

reseña
review

San José posible: un buen intento

Arq. Jimena Ugarte

Instituto de Arquitectura Tropical, Costa Rica

Recibido: 09. 2012

Revisado: 02.2013

Aceptado: 02.2013



Resumen

El proyecto San José Posible es la propuesta de recuperación del espacio público en 53 manzanas, en el área sur de San José, la capital de Costa Rica, con el propósito de dotar de lugares adecuados y dignos para el peatón. A partir del diagnóstico realizado, se presenta a continuación el alcance del proyecto. Lo llamamos SAN JOSE POSIBLE porque fue así de simple: "hagamos lo que está a nuestro alcance y dentro de nuestra realidad y posibilidades, lo posible".

Palabras clave: espacio público, recuperación centro urbano, peatonalización.

Abstract

The project "San José Possible" is a proposal for recovering a patch of public space of 35 blocks located to the south of downtown San José, capital of Costa Rica. The purpose of the project is to provide adequate and dignified places for pedestrians. Starting off from our diagnosis, the scope of the project is presented below. We are calling it "SAN JOSÉ POSSIBLE" because it was as simple as that: "let's do what is within our reach and within our reality and possibilities, the possible".

Key words: *public space, recovery of an urban center, pedestrianization.*

San José Posible, es una iniciativa privada, que consistió en un proyecto quijotesco, ideado y promovido por el Instituto de Arquitectura Tropical (IAT), y desarrollado en forma benévola por los siguientes arquitectos: Carlos Manuel Escalante, Adrián Guzmán, Marlo Trejos, Diego Meléndez, Bruno Stagno y Jimena Ugarte.¹

Surge como respuesta a la convocatoria del alcalde de San José, ingeniero Johnny Araya y del Ministerio de la Vivienda a formar parte de la Comisión de Repoblamiento y Regeneración de San José, junto a varias Instituciones del Estado, entre ellas la Universidad de Costa Rica.

INTRODUCCION

A San José, ciudad capital y principal centro político, financiero, cultural y comercial de Costa Rica, concurren a diario mas de 1 millón de personas, de los cuales, el 80% son peatones. Sin embargo, en los 4 distritos centrales,- El Carmen, Merced, Hospital y Catedral-, sólo viven cerca de 70.000 personas.

El ineficiente y mal planificado transporte público, permite que diariamente entren 2.500 buses a San José, dejando su estela de contaminación y ocupando un espacio desproporcionado. Diariamente también, circulan 75.000 vehículos en San José, de los cuales, el

50% de los viajes son innecesarios.

La ciudad, además de las características básicas que supone esa categoría, exige ciertos parámetros para ser habitada: contar con espacios públicos que acojan al ciudadano y lo inviten a permanecer en la ciudad; tener calidad de vida y servicios eficientes que la hagan competitiva y atractiva; ofrecer atributos patrimoniales y culturales que no existan en otras; seducir con su belleza escénica y/o natural; proponer lugares y oportunidades de esparcimiento para todo público en lugares limpios y seguros. De los parámetros enunciados, San José está en deuda prácticamente en todos: no tiene calidad de vida, el espacio es muy restringido, el peatón es agredido en permanencia, la cultura es donde mejor le va, los parques son los únicos espacios para recreo, tiene escasa naturaleza, la historia ha sido borrada sigilosamente y de a poco sin escrúpulos, la movilidad es muy difícil - sin importar el medio de transporte-, tanto para el peatón como para el conductor. Aunque se han hecho tibios esfuerzos en este sentido, la ciudad no está preparada para los discapacitados y la principal queja de los ciudadanos es la inseguridad.

El patrimonio arquitectónico ha ido desapareciendo por descuido, por olvido, por desidia, por carencia de reglas claras, y los pocos íconos arquitectónicos más relevantes se encuentran precisamente en el casco central: Teatro Nacional, Teatro Melico Salazar,

1. Las arquitectas Zuhra Sasa y Adriana Cruz, colaboraron esporádicamente en el proyecto.

reseña



Fotografía boulevard peatonal, San José. © Instituto de Arquitectura Tropical

Antigua Fábrica de Licores, Edificio de Correos, La Casa Amarilla, la sede de la Embajada de México, la escuela Metálica, el Colegio de Señoritas, el Colegio Sión, la Antigua Aduana, el Museo Nacional, la Estación al Pacífico, y al Atlántico, y unos pocos más.

A pesar de tener algunos parques y espacios públicos

de gran belleza y calidad, la tónica general del espacio público deja mucho que desear. Por esta razón, los boulevares o paseos peatonales han sido recibidos con entusiasmo por la ciudadanía, porque significan un remanso en el alboroto vehicular que nos circunda y agobia.

