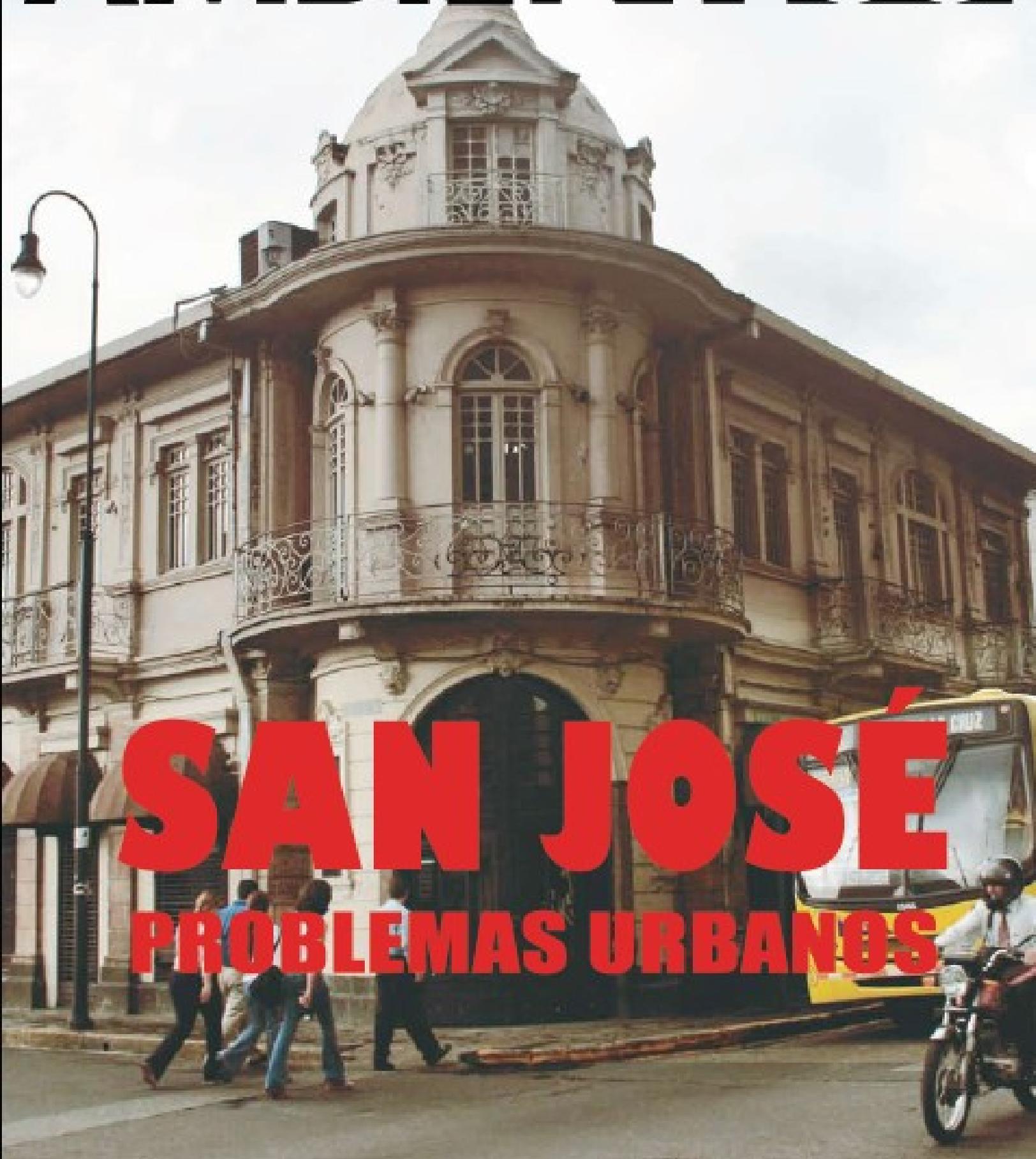


AMBIENTICO



SAN JOSÉ

PROBLEMAS URBANOS

SUMARIO

- 3 Johnny Araya
[SAN JOSÉ: UNA REALIDAD HUMANA QUE PRETENDE SER SOSTENIBLE](#)
- 6 Vladimir Klotchkov
[MEJORANDO LA GOBERNABILIDAD DE LAS CIUDADES](#)
- 8 Jimena Ugarte
[SAN JOSÉ ¿SIGUE SIENDO POSIBLE?](#)
- 10 Susy Lobo
[GESTIÓN INTEGRAL DE RESIDUOS SÓLIDOS EN LA MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ](#)
- 12 Manuel Argüello
[LA VENIDA ES SAN JOSÉ](#)
- 15 Felipe Ángel
[PENSAMIENTO AMBIENTAL Y BIO-CIUDAD](#)

Foto de portada: Alfredo Huerta.

AMBIENTE

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

Director y editor Eduardo Mora

Consejo editor Manuel Argüello, Gustavo Induni,

Wilberth Jiménez, Luis Poveda

Fotografía www.galeriaambientalista.una.ac.cr

Asistencia, administración y diagramación Rebeca Bolaños

Teléfono: 2277-3688. Fax: 2277-3289

Apartado postal: 86-3000, Costa Rica.

ambientico@una.ac.cr

www.ambientico.una.ac.cr

San José medio siglo hundiéndose

Las recientes reformas y nuevas obras que se ven en la ciudad de San José en pro de la habitabilidad y de la transitabilidad en ésta son escasas y de poca envergadura. Si a partir de ellas y del ritmo de su sucesión hubiera que prever el futuro de la ciudad, cundiría el desaliento. Lo que da esperanza es el acelerado crecimiento de la preocupación y de la concomitante discusión por la problemática urbana de San José; preocupación y discusión que parecen aumentar si no a una tasa superior a la del acrecentamiento de la gravedad de la problemática sí por lo menos a la misma tasa, que ya es exagerada.

Hay problemáticas sociales (también personales) a las que los seres humanos se acostumbran y se adaptan; hay otras ante las que, al no más agudizarse un poco ellas, los humanos se impacientan y las atacan; y hay otras que, aun agudizándose diariamente, los seres humanos las sufren imperturbablemente durante décadas, centurias a veces, pero llega una época en la que ya no aguantan y sacan fuerzas no se sabe de dónde para resolverlas. Esto parece estar sucediendo frente a la problemática urbana de San José.

Cuando una sociedad soporta a lo largo de muy extenso tiempo una problemática en aumento -hasta el punto de que los observadores quedan perplejos y creen que la sociedad ya se ha adaptado para siempre a ella-, pero luego esa sociedad acomete la solución del enmarañado conjunto de problemas, cuando eso sucede no es que esos humanos hayan despertado de un desmayo, de un estado de inconsciencia y letargo, ni que en ellos se haya dado un radical vuelco que transformara su visión del mundo y su actitud ante toda la realidad, sino que lo que ha ocurrido es que han transformado su visión y su actitud frente a esa problemática -sin negar que haya otras mutaciones concurrentes-.

Y es que la problemática urbana que empezó a atosigar a los josefinos avanzados los años sesenta, ellos ingenuamente, desde entonces, la vivieron como progreso, como la manifestación de un avance del aldeanismo al metropolitanismo -semejantemente a como vive un adolescente sus desarreglos corporales y emocionales: desasosiegan pero indican progreso-.

Los “desarreglos” urbanos de San José, que no han parado de agravarse, se hubieran evitado si los estudios de ordenamiento urbano y los planes resultantes, realizados desde los años cincuenta, se

hubiesen tomado en serio y aplicado en todos sus extremos con rigor, pero no fue así. Como dice Klotchkov (en “Estructura urbana y ambiente”, en *Ambientales* 27, junio-2004), mientras en el país se discutía los conceptos del urbanismo moderno, simultáneamente se experimentaba la apertura tecnológica, la aceleración de la urbanización, el fortalecimiento de la clase media y la motorización, procesos éstos que poco a poco hicieron estallar la estructura de San José e imposibilitaron el funcionamiento ágil y eficiente de la ciudad, sin que hubiera esfuerzos vigorosos y concertados de ordenación para detener el curso del desastre que ahora encaramos.

Después de medio siglo de crecimiento no planificado y de deformación urbana -medio siglo, además, de desaldeanización ideológica de los josefinos-, aquellas anomalías urbanas que sentíamos como indicadores de progreso y de metropolización, ahora, aparte de imposibilitarnos una vida diaria decente, las vivimos como, caramba, una novedosa expresión de nuestro aldeanismo, y eso nos escuece.

www.galeriaambientalista.una.ac.cr

MILES DE FOTOS
DEL AMBIENTE TICO
Y MESOAMERICANO

San José: Una realidad humana que pretende ser sostenible

JOHNNY ARAYA

En las sociedades con regímenes democráticos más evolucionados, las competencias que tienen una repercusión más directa en la calidad de vida de la ciudadanía, en sus oportunidades, en su desarrollo humano y en su progreso económico, están en manos de las instancias de la administración pública que trabajan de cerca con las comunidades, es decir: las municipalidades.

Sin embargo, en Costa Rica, a pesar de contar con una de las democracias más antiguas y consolidadas de América Latina, el proceso de transferencia de recursos y de competencias desde el Estado central y sus entidades sectoriales hacia los gobiernos locales se encuentra paralizado. Los 81 ayuntamientos en los que se divide el país apenas ejecutan el 1,3 por ciento del gasto público ordinario y, además, no existen administraciones de ámbito regional capaces de asumir los retos propios de una zona, como el Área Metropolitana de San José, que se ha convertido en una sola ciudad, en un espacio urbano con retos y dificultades comunes en el que los límites políticos, propios de otra época, se diluyen ante la realidad de lo que, desde el punto de vista del urbanismo, se conoce como conurbación.

Contrasta la situación de los gobiernos locales costarricenses con la de los ayuntamientos de naciones que, a pesar de tener democracias más jóvenes, le han dado prioridad al proceso de descentralización. Es así, por ejemplo, que en Latinoamérica, en promedio, las instancias locales y regionales de la administración pública ejecutan alrededor del 20 por ciento de los recursos del Estado. Esta cifra, en países como México, Colombia, Argentina, Venezuela y Brasil, se acerca al 50 por ciento, lo que es similar a lo que ocurre en Europa, donde, paralelamente a la constitución de una entidad supranacional -la Unión Europea-, se ha optado por fortalecer la democracia, otorgándole a los gobiernos regionales y municipales una autonomía sin precedentes. El nuevo paradigma democrático, más transparente, deliberativo y abierto, promueve que la participación de la ciudadanía en los procesos de toma de decisiones que les conciernen, trascienda la acción del sufragio cada cuatro años para convertir-

se en un asunto permanente en el que el pueblo tenga la potestad de ejercer la soberanía que ostenta de un modo más explícito. Se trata, como lo resume una frase que han acuñado varios líderes mundiales, de “pensar globalmente para actuar localmente”.

