

URBANISMO Y USO DE SUELO

CONTENIDO

PREFACIO	
INTRODUCCIÓN.....	Pág. 144
OBJETIVOS	Pág. 146
1. MARCO TEÓRICO.....	Pág. 146
2. ESTADO ACTUAL DEL DESARROLLO URBANO	Pág. 148
2.1.- Situación jurídica e institucional	Pág. 148
2.2.- Situación nacional del desarrollo urbano.....	Pág. 150
2.2.1. Sistema nacional de ciudades costarricense	Pág. 150
2.2.2 El Plan GAM	Pág. 151
2.2.3. Ciudades Intermedias	Pág. 152
2.2.4. Ciudades Pequeñas	Pág. 152
2.2.5. Planes Reguladores	Pág. 152
2.2.6. Ciudades costeras.....	Pág. 155
2.2.7. Zonas rurales	Pág. 155
3. MARCO CONCEPTUAL (VISIÓN)	Pág. 155
3.1- Globalización y desarrollo local ..	Pág. 155
3.2- Sostenibilidad del desarrollo urbano	Pág. 155
3.3- División territorial.....	Pág. 155
3.4- Identificación de objetivos o vocaciones específicas de las ciudades y regiones.....	Pág. 156
3.5- Infraestructura nacional y local	Pág. 156
3.6- Movilidad, infraestructura y sistemas operativo.....	Pág. 156
3.7- Tejidos urbanos compactos	Pág. 157
3.8- Políticas de vivienda	Pág. 158
3.9- Densificación y uso de espacios intersticiales en los centros urbanos	Pág. 158
3.10- Proyectar los usos del suelo	Pág. 158
3.11- Corredores ambientales recreativos territoriales y urbanos	Pág. 159
3.12- Recuperación del patrimonio arquitectónico	Pág. 159
VISIÓN	Pág. 159
4. SOLUCIONES Y ESTRATEGIAS	Pág. 159
5. ASPECTOS METODOLÓGICOS....	Pág. 162
Concepto básico (Desglose Criterio) ...	Pág. 163
BIBLIOGRAFÍA.....	Pág. 169

PREFACIO

El presente documento desarrolla la información básica requerida para comprender de forma general la problemática actual del desarrollo urbano en Costa Rica. La introducción contextualiza de forma general el tema y la irreversibilidad de las tendencias de urbanización con su consecuente afectación ambiental. Posteriormente, en el segundo capítulo, desarrolla el caso concreto del país, en lo que respecta a la situación actual jurídica e institucional, las diversas jerarquías urbanas que componen el sistema urbano nacional y la situación funcional, y urbana espacial de las ciudades costarricenses.

En el primer capítulo se incluye un marco de principios y teorías que en el ámbito mundial abarcan aspectos referentes al desarrollo urbano tanto desde programas y congresos promovidos por la Naciones Unidas como desde consensos tácitos internacionales. Los aspectos más importantes son: la sostenibilidad, las ciudades compactas, la humanización de las ciudades, la recuperación de los centros urbanos, etc.

En el capítulo tres se plantean doce conceptos básicos fundamentales sobre los cuales se construye la visión o meta a futuro para el desarrollo urbano en Costa Rica. Sobre esta base y reconociendo los problemas y las prioridades para su solución se establecen las correspondientes estrategias, políticas y responsables.

Se anexan los aspectos metodológicos sobre el trabajo realizado en los talleres de urbanismo para obtener la opinión sobre los problemas y la visión del desarrollo urbano de cerca de personas que desde diversas instancias y campos de acción están vinculadas directa o indirectamente al ordenamiento territorial y al desarrollo urbano. Todos participaron activamente en estas sesiones.

INTRODUCCIÓN

Se reconoce como algo inevitable que la sociedad actual es eminentemente urbana, coexistiendo con una población rural que adquiere hábitos urbanos y con un ambiente cada vez más frágil y progresivamente cada vez más deteriorado por los procesos de urbanización.

Actualmente el planeta tiene cerca de 6000 millones de habitantes y el mayor índice de creci-

miento se presenta en las ciudades; mientras en 1950 el 29% de la población era urbana, en este momento el porcentaje es cercano al 50 % y hacia 2030 podría ser superior al 60% , es decir, un mundo que determina su futuro en las aglomeraciones y en donde uno de cada tres habitantes vive en la ciudad.

Paralelamente procesos como la internacionalización de la economía y la globalización, tiene una incidencia directa en la estructuración del territorio tanto urbano como regional y es por esto que es imposible planificar y pensar la ciudad desde una perspectiva localista y aislada. Los movimientos económicos, la dinámica geopolítica, las modificaciones socioculturales y los cambios en las estructuras sociales presionan sobre el desarrollo urbano de una forma que requiere replantear los sistemas de planificación tradicional desde una perspectiva multidisciplinaria e intersectorial.

Costa Rica en forma aún más rápida que muchos de sus vecinos latinoamericanos se dirige progresiva y vertiginosamente hacia un futuro cada vez más urbano. Los datos de satélite ponen en evidencia una mancha urbana en el área central del país cuyo crecimiento en tan solo once años es de un 80%. El crecimiento paralelo de la red de caminos por la forma como se distribuye la población en el territorio, permite vislumbrar un territorio urbanizado en un gran porcentaje . Esta situación, que se va consolidando en una realidad de notables proporciones, se produce sin que se hayan tomado las medidas para poder enfrentar las implicaciones que en la calidad de vida y en la eficiencia económica, puede acarrear este fenómeno urbano.

La metropolización, y el crecimiento urbano expansivo y lineal, con muy bajas densidades, y sin ningún patrón de planificación, conlleva consecuencias directas e inmediatas en el deterioro ambiental. La ocupación de áreas naturales, zonas de riesgo, suelos de valor agrícola, la contaminación de zonas de recarga acuífera y de fuentes de agua provocan que de seguir con los patrones actuales podrían quedar inhabilitadas para el consumo humano.

En lo que respecta a la energía, el patrón actual de crecimiento implica costos enormes para el país y para la sociedad en general ya que representa expandir las redes de energía, aumentar la

movilidad, las distancias, y como consecuencia el uso indiscriminado del automóvil particular con detrimento en la calidad del aire y por lo tanto en la salud especialmente de la población más vulnerable: niños y ancianos.

La estructura productiva del país ha ido reduciendo la participación del sector agropecuario y aumentando el de la industria y el comercio que tienen en las áreas urbanas su principal foco de localización. A pesar de apostarle a estos sectores productivos muchas ciudades intermedias no cuentan con las infraestructuras y servicios suficientes para hacerlas más eficaces y competitivas. Las nuevas inversiones se concentran en la GAM y así aumenta el desequilibrio en el desarrollo regional económico y social. A pesar de que el turismo en las ciudades costeras ha tomado auge y ha impulsado en alguna medida ciudades- puerto, no son factores suficientes para equilibrar el peso que tiene la zona urbana central en el resto del país.

Sumada a la incidencia en la producción, el ambiente y la calidad de vida hay que agregar los aspectos sociales con las consecuencias que la segregación social produce por la agrupación de los sectores sociales menos favorecidos. Sectores de bajos ingresos por una parte y familias de mayores ingresos por otra, viven separados en una situación que paulatinamente ha ido eliminando la tradicional heterogeneidad socioeconómica de las áreas urbanas. A esta problemática hay que agregar un tema crítico y que impacta en el desarrollo urbano como es el tema de las migraciones. Ciudades que anteriormente eran pueblos han perdido su cohesión social y se ven sometidas a una dinámica de crecimiento y a una presión que resulta muy difícil de enfrentar sin las sucesivas medidas socioeconómicas y una planificación que les permita adecuar sus estructuras a los cambios.

Como se ha demostrado; los patrones actuales de crecimiento urbano a mediano y largo plazo, son indudablemente insostenibles y requieren por parte de la sociedad costarricense, de los políticos y técnicos un esfuerzo común para reorientar el camino. Este esfuerzo debe concentrarse en la planificación territorial y urbana del país como la mejor alternativa para asegurar un futuro venturoso para las próximas generaciones. La sociedad padece los síntomas de este mal

funcionamiento y se empieza a reconocer la necesidad de replantear ciudades más compactas y racionales en el uso de los recursos, respetuosas del ambiente, que favorezcan la vinculación, y el contacto social a través de una densificación adecuada dentro de paisajes que promuevan la calidad de vida y el espíritu ciudadano. Cualquier acción en beneficio del ordenamiento de entornos humanos sostenibles requiere de una ciudadanía activa y participativa, con poder de decisión para ir conformando un sentido cívico, con ciudadanos que se apropien de su ciudad y se responsabilicen de su futuro. Grandes avances y logros de la sociedad costarricense como el régimen de educación y de salud deberían tomarse como precedentes positivos impulsores de una dinámica social de reestructuración urbana. El auge de las telecomunicaciones y nuevas tecnologías deberían sumarse a una sociedad más equitativa produciendo riqueza económica y elevando la calidad de vida sin poner en riesgo la sostenibilidad del entorno y de los recursos naturales.

Hay múltiples ejemplos cercanos, que demuestran la posibilidad de sacar adelante proyectos colectivos como el de planificar el desarrollo de las ciudades tal es el caso de Quito, Londrina, Curitiba, así como los proyectos de planificación promovidos por el Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU), constituido en 1993, que demuestra resultados tangibles y sorprendentes en algunos casos como: Santiago de Chile, Cartagena de Indias, Bogotá y Montevideo.

Se presentan dos opciones para la sociedad costarricense: actuar ahora orientando el desarrollo urbano a partir de una visión colectiva en beneficio de la calidad de vida en las ciudades o mantener el status quo imperante aumentando progresivamente el deterioro de la vida urbana y comprometiendo el de las futuras generaciones.

OBJETIVOS

General del grupo de Urbanismo en el PNDU - Orientar de forma integral, armónica y comprensiva el desarrollo territorial y urbano de Costa Rica.

Específicos del proceso iniciado con los talleres

- Jerarquizar el sistema urbano nacional a partir de la densidad poblacional, la actividad económica, y la presencia de infraestructuras (agua potable, sistema vial, servicios, y otros factores o indicadores de desarrollo).

- Establecer parámetros económicos y urbanísticos para el desarrollo de los asentamientos en función de Factores naturales (geomorfología, topografía, potencial de suelos y subsuelos, hidrografía, zonas de deslizamientos, fallas y áreas de alto riesgo, clima, agua, mantos acuíferos, zonas inundables etc.) factores económicos (valor del suelo, tenencia de la tierra), factores urbanísticos (accesibilidad, zonas de protección, parques nacionales, zonas costeras etc)

- Establecer modelos de desarrollo urbano (forma y tamaño). y los desfases generados en el desarrollo con respecto a los anteriores modelos existentes (DRENACA, SUM, GAM) - Definir las relaciones de movilidad, interacción e intercambio, entre las diferentes áreas urbanas, a efecto de establecer los flujos y tendencias presentes entre sí (ejes de desarrollo). De igual forma factores funcionales (comercial, industrial, cultural, turística, administrativas, otros) y tipos de desarrollos económicos, áreas servidas, áreas de protección (por erosión, por regulación, otros).

- Confrontar el potencial factible del uso del suelo en lo que respecta a lo urbano, lo rural, zonas costeras, marítimas, fronteras y zonas de protección respecto a la situación actual y el aprovechamiento.

- Conformar una visión de desarrollo y establecer las soluciones y estrategias requeridas.

- Priorizar los proyectos claves para la recuperación urbana planificada del Sistema Nacional de Ciudades.