Basados en análisis y diagnósticos existentes de toda índole, decidimos enfocar nuestros esfuerzos hacia el peatón y el espacio público. La degradación y disminución del espacio público, es entre otras razones, lo que ha originado el abandono de la ciudad y la proliferación de mendigos y maleantes genera y exacerba la sensación de inseguridad y malestar.

La propuesta original incluía la recuperación de un área compacta de 53 manzanas entre la av. 4 y la 10 y la calle 11 y la 16. Era importante darle seguimiento a este proyecto en su conjunto si lo que se perseguía era recuperar la ciudad. La avenida 4 acondicionada es, sin duda, una mejora considerable e importante, pero no logra recuperar la ciudad, como sí lo haría la limpieza y regeneración de toda la zona propuesta en el sur de la ciudad.

Dado que existían antecedentes positivos en el éxito de la iniciativa municipal de peatonalizar la Avenida Central, decidimos replicarla hacia el sur, transformando la avenida 4,- entonces ruta exclusiva para buses- en Paseo de la Unión Europea, área exclusiva para peatones. Esta avenida responde a una vocación natural para ser peatonal, dado que no continúa, empieza en la Iglesia de la Soledad y termina en el



Fotografías boulevard peatonal, San José. © Instituto de Arquitectura Tropical

reseña

San Juan de Dios. Esta es la primera y única etapa que se ha construido de San José Posible, quedando pendientes alrededor de 40 manzanas más que incluía el proyecto original. En esta zona, es factible y posible arrasar con manzanas completas porque no perdemos nada dado que son ruinas, vergonzosas, en las cuales queríamos promover e insertar la iniciativa privada y conjuntos habitacionales para clase media. Curiosamente, y a pesar de la tendencia marcada a acercarse a San José, nada de esto se ha producido.

San José, cuenta con buenas escuelas: Juan Rafael Mora, España, República del Perú, República Argentina, Buenaventura Corrales, más conocida como Escuela Metálica, Vitalia Madrigal, Colegio de Señoritas, Escuela Católica Activa, Escuela Mauro Fernández, Ricardo Jiménez, para mencionar algunas; importantes servicios de salud: Hospital San Juan de Dios, Hospital Calderón Guardia, Hospital de Niños, Hospital Blanco Cervantes, Maternidad Carit, Clínica Durán, Clínica Bíblica, Clínica Santa Rita, Clínica Burstín, entre otros y con la mejor infraestructura en redes de datos, telefónicas, alcantarillados, y alumbrado eléctrico subterráneo. Considerando estas virtudes, ingenuamente creímos que la empresa privada apostaría por una posibilidad más lógica y contemporánea de inversión, en el centro de la ciudad, como ha ocurrido en la mayoría de las ciudades

del mundo, donde vivir en los centros se ha convertido en lo más solicitado y en la inversión con mayor plusvalía, pero las municipalidades han invertido en ellas para lograrlo. A modo de ejemplo, podemos citar el caso de New York, ciudad compacta, en la cual el 55% de los propietarios no posee vehículo privado y en Manhattan, el 77%. Difícilmente un neoyorkino de sepa se trasladaría a un suburbio. Contrariamente a lo que erróneamente se cree, estos centros urbanos densos, donde la rutina cotidiana de la gente para desplazarse a sus lugares de trabajo, de compra y otros menesteres es caminar, son los más eficientes, sostenibles y ecológicos, y es donde la huella de CO2 por habitante, es menor.²

Pretender arreglar y resolver todo, y toda la ciudad, en un solo esfuerzo es complejo, por no decir imposible. Desde 1981 habíamos planteado Acupuntura Urbana en esta misma zona, pero entonces no hubo receptividad ni visión para acoger el proyecto. En esta ocasión nos avocamos a una zona confinada y muy deteriorada para que sirviera de influencia positiva a las zonas adyacentes. Lo llamamos SAN JOSE POSIBLE porque fue así de simple: “hagamos lo que está a nuestro alcance y dentro de nuestra realidad y posibilidades, lo posible”. Pretendía ser un proyecto país, que sirviera de zona de oportunidad para vecinos, desarrolladores, propietarios, municipalidad, comerciantes y ciudadanía en general.

