

para el desarrollo individual y colectivo. Retomar los viejos y renovados conceptos de vivienda productiva, aplicar las nuevas tecnologías verdes, los sistemas de producción familiar como la hidroponía y la agricultura orgánica de pequeña escala. Todo esto con la intención de alcanzar una meta más ambiciosa, más autosuficiente, ambientalmente amigable y finalmente más humana.

La utopía es posible y sobran los ejemplos de lugares que lograron renacer y recuperar la estima y el respeto de sus habitantes. A cambio les ofrecieron una

atmósfera limpia, calles silenciosas, enormes cantidades de área verde, extensas ciclovías, cultura donde antes había basura y, sobre todo, un hogar digno en un agradable vecindario. Lugares donde la sociedad civil, los profesionales, los empresarios y los políticos se encontraron en el mismo espacio, llegaron a un acuerdo y construyeron su ideal de ciudad. El secreto está en la concertación, en el querer hacer, en el esfuerzo constante, deponiendo la vanidad en aras del bien común.

Inicio – Siguiente

Efectos de los cambios de uso del suelo en San José

EDUARDO BRENES

Según una perspectiva de diseño urbano, el uso del suelo de las ciudades forma parte de su *estructura urbana funcional*, dado que los usos del suelo se asocian fundamentalmente a la movilidad. Esta relación entre movimiento y actividades a su vez implica el vínculo entre el espacio público y las áreas construidas. Para analizar y observar los cambios en el uso del suelo es conveniente echar un vistazo a las causas, razones y actitudes que han hecho factible dichos cambios y a cómo una ciudad, al transformarse, va modificando la estructura urbana funcional que le es propia y que en definitiva marca, para bien o para mal, su futuro.

Las ciudades evolucionan al igual que todo organismo vivo: nacen, crecen y algunas hasta mueren. La evolución de las ciudades es marcada por las causas que les han dado origen: de tipo militar, social, comercial y también relacionadas con la evolución del transporte. Igualmente, los fenómenos naturales, así como guerras y presiones inmobiliarias, han provocado que muchas ciudades tengan que ser renovadas, regeneradas, extendidas o abandonadas. Lo cierto es que muchas ciudades en el mundo, y en particular las nuestras en pleno inicio del siglo XXI, han heredado una condición urbana más lamentable que halagüeña.

A partir del siglo XIX, la era industrial y más tarde el advenimiento del automóvil marcaron cambios profundos en el orden urbano. Pensadores y planificadores, arquitectos y naturalistas de principios del siglo pasado se atrevieron a descifrar las nuevas necesidades y visiones urbanas para los años que vendrían. A través del funcionalismo se impulsó la idea

de que las ciudades debían ser eficientes, abriendo (léase *desarticulando*) los espacios de escala humana y sus intrincadas relaciones de usos diversos de suelo a un modelo más acorde con los cambios que la tecnología ponía a disposición de las personas, entre ellos el automóvil y todos sus requerimientos. Esta transformación después de varias décadas llegó a tal extremo que ciudades como Los Ángeles dedican el 75% del espacio urbano al automóvil (carreteras, calles, estacionamientos, talleres, gasolineras, etc.).

Esta práctica en el mundo entero ocasionó la pérdida del concepto del espacio tradicional, que se vivía y disfrutaba a un ritmo pausado, estructurando los espacios comunes, utilizando materiales armónicos con sus entornos, aplicando estilos arquitectónicos surgidos según las épocas y retos constructivos y logrando calidad de vida urbana. Tal histórico proceso drásticamente comenzó a sufrir una metamorfosis cuyos resultados, 80 años después de aplicarse globalmente, ha dejado grandes estragos en la mayoría de las ciudades. Las nuevas demandas y necesidades de adaptación fueron dejando atrás la ciudad tradicional de vida apacible y diseño agradable. Nuevos estilos, nuevas escalas, nuevas invenciones, como el automóvil, marcaron honda huella en la historia reciente de las ciudades postindustriales y en otras como San José, más dedicadas a suplir servicios. Los aportes del movimiento funcionalista rindieron frutos por varias décadas, las ciudades se fueron adaptando, algunas planificándose según sus lineamientos. Fue un logro obtenido a partir del análisis de los requerimientos a futuro. Se le había dado a la humanidad un buen motivo para la modernización.

El autor, arquitecto especialista en diseño urbano y ex-director del Programa de Planificación Regional y Urbana del Gran Área Metropolitana, es funcionario de la Compañía Nacional de Fuerza y Luz.

