



Gran Área Metropolitana: de la fragmentación a las ciudades compactas

TOMÁS MARTÍNEZ

Uno de los efectos que presentan nuestras ciudades en la Gran Área Metropolitana (Gam), fruto de los procesos de desarrollo y las características locales e influencias internacionales, es la fragmentación, la cual no se da repentinamente en una ciudad, sino que obedece a fuerzas o factores coyunturales que la propagan dentro del tejido urbano con mayor intensidad y extensión en los últimos años. La superposición de numerosas y diversas tramas a lo largo del tiempo es lo que motiva que ese encuentro no planificado fracture el espacio y el tejido urbano homogéneo característico de su origen y sus fases iniciales de desarrollo. Existen, además, nuevas tendencias que facilitan que el espacio urbano se fracture en su cohesión como un todo: los desarrollos en condominios cerrados sin integración urbana, los *malls*, hipermercados y grandes centros de atracción diseñados exclusivamente para el acceso en automóvil y aislados de una trama urbana continua y redundante, el abandono de espacios intersticiales de gran presencia e impacto urbano como los bordes de río y derechos de vía ferrocarrileros: éstos, entre otros, son algunos de los elementos que promueven el fenómeno de la fragmentación de las ciudades.

Colin Rowe, teórico que con su libro *Collage City* (1981) introdujo con fuerza en el mundo académico el tema de la fragmentación, plantea la fórmula para conformar ciudades sobre la base de fragmentos de ciudades históricas reconocidas, de tal forma que se entienda y se acepte el momento histórico y evolutivo actual cargado de dinámica y actividad. Esa teoría encontró apoyo en los filósofos franceses que, en la segunda mitad de los ochenta, planteaban con el deconstructivismo la posibilidad o necesidad de *de-construcción* del texto para reconstruirlo y poderlo poseer. Muchos arquitectos y teóricos trasladaron esta etiqueta a una nueva tendencia arquitectónica con implicaciones en la ciudad.

CIUDAD COMO TODO

Asunto público



CIUDAD FRAGMENTADA

Sumatoria de intereses privados

Dentro del proceso urbano de la Gam, a mitad del siglo XX, en el sur de San José se consolidaron nuevos barrios y surgieron nuevos tugurios. Los habitantes de cantones vecinos, como Guadalupe, Zapote, Tibás, Curridabat y Escazú, por razones laborales han dependido del área central y empezaron a crecer de forma rápida hasta conurbarse en una sola mancha urbana con las respectivas disfuncionalidades que esto implica para un área metropolitana. El hecho de conseguir tierras más baratas en Cartago, Heredia y Alajuela fomentó un desarrollo de urbanizaciones en todas esas áreas, con la respectiva presión al sistema vial, que permanece sin cambios estructurales en los últimos 50 años.

El desarrollo espontáneo y la forma de evadir la regulación fueron la regla, y el resultado es una ciudad fragmentada, con desarrollo de nuevos centros independientes que permiten el desarrollo autónomo de diversas partes de la ciudad que no interactúan entre sí. Es así como la fragmentación se traslada de un proceso de lotificación individual a una situación conjunta y generalizada que se refleja en la imagen de la ciudad y en la calidad de vida de los habitantes.

Hay que señalar, también, el surgimiento de unas nuevas morfología urbana y tipología arquitectónica que promueve en forma contundente la fragmentación. En primer término, el *centro comercial*, también conocido como *mall*, y el conjunto cerrado de viviendas o *condominio*. En ambos casos se trata de un repliegue a lo privado y un abandono del espacio público. Estos esquemas reflejan la mentalidad fragmentaria del ciudadano en la ciudad. Ingresar a un *mall* es adentrarse en una cápsula sin referencias contextuales donde no se hace parte de la ciudad ni se permite referencias a ella. Éste es, entonces, un paradigma del fragmento, ya que la referencia al “centro” de la

ciudad no existe, pues el *mall* pretende ser un centro por sí mismo. La ciudad ya no importa y su funcionalidad es a partir de un fragmento autónomo.

En cuanto a los condominios, cabe señalar que una idea surgida del *movimiento moderno* e incluso de la *ciudad jardín* tiene su aplicación en el valle Central de San José, con la novedad del aislamiento y su carácter cerrado que rompe el contacto con la trama urbana e impide conformar ciudad. En este caso, se promociona e incluso se pregona el aislamiento, reforzado éste por el citófono, el cable y la aguja de entrada, que median la relación del condómino con el mundo, olvidándose de valores esenciales para la vida urbana como la calle, la plaza y el carácter de barrio que conforman comunidades sólidas y seres sociales.

