

Pinceladas sobre los desafíos urbanos de San José

ROSENDO PUJOL

San José, como todas las ciudades, es el producto de decisiones tomadas a lo largo de muchas décadas, especialmente por personas con poder económico, político e inclusive intelectual y social. La ciudad de San José es mucho más que el cantón homónimo. Es, cada vez más, su área metropolitana, con otros actores, oportunidades y necesidades complementarias.

Toda ciudad tiene como sustrato fundamental el medio físico en que está asentada. Las ciudades son artefactos complejos, “artificiales”, contruidos colectivamente a lo largo de los siglos. Los logros y fracasos del pasado son importantes. El presente, construido por humanos y por lo tanto esencialmente similar al pasado, incluye, sin embargo, realidades económicas, ambientales y tecnológicas muy diferentes y un futuro con incertidumbres.

Construir la ciudad es acción colectiva. Pero, también, algunos visionarios y responsables directos se esfuerzan en proponer ideas que la rediseñen. Para hacerlo exitosamente es necesario identificar el potencial mínimo y máximo de desarrollo y sus características fundamentado en la ciudad actual. Los éxitos y fracasos de otras ciudades deben iluminar las decisiones. Es posible aspirar a mucho más de lo esencial y hay que aprovechar la inspiración que brindan otras realidades y la participación de los habitantes.

Planificar físicamente una ciudad es buscar los mejores sitios para cada actividad y encontrar los mejores usos para cada sitio. La optimización perfecta es un imposible. Sin embargo, la aspiración de tomar decisiones sabias debe ser un objetivo central. El tráfico de influencias nubla el entendimiento y ése es su impacto negativo fundamental.

La planificación urbana costarricense, aunque limitada en sus alcances, irrespetada con frecuencia por ignorancia y alevosía y en muchas ocasiones anticuada en sus conceptos, sí influye sobre la ciudad, especialmente en el largo plazo. Por supuesto, lo que más se nota en la área metropolitana de San José son las dificultades para mejorarla debido a todo lo que no se planificó adecuadamente en el pasado.

La ciudad de San José y su área metropolitana enfrentan desafíos muy importantes no reconocidos por muchos sectores poderosos. Costa Rica es un país con

crecimiento de población limitado, con un bono demográfico de veinteañeros que rápidamente se desvanece. La población de la ciudad de San José crecerá muy lentamente a menos que mejore significativamente la calidad de vida para los ciudadanos y ayude a que las actividades productivas y sociales se efectúen con eficacia y eficiencia. La infraestructura y la trama social existentes son muy útiles para su vitalidad. La ciudad ha mejorado, pero estas ventajas y logros deben explicarse para promover sus mejoras y el fortalecimiento y desarrollo de viejas y nuevas actividades productivas.

La ciudad de San José se está recuperando en muchas dimensiones de sus momentos de mayor pesimismo, frustración y estancamiento, que no necesariamente se asocian a las crisis económicas de Costa Rica. Sin embargo, su proceso de crecimiento sigue generando daños ambientales crecientes (en emisiones de contaminantes, vertidos de aguas contaminadas y mal manejo de desechos sólidos). Por otro lado, los ciudadanos tienen dificultades para caminar por sus aceras (cuando existen), para usar el transporte público y para estacionarse. Los tiempos de viaje para muchos de los que viven y trabajan en la ciudad son excesivos. Los ríos que en el pasado sirvieron para la recreación de niños, adolescentes y adultos, dejaron de ser usables hace mucho tiempo.

El mejoramiento de una ciudad hay que emprenderlo a muy diversas escalas. Es indispensable la planificación regional y subregional pero también la zonificación y otra regulación urbana a nivel municipal. En particular, es muy importante utilizar el reglamento de renovación urbana para ampliar las intervenciones del Estado, en cooperación con el sector privado y reforzando las inversiones públicas tradicionales.

Hay en la ciudad de San José oportunidades de mejoramiento de los espacios públicos que en parte fortalecerían programas ya existentes pero que abrirían nuevas realidades que podrían mejorar significativamente la vida de los josefinos:

Mejorar la calidad de vida de los peatones: Sería muy conveniente ampliar las aceras de la ciudad para entregárselas a los peatones, crear paradas de buses modernas y promover el crecimiento de árboles y sus sombras acogedoras. Esta ampliación permitiría que

El autor, ingeniero civil, es director del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible de la Universidad de Costa Rica.

las ventas callejeras autorizadas obstaculizaran mucho menos la circulación de personas. Ampliar aceras implica tomar parte del espacio utilizado hoy para estacionamiento en las calles y también un carril en vías de baja circulación vehicular. Esta ampliación de las aceras, garantizando su continuidad, permitiría conectar las áreas verdes de la ciudad sin necesidad de crear bulevares y dificultar exageradamente los tráficoviales.