La globalización de la economía y la interconexión de los mercados internacionales, que trae consigo un nuevo sistema económico más interdependiente y vulnerable a las crisis financieras de alcance planetario como la que ha experimentado el mundo en los últimos meses; el surgimiento de la sociedad del conocimiento sobre la base de la revolución digital de las tecnologías de la información y de las comunicaciones; el agravamiento de los problemas ambientales como el calentamiento global y el cambio climático; así como la necesidad de cambiar la matriz energética que sostiene los sistemas productivos de manera que se haga un uso más sostenible y racional de los recursos naturales; todos estos hechos implican retos inéditos que requieren el surgimiento de sinergias que hagan que todas las escalas del Estado colaboren en la construcción de un modelo socioeconómico y político -ajeno a los dogmas ideológicos del pasado- que permita adoptar en un tiempo prudencial las decisiones necesarias para garantizar el bienestar de la población en el corto, el mediano y el largo plazos.

En este ámbito de grandes desafíos globales es precisamente la municipalidad, como primer engranaje de la maquinaria democrática, la instancia de la gestión pública que, por su dimensión y características, está llamada a fortalecer un nuevo concepto de Estado social y democrático de derecho, solidario y del bienestar, que promueva la idea de la ciudad como espacio humano para la inclusión social, la integración de la diversidad y la cohesión democrática de toda la ciudadanía. En Costa Rica, la reforma constitucional que, eventualmente, otorgaría un 10 por ciento de los recursos estatales a los municipios, estuvo empantanada en una Asamblea Legislativa que todavía mantiene una visión centralista y obsoleta de la administración del Estado, de modo que se contradice la autonomía que, según la propia *Constitución Política* de la República, deberían tener los ayunta-

El autor, ingeniero, es alcalde del cantón Central de San José.

mientos, los cuales deberían de asumir la rectoría en el desarrollo urbano, social, económico, cultural y ambiental, desde una perspectiva sostenible, de sus jurisdicciones.

Con respecto a San José, capital de la nación, a diferencia de lo que sucede en países cercanos, la ciudad no posee un régimen especial que le permita afrontar las dificultades que trascienden los límites cantonales fijados cuando ésta era poco más que un pueblo rodeado por cafetales y núcleos de población rural aun más pequeños. De este modo, competencias claves para el desarrollo urbano sostenible como el transporte público, las infraestructuras viales, la protección del ambiente, la promoción de la competitividad económica y el desarrollo humano integral, se encuentran dispersas en multitud de entidades que, además, no se comunican entre ellas y, menos aun, con los 14 gobiernos locales que conforman la unidad del Área Metropolitana. Ante la imposibilidad de crear un distrito metropolitano o una alcaldía mayor, los ayuntamientos, por voluntad propia, han conformado instancias como la Federación Metropolitana de Municipalidades, que tiene como propósito subsanar en la medida de lo posible la carencia de una instancia de administración regional.

Para la Municipalidad de San José, así como para los gobiernos locales de otros cantones metropolitanos, la alternativa no ha sido esperar con los brazos cruzados a que se ejecute esa transferencia de recursos y de competencias tan necesaria. Desde su marco de gestión estos municipios han procurado asumir una gestión proactiva tendiente a posesionarse, en todos sus extremos, de la responsabilidad sobre el desarrollo integral de las comunidades que los conforman, con la prioridad, siempre presente, de realizar programas, obras y proyectos que mejoren la calidad de vida de las personas.

Como el gobierno local más grande del país, la Municipalidad de San José ha sido pionera en establecer vínculos con las entidades sectoriales del gobierno central con el fin de mejorar la gestión de la ciudad y para ejecutar iniciativas, como la de creación de un cuerpo de Policía Municipal, que han tenido un enorme impacto en la percepción que la ciudadanía tiene de sus autoridades municipales. El objetivo ha sido, desde hace varios años, trascender el papel tradicional de los municipios como simples gestores de servicios públicos básicos (recolección de la basura, administración de mercados y cementerios) para empoderarse como la instancia de gobierno que, al ejercer sus funciones, más impacto tiene en el desarrollo de cara a la ciudadanía. Este esfuerzo, sin embargo, no es óbice para que, como Municipalidad de la capital, el ayuntamiento josefino se abstenga de insistir en la necesidad de que el régimen político evolucione, de modo que se acometa la descentralización necesaria

para garantizar la asunción de un nuevo paradigma de democracia más participativa y abierta.

Solo para ilustrar la situación de obsolescencia del régimen municipal costarricense, especialmente en lo que al Área Metropolitana de San José se refiere, basta con constatar que, para la mayoría de las personas, los límites entre los cantones que conforman esta realidad humana no tienen mayor importancia y pasan inadvertidos. Sin embargo, no sucede lo mismo con los enclaves en los cuales viven las personas con mayores recursos económicos y los cinturones de marginalidad, surgidos debido a la inequitativa distribución de la riqueza, que tiene su expresión espacial en la ruptura del tejido social de la metrópoli y en su deterioro ambiental.

La visión antropocéntrica, que hacía girar todo en torno a la preeminencia del ser humano, convirtió a las ciudades en islas de concreto aisladas de su entorno natural. En el caso de San José esto fue especialmente evidente, ya que la otrora ciudad enclavada en un valle, rodeada por bucólicos pueblos rurales, por plantaciones de café y por ecosistemas vinculados con la rica biodiversidad, dio paso, con los procesos de industrialización y de conurbación, a un ente amorfo, sin límites definidos y carente de planificación, lo que puso en riesgo la salud humana y el acceso a los recursos naturales básicos para la vida. La mancha urbana se extendió por el valle y las montañas y, con el tiempo, puso en peligro la sostenibilidad del espacio habitable. El deterioro del centro, en las décadas de los sesenta, setenta y ochenta, hizo que cada día más personas buscaran vivienda en sitios de la periferia que no solo eran zonas de riesgo -por inundaciones, deslizamientos y movimientos telúricos-, sino que, además, terminaron por sepultar bajo el concreto y el asfalto algunas de las tierras más fértiles del país, causaron un daño muy grave a los mantos acuíferos y pusieron en jaque el ambiente de la región central del territorio nacional.

La dispersión de competencias antes señalada, así como el proceso de conurbación que convirtió en una sola área metropolitana lo que antes eran ciudades y pueblos separados, hicieron muy difícil la adopción de una estrategia que frenase ese crecimiento insostenible. Además, la importación de modelos urbanos que no se ajustan a la realidad costarricense, ya que intentaban copiar a las grandes zonas urbanas del sur y el oeste de Estados Unidos, lo que hacía que el Estado le diera prioridad al transporte privado respecto de las soluciones públicas y masivas, y que obligó a enormes erogaciones con el fin de llevar los servicios básicos y las facilidades urbanas a rincones cada día más alejados del centro, causó que, con el tiempo, la infraestructura, sobre todo la vial, colapsara, lo que convirtió a la ciudad en una aglomeración congestionada de automóviles que generan un consumo de

hidrocarburos insostenible no solo desde el punto de vista económico sino también ambiental, ya que provocan la contaminación del aire y el consecuente deterioro del paisaje y de la salud de las personas.

Mientras la ciudadanía con más posibilidades económicas se establecía en enclaves amurallados, con seguridad privada y espacios públicos exclusivos, la marea de inmigrantes que venían desde el campo y el exterior a buscar una mejor calidad de vida en la ciudad conformó anillos de miseria en los que prevalece la vivienda en situación de precario y que carecen de las mínimas condiciones para la dignidad humana de sus habitantes, lo que implica, también, un enorme riesgo sanitario. El centro, por su parte, quedó relegado a ser una intersección para el tránsito que lo utilizaba como zona de paso y, a su vez, su funcionalidad quedó reducida a ser sede de algunas instituciones del Estado y empresas que aún permanecían asentadas en el sector. Su pésima calidad del aire, su deficiencia en infraestructuras de saneamiento y en espacios públicos y la pérdida de fuentes acuíferas de las cuales obtener agua potable, conformaron una situación muy compleja, que amenazaba la salud de todos los que la habitaban y la visitaban.

A inicios de la década de los noventa éste era el oscuro panorama que enfrentaba San José y su Área Metropolitana. A pesar de sus restricciones como gobierno local, la Municipalidad capitalina decidió cambiar el paradigma para comprenderse a sí misma como la institución rectora del desarrollo urbano, social, económico, cultural y ambiental de su jurisdicción. Para esto, el ayuntamiento no esperó la reforma del Estado sino que se dio a la tarea de ejecutar obras que pudiesen revertir la tendencia de abandono del centro, así como a la conformación de alianzas estratégicas con entes sectoriales del gobierno central, la banca, la academia y otras municipalidades, con el fin de acometer una serie de iniciativas urgentes para cambiar el modelo urbano que estaba por provocar el colapso de la ciudad.

En el ámbito de la planificación, el hito fue la creación, en 1995, de un Plan Director Urbano, el cual ya ha sido reformado y actualizado en varias oportunidades con el fin de adaptarlo a la dinámica y compleja realidad de la capital. A partir de este documento, por primera vez la Municipalidad de San José contó con lineamientos básicos para planificar la ciudad, así como para establecer restricciones en los lugares en los que la construcción suponía una amenaza para el ambiente, para la calidad de vida de las personas, para el paisaje urbano y para la salud.

A escala física, el gobierno local inició un ambicioso programa de construcción y restauración de parques y zonas verdes que tuvo su punto álgido con la transformación de la avenida Central en un bulevar peatonal. Estaba clara la idea de que el espacio urba-

no debía humanizarse con el fin de que las personas tuviesen prioridad sobre los vehículos. Las estadísticas respaldaron esta democratización de la ciudad, ya que el 80 por ciento de las personas que ingresan al centro lo hacen en transporte público, mientras que el 75 por ciento del espacio vial lo ocupan carros con solo uno o dos pasajeros. En otras palabras, la creación de espacios públicos que pudiesen además reforzar los nexos afectivos entre la ciudadanía y la capital se convirtió en una prioridad que no podía esperar, por lo que en poco tiempo se construyeron más bulevares, como el Ricardo Jiménez, el del Correo y el Paseo de la Unión Europea, en avenida 4. Las personas, entonces, empezaron a contar con mayores espacios públicos de interacción e inclusión social.

Desde el punto de vista competitivo, estas acciones, que en la jerga del urbanista Jaime Lérner, ex alcalde de Curitiba (Brasil), se denominan como “acupuntura urbana”, le dieron un nuevo rostro al centro evitando el éxodo del comercio hacia las grandes superficies privadas de la periferia. De esta manera, en poco tiempo la avenida Central se convirtió en el centro comercial más dinámico y lucrativo del país.

Sin embargo, toda esta labor que se complementaba con acciones en ámbitos como el del arte en espacios públicos, la promoción de la cultura y el rescate de la idiosincrasia y los valores de la ciudadanía josefina, debía enmarcarse en un proyecto aun mayor que tuviese como objetivo cambiar definitivamente el modelo urbano insostenible de las últimas décadas. De esta manera, y con el consenso de diversas instituciones y organizaciones sociales, la Municipalidad de San José propuso el Plan de Regeneración y Repoblamiento de San José, que pretende la adopción de un nuevo modelo urbano, en altura y alta densidad, con usos mixtos, que haga una utilización más racional de recursos limitados como la infraestructura y el suelo urbanizable.

Paralelamente, en el marco del proyecto San José Limpio y Verde, se inició la reforestación de la ciudad mediante la siembra de árboles, se inició el rescate de las cuencas hidrográficas que la atraviesan convirtiéndolas en corredores biológicos, comenzó el monitoreo ambiental para disminuir la contaminación del agua, del aire y de la tierra, y comenzó un programa de aseo más agresivo en el centro y una serie de campañas y programas de educación destinados a que la ciudadanía, habitante y visitante, tome conciencia de que es también su responsabilidad mantenerla limpia.