1. MARCO TEÓRICO

La ciudad como vínculo social es consecuencia de factores físicos, económicos y culturales; Jan Gehl (1996) menciona la "generación de intereses comunes" como un aspecto que tiene un nivel de influencia mucho mayor que el espacio físico, que es el soporte o apoyo adicional de los grupos sociales y las comunidades. En lo que respecta al espacio físico, en las ciudades con

medianas dimensiones con calles angostas y espacios públicos a escala humana, los espacios se perciben con mayor intensidad y cercanía al contrario de las calles y espacios demasiado grandes que suelen ser fríos e impersonales. El cambio de escala se percibe en aquellas ciudades pensadas para el automóvil en donde la circulación a altas velocidades requiere una magnitud mayor de las calles, rótulos e información visual.

Es necesario en todo caso humanizar la ciudad y protegerla de la agresión que ha representado el uso indiscriminado del automóvil y las modificaciones urbanas que esta agresión ha requerido. El hombre debería tener prioridad, esto es antes que nada un principio. Y el automóvil, debe acomodarse a esquemas que racionalicen su uso, circulación y estacionamiento y lo restrinjan en otros casos. Humanizar la ciudad requiere reconstruir los espacios a escala del hombre que originalmente eran propios de las ciudades costarricenses y reestructurar el tejido urbano para que este sea un gran vinculador de lo social. Economistas urbanos ponen de manifiesto las desventajas de aglomeración producidas por un tamaño excesivamente grande de la ciudad que se refleja en aspectos como: congestión urbana, contaminación, reducción del tiempo útil, etc. A partir del momento en que una ciudad alcanza cierto tamaño sin plantearse la conformación de centros autosuficientes y de uso mixto, las ganancias disminuyen en virtud del principio de rendimientos decrecientes; de igual forma el llevar los servicios públicos hasta lugares cada vez más lejanos e inaccesibles dificulta aún más la sostenibilidad del sistema urbano, entendiéndose este concepto como la característica de un proceso o estado, el cual se puede mantener indefinidamente. Sin embargo a pesar de poder contar con recursos y tecnologías no resulta razonable expandir y ocupar el territorio urbano frente a la opción de densificar y optimizar su uso dentro del área actual en un esquema compacto y humano.

Los cambios en las estructuras urbanas, su influencia sobre la vida social y la evidente e irreversible urbanización del planeta hizo necesaria, en los últimos diez años, la convocatoria a una serie de programas y conferencias promovidas por las Naciones Unidas. Su objeto era el de establecer los principios fundamentales para afron-

tar esta circunstancia sin impactos negativos en el medio ambiente y en los recursos para las futuras generaciones. La Agenda 21, la conferencia Internacional sobre Medio Ambiente y Desarrollo, la Conferencia Internacional sobre Población y Desarrollo, y la "Agenda Hábitat" conocida como la "Cumbre de la Ciudad" cumplen con estos objetivos. Detener el deterioro de las condiciones de los asentamientos humanos y crear mejores condiciones para mejorar el medio habitacional de todas las personas desde la perspectiva de la sostenibilidad fueron sus objetivos fundamentales. Los compromisos de acción global para orientar esfuerzos nacionales y coordinar esfuerzos internacionales en las dos primeras décadas del siglo XX, se fundamentan en los tres elementos básicos del desarrollo sostenible: desarrollo social, protección del medio ambiente y desarrollo económico, según las Naciones Unidas.

Previendo un desarrollo urbano insostenible y ante las cifras contundentes de crecimiento urbano políticos y líderes mundiales de 172 países se reunieron en la Cumbre de la Tierra en un intento por respaldar y de paso difundir el concepto de "sostenibilidad"; haciendo propuestas y recomendaciones se publica como Agenda 21. Los aspectos específicos vinculados con el desarrollo urbano y las directrices para arquitectos y urbanistas son básicamente los siguientes:

- Ampliar el concepto de "ambiente construido" más allá de una simple cobertura. Incluir conceptos como ahorro de energía, reciclaje, utilización de desperdicios, producción y distribución de alimentos, manejo y uso de aguas, y además facilidades para la recreación, salud, educación y comercio.
- Reducción de los procesos de construcción que dañan el ambiente.
- El estricto control en la reutilización y reciclaje de los materiales de construcción
- Promover la creación de comunidades autosuficientes para reducir el transporte, y la energía gastada.
- Regresar a los métodos de diseño que conserven la energía y los recursos naturales.
- Un examen más a fondo y la exploración del posible potencial del concepto de autoayuda basado en hacer, rehacer y utilizar para las comunidades sostenibles.
- Promover la participación de la comunidad en

los procesos de construcción y diseño.

En cuanto a los principios establecidos en Habitat se encuentran:

- Asentamientos humanos equitativos brindando las mismas oportunidades y acceso a vivienda, con infraestructura y servicios sin discriminación de ningún tipo.
- Erradicación de la pobreza.
- Desarrollo sostenible.
- Calidad de vida basada en condiciones físicas adecuadas
- Fortalecimiento de la familia.
- Respeto y protección a derechos humanos.
- Asociaciones entre países y dentro de estos entre todos los agentes de organizaciones. públicas, privadas y comunitarias, ONGs y particulares.
- Salvaguardar los intereses de generaciones presentes y futuras en los asentamientos humanos
- Salud humana y calidad de vida como elementos indispensables para desarrollar asentamientos humanos sostenibles.

Estos principios direccionan las medidas propuestas por Habitat que se refieren en general a un uso sostenible de la tierra que reduzca la demanda de transporte de energía y proteja los espacios abiertos y zonas verdes así como el control de las emanaciones contaminantes de autos e industrias. De igual forma la utilización sostenible de la energía para el transporte, la producción industrial y las actividades domésticas y laborales que promuevan, por ejemplo, políticas de transporte público efectivo, barato y ecológicamente adecuado. Se señala como parte de las estrategias la conservación y rehabilitación del patrimonio histórico y cultural y el mejoramiento de las economías urbanas que brinden oportunidades de empleo productivo e inversión privada y tomando en cuenta a las cooperativas y medianas y pequeñas empresas. También el desarrollo y mejoramiento de las condiciones de vida en las zonas rurales y ciudades pequeñas como medida para reducir la migración a la ciudad.

En lo que se refiere al fomento de capacidades y desarrollo institucional se señala a la gobernabilidad, la descentralización y el fortalecimiento de autoridades locales y asociaciones y redes como un punto fundamental. También la confor-

mación de autoridades metropolitanas que permitan la planificación y ordenación metropolitanas. También se recomienda la necesidad de generar sistemas de gestión, recursos financieros mejorando la capacidad de recaudación de impuestos, creando sistemas innovadores y controlando el gasto.

2. ESTADO ACTUAL DEL DESARROLLO URBANO

Los 51100 Km² que conforman el territorio nacional poseen una enorme diversidad climática y geográfica con cordilleras que atraviesan el país de NO a SE con alturas máximas de casi 4000 metros y forman una meseta central de unos 3000 Km² de superficie, con un promedio de 1100 m de altitud, donde se concentra la mayoría de la población en la denominada Gran Área Metropolitana (GAM) y donde hay suelos muy fértiles en los que tradicionalmente ha predominado el cultivo del café. Resaltan de N a S las cordilleras de Guanacaste Central y Talamanca. Hacia las costas la presencia de bosques tropicales y en las cordilleras abundan conos volcánicos.

El país cuenta con 34 cuencas hidrográficas y un clima caliente húmedo en las costas y tierras bajas, hasta 900 m de altitud, donde la temperatura oscila entre 22 y 28 °C; templado entre los 900 y los 1500m de altitud (14°C a 20°C) y un poco más frío en las regiones montañosas. En este soporte territorial se encuentra una enorme biodiversidad única en el mundo amenazada en gran medida por un indiscriminado crecimiento urbano.

2.1. Situación jurídico, legal.

El marco jurídico y legal que regula el ordenamiento urbano del país quedó establecida desde la creación del INVU y desde la instauración de la constitución existe un marco jurídico que determina que: el Estado puede hacer la planificación regional y nacional en consulta con los municipios y que las municipalidades deben hacer su Plan Regulador Urbano Cantonal .



Esta superestructura jurídica determina las tres escalas territoriales de regulación: nacional, regional y local. De la misma forma esta Ley establece los instrumentos que regulan cada escala: El Plan Nacional de Desarrollo Urbano, (como prioridad de la ley) los planes regionales y subregionales que corresponden al Estado y los planes reguladores del nivel local.

Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano El decreto N° 28937 - MOPT- MIVAH - MINAE instauró la Secretaría del Plan Nacional de Desarrollo urbano que pretende preparar dicho plan para evaluar, sugerir y dar seguimiento a las dependencias y entidades de la administración Pública que deben coordinarse para lograr los objetivos. El proyecto pretende, en el ámbito nacional, a través de un plan general de desarrollo urbano, el crecimiento de las áreas urbanas nacionales, evitando el crecimiento desordenado y caótico y buscando un equilibrio entre el desarrollo urbano, lo rural y el medio ambiente.

Competencias Institucionales.

INVU Le corresponde administrar y vigilar la aplicación de la ley de Planificación Urbana número 4240, publicada el 15 de noviembre de 1968, donde se determina en su capítulo primero y como prioritario, la creación del "Plan Nacional de Desarrollo Urbano"; sin embargo, después de 32 años de su promulgación, el país no cuenta con este instrumento, mismo que sería de mucha ayuda para orientar y regular el desarrollo y el crecimiento urbano en el país, si bien se hizo un primer esfuerzo a inicios de los años

setenta.

Existe un instrumento de planificación que todavía tiene vigencia, elaborado por la Dirección de Urbanismo en la década del 80 es el Plan Regional Metropolitano, mejor conocido como Plan GAM, que ha sostenido de alguna manera el crecimiento descontrolado en la región central del país. Este Plan quedó instaurado mediante decreto ejecutivo N° 12590 acogido por decreto ejecutivo N° 13583 VAH - OFIPLAN y publicado en la gaceta el 18 de mayo de 1982. IFAM Existe un plan de esta entidad con el objeto de generar bajo el sistema digitalizado, los mapas y planos del catastro a nivel cantonal y nacional, con la finalidad de optimizar el sistema de la recaudación de impuestos que asumieron las municipalidades. Actualmente 64 de 81 municipalidades están vinculadas a este programa.

Asociaciones Comunitarias y Asociaciones de Desarrollo Comunal.

En el país existe poca información acerca de la sociedad civil organizada y su funcionamiento efectivo y cotidiano. Existen en el país 16.259 organizaciones de la sociedad civil y de ellas 39% son organizaciones comunales (asociaciones de desarrollo comunal, juntas de vecinos, organizaciones deportivas, y otras). Municipalidades.

En el país están constituidas 81 municipalidades encargadas a través de la Ley de Planificación Urbana de efectuar la planificación local .

DINADECO (Dirección Nacional de Desarrollo Comunal).

Se encarga de asesorar y financiar a las asociaciones de desarrollo. El marco jurídico de estas asociaciones está establecida en la reforma de la Ley N° 3859 del 7 de abril de 1967.

Triángulo de Solidaridad

Es una estrategia de gobierno que actúa como acción en procesos de base local dentro del Plan de Solidaridad. El objetivo es lograr una mejor articulación de esfuerzos y recursos de tres actores clave en el proceso de desarrollo: municipalidades, instituciones públicas y comunidades, al tiempo que abre espacios para la participación ciudadana en la solución de los problemas que la aquejan. Otro objetivo fundamental y prioritario es el de combatir la pobreza. Se fundamenta en tres principios: democratización, descentralización, modernización.