Los contextos urbanos actuales son complejos, presentan una yuxtaposición de tramas construidas en diferentes momentos y con diferentes objetivos, están sometidos a tendencias de mercado que no siempre promulgan la integración urbana y el peso de los modelos urbanos expansivos complejiza la problemática urbana por la dispersión territorial.

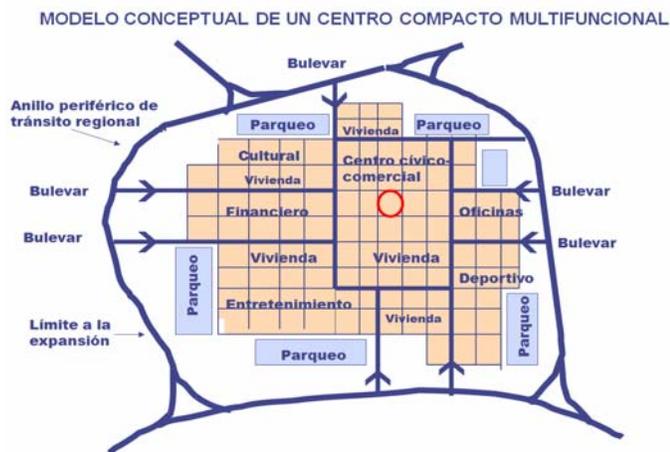
Es imposible hacer planes si antes no se comprende las dinámicas cambiantes de la ciudad. Es a partir de esta comprensión que debe de enfrentarse el problema urbano y la ciudad como proyecto a futuro. El Prugam ha fundamentado sus propuestas sobre la base sólida de 20 estudios técnicos interdisciplinarios que dan sustento técnico-científico al nuevo modelo de desarrollo urbano de la Gam que orientará a ésta hasta el año 2030.

El modelo urbano que impulsa Prugam considera el hecho de que, como cualquier organismo vivo, la ciudad es un orden de sistemas afectado por el cambio y por los procesos propios del paso del tiempo, que por lo tanto necesita acciones y tratamientos que consideren la diversidad de realidades que tal proceso genera. Planificar sobre lo construido, prever la forma de ocupación del suelo urbanizable y proteger el suelo no urbanizable es el reto de Prugam.

Dentro de este modelo, las ciudades deben de consolidarse como centros multifuncionales más densamente poblados, con más variedad y oferta de servicios. Vivir de esta forma en las áreas así planificadas dará una mejor ocupación del espacio e implicará la posibilidad de vivir más seguros, menos encerrados.

Este concepto se refiere al modelo de desarrollo urbano que conforma diversas centralidades vinculadas por sistemas de transporte público. Estas centralidades integran, dentro de un radio de acción razonable para sus habitantes, un conjunto de servicios, actividad social y comercial que hacen innecesarios una gran cantidad de viajes por automóvil, promoviéndose los viajes a pie y en bicicleta, con el apoyo del transporte masivo de primer orden.

Este modelo permite conformar ciudades densas y socialmente diversas que permitan la integración de la comunidad en su vecindario y eviten la expansión irracional hacia la periferia de la ciudad (ver gráfico).



La ciudad compacta se fundamenta en el concepto de que este modelo brinda ventajas ecológicas, porque permite incrementar el rendimiento energético, consumir menos recursos, reducir los viajes motorizados y proteger el paisaje de la expansión sobre áreas montañosas. El modelo busca priorizar el transporte público y poner en igualdad de condiciones otras alternativas de movilidad como la peatonización y la bicicleta, y plantea la recuperación y el tratamiento de los espacios públicos.

La planificación de la ciudad debe considerar la opción de ampliar las posibilidades de intervención y de tratamientos urbanos, pasando de lo que es solo la renovación urbana a varias alternativas adicionales que permitan responder a las diversas dinámicas de la ciudad: regeneración urbana, rehabilitación, reutilización,

reubicación y regularización son algunas de las estrategias que se plantea para intervenir en las problemáticas y conflictos de uso e integración de nuestras ciudades. Son tratamientos urbanos que sirven para suturar esos fragmentos, solventar disfuncionalidades y consolidar un nuevo modelo urbano tendiente a fortalecer la cercanía de servicios, la multifuncionalidad y la conectividad entre todas las centralidades que componen la Gam. Construir ciudades alrededor de los centros de atracción, integrar las áreas suburbanas, consolidar una trama verde que integre estos espacios a la ciudad y prever que los nuevos desarrollos y el crecimiento se fundamente en este nuevo concepto, son los retos que Prugam resuelve con su propuesta.