Dentro de la propuesta de Regeneración y Repoblamiento, de acuerdo a los lineamientos del Plan Director Urbano, el Instituto de Arquitectura Tropical propuso la iniciativa San José Posible, que tiene como propósito el rescate de una zona del sur de la capital, entre las avenidas 2 y 10, y entre la Iglesia de La Soledad y el Hospital San Juan de Dios. Mediante cambios en el mobiliario urbano, la creación de espacios

públicos, la arborización y la mejora en el paisaje urbano, se pretende incentivar la iniciativa privada, especialmente a los inversionistas en el campo inmobiliario, para que desarrollen soluciones habitacionales en altura, que sean asequibles para la clase media, profesionales y técnicos que trabajan en San José y que cada día pierden tiempo y dinero en largos y costosos desplazamientos hasta la periferia.

De lograrse que las personas vuelvan a habitar en el centro, se resolvería el problema de la gran amenaza que hoy representa el crecimiento urbano horizontal para el ambiente y, al mismo tiempo, se podría mejorar notoriamente la calidad de vida de esos eventuales nuevos ciudadanos. Solo el hecho de que miles de personas caminen o, cuando menos, utilicen el transporte público para ir de su trabajo a su casa y viceversa, tendría una positiva consecuencia sobre la calidad del aire, sobre la salud general, sobre la economía

(debido al ahorro de hidrocarburos) y sobre el mantenimiento de la infraestructura vial. Además, el Estado no tendría que gastar enormes sumas de dinero en llevar a nuevas urbanizaciones de la periferia electricidad, agua, telecomunicaciones, transportes, escuelas, centros de salud, etcétera.

Durante muchos años se pensó que las ciudades eran exclusivas para la gente; sin embargo, ahora es evidente que, si bien son las personas las que juegan un rol fundamental en ellas, éstas son ecosistemas muy complejos con grandes variedades de flora y fauna que, de manera muchas veces inadvertida, conviven con la sociedad. Comprender que la ciudad es parte del entorno es el primer paso para diseñar y planificar un espacio urbano mucho más humano, funcional, competitivo y, sobre todo, sostenible, que sea consecuente con el nuevo paradigma de una democracia más deliberativa y participativa.

Inicio – [Siguiente](#)

Mejorando la gobernabilidad de las ciudades

VLADIMIR KLOTCHKOV

Gobernar la ciudad significa tener una organización político-institucional capaz de dirigir el desarrollo urbano en lo que respecta a sus siguientes tres características: equidad socio-espacial, competitividad económica y sostenibilidad ambiental. En la mayoría de las ciudades del mundo la expresión “el gobierno de la ciudad” es sinónimo de gobierno municipal; se dice así porque este último tiene entre sus competencias todas aquellas que posibilitan la atención directa de cada una de las características antes mencionadas.

Así respectivamente, y a modo de ejemplo: en esas ciudades es municipal la atención a los diferentes estratos sociales de la población en pro de su equidad socio-espacial (competencias en educación, salud, cultura, vivienda, pobreza, tránsito y transporte y otros servicios públicos); lo mismo que el trabajo con

los temas de competitividad económica de la ciudad (construcción y mantenimiento de infraestructura, servicios públicos básicos, empleo); sin olvidar el aseguramiento de la sostenibilidad de los recursos naturales de la ciudad mediante las acciones dirigidas hacia su preservación y mejoras (convivencia de los diferentes usos de suelo, adaptación de los territorios degradados al uso urbano, limpieza del aire, agua y suelos, reducción del nivel de ruido, tratamiento de los desechos, mejoras de la biodiversidad en áreas verdes, etc.).

En cambio, la participación de los gobiernos municipales de Costa Rica en la administración de sus ciudades es significativamente menor. Este hecho se reconoce oficialmente, lo mismo que la necesidad de mejorar la gobernabilidad del país mediante la transferencia de algunas competencias, junto con los recursos necesarios para atenderlas, a las municipalidades, especialmente en las zonas urbanas.

Al respecto, ya son varios gobiernos consecutivos los que han propuesto diferentes programas de forta-

El autor, arquitecto especialista en urbanismo, es director del Departamento de Gestión Urbana en la Municipalidad de San José (vklotchkov@gmail.com).

lecimiento operativo de la administración municipal con el fin de descentralizar político-administrativamente el sistema de gobierno central. Sin embargo, a la fecha no existe ninguna propuesta clara y convincente de cómo hacerlo. Aun más, algunas de las propuestas de descentralización que han salido a la luz pública, como por ejemplo la de transferencia de una parte del sistema educativo a las municipalidades (sin aclarar cuál era esa parte), provocaron las protestas de los educadores y desacreditaron, en gran medida, la seriedad de los propulsores de este tipo de cambios.

Experiencias como la recién citada indican que los cambios deben hacerse paulatinamente y cumpliendo con los siguientes tres criterios: primero, el proceso de descentralización no debe empezarse con el traslado de las competencias hasta ahora desconocidas por las municipalidades, sino hay que fortalecer algunas de sus competencias existentes; segundo, el resultado de los cambios debe traer las mejoras inmediatas y visibles, y, por último, este cambio no debe condicionarse al aporte de los recursos financieros por parte de las instituciones del gobierno central.

Como un ejemplo de lo dicho antes se propone cuestionar la muy poca participación actual de las municipalidades en el tema de tránsito. Esta situación afecta muy seriamente el desarrollo urbano porque las municipalidades están libres en cuanto a decidir sobre la ubicación de las actividades, pero no tienen competencia en la organización y el control del tránsito en sus territorios. Al respecto se puede oír a menudo sobre la necesidad de coordinación de los proyectos entre las municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (Mopt); sin embargo, es muy ilusorio esperarla cuando, por un lado, en el país existen 81 municipalidades -más ocho concejos municipales de distrito- y, por el otro, el Mopt siempre está limitado de recursos, sean estos administrativos, tecnológicos o financieros.

A pesar de lo anterior, existen algunos elementos de esta competencia que son de responsabilidad municipal y que podrían ampliarse bastante fácilmente. Se trata de los elementos de seguridad de tránsito y de los parquímetros. El primero de ellos se basa en la *Ley de tránsito* y es interesante, no desde el punto de vista de los recursos que deben trasladarse a las municipalidades como una parte de las sumas recaudadas por el concepto de multas por infracciones -debido a su insignificancia-, sino porque delega en las municipalidades el poder de participar en la señalización vial de sus cantones. El segundo tiene su asiento en la *Ley de instalación de estacionómetros*, que autoriza a las municipalidades la administración de los estacionamientos de los vehículos en las vías públicas municipales, cobrando por este servicio un impuesto que debe invertirse, según la misma disposición legal, “en el

mantenimiento y administración de los sistemas de estacionamiento, en la construcción y mantenimiento de vías públicas”.

Varias municipalidades del país ejercen esta competencia coordinando con el Mopt la confección del reglamento municipal correspondiente, así como la asignación de ciertos tramos de calles y avenidas para este fin. Además de control sobre el funcionamiento de parquímetros en una zona específica de la ciudad, el funcionario municipal (parquimetrista o policía municipal) puede atender, dentro de la misma zona, todas o algunas de las funciones de un policía de tránsito, dependiendo de la cantidad de horas del curso de Control de Tránsito del Mopt, al que este funcionario ha asistido. Dada la fuerte necesidad de parqueo en las zonas urbanas, los ingresos municipales por este concepto podrían ser tan altos que sostendrían todo un sistema municipal de organización y control de tránsito, al menos para las zonas centrales de las ciudades.

Claro está que la experiencia indica que el grado de participación de los gobiernos locales en esta competencia depende de la voluntad de los jefes del Mopt de compartirla. Sin embargo, existe la sentencia de la Sala Constitucional (No. 54545, de 1999) que exige que, al dictarse la ordenación de las vías públicas por parte del Mopt, ella “debe hacerse respetándose el ordenamiento jurídico local, lo que equivale en esta materia a que debe hacerse conforme a los planes reguladores dictados por las municipalidades”.

O sea, la Sala indicó que no se trata de coordinación entre el Mopt y las municipalidades “en abstracto”, como siempre fue dicho, sino sobre la base del plan regulador municipal respectivo. Al parecer, esta sentencia todavía no fue explorada y aprovechada por los gobiernos locales, ya que de ella fácilmente se deduce que, cumpliendo las municipalidades con el debido proceso de confección de un plan regulador, en lo que respecta a la involucración en éste del Mopt, esta última institución no podría hacer ningún cambio en la ordenación vial que no apareciera en ese plan regulador. Y, viceversa, diseñando las municipalidades sus planes reguladores en conjunto con el Mopt, ellas podrían asegurar las reglas claras sobre la ubicación y funcionamiento del sistema de tránsito y transporte: rutas de transporte público y privado, parqueos y parquímetros, zonas restringidas para cierto tipo de tránsito, paseos peatonales, etc.

Ésa no sería la medida que traería la gobernabilidad de las ciudades, porque para eso, sin duda alguna, es necesario que “el urbanismo se municipalice y las municipalidades se metropoliten”; sin embargo, les ayudaría a funcionar con más eficiencia y eficacia.

San José ¿sigue siendo *posible*?

JIMENA UGARTE

En respuesta a la petición de *Ambientico*, a continuación me referiré a diversos aspectos de la vida en la ciudad y a proyectos inconclusos que podrían mejorarla a ella y a sus habitantes.

San José Posible 2004: En 2004 propusimos el proyecto San José Posible, cuya primera etapa -el Paseo Unión Europea- se realizó y aportó una dinámica nueva a la gente, al comercio y a la ciudad. Significó una esperanza de renovación y las familias y adultos mayores transitan por la avenida 4 con alegría. Solo empañó este placer la conducta de los vendedores ambulantes ilegales, quienes han sido los únicos en dar señas de vandalismo e irrespeto. Falta, entonces, completar la mayor parte del proyecto que comprende 53 manzanas que aún no se han recuperado. Para lograrlo se requiere varios actores y entre ellos están los habitantes, los desarrolladores, los comerciantes y, por supuesto, el Estado y la Municipalidad, así como los ministerios y empresas que brindan los servicios que hacen funcionar a una ciudad.

Tardanza: El rezago en materia urbana tiene varios componentes: la insuficiencia o carencia presupuestaria, la equivocación de prioridades para la toma de decisiones, el desinterés y la falta de voluntad políticas, y la incompreensión de que no hay mejor inversión -ambiental, social, política y económicamente- que lograr ciudades amigables con la gente. Esta misma gente, sin embargo, puede aportar y participar con su civismo y cooperar pagando a tiempo sus impuestos; cooperar en el mantenimiento no tirando basura; cooperar con el ambiente y belleza escénica no maltratando las plantas y los árboles sembrados; con el bienestar colectivo no rayando ni destruyendo el mobiliario urbano que se pone a su disposición; cooperar manteniendo sus propiedades, casas y aceras impecables... *La decadencia no es urbana, sino humana*. En los constantes, negativos y cansadores reportajes televisivos, podemos apreciar la vulgaridad en los gestos, el lenguaje y la apariencia, que nada tienen que ver con el costarricense auténtico. La falta de valores y compromiso, el venderse al mejor postor ya sea aceptando comercios indebidos o uniones inaceptables y oportunistas. Todo ello tiene que ver con el

resultado y la calidad de la vida en la ciudad. Las personas honorables, por otro lado, hemos dejado que esas otras se tomen la capital, abandonándola a su suerte.