2.2. Situación Nacional del Desarrollo Urbano

El Sistema nacional de ciudades es el conjunto de asentamientos urbanos ubicados en el territorio nacional, creados y organizados por la sociedad que los habita. Las ciudades son los elementos en torno a los cuales gira la actividad del sistema, que está condicionado por la posición de cada ciudad, sus funciones e interrelaciones o flujos. La identificación y clasificación de las funciones urbanas permite establecer el orden jerárquico que caracteriza el funcionamiento del sistema mediante el análisis factorial de indicadores tales como: la densidad de población, la cuota de mercado, el índice turístico, la infraestructura y servicios para la región, y el índice de centralidad.

2.2.1. El Sistema Nacional Costarricense.

Los primeros asentamientos y posteriores poblaciones conurbadas de Costa Rica presentan gran homogeneidad y similitud en su original esquema urbano de desarrollo. Generado a partir de la tipología "pueblo", término que denota un origen común a partir de una trama regular de crecimiento desde el cuadrante principal alrededor de la iglesia, la plaza de fútbol y algún edificio significativo como la Municipalidad. Este origen común permitió desarrollos muy similares, con adiciones sucesivas en torno al núcleo central. Sin embargo el crecimiento de

los últimos 25 o 30 años muestra una preocupante forma de expansión urbana lineal a lo largo de una vía principal, que dispersa el crecimiento dificultando y haciendo más costoso el traslado de servicios a zonas cada vez más distantes. Esto genera una notable pérdida de fluidez en los desplazamientos a lo largo de vías que en un principio eran más fluidas y se han convertido en ejes de crecimiento urbano.

El Gran Área Metropolitana es el centro de mayor jerarquía en el centro del sistema urbano costarricense como consecuencia de la actividad productiva, económica y de servicios que concentra. Respondiendo a este predominio el sistema de carreteras del país es radial concéntrico pero no hay un sistema alternativo de circulación o vías periféricas que alimenten esta centralidad. Dos puertos Limón -Moin en el Caribe y Caldera en Puntarenas, en la costa pacífica condicionan el comercio marítimo del país.

Del esquema original de asentamientos y ciudades tipo "pueblo" se pueden extraer unas ventajas comparativas que pueden ser aprovechadas en el Plan Nacional de Desarrollo Urbano: la escala humana, la posibilidad de densificación y humanización, la accesibilidad a servicios mixtos y el probable control del acceso de vehículos de transporte público y privado que permitirían una adecuada dirección del crecimiento.

Esta configuración del sistema urbano de ciudades jerarquizada, partiría de la distribución actual de centros de servicio en las distintas regiones: Liberia en el pacífico Norte, Ciudad Cortés en el Pacífico Sur, San Isidro en el sur, Guápiles y Limón en el Caribe, Ciudad Quesada en el centro norte del país.

Encontrar un esquema eficiente que permita la conexión racional entre poblaciones y refuerce su capacidad como servidores regionales es parte de los retos del PNDU. La movilidad y el transporte se convierten en puntos neurálgicos y estructurales de una planificación positiva y hacen el ordenamiento eficiente, de todo el país, en especial del GAM por su función central dentro del sistema urbano nacional.

Una de las premisas del PNDU es comprender las debilidades del sistema urbano nacional para transformarlos y potenciar las oportunidades. Algunas de estas debilidades son:

- Debilidad institucional y descoordinación en

tre niveles y sectores.

- Ausencia de planificación urbana, generando expansión a lo largo de carreteras y caminos.

- Surgen los asentamientos y posteriormente se dotan de infraestructura y servicios.

- Sistema urbano jerarquizado pero con evidentes desequilibrios.

- Ausencia de planificación regional.

- Disparidades en el desarrollo urbano y carencia de estructura urbana en las ciudades intermedias (San Isidro, Guápiles, Ciudad Quesada, etc)

- Crecimiento urbano desordenado que deteriora la estructura original de los centros urbanos
- Bajas densidades, desarrollo lineal y crecimiento expansivo suburbano.

- Concentración urbana a nivel nacional (GAM) y dispersión dentro del GAM.

- Crecimiento desmedido de la flota vehicular y falta de políticas para el transporte público

- Prioridad a los vehículos privados en detrimento del peatón y otras alternativas.

- Carencia de vinculación a un desarrollo urbano planificado de los inversionistas privados (instrumentos de gestión).

- Ausencia de políticas de vivienda vinculadas a un modelo de desarrollo urbano.

- Desatención e inconsciencia a la protección ambiental y de los recursos naturales.

- Invasión de zonas agrícolas y forestales.

2.2.2. El Plan GAM

El Plan GAM se fundamenta en la visión que tomó auge en el análisis y toma de decisiones a nivel regional, en Latinoamérica, en la década del sesenta: la teoría de los "polos de crecimiento" o "polos de desarrollo" (Perroux, 1955). Esta teoría recibió posteriormente una serie de críticas sobre las que se plantearon los modelos de difusión jerárquica para asentamientos en un sistema nacional de ciudades (Hansen, 1978). Es decir se dió una transición a nivel mundial de teorías estáticas a otras dinámicas y de mayor complejidad que consideran los problemas urbanos frente a la sociedad como un todo.

El Plan Regional de Desarrollo Urbano para la Gran Área Metropolitana (GAM) quedó instaurado mediante decreto ejecutivo N° 12590 acogido por decreto ejecutivo N° 13583 VAH - OFIPLAN publicado en la gaceta el 18 de

mayo 1982.

El área que comprende la denominada Zona de Crecimiento Urbano comprende más de 44000 hectáreas en las que se ha concentrado en mayor medida el desarrollo urbano, la infraestructura física, social y productiva del país. Comprende las cuatro principales capitales de provincia: Alajuela, Heredia, San José y Cartago. Circundante a esta área ya descrita se encuentra la Zona de Protección especial un anillo de 152000 hectáreas que contiene Parques Nacionales, zonas de recepción de acuíferos, valiosas tierras agrícolas y un excelente hato de producción lechera.

En el ámbito de acción de la GAM puede apreciarse la existencia de una disposición urbana consolidada que se manifiesta por la presencia de múltiples subcentros urbanos conurbados en la periferia y los alrededores de San José centro que han ido perdiendo su capacidad de centralidad. Núcleos urbanos como: Tibás, San Pedro, Curridabat, Moravia Desamparados, Escazú, Pavas, Zapote, Alajuelita, Uruca, entre otros, mantienen una interrelación y en algunos casos una especialización del uso del suelo, como la fuerte vocación universitaria del sector de San Pedro, que requiere ser comprendida e intervenida en beneficio de su optimización máxima y de la eficiencia funcional de la ciudad como un sistema global.

San José al igual que la mayoría de ciudades latinoamericanas entró en esta línea teórica de tratar de controlar obsesivamente la forma de la ciudad con programas como la propuesta del "Centro Cívico y Anillo de Renovación Urbana" y en las propuestas de crecimiento polinuclear y lineal planteadas por el estudio DRENACA y los documentos del Sistema Urbano Metropolitano (SUM) y el Gran Área Metropolitana (GAM). Frente a este tipo de propuestas el enfoque sistémico del ordenamiento territorial que tomó auge a partir de la década del sesenta se basa conceptualmente en ordenar el territorio entendiéndolo como un sistema de partes que conforman un todo e interaccionan entre sí. En el caso del GAM las formas sugeridas no resultaron viables o no produjeron la racionalidad o eficiencia esperada. Entre otros motivos porque el GAM es un plan zonal metropolitano común de los 50's al que se le añadió bajo la intención de adaptarlo a este enfoque, grupos sistémicos

que no tenían un modelo formal y conceptual detrás de él, lo cual es un requisito indispensable para que un sistema se enfoque en un sentido específico y con procesos determinados para ese fin. Además de esto en un alto porcentaje el GAM no se le ha dado continuidad. Para sumar a la problemática, hasta el año 1998 solo 11 planes reguladores de los 31 que lo requirieren habían sido elaborados siendo en muchos casos totalmente obsoletos e inconsecuentes y en otros casos ni siquiera se han puesto en práctica.

El GAM intentó regular los procesos del Área Metropolitana a través de un modelo en que se tiene en cuenta la escala regional y el contexto de un sistema nacional de ciudades. La concentración, no planificada, de servicios y de población en el GAM ha generado igualmente la concentración de problemas ambientales urbanos como mal manejo de los desechos sólidos y líquidos, contaminación del aire, empresas e industrias ambientalmente no sanas, altísimos niveles de ruido, contaminación de acuíferos, construcción e impermeabilización de zonas de recarga. El crecimiento acelerado del área metropolitana y la rápida conurbación de los centros no solo produjo modificaciones morfológicas y estrangulamiento funcional sino que afectó la eficiencia y eficacia de la estructura administrativa de la región A pesar de todo el GAM fue un pionero en la planificación territorial en Costa Rica y deben rescatarse todos sus aportes. Entre ellos pueden mencionarse. Unidades de planificación, zonas industriales, planeamiento por metrópolis, preservación de recursos naturales, preservación del derecho de vía para ferrocarriles urbanos y otros.

2.2.3. Ciudades Intermedias.

En el caso costarricense son ciudades con población entre 50000 a 200000 habitantes que cumplen el papel de servidores e impulsores del desarrollo regional. En su mayoría son débiles y crecen de manera inapropiada. Presentan serios problemas estructurales: red de calles sin redundancia y ausencia de cuadrantes, urbanización de zonas sujetas a amenazas naturales, baja densidad en zonas seguras. Todo esto en conjunto hace que el crecimiento sea ineficiente e ineficaz, pero la carencia de una infraestructura que brinde los incentivos requeridos para la localización industrial es otro de los aspectos a

considerar.

Las posibilidades de reorientar el desarrollo urbano en estas ciudades es factible si se tiene en cuenta que su desarrollo aunque confuso y anárquico aún es incipiente de tal forma que se puede planificar su crecimiento futuro, teniendo en cuenta aspectos sociales, culturales, económicos y ambientales. El fortalecimiento de la infraestructura así como una política de incentivos y el diálogo abierto con todos los sectores de la comunidad permitiría la localización de actividades económicas generadoras de mercado laboral local. Esta política de descentralización de las inversiones contendría en alguna medida las migraciones hacia la zona central generando disparidades y desequilibrios regionales.

2.2.4. Ciudades Pequeñas.

Se consideran pequeñas las ciudades de menos de 60.000 habitantes que prestan servicios y ejercen una influencia en un ámbito inferior a las ciudades intermedias como capitales subregionales que producen bienes y servicios. En su mayoría estas ciudades están conformadas a partir de cuadrantes urbanos con un crecimiento lineal que determina su expansión y que dependen exclusivamente de la vía primaria del sistema vial radial concéntrico que como regla común atraviesa su centro. Comprendería el nivel siguiente de las ciudades intermedias e incluye ciudades como: Ciudad Cortés, Ciudad Neilly, Paso Canoas, Golfito, San Vito, Quepos, Parrita, Jacó, Matina, Esparza, Guacimo, Puriscal, Puerto Viejo de Sarapiquí, Los Chiles, Upala, Cañas, Tilarán, La Fortuna, Bagaces, Belén, Santa Cruz, Atenas, Buenos Aires

2.2.5 Planes Reguladores Locales

Actualmente, de los 81 cantones del país, solo 28 cuentan con Plan Regulador y los restantes 56 no cuentan con dicho instrumento.

Estado de la planificación en Costa Rica.

