



Planificación urbana, espacio público y movilidad en San José centro

Planificador urbano
e ingeniero civil.
Director del Programa
de Desarrollo Urbano
Sostenible (Produs)
de la Universidad de
Costa Rica.

..... || **Rosendo Pujol**

 En Costa Rica y en todo el mundo, las ciudades representan el espacio vital en que la mayoría de los seres humanos desarrolla su vida diaria, y la calidad de esta debiera ser un objetivo central de la política urbana. Además, es necesario que el funcionamiento y el crecimiento de cada ciudad respete las restricciones y límites que imponen los sistemas naturales, pero también que se promueva el fortalecimiento y la diversificación de las actividades productivas esenciales para que los ciudadanos satisfagan sus necesidades. El caminar es esencial para poder realizar diversas actividades y mantenerse saludable, pero la creciente aceleración de los ritmos de vida se ha vuelto una excusa para la ascendente motorización; asimismo, el engrandecimiento y dispersión de las ciudades parecen obligar a aumentar la velocidad de la movilidad, elevando esto también la motorización.

La mejoría de una ciudad se puede lograr de muy diversas formas, pero es mucho más efectivo que las diferentes iniciativas y acciones se refuercen de manera sinérgica. Por lo tanto, hay que celebrar las iniciativas de los grupos de ciclistas



Volver al índice

y de quienes promueven mayor seguridad en el tránsito por las vías, lo que resulta difícil de lograr por el comportamiento de los choferes y por la grave escasez de espacio en las calles de la ciudad.

Las ciudades costarricenses están inmersas en una realidad de desigualdad creciente que plantea desafíos muy serios a sus administradores y a quienes procuran mejorarlas. No basta con indicar que hay desigualdad, sino que hay que sugerir soluciones para disminuirla o, por lo menos, abrir nuevas oportunidades que la neutralicen parcialmente. La falta de respuestas efectivas alimenta la desesperanza y, en medio de esta -que crece entre muchos grupos sociales, en particular los jóvenes-, el populismo y la demagogia tienen enorme espacio. Mejorar el transporte público y aumentar las oportunidades de esparcimiento y recreación para las grandes mayorías debiera ser una prioridad pública.

La planificación urbana no puede resolver los problemas de pobreza y desigualdad, pero sí puede y debiera facilitar el acceso a los trabajos y brindar alternativas de recreación, educación y servicios a un precio y con tiempos de viaje razonables. No se puede favorecer a los promotores inmobiliarios por encima del conjunto de la población, y las declaraciones de querer proteger el ambiente son insuficientes si no se controlan las acciones que lo afectan negativamente.

Facilitar la circulación de peatones y ciclistas en el centro de San José es positivo y tiene que ser promovido como una



A. Baltodano. Acera maltrecha, San José.

herramienta de diversidad, pero eso no resolverá los problemas de movilidad de las grandes mayorías que dependen del transporte público. El desafío no es tecnológico sino político. El poder de los empresarios de autobuses, que son esenciales en la prestación del servicio, debe ser limitado; el Estado debe recuperar su poder de planificación y debe invertir en mejorar los sistemas en rutas rápidas de buses en San José y crear un sistema realmente moderno entre las capitales provinciales del valle Central. El Consejo de Transporte Público debe ser reformado, puesto que ha sido capturado literalmente por

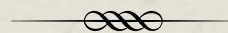
los regulados. El abuso de los taxis, que invaden las paradas de autobuses, no mejora la ciudad y esconde el problema de que la mayor parte del tiempo hay exceso de oferta.

Sin embargo, es altamente inconveniente que se permita en todos los cantones de la región enormes edificios sin control de alturas, como parece que hace la propuesta del Plan Gam, recién terminada por un equipo del Instituto Tecnológico de Costa Rica y el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. Esos edificios mucho más altos que sus vecinos producen muchas sombras sobre las calles y propiedades aledañas, afectan la privacidad de gran número de personas y restringen las vistas, lo que implica una grave alteración de la calidad del paisaje observable desde diferentes puntos de la ciudad. Se renuncia a la planificación territorial y se sacrifica los intereses de todos los usuarios de las calles de la Gran Área Metropolitana (Gam) para provecho de los promotores inmobiliarios, con una demanda no probada que no necesariamente refleja el deseo de vivir de manera permanente en la ciudad y contribuir a su construcción.

El espacio público urbano es un bien muy escaso en San José, tanto en parques y áreas para la recreación como en las vías. Además, muchas decisiones y abusos del pasado limitan significativamente su uso eficaz. Mejorar la ciudad implica escoger, tomar decisiones que favorecen a un grupo y perjudican a otro. El arte de decidir es esencial e implica tener claro a quién se le da prioridad y por qué.

Hay ocasiones en que casi todos ganan a través de compensaciones, pero el uso del espacio público urbano es conflictivo y debe tratarse como un bien muy escaso, para aumentar su funcionalidad, mejorar la calidad de vida y abrir oportunidades de actividades económicas y sociales.

Los parques de la ciudad de San José son usados intensamente, más aun los que son verdaderamente accesibles a peatones, y resultan insuficientes. Ellos debieran estar conectados por corredores arborizados acomodados en aceras mucho más anchas. Una gran oportunidad en este tema es la recuperación del Parque Bolívar, que intenta hacer el Ministerio del Ambiente, para que pase de ser un campo de animales en cautiverio a ser un jardín botánico asociado a la recuperación del río Torres.