Transporte público impedido: La incapacidad -por alegato de una sola empresa- de poner en acción el sistema urbano de transporte de las "interlíneas", el des-criterio de los jueces que aceptan ese tipo de impugnación aun cuando la *Constitución política* estipula que el bien común está sobre los intereses particulares, la carencia de presión popular, la miopía de la Asamblea Legislativa más preocupada por intereses partidistas y electoreros que por el bien y avance del país, y la poca audacia de las otras empresas para defenderse, han perpetuado la invasión de buses de todo tipo y color a la capital, despreciando el otro sistema que eliminaría rutas urbanas, ampliaría rutas de acercamiento y ordenaría a las diversas empresas que hoy ofrecen el servicio. Una vez implementado el sistema de "interlíneas" todos nos veremos favorecidos y la imagen y la calidad de la ciudad serán otras.

La permisividad con el comercio que invade todo y distrae al conductor, pintando buses con todas las ofertas imaginables y produciendo una polución visual enorme. Todo contribuye al desorden, al ruido, a la neurosis colectiva y a una percepción negativa de nuestra ciudad y de los servicios que en ella se prestan. La nueva *Ley de tránsito*, con todo y los errores que pueda tener, es mejor que no tenerla. El libertinaje en materia de conducción era intolerable y lo único que pareciera hacernos reaccionar es el bolsillo; ni siquiera el aumento de las muertes han provocado un cambio de actitud. Por lo tanto, debemos aplicar medidas draconianas como en la mayoría de los otros países, para disminuir los excesos de toda índole y ordenar el tránsito en las ya difíciles vías con que contamos.

Espacios verdes: Contrario a la percepción general, San José tiene buenos parques donde la ciudadanía puede recrearse: el parque metropolitano La Sabana, el parque de La Paz y el Parque Nacional, entre otros, son lugares hermosos y adecuados, lo que sucede es que es tanta la basura, las ruinas y los espacios abandonados y descuidados, que hemos perdido la sensibilidad de lo hermoso, solo percibimos lo feo y lo malo.

La autora, arquitecta, es integrante del Instituto de Arquitectura Tropical.

Podríamos ampliar sin problema el área de recreación y las áreas verdes si se transformaran en parques los terrenos del Museo del Niño (el Instituto de Arquitectura Tropical le propuso a la Municipalidad de San José un proyecto en esta zona y conozco muchas otras iniciativas similares), si se recuperaran los meandros y orillas de ríos, donde cada día se instalan más y nuevos precaristas, con las consecuencias que esto conlleva. Siempre me he preguntado cómo es posible que los inspectores u otros funcionarios no se percaten de la invasión de estas áreas. Si estuviesen limpias y con un buen mantenimiento, no podrían invadirse.

Es evidente que las calles y avenidas peatonales han sido un éxito y que la gente que transita por ellas lo agradece. Las aceras de la capital no son transitables y el peatón está expuesto al peligro permanente de caerse, quebrarse o que lo atropellen al bajarse de la estrecha acera para avanzar más rápido. Multiplicar el número de paseos peatonales mejoraría cualitativa y cuantitativamente la calidad de vida en la capital y mejoraría el desempeño del comercio. Como he afirmado en numerosas ocasiones, el tema del tránsito vehicular no han podido resolverlo ni en los países europeos, entonces ¿por qué no ocuparnos y enfocarnos en resolver al menos el problema del peatón? Al aumentar las calles y avenidas peatonales arboladas se desincentiva el uso del automóvil, porque es cada vez más difícil estacionarse en la ciudad, y se incrementa el área verde protegiendo la salud de los habitantes y el ambiente.

Floresta urbana 2006: En 2006 planteamos el proyecto Floresta Urbana, con el que pretendemos transformar a San José en un bosque urbano lleno de flores, el cual –entre otros objetivos- pueda ser motivo de visita desde otras latitudes. Para ello diseñamos estrategias que permiten sembrar árboles de copa más amplia para producir sombra, sin molestar a los peatones o invadir los espacios de estacionamiento, pero embelleciéndolos y ordenándolos.

Costa Rica está en deuda urbana, sus ciudades no están acordes con el prestigio ambiental del país, por eso puede ser pionera en estrategias ambientales que la distinguan. Proponerse una meta nacional, un proyecto-país a nivel urbano que otorgue competitividad –porque a nivel rural el país es aún muy hermoso sería recomendable. No debería existir ni un metro cuadrado sin árboles a nivel de orillas de carreteras, circunvalación, cruces de caminos, autopistas, estacionamientos arbolados por ley, etc.

Cada nuevo proyecto debería tener como requisito sembrar un porcentaje de su superficie no en área verde –porque ponen zacate-block y con eso han cumplido y, además, nadie lo controla- sino en árboles por m², o por carro, o por personas, o por todo junto. Son medidas muy sencillas y fáciles, que sin

embargo nadie se atreve a implantar, y que ayudarían a que cumplamos con la meta de carbono neutral en el 2021. El tema de que quien contamina paga, ya no se vale. ¿Paga a quién y cómo? No, señores, aquí quien contamina debe neutralizar con aire puro y naturaleza su polución. Los árboles deben ser indicados por los técnicos municipales y no que quede al arbitrio del propietario.

Viviendas urbanas en altura: Desde hace más de 20 años hemos propuesto la vivienda urbana en altura mediana, para la clase media. Es un producto que no existe, que hace falta y los estudios reflejan la demanda e interés que existe. En los barrios del sur se podría expropiar terrenos cuyas edificaciones son ruinas insalubres y reemplazarlas por bloques habitacionales, optimizando el uso de los servicios ya existentes en la ciudad, en lugar de seguir extendiéndolos a un costo 16 veces mayor a la periferia y para unas pocas personas. San José se ha convertido en una cuartería al infinito, donde se esconden amenazantes peligros de instalaciones eléctricas defectuosas y muchas veces pirateadas, ocasionando con ello frecuentes incendios y gastos a las instituciones del Estado. Esto para solo mencionar algunas condiciones indeseables a las que debemos agregar la drogadicción, la prostitución, la venta de drogas, el alcoholismo, la delincuencia, el abuso de toda índole y la insalubridad. Limpiar de estas edificaciones a la capital sería ganar-ganar: en salud, en calidad de vida, en ahorro de tiempo y dinero, en desplazamiento, en productividad, en disminución de vehículos en la ciudad, en hacer más y mejor ciudad al constituir vecindarios amigables, arbolados y limpios, con los servicios, comercios y escuelas a distancia de peatón.

En otro orden de cosas, nada se ha hecho con el tema de la justicia tributaria para impedir la especulación con el terreno. Tal y como van las cosas, nadie podrá ejecutar un proyecto rentable, porque el valor del terreno no permite la factibilidad. Los propietarios exigen un valor como de capital europea, consiguiendo con ello que nadie haga nada.

Me sorprende que a más gente no le moleste y más gente no reaccione, no participe, no exija, no proponga. Mientras estuvo San José Posible en cámaras, algunos hicieron tímidos amagos de intervención, pero ningún empresario visionario ha emergido con un proyecto -por ejemplo- de vivienda. Cada año que pasa, mayor es la decadencia y el abandono y más cara su recuperación. El impulso logrado con San José Posible desgraciadamente se frenó. Se han realizado mejoras, se han instalado cámaras de seguridad, se ha aumentado el número de policías y aun así no queremos darle la oportunidad a San José. Mientras esperemos que todo lo realice y resuelva el Estado, seguiremos rezagados perdiendo competitividad.

Gestión integral de residuos sólidos en la Municipalidad de San José

SUSSY LOBO

La carencia de un sistema de gestión integral de residuos sólidos en la ciudad de San José provoca problemas a la salud humana y al ambiente. Es fácil encontrar en los barrios de la capital concentraciones de residuos en áreas públicas y lotes baldíos: en 2008, la Municipalidad, con la responsabilidad de brindar el servicio de aseo público a la capital, tenía ya que atender una población de cerca de 400.000 habitantes -sin contar la visitación diaria de personas que trabajan en el cantón, ingresan para la realización de diversas gestiones y van de tránsito hacia otras zonas del país-, y una producción de residuos sólidos de 1 kg/persona/día, para un total de 400 toneladas diarias producidas por los habitantes, lo cual requiere muy abundantes equipo y personal capacitado en el manejo de esos residuos.

Esta situación ha llevado a la Municipalidad a repensar el sistema de gestión de residuos que realiza no solo considerando los aspectos de sostenibilidad técnica o financiero-económica, como se hace tradicionalmente, sino también incluyendo los aspectos socioculturales, ambientales, institucionales y políticos que intervienen en la sostenibilidad de la gestión de residuos sólidos. Para desarrollar ese sistema la Municipalidad requiere realizar transformaciones en sus procesos de trabajo y promover un cambio de hábitos y costumbres de la población.

En esta búsqueda de soluciones a los problemas de la gestión de los residuos sólidos, la Municipalidad está basándose en un modelo de gestión integrada que comprende tres dimensiones: (1) La de los actores sociales involucrados en el tema, entre quienes se incluye a personas, organizaciones o instituciones tales como el gobierno local, instituciones estatales, organizaciones de la comunidad, organizaciones no gubernamentales y academia, entre otros. (2) La de los elementos operativos y técnicos del sistema de residuos. (3) La de los aspectos del sistema para garantizar la sostenibilidad, tales como ambientales, legales y de políticas, institucionales, socioculturales, económico-financieros y técnicos.

Como primeros pasos, en abril de 2008 la Municipi-

palidad de San José inició una primera fase del programa de recuperación de materiales reciclables en diversas comunidades, empresas e instituciones de la ciudad y cuenta con un centro de acopio de materiales reciclables en Barrio Cuba. En julio de 2008, la Municipalidad, junto con la Asociación Centroamericana para la Economía, la Salud y el Ambiente (Acepesa), iniciaron el proyecto Diseño e Implementación de un Sistema de Gestión Integrado y Sostenible de Residuos Sólidos en la Ciudad de San José, Costa Rica, y en Bután (país limítrofe con China e India). El financiamiento del proyecto -que concluye en julio de 2010- se obtuvo del Programa Sur/Sur de Fundecooperación.

El proyecto tiene como objetivo general diseñar e implementar un sistema de gestión integrado y sostenible de residuos sólidos en el distrito de Hatillo con la participación de actores vinculados al tema, y los objetivos específicos son (1) fortalecer la gestión administrativa y operativa de la Municipalidad para la gestión de residuos sólidos, (2) implementar sistemas alternativos para la separación, clasificación y reciclaje de los residuos aptos para ser reintegrados al sistema productivo, y (3) fortalecer competencias técnicas, conductuales y de liderazgo de las organizaciones de la comunidad y el sector privado e institucional para que promuevan el desarrollo de los elementos culturales y educativos que fomentan actitudes y hábitos de manejo ambiental de los residuos sólidos.