Fortalecer al transporte público mediante terminales, bahías, paradas y vías exclusivas: Muy raramente los nuevos proyectos de carreteras y puentes ayudan al transporte público. Éste necesita instalaciones especializadas y las requiere antes que se construyan las grandes obras que facilitan la circulación de los vehículos privados. La ciudad debe tener un mercado de trabajo integrado que dé más oportunidades a los trabajadores y a las empresas que los necesitan. Esto no se logrará con grandes inversiones para aumentar las velocidades de circulación de los automóviles. Lo esencial es promover una ciudad compacta con usos mixtos donde el transporte público pueda servir y competir.

Poner al automóvil en su lugar en la ciudad: Esto es, circulando en las calles para llegar a los estacionamientos fuera de las calles. Las calles del centro de la ciudad deben ser para los peatones. Los vehículos deben circular por ellas, pero quien desee ir en automóvil al centro de San José debe pagar por su estacionamiento. También habría que limitar o ponerle impuestos a los estacionamientos gratuitos para empleados públicos y privados. Esto permitiría disminuir ligeramente las ventajas de accesibilidad que tienen los automovilistas a costa de crear congestión para todos.

Reducir las realidades y las percepciones de inseguridad: La ciudad de San José no es el lugar más peligroso de Costa Rica, pero la planificación urbana puede ayudar a hacer más segura la ciudad. Hay que iluminar apropiadamente calles y parques. Es necesario recuperar, poco a poco, espacios públicos con actividades sociales. Hay que aprovecharlos en las noches y fines de semana, en parte mejorando el transporte público en esos períodos. Construir ciudad y actividades urbanas previene la delincuencia.

Reducir la contaminación para aumentar las oportunidades de recreación: Los esfuerzos por mejorar parques y espacios públicos deben intensificarse; especialmente importante es limpiar los ríos urbanos y convertirlos en lugares de esparcimiento y de contacto con la naturaleza. Las mejoras en el tratamiento de aguas servidas abre importantes oportunidades de recuperar los ríos y sus márgenes. La recreación es esencial para construir sueños y combatir la desesperanza. Otra alternativa sería convertir el Parque Bolívar en un jardín botánico que inspirara a muchos niños y adolescentes a respetar y cuidar la naturaleza.

Los seres humanos toman la mayoría de las decisiones en una ciudad. Ayudarles a que éstas mejoren al conjunto de la sociedad, evitando la coerción, es un difícil arte que tiene que basarse en el conocimiento y en una amplia participación.

Sería útil romper algunos paradigmas. Por ejemplo, lo público y lo privado no pueden ser vistos como contrapuestos exclusivamente. La ciudad necesita de un continuo de alternativas. Lo público necesita recursos para mantenerlo adecuadamente. Lo privado puede suministrar beneficios públicos importantes gratuitos o a precios bajos.

Los paradigmas sobre la sociedad y la política tienen movimientos pendulares. Llegar a los extremos ayuda a resquebrajar y superar la oposición a propuestas muy razonables. Pero en muchas ocasiones el proceso termina en resultados difícilmente óptimos. El debate sobre las alturas máximas dentro de la región metropolitana pareciera tener esas características en este momento. De un tradicional rechazo a los edificios de varios pisos, en la mayor parte de la ciudad, por parte de la dirección de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo y de muchos ciudadanos en toda la región, se quiere pasar a alturas sin límites defendidas por desarrolladores y algunos constructores asociados. La regulación debe tomar en cuenta las variaciones por accesibilidad, paisajismo, valor de la tierra, demanda por diferentes edificaciones, contextos urbanos y ambientales existentes en diferentes áreas de la ciudad; y con base en eso definir las alturas máximas permitidas. Es inaceptable que pequeños grupos quieran imponer sus preferencias, de grandes o pequeñas alturas, a la mayoría.

En la Costa Rica actual, entre los que más se quejan de la “tramitología” están los que quieren eliminar toda planificación urbana y territorial. Su estrategia parece consistir en un movimiento de dos fases: presionar por quitarle a la regulación existente mucha de la capacidad de influir la realidad, e insistir en eliminar la regulación por completo, dada su irrelevancia creciente, que ellos mismos promovieron. Ésta es la posición de muchos desarrolladores, constructores y algunos grupos en los colegios profesionales.