PROVINCIA	CANTÓN	AÑO PUBLICACIÓN Y SITUACIÓN	
		SITUACIÓN	APLICACIÓN
San José (20 cantones, 8 con P.R.)			
San José	Central	1994, Plan vigente	SI
San José	Montes de Oca	1972, Plan vigente	1/2
San José	Santa Ana (uso de suelo)	1991, Plan vigente	1/2
San José	San Marcos de Tarrazú		
San José	Mora	1991, Plan vigente	1/2
San José	Curridabat	1991, Plan vigente	SI
San José	Gosochocha	1996, sin publicación oficial	SI
San José	Pérez Zeledón	1984	1/2
San José	Montavia	199	SI
San José	Coronado	1996, sin publicación oficial	SI
HEREDIA (10 cantones, 1 con P.R.)			
Heredia	Sarapiquí		
Heredia	Belén	1994, plan vigente	SI
ALAJUELA (15 cantones, 1 con P.R.)			
San Carlos	Ciudad Quezada		
	Santa Clara		
	Los Chiles		
Alajuela	GAM noroeste	1975, Plan vigente	SI

CARTAGO (8 cantones, 5 con P.R.)			
Cartago	Central	1990, plan vigente	SI
Cartago	Central (plan vial)	1994, plan vigente	SI
Cartago	La Unión	1992, plan vigente	NO
Cartago	El Guacuco (p. vial)	1991, plan vigente	1/2
Cartago	Orcameno (p. vial)	1991,	1/2
PUNTARENA (11 cantones, 7 con P.R. y 52 P.R. costeros)			
Puntarenas	Central	1988	NO
Puntarenas	Buenos Aires	1984	NO
Puntarenas	Golfito		SI
Puntarenas	Coito Beas	1981	NO
Puntarenas	Osa	1984	SI
Puntarenas	Patria		NO
Puntarenas	Corredores	Obsoleto	NO
GUANACASTE (11 cantones, 3 con P.R. además de 37 P.R. costeros)			
Guanacaste	Liberia	1983	SI
Guanacaste	Nicoya	1983	NO
Guanacaste	Santa Cruz	1983	NO
Guanacaste	Tilaría	1988	NO
Guanacaste	Cañas	1980	NO
LIMÓN (6 cantones, 2 con P.R.)			
Limón	Central	1993	SI
Limón	Pococi		NO

2.2.6. Ciudades Costeras.

El enorme potencial turístico de Costa Rica y la falta de directrices y control para el mismo ha generado que se lleven a cabo desarrollos privados por parte de cadenas hoteleras nacionales y extranjeras que afectan el desarrollo y en muchos casos tienen implicaciones ambientales. El desarrollo lineal a lo largo de una vía principal produce desarrollos dispersos y confusos sujetos a la espontaneidad que en el caso de los desarrollos costeros en el Pacífico como Playa Tamarindo se convierten en embriones de una problemática futura de mayores dimensiones que involucran problemas ambientales, de evacuación de aguas y desechos. La diversidad de ecosistemas y playas en un territorio pequeño que permite desplazamientos cortos en tiempo de viaje, permite enfocar esto como un potencial estratégico con posibilidades de ampliar el rango de posibilidades: en agroturismo, ecodeportes, playas. La planificación de estas ciudades se presenta a partir de la ley de planificación de la Zona Marítimo Terrestre que ha permitido desarrollos a partir de planes elaborados por entidades privadas que en muchos casos solo planifican una franja correspondiente sin considerar el contexto más amplio.

2.2.7. Zonas Rurales.

Estas áreas se han venido reduciendo sustancialmente en los últimos años aunque aún representan un porcentaje importante a proteger e impulsar. El acceso de vías de comunicación y redes de servicios a muchas de esta zonas, convencionalmente consideradas rurales, hacen que su carácter sea en alguna medida semirural. Por otra parte la crisis en que ha entrado el sector agrícola y la falta de políticas para este sector, ha generado migraciones a la ciudad y riesgo para la productividad de estas tierras y su probable urbanización.

3. MARCO CONCEPTUAL (VISIÓN)

Los conceptos básicos que se emiten están vinculados entre sí para la construcción de una visión de desarrollo territorial y urbano.

3.1. Globalización y desarrollo local.

La globalización, determina cambios en la estructura espacial, en las actividades económicas, y provoca migración de capital y población. Ante esta ingerencia en el curso de los procesos sociales y en el desarrollo urbano actual es necesario adaptarse a estas fuerzas comprendiéndolas, neutralizando sus efectos negativos y asimilándolas según criterios locales.

3.2. Sostenibilidad del desarrollo urbano.

Costa Rica, que aún no posee enormes metrópolis, tiene la oportunidad histórica de poder generar las bases de su sostenibilidad, entendida como la conservación de sus recursos no renovables y el uso cuidadoso de los renovables. La utilización racional del suelo con el reconocimiento del potencial agrícola, evitando la expansión descontrolada y la invasión de terrenos productivos que garantice la supervivencia del patrón ecológico intermontano del Valle Central. La convergencia de tecnologías de telecomunicación permitiría ahorrar desplazamientos tortuosos con el respectivo ahorro de tiempo y combustible que esto implica. El uso sistemático y generalizado de la cultura del reciclaje permitiría cambiar la tendencia actual aprovechando el mayor porcentaje de recursos puedan ser reutilizados.

Las ciudades deberían, por lo tanto, diseñarse para absorber el crecimiento masivo y ser sostenibles, teniendo en cuenta que los recursos del planeta son parte de un sistema finito donde se podría aplicar el uso de recursos inagotables en la tierra como la energía solar y la energía eólica que no son contaminantes y que harían a la ciudad participe de un sistema ecológico. Teniendo en cuenta esto y la disposición de los desechos, la ciudad debería verse como un metabolismo circular de uso maximizado de los recursos mediante el reciclaje.

Evitar el desperdicio incluye recursos financieros, físicos y humanos; y el reciclaje a la infraestructura, edificios, equipos y espacios baldíos y otra serie de recursos latentes o mal utilizados.

3.3. División territorial

Se plantea la necesidad de la identificación de una división territorial consecuente con las

relaciones de tipo físico- natural y social más que por la tradicional división con criterios político administrativos que chocan con esta realidad elemental. Un eventual criterio a discutir en este sentido podría ser el de una división a partir de las cuencas y la estructura de su sistema hidráulico que racionalice el soporte territorial de los asentamientos humanos. La unificación de un criterio de regionalización permitiría enfocar de manera más efectiva los esfuerzos de las diversas instancias en el desarrollo urbano. Existen diversas posibilidades: como el esquema generado en los 70's por Nuhn, unidades por cuencas.

3.4. Identificación de objetivos o vocaciones específicas de ciudades y regiones.

(visión estratégica y áreas de oportunidad)

Es fundamental para el equilibrio la identificación de objetivos o vocaciones específicas de ciudades y regiones que permitan dirigir los esfuerzos de planificación en el territorio nacional y competir en este mismo ámbito como en el regional. De esta forma muchas ciudades del sector costero del pacífico enfocarían su desarrollo a partir de una vocación eminentemente turística, mientras que en el centro del país la vocación o el enfoque sería hacia la prestación de servicios. Las ciudades intermedias tienen potencial para ubicar industrias y ciudades fronterizas al comercio. De esta forma se configurarían, ya no como asentamientos aleatorios y aislados sino como un sistema desempeñando ciertas funciones que constituyen sus atributos dentro del conjunto. Para determinar las funciones, a su vez, es necesario encontrar ventajas y desventajas comparativas y competitivas a explotar dentro de un plan estratégico nacional. Lograr el aprovechamiento de estas potencialidades en beneficio del desarrollo urbano debería ser parte de una iniciativa de los gobiernos locales que permitan establecer incentivos y sistemas de gestión creativos que atraigan la inversión hacia estos fines específicos.

3.5. Infraestructura nacional y local.

Es necesario referenciar dentro del PNDU las

grandes obras de infraestructura de carácter nacional que influyen en el ordenamiento territorial y en escalas medianas y pequeñas. Cabe señalar inicialmente: el canal seco, el desarrollo portuario, el puente sobre el río Tempisque, la carretera Costanera sur, corredores férreos etc. Uno de los grandes potenciales de desarrollo en el país lo plantea la carretera Transistmica convirtiéndose en una posibilidad de flujo de mercado por sus relaciones de conexión con toda Centroamérica. Es evidente la necesidad de explotar el litoral pacífico como frontera y puerta de intercambio comercial, los golfos en el Pacífico, un nuevo aeropuerto, el potencial turístico y recreativo del golfo de Nicoya, la integración de las principales vías con los sectores agrarios. También es necesario atender el tema de la infraestructura a escala local con el fin de evitar el enorme flujo de poblaciones flotantes que buscan mejores servicios.

3.6. Movilidad, infraestructura y sistemas operativos. Sistema Integrado Nacional de Transporte.

La movilidad dentro de un sistema de interconexión por infraestructura y un sistema operativo integrado de transporte a nivel nacional deberían tener en cuenta obras de infraestructura, uso del suelo, zonas de producción, turismo y flujos en general. Es importante manejar sistemas y subsistemas de funcionamientos desde grandes ejes de desplazamiento interprovincial, estacionamientos estratégicos, puntos intermodales, hasta los desplazamientos barriales dentro de las ciudades, dando prevalencia, en cualquier caso, al transporte público sobre el privado. No se trata solo de desincentivar el transporte privado para fomentar el público sino también de reducir la necesidad de cualquier transporte motorizado dejando que este último sea accionado por energías alternativas no contaminantes (eléctrica, gas natural, etc) y no por combustibles fósiles. A nivel territorial es muy importante la identificación de probables grandes intercambiadores modales como puntos de gran fuerza dentro de las regiones. Dentro de los centros urbanos es de especial importancia planificar estacionamientos conjuntos que permitan sacar los automóviles de las áreas resi-

denciales y espacios públicos.

3.7. Tejidos Urbanos compactos

Para evitar el crecimiento lineal y expansivo de la ciudad que se ha generalizado a lo largo de las vías primarias, es necesario difundir un esquema de tejidos urbanos compactos, autosostenibles y autosuficientes dotados de usos mixtos. El complemento de este tipo de tejidos es un esquema de densidades medio y alto y óptimas tecnologías de telecomunicación, que permitan reducir al máximo los desplazamientos motorizados e incentiven alternativas como la peatonización y el uso de la bicicleta en áreas manejables para el ser humano. Estas centralidades se consolidan mediante el aseguramiento de accesibilidad, seguridad y espacios públicos polivalentes, así como las facilidades públicas, además de cualidades estéticas culturalmente significativas y con carácter simbólico.

La ciudad sostenible debe comprenderse como la relación entre ciudadanos, servicios, políticas de transporte y consumo de energía. Teniendo en cuenta lo anterior, el modelo a aplicar como paradigma sería el de la ciudad densa y compacta que traería un mayor beneficio económico y con uso mixto (que evita el uso del vehículo), en un esquema opuesto al de la ciudad zonificada del modelo Americano, donde el automóvil genera una ruptura de la cohesión social de la ciudad y del espacio público.

Un sistema de transporte público eficiente y un

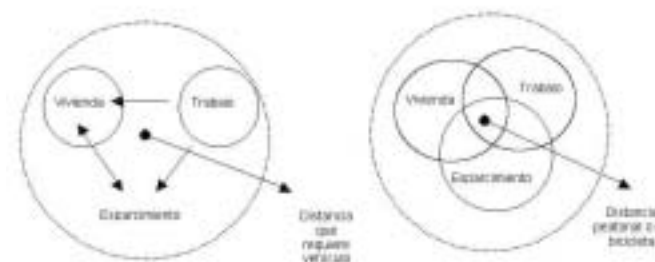
control del mismo en el interior de los centros urbanos (tren liviano, bus eléctrico, bicicletas) mejora el ambiente, reduce los niveles de contaminación y aumenta el sentido de comunidad y convivencia

Con la problemática expuesta sobre las ciudades sobrepobladas y sus problemas ecológicos el modelo de la ciudad compacta es una solución, que lejos de ser un modelo a aplicar en forma impositiva, brinda los parámetros necesarios para orientar el desarrollo sostenible y el futuro urbano. El éxito de este esquema radica en la aplicación de puntos claves como: modernas tecnologías, excelentes comunicaciones, participación ciudadana, conservación de la imagen e identidad urbana.