El proyecto apoya técnicamente el fortalecimiento de los procesos para la mejora en la prestación del servicio en la Municipalidad con la introducción de un sistema de recolección selectiva que implicará el desarrollo de habilidades y conocimientos de los actores sociales, hombres y mujeres de todas las edades, involucrados tanto dentro de la institución como en las comunidades. Este proceso se apoyará en el desarrollo de un programa de sensibilización y educación a la población que fomente el cambio de actitudes y hábitos en el consumo y en el manejo de sus residuos.

Para ejecutar el proyecto se conformó un comité coordinador integrado por representantes de Acepesa y de la Municipalidad: pertenecientes a la Dirección de Planificación de ésta y al Departamento de Gestión Ambiental, Servicios Ambientales, Participación Ciudadana y Mejoramiento de Barrios. Se crearon

La autora, economista agrícola, es responsable del Área de Gestión Integral de Residuos Sólidos de la Asociación Centroamericana para la Economía, la Salud y el Ambiente (Acepesa).

subcomisiones por temas para operativizar el trabajo, tales como: Educación, Normativa, Investigación, Construcción del Centro de Acopio de Materiales Reciclables.

En el distrito de Hatillo, seleccionado para el plan piloto, se registran 13.935 viviendas individuales y también existen edificaciones conocidas como “viviendas colectivas” (lugares en los que viven grupos de seis o más personas, con la particularidad de que no hay entre ellos vínculos sanguíneos y/o familiares). De las personas mayores de 10 años del distrito el 96,3% saben leer y escribir, mientras que el 3,7% de la población total son analfabetas (Herrera, José. 2008. *Diagnóstico del distrito de Hatillo*. Municipalidad de San José. Sin publicar).

Entre las principales actividades desarrolladas por el proyecto se puede mencionar:

- La elaboración de un diagnóstico para identificar fortalezas y obstáculos en la Municipalidad para la implementación de un sistema de gestión integral de residuos sólidos.

- La comisión sobre normativa ha trabajado en el análisis del anteproyecto de *Ley de Gestión Integral de Residuos*. Se elaboraron sugerencias de modificaciones considerando los intereses y las necesidades del sector municipal, las cuales fueron enviadas a la Asamblea Legislativa. Un avance también ha sido la incorporación de otros departamentos de la institución en este análisis, como el Departamento Legal y el de Finanzas, lo que viene a fortalecer al labor de la comisión y del comité coordinador en general. La comisión cuenta con una propuesta de reglamento de gestión integral de residuos sólidos para el cantón que será enviada al Concejo Municipal para su aprobación.

- Respecto a la recolección de residuos no tradicionales se han realizado ocho campañas en Hatillo, recolectándose 241 toneladas en 2009.

- La comisión de investigación ha estado trabajando en la recopilación de información para dar respuesta a la necesidad de la Municipalidad de encontrar soluciones de manejo para otro tipo de residuos, específicamente los especiales (de construcción, equipos electrónicos domésticos y pilas).

- Promoción de actividades de separación en la fuente en Hatillo, con el apoyo inicial de estudiantes de psicología de la Universidad de Costa Rica, que estudiaron los hábitos y costumbres de la población respecto del manejo de residuos. Los resultados sirven de insumo para el trabajo de educación con la población.

- Construcción de un centro de acopio de materiales reciclables, iniciado en septiembre de 2009, que comprende un área de planta de 500 m²; con zona de parqueo de carga y descarga para vehículos pesados de 1.500 m². Además cuenta con servicios sanitarios (incluyendo un sanitario de bajo caudal y un tanque compostero para el tratamiento de las excretas huma-

nas), un medidor de contaminación del aire, una biojardinería para el tratamiento de las aguas grises, comedor, armarios para los trabajadores, una oficina y una sala de capacitación.

- Para la construcción de este centro de acopio, la Asociación de Desarrollo Integral de Hatillo aporta el terreno y se cuenta además con un aporte de la Cooperación Japonesa. La inauguración será en junio de 2010.

- A abril del presente año se han realizado 22 talleres con la población de Hatillo, especialmente dirigidos a la dirigencia comunal, sensibilizando a 373 personas (286 mujeres y 87 hombres). Esta actividad continuará en los próximos meses.

- Se capacitó a un grupo de 28 maestras del circuito seis del Ministerio de Educación en el tema de residuos sólidos.

- Se está trabajando en un plan de capacitación para el personal que laborará en el centro de acopio de materiales reciclables.

- Otras actividades relacionadas con la promoción del proyecto han sido la elaboración de materiales educativos como un afiche, personajes, calcomanía, logo, lema, libro de colorear para niños y niñas. También se hará uso de los moopys a partir de agosto del presente año.

- Se aportó en la revisión y diagramación de un módulo de capacitación para docentes, elaborado por el Ministerio de Educación Pública.

- Se contrató una consultoría para la asesoría legal que sustente la propuesta para la creación de una empresa mixta para el manejo de los residuos sólidos del cantón.

- Con respecto a los mecanismos de coordinación entre los diversos actores, se elaboró una propuesta de mapeo de los actores sociales, con el fin de integrar a las personas u organizaciones más influyentes del distrito en el trabajo de educación y divulgación de las acciones de separación en la fuente, que serán complementarias a la construcción del centro de acopio. Se continúa el trabajo con la Asociación Integral de Desarrollo de Hatillo y con el circuito 6 del Ministerio de Educación Pública.

- En marzo de 2010 una delegación de Bután visitó el país para conocer los avances del proyecto e intercambiar experiencias con el comité coordinador y con otros actores del proyecto.

Se espera que esta iniciativa sea replicada en otros distritos del cantón para que San José cuente con un sistema integral de manejo de residuos sólidos y sea un ejemplo para otros cantones del país.

La'venida es San José

MANUEL ARGÜELLO

Al llegar al Paseo Colón o al inicio de la Avenida 10 se siente la ciudad. Igual pasa cuando se baja por Cuesta de Moras o desde la Estación al Atlántico, o cuando, desde el sur, uno se dirige a la Estación al Pacífico y lo mismo al llegar a La República, por el norte; lo que está ahí contenido es en esencia el espacio de *la ciudad*, aun cuando los límites de lo habitado y construido se extienden mucho más allá, sobrepasando la circunvalación y desde el límite que en Pavas o la Uruca marca el río Virilla, hasta La Galera al extremo este, incluyendo claro está todos los barrios del sur y lo que 50 años atrás se pensó como la “ciudad satélite” de Hatillo, pero sin prever la configuración de un espacio verde que la separase del viejo centro y que terminó limitada por ríos putrefactos.

La ciudad de inicios del siglo XXI se extiende mucho más allá, en los terrenos sobre los que en los últimos 20 años crecieron las urbanizaciones y residenciales de sectores de ingreso medio. Un territorio abigarradamente entrelazado y que trae cientos de miles de personas diariamente hasta el centro. Es un área que va hasta las barriadas que suben las faldas de los cerros de Escazú o Aserri y las de la cordillera Volcánica Central, un espacio que llega ahora hasta el Alto de La Palma y, literalmente, Las Nubes, por el noreste y hasta Tarbaca por el sur.

La'venida, 40 años atrás, localizaba elementos esenciales del país, desde lo más cotidiano, el comercio, pues era algo así como una *multiplaza* sin techo, con las librerías, bancos, hoteles y tiendas para sectores de mediano y alto ingreso (el Palacio de Modas, La Dama y El Caballero Elegante, Simón, La Gloria, El Globo...), hasta las expresiones políticas y populares en la esquina “de los grandes acontecimientos”: donde la pizarra de Monumental informó de todo lo importante por décadas; donde Vladimir dijo su discurso en la “marcha del 6%” en el año 71; por donde G. W. cabalgó con su yegua gitana, luego de recorrer La'venida con una turba de chancletudos gritando “Ge Dobleú te apoya la U”; donde, a los pocos meses, Carazo se dio su baño de masas triunfante una mañana de febrero del 78 (ahí en la esquina donde mucho antes se abría la Plaza de la Artillería, sitio

también emblemático de la vida nacional, política y militar, un siglo atrás); donde se celebraron con múltiples abrazos entre desconocidos los goles de Italia 90.

La'venida entera es ahora el mercado central de esa ciudad extendida, ahí se concentran las dinámicas sociales que expresan lo que sucede en el resto de su territorio. Extracta la esencia de esa ciudad real que crece día a día, paralizándose en las horas pico, esa ciudad que desgasta la paciencia de los conductores diariamente, para la que los límites municipales no tienen sentido alguno. Las condiciones generales de la ciudad, que cubre la zona denominada Área Metropolitana de San José, se sintetizan en la vida cotidiana del centro mismo, en La'venida de hoy. Lo que se ve en las peatonales que ahora extienden lo que antes solo sucedía en la Avenida Central y constituyen un gran mercado central, expresa el carácter social de la ciudad entera; como sucede también en otras ciudades capitales del mundo. En esa pequeña área, tan particular, radica también la esencia general de esta ciudad.

La mancha urbana que ocupa la cuenca alta del Tárcoles, obviamente no es homogénea: en primer término, a escala regional, está claramente delimitada una franja verde que la bordea, un área de amortiguamiento del impacto sobre las cumbres volcánicas – al norte- o los cerros –al sur-, que se preserva desde inicios de los ochenta, solo rota transversalmente por la ocupación a lo largo de las calles públicas. Pero, además, al observar a menor escala, se muestra la diversidad social en la zona definida como de uso urbano: hay isletas de extrema pobreza a lo largo de ríos que cruzan de este a oeste y guetos de pobres compuestos por precarios convertidos en “proyectos” y creados por la política habitacional de los años ochenta y la irresponsable intervención politiquera y clientelista de los candidatos de esa década.

En ese amplio territorio los procesos de segregación –espacial y social- aíslan al segmento poblacional de alto ingreso al sur-oeste, en Escazú y Santa Ana, y otros pequeños grupos similares al este de La Galera –en Curridabat y La Unión-. Estas barriadas cercadas y resguardadas, no solo se caracterizan por su alto nivel de ingreso, sino también por su pensamiento, auto-percepción y forma de vida; y especialmente por la forma despectiva en que describen la

El autor, sociólogo especialista en planificación regional y urbana, es profesor jubilado de la Universidad Nacional.

parte de la ciudad que se condensa en La'venida y su efervescente vida cotidiana. Son aquellos que piensan que si caminan tres metros por La'venida serán irremediablemente asaltados y preferirían trasladar el Teatro Nacional a Escazú.

San José muestra su esencia en las peatonales. Ahí estará el comercio informal bullicioso y multitudinario siempre que las tasas de desempleo urbano y joven sean altas y no se impulse la integración de los migrantes al empleo formal, mientras se recurra a salidas puntuales sin ver el conjunto, mientras se intente, simplemente, convertir un viejo edificio en "mercadito" y meter ahí a cientos de ciudadanos que requieren de las calles para mercar. Esa perspectiva de corto alcance hace caso omiso de un hecho real y rutinario: que de los guetos de pobreza creados en los ochenta y noventa (como Los Cuadros, Guararí, Los Guido, San Pedro y San Juan de Pavas, La Carpio, Triángulo, etc.) seguirán saliendo adolescentes y jóvenes; y que hasta esos barrios irán los mayoristas importadores de chucherías a reclutar vendedores y lo harán también los productores de piratería o chatarra informática de consumo rápido, literalmente.

