



Revista de Ciencias Ambientales (Trop J Environ Sci). EISSN: 2215-3896.

Junio, 2004. Vol 27(1): 11-24.

DOI: <http://dx.doi.org/10.15359/rca.27-1.2>

URL: www.revistas.una.ac.cr/ambientales

EMAIL: revista.ambientales@una.cr

Manuel Argüello

Revista de CIENCIAS AMBIENTALES Tropical Journal of Environmental Sciences



Planificación y renovación urbanas en Costa Rica

Urban planning and renovation in Costa Rica

Manuel Argüello



Los artículos publicados se distribuyen bajo una Creative Commons Reconocimiento al autor-No comercial-Compartir igual 4.0 Internacional (CC BY NC SA 4.0 Internacional) basada en una obra en <http://www.revistas.una.ac.cr/ambientales>, lo que implica la posibilidad de que los lectores puedan de forma gratuita descargar, almacenar, copiar y distribuir la versión final aprobada y publicada (*post print*) del artículo, siempre y cuando se realice sin fines comerciales y se mencione la fuente y autoría de la obra.

PLANIFICACION Y RENOVACION URBANAS EN COSTA RICA

RESUMEN

por MANUEL ARGÜELLO

Se explica que las ciudades siempre han sido planificadas, principalmente en función de la necesidad de contar con fuentes de recursos naturales cercanas -a las cuales, normalmente, se vinculan situaciones de riesgo. Se resume lo principal de las teorizaciones que sobre planificación y ordenamiento urbano se realizaron en el siglo XX alentadas por los profundos cambios sociales dados entonces. Se define planificación y renovación urbanas, se reseña las principales tendencias de esta última en el ámbito mundial, señalando los escollos (estrechez económica estatal, búsqueda privada de ganancias rápidas...) que enfrenta en general y en Costa Rica, y se argumenta que la planificación de la renovación debe ir acompañada de una política social que cautele los intereses de la colectividad. Se sostiene que el Plan Gam, que ha operado en las últimas décadas en el país, tiene aspectos positivos como el establecimiento de *zonas especiales de protección*, ahora en la mira de intereses privados, a lo cual se agrega una tendencia -prohijada estatalmente- a la privatización de funciones atinentes al ordenamiento urbano, a lo que contribuye lo dispuesto en relación con el -en elaboración- Plan Nacional de Desarrollo Urbano. Finalmente, se reseña en forma apretada la problemática urbana nacional y se rebate aseveraciones del ex alcalde de Bogotá que, apreciadas en el medio costarricense, tienen potencial de ser orientadoras de nuestro reordenamiento urbano.

The fact that cities have always been planned is explained mainly because of the need of having natural resources nearby -to which risky situations are normally linked. The main theorizations about planning and urban ordering realized in the XXth century, influenced by its deep social changes, are summarized. Planning and urban renovations are defined, outlining the main global tendencies of this last one, pointing out the difficulties (state economical tightness, private search of rapid profit...) that it faces in general and in Costa Rica, and it's argued that the planning of renovation must be accompanied by a social policy which is cautious of the collective interests. It's sustained that the Gam Plan, which has been working in the country during the last decades, has positive aspects like the establishment of special zones of protection, now under the look-out of private interests, to which is added a tendency -adopted by the state- of privatization of functions relevant to urban ordering, to which contribute the decisions related to the -now in elaboration- National Plan of Urban Development. Finally, the national urban problematic is tightly outlined and the asseverations of the ex-Mayor of Bogotá are rebutted, which, assessed in the Costarrican médium, have the potential of being guides of our urban reordering.

Manuel Argüello Rodríguez, sociólogo especialista en planificación regional, es profesor e investigador en la Universidad Nacional.

-Cómo ha crecido esta vara -le dijo la Lola, señalando con el cigarrillo las calles y los edificios.

-Díay sí -le respondió sin prestarle mucha atención, ocupado en mirar las nubes que pasaban sobre ellos, más allá del agujero en el techo.

-Antes no había tantos carros, ni gente corriendo como loca -insistió la mujer, escupiendo a través de los agujeros en la dentadura.

-La mierda siempre es la mierda -fue su comentario, antes de acostarse sobre el piso de mosaico.

Urbanos. Sergio Muñoz

Planificación y renovación urbanas son dos aspectos de la política urbana que siempre se han aplicado de diversas formas en el proceso de construcción de las ciudades. Las tecnologías y procesos constructivos y de organización de las infraestructuras y servicios colectivos indispensables para que exista la ciudad han ido cambiando, pero en todos los casos las ciudades son territorios explicados no por sí mismos sino por la estructura y organización social de la sociedad en que surgen, incluyendo no solo la escala regional sino también la mundial. El impulso de tales aspectos de la política urbana debe conceptualmente estar articulado con la política social. El elemento principal de la intervención se centra en la renta de la tierra y el uso desigual del territorio por diversos sectores sociales. Aunque ocasionalmente, y en el caso de Costa Rica recientemente, se ha intentado impulsar estos procesos como algo novedoso y hasta profético, la presencia de declaraciones políticas o grandes personalidades no altera los elementos centrales que definen la existencia de ciudades a lo largo de la historia, donde su reconstrucción o nueva planificación en muchas ocasiones obedece a su previa destrucción y a los procesos depredadores que conllevó su construcción.

Urbe, ambiente y principios para planificar

La historia urbana está signada por una intensa relación crítica entre -por un lado- la localización y la construcción de las ciudades y -por otro lado- la disponibilidad de los recursos¹ necesarios para la consolidación y el desarrollo del potencial de los ciudadanos, manteniéndose siempre la presencia del riesgo implicado por la cercanía relativa de esos recursos. Tanto si la ciudad es costera o está en la ribera o cauce de un río, como si se ubica en un valle íntermontano o en la falda de un volcán, la disposición de recursos alimentarios, de materias primas, de facilidad de intercambios y de transporte conlleva el riesgo de la degradación de los recursos cercanos que la localización brinda; y, además, el impacto sobre tales recursos e incluso la mera presencia de éstos -por sus ciclos normales (mareas, lluvias, etcétera)- pueden causar un impacto negativo sobre los pobladores.

Por su cercanía a volcanes, Catal Juyuk, dedicada a la fabricación de utensilios con los abundantes materiales depositados por los volcanes activos, es una de las primeras ciudades diseñadas (hace casi 8.000 años) no basadas en la agricultura. Igualmente, ricos depósitos aluviales de material volcánico han sido aprovechados para la agricultura durante milenios en muchos lugares, entre ellos Centroamérica, donde las poblaciones indígenas usualmente no construían cerca de las costas ni de los humedales, sino tierra adentro, en las colinas y faldas montañosas del anillo de fuego del Pacífico y en las estribaciones montañosas que cierran las planicies azotadas por los huracanes estacionales en el Caribe. No obstante, el impacto degradador de la naturaleza es un hecho urbano irrefu-

table en la América indígena mucho antes de la llegada de los españoles, y más aun con la localización de las ciudades coloniales. Ésa es una de las explicaciones razonables del abandono de Teotihuacan. Otras ciudades han sufrido también los destrozos producto del crecimiento acelerado y la altísima densidad relativa a su rol comercial mundial sin que ello llevara a la prevención de riesgos ocasionados por la técnica de su desarrollo constructivo. Londres casi desapareció con el gran incendio del siglo XVII, al igual que sufrieron hasta casi desaparecer las poblaciones de Florencia y otras ciudades europeas con la peste en el siglo XIV.

Esas ciudades y otras tuvieron impactos planificadores desde sus orígenes, no solo por la es-

cofogencia de la localización que permitiera su surgimiento -algunas como plazas militares para la dominación de amplios territorios circundantes, como en Latinoamérica colonial- sino también por la escogencia de una forma y organización en relación con sus funciones primordiales, donde pueden claramente



G. Eisenschink Jiferenciarse ciuda-

des religiosas o ceremoniales de aquellas militares-extractivas o de las que sirvieron como símbolo y centro del poder político de extensos imperios. Pero a la vez muchas fueron reconstruidas y renovadas en sucesivas ocasiones a lo largo de los milenios y en función de la caída de imperios o de los destrozos causados por desastres, o incluso por el simple cambio de función respecto de la sociedad en que estaban inmersas.

