséis – dos mil veintisiete, que se realizó en modalidad virtual por la plataforma *Microsoft Teams* a las diecinueve horas con diez minutos del nueve de septiembre de dos mil veintiséis, con la asistencia de las siguientes personas:

Miembros presentes en esta sesión:

Mario Arce Guillén	Regidor propietario
Ana María Barrenachea Soto	Regidora propietaria
Silvia Marcela Quesada Zamora	Regidora propietaria
Seydi Vargas Rojas	Regidora suplente
Doris Mayela Agüero Córdoba	Regidora suplente
Indira de Beausset Stanton	Integrante vecinal propietaria
Fabián Arias Camacho	Integrante vecinal propietario
Mario Vargas Brenes	Integrante vecinal suplente
Irene Quesada Quesada	Integrante vecinal suplente
Alexander Barquero Vásquez	Integrante vecinal suplente
Carlos Monge Delgado	Representante administrativo suplente

COORDINADOR PROPIETARIO DE LA COMISIÓN	Mario Arce Guillén
COORDINADOR SUPLENTE DE LA COMISIÓN	Indira de Beausset Stanton

También estuvieron presentes: Ciska Raventos y Javier Sánchez, representantes del Grupo Ciudadano Pro Plan Regulador de Escazú; Leonardo Merino y Mario Durán, expositores expertos; el Lic. Carlos Herrera Fuentes, representante de Asuntos Jurídicos; y el Lic. Daniel Esteban Sequeira Arias, representante de Secretaría de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador.

Miembros ausentes en esta sesión:

Arnoldo Barahona Cortés	Integrante vecinal propietario
Cristian Boraschi González	Representante administrativo propietario
Giovanni Andrés Vargas Delgado	Regidor suplente

Andrés Montero Bolaños Representante administrativo suplente

PRESIDE LA SESIÓN: Mario Arce Guillén, coordinador propietario de la Comisión del Plan Regulador

ORDEN DEL DÍA SEGÚN EL ACUERDO AC-038-2026:

I. **La problemática de las presas en Escazú.**
II. **Posibilidades para mejorar la movilidad: experiencias positivas a partir de la experiencia internacional.**

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchísimas gracias don Daniel. Muy buenas noches a todos los compañeros, compañeras de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, también a los compañeros del movimiento pro Plan Regulador de Escazú, y por supuesto a los expositores de esta noche, don Leonardo Merino, don Mario Durán, les damos la bienvenida también y como no podría ser de otra manera, a los vecinos de Escazú que siguen esta transmisión por el canal de *YouTube* y los poquísimos que también la puedan seguir por la página de *Facebook*, del Concejo Municipal, nos hubiera encantado que esta transmisión de una de una actividad tan importante para la discusión, ¿verdad? para la reflexión de nuestro cantón, como lo es el tema de la Movilidad se pudiera haber hecho desde la página oficial del *Facebook* de la Municipalidad de Escazú, pero como tal vez algunos sepan y otros tal vez se van a ir enterando en estas semanas, actualmente tenemos problema serios a nivel de participación ciudadana de restricción en cuanto a lo que es la transmisión de ciertos contenidos, es un tema que vamos a tener que llevar incluso a estrados judiciales, ante la Sala Constitucional próximamente y bueno, lamentablemente no va a poder ser la difusión como hubiéramos esperado, hacia todo el cantón de Escazú; no obstante, les agradecemos a aquellas personas interesadas que ojalá puedan compartir el link eh, con todas las personas porque este es un tema fundamental para el futuro de nuestro cantón, el tema de la movilidad sin duda alguna es uno de los temas más importantes, más problemáticos que presentamos a nivel de nuestro cantón…, perdón, hay un micrófono abierto.

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: Sí, soy yo, nada más Mario para avisar que el nombre que dice Jose Fabio Alvarado Sánchez es el computador de mi esposo, pero Irene Quesada está conectada y gracias.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Ah, doña Irene, genial. Muchas gracias doña Irene,

gracias.

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: No, era para eso, perdón que lo interrumpiera, pero era para que me contara dentro del quórum, gracias. Muy amable.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: No, muchas gracias a usted doña Irene. Muy amable usted, gracias. Entonces, como les decía, vecinos y miembros de la Comisión, ojalá que podamos difundir el contenido de esta sesión lo…, es muy importante que la gente pueda ver este material y pese a la falta de anuencia de la Administración Municipal de querer transmitir este tipo de sesiones en la página de Facebook oficial, yo sé que con el esfuerzo de todos el mensaje va a llegar a donde tiene que llegar y vamos a poder, eh, llevar este contenido de esta sesión tan importante a los hogares de los escazuceños. Al ser las siete y diez minutos de la noche, damos por iniciada la presente sesión, eh, yo le rogaría don Daniel si nos puede proyectar por favor, desde la secretaría de la Comisión del Plan Regulador, eh, si nos puede proyectar la agenda para ver el Orden del Día…, muy amable, muchas gracias. Efectivamente, compañeros, como les indicaba y al ser las siete y diez minutos, damos inicio a la sesión extraordinaria…, tal vez don Daniel si baja un poquito el documento lo…, gracias, muy amable, ahora ya lo puedo leer…, sí, a la sesión extraordinaria número tres de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, eh, hoy miércoles 9 de septiembre de 2026, en formato en modalidad virtual por la plataforma *Microsoft Teams*, hoy como orden del día tenemos un, tenemos un cambio en cuanto al orden del día previamente establecido en el acuerdo que convocó a esta sesión, por lo tanto, eh, este es el orden del día propuesto para el día de hoy y, como primer acto, lo tendremos que someter a validación y votación, porque como ustedes saben los cambios al orden del día en una sesión extraordinaria debe hacerse de forma unánime. Entonces, de previo a iniciar con los con este presente trámite, vamos a hacer con la ayuda de don Daniel la comprobación del quórum. Le rogaría a don Daniel comprobar la presencia de miembros propietarios o asistentes eh, perdón, de miembros propietarios o suplentes, a efecto de poder confirmar el quórum para las votaciones respectivas, si es tan amable por favor.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Por supuesto, don Mario, tenemos los tres votos de los regidores propietarios: su persona, doña Silvia Marcela y doña Ana María Barrenechea. Tenemos los dos votos de los integrantes vecinales y propietarios: doña Indira y don Fabián. Tenemos la suplencia del representante del distrito de San Rafael, siendo doña Irene Quesada, y tenemos el voto de la Administración representado por don Carlos Monge. El quórum sería de siete personas.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: No Excelente. Muchas gracias, don Daniel. Confirma, queda confirmado para efectos del de la presente sesión el quórum completo de siete miembros con cinco propietarios y dos suplencias que que es necesario que consten en actas. En este caso, doña Irene Quesada, actuando como miembro propietario por San Rafael en sustitución de la persona que ocupa ese puesto y también de don Carlos Monge en sustitución de don Cristian Boraschi como representante de la Administración. Eh, queda confirmado el quórum para esta noche. Muchísimas gracias. Entonces, de conformidad con lo anterior, vamos a someter a votación el quórum de el de la presente sesión. El orden del día propuesto sería el siguiente. Como primer punto…, como primer punto, eh, sería el punto primero, atención al público - Introducción eh palabras de miembros del Movimiento Ciudadano Pro Plan Regulador. Esto atendiendo una solicitud de, bueno, particular y específicamente doña Ciska Raventos, miembro de este de este de este movimiento, que organizó esta actividad y pidieron también poder dar unas palabras en representación del grupo. Posteriormente, estaremos estaríamos abordando las dos presentaciones que fueron programadas para el día de hoy. La primera sería la problemática de las presas en Escazú a cargo de don Leonardo Merino y la segunda sería posibilidades para mejorar la movilidad, experiencias positivas a partir de la experiencia internacional y esta presentación estaría a cargo de don Mario Durán, quienes están con nosotros. Eh, en el punto cuarto sería atención al público - conclusión. Aquí lo que se quiere dar es un espacio eh final para comentarios, preguntas y aportes del público participante. Eh, según me indicó don Javier Sánchez, miembro también del Movimiento Pro Plan Regulador y organizador de la presente actividad, eh hay una dinámica propuesta para que podamos abordar preguntas y consultas y aportes de parte de las personas que van a estar siguiendo por canal YouTube o por Facebook la presente sesión. Entonces, bueno, eso ahí es donde estaremos atendiendo estas consultas, estos aportes, estas participaciones como tal. Y como último punto de la sesión estarían las palabras de los miembros de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador. Esto en el entendido que serían palabras finales, aportes finales de previo a concluir la sesión. Es importante decirles, compañeros, a los miembros de la Comisión que si en el marco de la presentación eh o mejor dicho al final de las presentaciones, por un tema de orden de cada presentación hay preguntas, hay consultas puntuales sobre la presentación, por supuesto va a haber un espacio de preguntas y consultas, como suele haber en en los en el orden del día usual de de las sesiones de la Comisión. Eh, eso no se incluyó, pero ustedes saben que al final de cada presentación eh, por supuesto, abriremos un espacio de consultas y preguntas a los miembros de la Comisión. El último punto del orden del día propuesto no es tanto para consultas sobre las presentaciones, sino más bien para ya manifestaciones, reflexiones, aportes finales en el marco de la integralidad de la presente actividad del día de hoy. Entonces, bueno, espero que les quede muy claro a todos el orden del día propuesto. No sé si hay alguna pregunta o consulta. Y si no la hubiera, pasaríamos a la votación, a la cual también le pido por favor a don Daniel que nos ayude con ese tema. Don Daniel, si es tan amable.

Municipalidad de Escazú Nº 000445

Tel.: 2208-7500 • Fax: 2288-6792 • Apartado 552-1250 Escazú

MUNICIPALIDAD DE ESCAZÚ
COMISIÓN DE TRABAJO DEL PLAN REGULADOR

MUNICIPALIDAD DE ESCAZÚ
Auditoría Interna

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Claro que sí, don Mario, como estamos en formato virtual y en vista de que no todas las personas tienen su cámara activada, yo creo que lo más eficiente sería que se manifieste el voto. Así que yo les rogaría que cada uno, por favor, manifieste su voto a favor en contra…

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Sí, me…, perdón, me parece muy bien, don Daniel. De acuerdo. Usted si quiere vaya preguntándole persona por persona para que cada uno de su voto. Y le agradecería a los compañeros de la Comisión, particularmente de la Comisión. Eh, yo entiendo la situación de don Fabián que está en carro y todo es complicado, pero a los que puedan, eh, porque es un tema obligatorio prender el tema de la cámara de ser posible cuando tengan un chance. En el caso de don Daniel, se entiende la circunstancia excepcional, de don Fabián, perdón, la circunstancia excepcional. Esto hacia los miembros de la Comisión en la medida de lo posible y sobre todo a la hora de ejercer las votaciones, sería importante. Eh, por lo demás, adelante, don Daniel con la comprobación del quórum.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Muchas gracias. Don Mario Arce, por favor, manifieste su voto.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Eh, eh, de acuerdo.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Doña Silvia, por favor, manifieste su voto.

La Regidora propietaria, Silvia Marcela Quesada Zamora: Positivo, muchas gracias.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Doña Ana María, por favor, manifieste su voto.

La Regidora propietaria, Ana María Barrenachea Soto: Buenas noches. De acuerdo.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Doña Indira, por favor, manifieste su voto… Doña Indira, por favor, manifieste su voto…

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Doña Indira, ¿nos escucha? Puede ser que tenga el

micrófono apagado… Doña doña Indira está conectada, ¿sí?

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Sí. Eh, propongo que quizás sigamos con los demás a ver si al final nos logra…,

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: De acuerdo. Y si no, les le pediremos el voto a don Alexander eh, ante la ausencia temporal de doña Indira. Ehm continuemos. Adelante, don Daniel por favor.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Don Fabián, por favor, manifieste su voto.

El Integrante vecinal propietario, Fabián Arias Camacho: A favor.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Doña Irene, por favor.

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: A favor.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Y don Carlos Monge, por favor.

El Representante administrativo suplente, Carlos Monge Delgado: A favor, de acuerdo con la solicitud.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Muchas gracias. Doña Indira, ¿nos escucha?

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Doña Indira, ¿nos escucha, está presente? Es que creo que el micrófono lo puede tener apagado. No sé si nos escucha…

La Regidora suplente, Seydi Vargas Rojas: Debe tener problemas porque ya activó el micrófono, pero seguro no la cámara.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Sí. Bueno, para efectos de la presente votación, vamos a sustituir a doña Indira por don Alexander Barquero. Don Alexander, si es tan amable de hacer

dar su votación, por favor, como representante en este caso por San Antonio.

El Integrante vecinal suplente, Alexander Barquero: Estoy de acuerdo.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Excelente. Muchas gracias. Con eso tendríamos siete votos a favor.

ORDEN DEL DÍA

I. Atención al Público- Introducción (Palabras de miembros del Movimiento Ciudadano Pro-Plan Regulador)
II. La problemática de las presas en Escazú. Presentación.
III. Posibilidades para mejorar la movilidad: experiencias positivas a partir de la experiencia internacional. Presentación.
IV. Atención al Público- Conclusión (Comentarios, Preguntas y Aportes del Público Participante)
V. Palabras de los miembros de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador

ARTÍCULO I. ATENCIÓN AL PÚBLICO- INTRODUCCIÓN (PALABRAS DE MIEMBROS DEL MOVIMIENTO CIUDADANO PRO-PLAN REGULADOR)

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, compañeros. Queda aprobado la modificación al orden del día en la línea de lo indicado. Entonces, eh tal y como queda eh validado según la votación anterior, damos inicio con el punto I. Atención al Público- Introducción (Palabras de miembros del Movimiento Ciudadano Pro-Plan Regulador). Doña Ciska eh Raventos, le damos la bienvenida. Eh le solicitamos nada más nos aclare si si usted va a hacer las palabras o si va a haber algún otro compañero que vaya a participar. Eh, si si es tan amable nada más para estar claros en ese tema. También le damos la bienvenida a don Mario Vargas, que ya lo estamos viendo, miembro de la Comisión del Plan Regulador, que dice que nos acompaña, don Mario. Y bueno…, parece ser que doña Indira tal vez ya resolvió los temas de conexión, entonces bueno, eso ahí volveremos al tema del de la votación como como estaba establecido previamente, pero doña Ciska, adelante más bien con sus palabras y nos indica si alguien más va a hablar o sería usted nada más, por favor. Muy buenas noches.