Todos los segmentos sociales están en La'venida, los que no caminan por ahí están presentes en las políticas segregacionistas, decorativas, de lustre o de maquillaje, esas que se implantan con el garrote que la Alcaldía aplica hacia quienes no quiere ahí, como queriendo poner una tapia con alambre de púas alrededor de las peatonales y resguardarlas con guachimanes privados; utilizando la fuerza y el mobiliario urbano para disimular la ausencia de ideas, de planes, de política.

Lo que se ha visto en las últimas dos décadas se da como sucedáneo de una ausente política integral que articule, al menos, una docena de municipios y al Poder Ejecutivo, a la empresa comercial, la banca y las instituciones para crear en los barrios las condiciones que permitan equilibrar la balanza y, en vez de aislar y segregar, logre la convivencia armoniosa y regulada de los diversos sectores y acepte de una vez, como un hecho irreversible, la diversidad; no solo la económica o cultural, sino también la étnica y nacional.

Ése es el territorio necesario y que habrá que construir, donde no se trate nada más de la coexistencia de los connacionales, o los legales, o los que tienen cédula de identidad, sino más bien la convivencia de los ciudadanos: los habitantes de la ciudad. Ésos que juntos, mezclados e interrelacionados expresan en un pequeño espacio el conjunto de las relaciones, armoniosas o conflictivas, productivas o depredadoras, que se dan en el territorio entre los variados y múltiples grupos, intereses y perspectivas.

Pero no siempre se careció de política o de un intento planificador e integrador, todo lo contrario;

décadas atrás, en su tiempo y su forma, se planteó una trayectoria en busca de armonía desde una perspectiva teórica y política basada en la zonificación y el ordenamiento funcional, incluyendo la búsqueda de integrar también los sectores de más bajo nivel de ingreso.

De hecho, el artículo 63 de la ley 4240 –de 1968¹–, creó la Oficina de Planeamiento del Área Metropolitana de San José (Opam), le asignó una Comisión Consultiva y Coordinadora y la responsabilidad de preparar el Plan Regulador Metropolitano (PRM), que adquiriría fuerza de ley para las municipalidades que acordaran su adopción (artículo 64). Esta Oficina de Planeamiento se creó como anexa a la Dirección de Urbanismo (que a su vez estaba adscrita al Departamento de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo [Invu], creado desde 1954) y se le asignó un aporte económico de varias municipalidades y un tanto igual por parte del Invu. Pero tiempo después los aires cambiaron, al Invu se le relegó al último sitio posible, se redujo la Dirección de Urbanismo a un ente tramitador sin consecuencias y, mientras lo financiero de la vivienda de interés social se privatizó con las mutuales, se cerró la Opam, por completo y por orden de la administración 86-90, a tan solo unos pocos años de creada.

Luego de 40 años de la ley 4240 y de más de 20 años del cierre de la Opam, el Plan Gam del 82 es obviamente obsoleto puesto que su enfoque teórico-metodológico se basa en la vanguardia de los años treinta y no incluye ni siquiera nada del enfoque de la *planificación regional* de los años setenta (que se sintetizan abigarradamente en textos como la *Carta de Machu Pichu*). Pero tampoco ese plan de inicios de los ochenta podría articular una perspectiva integradora y dinámica, como la que surge y se consolida en los planteamientos sobre *planificación urbana regional y ambiental*, ya en los años noventa, aquel que orienta el quehacer profesional de las disciplinas afines en el siglo XXI.

Con todas esas carencias, sin embargo, el Plan Gam tenía un carácter preventivo y cubría un amplio territorio en el que la gran mayoría de los municipios no tenían instrumentos de regulación. Pretendía establecer un claro límite alrededor del área urbanizable donde se concentraban las principales cuatro ciudades del país y la mitad de la población nacional. Buscaba resguardar una superficie considerada esencial para el desarrollo apropiado de esa área urbanizable; territorio en donde se localizan los mantos acuíferos y las zonas de recolección y acumulación de las fuentes que alimentan las aguas subterráneas de que se abas-

¹ Ley N° 4240 de 15 de noviembre de 1968, reformada por la ley N° 4574 del 4 de mayo de 1970, la 4971 del 29 de abril de 1972, la 6575 del 27 de abril de 1981, la 6595 del 6 de agosto de 1981, la 7015 del 22 de julio de 1985 y la 7495 del 3 mayo de 1995.

tecería, en el futuro, el área urbanizable de la Gran Área Metropolitana. No obstante, respetando un principio de la planificación y además constitucional en Costa Rica, se proponía también estimular a los gobiernos locales para desarrollar sus propios planes reguladores que substituirían al plan regional al publicarse formalmente, pero guiados por los lineamientos de gran escala que daría el PRM.

Hoy, se requiere, por supuesto, de un Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNUD), pero elaborado acorde con los avances teóricos, metodológicos y técnicos del medio siglo que pasó; y también de un PRM, pero que sea a la vez un plan estratégico de ordenamiento territorial, uno prospectivo que llegue hasta niveles que induzcan la pre-inversión, uno que integre zonificaciones, no que divida o no solo restrinja.

El denominado *Prugam* no es ni de lejos ese plan regional, o subregional; no es más que un “arreguntado” -como en las mejengas de barrio- de diversidad de consultorías, propuestas, proyectos y ocurrencias, sin una teoría o metodología orientadora, que se realizaron en forma salteada durante la década que se perdió junto a la donación europea. Es un remedo de plan que acabó juntando algunos de esos documentos, dejando sin utilización otros (quizás los mejores) y que concluyó con la asignación de un pseudo reglamento restrictivo a una zonificación que sigue criterios técnicos obsoletos, previos a los del Plan Gam (la zonificación aislacionista, que separa, divide y es estática), sobre la base supuestamente innovadora de unos índices de fragilidad (expresados en mapas elaborados con *sig*, la única innovación técnica); índices que en sí mismos no resisten un serio análisis científico como es fácil mostrar con solo leer en detalle su decreto creador.

Al 2010, se sigue sin cumplir el requerimiento de la ley 4240 que en su capítulo segundo crea la Dirección de Urbanismo del Invu y le asigna como tarea elaborar el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, organizar para ello un Centro de Información y elaborar un mapa oficial, pero paralelamente se fue perdiendo la responsabilidad de “ejercer vigilancia y autoridad” que le dicta la misma legislación visionaria de mediados del siglo XX.

Una retícula de circulación prácticamente colapsada en el Área Metropolitana de San José que ahoga La'venida y la hará colapsar en breve, solo se resuelve previa resolución de los grandes ejes interoceánico y mesoamericano. Si, por ejemplo, se ordena el cierre del ferrocarril (como a inicios de los noventa), o se decide mantenerlo pero casi al borde de la inanición (como a mediados de la primera década del presente siglo), se estará cambiando radicalmente la organización estructural de todo el Gam. Lo mismo sucedería si se decide o no abrir una nueva carretera al Caribe siguiendo aproximadamente la antigua ruta del ferrocarril, rescatando a Turrialba. Y todo eso se expresará en el propio centro de San José de múltiples formas, no solo en lo vial, sino también en lo social y lo económico: cambiar Guanacaste o Puntarenas, Limón o la Región Brunca, implicará impactos esenciales en La'venida.

Por eso para proyectar el desarrollo armonioso y comprehensivo del centro capitalino hay necesariamente que pensarlo como elemento articulador y no como una simple calle comercial invadida de ambulantes. Hay que pensarla como un eje sustantivo de ese plan regional que corresponda con el plan nacional de ordenamiento territorial que sigue pendiente y es necesario junto a la reestructuración radical de la institucionalidad del sector. Para lograr cambios en La'venida, o sea en la zona de las peatonales, el centro de la capital, se requiere de la elaboración y puesta en marcha de ese Plan Nacional de Desarrollo Urbano, que ahora debería ser un plan ambiental, regional y urbano, acorde con los criterios técnico-científicos vigentes. Pero particularmente, y en serio, a largo plazo se requiere pensar la ciudad como un elemento esencial de la historia, de la vida cotidiana del país y de la región que ocupa el valle Central, no solo del cantón Central por más grande que parezca por su alto presupuesto.

La'venida es San José porque lo que se observe en esas peatonales es lo que realmente existe en toda el Área Metropolitana y mucho más allá, porque ésta también es síntesis del valle Central y de mucho más allá, de las condiciones de existencia concretas en momentos específicos de la historia del país y de la región centroamericana.

www.galeriaambientalista.una.ac.cr

**MILES DE FOTOS
DEL AMBIENTE TICO
Y MESOAMERICANO**

Pensamiento ambiental y biociudad

FELIPE ÁNGEL

Al igual que los animales, el humano flota alrededor de un eje geográfico para satisfacer sus necesidades. Los animales lo hacen determinados por las cadenas tróficas y las fuentes de agua. Aunque el ser humano ya no pertenece a las cadenas tróficas, no deja por ello de sentir la misma necesidad de alimento y de agua que los animales. Es la ciudad la que le garantiza la satisfacción del alimento y del agua y de sus necesidades básicas en general.

El cuadro general de lo que es una ciudad puede pensarse como un atraso en el mundo simbólico con respecto a los instrumentos físicos y la organización social. En efecto, estos últimos permiten la existencia de ciudades. Los alimentos llegan hasta la mesa urbana. El agua no falta en su baño, en su cocina o para lavar su ropa o su carro. Cada ciudad tiene su propia administración, su aparato estatal, su sistema de aprovisionamiento energético, su sistema educativo, su sistema de transporte o de salud, etc. No pasa igual con el mundo simbólico, aislado en un platonismo urbano donde no hay ejes referenciales para relacionarse con las plantas, la fauna, el agua y, en general, con los elementos del ecosistema. Vivir en la ciudad conlleva un ritmo determinado por estas características: ignorancia e indiferencia sobre cómo se resuelven las necesidades individuales.

El pensamiento ambiental es una fecunda manera de amar los ritmos. Saber último de cualquier saber, amar los ritmos fertiliza los caminos, tanto individuales como colectivos. Entonces, a través del pensamiento ambiental nos acercamos a lo cotidiano porque permite descifrar aquello en torno a lo cual se reúne la amplitud de los lapsos. Dentro de ese ir hacia y hasta el ritmo del día, dentro de ese sentirse y estar plenamente impregnados de esta época que llamarán nuestros días, el pensamiento ambiental nos abrió los párpados, nos sacudió los ojos y dirigió los vericuetos además de los paisajes anímicos de nuestras vidas. ¿Por qué? Porque nos obligó a pensar de nuevo las cuitas de este duro, contradictorio, único y esplendoroso mundo. La piel trajo la intuición y la intuición las preguntas. Las respuestas son el camino navegable a nuestra íntima Ítaca personal. Navegamos como Odiseo. Es decir, sobre el oleaje de la piel individual

de cada uno de nosotros como aquella o aquel que se construye barco impulsado por vientos colectivos. Nos urge vivir a plenitud. De ahí el carácter irredimible de la vocación de los ambientalistas.

