

- Ponencia presentada en la Conferencia sobre biodiversidad, biotecnología y desarrollo sostenible. PAHO-IICA. San José, Costa Rica, Abril 12-14.
- De Barros, M. y Caravías, J.L. (1988). Teología de la Tierra. Ediciones Paulinas. Madrid, España. citando a: Documentos de la Consulta Ecuémica de Pastoral Indígena. Quito. 1986.
- Eisner, Thomas. (1992). Chemical prospecting: a proposal for action. p. 196-202 in F.H. Bormann and S.R. Kellert (eds.), Ecology, Economics, and Ethics: The Broken Circle. New Haven, CT: Yale University Press.
- Eisner, Thomas. (1989). Prospecting for Nature's Chemical Riches. En: Perspectives. Winter 1989-1990. Ps. 31-34.
- Lyons, Stephen. (11-4-1991). Research pact may help rain forests pay for their keep. En: The Boston Globe. Boston, Mass. USA.
- Mathews, J.T. (1992). Presentation at Princeton University. New Jersey. USA. October 26, 1992.
- Meeker-Lowry, Susan. (1993). Rainforest Marketing: Who really benefits?. En: Earth Island Journal. Winter (Southern Hemisphere), 1993. P. 42-43.
- Sittenfeld, Ana. (1994). Biodiversity Prospecting Frameworks: the INBio Experience in Costa Rica. Paper presented to Biological Diversity: Exploring the Complexities. University of Arizona, Tucson. USA. 25-27 March 1994.

Necesidades de ordenamiento territorial en la Gran Area Metropolitana

Rosendo Pujol

Estas breves pinceladas sobre el ordenamiento territorial tratan de recordar problemáticas tradicionalmente olvidadas o mal comprendidas por políticos y periodistas. Las necesidades de ordenamiento territorial existen a pesar de que el clima social y político no parece apropiado para discutir las o enfrentarlas. Muchas personas sinceramente preocupadas por el ambiente se enfrentan permanentemente sobre temas secundarios o cuasi-irrelevantes, mientras muchos de los problemas más importantes de la realidad ambiental y social del país siguen agravándose.

Lo más preocupante de la falta de ordenamiento territorial en Costa Rica, es que

algunos de sus componentes, como la urbanización de excelentes suelos agrícolas, la contaminación y destrucción de acuíferos y cuencas hidrográficas, o el total predominio del automóvil en el sistema de transporte urbano, son casi totalmente irreversibles. Luego, cuando el clima político sea más adecuado, será imposible arrepentirse.

Pero hay otros problemas asociados a la falta de ordenamiento territorial en Costa Rica: la seria contaminación de los ríos urbanos; la ineficiencia en la operación de las ciudades, con grandes desperdicios de tiempo y de combustible; la existencia de numerosos botaderos de basura, a veces de los gobiernos municipales, en lugares muy inadecuados; la transformación de amenazas naturales en riesgos por la urbanización de zonas

inadecuadas (sujetas a deslizamientos o inundaciones); violación de las restricciones a la urbanización en el cinturón de contención de la Gran Área Metropolitana; la escasez de zonas de esparcimiento y protección ambiental y gran generación de contaminación ambiental (con efluentes líquidos y desechos sólidos, además de ruido y malos olores) en muchas actividades productivas y de recreación que afectan seriamente a sus trabajadores y vecinos.

El ordenamiento territorial en las ciudades costarricenses es inexistente o sumamente débil, en parte porque la población urbana no está todavía suficientemente interesada en la creación y preservación de bienes colectivos y porque las autoridades no controlan, ni castigan a las minorías que sistemáticamente abusan del sistema y de los derechos del conjunto de la población. En particular, los instrumentos típicos de ordenamiento del territorio urbano tales como regulaciones, impuestos a la tierra y construcción de infraestructura, no han sido usados adecuadamente para guiar el desarrollo de la región.

Por ejemplo, la gran dificultad política para utilizar las regulaciones urbanas en pro de un mejor ordenamiento territorial es que estas implican definitivamente limitaciones a la propiedad privada que minorías muy poderosas, económica y políticamente no están dispuestas a tolerar. Por otro lado, en muchas ocasiones, los pobres ocupan claramente terrenos inconvenientes, y no se dan respuestas alternativas, amparados en que los efectos de malas decisiones de localización física son de carácter acumulativo (suma de muchos actos individuales aparentemente inofensivos) y se manifiestan a largo plazo.

Por otro lado, la Defensoría de los

Habitantes y algunos abogados han promovido en ciertas ocasiones el alejamiento de las actividades que generan o pueden generar contaminación, en lugar de concentrarse en obligarlas a **reducirlas**. Posición parecida tienen profesionales que trabajan en planificación urbana en Costa Rica que han enfatizado exageradamente "el esteticismo de la ciudad" disfrazándolo de calidad de vida. Su herramienta fundamental ha sido la "separación de actividades en el espacio" renunciando "a priori" a dar la batalla de la reducción de los impactos negativos de las mismas (lo que es en muchas ocasiones perfectamente posible) y promoviendo una dispersión inconveniente de la ciudad, que aumenta los costos y tiempos de viaje para todos los ciudadanos.

El reto de la planificación urbana en Costa Rica es lograr la combinación de los "usos del suelo" convenientes e indispensables (paradas de autobuses, mercados, e inclusive algunas fábricas y actividades agrícolas) de manera imaginativa que no los separe. Los planificadores urbanos no pueden resolver todos los conflictos entre usos del suelo alejando espacialmente actividades, tienen que exigir que se utilicen las múltiples soluciones tecnológicas existentes, para minimizar sus "externalidades negativas". La funcionalidad de la ciudad debe ser esencial en la planificación urbana y no es posible seguir "diseñando la ciudad" como si su funcionalidad fuera irrelevante.