2. Greenest Place in U.S? It's not where you Think! David Owen, Yale environment 360, 26/10/2009.

DIAGNOSTICO/RADIOGRAFÍA DE SAN JOSE

La radiografía de la capital, basada en observaciones in situ y numerosos documentos existentes, se resumiría de la siguiente manera:

1. SOCIAL

- Pobreza
- Delincuencia
- Drogadicción
- Prostitución
- Abandono
- Inseguridad
- Fuentes de trabajo insuficientes
- Albergues para mendigos casi inexistentes
- Leyes lacasas en cuanto a conductas ciudadanas

2. MATERIAL

- Deterioro general, salvo contadas excepciones
- Abandono de edificios y propiedades
- Obsolescencia de los edificios, códigos sísmicos antiguos
- Carencia de ciertos servicios por sobrecarga
- Abandono línea férrea
- Mala recolección de la basura
- Limpieza y mantenimiento insuficiente
- Carreteras en mal estado
- Mínima inversión fresca o nueva
- Aceras irregulares y peligrosas
- Caños incómodos

- Tragantes peligrosos
- Señalización insuficiente
- Árboles maltratados y podados hasta la mutilación
- Exceso de rótulos comerciales
- Se permite el ingreso de camiones sobre dimensionados para la ciudad
- Sistema de estacionamiento en las calles muy desordenado

3. ECONOMICA

- Excesivo valor de la tierra
- Cero demanda-máxima oferta
- Transporte público deficiente y caro
- Falta de incentivos para invertir
- Mal financiamiento para inversores
- Préstamos abusivos

4. AMBIENTAL

- Contaminación sónica
 - Contaminación visual
 - Contaminación del aire
 - Congestionamiento flota automotriz
 - Flota automotriz en mal estado
 - Transporte público en mal estado
 - Insuficiencia de basureros y mobiliario urbano
- en general
- Insuficiencia de arborización y zonas verdes

reseña

EL PROYECTO

El proyecto consistió en la propuesta de recuperación del espacio público en 53 manzanas, en el área sur de San José, con el enfoque de dotar de lugares adecuados y dignos para el peatón. Esto implicó el remplazo de pavimentos, alcantarillas y sistemas de agua potable y el ordenamiento de las redes subterráneas de servicios públicos. En ello participaron el Instituto Costarricense de Electricidad, Fuerza y Luz, Acueductos y Alcantarillados, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, y Bomberos, quienes marcaban las pautas a seguir y las condiciones necesarias para operar en la zona.

Para conseguir el objetivo principal, que consistía en devolver la ciudad al peatón, proyectamos una trama arborizada y peatonal continua, que permitía desplazarse y atravesar la ciudad a la sombra y a pie. Se eliminaron las aceras y se replantearon los pavimentos, con un peralte hacia el centro de la calle porque se recogen las aguas de lluvia en un caño central continuo.

Se estudió, en conjunto con el MOPT, las direcciones de las vías y paradas de autobuses. Cuando propusimos este proyecto no se había recuperado la línea férrea ni habilitado el tren, pero sí lo apoyábamos y promovíamos. Afortunadamente, éste ha sido un impulso y un aporte en la recuperación de la capital. Cerca de la mitad de la población del país vive en el valle central, la factura

petrolera se hace insostenible y el ambiente se deteriora a pasos acelerados. El tren, el metrobus, las interlíneas, los taxis y todas las formas de medios masivos de transporte son bienvenidos y pueden cohabitar. El 64 % de los heredianos, el 47% de los alajuelenses y el 57% de los cartagineses se desplazan a diario a la capital. El tren resuelve un porcentaje importante de estos traslados, (350.000 personas).³

Se propusieron distintas tipologías de calles y avenidas, según el ancho y uso que demostraban, se las dotaba de mobiliario urbano para disfrute de los transeúntes. Las pérgolas y kioscos propuestos y diseñados no se pudieron realizar porque bomberos se opuso, argumentando que los mismos impedían lograr la curva cuando debían doblar en una esquina. La Universidad Veritas nos ayudó con propuestas de mobiliario y señalética. Ninguna se pudo realizar, pero quedó ampliamente demostrada la capacidad de diseño de los colaboradores.

Se ubicaron espacios posibles para estacionamientos subterráneos bajo la CCSS, el Parque Central y el Hospital San Juan de Dios. Estos estacionamientos podían ser alianzas estratégicas entre la MSJ y la empresa privada. Sin embargo el embrollo legal es importante ya que la calle es de una institución, la avenida de otra y el parque de una tercera, lo que inhabilita la posibilidad de hacer sociedad con la empresa privada.

3. El Financiero, #830, 14 de agosto, 2011. Página 4. "Apuesta por tren toma fuerza". Eugenia Soto.

Intentamos visualizar el espacio público y la altura de los edificios para lograr densificar y aumentar el número de residentes en la zona, proponiendo edificios de hasta, un máximo de 6 pisos de altura, para no alterar la escala. Realizamos el ejercicio del impacto que tendría un edificio de vivienda en los accesos y salidas, estacionamientos, desarrollando un proyecto virtual en un lote real.