No debemos rechazar la pregunta general que allí reside: ¿Por qué no coincide nuestra vivencia personal con las respuestas que recibimos de nuestra época? Respuestas en los diversos ámbitos de la vida y, por ende, en los diferentes saberes que los humanos hemos construido para decidir qué hacer ante el viento, ante el frío, ante las ganas de comer o de abrigarse, ante la sexualidad, ante la sensación de que nadie ha visto nuestros pensamientos del modo en que se deben ver, ante los árboles, ante la amistad o su contrario, ante la compasión, ante la pasión o ante la implacable neutralidad del sabor del agua; es decir, ante el pleno, específico y personal hecho vivencial. Así, desde la vida cotidiana, desde la vivencia compleja que es responder a los íntimos cuestionamientos o afirmaciones, el pensamiento ambiental nos ha llevado de paseo por la historia, por la ética, por la filosofía, por la medicina, por la literatura, por la antropología, por la química, por el mito, por la física, por la ecología *et similia*. Conviene un alejamiento tanto de la genérica postura de la Modernidad como del pensamiento postmoderno.

Desde allí nos apropiamos de otra pregunta básica. Pregunta que, quizá, resume las preguntas que hasta ahora nos ha dado por responder. Ésta es esa pregunta básica: ¿Ciudad? ¿Qué es eso? Quizá sea conveniente buscar el fondo del asunto. ¿Cuál es el fondo de un asunto, de cualquier asunto? ¿Cómo se determina? ¿Es ello posible? Gran parte del juego epistemológico actual cabe en esas tres preguntas. Para las corrientes radicales del pensamiento postmoderno es imposible determinar el fondo de un asunto. Equivaldría a construir un metarrelato, supondría aceptar que hay algo más importante que lo demás, implicaría abandonar la perspectiva individual de entender el mundo, conllevaría aceptar que no todo es incertidumbre, habría que convenir que el mundo se puede conocer y que alguna certeza cabe en ello. No están dispuestos a ello, a fuer de convertirse en una vanguardia más de la Modernidad. Esas son las respuestas que otorga lo exhausto de la época. Las mismas que dejan nuestros sentimientos mudos. Por ello el

El autor, filósofo, es profesor en la Universidad Santiago de Cali y en la Universidad Autónoma de Occidente de Cali, Colombia.

pensamiento ambiental es una búsqueda de nuestra propia vivencia y una respuesta compuesta por adquirir un ritmo de vida y en la vida. Ritmo específico. Ritmo que recibimos de nuestro proceso personal. Todo ambientalista, para serlo, se ha enfrentado, en primer lugar, a sí mismo. El ambientalismo es un proceso de transformación de personas concretas, es decir una vivencia educacional o, por el contrario, deviene simple moda. Pensar la ciudad es pensarnos a nosotros mismos.

El fondo del asunto que nos convoca puede plantearse así: ¿Es la ciudad parte de la naturaleza? Si la ciudad no es parte de la naturaleza, entonces la manera en la cual ha de afrontarse la conquista de la identidad urbana resulta muy distinta de aquella otra basada en la hipótesis contraria, o sea que la ciudad es parte integral de la naturaleza. Ahora bien, salta a la vista un inconveniente con la perspectiva que niega que la ciudad sea una parte de la naturaleza. Cuando se acepta que la ciudad no es parte de la naturaleza, no queda más que declarar su carácter sobrenatural. Si no es natural, ha de ser sobrenatural. No tomaremos el sendero sobrenatural para comenzar el análisis respecto a la ciudad. Por lo tanto, al comienzo nos encontraremos como quien va en contravía en una autopista. Percibiremos que las señales de la época indican que la naturaleza se reduce a las mandarinas y a los tomates, a los pastos y a las aguas, a los leones y a los tsunamis, pero no a lo humano ni a lo construido por lo humano. En esa concepción de ciudad radica la poco encomiable joya de la corona que separa lo humano del reino de la naturaleza.

Hemos comprendido las raíces profundas y los frutos agrios de considerar lo humano por fuera de la naturaleza. Desde Kant la Modernidad tajó el proceso evolutivo en sustancias mutuamente aisladas, dejando a un lado el ecosistema y al otro lo humano. Naturaleza pasó a ser exclusivamente lo ecosistémico. Lo humano dejó de ser parte de la naturaleza. Esto, sin embargo, maneja matices. El organismo individual humano, el cuerpo, se acepta más fácilmente como una parte de la naturaleza, tanto por quienes confiamos en los resultados de la ciencia, en este caso el develamiento del genoma humano, como por aquellos que, con tácita aprobación, toman un remedio desarrollado mediante un experimento con otros mamíferos, conejos, chimpancés, ratones, etc. Confían en que su cuerpo reacciona igual al de los otros mamíferos. Hasta ese punto hemos avanzado. Las otras partes de lo humano el Pathos de nuestra época las expulsó de la naturaleza. Lo construido físicamente por los humanos, lapiceros, ventiladores, estufas, acueductos, pirámides o barcos, ni siquiera se nos ocurre preguntar si son parte de la naturaleza. Peor aun con la ciudad, puesto que es el máximo logro de la plataforma tecnológica de los últimos 7.000 años.

La cosa es más drástica: quizá la aventura humana tiene como camino irredimible el de la ciudad. La libertad ¿es parte de la naturaleza? El pensamiento ¿es parte de la naturaleza? Enseñémonos a nosotros mismos estas preguntas. Tal vez sea la manera de encontrar la respuesta en la cara de nuestros propios acontecimientos y en el de nuestros conciudadanos.

Hemos tratado de dotar de un horizonte a la pregunta básica: ¿Ciudad? ¿Qué es eso? Un pequeño horizonte, al menos un trazo de él, que permite intuir la lejanía que los siglos han impuesto entre la noción de naturaleza y la de ciudad. Quizá hoy en día no exista algo que se considere más alejado de la naturaleza que la ciudad. Es más. Se toman como antagónicas. Debemos realizar el pensamiento ambiental urbano en condiciones en las cuales, incluso, decimos coloquialmente que, cuando salimos de la ciudad, entramos en contacto con la naturaleza. Para nuestra época, salir de la ciudad supone entrar en la naturaleza y entrar en la ciudad implica salir de la naturaleza. Cambiar esa manera de estar en el mundo es el reto. Sin este paso la completa y real, vivencialmente íntima, pertenencia de lo humano a la naturaleza será nuestra utopía pero no nuestro lugar, nuestra esperanza pero no nuestro día.

La ciudad, vivir en ella, ser ciudadano, es la causa, no la consecuencia de este desvarío. ¿Cuál desvarío? El desvarío de pretender expulsar lo humano de los predios de la naturaleza. Es decir, de considerar que naturaleza es todo aquello que no es ciudad. La filosofía, el arte, el mito, la ciencia, los imaginarios colectivos, las actitudes no por compartidas menos individuales se moldean a partir de la experiencia urbana, no al revés. Igual la plataforma tecnológica y lo mismo la organización social. El saber ambiental, todo él; la actitud ambiental, toda ella; se enfrentan a su más potente, oculto y ceremonioso contrapeso cuando posan en la ciudad lo renovador que habita en sus ojos y que destila en su actuar.

Ser ciudadano conlleva ritmos alejados de los ritmos del ecosistema. Ambos ritmos son parte de la naturaleza. También los ciclos biogeoquímicos se rigen por un ritmo distinto del de las mariposas. La flora posee un ritmo diferente del de la fauna. Entonces, ¿por qué nos sorprendemos de que los ciudadanos vivamos a un ritmo distinto del de las otras partes de la naturaleza? En la naturaleza cohabitan manadas de multiplicidades, cada una de las cuales camina a su paso. Desde las ardillas hasta las arañas; desde los samanes de cientos de años hasta la flor más pequeña del valle del Cauca; desde la placidez de las ballenas que visitan nuestros mares hasta la prisa de un conductor de bus urbano. Pero los ritmos de las ardillas o arañas, de los samanes o de la flor del valle del Cauca, de las ballenas o del conductor de bus urbano, no están dados por ellos mismos. En la naturaleza nada va por su lado, nada está aislado. Sin embargo, hemos mencio-

nado la pertinencia de dos ritmos fundacionales, el ritmo ecosistémico y el ritmo humano. Esto se debe a que durante millones de años el ecosistema funcionó solo puesto que los humanos todavía no estábamos presentes. Funcionaba como un sistema. Ese sistema, ese ritmo, lo interrumpió la presencia humana en la Madre Tierra. Lo llamamos problemas ambientales. Se trata, pues, de dos sistemas de ritmar el funcionamiento de las cosas de este mundo. El uno, el ecosistema. El otro, lo humano.

Ahora bien, ¿en qué son distintos estos dos ritmos? El ciudadano sacia su sed sin buscar el agua, su ánimo sin amarla y su ética sin respetarla. El agua, digo, pero vale para la flora y la fauna, el cobre y el petróleo, los ladrillos y las escaleras. Están domesticados, casi todos ellos. Comencemos por aceptar ese hecho. Hoy en día, en su gran mayoría ni el agua ni la flora ni la fauna ritman sus acciones bajo su propia ley. Sus ritmos son los que la domesticación humana genera. El agua, la flora y la fauna, la arcilla de los ladrillos, la madera de la escalera vienen hacia el ciudadano cuando él lo desea. Le llegan transformados por la cultura. Lo denominamos domesticación. Sin esta noción de domesticación difícilmente podremos hacer pensamiento ambiental urbano. Es decir, llegar a la noción de biocidad. El agua en electricidad, la flora en azúcar o café, la fauna en un sabroso trozo de punta de anca, la arcilla en ladrillo y los árboles en escalera o escritorio. Al ciudadano le son presencias ajenas, salvo transformadas, salvo domesticadas. Presencias que en su estado ecosistémico no necesita conocer, no procura intuir, ni siquiera se le ocurre sentir cariño por ellas. El agua, la flora, la fauna, la madera, los metales, es decir, el ecosistema en su funcionamiento no intervenido por lo humano, hace miles de años es un exiliado de la ciudad.

Es grande la emoción que se pierde. El agua es el útero de lo diverso, tanto de la biodiversidad como de las otredades culturales. Es precario concebirla solo como la electricidad con la cual usamos el televisor o el computador. Sandías, frijoles y zanahorias reposan en la plaza de mercado con el rostro trivial de lo exento de la causalidad, como un conejo recién sacado del sombrero por el mago. Las aves que ingerimos no conocen más luz que la eléctrica ni más comida que la fabricada por mano humana. Conducido por el poderoso imperio de la costumbre, el ciudadano compra las mismas cinco o seis variedades, tanto de flora como de fauna, que aprendió a saborear en su infancia o en su adultez gastronómica. No disfrutamos de la biodiversidad o de las otredades culturales ni siquiera en la gastronomía.

Cuando la humanidad abandonó el nomadismo y adoptó el sedentarismo, es decir cuando construimos ciudades, no solo cambió el recorrido cotidiano con el cual llenamos las horas sino que, debido a ello, igualmente cambió la plataforma tecnológica, la ma-

nera de organizarnos socialmente y la forma de concebir el mundo. Los dioses urbanos, Marduk por ejemplo, asesinaron a los dioses de la selva, a Tiamat por ejemplo. Nacieron las camas, los armarios y las mesitas de noche. Acudieron a su cita con la fiesta de las presencias tanto los martillos como los ladrillos, la rueda como los acueductos. Se cobraron impuestos por primera vez pues por vez primera el Estado apareció como organización social.