El crecimiento rápido y concentrado en ciudades durante el siglo XX ha permitido también sucesivos intentos de planificación y renovación, incluyendo el surgimiento de escuelas arquitectónicas y urbanistas que se propusieron interpre-

¹ Se ha establecido la existencia de tres revoluciones urbanas en la historia: hace unos 10.000 años, antes del surgimiento de la agricultura, cuando nacen aglomeraciones comerciales y productoras de artesanías basadas en materiales de origen volcánico y obsidiana; hace unos 6.000 años, con la expansión de la agricultura y las técnicas de irrigación, y hace unos 3.000 años, cuando nacen ciudades-estado en diversas partes del mundo, llegando algunas a ser centros de grandes imperios (Roma, Teotihuacan) (Soja 2000).

taciones de la evolución urbana y formas concretas de mejoramiento de su rol en la ciudad. Congresos y grandes eventos a lo largo del siglo marcaron el inicio o punto de cambio de la percepción de lo que debería ser la ciudad en consonancia con la redistribución del poder y el dominio económico dado a partir de las dos grandes guerras y de la conclusión de la Guerra Fría y la bipolaridad a partir de los años noventa. Las ciudades del mundo crecieron a lo largo del siglo XX hasta llegar a contener más de la mitad de la población y ese proceso continúa. No obstante, no se debe confundir urbanización con industrialización -como lo hace la Escuela de Chicago (Ellin 1996: 246). La primera es producto del crecimiento de la densidad de la población en un sitio debido a migraciones o crecimiento vegetativo, y la segunda es definida como el creciente número de personas empleadas en la industria. En efecto, muchas de nuestras ciudades han crecido de manera intensa producto, principalmente, de migraciones o del crecimiento de funciones estatales y comerciales, en ausencia de procesos de industrialización importantes y, por tanto, sin demanda de empleo urbano en la industria y, consecuentemente, generándose amplísimas barriadas de desempleados e inmigrantes recientes.

La renovación implica planificación urgente, creación de oportunidades y asignación de incentivos que orienten la acción privada en inversiones, en producción y en lo habitacional. No se debe tratar simplemente de la renovación de los viejos centros, y no ha sido así en las principales "ciudades mundiales", sino que junto a la renovación del casco medieval o los edificios Victorianos y neoclásicos de alto valor simbólico, se renuevan las barriadas de pobladores pobres y se invierte en vivienda estatal -con diversidad de resultados y variedad de modelos arquitectónicos- para renovar los viejos barrios deteriorados y crear condiciones mínimas de sanidad, seguridad y habitabilidad.

El siglo XX vio desarrollarse un impulso racionalista en urbanismo y arquitectura con el desarrollo de planteamientos como el funcional del estilo internacional que cuadrículó los edificios e impuso el *rnuro cortina* como "lo moderno", no sin compartir el escaso espacio de las principales ciudades capitales gubernamentales, comerciales y financieras, con edificios símbolo del poder. En particular, la principal propuesta

urbana, por su influencia y por generar discusiones y contrapropuestas -las que sin embargo no llegaron a articularse como una escuela de pensamiento alternativa con influencia mundial-, se deriva de los congresos de arquitectura internacional conocidos como CIAM y que parten de la crítica de la ciudad hasta la primera posguerra y se proponen luego como guía esencial para la reconstrucción en la segunda posguerra, pero derivan su influencia mucho más allá y cubren prácticamente todo el planeta con su ímpetu planificador funcional y vinculado al desarrollo industrial. La famosa *Carta de Atenas* de 1931 (*Carta de Atenas* 1931) planteaba algunos *puntos generales* que reflejan una reflexión crítica de la ciudad, pero a la vez una realista concepción del cambio y la orientación posible y necesaria que podría tener: (1) La ciudad no es sino una parte de un conjunto económico social y político que constituye la región. (2) Yuxtapuesto a lo económico, a lo social y a lo político, valores de orden psicológico y fisiológico ligados a la persona humana introducen a la discusión una preocupación de orden individual y colectivo. (3) Estas constantes psicológicas y biológicas sufrirán la influencia del medio: de la situación geográfica y topográfica (naturaleza de los elementos agua y tierra, naturaleza del suelo y el clima), de la situación económica (los recursos de la región, los contactos naturales o artificiales con el interior) y de la situación política (sistema administrativo). (4) Circunstancias particulares a través de la historia han determinado los caracteres de la ciudad: defensa militar, descubrimiento científico, administraciones sucesivas, desarrollo progresivo de las comunicaciones y de los medios de transporte (vías terrestres, vías fluviales y marítimas, ferrocarriles y vías aéreas). (5) Las razones que presiden el desarrollo de las ciudades están, pues, sometidas a cambios continuos. (6) El advenimiento de la era maquinista ha provocado inmensas perturbaciones en el comportamiento de los hombres, en su repartición sobre la Tierra y en sus empresas; movimiento irrefrenado de concentración en las ciudades a favor de las velocidades mecánicas, evolución brutal sin precedentes en la historia y que es universal; el caos ha entrado en las ciudades.

Pero de estos principios interpretativos y otros similares lo que se desplegó por el mundo como una propuesta vinculada al CIAM fue más bien una perspectiva de la planificación como

un instrumento que podría permitir la superación de condiciones estructurales de las sociedades y su impacto arquitectónico en prácticamente todas las ciudades del mundo, incluyendo San José, donde los edificios bancarios públicos que modificaron la perspectiva de la ciudad sin duda responden a esa corriente del muro cortina o la arquitectura internacional funcionalista.

Renovación y planificación factibles

La renovación urbana y la planificación son dos aspectos de un mismo proceso que busca utilizar en forma óptima el espacio urbano, mejorando las rentas privadas pero a la vez el disfrute y la facilidad de uso de los elementos que conforman cada conglomerado específico, incluyendo los factores de seguridad y la actualización de los recursos tecnológicos disponibles en cada momento particular del desarrollo de tal espacio. Al inicio de un proceso, la aglomeración de elementos como servicios colectivos y edificaciones variadas se construye con las tecnologías de punta



para esa sociedad o esa región, pero éstas pueden quedarse en la misma situación por años o décadas al margen de los cambios en otras regiones o ciudades del país o del mundo. Cambios progresivos en los usos y tecnologías han tendido a dejar en la ruina áreas de ciudades que antes fueron prósperas, mientras otras nuevas colindantes se construyen con renovadas formas constructivas y tecnológicas acordes con fines, usos y modas del momento. Las variaciones de renta y cambios en la demanda de los viejos sitios llevan al abandono total de éstos por los antiguos usuarios y a su reocupa-

ción por ocupantes en precario o inquilinos de bajísimo ingreso. Normalmente en áreas rurales el proceso se inicia con niveles a veces ya obsoletos de tecnología de construcción o comunicación, los que casi siempre implican mayores riesgos y, a la vez, tienden a actualizarse con retraso en relación con las capitales o ciudades industriales principales de un país, aun cuando éste como conjunto sea un territorio con escaso desarrollo tecnológico en comparación con las ciudades vanguardia o "ciudades mundiales" (Short [1996: 68]: "World cities: those places where the bulk of the world's most important business was conducted") -que no son lo mismo que las

megaciudades, definidas por su tamaño pero no por su importancia estratégica en la economía mundial.