Ciska Raventos: Buenas noches. Eh, solo voy a hablar yo y muy cortito. Eh, en primer lugar, en nombre del del grupo de apoyo al Plan Regulador, quiero darle las gracias a la Comisión por organizar esta sesión extraordinaria que nos permite colocar un tema de gran importancia y también mi agradecimiento a las dos personas expertas que nos van a hablar hoy. Leonardo Merino Trejos, eh

investigador desde hace muchos años del Estado de la Nación y que ha participado eh, digamos en la en las estrategias de investigación generales, pero hoy en particular nos interesa porque ha participado en distintas ponencias sobre los problemas de movilidad y de transporte. Y también mi agradecimiento, nuestro agradecimiento a Mario Durán Ortiz, ingeniero eh civil, eh que eh bueno, que trabajó en el MOPT, la Universidad de Costa Rica, que después obtuvo una maestría en transporte en la Universidad de Berkley y de Administración Pública en la J Kennedy en Harvard y que ha sido consultor durante 20 años en eh distintas partes sobre este tipo de temas y que probablemente nos pueda hablar de de otras experiencias y de cómo se enfrentan. Eh, nuestro interés como Comisión es traer este este tema a debate en este momento que se inicia la el proceso para hacer el Plan Regulador, porque partimos del supuesto de que estos problemas de movilidad hay que atenderlos al inicio de la construcción del Plan Regulador y que tienen que estar presentes, digamos, en cómo se establezcan las zonificaciones y y entonces por eso es que nos parece que es importante plantearlo. Ahora, Escazú es por las últimas estadísticas el cantón de desarrollo humano más alto del país, ¿verdad? Es decir, tenemos muy buenas condiciones en muchos temas, pero la movilidad no es precisamente una de ellas. Probablemente seamos el peor o uno de los peores cantones en términos de movilidad y es un problema que nos afecta a todas las personas, es decir, las personas peatonas arriesgan la vida en aceras en mal estado o inexistentes tirándose a la calle con riesgo de atropello. Las personas de transporte público tienen una frecuencia de autobuses realmente raquíticas de alrededor de uno por hora en la mayor parte, en gran parte de las rutas. Y las personas que se mueven automóvil, motocicleta y y bicicletas, pues compiten por las calles y por estar en presas en una situación que que incluso vemos ahora que hay una persona que no llega a tiempo por las presas y eso es la la principal conversación cuando una se encuentra con otras personas en Escazú es cómo estaban las presas y por qué alguien llegó tarde. Entonces, en ese sentido, eh desde el Movimiento Ciudadano queremos colocar esta temática en esta etapa de formulación del Plan Regulador y ehm tenemos, digamos, dos personas de muy alto nivel que estamos super agradecidos de que hayan aceptado. Entonces, Leonardo va a hablar de la problemática de las presas, de qué causa el problema este de colapso vial absoluto que tenemos no solo en Escazú, pero en toda la GAM y muy particularmente en Escazú. Y después don Mario Durán va a hablar más bien de bueno y qué se puede hacer al respecto, es decir, qué posibilidades existen. ¿Estamos condenados a vivir para siempre en presas o existen posibilidades de mitigar, solucionar, etcétera? Entonces, muchas gracias a ambos, muchas gracias a ustedes por abrirnos este espacio y yo quedo acá.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchísimas gracias, doña Ciska. muchísimas gracias por esa introducción, por ubicarnos desde luego sobre la jerarquía académica y experiencia de los expositores, que sin duda son personas contrastadas y nos van a poder aportar mucho en esta sesión. Y eh en lo personal y como un comentario breve, comparto plenamente con usted, créame, eh como

especialista también en el tema territorial, la necesidad de eh que el tema de la movilidad sea uno de los ejes o vectores fundamentales en la construcción del nuevo Plan Regulador conceptos como el DOT, como la pirámide de movilidad urbana, como eh todo lo que tiene que ver con la orientación y conceptos del desarrollo de la movilidad, de la planificación, de la…, todo eso eh hoy en día no existen en Escazú. Es importante entender que el Plan Regulador actual tiene cero elementos de planificación de movilidad. Es más, podemos decir que cuando el Plan Regulador actual se hizo en el 2005, la movilidad como concepto ni siquiera existía propiamente en Costa Rica como algo interiorizado desde la academia y las instituciones públicas. Entonces, claramente tenemos un horizonte de para desarrollar este tema importantísimo y necesario. Y sin dudo, sin duda, el tema del del desarrollo efectivamente de la de diría yo de la introducción del concepto de la intermodalidad, que estoy seguro que es algo que los expositores van a tocar ahora, es uno de los elementos más importantes en una ciudad en que las distancias son cortas, pero se hacen largas por la problemática de las presas, porque todo el mundo quiere ir en carro, eh, y por la falta de otras opciones en cuanto a infraestructura urbana como el tema de las aceras, que sabemos que son deficientes, ciclovías inexistentes y temas más llamaríamos a de de visión futura y en lo personal que son temas que a mí me interesa muchísimo trabajar a futura en Escazú como el tema de eh la movilidad innovadora basada en transporte por ejemplo elevado. Esos son temas muy interesantes. No quiero adelantar temas, pero de verdad que es un hay un mundo, un universo a discutir sobre el tema de la movilidad y sería importante que recordemos el día de hoy como un hecho histórico, ojalá, en el que empezamos a poner esto finalmente en en la discusión porque gracias a ustedes y bueno y desde luego a la atención que los miembros de la Comisión le están brindando, hoy en día podemos tocar este tema que lamentablemente en las últimas administraciones municipales sencillamente se ha dejado de lado y no ha sido sido un tema que haya sido abordado pese a la al creciente problema que ustedes indiquen. Entonces, muchas gracias, doña Ciska, por esa introducción y sin más demora, vamos a pasar, compañeros, al punto dos de la agenda del día de hoy, la problemática de las presas en Escazú. Presentación a cargo de don Uy, perdón, se me perdió aquí la…, Leonardo, perdón. Sí, la problemática de las presas en Escazú a cargo de don Leonardo Merino. Gracias, gracias, doña Ciska. Disculpe, es que se me había perdido la el participante, el conferencista. Eh, don Leonardo, le damos las muy buenas noches. Bienvenido. Muchísimas gracias por querer apoyarnos con estos temas aquí en Escazú y cuando guste podemos empezar. Gracias. Buenas noches.

ARTÍCULO II. LA PROBLEMÁTICA DE LAS PRESAS EN ESCAZÚ. PRESENTACIÓN

Leonardo Merino: Eh, muchas gracias. Buenas noches. De verdad un gusto. Nosotros tenemos añales de hablar de planes reguladores, el ordenamiento territorial. No me había tocado nunca pues estar en un grupo de esta naturaleza que esté apoyando, empujando y y dándole el componente participativo a

la creación de un Plan Regulador. Me parece muy interesante. Probablemente voy a aprender más yo que ustedes. Eh, un saludo y un honor compartir con don Mario también el espacio. Eh, voy a hacer una presentación muy breve. Déjenme compartir, por favor, la pantalla. Me dicen si ahí está todo en orden… Gracias. Yo les voy a presentar dos cosas: Una es la explicación que el Estado de la Nación ha construido en el tiempo de por qué tenemos un caos en transporte en general en el país; y la segunda parte es como tratar de hacer un abrebocas sobre algunos insumos que potencialmente podrían ayudar a este proceso y que nosotros hemos trabajado con con cierta información que no permite hacer un análisis sobre sobre el cantón con todo detalle, pero sí presentarles qué podría servirles en la discusión que viene y eso es lo que lo que me gustaría que pueda ser útil para darle pues al Estado de la Nación una mayor eh eh efectividad. Son eh unos mensajes muy cortitos, pero primero ubicar el tema de del caos vial en el marco del crecimiento urbano y el tipo de crecimiento urbano que impulsó el caos que tenemos hoy. Eh, nosotros tenemos ciudades poco planificadas, ¿no? Esto que vemos aquí es el mapa. Ustedes conocen mejor de los planes reguladores por cantón. Eh, en realidad, a pesar de ser una obligación desde los años 60, todavía muchos eh cantones no tienen Plan Regulador, pero además muchos tienen planes reguladores parciales, desactualizados, etcétera. Es decir, nuestras ciudades en realidad no crecieron de la mano de un de una plan maestro, una forma de entender el crecimiento urbano y el desarrollo local y territorial al mismo tiempo. En realidad construimos ciudades poco densas, como dicen las personas expertas, una ciudad 3D dispersa, distante, desconectada, ¿no? Lo que vemos aquí es eh todo lo que vemos en gris, en azul, en celeste, ciudades con menos de 50 eh una densidad de menos de 50 por hectárea personas, una ciudad en que en los últimos dos censos disponibles, lamentablemente el último no tan completo para incluir, la gente se alejó de los centros y fue habitando eh persiguiendo un poco las carreteras de mano del mercado inmobiliario, eh alejándose de los centros y construyendo este este diseño un poco horizontal de ciudades, ¿no? De hecho, nos fuimos de varios cantones centrales y en gran parte a poblar un poco más algunos cantones como los del oeste del país. Es decir, quedamos una ciudad poco densa y construimos en términos de transporte lo que este gráfico trata de de resumir un poquito. Eh, una ciudad eh que en términos de densidad poblacional no es muy densa, pero que tiene mucho uso del vehículo privado. Aquí lo que tenemos abajo es la densidad poblacional. Vemos a al extremo derecho una ciudad como Shangai, donde la gente vive muy cerca y a la izquierda vemos kilómetros recurridos por persona al año en un vehículo. Pues la gente que vive en Shangai casi no necesita montarse en un vehículo. La gente que vive en las ciudades europeas que vemos aquí en verde no vive tan pegada una de la otra, pero el transporte está resuelto de otras maneras. utilizan metro, tren, movilidad activa, andan en bicicleta, es decir, tienen resuelta la movilidad sobre todo con transporte público, movilidad activa y el modelo con más nefasto, lo que vemos a la izquierda, arriba, las ciudades norteamericanas, eh, poco densa, la gente vive lejos de sus trabajos y recorre 12 14,000 km por persona al año metido en un carro. Bueno, ahí está nuestra

gran área metropolitana en esa lógica de ciudad poco densa que se expande sin resolver y pensar el transporte paralelamente y nos genera eh un una ciudad con mucho uso del vehículo privado, ¿no? Eso es número uno para plantear un poquito el tipo de forma en que hemos construido el crecimiento urbano pesa en lo que hemos construido como caos urbano. Ese caos se sostiene, claro, tiene muchas razones estructurales, pero hay principalmente tres patas del banco, le decimos nosotros para simplificar un poco la lectura. La primera es mucho carro. El crecimiento de la flota vehicular a lo largo del tiempo, en los últimos años, es mayor que el crecimiento de la población. Una gran apuesta por el vehículo particular, según datos del Banco Mundial, solamente superado eh Costa Rica por México y Argentina en número de vehículos por persona eh o por por 1000 habitantes, perdón. Mucho vehículo, pero además con un sistema de transporte público que no resuelve muy bien. Esto que vemos es eh la densidad de líneas de autobús y cómo están en la gran área metropolitana. Eso que vemos en rojo son arterias que tienen muchas líneas de autobús recorriendo el mismo eh eh camino, ¿no? La arteria gruesa gruesa que vemos abajo, la más roja, la más fuerte es Desamparado San José, el viaje que más personas hacen todos los días en Costa Rica para ir a trabajar. Más de 30 líneas de buses que se pelean el los mismos pedazos de carretera, generando además una desigualdad social poco analizada, 40 personas en un autobús, eh 40 personas en 40 vehículos eh privados, ¿no? Una desigualdad de uso de un espacio público que pagamos todos y todas. Entonces, mucho vehículo en un sistema de transporte público que no alcanza y que además no incorporamos en nuestra forma de pensar la ciudad. Esta es una cosa que hicimos con todos los planos que estaban registrados para construir entre 2016 y 2020, es decir, cosas que se han estado construyendo en los últimos 5 o 6 años. Eh, y lo que vemos aquí, sobre todo en naranja, en rojo, son eh construcciones que están a más de 800 de 100 m de eh distancia de las líneas de transporte público. Según diferentes criterios internacionales, 400, 500 m o menos es lo que la gente usa, ¿no? que si usted tiene el tren bala a 2 km y el bus de la liga a 300 m, probablemente eso es lo que va a usar o va a tener que tener la apuesta por un vehículo particular. Es decir, nosotros no construimos pensando en las líneas de transporte público, pero además ese transporte público ha venido viviendo un colapso muy importante. Después de la pandemia cayó el número de personas movilizadas. Hoy tenemos un 42% menos de personas que utilizan autobús que lo que teníamos antes de la pandemia. Entonces, mucho vehículo con un sistema de transporte público que no resuelve muy bien y en una red vial que no alcanza. Esto que es un un análisis ya viejito del Lanamme nos señala las rutas de la red de alta capacidad. Es decir, esas son las grandes arterias del país y en rojo las que no cumplen con el número de carriles que el plan eh nacional de transporte define, es decir, nuestras principales arterias no dan abasto, cosa que ha venido en en proyectos recientes tratando de cambiarse en algunas de estas líneas. Pero además nosotros somos malos haciendo infraestructura de transporte, por esa razón no nos resuelve. Este es un análisis de tres casos. eh Taras-La Lima, Circunvalación norte, la Ampliación de la Ruta 32, en que podemos ver tres elementos. Meses de atraso, todas entregan tarde. Sobre costo,

todas cuestan bastante más de lo que estaba eh planeado y con defectos, ¿verdad? Con calificaciones del Lanamme, deficiencias graves o deficiencias importantes en los tres casos. Es decir, cuando al fin hacemos infraestructura, la hacemos tarde, cara y mal, y no logramos resolver los problemas que además hemos tenido un poco la fantasía de que se resuelven con infraestructura y no con un cambio de sistema. Tercer mensaje, eh esto tiene impacto sobre el ambiente, la calidad de vida y la economía. Eso voy a a pasarlo rápidamente, pero Costa Rica el crecimiento de las emisiones de efecto invernadero es por la uso de energía para el transporte mayoritariamente. Es decir, Costa Rica que se ha propuesto descarbonizarse tiene emisiones crecientes empujadas por el uso de energía para transporte. Ese es nuestro principal emisor y eso hace que sigamos siendo dependientes del petróleo, lo cual tiene impactos económicos importantes y también hace que no hayamos sido carbononeutrales en el 2021 como nos prometimos a inicio de siglo. ¿Por qué? Porque aunque en el sector forestal hemos logrado capturar más carbono recuperando cobertura, pues ese ese bosque tiene que que absorber las emisiones de la energía, la agricultura, los residuos, principalmente energía para el transporte. No damos abasto un poco la fantasía de hacer carbononeutrales sembrando árboles no nos dio, no tocamos el principal emisor con Waze, que es lo que les voy a presentar ahorita al final muy rápidamente. Nosotros hemos podido hacer algunos trabajos. Uno de ellos es para responder lo que planteaba doña Ciska. Eh, ahorita en qué lugar está Escazú en el ranking de cantones según la intensidad de las presas en la hora pico de la mañana para ser muy específicos. Bueno, Escazú no aparece en el peor, pero sí aparece en los de nivel alto y en el en el puesto 13. Eh, esto es algo que puede cambiar con el tiempo, por supuesto, pero es uno de los 15 cantones eh que tienen mayores niveles de intensidad de las presas. Esto medido con la base de datos de Waze que ahorita les voy a contar que nos puede ayudar a a ver en Escazú. Ahora el compañero mencionaba el tema del desarrollo orientado al transporte. Nosotros no estamos entendiendo la importancia de vincular el tema del crecimiento urbano, del desarrollo inmobiliario con transporte. Tanto así que vean este mapa, esos son apartamentos o condominios, es decir, tipos más densos de construcción. Se podría decir que es una una lógica positiva en el sentido de dejar de esparcirnos, ¿verdad?, horizontalmente y empezar a construir eh sitios más concentrados de gente. Pero medimos también con con herramientas de estas modernas, en este caso con Google Maps, cómo había cambiado los tiempos de viaje en los 2 km alrededor de cada una de esas construcciones. Aquí vemos eh más de 20%, más de 30% en naranja, más de 40%. En todos los casos los tiempos de viaje aumentan, es decir, la densidad no nos está ayudando a resolver un menor tiempo de viaje. ¿Por qué? No es porque se construyó la torre, literalmente, es porque nunca pensamos paralelamente en el transporte, nunca se habló del inmobiliario, con la Municipalidad, con el MOPT, para construir una lógica de cómo hacemos para que esa nueva edificación eh tenga resuelto cómo se mueve la gente o la gente que ya vivía acá, ¿no? No tener un desarrollo orientado al transporte nos genera este efecto que es aún con más densidad no resolvemos y eso nos cuesta plata también. Esta es una estimación que hicimos de lo que le cuesta