Destinar gran parte del escaso espacio vial del centro de San José al estacionamiento de vehículos privados es un desperdicio grave. En detrimento de ese uso, debiera tener alta prioridad la ampliación de aceras, el ensanchamiento de las paradas de autobuses, las rutas para bicicletas e, inclusive, la ampliación de vías para la circulación de vehículos que entran y salen de San José. El sector privado puede suministrar el servicio de estacionamiento, como ya lo ha hecho en diversas partes del casco central -buen ejemplo es el parqueo multinivel de la Clínica Bíblica-. El estacionamiento



A. Baltodano. Taxis en parada de autobuses, San José.

gratuito es un privilegio que en nada ayuda a mejorar la ciudad.

Por otro lado, el estacionamiento perpendicular a la vía pública dentro de las propiedades, como en -entre muchas otros lugares de San José centro- la avenida 8, dificulta la circulación de peatones, aumenta las probabilidades de choques viales y disminuye significativamente la capacidad de flujos de vehículos motorizados y bicicletas en las calles de la ciudad. Si el esfuerzo de eliminar los estacionamientos en las calles de San José se hace paulatinamente, muy probablemente el sector privado suplirá esos espacios y, en el proceso, disminuirán los subsidios al uso del automóvil en la ciudad. Hay que

recordar que, cada vez más, los centros comerciales están cobrando por estacionar un automóvil bajo techo.

La seguridad vial implica reglas claras para todos, señalamiento adecuado y un comportamiento respetuoso por parte de todos los actores. El introducir bicicletas en el sistema vial implica la necesidad de ajustar todas las reglas de funcionamiento de, por lo menos, algunas vías de San José. Por supuesto, es muy importante educar a todos los usuarios de las vías en cuanto a las características de las bicicletas y la prudencia necesaria para compartir el espacio vial de la forma más constructiva posible. Además, se requiere proveer espacios de estacionamiento en

universidades, colegios y áreas deportivas y, en ocasiones también, proveer instalaciones para tomar duchas después del esfuerzo físico.

Durante períodos de la semana específicos, por ejemplo las mañanas de domingo, las bicicletas podrían tener privilegios especiales, facilitándose así la masificación de su uso en forma segura y colectiva, como un gran esfuerzo para construir ciudad. Esto no es nuevo y existe desde hace décadas en muchas ciudades del mundo, como Bogotá.

Hay que recordar que fomentar el caminar es mucho más democrático que fomentar el ciclismo. Todos los habitantes de las ciudades deben caminar y muchos necesitan realizar ejercicio con urgencia. Hacer las aceras más agradables en el centro de San José para los peatones debería ser la gran prioridad.



Es muy fácil para algunos pedir y/o prometer muchas obras haciendo creer que se trata de tareas fácilmente realizables y que ya casi se pueden concretar. Mejorar la ciudad requiere inversiones y hay que escoger muy cuidadosamente cómo se gastan los fondos escasos, y la mayoría de las propuestas no han sido evaluadas críticamente ni se han pensado todas las implicaciones que tienen en el conjunto del sistema. Pero lo más importante es la imperiosa necesidad de decir quién va a pagar por las propuestas o qué se va a sacrificar.

Esto se agrava por la resistencia de la población a nuevos impuestos y por la demagogia e, incluso, el sabotaje de algunos políticos a los aumentos de los tributos, a pesar de que siguen prometiendo cosas sin explicar cómo financiarlas. Por supuesto, sería más fácil si, por lo menos parcialmente, se eliminaran las exenciones de impuestos a multinacionales y cooperativas.

El país y sus ciudades tienen una gran diversidad de inversiones y necesidades no satisfechas. Es necesario discutir ampliamente cómo utilizar los fondos disponibles para tener una escogencia lo más racional posible. Ampliar las aceras, por cierto, es relativamente barato y de poco impacto si lo que se sacrifica es espacio de estacionamiento en las calles.



Tomar decisiones efectivas para la acción lo más participativamente posible y, sobre todo, no obviando la diversidad de realidades urbanas es un proceso central en las sociedades y ciudades exitosas. Es necesario establecer una jerarquía de necesidades de movilidad que aun en casos conflictivos debe respetarse, aunque pueda alterarse en casos especiales. La primera prioridad debe ser el peatón, luego siguen el transporte público masivo, la vialidad compartida de vehículos privados y bicicletas y el estacionamiento. Es conveniente darle oportunidades a todos, pero pensando en las mayorías y en el largo plazo. Esto obliga a imaginar



A. Baltodano. Señal para peatones, San José.

que las restricciones físicas de muchos pobladores aumentarán continuamente en las ciudades de Costa Rica, dado que el promedio de edad de la población crece continuamente.

Desde el punto de vista de mejorar la movilidad de los habitantes y visitantes de la ciudad de San José, la combinación de transporte público y facilidades para caminar debería tener la prioridad absoluta. Esto implica la urgentísima ampliación de las aceras, su arborización y su conversión en verdaderas sendas peatonales.

Las ciclovías son parte importante de la solución en todo el país, pero pueden

resultar extremadamente peligrosas ante el alto tráfico y el poco espacio vial propios de San José. La promoción de la bicicleta como medio de transporte es mucho más fácil en la inmensa mayoría de las ciudades y pueblos de Costa Rica. Además, debiera ser un medio de transporte absolutamente esencial a nivel de barrio y de muchos distritos del país.

El tipo de tecnología utilizada en el transporte público de la capital no es el tema central, pero cualquier inversión en mejorar las ciudades debe ser confrontada con todas las alternativas y necesidades de la ciudad.