La planificación² intenta darle un sentido general a los elementos que componen la ciudad en función del rol que a ésta le corresponda como capital o centro político y cultural o religioso, centro de región, punta de lanza de la colonización, nueva área de impulso turístico,

G. Eisenschink

puerto comercial, etcétera. En ciudades completamente planificadas siempre habrá aspectos que no logren concretarse de acuerdo a diseño, como fue evidente en la realización del plan de Brasilia de Lucio Costa o en Ciudad Guyana, en Venezuela. La renovación busca darle nuevos bríos y roles a elementos antes definidos para otros fines: paso del uso comercial o industrial al habitacional, o de bodegas a comercio y diversión, por ejemplo; en general se trata de modificar para elevar las rentas, pero se plantea bajo la forma de búsqueda de seguridad y utilización de infraestructuras que

² "La planificación llegó a ser sinónimo de respuesta general a los males endémicos de la Administración Pública. Y ello se debe probablemente a la identificación que se produce normalmente entre planificación y racionalidad. Un proceso planificado sería aquél que realizaría una óptima distribución de recursos con respecto a los objetivos previamente establecidos... Planificar implica una capacidad de fijar los objetivos de la acción de los poderes públicos por parte del ente del nivel superior y al mismo tiempo la posibilidad de intervención en el proceso de decisión y de puesta en práctica de los entes administrativos inferiores" (Subirats 1992: 36).

están en desperdicio. Cuando tales infraestructuras son estatales lo usual ha sido que pasen al sector privado con bajísimos precios -casi regalados, como Puerto Madero en Buenos Aires- y luego se conviertan en zonas de altísimo costo y especulación inmobiliaria, como la denominada *city* en las márgenes del Támesis -al este y al sur de Londres, donde se desarrollaron dos procesos: por un lado, la construcción de una nueva ciudad de rascacielos en terrenos casi abandonados para conformar -durante los ochenta- el nuevo centro financiero más importante de Europa y, por otro lado, la renovación y transformación de zonas de construcción degradada en nuevos bloques de apartamentos, especialmente para satisfacer la demanda de la nueva población que trabajaría en la nueva *city*. En algunos casos, sin embargo, la planificación del conjunto de la ciudad ha tenido mucho más impacto, no solo con la experiencia de las *new towns* en Francia e Inglaterra, sino también en Estocolmo (Sidenbladk 1976).

Contrariamente a la renovación de la ciudad por vía de construcción de nuevos edificios de apartamentos, como se había hecho en los años sesenta en varias ciudades de Estados Unidos e Inglaterra -especialmente- para albergar a los grupos pobres no ya en las viviendas unifamiliares propiedad de los municipios desarrolladas en la posguerra, los nuevos apartamentos "crearon" un nuevo estilo de construcción de lujo y alta tecnología (con detalles también *high tech* en el diseño arquitectónico) pero manteniendo las viejas fachadas de ladrillo en dos o tres pisos, con los viejos bajantes de canoas y típicas estructuras de hierro, y algunas estructuras y grúas que decoran el ambiente urbano renovado. Mientras para los pobres se creaban altísimos edificios de pequeños apartamentos sin ambientes colectivos y se hacían verdaderas trampas de segregación en altura, auténticos guetos para minorías étnicas o nacionales que se convirtieron en refugios de traficantes por su difícil acceso y concentración de desempleados (durante los setenta y los ochenta en particular), las renovaciones de viejas estructuras para las nuevas castas de profesionales jóvenes del sistema financiero recrearon viejas plazas y hermosas vistas, a la vez que desarrollaron zonas comerciales de pequeñas tiendas de moda al servicio de esa clientela de cercana residencia y altísima capacidad de consumo.

La renovación urbana, entonces, responde a

distintas lógicas, y en las condiciones de Costa Rica esto se expresa en el contraste dado entre los apartamentos del Invu en Hatillo -contaminados por la autopista de circunvalación, degradados en lo constructivo, superpoblados y carentes de un ambiente o vida urbana en comunidad-, y las casas estilo *neocolonial desierto californiano* de los municipios de Escazú y Santa Ana -con sus altos niveles de servicios comerciales y recreativos y sus viejos parques rescatados para eventos culturales. En ambos casos es evidente la lógica diversa, una vinculada a la altísima rentabilidad de la tierra (frecuentemente especulativa y por moda) desarrollada por la iniciativa privada y servida por grandes centros comerciales y boutiques exclusivas, y otra a la intervención estatal en búsqueda de ofrecer soluciones de vivienda a sectores de bajo y mediano ingreso, ideadas para economizar espacio, con bajísimas rentas de tierra y tratando de evitar costos en áreas colectivas e infraestructuras de uso comunitario, por lo que surgirán pulperías y *minisuper* junto a talleres de reparación y comercios en las viviendas como formas de dar servicios y crear empleos informales por parte de los propios vecinos.

La renovación de los centros de ciudad fue una de las políticas impulsadas por los gobiernos centrales y los municipios de las grandes ciudades capitales de los países desarrollados, por medio de la construcción estatal de edificios públicos y la construcción privada de edificios bancarios y afines. En Costa Rica en los años cincuenta y sesenta se desarrolló una nueva capital principalmente por la construcción de los edificios de la banca estatal, del Seguro Social y del Instituto de Seguros, que dieron continuidad al impacto estatal en la arquitectura urbana realizada durante la primera mitad del siglo XX (Fernández 2003), luego de que por más de medio siglo el casi único gran edificio era el Teatro Nacional. Proponerse, ahora, una renovación urbana de los centros comerciales degradados y las viejas áreas de comercio implicará necesariamente la inversión -para renovación de las rentas de la tierra o por facilidad de acceso físico- de los sectores privados o, en su defecto, de la inversión estatal, inversión que permita la creación de centros de servicios útiles a amplias poblaciones -no solo para los pobres. Para recuperar no edificios aislados sino decenas de hectáreas, ambas inversiones debieran ser muy grandes. Pero en

las actuales circunstancias financieras y fiscales del estado y los municipios vinculados a la capital, la inversión pública es poco probable; y la privada más parece orientarse a la creación de nuevos guetos de consumidores de ingresos medios altos y altos en los extremos este y oeste de la ciudad.

En todo caso, el estado y el sector privado no han diseñado sus acciones renovadoras a partir de una idea de ciudad o de un plan maestro renovador o regulador, sino siguiendo los impulsos o improvisaciones de política estatal o la búsqueda de ganancias rápidas y abundantes. Así, los problemas de congestión y en general del uso excesivo de las rutas hacia las nuevas zonas de desarrollo son típicos. El mismo tipo de problema ocurre con otras infraestructuras urbanas, como las de salud y de educación, pero en particular con las que están bajo la responsabilidad de los municipios (recolección de desechos sólidos, limpieza y renovación de calles) o las instituciones encargadas del recurso hídrico, que no tienen capacidad financiera ni siquiera para cobrar nuevos cánones en zonas costeras de concesiones a proyectos habitacionales y turísticos ni impuestos y tarifas en las ciudades.

El impacto ambiental y la creación de nuevos riesgos por degradación ambiental son aquí más que obvios, pero lo son especialmente cuando la inacción estatal permite la creación de nuevos guetos de pobres que se desarrollan por ocupación de tierras de altísimo peligro (cauces de ríos o grandes pendientes propensas al deslizamiento) con albergues -que no viviendas- improvisados y realizados con materiales de desecho a la vez que con altísima densidad y pésimas redes de servicios básicos.

La política urbana y la política social' tienen que diseñarse en forma articulada y sin que las propuestas conceptuales de una, o su ausencia, impliquen el desconocimiento o la obstrucción de la otra. El uso del territorio por los pobladores, las empresas y las instituciones expresa las formas que adquieren las relaciones sociales. Una política social débil y una concepción de la acción del estado basada en la generación de ri-

queza y la obtención de ganancia será necesariamente depredadora, en particular del ambiente pero sobre todo del ser humano; como consecuencia se expresará en una ocupación segregadora y utilitaria del territorio que pondrá por encima de todo la obtención de la renta de la tierra en las condiciones de mercado abierto o en las condiciones de mercados impulsados por la acción estatal. Ello implicará no solo segregación social-espacial sino también migración, expulsión ya no solo hacia los sitios de la ciudad más deteriorados o en peores condiciones de localización y de renta, sino también hacia afuera, hacia otras ciudades que brinden mínimas opciones laborales o de sobrevivencia que se niegan en el territorio de origen.