Cómplices, supuestamente inocentes de este proceso, son los que por afán de conseguir trabajo para ellos y sus amigos son capaces de complicar enormemente la aprobación de la regulación. Algunos hacen afirmaciones infundadas en contra de la planificación física tradicional acusándola de ser insensible a las necesidades ambientales, pero al final sugieren soluciones menos sostenibles para el crecimiento y funcionamiento de la región metropolitana.

Por eso es que, al analizar las actitudes de muchos grupos de presión en torno a la ciudad, hay que aprender a descubrir y analizar el “billar urbano a dos o tres bandas” que muchos juegan. Hay que escuchar lo que se dice, pero también tratar de entender las

motivaciones profundas para decirlo. Esas motivaciones pueden ser muy legítimas, pero con frecuencia se envuelven en mucho celofán confundidor. En el fondo, enfrentar este “billar urbano” es la única forma efectiva de resolver los conflictos de la ciudad, responsabilidad fundamental de la planificación urbana y territorial.

Toda política pública en una ciudad tiene impactos sobre diferentes actores. Muchas de las políticas que se propone implementar tienen incertidumbres y podrían ser arbitrariedades de los poderosos. Una ac-

titud apropiada al siglo XXI es convertir obras y políticas en experimentos que ayuden a definir política pública en el futuro. Es necesario hacer experimentos científicos, incluyendo sus componentes sociales, de las intervenciones públicas importantes, que son en general, por el momento, pequeñas para la magnitud de los problemas.

Finalmente, hay que recordar que los verdaderos estadistas son los que construyen para el largo plazo, algo casi inevitable cuando se buscan cambios metropolitanos realmente estratégicos.

Inicio - Siguiente

Carros híbridos: alternativa responsable en materia ambiental

CARLOS GUTIÉRREZ

Recientemente, en el trámite legislativo de la polémica reforma a la *Ley de Tránsito*, se aprobó una moción para quitar el impuesto selectivo de consumo a la importación de vehículos híbridos, cuya tecnología es amigable con el ambiente. Aunque la citada exoneración no es suficiente en el esfuerzo nacional por un ambiente limpio y sano, sí constituye una buena señal para el resto del mundo por parte de un país que se promociona turísticamente como un destino verde.

El grave problema climático, aunado a la responsabilidad de hacer uso racional de los recursos naturales, hace evidente la necesidad de contar con sistemas eficientes de transporte que contribuyan a mantener limpio el aire, disminuyendo la cantidad de emisiones tóxicas para la salud y reduciendo los costos de vida y la inflación.

Quedan muchas cosas por hacer para estimular la utilización de combustibles y tecnologías limpias, entre ellas la exoneración de impuestos a los equipos y herramientas para la modificación de los vehículos convencionales que utilizan combustibles fósiles, cuya factura de importación golpea diariamente la economía del país.

Es necesario brindar facilidades para promover el uso de mezclas de gas, hidrógeno o cualquier otro tipo de combustible que contamine menos y que permita bajar la importación petrolera para la producción de combustibles que cada vez son más caros,

contaminantes y escasos. Otra forma de estimular es permitir la circulación sin restricción de ese tipo de vehículos. Además de exonerar de todo impuesto a los repuestos e insumos para el correcto mantenimiento de esas unidades. El Estado se debe involucrar adquiriendo vehículos híbridos para el desarrollo del trabajo del gobierno central y las instituciones autónomas.

Todas estas iniciativas están consignadas en el proyecto de ley que presenté hace varios meses, que está siendo tramitado en la Comisión de Asuntos Económicos bajo el Expediente No. 17.104: “Modificación de la Ley 7.293 concerniente a la regulación de las exoneraciones vigentes”. Precisamente, de este proyecto se extrajo la moción No. 34 para reformar la *Ley de Tránsito*, que estipula incentivos a la importación de vehículos de tecnologías limpias con cero por ciento en el impuesto selectivo de consumo. Corresponde ahora al Ministerio de Ambiente reglamentar y definir los vehículos con tecnologías que podrán estar amparados a esta normativa.

Finalmente, considero que éste es un paso en la dirección correcta para dar facilidades de acceso a la población hacia un medio de transporte terrestre depurado, eficiente y económico. Constituye también un incentivo para propiciar la renovación de tecnologías del transporte en Costa Rica así como para promover la investigación y búsqueda de nuevas alternativas para el avance tecnológico de manera amigable con el ambiente.

El autor, diputado, es jefe de fracción del partido Movimiento Libertario.