Las actividades, interacción social y eventos públicos se dispersan cuando las funciones: residenciales, de servicios, industria y comercio se ubican separadamente. De esta forma se depende del desplazamiento motorizado para vincular funciones.

Desarrollo lineal expansivo (situación actual)

El crecimiento se va presentando en forma espontánea y desordenada sobre las vías de penetración de la ciudad, las cuales a su vez, con el tiempo, se van ramificando sin control en otros desarrollos tentaculares que dispersan la expansión en forma periférica con densidades muy



FUENTE: PNDU

bajas de menos de 100 hab/Ha. Esta disposición resulta muy costosa en la dotación de servicios básicos y en la planificación coherente de un sistema de transporte público eficiente.

Desarrollo de ciudad compacta

La ciudad compacta optimiza la capacidad del suelo en el interior de un perímetro determinado, y dentro de un radio de acción abarcable. Dentro del perímetro urbano se van sustituyendo espacios libres y edificaciones en deterioro por otros de mayor densidad. La adecuada disposición de usos mixtos permite la opción del desplazamiento peatonal y el uso de alternativas distintas a la movilidad motorizada. De esta forma, la ciudad se puede reunificar creando nuevos usos, reciclando infraestructuras y reactivando el espacio público.

Esta opción facilita el esquema de transporte público.

3.8. Políticas de vivienda.

(Regeneración, Renovación, Gestión y bancos de tierras)

Las políticas de vivienda tienen en este caso que llevarse a cabo siguiendo parámetros comunes y ligadas entre sí por una política general de desarrollo urbano que permita tener un marco de referencia a los desarrolladores de programas de vivienda. Tal es el caso de programas exitosos adaptados al país como las políticas de “Banco de Tierras”, que es un sistema adecuado para lograr una buena planeación y desarrollo urbano. Consiste en comprar tierras cercanas a la ciudad que dentro de una proyección a mediano y largo plazo pueden llegar a ser parte de esta. Son tierras baldías o de uso agrícola que tienen en el momento actual un precio bajo que permiten, una vez compradas, iniciar un diseño y planificación de muy buen nivel sin la presión de la inmediatez. En el momento oportuno que la ciudad ha crecido se desarrolla el proyecto estudiado, no sin antes haber aprovechado al máximo la densificación de los centros urbanos. Los proyectos se revalorarían a partir de aspectos complementarios como: centralidad, accesibilidad, espacios públicos etc. Hay que señalar que estas acciones fueron previstas hace un tiempo por el INVU sin que se les diera continuidad.

También es factible establecer banco de tierras

de lotes en el centro de la ciudad posteriormente a determinar áreas de interés para la ciudad y de inventariar sus opciones lo que podría estructurar un programa de regeneración y/o renovación urbana.

La vivienda baja altura - alta densidad es una tipología que propicia la ciudad compacta, aprovecha el suelo subutilizado y es capaz de incrementar el número de actividades y frecuencia en un esquema que revitaliza la vida urbana en la ciudad si se prevén ciudades a escala peatonales y espacios públicos de interés común.

3.9. . Densificación y uso de espacios intersticiales en los centros urbanos

La conservación de ese esquema amigable con el peatón de ese mencionado carácter de “pueblo” permite enfocar hacia la solución de un programa de densificación del centro de la ciudad y de aprovechamiento de espacios intersticiales en un proceso de colmatación interna que permite la sustitución de espacios vacíos o inútiles y edificaciones bajas y en deterioro por edificaciones que contemplan una población cada vez más grande. El hecho de generar vivienda en el centro de la ciudad debe ser acompañado de una serie de servicios mixtos que aseguren la vida permanente del sector y no únicamente durante el horario de oficinas.

Regenerar áreas deterioradas y aprovechar recursos y obras en desuso (líneas del tren) devuelven la dinámica centrípeta y autocontenible de las ciudades. Orientar el desarrollo urbano en este sentido encaja dentro de un sistema polinuclear con libre tránsito entre sí, que podría evitar los movimientos pendulares de masa flotante y permitiría equilibrar la distribución de las actividades urbanas.

3.10. Proyectar los Usos del Suelo

Estableciendo en la normativa de los planes reguladores usos “compatibles”, “usos dominantes” y usos “secundarios” que puedan desarrollarse de forma simultánea (usos mixtos) o no (usos exclusivos), flexibilizando así las condiciones generales y particulares de los usos que tradicionalmente establecen los planes reguladores.

3.11. Corredores recreativos- ambientales territoriales y urbanos.

Los parques nacionales y las áreas protegidas permiten que el país tenga el privilegio y el potencial de aplicar un sistema de corredores ambientales que este separado del de infraestructura con características específicas cada una. En caso de que ambos coincidan deberían diseñarse protocolos claros de interacción y resolución de conflictos.

3.12. Protección y Recuperación del Patrimonio Público Inmobiliario

Se entiende por este concepto la consideración especial que merecen, por ser componentes determinantes del espacio público, las edificaciones y/o complejos urbanos que alberguen usos de servicio a la comunidad y que conforman parte fundamental de la memoria e imagen urbana. Esto incluye zonas verdes institucionales, edificios públicos y privados, etc. La conservación debería ser aplicada por principio en todas las áreas urbanas o edificaciones que por su homogeneidad en usos y estructuras físicas o su valor urbanístico, arquitectónico, histórico o artístico deben ser preservados por una normativa especial promoviendo los usos compatibles y desincentivando los que la amenacen o pongan en peligro.

VISIÓN

La planificación integrando actores y sectores en un proceso que permita adaptarse y renovarse a los cambios de la realidad y que estructure un sistema ordenado y jerarquizado de ciudades con respeto al entorno natural, en la que cada ciudad crezca en forma planificada a partir de sus características y oportunidades, de tal forma que le permita una alta competitividad y que eleve la calidad de vida en una disposición socialmente equilibrada.

4. SOLUCIONES Y ESTRATEGIAS.

Fundamentados en los problemas y debilidades por un lado y los doce conceptos básicos anteriores por otro, se han establecido las soluciones y estrategias en el desarrollo urbano del país a

través de las cuales se podría alcanzar la visión. Un orden de prioridades que permite ordenar los problemas, las soluciones, las políticas, estrategias y responsables capaces de gestionar el desarrollo urbano hacia la visión establecida.

1. Fortalecer mecanismos de coordinación de la institucionalidad existente.
2. Aplicar un modelo de desarrollo urbano-territorial que contemple todas las variables del territorio y aquellos factores que conduzcan a una mejor calidad de vida.
3. Dentro de los modelos de desarrollo estudiar y aplicar las densidades adecuadas.
4. Proponer un nuevo esquema para el ordenamiento territorial que parta de una matriz que contenga todos los recursos naturales del territorio y los corredores energéticos.
5. Reestructurar y establecer sistemas dinamizadores para el GAM.
6. Fortalecer e impulsar el desarrollo de las principales ciudades intermedias.
7. Atender y solucionar los efectos negativos que generan la ausencia de planificación y control: polución, contaminación, congestión.
8. Instaurar y aplicar sistemas de planificación regional.

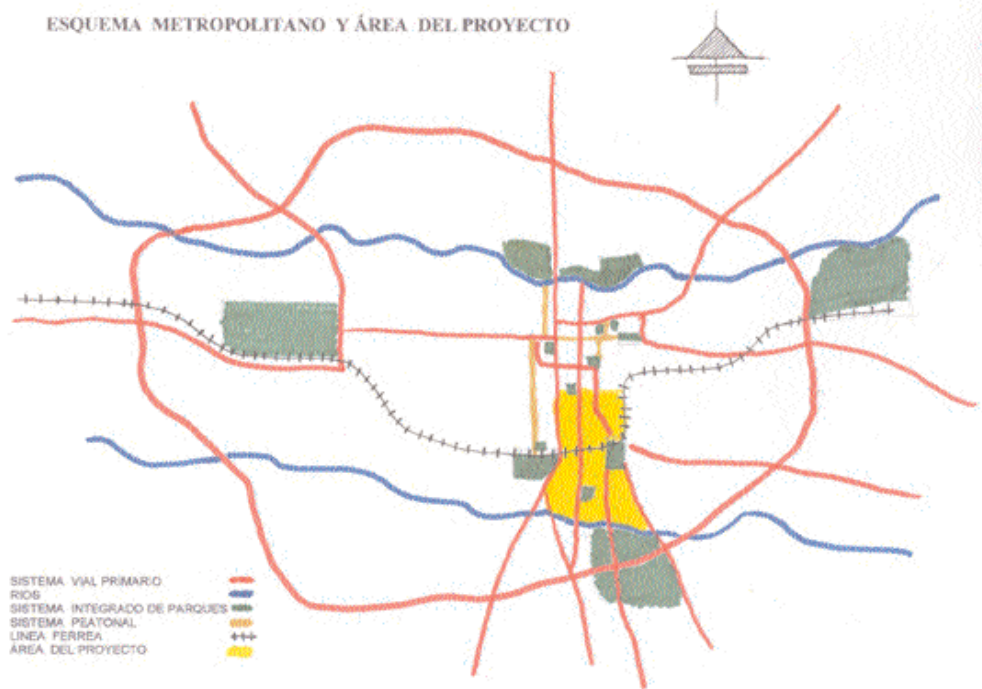
En primera instancia se encuentra el fortalecimiento de mecanismos de coordinación de la institucionalidad existente, como la forma más factible e inmediata de iniciar una dinámica y operatividad que permitiría la implementación efectiva de acciones y la transformación del orden en curso en función de la visión. En este aspecto se propone que un ente rector de la planificación urbana tenga la capacidad administrativa, económica y humana para orientar todos los esfuerzos y coordinar la planificación tanto local, regional, nacional, como la planificación sectorial. Esta estructura organizativa y este sistema de operatividad serviría de insumo a la Ley de Ordenamiento Territorial que se constituiría en el otro elemento estructurante a nivel general de la planificación.