Solo reconociendo esta expresión territorial y urbana de las relaciones desiguales en la sociedad es posible articular una política urbana que se corresponda con una política social dirigida hacia la superación de condiciones depredadoras sociales y ambientales, y por tanto creadoras de riesgos. La planificación, como instrumento de ejecución de una política urbana, implicará definiciones conceptuales y percepciones de las condiciones de realidad que determinen los escenarios presentes estableciendo con claridad las tendencias históricas y las experiencias internacionales. No obstante, es ampliamente aceptado por especialistas el hecho de que en Latinoamérica la planificación del uso del suelo en ciudades ha favorecido por lo general los usos de sectores de alto ingreso (Gilbert y Ward 1988); se reconoce también que en cualquier sociedad el proceso de asignación u ocupación de tierras es muy competitivo entre ambos grupos -ricos y pobres. La renovación como parte de un planteamiento planificador y en concordancia con una política urbana y una política social implicará no solo el simple rescate de viejos edificios con algún valor histórico o arquitectónico, sino todo un programa económico de inversiones y de reversión de tendencias depredadoras del medio y segregacionistas en lo social.

La renovación urbana como propuesta aislada municipal con escaso financiamiento y con

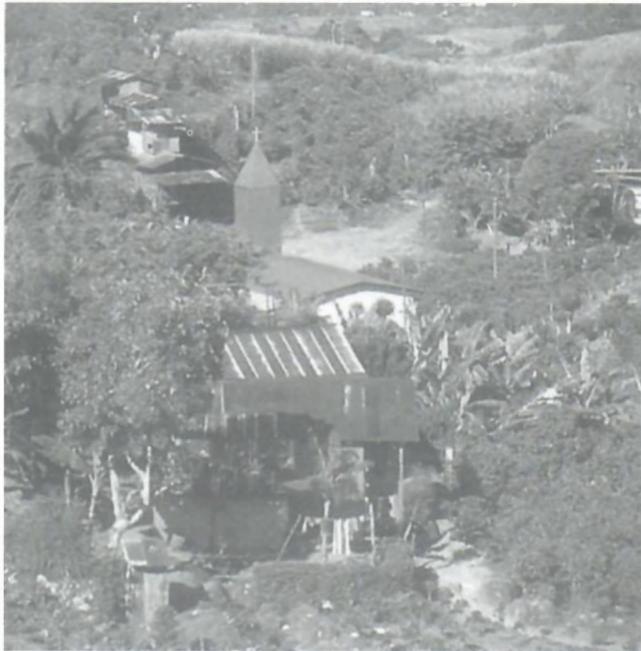
³ "Las políticas sociales garantizan el ejercicio de unos derechos (titularidades de bienes y servicios que se consideran valiosos), cuyo conjunto es elemento indispensable del modelo de sociedad ... Las políticas sociales se ocuparán también de la respuesta a estos efectos sociales de las políticas mediante la previsión de resultados, el acompañamiento, la reducción de los efectos negativos o perversos de las actuaciones imprescindibles ... Las políticas sociales identifican las dimensiones claves del modelo de sociedad y, por tanto, las que deben ser garantizadas. No son indiferentes las políticas sociales al modelo que las activa, ya que éste se caracteriza precisamente por fomentar el cultivo de aquellas dimensiones en que se reflejarán los valores de la sociedad que el modelo estructura -recoge, formula y prioriza- idealmente" (Aleman y Garcés 1997:105).

razones y frases estereotipadas ("rescatar nuestra ciudad", "salvar nuestra capital"...), es muy poco viable, en particular cuando va acompañada por "explicaciones" en el sentido de que desarrollar tal propuesta "es responsabilidad de todos", como si las diferencias entre propietarios de tierras y usuarios de servicios no existieran o como si las rentas urbanas no fueran la esencia del proceso de inversión privado y el evitar el abierto conflicto social no fuera la orientación primordial que ha definido la política social sobre vivienda al menos en los últimos 50 años en Costa Rica.

Los instrumentos principales de la renovación y la planificación, los que dirigen el proceso, deben ser parte de la acción del estado, de manera que se salvaguarden los intereses del conjunto de los habitantes del país, no solamente los de quienes están directamente involucrados. La ciudad y en general lo urbano⁴ (el espacio urbano definido como una forma específica de organización social

sobre el territorio, una forma de poblamiento de tal territorio con altas densidades y valores colectivos exclusivos derivados de su puesta en contacto físico, con amontonamiento de objetos físicos construidos junto a la aglomeración de población que requiere necesariamente de medios de consumo e instalaciones de uso colectivo⁵), son espacios, es decir, conglomerados de

elementos relacionados, con altas densidades y usos predominantemente no agrícolas o extractivos directos, que conforman una red nacional donde los intereses de todos los habitantes están siendo afectados⁶. Mientras que la ejecución particular de estudios y propuestas, las tareas de investigación y elaboración de diseños o análisis urbano-regionales pueden ser realizados por entidades técnicas de carácter privado, el control debe ser potestad del estado, de manera que se busque un equilibrio en lo social, en lo económico y en lo ambiental.



G. Eisenschink

Los procesos de segregación y expropiación que se pueden impulsar vía precios, renta del suelo o abruptamente por represión política, no deben dejarse sin orientación; al contrario, deben ser reordenados con base en políticas globales que abarquen no solo amplios territorios sino también extensos conglomerados poblacionales. Las experiencias multinacionales en planificación que

han sido controladas total o esencialmente por entidades privadas o paraestatales han llevado a generar procesos de apropiación de valiosas tierras estatales por parte de esas mismas u otras entidades privadas -procesos particulares de privatización-, y en muchos casos a segregar a los antiguos pobladores o usufructuarios (pescadores, ocupantes, artesanos, poseedores, etcétera)

⁴ "Desde un punto de vista teórico, las definiciones que se han dado de lo urbano son de dos tipos. Por un lado se encuentran las que se basan en una o dos características que se consideran esenciales. Por otro, se encuentran las definiciones eclécticas, que intentan dar idea de la complejidad de lo urbano sintetizando las diversas características previamente definidas. Los rasgos que con más frecuencia se han considerado para caracterizar el hecho urbano han sido, fundamentalmente, el tamaño y la densidad, el aspecto del núcleo, la actividad no agrícola y el modo de vida, así como ciertas características sociales, tales como la heterogeneidad, la 'cultura urbana' y el grado de interacción social" (Capel 1975:265-301).

⁵ Por otro lado, se está de acuerdo con que "uno de los más importantes legados de Castells, y de su 'sociología urbana', en sus trabajos iniciales fue el reconocimiento de que tanto teóricos como promotores urbanos han tendido conjuntamente a identificar un fenómeno como 'urbano' mientras que en realidad sus causas se encuentran no en la existencia de ciudades sino en la organización de la sociedad como un todo" (Saunders 1986:191).

⁶ Se coincide, sin embargo, con Pradilla cuando indica que: "espacio designa la evidencia aparental de las relaciones físicas entre objetos materiales concretos o su abstracción en el pensamiento, a pesar de que ellas sean de naturaleza totalmente diferente, si pasamos de su descripción aparente al análisis de su esencia en cualquier ámbito específico del conocimiento científico" (Pradilla 1984: 35).

expulsándolos y generando procesos de migración o movilización hacia sitios de alto riesgo y bajísimas condiciones de habitación o demanda laboral.