No obstante los conceptos de la década de 1930, no se previó a tiempo analizar los resultados devastadores que la propuesta iría a generar tan solo varios años más tarde. Los estragos causados por la segregación del espacio, la contaminación y el congestionamiento y, en síntesis, la pérdida de calidad de vida, generó tantos problemas que las ciudades comenzaron a despoblarse, a extenderse en dimensiones nunca antes vistas, y con ello se perdió el sentido de comunidad.

Ante tanta devastación, años más tarde nuevos pensadores se atrevieron a preguntar por qué las ciudades son tan invivibles, dando inicio a toda una revisión del urbanismo prevaleciente a nivel mundial, esta vez menos fundamentado en el modernismo y apoyado otra vez en la escala humana que debe prevalecer en las ciudades. Como parte de este movimiento, Roger Trancik (en su libro *Finding Lost Space*) contribuye acuñando el término *espacio perdido o negativo*, contrastándolo con el espacio positivo o “descubierto”. Según Trancik, espacio negativo es el espacio dejado atrás, abandonado, desestructurado, ubicado por lo general al pie de los grandes edificios, sin vinculación peatonal; se trata de los terrenos aledaños a las grandes carreteras y sus nuevas construcciones que siguen patrones urbanos nuevos, se trata de los patios e infraestructuras ferrocarrileros dejados a la suerte, de los terrenos donde ayer existió un edificio, una fábrica o alguna función urbana y hoy están convertidos en estacionamientos de vehículos, charrales o zonas abandonadas física, estética y socialmente. La presencia de espacios negativos en nuestras ciudades ha conllevado su abandono y ha sido caldo de cultivo de patologías sociales. Dicha tendencia ha sido acompañada por los sectores inmobiliarios aferrados a la expansión urbana descontrolada.

En el caso particular de San José y la Gran Área Metropolitana, el mismo fenómeno se ha dado en las últimas tres o cuatro décadas, en parte producto del crecimiento urbano sin orientación institucional adecuada, sin planificación urbana ni ordenamiento territorial, y en parte por las tendencias de modernización que no traen aparejados cambios progresivos cualitativos en las ciudades sino que van dejando estelas de abandono, es decir espacios negativos, como los llama Trancik.

En San José, la aparición de espacios negativos encuentra varias causas, siendo una de las más importantes el deterioro general de gran parte del conglomerado urbano a razón del crecimiento periférico y la poca inversión en las áreas abandonadas o en proceso. Subproducto de este fenómeno es la destrucción o demolición de viejas construcciones, muchas patrimoniales, para dar espacio a lotes de estacionamiento. Una segunda causa es el congestionamiento vial, cuyo impacto en la economía urbana y las necesida-

des de expansión hacen que nuevas instalaciones sean construidas en las afueras, dejando viejas estructuras en el centro y terrenos con gran potencial de desarrollo pero sin paralelamente existir capacidad pública de inversión apreciable ni la menor visión ni fe en la ciudad por parte del sector privado. Tal es el caso de las viejas instalaciones de la empresa Dos Pinos, cuyo terreno no se vio como oportunidad de regeneración y podría terminar en un fraccionamiento que conllevaría obras menores de poca escala; también es el caso de la vieja Casa Presidencial trasladada a Zapote; el de la Municipalidad de San José trasladada al oeste de la capital; así como los casos de la Contraloría General de la República y del Instituto Costarricense de Electricidad, entre otros. A nivel de instituciones de enseñanza, muchos colegios de secundaria, principalmente privados, han sido sacados de áreas urbanas centrales y trasladados a la periferia, y no en función de la residencia de sus estudiantes, pues la mayoría se traslada en carro particular o en buses contratados, sino en busca de “más aire y espacio”.

Pero no todo cambio del suelo genera un espacio negativo; por el contrario, algunas inversiones en la ciudad pueden impulsar cambios positivos. Habrá ocasiones en que, en aras de lograr un propósito, los sectores cercanos a la inversión sufren el cambio en forma severa, pero a lo largo del tiempo nuevas actividades se afincan en el sector; no obstante, la vida urbana habrá cambiado sensiblemente. Tal es el caso del Poder Judicial instalado en el barrio González Lahman. Un caso interesante en esta maltratada capital es el sector de la Asamblea Legislativa, el Parque Nacional y alrededores, donde desde el siglo XIX se fueron dando las facilidades para ubicar allí las principales oficinas de los poderes del Estado. En más de cien años se han dado cambios y han aparecido nuevas funciones, como la Casa Presidencial, con dos intentos de ser rediseñada y reconstruida alrededor de su sitio original. En vez de esto, surgió la Asamblea Legislativa y el Tribunal Supremo de Elecciones. Este sector, visualizado desde mitad del siglo XIX como sede de edificios gubernamentales, ha resistido a los cambios del suelo y, por el contrario, fue afianzado como *centro cívico* a partir de 1955. Desde entonces, algunos nuevos edificios han sido agregados a su entorno, como el ya mencionado Tribunal Supremo de Elecciones y la Biblioteca Nacional. Igualmente se ha dado una transformación de la antigua Fábrica Nacional de Licores y la antigua Penitenciaria, convertidas hoy en sedes del Ministerio de Cultura y del Museo de los Niños, respectivamente: cambios de las actividades de una ciudad que lentamente y sin planeamiento va construyendo su futuro.