Sin embargo, la actitud del Estado promoviendo y forzando "la limpieza de los procesos productivos" es fundamental. Mientras el costo marginal de contaminar sea cercano a cero, ninguna política ambiental tendrá éxito. Lo fundamental es reducir dramáticamente la contaminación generada por

los procesos productivos (industria, agricultura, servicios, transporte) y no trasladarla donde no se note tanto. Los acuerdos voluntarios con industrias específicas parece ser un paso en la dirección correcta.

Transporte Público, una víctima silenciosa de la demagogia

No es posible construir ciudades que brinden realmente igualdad de oportunidades sin un fuerte sistema de transporte público que sirva no sólo a los pobres sino a toda persona que permanente o temporalmente carezca de transporte alternativo. Es casi imposible encontrar familias en donde no exista al menos alguien en esa categoría. El transporte público urbano requiere de subsidios por razones de eficiencia urbana (más eficaz uso de las calles) y equidad social, y esos subsidios deben pagarlos los automovilistas que son los directamente beneficiados de la disminución de la congestión que hace posible el transporte público.

Desafortunadamente, el transporte público tradicionalmente menospreciado por nuestros políticos fue groseramente abandonado desde el gobierno anterior. Entre los muchos abusos, el más grotesco, es la **reencarnación con nuevas fechas de nacimiento de buses** que hace muchos años debieron haber desaparecido de las calles urbanas por contaminadores, ineficientes en el uso de energía y potencialmente peligrosos para sus pasajeros.

Mientras tanto, el automóvil y otros vehículos no están pagando adecuadamente los impactos negativos que generan, por ejemplo, en contaminación del aire que provoca enfermedades respiratorias y destruye vegetación y edificios, generación de ruido, mala disposición de los aceites de motor, congestión que genera grandes pérdidas de

tiempo, y accidentes viales que producen enormes pérdidas materiales y humanas. Sin embargo, los políticos de la oposición claman desaforadamente cada vez que se aumentan los precios de los combustibles, inclusive cuando los nuevos impuestos son para mejorar el mantenimiento de las vías. Además, muchos empresarios abusan descaradamente, al utilizar los aumentos en los combustibles como excusa para aumentar precios casi a su antojo.

Evaluación correcta de los riesgos a los humanos y al medio ambiente

La sociedad costarricense es en su conjunto pobre y sus pobres son muy pobres. Es necesario ser muy cuidadoso al escoger en qué se gastan los recursos en mejoramiento ambiental y medicina preventiva. Por lo tanto, no podemos exigirle a los ciudadanos de este país que paguen por los antojos (e intereses personales y políticos) de extremistas que curiosamente nunca son pobres, y que exageran, fuera de toda proporción, los verdaderos impactos de rellenos sanitarios, estaciones de autobuses, etc. Y mientras tanto, ellos mismos se olvidan de problemas ambientales mucho más graves para la sociedad y los pobres en particular.

Deficiencias institucionales

En la Gran Area Metropolitana muchos de sus problemas son regionales. Sin embargo, no existe un gobierno regional o al menos autoridades regionales con autoridad, independencia y capacidad para enfrentar graves problemas metropolitanos como el manejo de los desechos sólidos, la planificación urbana y regional, la preservación del cinturón de contención, y la creación y administración de un sistema de parques regionales.

Los gobiernos municipales son extremadamente débiles. El conocimiento

sobre las posibles soluciones a las problemáticas urbanas de la inmensa mayoría de los munícipes y regidores municipales de la región es muy limitado. Las capacidades tecnológicas (ingeniería, planificación urbana, cobro de tasas e impuestos) de las municipalidades de la región no es suficiente. Finalmente, pero no menos importante, los recursos financieros que manejan las municipalidades son totalmente insuficientes para cumplir las tareas que tienen encomendadas. Además, la falta de autonomía financiera, hace extremadamente lento todo proceso de modernización tecnológica o administrativa.

El repentino cierre del IFAM, sin ninguna claridad de quién cumplirá sus funciones, no ayudará definitivamente a mejorar la situación. De nuevo queda evidente que nuestros más poderosos líderes políticos son centralistas por encima de todas las cosas.

Algunos retos importantes para el Ordenamiento territorial

Cada uno de los problemas mencionados anteriormente tiene importantes retos asociados que tal vez algún día sean tomados por la población "como sus necesidades" y logremos romper la indiferencia y la parálisis. Sin embargo, es importante plantear algunas medidas específicas:

- proteger eficazmente el Cinturón de Contención buscando usos alternativos al cultivo del café que faciliten su viabilidad económica sin necesidad de

urbanizar;

- desarrollar una ciudad más compacta con mejores combinaciones de uso heterogéneo diseñados para cada zona de la ciudad;

- hacer un mejor uso de las áreas urbanas de la región evitando al máximo las viviendas de un solo piso;

- fortalecer el transporte público para que facilite la accesibilidad física a todos los ciudadanos de la región y ayude a un uso más eficiente del espacio de calles urbanas y combustibles, así como a disminuir la contaminación por kilómetro - pasajero.

- aumento de las áreas de parques y recreativas en las ciudades e integración de las mismas en un sistema lo más continuo posible;

- recuperación de los ríos urbanos mediante la construcción paulatina de parques lineales

- creación de organismos políticos y de planificación urbana regional que permitan institucionalizar las discusiones y crear autonomía política que facilite el control político por parte de los ciudadanos sobre las decisiones que afectan su región metropolitana.

Es fácil ser pesimista ante la situación actual, pero habría que recordar aquella frase del poeta: "nunca está más oscuro que antes de amanecer".