Planificación reciente en Costa Rica y perversiones

El desarrollo de la ciudad capital en Costa Rica y el proceso de conurbación que ha venido consolidándose en estas últimas décadas ha tenido como un extraordinario elemento de orientación un planteamiento sobre planificación urbana que en buena medida deriva de la influencia de la posguerra en cuanto a perspectiva conservacionista y delimitadora del crecimiento de las ciudades. El plan del Gran Área Metropolitana (Plan Gam) y los Hatillo como "ciudad satélite" en mucho se asemejan en su concepción general a las propuestas de las *nevo toivns* europeas de la posguerra, y para bien. Dentro del plan Gam, uno de los más importantes aciertos fue la reserva del anillo de contención que constituyen las *zonas especiales de protección*. No obstante, el crecimiento urbano en cabeceras de cantón, cabeceras de distrito y otras poblaciones fuera del área de crecimiento urbano e incluso fuera del territorio de más de 190 mil hectáreas que abarca el Plan Gam, como los cantones de Orotina y San Mateo, Esparza, Puriscal, Palmares y Turrialba, ha cambiado radicalmente el uso del suelo. Las expectativas de cambio en varias cuencas, regiones costeras y corredores de comercio y logísticos, dadas las actuales tendencias del desarrollo económico y social del país, llevan a la necesidad de replantear el Plan Gam y sus actuales alcances, no solo en términos de territorio sino en términos de los temas a tratar; ello en función tanto de sus impactos positivos como de las acciones que no llegaron a concretarse todavía y hoy presentan situaciones críticas, como lo es obviamente el caso de los residuos sólidos y líquidos en todo el Valle Central. No obstante, y como fue previsto desde la aprobación de la Ley de Planificación Urbana # 4240, esto debería realizarse en el marco de un Plan Nacional de Desarrollo Urbano, que todavía no se ha elaborado.

El obvio beneficio de este impacto planificador en el crecimiento de las principales aglomeraciones urbanas en Costa Rica ha tenido la oposición de intereses empresariales que han

querido -hasta hoy en vano- abrir la posibilidad de urbanizar aquellas 60.000 ha de tierras protegidas que funcionan como anillo de protección de los parques nacionales y las montañas circundantes del Valle Central, áreas fundamentales para la sostenibilidad del recurso hídrico indispensable para la sobrevivencia de la capital como un todo.

Sin embargo, los intentos de liberar el uso de la tierra en función de maximizar ingresos no acaba; de hecho, en Costa Rica en 2004 hay tres procesos que conllevan una privatización de lo que hasta hace poco era considerado, y legalmente sigue siéndolo, una responsabilidad y un deber de organismos estatales: (1) Se ha constituido desde hace varios años una comisión creada por decreto para realizar el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, lo que por ley corresponde a la Dirección de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (Invu), comisión que ha obtenido el control -con la decisión de los dos últimos gobiernos y el decidido apoyo del actual ministro de Vivienda- de miles de millones de colones: tratase de un organismo paraestatal que no solo decide actualizar el único megaplan regulador existente -el plan de la Gran Área Metropolitana de San José- que en los años setenta y ochenta preparó el Invu y al final de los noventa fuera actualizado también por esa institución, sino que ahora actúa mediante el Instituto de Fomento y Asesoría Municipal ordenando a los municipios que asignen personal para realizar las tareas básicas de recolección de información que utilizarán luego para generar el plan mediante consultorías privadas; ya han estado actuando por varios años a un altísimo costo sin que hasta ahora haya resultados tangibles en la forma de un plan o de instrumentos concretos de planificación o renovación urbana en sitio alguno. (2) Se ha propuesto un proyecto para que el Instituto Geográfico Nacional no sea más quien delimite la zona marítimo terrestre (como lo establece la ley), y que esto pase a manos de la empresa privada, la que también, entre otras potestades, tendría la de asignar concesiones de tierras localizadas en esa zona (tareas que hasta ahora por ley son exclusiva potestad de los municipios); tal propuesta cuenta con el apoyo financiero del Banco Centroamericano de Integración Económica, y se trata de convencer a los municipios de su pertinencia ofreciéndoles apo-

yo económico para fortalecer su capacidad de cobrar los cánones de las concesiones que se harán mediante el trabajo; esto obviamente permitirá a los directos interesados, los futuros concesionarios, controlar la delimitación de las zonas de su interés, lo que también obviamente pone en peligro sitios muy vulnerables y delicados como los humedales, esenciales para el equilibrio ecológico. (3) Se intenta diversas formas de reinterpretar planes reguladores existentes por medio de la aceptación de la urbanización en sitios restringidos utilizando para ello la figura de condominio y logrando así densidades de población que están por encima de las limitaciones que los propios planes reguladores o el propio Plan Gam ha establecido para proteger los recursos ambientales locales, incluyendo el delicado recurso hídrico.

Otro proceso en marcha, con la figura de la desregulación, busca liberar tierras de uso restringido y de zonas protegidas, como los humedales y las zonas altas, en faldas montañosas y en valles intermontanos donde la presión por el uso de las tierras para uso habitacional es más alta.

La utilización de formas organizacionales paraestatales debilita la capacidad de control (cuando no la impide del todo) de las instituciones estatales que por ley tienen el deber de controlar el uso del suelo y sus recursos, privatizando para beneficio de los desarrolladores y propietarios de tierras el propio ejercicio del control estatal y la planificación física, permitiendo así el disfrute de altas tasas de renta de tierra y de sitios muy vulnerables o indispensables para guardar un equilibrio entre la tierra de reserva o protegida y la dedicada a usos urbanos básicos como la habitación de alta densidad y la industria. Todo ello implica un serio peligro no solo para las zonas de nuevo uso urbano, sino para las actuales aglomeraciones que podrían sufrir la destrucción de la cobertura vegetal en áreas limítrofes con parques y zonas de protección, así como los humedales y cauces de ríos en planicies costeras, por lo que se debe esperar en el futuro cercano el impacto de nuevos desastres causados por deslizamientos, avalanchas, inundaciones y marejadas en tales zonas.

La renovación urbana de ciudades -como en el centro de San José- se ha propuesto como una forma de buscar la re-habitación y la seguridad, pero no se ha asignado los recursos para orien-

tarla y, más bien, se ha ido perdiendo la capacidad estatal de controlar su adecuado y equilibrado desarrollo acorde con un plan nacional urbano al delegar, contra la ley, tales potestades a organismos paraestatales y privados vinculados con los interesados en el disfrute de las rentas de la tierra creciente en zonas costeras de alto valor turístico o en los límites de las principales ciudades de alta densidad poblacional.

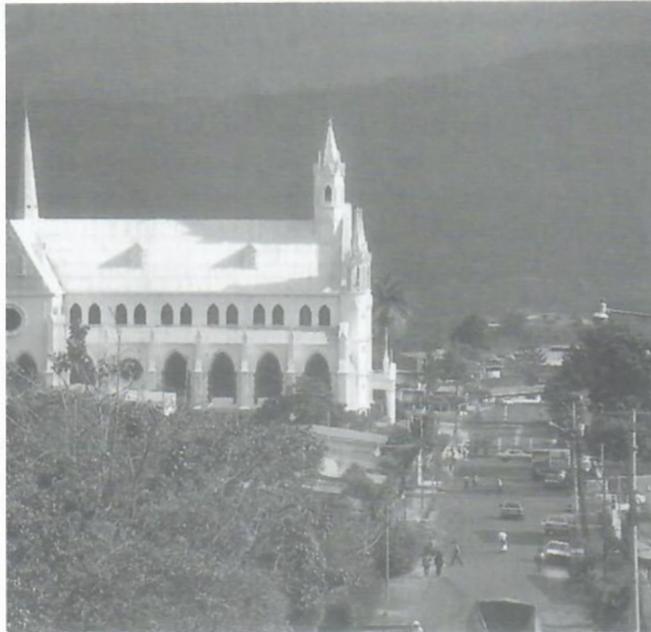
Problemática tica y falacias de Peñalosa

Recientemente se ha incrementado la discusión, y las propuestas mágicas de solución, sobre el tema milenario de la planificación de la ciudad y el tema centenario de la renovación urbana. Más allá de la planificación del uso del territorio por sectores o funciones, la teoría y la práctica de la urbanización han discutido y propuesto soluciones para problemas como la vialidad (Lañe *et al* 1975) y el tránsito (Boaga 1977), lo mismo que para la utilización de antiguos centros deteriorados o la concentración de población indigente y desempleada en barrios viejos. Estos últimos pueden ser áreas deterioradas que resultaron semiabandonadas con el cambio impetuoso de actividades urbanas o el cambio de localización de las zonas de mayor impulso comercial o económico. Pero en muchas de las grandes ciudades del mundo resultan ser barriadas casi recientes donde edificios en altura, que pretendieron resolver el "problema de vivienda", se convirtieron en tugurios y guetos de pobreza extrema que acabaron por ser lugares de concentración de delincuencia, tráfico y consumo de drogas, residencia para indocumentados y minorías inmigrantes muy discriminadas.