En segundo término la aplicación de un modelo de desarrollo urbano territorial permitiría tener un norte a partir del cual promover el desarrollo según las características sociales, productivas y ambientales de las diferentes regiones del país. Este modelo sería aplicado bajo el principio esencial de proteger los recursos naturales, para

lo cual se plantearon propuestas específicas. La reestructuración del GAM, como centro del sistema urbano nacional es otra prioridad para lograr su eficiencia funcional y una utilización racional y óptima del suelo que permita, con un óptimo diseño urbano, elevar la calidad de vida, actualmente amenazada. Tanto dentro de la GAM como en las demás ciudades del sistema se requiere el estudio de las densidades adecuadas según las características particulares de cada una de ellas, para de esta forma controlar la expansión urbana desordenada y reducir al máximo la afectación a zonas de recarga hídrica y la ocupación de tierras de valor agrícola. El fortalecimiento de las ciudades intermedias y la conformación de sistemas de planificación regional completan la serie inicial de aspectos generales estructurantes que orientan el desarrollo urbano y de los cuales se derivan otra serie de problemas con sus respectivas soluciones y es-

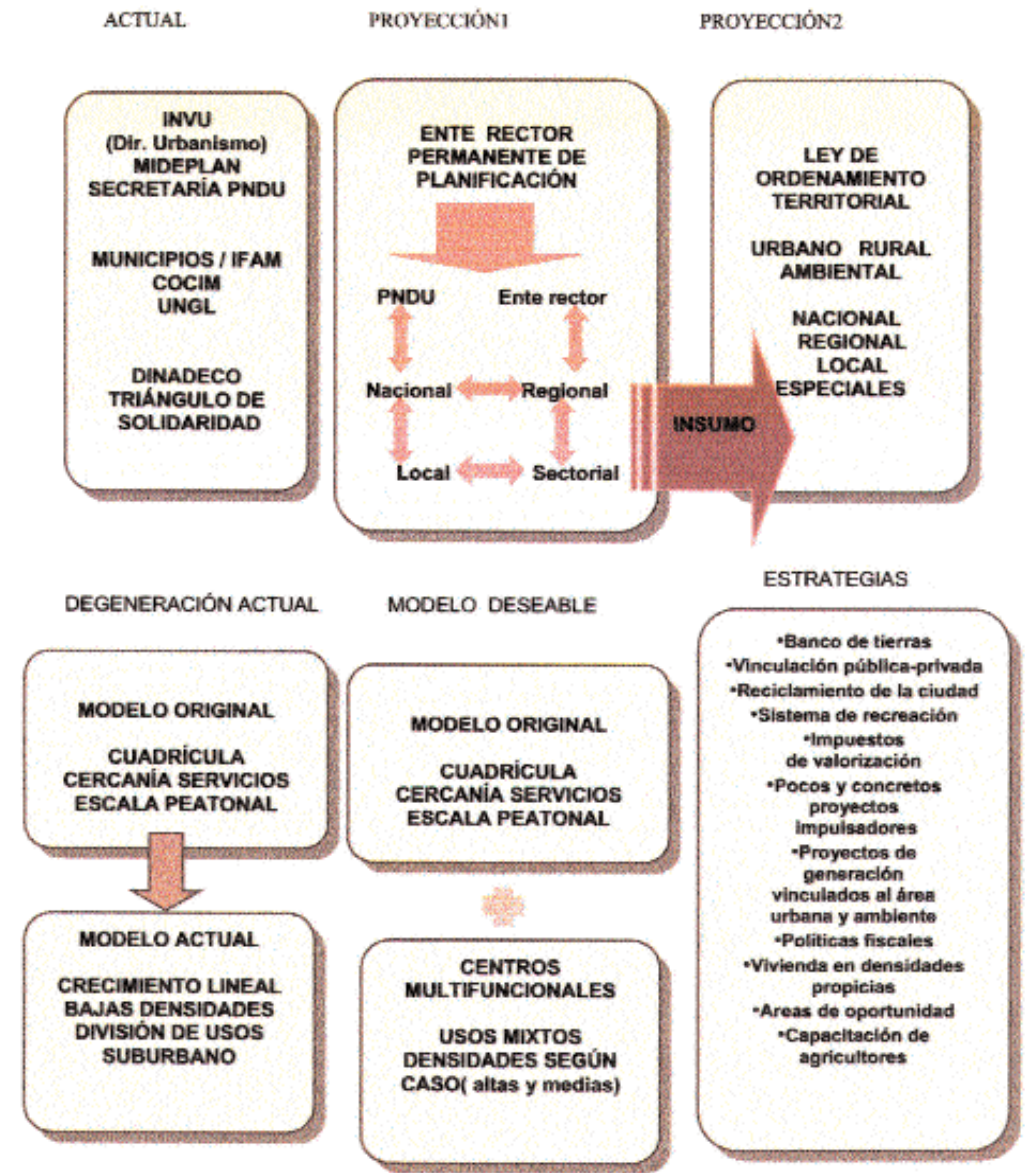
trategias. La elección estratégica de 4 o 5 ciudades intermedias hacia las cuales dirigir una fuerte inversión estatal en aspectos como infraestructura y servicios, en las que se puedan generar mecanismos de gestión e incentivos locales para la atracción de inversión privada permitiría el equilibrio nacional del sistema de ciudades, fuertemente dominado por el GAM. Así mismo una red vial paralela a la existente (radial concéntrica) permitiría una mayor conectividad y alternativas de flujo que no dependan del paso a través de San José para efectuar recorridos interregionales. Dentro del actual esquema jurídico administrativo están claramente establecidas las instancias nacional y local para la planificación pero hay vacío en lo que se refiere a la planificación regional y considerando esta situación se han establecido opciones para orientar la planificación a esta escala.

ESQUEMA METROPOLITANO Y ÁREA DEL PROYECTO



FUENTE: PNDU

ESQUEMA DE ESTRATEGIAS PARA LOS PROBLEMAS 1 Y 2
(INSTITUCIONALIDAD Y MODELO DE DESARROLLO URBANO)



FUENTE: PNDU

ASPECTOS METODOLÓGICOS

El planeamiento territorial como proceso, puede seguir una ruta de indagación-acción, que es dinámico y dialéctico, como el territorio y el conjunto de procesos sociales, económicos y culturales que se desarrollan sobre y a partir de él. Estos procesos, que son consecuencia de factores naturales y de las propias actividades humanas, actúan sobre el territorio, modificándolo constantemente, creando en función de sus necesidades los elementos para que la sociedad en general, la comunidad y las personas en particular puedan lograr sus objetivos de supervivencia. No siempre estos objetivos son compatibles con las características del territorio y con sus procesos naturales de reproducción.

En lo que respecta a esta primera fase del Plan Nacional de Desarrollo Urbano que contempla la construcción de una visión conceptual e integral del Desarrollo Urbano, los conceptos y la estructuración básica de indagación y discusión que fueron conformados con miras a orientar las temáticas de los talleres fueron ampliamente enriquecidos por los aportes y visiones extraídos y producidos en los mismos. El objetivo de los talleres fue obtener las propuestas, consideraciones y opiniones del mayor número posible de personas vinculados desde diferentes niveles e instancias con la problemática urbana para así conformar una visión común representativa.

Los talleres se manejaron bajo una metodología que permitiera obtener los aspectos fundamentales para la construcción de la visión. De esta forma se iniciaban con una exposición motivadora de apertura que planteaba y direccionaba el tema a tratar, una ronda de intervención en los que se planteaban soluciones, prioridad, política, interacciones, se repartía un cuestionario de tres preguntas claves, y simultáneamente durante las respuestas el grupo se reunía a elaborar las síntesis de las hipótesis de conclusiones que surgieron en la ronda de intervenciones que se ponían a consideración en una plenaria de cierre.

La serie de diez talleres se programaron con las siguientes temáticas:

1. Presentación
Estado actual del sistema nacional de ciudades
Estado actual de la planificación territorial en Costa Rica.
2. Sistema urbano y capacidades productivas del país.
Tendencias y formas de crecimiento.
Experiencias internacionales.
Retos de la planificación en C.R. en el siglo XXI.
3. El Plan GAM, realidades y propuestas I.
4. El Plan GAM, realidades y propuestas II.
5. INTERACCIONES: Urbanismo, transporte.
Relación de grandes obras de infraestructura con el desarrollo urbano.
6. INTERACCIONES: Urbanismo y Ambiente.
7. INTERACCIONES: urbanismo y lo jurídico, legal, institucional.
8. Sistema urbano y sectores productivos. (turismo, industria, construcción, agricultura, comercio).
9. Ciudades intermedias y pequeñas.
10. Síntesis, conclusiones y visión.

Adicionalmente se programaron tres talleres complementarios. Uno preliminar con destacadas personalidades del ambiente político y la planificación que permitió para perfilar de manera más clara las temáticas a abordar en la serie de diez talleres, un taller con la Comisión Terra que permitió conocer el trabajo y los fundamentos y resultados de este trabajo con el fin de retomar y rescatar los esfuerzos positivos que se han adelantado previamente y por último se realizó un taller coordinado en conjunto con el Instituto geográfico Nacional denominado. "Base de Datos Geoespaciales para la Planificación Urbana de Costa Rica". El taller contó con la presencia de responsables de bases digitales o sistemas de información geográficos de algunas instituciones vinculadas a este tipo de trabajo tales como. Urbanismo INVU, Cartografía INEC, PRODUS-UCR, Proy. MINAE-RECOPE, catastro, MIVAH, MOPT y CNE. El objetivo de este taller fue la discusión de un potencial programa de cartografía urbana digital con miras a una mejor labor de la planificación.

Es importante destacar que el noveno taller sobre ciudades intermedias y pequeñas se centró en el caso específico de Guápiles gracias a la visita de regidores de esa localidad.

En total se contó con la asistencia de unas 78 personas aproximadamente.

CONCEPTO BÁSICO DESGLOSE CRITERIO (VISIÓN)

GLOBALIZACIÓN Y
DESARROLLO LOCAL
Actividades productivas
Migraciones
Potencialidades
Un proceso de influencia internacional como la globalización, determina cambios en la estructura espacial, en las actividades económicas, provoca migración de capital y población. Ante esta injerencia innegable en el curso de los procesos y el desarrollo urbano actual es necesario adaptarse a estas fuerzas comprendiéndolas

SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO URBANO
Recursos renovables
recursos no renovables
innovación tecnológica
Reciclaje
Telecomunicaciones
Capital humano
Es fundamental dejar sentadas las bases de un desarrollo sostenible donde mejore la calidad de vida de los entornos humanos dentro de la capacidad de carga de los ecosistemas de soporte. Para esto es indispensable adoptar tecnologías de última generación en la producción de energía y en el reciclaje de desechos.

DIVISIÓN TERRITORIAL
Cuencas
Relaciones físico-sociales
División político-administrativa
Encontrar una división territorial más consecuente con la realidad y la dinámica social y física del territorio nacional y que permita orientar de manera más efectiva los esfuerzos de planificación del desarrollo urbano.

IDENTIFICACIÓN DEVOCACIONES ESPECÍFICAS (VISIÓN ESTRATÉGICA Y AREAS
Fortalezas del asentamiento.
Debilidades
Mercados y competencias
Posicionamiento regional y
La identificación de unos objetivos de desarrollo, según sus propias particularidades, para cada una de las ciudades, permite dirigir esfuerzos en la planificación del desarrollo urbano del país como un enfoque sistémico.

INFRAESTRUCTURA LOCAL Y NACIONAL

Costanera
Canal seco
Desarrollo portuario
Puente sobre le Tempisque
Corredores férreos
Infraestructura vial.
Las grandes obras de infraestructura nacional determinan en buena medida tendencias y orientaciones en escalas medianas y pequeñas. De tal forma es importante proyectar sobre este tipo de realidades

MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD
Centralidades principales e intermedias
Infraestructura
Usos de suelo
Flujos
Turismo
Conformar las bases de un sistema integrado nacional de transporte que permita ser una estructura base de soporte del ordenamiento territorial y del esquema de crecimiento urbano del país.

TEJIDOS URBANOS COMPACTOS
Usos mixtos
Autosuficiencia
Sist. alternativos de transporte
Espacios públicos
polivalentes
Revertir el esquema generalizado en la actualidad de crecimiento lineal y expansivo que resulta altamente oneroso para los gobiernos y que genera caos por un esquema de centros urbanos compactos y definidos que aprovechen al máximo sus propias posibilidades de VIVIENDA Y GESTIÓN (BANCO DE TIERRAS)
Desarrolladores de vivienda
Políticas estatales
Densificación y crecimiento planificado
Un esquema de desarrollo de vivienda que sigue parámetros comunes bajo un mismo concepto de desarrollo urbano permite conformar un sistema de ciudades claramente establecido.