anualmente a a cada persona trabajadora moverse de su cantón para ir a trabajar en tiempo perdido en las presas. Aquí no estamos hablando de lo que cuesta el viaje, sino si le ponemos un valor al tiempo perdido empresas comparando lo que se dura en una hora de congestionamiento y una hora sin congestionamiento, ese costo económico eh significa para el país más del 4% del producto interno bruto. Solo contando la gran área metropolitana vemos con algunas diferencias cantonales, dentro de las cuales Escazú y Santa Ana, por cierto, eh no están dentro de las más intensas en el costo económico que eso significa. Probablemente porque pese al congestionamiento, las distancias pueden ser un poco más pequeñas respecto al trabajo en comparación, por ejemplo, con dormitorios absolutos como es el cantón de Desamparados. Eh, y último mensaje de esto. Eh bueno, a lo que nos lleva todo esto es que la discusión no es solo una discusión de infraestructura, sino de cambio de sistema. Si tenemos una infraestructura que no da un transporte público que no a la gente y mucha gente metida en el vehículo con todas las consecuencias de tiempos de viaje y de costo económico y de costo ambiental, que eso significa, lo que se requiere es un cambio de sistema. Y ojo, en eso hemos creado mucha política, pero sin dientes. Hemos eh declarado que vamos a hacer carbononeutrales, que vamos a descarbonizarnos. Tenemos un conjunto de eh instrumentos de política pública que han dicho que hay que cambiar las fuentes de emisiones en este país. Eh, y sin embargo, en estos 30 años no hemos tocado el principal emisor que es transporte y movilidad, el uso de energía para transporte. Entonces, tenemos más huella de carbono, más dependencia del petróleo. Hemos estancado el sistema, un sistema que no tiene cambios de fondo en su diseño, el transporte y el transporte público e incluso tenemos menos información. Una encuesta que hicimos sobre patrones de uso nos da el último dato que es quizá relevante. Entre las personas cuyo principal eh forma de movilidad es el vehículo particular, casi un 60% está de acuerdo a usar transporte público, pero para eso necesita la alternativa. Habría que construir una cosa que no está resuelta en el país, que es yo quisiera que fuera una mejor apuesta el transporte público. La sociedad también tiene que construirme alternativas de transporte público suficientemente seguras, etcétera, que me permitan a mí tomar una decisión como esa. Mientras tanto, el vehículo es la apuesta mayoritaria, vehículos además viejos, un promedio más o menos de 16 años de antigüedad en la flota y los más nuevos ahora también con endeudamiento en gran parte de las familias, etcétera, ¿no? ¿Hay alguna voluntad de cambio que puede existir en las personas? Porque en los países que tenemos ahora tal vez nos hablará de eso el otro expositor con todo el conocimiento de cómo se mueve en el mundo, pero en el mundo donde la alternativa es realmente buena, el vehículo es realmente un estorbo y un gasto innecesario. ¿Qué se necesita? Y con eso cierro esta esta parte, un cambio de sistema a un transporte público interconectado, limpio, eficiente, seguro, que me permita a mí decir, saco vehículos. Ahora sí puedo tener algunas políticas, por ejemplo, para restringir mejor el uso de vehículos, para estimular el uso del transporte público, de la movilidad activa, eh, pero hay que construir la alternativa como país. Eso es muy a grandes rasgos lo que el Estado de la Nación ha dicho

de por qué construimos este caos de transporte, el que evidentemente Escazú es una parte eh y lo vive de manera importante. Y esto que que dijeron ahora que se se introducía estas actividades es cierto y lo celebro muchísimo. Que esto sea parte de la discusión me parece riquísimo y los felicito. Las felicito. Eh, nosotros tenemos algunos insumos, quizás algunos sean cosas ya conocidas, otras no, pero nosotros hemos venido trabajando con la base de datos de Waze. Costa Rica es uno de los tres países del mundo que más usa esta herramienta. Eh, es una herramienta que nos da 8,0000 eh de registros eh por mes en muchos de los datos que que recopila. Uno de ellos, los niveles de congestionamiento con un nivel de precisión muy grande. Esto lo hacemos gracias a un convenio con el MOPT, por cierto, porque en la dirección de estadística del MOPT es la que tiene eh el cargo de recopilar y registrar los datos que descarga de la base de datos de Waze. Entonces, un convenio con ambas partes, la empresa y la dirección nos permite a nosotros hacer investigación. ¿Qué nos permite ver esto entonces sobre Escazú? Vamos a ver un par de cositas sobre el país y una sobre Escazú, no para llegar a grandes conclusiones, sino para poner eh este trabajo que estamos haciendo, valga decir, se está tratando de crear un documento con todos los datos que recopilemos de esto para poderlo presentar, ojalá a ustedes mismos o a o al Concejo Municipal de cosas que podría ser excelente que fueran parte de una de las capas de toma de decisiones. ¿Qué cosas podemos saber hoy en día en el país? ya superamos un 36% del nivel de congestionamiento vial que teníamos antes de la pandemia en 2019. Es decir, por supuesto, con una alteración que vemos ahí en la pandemia que que eh paró eh los vehículos durante un tiempo, pues hoy tenemos en realidad un nivel de congestionamiento vial mucho más grande, 36% más grande que antes de la pandemia. Eso es algo que ya sabemos. Otra cosa que hemos podido medir es el porcentaje de saturación de la red vial de cada cantón. Eso, ¿qué significa? que en una hora pico, eh, aquí vemos Escazú ahí con la flechita, en una hora pico, en Escazú, el 80% de su red vial está saturado, o sea, se registra congestionamiento vial, unidades de congestionamiento según la mide eh esta base de datos de Waze, que es básicamente un tramo de 100 m donde hay durante más de 10 minutos una evidencia de de congestionamiento. Esa es la unidad que utilizamos. Bueno, 80% en una hora pico eh de la red vial de Escazú está saturada de alguna manera eh en el en el cantón, ¿no? ¿Qué otras cosas podemos hacer? Nosotros tenemos capacidad. Gracias. Dicho sea de paso a la información, la capa que ustedes nos facilitaron eh de información sobre la red vial. Podemos ver los niveles de congestionamiento cantonal eh y los principales puntos de atasco calle por calle con una precisión de 100 m para calificar, clasificar, perdón, eh cómo está eh cada uno de los rincones. Por supuesto, los que aparecen en gris ahí tienen niveles más bajos. Eh, no tenemos todavía la capacidad de comparar eh un mapa como este 2019 y 2025 para ver dónde hay más concentración. Pero en términos generales sí podemos demostrar con este dato para Escazú que hay más congestionamiento que antes de la pandemia, mucho más congestionamiento que antes de la pandemia. Este es el el cambio de la cantidad de unidades de congestionamiento. Estas unidades, les digo, son un pedacito de 100 m que se congestiona por lo menos

10 minutos. Esto ha venido creciendo de manera importantísimo. Otra cosa que podemos es verlo a lo largo del tiempo durante la semana y las horas del día. Tampoco tenemos todavía la comparación, pero la estamos con construyendo para ver si además la la famosa hora pico ha cambiado eh los días y las horas pico. Y por último, y con esto termino, algunas cosas que quizás sirvan para construir decisiones de política pública, de zonificación como esta. Eh, aquí vemos dos mapas. Será excelente en el futuro poderlos poderlos unir y hacer la comparación, pero a la izquierda tenemos la Red Vial Cantonal. y a la derecha la red vial nacional, como ustedes conocen, con sus niveles de congestionamiento, con un promedio de de estos años 2019 al 2025. Eh, ¿qué es lo que es muy evidente? Por supuesto que vemos las redes nacionales, la que vemos ahí a la derecha, como ustedes conocen, la ruta eh 27 congestionadísima, eh de manera muy importante, pero lo que vemos a la izquierda es que todas las salidas y los entronques a esa carretera, a esas carreteras nacionales que que son en las que ustedes en teoría pues no pueden actuar, ¿verdad? no tienen capacidad, ustedes pueden trabajar sobre la izquierda, pero en la izquierda todos los entronques a estas a estas grandes arterias congestionadas son un punto de congestionamiento, ¿no? Eso yo sé que ustedes ya lo saben, pero aquí tenemos evidencia y podemos llegar un poco más lejos si seguimos en el en el trabajo de afinar cuáles de esos cuellos de botella son todavía más graves, en qué medida, en qué intensidad, con los datos que nos permite Waze. Así que pues aquí nos gustaría es un abrebocas en algún momento poder verlo con análisis y conclusiones lo que nos permite ver esta capa de información de Waze eh para que sea útil en la discusión de transporte y movilidad del cantón. Ehm termino acá, por favor, y y a las órdenes para cualquier cosa.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, don Leonardo. Muchísimas gracias por esa exposición por esa presentación. Eh, bueno, en lo personal tengo varios temas ahí a agregar y a y a comentar, pero eh vamos a darle la palabra primero según el orden del día eh y según lo que ya habíamos hablado previamente antes del inicio de la sesión, le damos la palabra a los miembros de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador por si alguno quiere hacer alguna consulta o comentario… Bueno, parece que no hay consultas o comentarios de parte de los miembros de la Comisión, entonces me voy a me voy a extender un poquito más bien en mis apreciaciones. Eh, bueno, no, totalmente de acuerdo, don Leonardo, con lo que usted plantea. Yo yo quisiera agregar algunos temas importantes que son también de alcance nacional y regional, pero que desde luego enmarcan también la problemática en Escazú. Y tal vez yo voy a ser un poquito menos políticamente correcto que usted, porque, bueno, gracias a Dios, desde mi posición actual puedo decir las cosas tal vez un poquito de forma más clara. Eh, con relación a lo que usted comentaba del caos urbano y cómo el caos urbano lleva el caos de la movilidad. Totalmente de acuerdo. Eh, efectivamente eh después de casi 60 años que se cumplen en el 2028 eh de la obligación de que hayan planes reguladores, eh sigue siendo un tema, como usted bien lo indicaba, no solamente es el tema de que no hay en muchos cantones, sino

como en el caso de Escazú, que hay planes reguladores deficientes, obsoletos ya para la fecha y que en su momento ni siquiera contemplaban la problemática de la movilidad. Si usted ve el Plan Regulador de Escazú, no va a haber, por ejemplo, un reglamento de movilidad o espacio público. No hay esos elementos. Entre otras cosas, porque la ley de planificación urbana, cuando establecen el año 68 los cinco reglamentos que todo Plan Regulador debe tener, adivine cuál no está, el de movilidad, porque la movilidad en los años 60, años 70 no era un problema en Costa Rica. El concepto de movilidad como tal no existía ni siquiera a nivel internacional, como hoy lo comprendemos. Entonces, esto es importante para entender. ¿Los instrumentos son deficientes? Eh, sí. ¿Se pueden hacer reglamentos de movilidad asociados o o articulados con Plan Regulador? Por supuesto que se puede. Eh, yo tuve la oportunidad de trabajar en el plan de San Pablo, de coordinar ese estudio y ahí, entre otras cosas planteamos un reglamento de movilidad y configuración del espacio público. Pero eso se vuelve algo potestativo. Y aquí yo quiero tal vez entrar el tema en el primer punto que usted ya indicaba. Las Municipalidades hoy en día, ¿qué rol realmente ejercen a nivel de la de la movilidad? ¿Cuáles son sus competencias? Si la ley de planificación urbana de hace 60 años y que urgen urge reformar, no incorpora la labor de las Municipalidades en el tema de la movilidad, nos quedamos en el se hace si se quiere, pero no se obliga, no es coercitivo. Entonces, yo creo que aquí primero que todo hay que entender que el marco legal hoy en día es muy laxo para las Municipalidades, depende más de una voluntad política, de una visión de avanzada en estos temas que de realmente obligaciones legales que las Municipalidades…,

Mario Durán: Don Mario disculpe que lo interrumpa, pero yo tengo que retirarme a las 8:30 y yo entendí que íbamos a hacer dos presentaciones y luego los comentarios. Es que me preocupa que si eso se alarga yo no voy a poder hablar…

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Sí, don Mario. No, eh, bueno, falta más de media hora y yo entendía que el periodo de presentación era de 20 a 25 minutos. Eh, como yo indiqué previamente antes de arrancar, este, los miembros de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador pueden hacer aportes y comentarios al final de cada presentación, pero no se preocupe, no se preocupe. Eh, vamos a esperar a los comentarios. Yo no sabía que usted estaba tan precisado, es que tampoco se me indicó eso. Eh, en principio no no estaba yo enterado de esos temas, pero no se preocupe, con mucho gusto le vamos a dar la palabra.

Mario Durán: Yo malinterpreté que eran dos presentaciones y luego se hablaba en general porque está hablando de cosas que yo también voy a hablar, entonces como después volver a lo mismo, pero fue mi mal la interpretación. Disculpe.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Adelante, don Mario, por favor, no se preocupe. Adelante. Me guardo mis comentarios y aportes. Eh, es que, bueno, efectivamente la idea era también generar una dinámica de discusión, pero no hay ningún problema. Esperamos para…, lástima que no nos va a poder acompañar a las palabras finales. Hubiera sido muy importante, creo que hubiera sido muy enriquecedor. Y una vez más no estaba enterado, por lo menos no me habían avisado de lo del tema del del de los límites de tiempo, pero no se preocupe. Adelante, don Mario, por favor, continúe con la presentación y continuamos con los aportes que estábamos tratando de realizar posterior a su presentación. Adelante.

ARTÍCULO III. POSIBILIDADES PARA MEJORAR LA MOVILIDAD: EXPERIENCIAS POSITIVAS A PARTIR DE LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL. PRESENTACIÓN.