En muchas ciudades más pequeñas, como San José, el déficit habitacional y las variaciones de la renta del suelo en función de los usos cambiantes no se han intentado resolver por la vía de grandes edificios, pero sí por la doble vía de desarrollar barriadas de pequeñas viviendas unifamiliares de construcción estatal y de tolerar la ocupación irregular. Esta última ocupa en muchas ciudades latinoamericanas, grandes como Sao Paulo, intermedias como Caracas y pequeñas como Managua, altísimos porcentajes del territorio disponible, razón por la cual se ha planteado desde hace décadas el hecho de que la ciudad latinoamericana tiene como elemento esen-

cial a tomar en cuenta frente a la posibilidad de planificar o incluso de trazar políticas urbanas, el problema de la ilegalidad o la irregularidad del proceso de urbanización. Esto, por supuesto, también tiene implicaciones en otros factores como la eficacia relativa de las políticas (cualesquiera que ellas sean) en sectores como el transporte, la construcción de infraestructuras eléctricas y de agua, la disposición de desechos sólidos y líquidos y, en particular, en aspectos relativos al riesgo y la seguridad de los habitantes de los territorios irregulares, como lo muestra la destrucción total de la Managüita en San José por vía del incendio en meses recientes.

Estos desastres derivan también, en muchas ocasiones, de la propia acción interventora del estado, que en el caso de Costa Rica ha puesto la reducción del conflicto social derivado de la falta de vivienda por encima del crecimiento ordenado y la planificación urbana. La vivienda como elemento clave en la estructura clientelista política y de control social se ha planteado como política dejando de lado, y prácticamente eliminando, toda política urbana derivada del gobierno central y convirtiendo a las instituciones creadas en los años cincuenta al calor de las propuestas y concepciones sobre la planificación territorial de la segunda posguerra en simples entidades autorizadas para repartir "bonos gratuitos" y "soluciones" de vivienda. Precisamente a partir de la reforma más importante de los últimos treinta años en el área de lo urbano y la vivienda, como es la creación de la Ley del Sistema Financiero Nacional para la Vivienda, es que se impulsa en paralelo la repartición masiva de tierras para construir viviendas sin planificación o urbanización alguna -entiéndase sin infraestructuras o instalaciones colectivas básicas de salud, educación, etcétera. Así, los principios de la Ley de Planificación Urbana de los años sesenta se de-



G. Esenshink por migración in-

ternacional que crea nuevos guetos de pobreza -ahora no estatal sino por construcción espontánea- cuando la política social casi desaparece al ocupar el poder la nueva derecha y los sectores políticos neoliberales desde finales de los años noventa y junto a la expansión (y huida del centro) en viviendas de lujo hacia el oeste por parte de los sectores de alto ingreso.

jaron de lado y se priorizó, a partir de la administración gubernamental 1986-1990, la creación de guetos de pobres de miles de microcasitas prefabricadas sin instalaciones, las que se han tenido que ir construyendo en forma precaria y a enorme costo durante los últimas cuatro administraciones. El impacto de tal decisión política superior -todavía sin evaluar en detalle- transformó radicalmente el Área Metropolitana de San José y erradicó en principio el cúmulo de pequeños y medianos barrios espontáneos y de invasión que se habían ido acumulando en la capital desde inicios de los años setenta, sin encontrar respuesta estatal alguna. Estas tendencias en vivienda para sectores de bajo ingreso sesuman a las inconclusas obras de circulación, al crecimiento masivo

Por migración internacional que crea nuevos guetos de pobreza -ahora no estatal sino por construcción espontánea- cuando la política social casi desaparece al ocupar el poder la nueva derecha y los sectores políticos neoliberales desde finales de los años noventa y junto a la expansión (y huida del centro) en viviendas de lujo hacia el oeste por parte de los sectores de alto ingreso.

No sorprende que frente a tales temas surjan ocasionalmente, y como las grandes epidemias, los gurús que recién descubren nuevas soluciones mágicas haciendo caso omiso de la complejidad y desarrollo, en el mundo entero, de propuestas, estrategias y experiencias en esos temas. Desde Catal Juyuk hasta los nuevos proyectos en Japón de "ciudad-torre" y de "ciudad-pirámide", la historia urbana ha visto propuestas exquisitas como Chan Chan y Teotihuacan, los diseños de Le Corbusier (por ejemplo Chandigarh) y de Franz Lloyd Wright -ciudad rascacielos-, y no tan exquisitas como Brasilia o Ciudad Guyana; aparte de las muy conocidas y requetenombadas como Curitiba -que en ciertos círculos en

Costa Rica es casi una muletilla. Más recientemente, sin que haya una planificación o renovación profunda de la ciudad sino tan solo puntual, se ha llevado a categoría de ejemplo internacional algunas de las políticas aplicadas por la Alcaldía de Bogotá, entre las que destaca el Transmilenio, la construcción de vías de bicicletas y el mejoramiento de barrios pobres viejos (que se realizaron o impulsaron durante la administración del alcalde Peñalosa). Procesos barriales de esos tipos tenemos desde hace casi 20 años en Costa Rica sin mayor propaganda, excepto la electoral que realizan otros gurús políticos nacionales.

Sobre el caso de Bogotá se ha pretendido elaborar algunas perspectivas generalizables de política urbana sin tomar en cuenta los contextos políticos y económicos esenciales que en primera instancia son el eje explicativo de los arreglos organizativos, espaciales, funcionales e institucionales que nos espantan. En particular, el ex alcalde de Bogotá ha elaborado (y presentado repetidamente en gran diversidad de foros en varios países, incluyendo Costa Rica a mediados de 2003), sus reflexiones e ingeniosos "descubrimientos", que en algunos casos son simples falacias y, en otros, lugares comunes o simplemente inversiones que mejoran la situación normal de pobreza extrema que incluye espacios habitables improvisados, muy deteriorados y sobreutilizados (tugurios, ranchos hechizos, viejos edificios ocupados). En Peñalosa son comunes las falacias consistentes en generalizaciones a partir de percepciones parciales y descontextuadas con frases altisonantes y pegajosas típicas de la publicidad multicolor y no del análisis científico en busca de soluciones a problemas concretos; frases como: "un modelo de ciudad que privilegia la movilidad de los automotores sobre la felicidad de los niños" (Peñalosa 2003), ante la que las personas sensibles y con un mínimo de corazoncito se inclinan sin dudar por la felicidad de los niños. No obstante, *no existe tal modelo de ciudad* y ambos elementos -la movilidad vehicular y la felicidad de los niños- no son, ni mucho menos, contrapuestos en ningún modelo de ciudad. En el caso específico al que aparentemente se hace referencia (la ciudad industrial de posguerra en países desarrollados, la ciudad planificada pos *Carta de Atenas* y correspondiente con la arquitectura internacional y el muro cortina en los centros, la autopista rápida y el barrio suburbano

de sectores medios-con-automóvil-familiar) no hay desprecio por la niñez; los suburbios de viviendas unifamiliares en hileras con antejardines divididos por setos y con patios traseros, muy arbolados y con anchas aceras, con muchos sitios recreativos y deportivos y muchas rotondas-vecindario, que se desarrollaron a partir de los años cincuenta en muchas ciudades de EU y en algunas *new towns* inglesas o francesas, fueron diseñados en gran medida pensando en la niñez y la juventud que todavía corre en bicicleta. Ahí hay un diseño que incluye dos aspectos: la autopista que buscaba sacarte rápido del centro antiguo o de negocios, y el suburbio residencial, familiar con iglesia y colegio. Es un diseño basado en el esquema de la zonificación especializada o el denominado *zoning* (Mancuso 1980), y parte de principios teóricos desarrollados desde finales del siglo XIX, los que se aplicaron en las supermanzanas de Lucio Costa en Brasilia y otras ciudades de Asia y África centralmente planificadas.