Se detallaron los pavimentos y el diseño de calles, incluyendo alcorques para árboles, señalización incluida en el piso, aceras pompeyanas en los cruces de calles y avenidas, rampas para minusválidos, etc

Se había propuesto una plaza dura y a nivel, en la Soledad, que permitiera la realización de Misas, conciertos, bailes y otros eventos al aire libre.

En realidad, si existiera un transporte público limpio y eficiente, los cuatro distritos centrales bien podrían ser totalmente peatonales, dada la escala pequeña de la ciudad. Atravesar San José es una caminata normal en cualquier otro país del mundo. Se pueden organizar paradas de autobuses perimetrales y estacionamientos públicos y/o privados en los bordes de la ciudad. Las personas llegan hasta estos puntos, dejan su carro y desde ahí caminan.

Nos encontramos con dos problemas serios: el precio y el tamaño de los lotes. Son muy pequeños y muy

caros. Así, nadie invierte. Dado el enorme potencial que tiene la ciudad y para hacer posible su desarrollo, nos atrevimos a plantear el tema de la justicia tributaria, lo que quiere decir que si usted quiere vender a 100 su propiedad debe pagar 100 en impuestos y no como ocurre actualmente, que en el mejor de los casos pagan 1 para vender en 1 millón – cuando pagan impuestos- y así ni hacen ni dejan hacer, porque a los precios que tiene la tierra no es factible desarrollar ningún proyecto. No ha surtido efecto ni ha tenido reacción nuestra propuesta.

Las obras urbanas son de gran envergadura, involucran a numerosos actores, exigen presupuestos importantes, toman un largo tiempo en realizarse y son molestas para los ciudadanos. Sin embargo, el resultado siempre es grato y sorprendente: mejora la calidad de vida de la gente y la imagen de la ciudad.

La construcción de la avenida 4, fue posible gracias al aporte económico de la Unión Europea y de la MSJ. La donación de la UE exigía que la MSJ pusiera el 50% del presupuesto y así lo hizo. Este trámite financiero estuvo enmarcado dentro del PRUGAM, que fue la entidad encargada de manejar los fondos de la Unión Europea.

Al menos, en esta avenida, desaparecieron los buses, el humo, el desorden y la suciedad. Si bien al iniciar la obra hubo quejosos y negativos, una vez terminada, sólo

reseña

los negocios han aumentado con creces sus ganancias y las instituciones su imagen, se aumentó la cobertura de árboles y se mejoró la recolección de aguas pluviales con un caño central. Pero sobre todo, se mejoró la calidad de vida de toda esta gente que camina a su trabajo o lugar de estudio. Se demostró que se puede revertir una situación que se consideraba irremediable. Cuando comentábamos el proyecto con la gente, nos decían: ¿San José? ¡Están locos! ¡Eso no tiene remedio! Me atrevo a afirmar después de esta experiencia que no sólo se puede sino que hay pocas cosas tan gratificantes como saber que hemos contribuido al bienestar de la gente. Cuando salen los feligreses de la Iglesia de la Soledad y uno ve familias enteras que se quedan en el Paseo Unión

Europea a pasar el día, da mucha alegría, porque tal vez es gente que no tiene adonde ir y aquí disfruta en familia en un espacio urbano recuperado para ellos.

El proyecto original era más ambicioso, complejo y completo que lo realizado, pero no fue posible continuarlo, por múltiples razones que van desde falta de presupuesto a carencia de definición de los jerarcas de turno.

Agradezco a la UCR y en especial a Valeria Guzmán Verri por su gentil invitación, que nos permite desenterrar aunque sea por un ratito, un proyecto al que el Instituto de Arquitectura Tropical le tiene mucha fe y le invirtió un enorme esfuerzo, recursos y cariño.

Jimena Ugarte

Es arquitecta y Directora Adjunta del Instituto de Arquitectura Tropical desde su fundación en 1994. Autora de: *Los recibidores y el café en Costa Rica*, *Ciudades Tropicales Sostenibles* y *Arquitectura Rural en el Trópico*, con Bruno Stagno; *Biodiversidad y Paisajismo Tropical*, con Javiera Aravena y Luz Letelier; y es la editora de las Memorias de los 4 Encuentros de Arquitectura, Urbanismo y Paisajismo Tropical 1998, 2001, 2004, 2007. Ha escrito numerosos artículos en revistas varias.