DENSIFICACIÓN Y APROVECHAMIENTO DE LOS ESPACIOS INTERSTICIOS EN LOS CENTROS URBANOS

identificación de viviendas o zonas en deterioro
Espacios vacíos o inútiles
Redistribución de usos.

Regenerar áreas deterioradas, aprovechar áreas e infraestructura en desuso, permitiría iniciar un proceso de crecimiento hacia lo interno en beneficio del mencionado esquema de ciudades compactas.

PROYECTAR EL USO DE SUELO

Vivienda

Industria

Comercio

Institucional

Servicios

Establecer una visión a futuro de la forma en que puede equilibrarse el uso de suelo por medio de un fortalecimiento de la actividad residencial en los centros urbanos, fortalecimiento de actividades educativas y culturales, así como áreas turísticas, industriales, etc.

CORREDORES BIOLÓGICOS

Áreas recreativas

Áreas protectoras

Actividad turística

Parques lineales

Conformación de un sistema a nivel nacional de conectores que sirvan como vínculo entre las áreas de reserva y parques nacionales.

RESULTADOS DE LOS TALLERES

Problema C(causa) E (efecto)

Soluciones Prioridad Política Estrategia Responsable y/o agentes implicados Visión Interacción con Variables Debilidad de la institucionalidad, la comunidad, los municipios y otros entes de administración territorial, que permita la Coordinación dentro de nuestro marco jurídico y el establecimiento de directrices generales en el uso del territorio C

•Menos instituciones

•Mayores controles y seguimiento

•Fortalecer mecanismos de coordinación

•Revisión selectiva de instituciones y clarificar dinámica operativa de las mismas

•Rescatar y fortalecer la institucionalidad existente

•Promover la institucionalidad faltante (región)

•Planificación fundamentada en legislación coherente y no en decretos

• Repertorio de incentivos y financiamiento

Fortalecer mecanismos de coordinación de la institucionalidad existente

Política para institucionalizar la coordinación entre

organismos a nivel nacional, regional y local

• Crear entes apropiados, con el suficiente peso y estructura

•(GAM, Federaciones, Dirección de urbanismo)

•Integrar todos los ámbitos de planificación: transporte, sectorial, nacional, regional, local y específico (GAM, zonas costeras, reservas)

•Dirección de Urbanismo Municipalidades Instituciones del Estado

Estructura institucional y de planificación con claridad de competencias y mecanismos vinculantes que permitan una coordinación y correspondencia entre políticas y estrategias aplicadas a través de entes apropiados.

Jurídico - legal

Tendencias insostenibles de

•Rescatar el modelo de desarrollo urbano original

-Aplicar un modelo de desarrollo urbano

De inversión pública en materia de vivienda,

•Banco de tierras / tierras suburbanas y urbanas.

•Crear instrumentos de ejecución donde Municipalidades

MIDEPLAN

AYA

ICE

Sistema de ciudades claramente establecido en el país con un crecimiento ordenado, Transporte y vialidad Vivienda

Ambiente y recurso

crecimiento por que no existe un modelo de desarrollo urbano que contemple las características geográficas, ambientales y productivas del territorio.

• Estudiar diversos modelos de desarrollo e implementar el más pertinente para el país

• Política de vivienda sujeta a su vez a políticas de urbanismo y a un modelo de desarrollo territorial que contemple todas las variables del territorio y aquellos factores que conduzcan a una mejor calidad de vida infraestructura y servicios sociales.

Políticas de desarrollo urbano Políticas de desarrollo agrícola Políticas de vivienda en vínculo directo con la planificación urbana y territorial.

intervenga la promoción privada.

• Crear territorios de oportunidad

• Generar pocas y concretas ideas impulsadoras que abran camino a las demás

• Establecer planes piloto de mejoramiento urbano en áreas con una comunidad aún vigente.

•Reciclamiento de la ciudad

Sistema de parques incluyendo parques lineales flu-

viales financiados en un porcentaje por la generación de energía y por impuestos de valorización.

• Agricultores agremiados y capacitados para convertirse en protectores del medio ambiente, y de suelos de valor agrícolas así como freno a migraciones internas.

MINAE

MOPT

MIVAH

INVU

Inversionistas

Comunidad

ICE -

CNFL

MIVAH

respeto por el entorno natural, la participación ciudadana y unas óptimas condiciones y calidad de vida.

Hídrico

Energía.

Proceso social.

Existe una práctica de crecimiento urbano desordenado y anárquico, a consecuencia de los dos puntos anteriores y que se refleja en un crecimiento expansivo en bajas densidades, pérdida de

•Ejes estructurantes

Involucrar al sector privado con incentivos para la alta densidad.

Aplicar modelos de desarrollo que contemplen densidades adecuadas.

Políticas de infraestructuras viarias interurbanas

Políticas de desarrollo urbano

Políticas de inversión e incentivos fiscales

•Jerarquización del sistema viario.

• El Estado debe introducir y promover temas prioritarios de planificación

• Modelo urbano con marco jurídico que promueva conceptos de desarrollo urbano como renovación, regeneración,

densificación, modificaciones al concepto de tenencia y de igual forma impida prácticas negativas como el Municipalidades

MIVAH

MIDEPLAN

AYA

ICE

MINAE

MOPT

INVU

Inversionistas

Comunidad

ICE - CNFL

Centros urbanos recuperados y uso racional de áreas suburbanas con el esquema de alta densidad- baja altura. La

estructuración urbana, especialmente vial.

Vivienda Jurídico-legal

Transporte y vialidad jerarquía de funcionamiento, la carencia de servicios de apoyo a la expansión pérdida de eficiencia

económica y uso de terrenos de riesgo.

desarrollo lineal y expansivo suburbano.

• Utilización del catastro no solo para efectos fiscales sino para promover el desarrollo urbano.

Deterioro de la calidad de vida.

Densificar las áreas mejor servidas por servicios e infraestructura

Estrategias claras y estímulos adecuados para mejorar el comportamiento ambiental de las industrias.

Atender y solucionar los efectos negativos que generan los problemas actuales, tales como: polución, contaminación, congestión etc.

Políticas de control a la contaminación

Políticas de desarrollo urbano.

MOPT

MINAE

MIDEPLAN

Dirección de urbanismo

Ciudades que incentiven la vida urbana por su {agil movilidad, calidad del aire, del agua y la limpieza visual del paisaje urbano

Procesos sociales

Ambiente

Se pone en riesgo los recursos naturales.

Revalorizar y educar sobre la existencia de un primer cinturón de producción agrícola, lechero y un segundo grupo de áreas de protección al GAM

Educación sobre lo urbano ambiental

Dar un salto tecnológico en los procesos de planificación.

Proponer un nuevo esquema para el ordenamiento territorial que parta de una matriz que contenga todos los recursos naturales del territorio y los corredores energéticos.

Políticas de protección de los recursos
Políticas ambientales

Integración de políticas de protección de riesgos, control de contaminación y la recreación para facilitar su promoción política y económica.

Transferencia de derechos de desarrollo como herramienta de protección

- Generar opciones productivas alternas para las zonas que queremos proteger en el país

AYA

MINAE

ICE-CNFL

Municipalidades

Ciudadanía

Un desarrollo urbano fundamentado en el uso sostenible y racional de los recursos naturales

Ambiente

Recurso Hídrico

Energía.

Valorar la vigencia del GAM

Reestructurar el GAM

Abordar un Reestructurar el GAM Políticas de fortalecimiento de la institucionalidad

- Convenios entre niveles institucionales (Estado, regiones, municipios, ONG)

- Inversión pública como elemento dinamizador y Estado Municipios

ONGs

Dirección

Urbanismo

Un GAM reestructurado y fortalecido con seguimiento flexibilidad y ejecución. Con participación y efectiva administración.

- Jurídico-legal

- Proceso social

No ha habido seguimiento e implementación del plan GAM

El conjunto selectivo de problemas estratégicos por consulta social balanceando: " temas empresariales", " tema ciudadanos" de " visibilidad política" etc.

Rediseñar GAM con énfasis en la variable hidrológica

Autoridad política que abarque toda la GAM (Superintendente e?)

Políticas fiscales y tributarias.

orientador de la inversión privada creando economía de escala.

- Rebaja de impuestos a quienes se acojan al esquema de planificación y desincentivos o penalización a quienes no

- Implementar una ley de incentivos al tributo fiscal urbano no impositivo.

- Modificar la ley de planificación urbana para que el 1% del presupuesto de las municipalidades sirvan para mantener la oficina de planificación de OPAM y GAM

Las zonas sujetas a amenazas naturales no han sido tenidas en cuenta en la planificación y tampoco se ha considerado la

protección al medio ambiente

Instaurar políticas de educación y capacitación

Incluir la constante ambiental como factor prioritario dentro de la planificación.

- Incluir la constante ambiental como factor prioritario dentro de la planificación.

De preservación de áreas ambientales y sujetas a riesgo

- Educación ambiental

- Restricciones en áreas sujetas a riesgo

- Educación ambiental

- Difusión en medios de comunicación

- Las zonas inundables como control de inundaciones acumulando agua y el control de avenidas.

Dirección de Urbanismo Municipalidades

MINAE

Comisión de emergencias.

Sectores productivos.

Ciudades estructuradas urbanamente tomando como determinante fundamental el respeto ambiental

La planificación, ejecución y gestión ha fallado y no han tenido en cuenta al sector privado

- Crear incentivos

- Aprovechar bien la posibilidad de crear empresas mixtas con el sector productivo

Políticas fiscales e instrumentos

fiscales

- Mejora de la base fiscal con mecanismos adecuados (catastro, regimen tributario adecuado y efectivo)

- Incentivos tributarios y desincentivos para el seguimiento de la planificación.

Municipalidades Un sistema de planificación y unas

municipalidades que contemplen la generación de áreas de oportunidad y que sepan vincular a las directrices generales

Jurídico-legal

Procesos sociales.

Se ha perdido la tradición cultural y la adaptación de estas a una vida urbana

- Políticas de educación ciudadana

- Municipalidades

Ministerio de Educación

Una rica e intensa vida urbana fundamentada en la identidad cultural adaptada a la vida en ciudad

Procesos sociales

La ciudadanía no dispone de la capacitación ni de los mecanismos efectivos para tener una participación efectiva en el

desarrollo y destino de su ciudad.

- Políticas de participación ciudadana.

Políticas de educación de la comunidad en temas urbanos y participación

- Fiscalías ciudadanas

- Plesbicitos y otros mecanismos de consulta

- Plantear preguntas específicas para generar modelos inductivos.

Procesos sociales

No se ha incentivado y capacitado a los

agricultores para proteger el ambiente y suelos de valor agrícola.

- Los agricultores deben asociarse para competir.

- Modernizar tecnológicamente

- Establecer subsidios por parte del Estado Políticas de desarrollo agrícola.

MAG

CINDE

Agricultores asociados y agremiados solidamente con capacitación, modernización tecnológica, y condiciones para competir internacionalmente, de tal forma que esta sea una actividad atractiva que proteja el ambiente y suelos agrícolas.

Ambiente Procesos sociales

Ciudades intermedias débiles con pobre infraestructura y sin estructura urbana.

- Municipalidades Ciudades intermedias creciendo bajo un modelo de desarrollo respetuoso del ambiente con producción

activa, mercado laboral, servicios y estructura urbana que permita atraer a la población.

Procesos sociales transporte

Falta de planificación regional

- Federación de municipalidades

Y " acuerdos operativos"

- Agrupaciones de municipalidades con diversos fines.

- Fortalecer el esquema de provincias

Planificación descentralizada por definición de objetivos y segundo a través del establecimiento de una agenda permanente para lograrlos.