Más allá de las críticas de los últimos 20 años al *zoning* y más allá de los problemas no contemplados inicialmente en la teoría que lo justifica (como lo que ocurriría en los viejos centros de ciudad muy deteriorados y poco rentables para las nuevas dinámicas económico-financieras, y para lo cual se han ido planteando soluciones rentables: como la inversión urbana masiva financiada por gobiernos locales o nacionales o la renovación privada de viejos edificios con valor histórico-arquitectónico), debe considerarse que la zonificación es un concepto serio que se desarrolló en la teoría con el objeto de especializar el uso del territorio y evitar conflictos haciendo más funcional la forma de la ciudad. Es un modelo coincidente con planteos teóricos del urbanismo y la arquitectura que buscaban la armonía entre forma y función de manera sistémica. Hay otros planteamientos críticos que buscan más bien la mezcla, hasta cierto punto, de funciones y usos creando múltiples espacios menores y defendiendo la noción de la vieja vecindad o barriada que articulaba comercio, producción y vivienda. Ambos, sin embargo, hacen caso omiso de las barriadas pobres de las grandes ciudades industriales típicas del capitalismo en el siglo XIX y que se estudiara, por ejemplo, en Manchester y otras ciudades inglesas (Engels 1848).

El problema del transporte desde el centro de la ciudad hacia las residencias, en ciudades

construidas sobre la base de la zonificación o que evolucionaron a lo largo de centurias o milenios, no ha tenido por solución el vehículo privado y la autopista sino el tren o el subterráneo y el autobús articulado o el tranvía (debe recordarse, entre otros, el bus articulado y eléctrico en la antigua Unión Soviética, además de los consabidos de Curitiba) mucho antes de que a alguien se le ocurriera el pomposo nombre de Transmilenio y fuera a venderlo por nuestros países como el último descubrimiento de Melquíades (el gitano, no el león) y, peor aun, fuera comprado -también con pompa y bombetas- por nuestros líderes, los líderes de este nuevo Macondo siempre tan aislado de los descubrimientos antiguos del ancho mundo que queda al otro lado de los Montes del Aguacate, La Carpintera o el Zurquí.

Es incorrecto afirmar -como lo hace Peñalosa (2003)-, que "hoy hay consenso en el planeta sobre la conveniencia de administrar la mayoría de los recursos de la sociedad a través de la propiedad privada y el capitalismo". Ello no solo hace caso omiso de los más de mil millones de chinos, sino de otras muchas decenas de ejemplos de gobiernos que administran por medio del estado -y lo seguirán haciendo por mucho tiempo- muchos de sus bienes aun cuando vivan en regímenes capitalistas de producción. Pero, además, asumir que los pueblos del mundo o de América han llegado a un consenso sobre ello es ignorar a los pueblos indígenas y a la historia política reciente de muchos países. Lo que sí es justo decir es que "el capitalismo por definición genera desigualdad" (Ibid.), razón por la cual precisamente no se puede hacer caso omiso del régimen productivo y distributivo a la hora de discutir los problemas de la ciudad, forma y espacio por excelencia del capitalismo. Aunque la ciudad y las desigualdades no surgieron con el capitalismo, éste dio a luz cierto tipo especial de ciudad: la industrial, que requiere de una altísima densidad de fuerza de trabajo disponible y a bajos precios para reproducirse como sistema. El capitalismo permitió, por las rentas de aglomeración, el surgimiento y desarrollo de las megaciudades y es en unas pocas ciudades mundiales del planeta donde se concentra la mayoría de las riquezas, el control del mundo financiero, la información y la dirección política y militar del mundo. Ya ha sido ampliamente estudiada esa dupla de concentración y globalización, de ciudad centro de

todo en un mundo casi totalmente articulado. Por eso, sostener que la "civilización occidental surgió alrededor del concepto griego de igualdad" (Ibid.) es no solo hacer caso omiso del capitalismo como eje de la sociedad occidental sino también de la esclavitud como fundamento económico de la cultura griega.

Peñalosa sí acierta al afirmar que "en lo urbano no es posible que cada cual busque su provecho sin la intervención estatal y que debe haber normas" (Ibid.) -al igual que en el mercado y prácticamente en todas las actividades humanas colectivas o individuales-, pero se equivoca al suponer que "cada cual trataría de enriquecerse produciendo bienes mejores y a menor costo" (Ibid.). La experiencia histórica del mundo entero muestra enorme variedad de formas en que los seres humanos, las empresas y los conglomerados tratan de enriquecerse produciendo bienes peores, caros (especulativos) o sin producir del todo. Incluso en las sociedades más avanzadas económicamente se han hecho críticas severas desde hace muchas décadas al "modelo urbano" (en realidad a variados modelos urbanos que se consolidaron durante el siglo XX); no otra cosa es la famosa *Carta de Atenas* y otros muchos estudios que llenan miles de páginas. No obstante, el eje explicativo de tales críticas no ha excluido su esencia, es decir las condiciones sociales de producción de la propia ciudad, sus rentas urbanas y la lógica económica y política dominante. Las críticas, por supuesto, han incluido a las ciudades soviéticas, chinas y muchas otras de Europa del Este desarrolladas bajo condiciones no capitalistas de producción pero que adolecen de problemas muy similares, incluido el de la altísima concentración, la densidad poblacional y la desigualdad en el disfrute de las infraestructuras y los espacios de calidad dada la jerarquización extrema de su estructura social, militar y política; ciudades que no han cambiado positivamente ni en China ni en las nuevas repúblicas surgidas durante los años noventa, al margen de que se iniciaran o implantaran economías de mercado, las que han consolidado las condiciones de explotación y jerarquías preexistentes tanto en lo económico y político como en el diseño y disfrute de lo urbano.

El concepto de felicidad, en efecto, no debe reducirse al ingreso y al consumismo, pero en condiciones de pobreza extrema o de exclusión

tampoco se alcanza la felicidad, aunque se cuente con ciclovías, se tenga la escuela pintada y se tapen los huecos de las calles. Se requiere mucho más que esas pequeñas y aisladas obras para que una población sea feliz: en primer lugar la satisfacción de las necesidades básicas. Un sistema de transporte público moderno y eficiente y una ruta peatonal o de bicicletas junto a obras menores en los barrios no deben llamarnos a engaño.

La afirmación de Peñalosa (Ibid.) de que "precisamente una de las ventajas del atraso es que podemos beneficiarnos de la experiencia de los que van adelante y evitar los errores en que ellos pudieran haber incurrido" es insostenible, porque siendo las sociedades muy distintas obviamente habrá serias

diferencias en las ciudades y las soluciones a los problemas tendrán que ser de diverso carácter. Si bien no se puede negar que las diferencias no son absolutas y que corresponden a realidades no aisladas, hay que tomar en cuenta que no corresponden a "etapas" de desarrollo (concepto ése muy superado desde los años sesenta en las ciencias sociales). Una percep-



ción "lineal" según la que unos países están más avanzados y otros irán por su mismo camino y podrán aprender de aquéllos para no cometer los mismos errores es ya totalmente absurda; y a la luz de la denominada "globalización" se vuelve aun más absurdo suponer la existencia de tales etapas de avance relativo. Ha sido más que demostrado que nuestra pobreza, desigualdad y exclusión están muy relacionadas con la riqueza relativa y la capacidad de consumo de los sectores medios de los países ricos. La explotación de que somos objeto vía comercio y vía extracción de riqueza ya no se discute por obvia. Nuestras ciudades -desde la más grande del mundo, México, hasta las pequeñas ciudades costeras, como nuestro Quepos- expresan esa situación y no una etapa atrasada del "desarrollo"; pero, ade-

más, expresan una historia propia de extracción excesiva junto a una planificación expresa que viene desde la colonia y la legislación de Felipe II. Hay una influyente escuela de planificación urbana, de origen español, en la historia de Latinoamérica, aunque en específicas localizaciones se hiciera sobre las sedes de antiguos centros de poder indígena, como en México. La consolidación de relaciones sociales de producción capitalista no ha modificado suficientemente el modelo extractivo como para transformar los viejos centros y las ciudades pequeñas, pero ha creado nuevas ciudades industriales como San Pedro Sula o la ya anotada Ciudad Guyana.