Mario Durán: Bueno, primero que todo un agradecimiento por la oportunidad, pedirle disculpas por la interrupción y mi charla es más conceptual, más informal de no se me dijo que que se podía hacer como algo más estructurado y al mismo tiempo quiero enfocarla más direccionarla hacia lo que es propiamente el plan director. Creo que Leonardo hizo un excelente eh diagnóstico de la situación en general y particularmente para para Escazú. Viendo los gráficos, la información novedosa que puso ahí, yo llamaría la atención a un tema y es el ver que dice que Escazú tiene congestión fuerte solo en la tarde, en la mañana, ¿no? Y realmente lo que sucede es lo siguiente, nuestro desarrollo urbano no coincide con los límites de los cantones. Entonces, la congestión fuerte relacionada con Escazú es llegar a Escazú desde Heredia, desde el oeste. Y se lo digo porque mi esposa estuvo trabajando en una zona franca en San Rafael. Es infernal llegar a la sabana. Una vez que usted llegó a la sabana entró Escazú. Entonces, el método de medición no está midiendo la dificultad de toda la gente que tiene, que va en carro para poder llegar a Escazú. Y con esto inicio. Uno de los problemas más serios para poder incorporar movilidad en un plan director es el hecho de que nuestra distribución eh política eh no tiene ningún sentido en función del desarrollo urbano y la atención de los de los servicios. Pongo un ejemplo exagerado. En la Administración pasada un diputado presentó un proyecto para que cada cantón administrara su propio sistema de transporte público. Entonces, eh yo lo revisé como parte del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos y realmente usted imagínese, voy a poner el sector oeste porque son más cantones, si la Unión Ríos tiene su propio sistema de transporte público, Curridabat el propio, San Pedro el propio y San José el propio, es una ineficiencia total. Entonces, nuestra división territorial es una limitación enorme para que los municipios puedan tomar acciones por sí solos. Y en el MOPT, que es el que tiene el control nacional, en las últimas dos décadas, poco a poco y ha empeorado recientemente, simplemente solo le interesa hacer obra ha descuidado completamente la parte del

software, la parte del control de la policía, educación vial, ingeniería de tránsito, poner semáforos, regular el transporte público, porque simplemente esa parte no es ex, no hay inauguraciones. Y aparte todo lo que explicó Leonardo, pues de la de la pandemia, ahora nuestra flota creció, pasó de 1,500 en el 2020 a 2 millones a final del año pasado. Entonces, creció 500,000 vehículos en 5 años. En parte fue el rebote de la pandemia, pero en buena parte el dólar barato, porque un carro que costaba 40 millones en el 2021, el mismo carro se compra hoy con 30 millones de colones. Entonces, muchos de los problemas simplemente no se pueden manejar a nivel eh cantonal. Eso yo creo que hay que tenerlo muy claro y la solución es de alguna manera va a tener que ponerse un nuevo marco jurídico para que podamos trabajar con consorcios. O sea, si el ejemplo que puse primero, si en términos de transporte público hay un consorcio de municipios de todo el corredor oeste o Escazú eh eh Santa Ana o o eventualmente Escazú Santa Ana, la Juelita, Pavas, es posible, sí, que se administre a nivel local. Yo trabajé en el BID 20 años, principalmente en América del del Sur y en 11 países diferentes. Y la enorme diferencia monumental es, los dos mejores ejemplos son Brasil y Colombia. es que las ciudades, los municipios manejan el sistema de de transporte, de salud, de educación y claro, nosotros tenemos una división eh eh política que los cantones son minúsculos en el área urbana, o sea, Curitiba tiene 3 millones de habitantes y es del tamaño de toda la GAM o Río Janeiro o Sao Pablo, que es todavía más grande. Entonces es esa atomización de nuestros cantones trabaja contra a tratar de eh eh mejorar el la movilidad. Ya en términos de dos conceptos que creo que a pesar de esa limitación deben ser tomados en cuenta para hacer el Plan Regulador. El número uno es y lo mencionó Leonardo rápidamente, el problema no se resuelve con más infraestructura, como está haciendo el MOPT, que cree que haciendo más obra, más obra vamos a salir de problema. Eso está demostrado históricamente de que la demanda inducida, la demanda generada y la demanda traída y sobre todo la inducida hacen que cuando usted tiene cuatro carreres y pone seis y pone ocho, en el corto plazo, en 3 años, 4 años, se vuelve al mismo nivel de congestión. Eh, no voy a entrar en mucho detalle para avanzar. Ese es uno. Entonces es un error no cometer el error de pensar que haciendo más infraestructura se se va a resolver el problema, pero el fundamento clave es que debe haber un matrimonio entre transporte y uso del suelo, que también lo mencionó Leonardo y usted también lo estaba mencionando, tocayo. Sin ese matrimonio entre movilidad y uso del suelo no se va a lograr mejorar la situación. Ahora, existen herramientas modernas, modelos de simulación, un montón de cosas que uno puede hacer, pero realmente eh para ser breve y y pensando siempre en un marco conceptual, a mí me gusta entre los distintos que existe el marco conceptual que divide la movilidad como tres campos de acción, que es el famoso evitar, cambiar, mejorar en inglés, avoid shift and improve. Entonces, en el caso del del ese es un enfoque muy integral que toma en cuenta no solo los carros, el transporte público, los peatones, las bicicletas, eh en el la dimensión de evitar, para dejarlo claro, la típica de la restricción vehicular, o sea, si usted como la que tenemos, que ya no se cumple porque no hay vigilancia, si no entran dos placas, estamos reduciendo

en 20% los vehículos que ingresan a una zona. En ese sentido, realmente yo pienso que la restricción vehicular ya se debería ampliar afuera del casco de San José y ahí sí estamos hablando, pero eso está fuera del ámbito de la Municipalidad. Eh, estamos hablando, yo la pondría desde la Unión hasta Escazú, de Heredia para allá y cuando construyan la ampliación de la General Caña, se van a dar cuenta del colapso vial, el *gridlock* que va a provocar que la única forma de que no se tarde 5 horas en ir de un lugar a otro va a ser poniendo restricción vehicular de cinco placas por día, como hizo Bogotá para construir el metro actualmente. Ahora, en términos de largo plazo, evitar lo fundamental es lo que mencionó Mario, que es el desarrollo urbano orientado al transporte público, que básicamente lo que se busca es densificar ehm usar los usos mixos, tener ciudades y centralidades más compactas alrededor de las estaciones de de transporte público, que puede ser BRT, metro, eh teleférico, lo que sea, Porque eso hace que la gente camine la estación y deje el carro en la casa y está demostrado sumamente efectivo en países de América Latina y del primer mundo. Ahora, para uno poder hacer planos de TOD, el asunto es que hay una serie de herramientas jurídicas y financieras que se necesitan y nuestra ley no tiene dientes, ninguno. Entonces otra vez se sale del ámbito, por más que ustedes hagan un Plan Regulador y les definan dónde quieren densificar centralidades pensando dónde es que puede ir un sistema de transporte público, pero resulta que eso cuesta dinero. Y entonces en Brasil y Colombia, que es donde mejor lo han hecho, hay un impuesto que tiene las Municipalidades a la plusvalía. Entonces, cuando usted llegan a ampliar una calle, dos carriles a cuatro, el impuesto, hay un impuesto por esa mejora. Hay…, se venden los derechos verticales, eh se define, solo se pueden construir tres pisos, pero alguien quiere hacer una torre de 20, entonces le compra la Municipalidad los derechos verticales. Entonces esto va más allá de la movilidad. Eso permite densificar, pero además también construir vivienda social y mejorar el entorno urbano, porque la Municipalidad va a tener plata para hacer esos proyectos de regeneración urbana. Eh, lo pongo por encima, pero en términos de evitar, lo más que puede hacer la Municipalidad es enfocarse a largo plazo en TOD. En términos de cambiar también es muy limitado lo que puede hacer. Lo normal que es cambiar, dejar el auto por el transporte público masivo, sea este, metro, tren liviano, BRTS, Tranvía, lo que sea, pero de nuevo, nadie va a tener una línea solamente en Escazú. Y la promesa de que el TIBI, nuestro nuevo tren eléctrico, va a ser la columna vertebral, es una falacia. ¿Por qué razón? Eh, díganme ustedes en qué los beneficia a ustedes, a Santa Ana, a Alajuelita, los barrios del sur, desamparados, Guadalupe, Moravia, Coronado, el TIBI, el TIBI es simplemente una radial más como la de los buses y con una tecnología extremadamente cara porque nunca se analizó otra opción. Si hubieran analizado la BRT, se hubieran dado cuenta que es 80% más barato de construir y de operar y además tiene una flexibilidad enorme para hacer la alimentación y encima nos dicen que es multimodal. Por eso pongo el ejemplo porque hay un discurso muy fácil. En la teoría está todo lo que debe ser, pero primero es multimodal. ¿Cuántas estaciones considerar un parqueo en la periferia para que uno deje el carro? ¿en Paraíso, en Cartago, en Tres Ríos? Ninguna. Y estamos hablando de

comprar una o dos manzanas para hacer parqueos subterráneos o elevados. ¿Cuántos millones de dólares cuesta? No se hizo. Las estaciones no se diseñaron para hacer con cobro cerrado, van a seguir abiertas. O sea, que la gente se sube, un cobrador tiene que andar detrás. ¿Cómo va a tener tarifa integrada si usted no tiene un sistema de cobro cerrado? O si pongo el ejemplo de Tres Ríos, si usted vive en San Diego, digamos que ponga una ruta que se devuelva la estación Barcelona en Tres Ríos. Usted está perdiendo tiempo devolviéndose, tiene que hacer un transporte y tiene que pagar la tarifa del bus y la tarifa del tren. Entonces, no sé si me entienden. El el MOPT ha estado manejando pésimo, pésimo, sin técnica. Todos los conceptos existen, pero el modo realmente le preocupa nada más infraestructura, no se preocupa hacer las cosas bien. Entonces, en términos de cómo puede mejorar el transporte público Escazú, yo en una revisión que hice, es totalmente viable hacer un BRT desde Pavas hasta San Pedro. El BRT es *Bus Rapid Transit*, tiene la misma capacidad que el TIBI. Y no hay que poner rieles, no hay que poner el sistema eléctrico con una flexibilidad. Por ejemplo, que si se hace una conexión, un puente entre Pavas y Escazú nuevo, no estoy hablando una autopista, un puente de dos carriles, cuatro carriles que podemos usar los peatones, podría venir una línea de BRT que se monta en el BRT de Pavas. En el caso de de Tríos es más claro, alguien que va a trabajar en Walmart no puede usar el tren viniendo de Cartago porque en Tres Ríos lo deja a 2 km del Walmart o lo deja en la Guaca a kilómetro y medio. Pero si usted tuviera un BRT con buses, la gente que vive en San Diego toma un ramal del BRT que se monta en ese derecho de vía o que entra por Concepción, no sé si me entiende. Sí, permite hacer algo porque son buses, no está limitado por la línea del tren. Entonces, estamos yendo por la tecnología más cara que tiene menos cobertura. Y finalmente en mejorar, creo que ahí sí hay algo que la Municipalidad podría hacer. Eh, mejorar incluye vehículos más eficientes para disminuir la huella carbono. Eso no es un tema municipal, pero la introducción de sistemas inteligentes de transporte sí creo que considerando el avance que ustedes tienen del centro de control policial con cámaras, eh se podría adoptar. ¿Y a qué me refiero con sistemas inteligentes? Básicamente lo típico de semáforos inteligentes, cobro de peajes free flow y poder hacer las multas automáticamente, concentrándome en semáforos inteligentes, ¿que son semáforos inteligentes? Hay veces y en Escazú como solo hay dos vías prácticamente que van de este o este, la carretera vieja y la autopista, sobre la carretera vieja hay un montón de entradas y salidas. Faltan semáforos, hay otros semáforos o la calle que va para Guachipelín y ustedes ven que fuera la hora pico el semáforo para todo el mundo y no viene nadie. ¿Por qué? Porque ya la gente de los condominios salió para ir a trabajar. El semáforo inteligente controla la demanda en todos los accesos y si en un acceso hay pocos carros, se brinca ese tiempo y le da más tiempo a los vehículos que vienen en las otras direcciones. Antiguamente eso se hacía con unos sensores en el pavimento que se dañaban. Hoy en día no se hace con infrarrojo, con cámaras. ¿Por qué el MOPT no usa esa tecnología que la de usar en todo el GAM que existe de hace 30 años? No me pregunten, no tengo la menor idea porque el costo no es alto y se necesita hacer un centro de control

por área que se puede implementar en el centro de control de la eh policía que ustedes ya tienen, siempre y cuando al MOPT los autorice a hacerlo, porque como bien mostraba el mapa Leonardo, la mayoría de las vías que tienen estos cuellos de botella son las nacionales y el MOPT no hace nada al respecto. Ustedes necesitarían hacer un convenio o alguna cosa para que les permitan, pero el uso de semáforos inteligentes no va a resolver el problema de congestión, lo que va a hacer que los carros caminen en lugar de ir a 10, 11 km/h, que suban a 14, 15 km km/h. O sea, que el *stop and go* camina, pero usted no se queda pegado. El peaje de Escazú ni se diga. Sigo sin entender por qué no quieren ponerle *free flow.* La tecnología existe desde hace tres décadas y el solo inventa excusas para no hacerlo, como que un diputado presentó un proyecto de ley para obligarlos y y bueno, las multas ahora van a ser una concesión, pero eso va a ser muy limitado, pero este tema de los semáforos inteligentes y tratar de mejorar la conectividad a la red, porque ustedes tienen una red y Leonardo lo ilustró muy bien, dos vías este oeste, la de Guachipelín cruzando y la que va hasta San Antonio. Entonces, como originalmente San Rafael y que que hablo de San Rafael porque tiene más desarrollo comercial y el resto era rural y está ya en montaña, los caminos que tienen son de carretas. Entonces, una conexión como, por ejemplo, eh Pavas eh eh Escazú hacer red, tratar de hacer red, pero no se trata de construir autopistas de 10 carriles, no una simple calle, dos carriles donde la prioridad se le dé a los buses o la calle existente cuando se amplía, ponerle un carril central de giro para quitar todos los estorbos, poner más semáforos. Entonces, realmente aunque existe ese matrimonio entre transporte y uso del suelo, las facultades de cualquier Municipalidad están muy limitados porque todavía está todo muy centralizado en el MOPT, que ha descuidado completamente eso y solo le interesa hacer obras sabiendo y ustedes lo han visto por ahí, se gastaron 3000 millones en ampliar un carril en el monumento del agua para que los carros avancen y se queden pegados en en el puente del Río Torres. Eh eh eso cualquier ingeniero de transporte sin hacer modelaje ni nada sabe que no funciona, pero es esas decisiones las toman ingenieros constructores de CONAVI y eso es parte del problema. El CONAVI se volvió el MOPT y entonces todo el mundo tiene mentalidad de ingeniero constructor, no es planificador, no es ingeniero de tránsito y no se analizan las cosas. Finalizo, ya que Mario lo comentó al principio, eh ahora se quiere poner de moda los eh teleféricos, cualquier tecnología que se quiera usar, véalo así, ingeniería de transporte tiene la característica con respecto a otras ingenierías que todo el mundo opina. ¿Por qué? Porque todos los ciudadanos somos usuarios. Yo no he visto a la gente opinando sobre la estructura del edificio de 50 pisos, ni tampoco sobre el método constructivo, ni sobre los cómo se hace un sistema de agua, pero en transporte todo el mundo opina desde el ministro que cree que hay que sacar los buses del centro de San José para resolver la congestión, gente que cree que hay que sacar los vehículos pesados y que con eso se acaba la congestión. Todo el mundo tiene su propia teoría de cómo resolver el problema, pero hay que seguir las reglas del juego. Cualquier propuesta que usted haga tiene que: ver cuál es la demanda; ver cuánto me cuesta; una vez que tengo la demanda, diseñar el sistema para ver cuánto me