Otro efecto del cambio de uso del suelo se da en algunos barrios cuyas infraestructura y residencias están en buen estado, pero muchas familias las han dejado en procura de mayores estatus y seguridad,

siendo sus casas ocupadas por familias de menor ingreso o bien por oficinas y comercios antes inexistentes.

Es posible que la siguiente evolución del proceso de cambio urbano consista en que dichas propiedades, a raíz de una mayor atención que se le dé a las áreas centrales, representen una gran oportunidad para la regeneración urbana, la revalorización de las propiedades y, por ende, un nuevo éxodo, esta vez de la periferia al centro. Se unirían variables estratégicas como: revalorización de tierras, nuevos usos del suelo con carácter mixto, mayores densidades y alturas de edificios y mejores infraestructuras urbanas, asociadas

con el transporte público y el control vial de la capital. Puede asociarse este potencial cambio con la necesidad imperiosa de la población de disminuir el tiempo de transporte cada día y con la convicción de que es necesario el rescate urbano de las ciudades. Como se mencionó arriba, si este potencial se orientara inteligentemente desde un gobierno local, con la coordinación del Poder Ejecutivo, sería posible lograr, con la inversión paralela pública y privada, una adecuada política de seguridad ciudadana, mejores espacios públicos, mejor convivencia e integración social, mayor disfrute y habitabilidad en esa ciudad tantas veces soñada y siempre olvidada.

Inicio

Caracterización de la oferta y la demanda de parqueo en San José centro

DOUGLAS MORALES

Los medios de transporte han evolucionado a través de la historia de San José junto con el desarrollo económico, social y tecnológico de la ciudad. En la sociedad rural costarricense de principios del siglo XX el transporte de personas se realizaba predominantemente a caballo y en carreta. El desarrollo urbanístico posterior vino acompañado del uso del tranvía, el tren y los vehículos motorizados para el transporte público y privado. El parqueo de estos vehículos se realizó en las orillas de las calles y se reguló con parquímetros o boletas. A principios del siglo XXI, la flota automotor que se desplaza diariamente por San José es de 800.000 vehículos. Aunque no se sabe precisamente cuántos se estacionan en el casco central diariamente, un inventario nuestro contabilizó más de 8.000 espacios de parqueo dentro de las propiedades del casco central. Cada medio de transporte imprime su huella sobre el espacio, tanto por las características de la vía que utiliza como por el espacio que ocupan los vehículos parqueados. Así, las calles, rutas ferroviarias, paradas, estaciones y parqueos siempre han sido determinantes en los patrones de uso del espacio urbano. Por esto, el diseño y la reglamentación de las vías y los parqueos ha ocupado un lugar importante en la planificación urbana.

En 1887 se decretó “que el ancho de las calles de la ciudad y las villas debía ser de veinte metros”. Ante la oposición de los vecinos y sus protestas se eliminó

ese decreto, quedando los derechos de vía en un promedio de doce metros (Álvarez 2000: 91). Ésta fue la base para el diseño de las aceras y las calles del centro de San José. En 1949 Solow, en su *Proyecto para el Desarrollo Urbano de la Capital de Costa Rica*, puntualiza entre otros problemas: el congestionamiento de las calles por buses y tranvías y propone crear espacios de estacionamiento, suprimir el tranvía, prohibir el parqueo en las vías principales y sacar los buses de la avenida Central.

El planeamiento vial dentro de la ciudad y su alrededor, el Gran Área Metropolitana (Gam), se orienta a organizar el flujo libre de circulación, la regulación del sistema de transporte público y el estacionamiento. Es así como en 1991 para el Plan Maestro del Transporte Urbano, se elaboró el Estudio del Sistema de Estacionamiento, que aborda la oferta, ubicación y tipología de parqueos, realiza estudios detallados en parqueos públicos sobre la demanda y elabora políticas y una normativa al respecto.

Sobre este panorama, en 2006 la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Costa Rica realizó la investigación Parqueo Urbano en el Casco Central de San José, que analizó la oferta de parqueo con el levantamiento de la ubicación, tipología y demanda por medio de encuestas a usuarios cotidianos y dueños de parqueos, junto con estudios detallados en varios parqueos, incluyendo encuestas a clientes ocasionales.