En el artículo de Peñalosa que se viene citando él evade referirse a lo que dice es obvio de un

modelo de ciudad deseada, como "que todos los ciudadanos tengan una nutrición adecuada, vivienda digna, servicio de acueducto, electricidad o una situación financiera sana" (Ibid.), con lo que por supuesto hace caso omiso de procesos esenciales y absolutamente definitorios del entorno urbano en cualquier sociedad, antes, ahora y en el futuro, incluidas las uto-

G. Eisenschink p f a s j s j q s e p u e j e r e s o l .

ver los problemas de la tierra y del transporte sin meterse con los de vivienda y situación financiera. Cuando la población de una ciudad es tan pobre -situación financiera- como para tener obligatoriamente que habitar, en más de un 50 por ciento, en tugurios, obviamente habrá un serio problema habitacional, de salud y de uso de energía; pero a la vez un serio problema de disposición de desechos —líquidos y sólidos-, de contaminación, de sobreutilización del ambiente (por alta densidad y precarias habitaciones) y ello está intrínsecamente vinculado con la relación residencia-trabajo, que es a su vez el eje de todo el sistema de transportes que se requiere.

Planificación y renovación urbana son elementos consustanciales del desarrollo de la sociedad concreta en que se propongan, y en todos

los casos suponen procesos desiguales en lo social, lo económico, lo político y lo militar. La planificación y la renovación factibles deben partir de tales diferencias y de los ejes sociales y económicos o políticos que orientan el devenir de esa sociedad, nunca ignorarlos.

Referencias bibliográficas

Alemán, C. y J. Garcés. 1997. *Política Social*. Me Graw Hill. Madrid.

Boaga, G. 1977. *Diseño de tráfico y forma urbana*. Gustavo Gili Editores. Barcelona.

Capel, H. "La definición de lo urbano", en *Estudios Geográficos* 138, febrero-mayo 1975.

Carta de Atenas. 1931. En www.iespana.es/legislaciones/CartaAtenas.htm.

Elsen et al. 1978. *La arquitectura como símbolo de poder*. Tusquets. Barcelona.

Ellin, N. 1996. *Postmodern Urbanism*. Blackwell. Cambridge, USA.

Engels, F. "La situación de la clase obrera en Inglaterra", en Engels, F. 1979. *Escritos*. Península. España.

Fernández, A. 2003. *Un país, tres arquitecturas*. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Costa Rica.

Gilbert, A. y P. Ward. "Land for the Rich, Land for the Poor", en Gugler, J. (ed.). 1988. *The urbanization of the third world*. Oxford University Press. London.

Jencks, Ch. 1983. *Movimientos modernos en Arquitectura*. Blume. Madrid.

Lañe, R. 1975. *Planificación analítica del transporte*. Nuevo Urbanismo. Madrid

Mancuso, F. 1980. *Las experiencias del zoning*. Gustavo Gili Editores. Barcelona.

Peñalosa, E. "Ciudad, igualdad y bienestar", en *Ambientico* 118, julio 2003.

Pradilla, E. 1984. *Contribución a la crítica de la teoría urbana*. Universidad Autónoma Metropolitana de México. México.

Saunders, M. 1986. *Social Theory and the Urban Question*. UNWIN HYMAN. London.

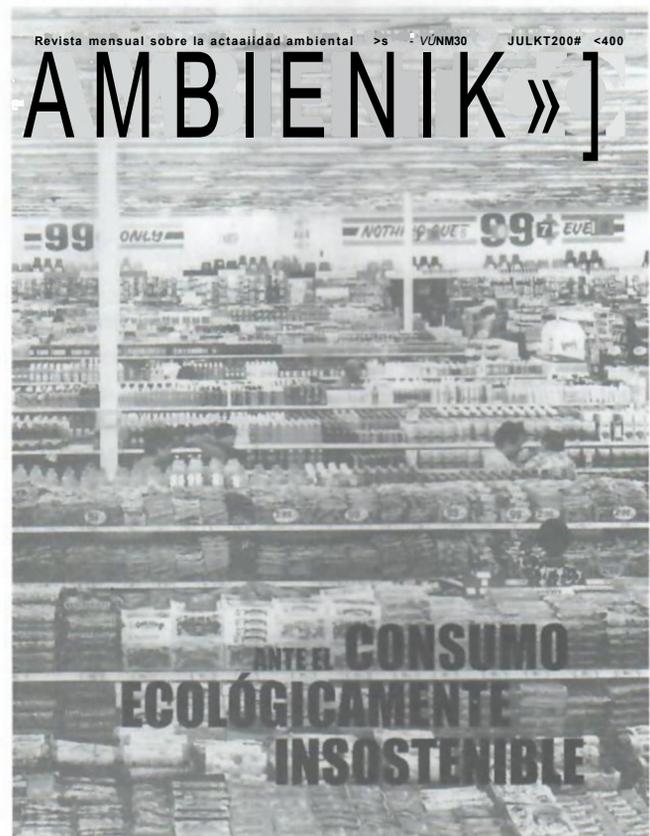
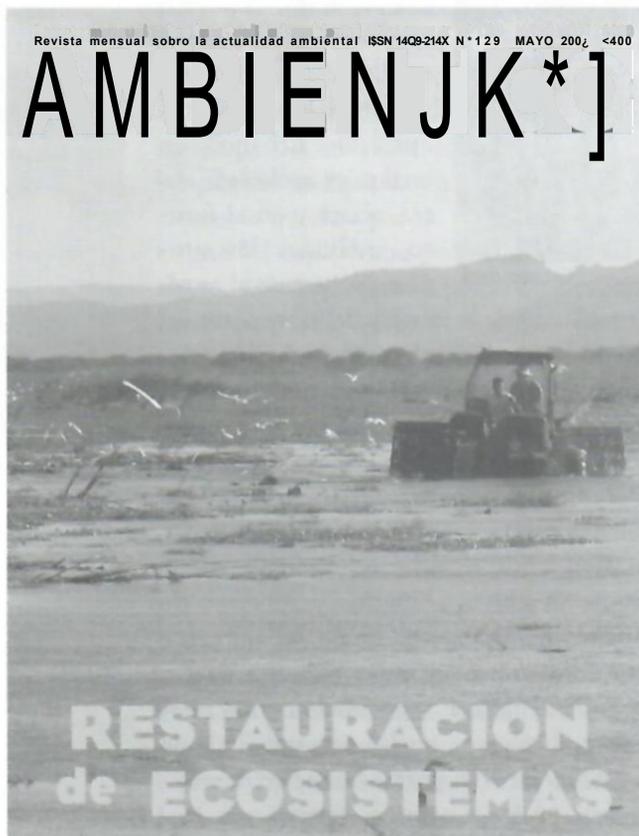
Short, J. 1996. *The Urban Order*. Blackwell. Cambridge, USA.

Soja, E. 2000. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Blackwell. Massachusetts.

Subirats, J. 1992. *Análisis de las políticas públicas y eficacia de la administración*. Ministerio para las Administraciones Públicas. Madrid.

Sidenbladk, G. 1976. *Estocolmo una ciudad planificada*. Scientific American. USA.

A LA VENTA



[pedidos 277-3688 • ambientico@una.ac.cr]