Estas enormes transformaciones, aquí apenas unas pocas mencionadas, se realizaron sobre la pauta de negar la validez de la vida nómada. Los nómadas aprendían sobre las especies venenosas de la diversa flora, sobre las costumbres de los diferentes animales, los ritmos del agua y su ubicación, las vetas del buen sílex, el pentagrama pluvial de las nubes. Las flechas, las hachas, los ritos, los mitos, la educación, el lugar y función social de cada cual, todo ello en el nomadismo estaba imbricado con los ritmos del ecosistema. Era indispensable ir por ellos. La ciudad rechazó esa manera de vivir. La nueva estrategia adaptativa, la sedentaria, ridiculizó la anterior, la nómada. El ejercicio consistió en simplificar. La diversidad de las especies de flora quedó reducida a unas pocas. Lo llamamos agricultura. La diversidad de la flora comenzó a denominarse “maleza”, puesto que en el sembradío de lentejas o de caña de azúcar o de soja sobra el tomate. El principio de Gauss señala cómo cada especie de flora tiene un único comensal entre la multitud de especies de fauna. Por ende, una única especie de flora genera una única especie de fauna. Le dicen “plaga”. En el ecosistema jamás ha habido una “plaga”, precisamente porque hay “maleza”. La amplia fauna, tras la aparición de la agricultura, también se redujo a cinco o seis especies domesticadas y a las “plagas”. Los ríos empezaron a cambiar la transparencia del agua a medida que los humanos fuimos modificando su cauce para llevarlos a las ciudades y a los campos curtidos o agotados por una sola especie de flora.

El lobo, como buen carnívoro, respetuoso de su lugar en la cadena trófica, fue tenido por “lobito malo”, puesto que amenaza los herbívoros domesticados, las ovejas, las vacas o las gallinas. ¿Qué querían que hiciera un carnívoro? Como educadores y educadoras ambientales flaco favor hacemos a nuestro empeño cuando ignoramos que no solo ya buena parte de la filosofía, de la historia o de la ética sino que, incluso, los cuentos infantiles urbanos están contruidos contra el funcionamiento del ecosistema. Son gnoseologías sustentadoras de la domesticación. Hansel y Gretel se pierden en la selva. ¿Por qué se pierden? El pensamiento ambiental urbano no puede eludir esa respuesta. Ya sabemos muy bien, y a qué costo, que solamente las respuestas son ineludibles. Al pensamiento ambiental las preguntas le parecen esquemas direccionales. O sea, indicaciones hacia

donde dirigir el hilo educacional. Por el contrario, las respuestas son la tienda del día, el sentido de la plenitud en aquella repetible tarde, en aquel beso por sutil profundo, en aquella fruición vivificante que nos llevó a saber lo que es ser ciudadano. Hansel y Gretel se pierden en la selva porque es aquella parte de la Madre Tierra que no solamente dejaron de enseñarles sino a la cual los indujeron a tenerle miedo. Desde la infancia, el ecosistema no intervenido se nos presenta como algo extraño. Por ende, cuando así educados, nos sentimos unos seres extraños en aquella parte de la Madre Tierra que no es la ciudad.

En América Latina el período de la Colonia fue nefasto en este sentido: los centros urbanos eran dominados por los españoles y el resto del territorio por nuestros pueblos originarios. Por ende, desde la más tierna edad el infante urbano latinoamericano aprendió a aborrecer el ecosistema no intervenido y a amar la ciudad. No olvidemos que los infantes de los pueblos originarios aprendían lo contrario.

Desandar ese camino dentro del que el sedentarismo se conminó a pensarse, a sentirse, a celebrarse y a confinarse en el casco urbano, nos llevará a retornar a la Madre Tierra de la mano del pensamiento ambiental urbano. No se trata de renegar de la ciudad sino de habitarla. Habitar significa aprender a notar la emoción contenida al caminar por la misma vieja calle, entender la urbe como una parte más de la naturaleza pero no del ecosistema, racionalizar la dura dosis de domesticación, apropiarse del día, dejar de ser un turista dentro de las vivencias concretas de uno mismo en esta Madre Tierra; sí, claro. Pero, ante todo, habitar la ciudad significa situarse dentro del mundo. ¿Por qué estoy aquí, viviendo esto, caminando por la misma calle hacia mi casa? ¿Me alienta el apetito, la noble almohada y la profunda cobija o el esquivar la lluvia? ¿Me alienta llegar donde mis seres más cercanos? ¿Me alienta el gesto del espejo de mi habitación, ya cansado de reflejar mi figura? ¿Qué es habitar la ciudad si no significa darme la licencia de ser yo mismo? ¿Es mi mundo interior un extraño en esta Tierra? Sabemos que no es así pero es difícil dejar de sentirse así. Sin habitar la ciudad será poco probable que, quienes en ella transcurrimos los minutos que somos, podamos realmente residir en nuestro propio y personal mundo interior. La eficacia en las nes a las problemáticas urbanas pasa por una genuina, es decir emocionada y razonada, reconciliación con lo que es, con lo que implica y con lo que significa la ciudad. Su validez de naturaleza. No somos unos extraños en esta esfera azul, aunque con tan ardiente seso y pasión durante tantos siglos nos hayamos empeñado en serlo. La ciudad es construcción humana y, por ende, también parte integral de la naturaleza. Esta integralidad no la quita el hecho de que esté, hoy en día, construida de espaldas al ritmo del resto de la

naturaleza. Una biocidad consiste en construir puentes entre los dos ritmos básicos de la naturaleza, el del ecosistema y el de lo humano.

La ciudad es blanco de vilipendios tanto por parte del sobre-naturalismo de las ciencias sociales, incluidos mito y filosofía, como, igualmente, por parte del reduccionismo de las ciencias naturales. Para este último la ciudad es una infección que supura en el cuerpo de la biosfera. El ecologismo conservacionista alza su nimio dedo para falsamente acusar al ciudadano de “depredador”. El pensamiento ambiental basado exclusivamente en las ciencias naturales no pasa de ser una propuesta estúpida para el nomadismo pero hueca para el sedentarismo. Para aquel otro análisis, el sobre-naturalismo, el ser humano resulta un artificio por fuera de la naturaleza. Sin la ciudad no habrían podido enhebrar su telaraña argumental en una vivencia específica. En el nomadismo es imposible acuñar el platonismo sobre-naturalista, así como tampoco cabe la infatuación antropocéntrica. Tanto la noción de que el ser humano no pertenece a la naturaleza como la de que está por encima de las otras presencias de este mundo son productos urbanos.

Quizá el ambientalismo no deba dejar de lado la posibilidad de que la ciudad constituye parte integral de la naturaleza porque lo humano, por derecho propio, pertenece a la evolución al igual que las piedras, las montañas, las mariposas, las aves, los reptiles, las ballenas, los grandes simios o los huracanes. Establecido este punto, se presenta ante nuestros ojos un horizonte de perspectivas dentro del cual el peso voraz de la necesidad abre su aurora para determinar una tarea. ¿Cuál? La de enfrentar la construcción de biocidades. Como quien confía que hoy estamos aquí, sepamos bien que reconciliarnos con la ciudad, que hacerla parte de lo que es, parte de la naturaleza, no constituye anteojera ideológica ninguna que nos impida ver las procaces problemáticas urbanas. Por el contrario, este paso es aquel que cruza la frontera entre que la fortuna de nuestra labor resulte inane o sea eficaz. Mientras sigamos considerando la ciudad como algo extraño dentro de la naturaleza, como algo por fuera de la evolución, la vivencia urbana no será ambiental.

Durante los próximos años, décadas tal vez, los saberes ambientales se enfocarán en descifrar la ciudad. Es un proceso que comenzamos. Su generosidad temática, como una cebolla desvestida poco a poco, cubrirá un lapso más amplio que aquel correspondiente a una sola generación.

La finalidad del proceso de cambio urbano aquí planteado consiste en que los ciudadanos aprendan a sentirse parte integral de la naturaleza al habitar la ciudad. La única manera de habitarla a nosotros mismos al habitar la ciudad es sabiendo que, más que una extraña, es parte de la naturaleza.

Es necesario enunciar un territorio inicial del diálogo de saberes respecto a la ciudad. Primero, el ser humano pertenece a la evolución. Por ende, la ciudad, al ser producto antrópico, es parte integral de la naturaleza. Tan natural es un carro como una ballena, el pasto de un estadio de fútbol como las graderías. En la Madre Tierra cohabitan varios ritmos, que no son cosa distinta a fases de la complejización de la energía. Lo llamamos evolución. Si enseñamos la evolución debemos puntualizar a nuestros educandos que la ciudad es una parte de la evolución. Si creemos en la evolución, la noción de biocidad es ineludible. Segundo, el sedentarismo es una de las dos estrategias adaptativas básicas de la humanidad. La otra, el nomadismo. Tanto el mundo simbólico nómada como su plataforma tecnológica y su organización social se construyeron siguiendo el ritmo del ecosistema. Por ende, se respetaba el ritmo ecosistémico, aunque se le alterara. El sedentarismo, desde Grecia hasta nuestros días, está edificado sobre la base de que el ecosistema es un gran almacén del cual hay que extraer mercancías. Por lo tanto, durante siglos para el ritmo del ecosistema no existió ética ni filosofía ni mito ni legislación. Las generaciones futuras reconocerán que el movimiento ambiental actual, comenzado en la década de 1970, logró incrustar el saber ambiental en la conciencia colectiva. Tercero, la ciudad es causa y no efecto. Causa plural, por ponerlo así. O sea, causa de muchos caminos. Es causa de la diversidad de las maneras de concebir el mundo, tanto urbanas como rurales. El mundo simbólico causado por un puerto no puede ser el mismo que el de una urbe situada en los Andes. Rural, se acota, porque en el campo se

siembra, se extrae metal, energía fósil, se cambia el ritmo y el cauce de las aguas, etc., de acuerdo a las necesidades urbanas. La metafísica, por ejemplo, es imposible dentro del nomadismo. Es la hija mayor del sedentarismo. La ética, un ejemplo más, desde Platón pasando por Kant, Husserl y Heidegger, tiene un ámbito exclusivamente humano, que se le niega al ecosistema. La ciudad es causa, igualmente, de la plataforma tecnológica que nos acompaña. Incluso un tractor que ara una era es un hijo de la ciudad. La agricultura intensiva es una imposición urbana al mundo rural. Y es la ciudad, por último, causa del tipo de organización social vigente. El Estado y la ciudad son las dos caras de la misma hoja. Cuarto, para vivir como sedentarios hemos domesticado el biotopo y el bioma. En los últimos 200 años, una manera específica de domesticación agotó, y en ocasiones devastó, el ecosistema. Hoy la resiliencia, o sea la capacidad de supervivencia del ecosistema como funcionamiento sistémico, replica con diversas "Némesis", lucha por no morir, y lo llamamos problemas ambientales, desastres o catástrofes. Quinto, la ciudad no necesariamente deviene depredadora. Habitar la ciudad, tomado esto en el sentido aquí propuesto, implica llegar a una ciudad sustentable. Sentirse parte de la naturaleza conlleva respetarla, conocerla, acercarse a ella. Si fuéramos unos extraños en la Madre Tierra podríamos vivir sin el ecosistema. Como no somos extraños en la Pacha Mama los humanos no sobreviviremos solos, sin agua ni minerales, sin oxígeno ni flora, sin fauna ni temperatura adecuada.



Teatro Nacional

Alfredo Huerta