cuesta y ver si es viable. Le pongo el ejemplo peor del teleférico que he visto al al no me acuerdo cómo se llama el grupo de de Municipalidades le hicieron una propuesta de hacer un teleférico de Alajuela, San José, porque la visión simplista es la General Cañas está para vamos a hacer seis carriles, aprovechemos para poner los postes y entonces claro, los vagoncitos del teleférico van a ir por encima de toda la congestión y llego rapidísimo. Pero resulta a la a la gente que veas soluciones, lo primero está viendo demanda y costo. Yo tuve la experiencia de mi trabajo en América del Sur de ver la paz con y sin el teleférico y el complejo el alemán con y sin el teleférico en Rio Janeiro. En La Paz, por supuesto que era un éxito porque donde está el aeropuerto en el alto es una mesa, literalmente una mesa a 4,000 m y luego baja sobre la cuenca de un río hasta los 3,500 donde está el centro de La Paz. Entonces resulta que la gente más pobre es la que vive en el alto y a pesar de que horizontalmente estaba a solo 2 o 3 km del centro de La Paz, tenían que dar una vuelta de 15 km para llegar a La Paz, o sea, bajar de la tabla a los 500. Es como decir subir desde Santa Ana hasta Ochomogo, pero en 3 km, no en 20. Entonces es un guindo. Cuando usted pone el teleférico directo al centro, todos los viajes de transporte público se los va a llevar porque la carretera está congestionada. Entonces, el viaje que le duraba hora y hora y 15, ahora usted lo hace en 15 minutos. Ahora hay un detalle. Ese tiene las características topográficas, que eso es lo primero. El teleférico debe considerarse cuando existan pendientes muy fuertes, como el ejemplo que puse. Y Escazú, puede ser que lo tenga porque tiene esas pendientes de San Antonio para abajo, pero usted tiene que pensar en la demanda todo el día porque el transporte público tiene el problema de que luce un montón de gente en las horas pico y luego se cae y usted tiene costos de seguir operando sin sin tener ingresos. Los subsidios. Costa Rica es de los pocos países que no tiene subsidio al transporte público. Entonces, ahora me voy al caso del de Brasil. La Favela del Alemán queda cerca del aeropuerto de Galeo y es es una cosa así exagerada. Son como 10 favelas juntas con más de 100,000 habitantes eh sobre montañas. La gente, a pesar de que la última favela quedaba como a 3 km, pero imagínese caminar 3 km para llegar al tren, eran por lo menos 45 minutos, una hora caminando, porque las pendientes son tan fuertes que ahí no sube un carro y mucho menos un bus. Entonces, construyen todo este sistema de teleférico, son varias líneas, yo lo usé, pero como son eh gente del los quintiles más bajos de ingreso, del primero y del segundo, la tarifa real para cubrir los costos era como 12 reales en ehm divídalo por 3, 4 dólares. Entonces, había que subsidiarlo. Entonces la tarifa que se puso fue 3 reales, un dólar, pero ese dólar incluía el tren. Hay un tren que venía del sur de Río, entonces usted pagaba el los tres reales y ya se montaba en el tren porque hacía el transporte porque era integrado. Entonces funcionaba una maravilla. Para la gente que no vivía ahí la tarifa era cinco. Yo que llegué a andarlo me cobraron cinco, pero el costo era 12. Operó, pero una maravilla, un cambio radical. ¿Qué pasó en 2016? El estado de Rio de Janeiro, como casi todo Brasil, entró en una crisis fiscal. El gobierno dejó pagarle los subsidios a la operadora. Comenzando por no pagó la cuenta de la electricidad, que era a cargo del Estado, se paró el sistema con excusa de que le

iban a dar un mantenimiento y al final el concesionario lo devolvió y lleva 10 años volviéndose chatarra, un sistema que era totalmente exitoso. ¿Y por qué se cayó? porque el subsidio era demasiado alto. Entonces, cuando usted piensa en el TIBI, cuando usted piense, tiene que tomar en cuenta que la tarifa tiene que ser módica y que difícilmente va a recuperarla, porque la gente cautiva del sistema son los más pobres. Entonces, ignorar todas esas cosas hace que el sistema fracase. Ahora, si queremos subsidios, tenemos un marco jurídico para tener subsidios. No. Hay una fuente sostenible que no vaya a ser que una crisis económica lo corre. No. Y es este fenómeno el que está causando el problema que vemos hoy en los buses, que cada día menos gente lo usa y entre menos gente lo usa, más sube la tarifa y donde sube la tarifa menos gente lo usa porque ahora ya sale más barato comprar una moto a pagos. Entonces, el problema es muy complejo y no es limitado a un territorio político. Es la conclusión que que quiero llevarles. Y que hay que hacer estudios rigurosos. Escazú tiene potencial para un teleférico. Sí, por la topografía, pero los teleféricos normalmente o te llevan ya a la centralidad principal o a una centralidad urbana, como es el caso de la paz, la capital, donde están los empleos, o te conecta con un sistema masivo. Porque les pongo el ejemplo Desamparados. De San Miguel piensan bajar un teleférico que llegue a Desamparados y cuando usted llegue a Desamparados, ¿qué hace? Tiene que tomar un bus. Entonces, tiene que pagar el teleférico y tiene que pagar un bus. No existen tarifas integradas y cuando llegue al centro de San José tiene que pagar otro bus. ¿Y cuál es el poder adquisitivo de la gente de San Miguel? Entonces, el tiempo de viaje lo puede acortar de una hora en la calle congestionada 15 minutos. Pues si la gente no lo puede pagar, no lo va a usar. Y cierro con eso. Lamentablemente los municipios tienen muy poco campo de acción, pero eso no quiere decir que en su Plan Regulador hagan ese matrimonio entre uso del suelo y movilidad, principalmente pensando en en TOD, desarrollo urbano alrededor del transporte.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Ya, ya, ya. Disculpen, disculpen. Estaba diciendo que muchas gracias, don Mario, por esta presentación, por este caleidoscopio de experiencias internacionales que nos presenta. Eh, creo que se ha enriquecido mucho la discusión con ese panorama que usted nos abre y eh y bueno, de previo ahora sí hacer comentarios, porque sí voy a hacer comentarios antes de pasar al siguiente punto. Este, pero sí quisiera ver si hay alguien más que quiera participar y hacer algún aporte o alguna indicación puntual de parte de los miembros de la Comisión del Plan Regulador. Doña Marcela, adelante. Y si y después continúo, sería mi persona. Adelante, doña Marcela.

La Regidora propietaria, Silvia Marcela Quesada Zamora: Muchísimas gracias, don Mario. Eh, ya formalmente Marcela Quesada para servirles. Disculpen, pero como estaba como un fantasmilla al principio, nada más hablé para decirle, don Mario, aquí estoy, no me pongan ausente. Don Leonardo,

muchísimas gracias. Don Mario también, yo no sé si don Leonardo también tiene que desconectarse. Solamente don Mario tiene que ausentarse. Eh, pero las gracias de de todo corazón, las gracias. Hemos visto realmente lo que hoy sucede y suscita no solamente en Escazú, sino que inclusive en residenciales. Mis padres vi en un residencial que se llama La Colina entre San Francisco de Dos Ríos y Tirrases de Curridabat y la gente ya ahora hace rutas alternas eh entre residenciales para salir a líneas principales y son caóticos totalmente y evitando las presas de las carreteras principales. Cuando don Mario habla del MOPT y de todas esas instituciones. Para no hacer un comentario político, me voy a abstener, pero yo lo tengo clarito, yo tengo clarito cómo está el tema y qué se hacía, si se invertía más en pérdida de tiempo o en fondos para la mejora de la infraestructura del país, ¿verdad? eh soluciones en el caso de México, los teleféricos, por supuesto, se van a las a las ciudades donde la gente tiene la necesidad de trabajo y transportarse. Son ciudades que es un país que cada una ciudad es Costa Rica entero, ¿verdad? Por el tamaño, por la dimensión. Eh, los vi funcionando, los vi funcionando. Pero ahora, don Mario dice algo muy cierto. Llega una persona de las partes de arriba de Desamparados, de llega al centro, al costado de la iglesia o del ayuntamiento, tiene que el bus San José y ahí se muere la felicidad porque el casco aéreo no va a dar que el teleférico viaje desde la parte de zona montañosa o alta de Desamparados hasta el mercado central. O sea, eso lo tenemos clarito como el agua. Eh, de mi parte, las gracias. Vimos un panorama muy claro, aun así tenemos primero que hacer aceras aquí en Costa Rica y seguir construyendo más más anchas las calles porque eran de carreta, mucho pavimento, pero pero sí el ancho de las calles a veces eh es un vehículo lo que cabe, ¿verdad? Lo que transita. De verdad, de todo corazón, muchísimas gracias y dejo a mis compañeros que sigan con las intervenciones. Buenas noches.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Gracias, doña Marcela. Eh, bueno, voy a Ah, bueno, tenemos más participación de compañeros. Eh, doña Indira y después don Fabián. Eh, doña Indira, adelante, por favor. ¿Está silenciada doña Indira o no se le escucha? No, no le escuchamos. Si quiere lo escribe en el chat para ver si podemos hacer la consulta. Es que no se le escucha, vamos a dar la palabra a don Fabián. Adelante, don Fabián.

El Integrante vecinal propietario, Fabián Arias Camacho: Ahí voy. Ya, ya, ahora sí lo escuchen que voy en el carro. Este, bueno, muchísimas gracias a don Mario y a don Leonardo por la exposición. Eh, muy muy claro, muy claro en todo. Sí hay ciertos puntos, digamos, que yo siempre he dicho que cada Municipalidad vive o cada cantón vive en su propia burbuja, en donde no hay una, digamos, por un ejemplo, Escazú Sant Ana, no hay una no hay una realmente interacción entre los entre las zonificaciones que hay. Vos encontrás lotes con dos usos de suelo diferentes de cada cantón. Eh, no hay una coordinación entre cantones, que eso eso podría, digamos, dar fruto a a una a una mejor y

mayor movilidad, no solamente por no decirlo cantonal, sino eh extracantonal. Y, yo creo que sobre todo, más que movilidad, digamos, viéndolo de de carros, porque digamos, por ejemplo, yo tengo una familia grande, yo tengo tres hijos y uno va para la universidad y en mi casa somos som tenemos dos carros y ya estamos viendo la opción para comprar otro por el tema de que mi hijo tiene que ir a la universidad y el transporte público si vos vas de aquí a la UCR, son 3 horas en bus en horas pico, cuando se puede, digamos este eh, casi se me cae el celular, cuando se puede este y mejorar la la ida en carro, ¿verdad? Entonces, es un tema que que es que es real, que que hay que aceptar, pero yo empezaría, digamos, a limpiar la a limpiar con detalles las las ciudades, por ejemplo, el cableado. No podemos aspirar a tener, digamos, este, calles en alturas si no si no limpiamos el cableado. Este, las paradas de buses, yo una vez lo dije en una en una sesión del Plan Regulador, los buses paran donde quieren, en en rutas en rutas realmente congestionadas, no hay bahías hechas y eso creo que la en calles municipales creo que eso la Municipalidad lo podría corregir y evitar eso, esa publicaciones o ese *marketing* de que uno a la vez es realmente ente importante. Eso yo lo trato de seguir porque realmente maneja el flujo, está ese flujo constante, la gente para en intersecciones y eso también produce más congestionamiento. Entonces creo que también y sobre todo es un tema de educación, es un tema de educación que creo que también la Municipalidad podía trabajar trabajar mediante información educando al al conductor y al peatón también de una manera eficiente. Entonces, por ahí va mi aporte.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, don Fabián, muchas gracias por los aportes. Eh, antes de que se nos retire don Mario, eh, yo sí quisiera hacer unos aportes. Es mucho lo que uno quisiera decir, porque también en lo personal son varios años de estar trabajando el tema de la movilidad desde la parte profesional y académica, ¿verdad?, como planificador urbano, especialista en derecho urbanístico y también por la experiencia que han tenido al a cargo de INCOFER y también particularmente desde una consultoría que pudimos hacer con el BID para el MOPT en el que se replanteó el marco de gobernanza de transporte público para todo el país. Lastimosamente, el ministro de la de la última Administración cuando llegó y se le dio esa consultoría, la botó a la basura. Entonces, a veces es eh, y por ahí va a ir un comentario que me parece importante hacer desde la realidad, desde la desde la visión real que tal vez hay que compartir con las personas que nos están viendo el día de hoy. Yo voy a recapitular varios de los temas que ustedes han dicho para plantear algunas reflexiones y eventualmente a partir de ahí poder plantear algunas soluciones para el caso de Escazú, recopilando alguno de los temas que ustedes han dicho y, por supuesto, dándole alguna lectura, alguna algún aporte ahí particular ya en lo personal. Eh, bueno, lo primero que me parece muy importante decir es el problema de la movilidad es supramunicipal. La movilidad, como bien lo decía ahora don Mario, uno de los principales problemas que tenemos no es solo la falta de planificación adecuada en nuestros cantones, sino que convivimos en una ciudad intermedia por su escala, que es la Gran Área

Metropolitana, una ciudad con 31 municipios que están totalmente desarticulados entre sí. ¿Por qué? Porque el instrumento de planificación, el plan director regional, que sería el plan GAM, que se aprueba en el año 82 y que se mete en el escritorio y nunca se le dan los dientes para realmente eh ejercer esa planificación. Eh, debido a nuestra esquema legal, la ley de planificación urbana permite que los municipios desconozcan el plan GAM a partir de la aprobación de un Plan Regulador. Esto contraviene el concepto de lo que es el principio de planificación en cascada, que es un principio doctrinario a nivel mundial de la planificación urbanística. En todos los países del mundo desarrollados la planificación se da desde la parte más alta, el Estado, la región, la ciudad. Aquí nos saltamos el concepto regional. Hoy en día tenemos un instrumento, bueno…, no voy a entrar en esa, es una discusión larga, pero digamos que el día de hoy no tenemos un instrumento actualizado a partir de una serie de acciones inconstitucionalidad del Plan GAM que fue aprobado en el 2013, eh que fue una versión acortada del proyecto Pro-GAM que se hizo entre el 2006 y entre el 2004 y 2008. Ese proyecto, el proyecto Pro-GAM era realmente la visión de un nuevo esquema de plan director. Ahí se invirtieron 20 millones de euros trabajaron especialistas europeos. Después, ¿qué pasó? Llegó al INVU y un señor, que me guardo el nombre dijo que eso no servía y lo votaron a la basura. Aquí se han hecho muchos esfuerzos académicos, eh, con representación nacional, internacional, pero el problema también es político, es de decisión política y eso es importante decirlo. Retomando eh la planificación y el concepto de ciudad. Vivimos en una ciudad metropolitana compuesta por pequeñas ciudades, por 31 cantones. Hoy en día, no tenemos una planificación regional real y concreta, no tenemos un instrumento actualizado, no tenemos una entidad regional encargada del transporte metropolitano, efectivamente, y menos a nivel cantonal, como bien lo decía don Mario, tenemos la institucionalidad y el marco de legalidad, por ejemplo, para que cada cantón tenga una secretaría de movilidad, por decirlo en el concepto colombiano, o para que tenga una unidad de planificación, digamos, a nivel local, desde lo que sería un un aparato, digamos, una institucionalidad que pueda generar. Entonces, si no tenemos institucionalidad y no tenemos marco regulatorio y no tenemos ni siquiera un reconocimiento a nivel funcional, a nivel territorial, si no funcionamos como región metropolitana, la problemática del transporte que es supramunicipal es imposible de resolver. Aquí, y ya llevándome al contexto de Escazú, es importante decirle esto a la gente. Actualmente sí se está trabajando por unas por las propias necesidades y dificultades del actual GAM. Sí hay una iniciativa de conformar una estructura metropolitana regional con competencias en temas como desechos sólidos, transporte, movilidad. Eh, esto se está impulsando desde FEMETROM con la cooperación internacional de la Unión Europea y la cooperación internacional francesa. ¿Qué ha hecho Escazú en este sentido? En el 2024 promovimos que volviera Escazú a FEMETROM para que fuera parte de este proceso de integración metropolitana. ¿Qué decisión se tomó por parte de algunos líderes políticos el año pasado? Sacar a Escazú de FEMETROM, sacar a Escazú del proceso de integración metropolitana. Es un proceso que va

