



Parrque de la Savana © Antoni Faus Griso

El lema nacional "pura vida" expresa un objetivo y un sentimiento. ¿Existe la misma coherencia entre el objetivo de "*pura vida*" y el resultado de sus ciudades? Actualmente, y en especial las que forman la Gran Área Metropolitana GAM, no.

San José, capital de Costa Rica, es una ciudad horizontal, donde va apareciendo progresivamente la edificación vertical, sin afectaciones de vial que permitan ensanchar las calles. Las aceras están menguando y los carriles para vehículos aumentando. Caminar por la acera es una carrera de obstáculos: faltan tapas de acero en las arquetas de instalaciones e imbornales, hay mucho pavimento roto, desniveles para adecuarse a los vados; los aparcamientos atraviesan la acera para aparcar en batería frente a las fachadas; los pasos peatonales y semáforos son escasos, programados con el tiempo justo para pasar, sin tener en cuenta a las personas de movilidad reducida. El parque de La Sabana, por ejemplo, en medio de la ciudad, es una isla rodeada de vías rápidas de circulación y con sólo 5 pasos peatonales en su perímetro.

La movilidad es caótica, con conductores que ignoran las señales de tráfico mientras van con el móvil enganchado a la oreja, con motores ruidosos, sonido de claxon ininterrumpido y un tráfico extremadamente denso.

La vida se desarrolla en los Condominios (comunidades de viviendas) y en los Malls (centros comerciales). Los primeros con obligación de áreas recreativas y de juegos infantiles, con un mínimo de 10 m² de cada por vivienda, *"para que los niños no tengan que salir a la calle"* (sic). Están cerrados en sí mismos, dando la espalda a la ciudad y aislados de ella. La conexión entre ellos es el vehículo privado. Consecuencia: la vida en las calles tiende a cero.

El periódico "Nación" de 18.10.2013 publicaba un reportaje sobre San José, transcribiendo la visión que tuvo John Hale en 1825:

"¿está en un extenso valle, y su situación es una de las más hermosas del mundo. En todas las direcciones los suburbios de esta ciudad son encantadores y muy particularmente la Sabana?"

Hoy día, con su no-modelo de crecimiento urbanístico, se ha transformado en algo antagónico al *"pura vida"*.

La explosión demográfica, el cambio de sistemas productivos, la movilidad y otros factores, han llevado a transformar la mayoría de ciudades en espacios más pensados para el trabajo que para la vida, más para vehículos que para personas, donde parece que el peatón es el ?enemigo? a batir. La actividad social desaparece, el civismo se convierte en algo ajeno, la seguridad es utopía. En las ciudades latinoamericanas se suma un factor: la mezcla del carácter latino con la forma de vida norteamericana.

En San José hay una notable ausencia de vida en las calles, masiva presencia de vehículos y camiones de gran tonelaje, proliferación de rejas y alambres de espinos, desaparición del patrimonio arquitectónico, desnaturalización de barrios residenciales, etc.

Podría justificarse por la necesidad de encontrar ?soluciones? de inmediata aplicación, pero ¿estamos de acuerdo en que éste es el camino a seguir? La opinión general es común y concluyente: no.

Datos de interés:

- Población mundial hace 200 años = 1.000 millones
- Año 2012 = 7.000 millones
- Previsión a final del siglo XXI = 10.000 millones

- Población en ciudades año 2012 = 3.600 millones
- Previsión año 2050 = 6.500 millones
- Previsión año 2100 = 8.000 millones

Crecimiento de Costa Rica, San José y GAM:

- Población en Costa Rica año 1950 = 887.000
- Población el 2011 = 4.615.000
- Población en San José y GAM año 1950 = 354.000
- Población año 2011 = 2.769.000

- Vehículos en Costa Rica año 2012 = 1.600.000
- Vehículos en San José y GAM año 2012 = 960.000
- Previsión de vehículos en San José y GAM año 2050 = 3.399.000 (797 vehículos/1.000 habitantes)
- Previsión de la población año 2050 = 6.093.000
- Previsión en San José y GAM año 2050 = 4.265.000

La previsión de vehículos se ha calculado con un aumento anual inferior al actual. Modelos de referencia: USA 797/1.000 habitantes; países europeos 500/1.000 habitantes. ¿Podrá absorber la ciudad este crecimiento?, ¿mejorará la calidad de vida?

Mediante una planificación estratégica se han revertido situaciones caóticas en muchas otras ciudades. Un ejemplo es Barcelona y su transformación, convirtiéndose en una de las cinco ciudades preferidas para ser visitadas, y lo más importante, el ciudadano ha recuperado el orgullo de su ciudad. Otro ejemplo es la peatonalización de Broadway hasta Times Square, prueba piloto en Nueva York en 2007. Frente al rechazo inicial, la aceptación actual es del 74%.

Otras ciudades se replantearon hace tiempo sus objetivos (Copenhague, Ámsterdam, Melbourne), y otras están en proceso (Christchurch, New York?) A partir de un modelo acorde a su carácter, la calidad de vida se está transformando. Por otro lado, otras siguen con el modelo importado de occidente, el mismo que en el mundo occidental se tiende a abandonar. Ejemplos: Chongqing (China) y Daca (Bangladesh).

San José reúne una serie de factores con un enorme potencial: su geografía, la altitud, un clima que favorece la ausencia de contaminación, su malla urbana y la abundancia de parques y ríos.

Las próximas actuaciones urbanísticas definirán su futuro: modelo ?Chongqing? o modelo ?Copenhague?, modelo para ?carros? o modelo para ?personas?. Y ¿no sería posible un modelo de convivencia cívica entre ambos? Con menos contaminación acústica, pensada a una escala más humana... En resumen, una ciudad amable con la gente. Esto es posible, y una de las herramientas básicas es el urbanismo y la planificación estratégica.

Siento profundamente que, al menos en los próximos años, el modelo de San José será Chongqing.

Antoni Faus Griso, arquitecto. Corresponsal en San José, Costa Rica.



[1]

Tornar

[2]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <http://arquitectes.eu/es/content/urbanismo-versus-costa-rica>

Links:

[1] <http://arquitectes.eu/es/printpdf/printpdf/10050>

[2] <http://arquitectes.eu/es/javascript%3Ahistory.back%281%29>