Municipalidades Entidades regionales que permitan la vinculación

de políticas de

planificación nacional y

local.

Jurídico-legal

6. INTERACCIÓN DE VARIABLES

6.1. Matriz de relaciones.

VARIAB.

TALLER

DIVISIÓN

TERRITORIAL MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD TEJIDOS

URBANOS COMPACTOS

SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO URBANO INFRAESTRUCTURA LOCAL Y NACIONAL

ÁREAS NO URBANAS VIVIENDA Y GESTIÓN (Banco de Tierras)

DENSIFICACIÓN Y ESPACIOS INTERSTICIOS

Identificación DE VOCACIONES ESPECÍFICAS (VISIÓN

ESTRATÉGICA)

GLOBALIZACIÓN Y DESARROLLO LOCAL REEQUILIBRIO DE USOS DE SUELO VIALIDAD

RECURSO HÍDRICO

ENERGÍA Y COMUNICACIONES

VIVIENDA

AMBIENTE URBANISMO Y USO DE SUELO

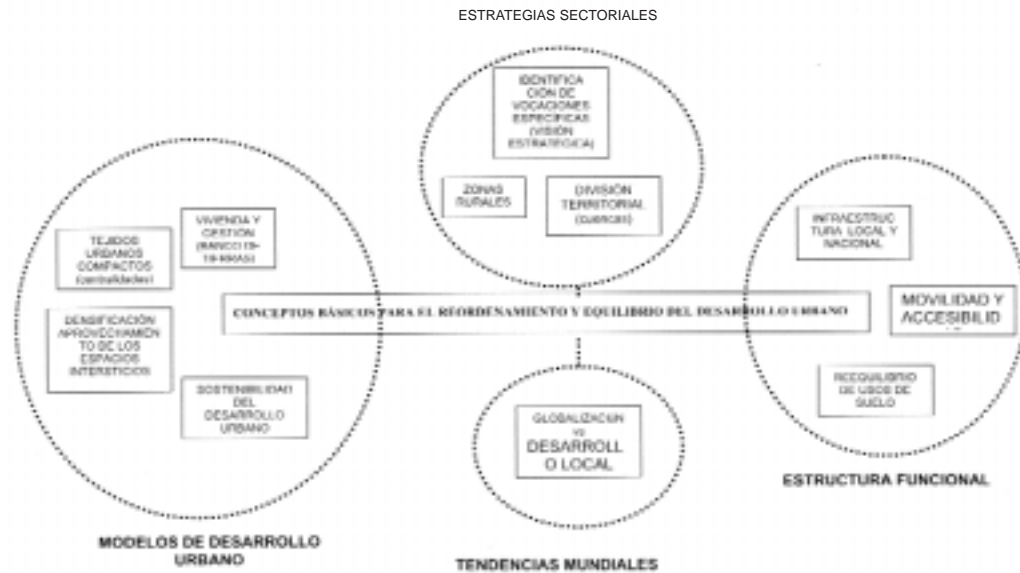
PRODUCCIÓN

SOCIOCULTURAL

POLÍTICO JURÍDICO

RELACION DIRECTA RELACIÓN INTERMEDIA RELACIÓN

INDIRECTA



FUENTE: PNDU

CUADRO DE ANTECEDENTES PLAN O ESTUDIO GESTORES OBJETIVOS Y ALCANCES APORTES A DESARROLLAR Y/O RESULTADOS.

Plan Nacional de Desarrollo Urbano Ley Planificación urbana #4240 del 15 de noviembre de 1968
 Determina como prioritario para el país la creación de un Plan Nacional de Desarrollo Urbano. Cumplidos 32 años de su expedición, el país no ha logrado conformar dicho plan que oriente el desarrollo y crecimiento urbano.
 Plan Regional de Desarrollo Urbano para la Gran Área Metropolitana Decreto ejecutivo N° 12590 acogido por decreto ejecutivo N°13583 VAH- OFIPLAN publicado en la gaceta el 18 de mayo de 1982.
 Ordenar el crecimiento y Estudios de grupos sistémicos y conformación de una información base.
 Planes Reguladores locales Municipalidades Ordenar el crecimiento y desarrollo local 29 de 81 cantones con plan regulador de los cuales solo 13 tienen aplicación vigente y actual.
 Comisión Terra
 Sistema Nacional de Desarrollo

Sostenible, Banco Interamericano de Desarrollo, MIDEPLAN y SINADES
 Producir un informe sobre el ordenamiento territorial en Costa Rica, donde se relata la historia de la Comisión Terra y se propone una estrategia a seguir a corto, mediano y largo plazo para implementar la gestión territorial del país.
 El estudio propone unas oportunidades estratégicas para el desarrollo de Costa Rica.
 Se recomiendan soluciones a la problemática en donde juega un papel central la constitución de un Centro Nacional de Geoinformática y la importancia de la utilización enfocada al ordenamiento territorial y desarrollo urbano de los sistemas de información geográfica. Se plantean las expectativas razonables de distribución de la población al año 2025, especulación al año 2050 y estrategias a implementar.
 Estudio de ordenamiento ambiental para el GAM (SOAGAM) MIRENEM, BID Establecer un mecanismo institucional para la gestión y la coordinación de las políticas y actividades ambientales en la gran Área Metropolitana, con consultoría en diferentes áreas temáticas.

Se analizó la planificación urbana existente y se señalaron pautas a seguir o tendencias a corregir con miras de mejorar el sistema de planificación nacional. Con este fin se realizó un breve resumen de todos los subsistemas relevantes en relación al territorio.

Diagnóstico plan maestro para el desarrollo urbano sostenible en territorios noreste y sur de la GAM.

FUDEU Diagnóstico del plan maestro para el desarrollo urbano sostenible que abarcó el territorio nor-oeste y sur de la GAM.

Analiza la legislación en materia de planificación urbana, las posibilidades y limitaciones del actual aparato centralizado de gestión y ordenamiento del territorio.

Estudio de reorganización para el transporte público en el área metropolitana de San José, Cartago y Alajuela.

MOPT, L.C.R. Logística S.A.

Plantea la situación actual del sistema de transporte colectivo y un nuevo esquema de operación del mismo

Propone un nuevo esquema integrando rutas de transporte por sectores operadas por una sola empresa.

Estudio Checo, Kaiser, BCEAM Contemplan análisis y propuestas de la situación actual y las posibilidades de solución a la situación del transporte público masivo. En el caso del estudio kaiser se analiza el estado de la infraestructura ferrea del país y sus posibilidades de ser readecuadas para el uso del transporte público masivo con nuevas tecnologías.

Estudio sobre Desarrollo Regional e Infraestructura de Transportes en el Corredor de la Carretera Ciudad Colón - Caldera PRODUS para MOPT, FUNDEVI Evaluación de la potencialidad del ordenamiento territorial como actividad complementaria a la construcción de la carretera y los posibles impactos de la misma.

Queda claramente establecido el impacto y posible desarrollo de la región a partir de esta obra de infraestructura. Las tendencias, posibilidades y situación existente, así como recomendaciones técnicas a partir de esta obra.

Plan Estratégico Territorial de Grecia (1997)
 PRODUS, Convenio Bilateral para el Desarrollo

Sostenible Costa Rica - Holanda Documento con objetivos, políticas y estrategias de desarrollo a futuro bajo un esquema participativo que sirva de base para la toma de futuras decisiones y un Plan Regulador.

Documento que recopila todo el material investigativo y recomendaciones necesarias para planificar un crecimiento ordenado, conservando lo bueno, corrigiendo los problemas y aprovechando oportunidades.

Plan Estratégico de la Ciudad de Guápiles (2000) PRODUS, Convenio Bilateral para el Desarrollo Sostenible Costa Rica - Holanda. Documento con objetivos, políticas y estrategias de desarrollo a futuro bajo un esquema participativo que sirva de base para la toma de futuras decisiones y un Plan Regulador Documento que recopila todo el material investigativo y recomendaciones necesarias para planificar un crecimiento ordenado, conservando lo bueno, corrigiendo los problemas y aprovechando oportunidades.

Plan Estratégico de la Ciudad de San Ramón (2000) PRODUS, Convenio Bilateral para el Desarrollo Sostenible Costa Rica - Holanda. Documento con objetivos, políticas y estrategias de desarrollo a futuro bajo un esquema participativo que sirva de base para la toma de futuras decisiones y un Plan Regulador. Documento que recopila todo el material investigativo y recomendaciones necesarias para planificar un crecimiento ordenado, conservando lo bueno, corrigiendo los problemas y aprovechando oportunidades.

Costa Rica: Perfil Ambiental PRODUS para Japan International Cooperation Agency (JICA) Presenta un panorama general de las características ambientales del país apoyado por material cartográfico.

8. BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- AGENDA 21, Documento de las Naciones Unidas. Rio de Janeiro, 1992.
- BRENES Mata Eduardo, Peatonización: una opción para el rescate urbano. Editorial Tecnológica de Costa Rica. Cartago, 1995.
- CARMONA, Marisa, comp. Globalisation, urbanisation and development practices. Publicación group D4, module 4th, period 2000, TUDELFT,

2000.

- COMISION TERRA. *Proyecto de apoyo al sistema nacional de desarrollo sostenible. BID, MIDEPLAN, SINADES. Informe final, San José 1998.*
- DEFENSORÍA DE LOS HABITANTES. *Informe anual año 2000.*
- ESTADO DE LA NACIÓN, *en desarrollo humano sostenible: sexto informe 1999. CONARE, Defensoría de los Habitantes, PNUD. San José, 2000.*
- FERNANDEZ Güell José Miguel. *Planificación estratégica de ciudades. Ed. G.G. Barcelona 1997*
- INVU, *Dirección de Urbaniso. El Plan Nacional de Desarrollo Urbano. San José 1999.*
- JANKELEVICH Carlos. *El problema metropolitano en Costa Rica. Alternativas de ordenamiento territorial. En Geoistmo N°2 vol II, San José 1988.*
- KM COORDINACIÓN UNIT- *Urban Anchor, Banco Mundial. Global Urban Statistics and projections, 1998.*
- LUNGO Mario comp. *Lo urbano. EDUCA, San José. 1989.*
- LUNGO Mario y PORTES Alejandro, *Urbanización en Centroamérica, Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales, FLACSO, San José 1992.*

- MOPT, L.C.R. LOGÍSTICA S.A., *Reorganización del transporte público en el área metropolitana de San José, informe final, San José 1999.*
- MOPT, L.C.R. LOGÍSTICA S.A., *Reorganización del transporte público en el área metropolitana de Cartago y Alajuela, informe final, San José 1999.*

51

- OFICINA DE PLANEAMIENTO DEL ÁREA METROPOLITANA. *Plan Regional Metropolitano (GAM) INVU. Dirección de urbanismo. San José, 1983.*
- MORALES Alvarez Miguel. *El proceso de metropolización en Costa Rica y América Latina. Escuela de Historia y Geografía, Instituto Geográfico Nacional (MOPT) San José 1978.*
- POLESE, Mario. *Economía Urbana. I.T.C.R. Cartago 1998.*
- ROGERS Richard. *Cities for a small planet.*
- ROGERS Richard. *The culture of the cities. Rogers & Partnerships. 1998.*
- RUANO, Miguel. *Ecourbanismo. Entornos humanos sostenibles. Gustavo Gili, Barcelona, 1998.*
- SAMPER Germán. *Recinto urbano. La humanización de la ciudad. Ed. ESCALA, Bogotá 1997.*
- SOAGAM. *Sistema de Ordenamiento Ambiental de la Gran Área Metropolitana. Informe final. San José 1996.*