avanzando hoy en día en torno a un proyecto particular que es el proyecto de la planta metropolitana de residuos sólidos. Pero sí es importante decir, está la discusión de construir una eh un tema metropolitano. ¿Cómo hacerlo? Bueno, veo que don Mario ya se tuvo que ir. Qué lástima. Pero vamos a continuar. ¿Cómo hacerlo? Eh, ¿y qué rol va a tener Escazú en la construcción de una realidad metropolitana? Ese es un tema que tenemos que plantearnos políticamente, pero no solo por un tema de política, sino por un tema de cómo vamos a resolver los problemas. Si creemos que Escazú va a resolver los problemas de movilidad solo, sin entrar en una dinámica de integración metropolitana, estamos absolutamente, como decimos, detrás del palo. Y eso lo digo con total claridad porque eso es una realidad. El otro tema muy importante, la actualización y modificación de los instrumentos de planificación local y regional. Si no tenemos una articulación y un reconocimiento de la problemática de movilidad desde los instrumentos de planificación, planes reguladores, planes regionales, no vamos a lograr tampoco resolver estos problemas. Y ahí es donde viene la parte técnica asociada a la parte legal. Hoy en día, nosotros no podemos cambiar la ley de planificación, no podemos constituir por nosotros mismos la gran área metropolitana como una entidad de gestión territorial. Pero lo que sí podemos, y ahora don Mario algo lo dijo, eh, es es introducir instrumentos de gestión de suelo. Si no cambiamos la forma en que hacemos la ciudad, no vamos a cambiar la problemática de movilidad. Una cosa está total y inexorablemente ligada a la otra. Entonces, tenemos que impactar la forma en que estamos creando ciudad. Y la única forma es más allá de los parámetros básicos, introducir conceptos nuevos. Les doy un ejemplo. Eh, en San Pablo se estableció que todo el cantón iba a ser de uso mixto. ¿Por qué? Porque nos interesaba promover una ciudad compacta. Hoy en día la el modelo de ciudades Escazú es totalmente extensivo. Promueve una ciudad de baja elevación, extendida, desconectada de los eh medios de transporte colectivo y no tiene instrumentos de gestión de suelo para densificar. Entonces, lógicamente, si no tenemos las herramientas, no podemos no podemos hacer cacao, como dicen. Eso es muy importante también de entenderlo. La falta de instrumentos y la falta de…, porque hoy en día podemos introducir instrumentos de gestión de suelo en cualquier Plan Regulador, nada nos impide, pero eso no se ha llevado a cabo. Las contribuciones especiales que permiten cobrar las plusvalías, que ahora decía don Mario, hace más de 100 años está en la legislación de Costa Rica, no se utilizan por parte de las Municipalidades, desconocemos a veces el potencial que realmente tenemos para hacer instrumentos innovadores y para introducir conceptos innovadores dentro del marco legal actual. Ese es otro tema que también invita la reflexión. Y otro elemento, ya con esto cierro para dar el espacio a los vecinos, es la diferencia entre un discurso político que suene bonito y ser consecuente con lo que estamos diciendo. Es muy fácil, como ahora se explicaba por parte de don Leonardo, decir aquí en que Escazú, aquí en Escazú aprobamos política de cambio climático, aprobamos política ambiental, eh nos nos enorgullecemos de algunos indicadores y estadísticas, pero en la práctica, ¿que hemos hecho para el tema de la movilidad? Cero. Hace más de 20 años no se hace un estudio de impacto vía de la

escala cantonal. Sin estudios, como lo decía don Mario, no podemos plantear soluciones. Ahora, eh, y hay otro tema que es importante y lo digo así claramente, doña Marcela lo dejó ver, pero yo lo voy a decir más claro. No hay un interés político real hoy en día de transformar el tema de la movilidad, porque transformar el tema de la movilidad implica necesariamente tocar intereses sectoriales, los transportistas, los desarrolladores inmobiliarios, el sector de la construcción, sectores muy fuertes a los cuales desde la parte política no se les quiere decir absolutamente nada. Doy un ejemplo muy concreto, la modernización de los esquemas de transporte público en el área metropolitana, la modernización de las rutas de autobuses y de todo el esquema que organiza los autobuses se plantea en el año 99. Estamos en el 2026, ya casi en el 2027, no se ha implementado nada. La Contraloría General de la República en el año 2019 giró al MOPT dos informes vinculantes en los que le exigía después de 20 años tomar las decisiones para modificar y modernizar todo el sistema de transporte público en la GAM. A partir de ese informe de la Contraloría se hicieron dos proyectos, el sistema integrado de transporte masivo de la GAM, proyecto SITGAM y la renovación y actualización del marco de gobernanza para implementar el SITGAM. Ambos se hicieron entre el 2020 y 2022. ¿Qué pasó? Que cuando cambió el gobierno en el 2022, el otrora ministro de Transportes votó esos esfuerzos que que fueron consultorías del BID y aprobadas por la Contraloría a la basura y los esquemas de de concesión de rutas de autobuses no fueron renovados. Entonces, las cosas hay que decirlas. No hay interés político a nivel nacional de cambiar esta dinámica. La pregunta que tenemos que hacernos es si hay interés político cantonal en Escazú para cambiar realmente estas dinámicas. Y eso sí lo digo porque es muy importante entender que el compromiso político va más allá de decir cosas bonitas o promover políticas *soft law* de derecho suave, sino realmente de empezar a hacer cambios estratégicos y drásticos que, por supuesto, van a afectar sectores, pero van a ser beneficiosos para la gran mayoría, para la colectividad, que es el interés público que se supone los políticos tenemos que preservar. Y eso lo dejo como una reflexión muy muy importante. Y ya para terminar como una propuesta genérica de cómo resolver el problema de Escazú de la movilidad, yo les planteo que el problema de la Escazú movilidad tiene tres vectores importantes desde la desde la visión de escala, la movilidad barrial, la movilidad a escala cantonal y la movilidad interregional de Escazú hacia otros cantones dentro de la GAM. La movilidad barrial. Hay que plantear efectivamente todo un tema de infraestructura, aceras, eventualmente valorar la posibilidad de ciclovías, conexión a través de espacios públicos. ¿Por qué? Porque la movilidad barrial es de corta distancia. La movilidad cantonal. Aquí podemos empezar a hablar de rutas exclusivas de autobús, de generar eventualmente una modificación a las rutas, sentidos de las vías y de obras de acupuntura urbana que ahora planteaba don Fabián que efectivamente pueden generar impactos en esos nodos. Habría que trabajarlo con el MOPT desde un convenio, pero legalmente se puede trabajar a intervenir siempre que haya un convenio entre el MOPT y la Municipalidad. Hay que llevar estos temas al MOPT. El MOPT no va a venir a traerlos aquí a Escazú. Y ya a nivel interregional creo que la solución

definitivamente es la intermodalidad. Esto implica que no es que la gente deje de usar el carro, que lo use en distancias más cortas y que si tiene que ir de Escazú a Cartago, no vaya en carro, sino que eventualmente pueda dirigirse a un sistema de *Park and Ride*, a un sistema donde eventualmente pueda dejar el vehículo y usar otro medio de transporte. Ahora daban el ejemplo de Desamparados. ¿Qué pasaría? Solo voy a plantear esta idea. ¿Qué pasaría si tuviéramos un teleférico que baje desde San Antonio y conectara, por decir algo, por decirles un ejemplo, con un con un centro de intermodalidad constituido al borde de Trejos Montealegre, en el eje de la pista, que además tenga conexión con el sistema ferroviario? De la de la parada de La Sabana en ferrocarril al centro Trejos Montealegre, donde podría ser la nueva planta intermodal de Escazú, primera del país, hay menos de 2 km en línea recta por sistema aéreo. Yo creo mucho en los sistemas de teleférico de cable y elevados sirven en cortas distancias, no en grandes distancias. ¿Se requiere pendiente? Sí, ¿se requiere demanda? Sí. Pero sí pueden ser exitosos. Y al contrario de los problemas que ha generado la dinámica de BRT, porque el BRT hoy en día genera problemas importantes en las ciudades donde se inició, ciudad de Guatemala, Bogotá, Medellín, no va a competir con el tema de la infraestructura vehicular, porque en otros países con mejores infraestructuras vehiculares tal vez esto pueda ser una solución con calles y avenidas más anchas, pero en este momento en Costa Rica creo que eh generar mejoras a nivel vehicular en Escazú es posible mejorar infraestructura de proximidad y sí plantear proyectos innovadores. Innovadores, porque ¿cómo conectamos con la malla ferroviaria? A través de proyectos de movilidad eh innovadora. Estamos a menos de 2 km de la red de ferrocarril que conecta Heredia, Cartago y y Alajuela. Entonces, ¿cómo llegar ahí? No creo que sea a través de puentes o inversiones multimillonarias de mayor infraestructura vial, sino que creo que tenemos que usar el espectro elevado que hoy en día ciudades como Sao Pablo, ciudades como Ciudad de Guatemala están planteando. No voy a hablar ni siquiera de Europa. Entonces, tenemos que empezar a innovar también en el tema de la movilidad. No podemos ir todos por el mismo camino. El tren, eh, uno de los principales problemas que tiene hoy en día es la falta de interconexión con otros con otros modos de movilidad que no es conceptualizado como una intermodalidad. Pero si trabajamos desde esos conceptos de planificación en cascada de la ciudad, reconociendo las tres escalas de planificación del transporte en Escazú, Barrial, Cantonal e Interregional y en la última atrevemos a plantear proyectos innovadores, creo que podríamos efectivamente transformar la movilidad en Escazú. Eso sí, transformando el modelo de ciudad de en Escazú, que tiene que ser denso en las centralidades urbanas, que no debe continuar expandiéndose hacia la zona montañosa, que eso es un error porque además del tema ambiental, son las zonas más alejadas de los sistemas de transporte actuales y por lo tanto tenemos que hacer que la ciudad crezca en donde tiene que crecer, donde tiene esa posibilidad y donde está conectada efectivamente a los diferentes modos. Puede estar conectada a los diferentes modos de transporte, por ahí y por supuesto apoyado en estudios. Aquí nadie está diciendo que todo esto hay que valorarlo en el marco de estudios,

de análisis, de modelaje de demanda, etcétera, pero por aquí es donde va la solución. A partir también, y lo digo esto claramente, de lo que los propios expositores nos han venido presentando hoy en día, cómo las necesidades o cómo los temas a intervenir para poder impactar realmente en un modelo de movilidad totalmente distinto al que actualmente tenemos. Eso sería de mi parte eh como aporte a la discusión y eh si no hay más participaciones, compañeros,

ARTÍCULO IV. ATENCIÓN AL PÚBLICO - CONCLUSIÓN

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: pasamos al punto cuarto del orden del día, que es la IV. Atención al Público- Conclusión. Disculpas, yo tenía la mano levantada. Ah, perdone, doña Irene, es que no la veí en la no la vi, discúlpeme, no la vi en la pantallita. Doña Irene, sí, adelante, por favor.

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: Bueno, eh buenas noches. Eh yo soy representante de la parte de San Rafael. Eh agradezco muchísimo a don Leonardo y a don Mario la presentación. Eh excelente, o sea, es un panorama que nos abre los ojos y nos y nos abre muchas preocupaciones también, ¿verdad? Porque porque, como lo decía Mario y Marcela, hay mucha limitación dentro de la parte política, hay mucho temor a quedar mal con eh con algunos grupos, ¿verdad? Yo siempre he creído y creo que ahorita es la Unión, no sé, don Leonardo, si me corrige, pero que está teniendo una una es una vía una comunicación, o sea, los autobuses van pertenecen a la Municipalidad, ¿verdad? Entonces este creo que tenemos que innovar, creo que tenemos que pensar en lo que se adapta a nuestro cantón, o sea, no es un cantón plano, es un cantón que tenemos áreas elevadas, es un cantón en el cual tenemos zonas montañosas. Eh, yo sí soy de la idea, ¿verdad?, de que tenemos que preservar eh algunas zonas eh y evitar en lo posible, porque lo que vemos es que se construye y se construye y se construye, ¿verdad? Y se emiten y se emiten permisos. Eh, he recorrido ahorita huyendo, don Leonardo y compañeros y estimada comunidad, eh huyendo aquí de cómo salir de Guachipelín hacia hacia Escazú Centro, he encontrado vías eh que desconocía absolutamente, ¿verdad? Y lo que más me llama la atención es que lo que yo pensé que eran áreas submontañosas, por decirlo así, están llenas de de condominios, de apartamentos, de torres, que tienen unas vistas espectaculares, pero que ¿qué es lo que pasa? Que seguimos llenando las calles de…

Se paraliza la sesión debido a una interrupción en el audio debido a un problema técnico.

El secretario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador, Daniel Sequeira Arias: Listo, ahora sí ya tenemos el audio. Disculpe la interrupción. Podemos continuar.

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: Okay, no se preocupen. Les comentaba entonces que que me ha llamado mucho la atención, eh, que no son solo cosas muy innovadoras, ¿verdad? Cosas como muy sofisticadas. Eh, en Hong Kong hay tranvía, hay metro, hay eh buses, todo integrado, ¿verdad? Usted se monta en la lancha, en el tren, en el metro, en el tranvía. En todo, con una con un mismo tiquete, usted se monta en todo. Eso es importante. Y la otra cosa es que me llamaba la atención que los lugares, las las zonas altas de los barrios, porque como Hong Kong son colinas y colinas, tienen escaleras eléctricas para comunicar los caseríos. Entonces, escaleras eléctricas que suben, pero luego la gente baja en escalera corriente. O sea, yo creo que eso es una cuestión de juntarnos, de pensar ideas, de participar a la población. Es muy importante participar a la población, saber que están sintiendo los vecinos que viven en una calle de lastre donde casi no puede entrar un un carro, ¿verdad? y que a veces desconocemos estas situaciones y este que todos juntos eh tratemos de dar una solución a esto. Yo creo que no es imposible si hay una real convicción de que lo que queremos no es hacer política, sino que lo que queremos es ayudar al cantón. Muchas gracias.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Con mucho gusto, doña Irene, y muchas gracias por sus aportes. Don Alexander Barquero, ya para concluir la ronda de consultas, eh, doña Indira, no sé si logró resolver el tema del micrófono, eh, si no, yo sé que usted quería hacer alguna participación. Le vamos a dar la palabra a don Alexander, pero si usted ya resolvió el tema del audio, con mucho gusto o si no nos escribe cualquier cosa que quiera decirnos y y ahí vamos viendo nada más. Era que para no dejarla sin sin participar, ahí usted nos indica. Eh, don Alexander, adelante, por favor.

El Integrante vecinal suplente, Alexander Barquero: Sí, muy buenas noches, compañeros, compañeras, eh miembros de la Administración y a los dos señores invitados, don Leonardo y don Mario. Muchísimas gracias, de verdad que eh considero muy valiosa este la aportación que nos hacen, la visión que tenemos. Yo soy el representante del distrito de San Antonio, representante suplente. Eh, desde mi perspectiva, como parte de la movilidad de mi distrito, eh la dinámica es muy distinta en San Antonio que en cualquiera de los otros distritos del cantón, eh principalmente porque San Antonio casi no tiene calles principales. Entonces igual un distrito sumamente congestionado. Considero que a nivel general, bueno, esos caos por todo el país y creo que las medidas restrictivas que han que han hecho con el tema de la restricción vehicular no son 100% efectivas, parte de que no se está incentivando a la gente que deje el carro. Entonces, por ejemplo, en el caso mío personal, a mí me sale más barato ir en mi carro a San José que el servicio público cuando no debería ser. Considero que si fuese un servicio público eficiente y económico, eso ya sería un incentivo para o uno como usuario, por lo menos este es mi comentario como usuario. Entonces, sí creo que las políticas de movilidad a nivel nacional están, como

han comentado la mayor parte de las personas eh que han intervenido hoy en la la sesión, este es un caos a nivel nacional. Eh, Escazú no escapa. Aparte de eso, la gran parte de afluencia comercial que tenemos y toda esa cuestión, este, igual que somos una ruta de paso para otras eh comunidades como Santana, Belén, etcétera, eh bueno, sin contar por el lado de Alajuelita, el lado de de Aserrí también todas esas zonas desamparados que cogen como rutas alternas las rutas internas del cantón. Entonces, yo considero que pues sí, como indican los compañeros, hay que sentarnos, poner las barbas en remojo, ver qué se puede hacer. Sin embargo, este se topan con barreras porque sí se ha se ha gestionado a través de el Departamento de Obra Pública el regular o poner unas carreteras que son muy angostas en un solo sentido para tratar de ordenar un poquito y la respuesta que se recibe es que tiene que pasar por por CONAVI y que tiene que hacer un montón de trámites más que a la larga no llegan a solucionar nada. Pero bueno, esperemos que de verdad este con el nuevo Plan Regulador se pueda crear un capítulo bastante amplio con el tema de movilidad en el cantón. Es todo. Muchas gracias.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, don Alexander. Muchas gracias por sus aportes. Con esto estaríamos cerrando el punto cuar, perdón, el punto tercero y estaríamos pasando al punto cuarto, atención al público, conclusión, comentarios. Preguntas y aportes del público participante. En este momento le voy a dar la palabra, compañeros, los que tienen la manita levantada para les rogaría bajarla para efectos de no confundirnos nada más, si son tan amables. Y le estaríamos dando en este momento la palabra eh no sé si es a don Javier o a doña Ciska. Bueno, veo a don Javier para que tal vez nos comente eh los preguntas que ha hecho el público, ¿verdad? el poquito público que pudo seguirnos el día de hoy para ver qué preguntas hay y poder responderlas según proceda. Adelante, don Javier. Buenas noches.

Javier Sánchez: Buenas noches. Muchas gracias eh a todos los señoras y señores de la Comisión Plan Regulador, a don Leonardo y público que nos ha estado siguiendo por el canal de YouTube Ciska y mi persona nos tomamos la atribución de ser la vocería hoy de de los vecinos como miembros de el grupo ciudadano ProPlan Regulador de Escazú. Eh, ha habido una gran cantidad de intervenciones del público, ¿verdad? Y vamos a tratar de eh resumirlas lo más que podamos. Sí, yo les voy a a a informar a las personas que han participado y nos han enviado sus preguntas, propuestas y comentarios, que vamos a limitarlo solo a a una de ellas por persona, porque hay personas que han participado varias veces y se nos haría demasiado extenso. Entonces, nos hemos eh tomado la libertad de elegir algunas y no todas. Entonces, para los que eh no se van a leer, eh que les les pido que que nos comprendan que sería muy largo el asunto. Voy a comenzar con preguntas que tengo de que nos que nos han hecho llegar los vecinos y vecinas. Entonces, la señora Catalina Tijerino pregunta, ¿tienen alguna propuesta para medios de transporte distintos a los automóviles como por ejemplo ciclovías? Eh, la señora Ciska

Raventos le pregunta a don Mario Durán, "¿Cómo se puede mejorar la movilidad en los cascos urbanos históricos como en el centro de Escazú?" Tenemos también una propuesta de Pipa León que dice, "Con el superávit del presupuesto municipal, la Comisión de Plan Regulador puede solicitar un estudio vial cantonal." Y aquí tengo una serie de comentarios que también voy a voy a leer. Como les digo que tenemos más de uno más de uno por persona, pero nos hemos tomado la libertad de escogerle algunos. Dice la señora Marlen Chacón, "Es lo mismo que el vehículo eléctrico. No hay suficiente eh alimentadores para ellos. Una muy mala inversión." Eh, alguien que se identifica como @48IA, "limitando camiones de carga en horas pico, solucionan mucho la situación. Una vez se hizo con buenos resultados. Cada camión de carga son cuatro automóviles." La señora Mauren Fernández. "Lo que se denotó es la falta de planificación y articulación con las distintas organizaciones". La señora Bárbara Castelani. "El tema del cableado es importante. Enterrar el cableado eh permitiría ganar espacio en las calles y aceras." La señora Sonia Azofeifa nos dice, "La moda de tener automóvil en es el problema. Si se usa autobús se debe mejorar el servicio." Rosmarín Menacho, eh "buen servicio de transporte público que conecte Escazú con buses en circunvalación y conecte con el sector este de la ciudad." Esos son los eh algunos de los de las preguntas, propuestas y comentarios que el día de hoy hemos recibido y les agradezco mucho por la atención y eh la participación de los dos expertos que hemos tenido el día de hoy. Muchas gracias.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, don Javier. Este, con relación a las preguntas, bueno, puntualmente como preguntas identifico lo de la movilidad en los centros históricos, de los cascos urbanos. Eh, otra pregunta…, tal vez si me recuerda las preguntas, don Javier, rápidamente para las preguntas…,

Javier Sánchez: que que propone doña Catalina Tijerino que si hay algunas otras propuestas para

los medios de transporte distintos de los automóviles.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Ah, okay. Eso, ¿pero propuestas por de quién, no no dice?

Javier Sánchez: no no no la definió para qué persona.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Bueno, okay, ahorita vemos eso. Está ese tema, está lo de la la movilidad en los centros urbanos, en los cascos históricos de los centros urbanos. ¿Y había alguna otra pregunta?

Javier Sánchez: Sí, hay una propuesta que yo la veo más como propuesta que como pregunta que dice que si con el superávit del presupuesto municipal la Comisión Plan Regulador puede solicitar un estudio vial cantonal.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Bueno Perfecto. Eso era. Muchas gracias. Okay. Sobre esos tres temas, bueno, hay dos que son un poco eh y voy a decirlo así, hay como hay una eh vería que el tema de los centros urbanos, no sé, Leonardo, si querés hacer algún comentario sobre el tema de la movilidad en los centros urbanos en términos generales y también el tema de propuestas alternativas al carro, ¿verdad? Viéndolo como un enfoque general antes de que nosotros podamos hacer algunos aportes ya desde la realidad local de Escazú, ¿verdad? El tema de presupuesto sí es muy local y ahí hay un tema que sí quisiera aportar, pero primeramente Leonardo, no sé si tenés algún comentario sobre esos dos temitas de…

Leonardo Merino: Sí, en realidad me parece que no fueron como preguntas así directamente. Puedo comentar nada más tal vez sobre sobre el tema de moverte moverse en estas partes eh urbanas y lo de las otras alternativas. Hay que construir alternativas, una de las cosas que mencionaba, pero un estudio que por cierto no puse, pero que me parece que es importante, analizó eh varios años, 5 años de accidentes de tránsito y y sacó una conclusión un poco nefasta, que el 30% de las personas muertas en sitio, fallecidas en sitio de un accidente de tránsito, eh iban a pie o en bicicleta, es decir, no no estaban involucradas en los vehículos, sino que estaban afuera. Entonces, una de las cosas que hay que construir para para poder pensar en la en las otras formas de movilidad, de movilidad activa, una vez una investigación que hizo eh don Roy del Lanamme, por cierto, para nosotros, lo analizo con cuidado, es que hay que construir condiciones de seguridad, de cultura vial, de infraestructura que no sea una infraestructura que sea verdadera, ¿verdad? A veces hay ciclovías que que no lo son. Entonces digo, en en algunas ciudades del mundo que eso funciona muy bien, el grado de respeto a a esa infraestructura es muy distinta a lo que a lo que podría ser en bueno, algunas de las ciclovías, por ejemplo, que se han construido acá en algunos cantones. Entonces, bueno, en eso es cierto que cuando la gente dice, y creo que alguien lo mencionó, eh, o don Mario lo mencionó, creo, eh, cuando la gente dice que que moverse a pie o o tener otras formas puede costarle la vida, no está exagerando mucho, eh, viendo la la estadística que que esta investigación sacó, ¿verdad? un 30% de personas que fallecen en el sitio no estaban en involucradas en los vehículos, ¿no? Pero eso que se me ocurriera comentar, pues nada más. Creo que lo demás es más bien un poquito de que quieren ustedes proponer o cómo pueden hacerlo, ¿no?

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas, muchas gracias, don Leonardo. Eh, veo, no sé si lo de doña Irene y doña Indira es con relación a estas preguntas o tiene que ver con otros temas o las preguntas que hacían los vecinos.

La Integrante vecinal propietaria, Indira de Beausset Stanton: Ehm, ¿me escuchan? Ahora sí, sí, la escuchamos, doña ahora sí. Okay. Bueno, yo lo escribí en el chat, pero quería, pues más bien lo hago como como pregunta porque me parece que muchos de los…

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: perdón, doña Indira, una preguntita, disculpe, es sobre las preguntas como tal o es un aporte de los que se iba a hacer en porque si es un aporte general distinto a las preguntas, si quiere por un tema de orden sería mejor esperar al último punto que es donde ya vamos a dar las palabras cada uno y ahí si quieres se extiende porque ahorita lo que estamos viendo es el punto cuatro de las preguntas de la ciudadanía. Entonces, si si me permite nada más eh ahorita ya pasamos al punto este final y ahí usted le damos la palabra de primera para que ya nos pueda plantear las las consultas puntuales o los aportes puntuales este por ese lado. Eh, bueno, con relación a los a las preguntas que se hacía de parte de la ciudadanía, con relación al tema de la de soluciones para los centros históricos, para los cascos urbanos, eh, y un poco en la línea de lo que ahora decía Leonardo, yo sí quisiera hacer algunos aportes muy puntuales. Bueno, primero hay que entender qué tipo de movilidad estamos hablando, qué es lo que queremos, que los carros fluyan más rápidos en los centros urbanos o que la gente pueda desplazarse de forma más fácilmente en los centros urbanos porque una cosa no va ligada a la otra necesariamente. Entonces, si lo que queremos es mejorar la movilidad en los centros, bueno, eh más bien lo que uno ha visto en otras ciudades es disminuir el tráfico vehicular. Las calles en los centros históricos suelen ser calles menos anchas que en las inmediaciones de las periferias regionales. Por lo tanto, al haber menos carros o al haber calles que en vez de doble sentido llevan un sentido, efectivamente eso disminuye el tema del flujo vehicular y del y de la cantidad de carros que circulan en una determinada vía en torno al centro. Otro tema que se ha implementado para mejorar la movilidad en los centros urbanos ha sido incluso medidas como sacar los carros de los centros urbanos. Aquí puedo dar el ejemplo de Burdeos, por ejemplo, del casco histórico en en en Quito, en muchos otros lugares en donde podemos ver como los carros no llegan a los centros, sino que se buscan soluciones a partir de diferentes estructuras de parqueo y que en las calles más anchas se tengan que parquear los carros y que cuando uno llega al centro, a las calles angostas no haya ingreso vehicular. Eso es algo que también se puede plantear, desde luego e implementar en dado caso. Y hablando del tema de parqueos, en el caso de Escazú no tenemos parqueos municipales. En otros lugares, por ejemplo, se utilizan los parques, la los el subterráneo de los parques para construir parqueos. Esto, por ejemplo, en España, Francia es muy habitual. Eh, aquí incluso han habido acuerdos

que han planteado la construcción de parque municipales para sacar los carros de las vías, pero de eso tampoco ha podido avanzar. Entonces, sí hay medidas que se pueden implementar, desde luego, para mejorar la movilidad los fines de semana, moratorias o prohibiciones de paso o fines de semana, algo que se hacía en su momento en Paseo Colón, no sé si se continuará haciendo, pero eh hay diferentes iniciativas que se pueden implementar. Aquí la gran pregunta que se puede hacer la gente de Escazú es si hoy en día el gobierno local o la visión que el gobierno local tiene actualmente, me refiero la Administración Municipal, no el Concejo municipal, la Administración está interesada en promover este tipo de medidas o no, pero medidas y acciones sí pueden haber, por supuesto, eso es importante que se diga. Eh, con el tema de opciones a la movilidad vehicular, yo creo que las principales opciones a la movilidad vehicular las vamos a ver siempre la movilidad barrial, que son rangos de menos de 500 m, podría ser hasta 800 m, 1 km y rangos de movilidad cantonal porque son las distancias más cortas. Donde menos distancias hay que recorrer es más fácil pensar en medidas sustitutas de la movilidad. Eh, y ahí temas como acupuntura urbana, como construcción de aceras, como pacificación de vías, también puede promover que más gente camine. Si es más seguro caminar, porque los carros no van a 80 y 90, sino que van a 20 y 30. Eso también, por ejemplo, en el caso de México, Ciudad de México, eso se ha visto como un impacto importante que ha sido ya analizado en diferentes partes de la ciudad porque la estructura de pacificación de vías, esto es introducir algún tipo de textura para que los carros no vayan tan rápido. Bueno, eso puede incidir en que más gente quiera caminar, obviamente la infraestructura peatonal, pero también si lo vemos una escala interregional, aquí volvemos al tema de la intermodalidad. Si yo puedo agarrar mi carro para ir a una estación intermodal, donde lo dejo en un parqueo con un fin preferencial, con una tarifa preferencial y ahí puedo agarrar ya sea bus en carril exclusivo, ya sea transporte elevado para conectar con el sistema ferroviario, ya ahí estamos hablando de una intermodalidad en que en el que el carro se vuelve un elemento del sistema, no el sistema como tal. Y eso sería otro tema que ya ahí sí implica temas que van más allá de únicamente lo que nosotros como cantón podemos hacer. Ahí habría que articular con INCOFER, con MOPT, con una serie de instituciones, pero no es imposible, se puede hacer desde el alcance de la visión interregional. Entonces sí hay alternativas al tema vehicular. La ciudad no necesariamente debe depender exclusivamente del carro, ni Escazú debe depender exclusivamente de los carros. Ese es un tema valorar. Y por último, con lo que decían el presupuesto municipal, solamente agregar que eh existe ya un acuerdo municipal aprobado hace tres o cuatro meses, lo tengo muy presente porque yo propuse la moción, eh por medio del cual se acordó realizar un estudio de impacto vía la escala cantonal con el objetivo de formular el reglamento de movilidad y configuración del espacio público de Escazú. un reglamento que una vez que tengamos el Plan Regulador integral podrá ser revisado e incorporado al nuevo Plan Regulador, pero que al no ser una materia exclusiva del Plan Regulador podemos hacerlo ya. ¿Qué ha pasado con este acuerdo? ¿En dónde está el tema? Bueno, ahorita vamos a ir a presupuesto. Ahorita en las próximas

semanas para todas las personas que están viendo, vamos a estar viendo y eventualmente aprobando el presupuesto del próximo año. Ahí tiene que venir el monto de de la presupuestación, el el apartado municipal, la partida municipal para realizar este estudio. ¿Por qué? Porque ya esto es un acuerdo municipal en firme. Actualmente hay una problemática, y lo digo abiertamente en cuanto a cumplimientos de acuerdos municipales. Es una problemática que los compañeros del Concejo saben que queremos y hemos venido trabajando, pero es una situación. Entonces, no hay que hacer ninguna acción adicional. Ya está probado que se haga un estudio de impacto vial cantonal. Ya está probado que se formule un reglamento de movilidad y espacio público. ¿Se va a hacer o no? Bueno, ese es un tema que vamos a tener que ver en los próximos meses y eventualmente también se enmarca en una mayor problemática de cumplimiento de los acuerdos. Entonces, eh es importante que se sepa que ya se han tomado acciones en este tema. Ahora depende de la alcaldía ejecutarlas y o no ejecutarlas y obviamente con las responsabilidades que esto conlleva. Será un tema darle seguimiento, pero esperemos en buena fe que el tema del estudio de impacto vial cantonal, el primero que se estaría haciendo en más de prácticamente 25 años, logre eh pasar sin problemas y estar contemplado en el presupuesto ordinario del 2027. Eso sería en relación con las consultas, compañeros.

ARTÍCULO V. PALABRAS DE LOS MIEMBROS DE LA COMISIÓN DE TRABAJO DEL PLAN REGULADOR

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Este, y si no hay más temas y más preguntas, estaríamos pasando al último punto del orden del día y de la sesión del día de hoy. Palabras de los miembros de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador. Eh, aquí consulto si alguno de los compañeros quiere hacer alguna intervención adicional puntual de previo al cierre. Doña Indira, por supuesto. Adelante, doña Indira, por favor.

La Integrante vecinal propietaria, Indira de Beausset Stanton: A ver, ¿me escucha? Sí. Okay. Este, bueno, aparte de yo yo entendí de que mucho de las soluciones dependen de la integración con otros cantones y también de leyes. Entonces, me parece muy importante para soluciones como más este más viendo el futuro que además de buscar soluciones para Escazú, el cantón de Escazu, que Escazú sea un cantón que promueve esa integración y esa y esa esas esos cambios de leyes.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Excelente, doña Indira, totalmente de acuerdo con usted. Yo creo que tenemos que distinguir como cantón, como ciudadanía y como gobierno local entre lo que podemos impactar en el aquí y el ahora nosotros, que sería la movilidad barrial y cantonal definitivamente y lo que ya depende de la interacción con otros actores que sería la movilidad

intercantonal o regional que efectivamente ya depende de esa articulación de de otros actores y de otras voluntades. Pero en ambas líneas se puede avanzar y se puede trabajar. Todo depende de la visión, de lo dispuesto que estemos a hacer estos cambios, no solo como ciudadanía, sino como gobierno local desde la parte política, y impulsar estos cambios, estas modificaciones, eh, que son las que realmente pueden cambiar la realidad existente, pero muy de acuerdo con lo que ustedes decía. Eh, compañeros, no sé si hay alguien más que quiera participar. Yo yo sí quisiera hacer aquí un comentario porque este don doña perdón, doña Irene había hecho algunos comentarios que me parece importante aquí en el chat eh eh que sí quisiera recapitular. Doña Irene, si usted me permite, doña Irene.

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: por favor, don Mario. Sí.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Gracias. Gracias. Eh, doña Irene ahora nos escribía, "Además de la saturación del transporte público, debe analizarse la reducción de la oferta durante las noches. Después de las pandemias disminuyeron las frecuencias y también se ha reducido el horario de operación, terminando el servicio más temprano que antes." Y nos da el ejemplo de la ruta de Santa Teresa. Eh, y también nos dije que en comunidades como Bebedero el servicio puede terminar a las 8 pm o incluso antes. En Santa Teresa se refleja la el problema con la frecuencia que es de 30 minutos a partir de las 7 de la noche y eso se reduce la posibilidad de circulación. dice, "Esto significa que el problema no es solamente que los buses están saturados, sino que existen horarios y comunidades donde las personas prácticamente se quedan sin una opción de transporte público para regresar a sus hogares. La política de movilidad, que por cierto no existe en Escazú, no tenemos política de movilidad, eso es importante decirlo, debe considerar también esta pérdida de cobertura y servicio nocturno, tomando en cuenta, y por otro lado nos indica, tomando en cuenta que la situación de movilidad en Escazú está en un estado crítico y existe una falta de coordinación entre el desarrollo de vivienda y de movilidad, ¿por qué no se promueve una moratoria del desarrollo de proyectos de construcción para dar al cantón tiempo para construir un Plan Regulador moderno y óptimo? Eh, esa sería una medida extrema, doña Irene, que yo creo que podríamos considerar. No obstante, hay que entender, y se lo digo desde ya, hoy en día no veo ni desde el Concejo Municipal ni desde la Administración Municipal voluntad política para implementar medidas tan polémicas, tan fuertes, que podrían generar sin duda, eh reclamo de algunas sectores de la ciudadanía. Ese es el tema principal de la movilidad hoy en día. Las decisiones que hay que tomar no le van a gustar a todas las personas. y van a generar y van a y van a generar molestias y situaciones y de la realidad es que todo cambio implica, "No se puede hacer un omelet sin quebrar huevos," dice un dicho. Y eso es algo que si aquí no entendemos vamos a seguir pateando la bola. Pero muy adecuado y muy certero ese comentario y tal vez eventualmente eh en un futuro gobierno local este tipo de acciones sí se puedan analizar y promover eh desde ambos órganos

políticos. municipales. Eh, habrá que esperar. Eh, bueno, esas eran los comentarios de doña Irene. Eh, si nadie tiene eh ninguna ninguna, bueno, si no hay más participaciones en estos momentos, eh, simplemente y ya como comentario final, agradecerle enormemente a don Leonardo, a don Mario, que nos acompañaron esta noche, nos compartieron y nos motivaron a reflexionar sobre el tema de movilidad en Escazú. Por supuesto, muchísimas gracias a doña Ciska, don Javier y demás miembros del movimiento Pro Comisión, Plan Regulador, Pro Plan Regulador, que está que aquí que reflejan eh esa importancia de que fuerzas vivas se organicen y traigan temas a la mesa de discusión política y mesa de discusión de la ciudadanía, de la sociedad escasa, como hoy en día se ha logrado hacer. Y finalmente una reflexión, trataré de ser lo más sintético posible. Si la ciudadanía, la parte política y la parte técnica, no trabajamos de la mano y en la ciudadanía, incluyo al sector privado, entiéndase, el sector privado, comercial, empresarial, si no unimos los esfuerzos para direccionarnos en una línea consecuente, en una línea armónica articulada para tratar de buscar soluciones, no vamos a lograr nada. En hace unos meses estuve en Medellín. Eh, tuve la oportunidad de visitar varias instituciones, la Secretaría de Movilidad, el gobierno regional de Antioquia, eh el Concejo Municipal, la Alcaldía de Medellín y algo que repetían mucho era, "Aquí hemos logrado cambiar las cosas porque la ciudadanía y el sector privado, la academia y el poder político están trabajando juntos porque si no trabajamos juntos nos jodemos todos." Y esa es una reflexión que yo les quiero dejar. La ciudadanía tiene que empezar a exigirle al gobierno local que tiene que empezar a generar proyectos y generar acciones en este tema. Y si los gobernantes locales no están respondiendo a estas demandas de la ciudadanía y esta problemática de la movilidad, pues ustedes son los que tienen el poder mediante la vía electoral para cambiar el rumbo político en este cantón y que la movilidad realmente pase a ser un tema principal o no. Eso es un tema que ustedes tendrán que decidir en un futuro no muy lejano. El sector político de Escazú tiene que decidir si se va a poner serio y realmente trabajar este tema desde el nuevo Plan Regulador, desde cumplir los acuerdos que se han tomado, porque ya se puede hacer mucho si con solo si solamente se cumplen acuerdos recientes que el Concejo Municipal ha promovido y si realmente empezamos a entender que la movilidad no solo la puede resolver Escazú a nivel interno, que hay que hablar con otros actores, que hay que ser parte de la discusión metropolitana, que es una discusión que hoy en día se está dando…, no puede estar fuera de esa discusión. O sea, tenemos que entender que somos parte de un conglomerado metropolitano y finalmente y finalmente tenemos que decidir si queremos tomar las decisiones que hay que tomar y ser también innovadores y valientes. Encasó está el BID, el Banco Interamericano de Desarrollo. Tenemos sedes de embajadas, Estados Unidos, Dubai, Japón, Alemania, tenemos todo, tenemos el sector inmobiliario, tenemos una posibilidad de interconexión de diferentes tipos de interconexión eventualmente con el sistema ferroviario. Tenemos muchas cosas que podemos hacer, pero la pregunta es si o lo mejor dicho, la reflexión sería, ¿por qué no se está haciendo nada? Y la pregunta es, ¿qué hay que hacer para que las cosas cambien? Yo en lo

personal eh estoy totalmente de acuerdo con los planteamientos de los expertos, con los planteamientos de la ciudadanía, pero tenemos que hacer un bloque conjunto y exigirle a la parte administrativa municipal en este cantón que asuma una agenda prioritaria en estos temas. Por eso celebro los esfuerzos que desde el movimiento Pro Plan Regulador se están haciendo y ojalá y desde ya, bueno, desde ya darles todo el apoyo, por supuesto, a nivel de lo que uno puede como simple regidor de un Concejo municipal, pero sí unirme a esa lucha y ser muy claro en que aquí tenemos que definitivamente empezar a tocar el tema de la movilidad como un problema prioritario, con una emergencia cantonal y tenemos que tomar acciones más allá de discursos bonitos, más allá de cosas, tenemos que empezar a intervenir seriamente en la problemática. Si no hacemos la operación, el paciente no se cura. Esa sería mi reflexión final. Si no hay compañeros, ningún otro comentario…,

La Integrante vecinal suplente, Irene Quesada Quesada: yo nada más una cosa duro 30 segundos…, productiva de esta sesión, o sea, estoy realmente fascinada. Eh, agradecerle a don Leonardo la paciencia de todo el rato, de verdad. Muchas gracias, don Leonardo, a don Mario, pues bueno, tenía su compromiso y tenemos que que entender, ¿verdad? Tal vez no se le fue claro en el momento de de de cómo se planteó esto. Agradecerle a las personas de la comunidad, a don Javier, a Ciska y además compañeros por por haber fomentado este espacio que me parece super productivo, enriquecedor y que nos deja mucho trabajo por delante, pero Escazú, para eso estamos. Muchas gracias y buenas noches.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, doña Irene. Muchísimas gracias por por sus aportes siempre. Y una vez más, don Leonardo, muchísimas gracias por acompañarnos hasta el final de la sesión, por supuesto.

Leonardo Merino: Gracias, muchas gracias. No, yo estoy aquí aprendiendo y está oyendo muy muy interesante. Le les reitero aparte más bien agradecer el espacio que ese trab…, que que lo que les mostré hay un trabajo haciéndose de parte de la mesa de ciencia y de datos nuestra sobre el cantón que ojalá lo puedan aprovechar en otro en otro escenario. No sé si si para verlo con la Muni, para verlo con alguien, pero ojalá haya ahí algún espacio para que el compañero se los se los muestre y ver si si puede ser útil, que que sería una cosa una primera vez, digamos, que que sea usada en la discusión. Eh, así que bueno, ahí lo dejo a la a las órdenes. Ahí yo a través de de doña Ciska puedo puedo contarles cuando lo tenemos y que se los haga llegar y si le encuentran ahí por ahí. Pero muchas gracias y buenas noches más bien.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: don Leonardo, nada más antes de que se vaya, bueno, muchísimas gracias por ese ofrecimiento, más bien desde ya y como compromiso ante usted y

los vecinos de Escazú, yo eh le quiero plantear que pueda exponer una vez que este trabajo esté terminado, que lo pueda exponer ante el Concejo Municipal, eh nada más nos coordinamos a través de doña Ciska para saber cuándo el documento esté listo y en el momento en que esté listo vamos a plantear la sesión extraordinaria para que no solamente usted nos envíe un documento para que lo presente, que todo es casual lo pueda ver y que podamos por supuesto aprovechar sin el análisis de datos, sin sin información certera, se avanza poco y eso es un elemento fundamental en cualquier ejercicio de planificación de movilidad o de cualquier otro aspecto del ecosistema territorial. Así que totalmente de acuerdo y muy agradecido por ese insumo que sin duda va a ser provechosísimo para el futuro nuestro en Escazú. Muchas gracias. Claro que sí. y ahí estaremos coordinando ese espacio. Don Alexander, ¿alguna manifestación última? Me parecía.

El Integrante vecinal suplente, Alexander Barquero: Sí, señor. Bueno, este, no, igualmente, igual que los compañeros, quiero agradecer muchísimo a los expertos, a don Leonardo, don Mario. Este sí considero muy valioso eh todas las aportaciones y sobre todo quisiera agradecer al grupo de apoyo, ¿verdad?, a la Comisión de Plan Regulador el haber gestado esta iniciativa. Creo que esto demuestra muchísimo que la participación ciudadana es efectiva siempre y cuando se ejerza como tal. Eso en primer lugar. En segundo lugar, hoy es el tema de movilidad. Más adelante serán otros temas donde si el igualmente las los ciudadanos quieren traer ante la Comisión de Plan Regulador expertos que tengan que ver con los temas que se van a manejar en en tema de Comisión, pues bienvenidos sean y muchísimas gracias. Felicidades a todos. Creo que igual que doña Irene y demás compañeros, considero que fue una sesión muy provechosa para todos. Muchas gracias. Buenas noches.

El coordinador de la Comisión Mario Arce Guillén: Muchas gracias, don Alexander. Totalmente de acuerdo con usted y ojalá, ojalá que en unas próximas sesiones donde estos temas de interés cantonal se estén discutiendo, ojalá contemos con el acompañamiento de más compañeros del Concejo Municipal. La invitación fue extendida a todos y qué lujo sería que nos acompañaron algún día, ojalá el alcalde también en estas discusiones. Muy importante la participación de la alcaldía. Yo sé que está representada aquí la Administración desde la parte técnica, pero es importante que los tomadores de decisiones también se involucren y se empapen de esta discusión. Por eso vamos a llevar a don Leonardo al Concejo y por eso vamos a seguir generando estos espacios y nuestro próximo reto que los tomadores de decisiones, pero ya en su totalidad se integren a esta discusión. Ahí es donde empezamos ya a cambiar cositas. Pero muchas gracias sin duda por el apoyo y la apertura que nos generaron el grupo Pro Comisión Plan Regulador, doña Ciska, don Javier, compañeros, muchísimas gracias. Muchas gracias a los vecinos de Escazú que han venido siguiendo toda esta dinámica. Y bueno, también les pido por favor compartan esto en sus redes, en sus chats, compartan esta grabación. En lo

personal creo que esto que lo hubiera podido ver todo Escazú desde la página oficial del Facebook de la Municipalidad, qué rico hubiera sido, porque ha sido de verdad una sesión histórica, considero importantísima, pero de momento seguiremos luchando por abrir esos canales de participación ciudadana y si todos trabajamos el mensaje va a llevar va a llegar, perdón, a donde tiene que llegar, así como estamos generando soluciones con la ciudadanía, trabajando como grupos organizados, como un solo frente, así También la información tiene que fluir a todos los rincones de Escazú. Solamente con una comunidad informada vamos a lograr hacer los cambios que nuestro cantón necesita. Compañeros, eh si no hay más temas y más aportes y al ser las 9:23 minutos de la noche, 21 horas con 23 minutos de la noche, damos por finalizada la presente sesión. Muchas gracias a todos y muy muy buenas noches.

Al ser las 21:23 se da por finalizada la sesión.

*****NOTA DE SECRETARÍA: La presente acta corresponde a la sesión extraordinaria n.° 03-2026 de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador de Escazú y fue aprobada el 23 de septiembre de 2026 en la sesión ordinaria n.° 14-2026. De conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo AC-018-2026 de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador de Escazú, se transcribe e imprime en los folios respectivos el día 5 de octubre de 2026. *****

Mario Arce Guillén
Coordinador Propietario de la Comisión de Trabajo del Plan Regulador

Elaborado por: dsa