

Urbanismo real y regeneración de ciudades



“La mejor cura para la expansión destructiva es la construcción de ciudades que la gente no quiera abandonar, lugares donde puedan vivir sanamente una vida plena, en densidades que no devoren nuestros paisajes, pavimenten nuestras reservas naturales y que contaminan nuestras fuentes de agua, el aire y la vida salvaje”

-Robert Kennedy Jr.

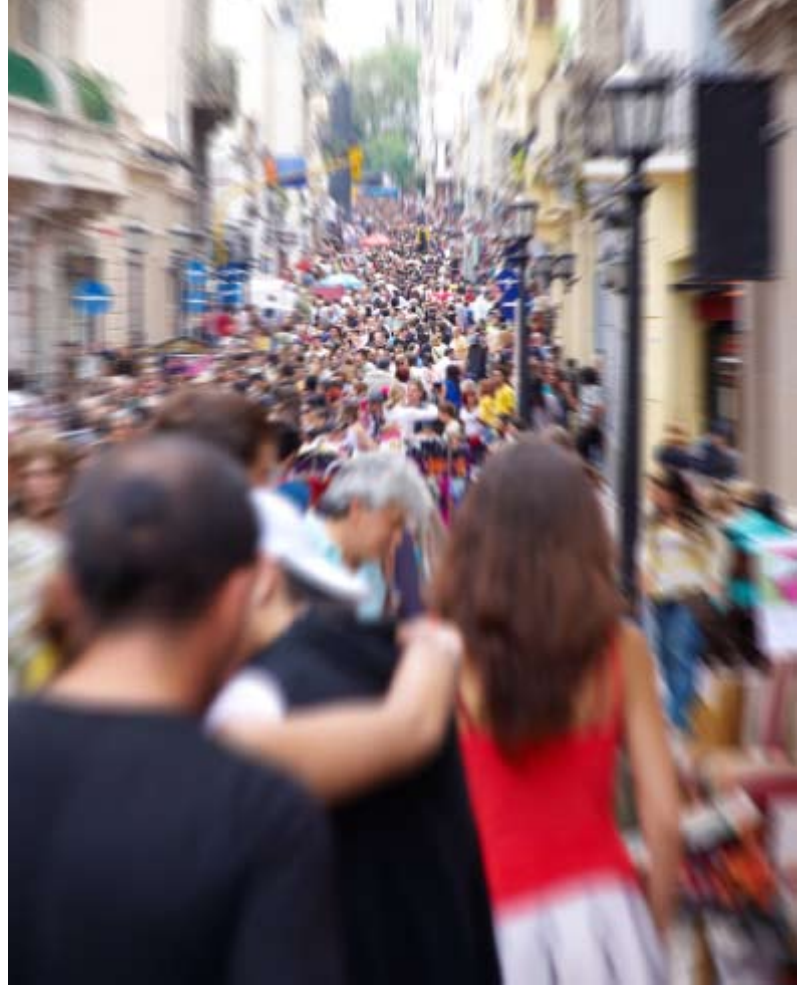


El incremento de la población mundial se espera que tenga un crecimiento muy considerable, se estima que crecerá de 6.7 billones en el 2007 a 8.3 billones en el 2030 y a 9.2 billones para el 2050.

El crecimiento de las zonas urbanas es donde más se sentirá este crecimiento, según la ONU, que evidenciará un aumento en de 3.3 billones en el 2007 a 6.4 billones en el 2050, por lo que es prudente decir que las áreas urbanas del mundo absorberán el todo el crecimiento en las siguientes 40 años.

Según la ONU, Costa Rica experimentará uno de los mayores crecimientos urbanos en América Latina, actualmente el 62.8% se encuentra urbanizado, se espera que para el 2030 esta figura sea del 73.8% y para el 2050 aumentará al 81.5%

En el tema de infraestructura, el mundo está ya percibiendo un déficit en energía y agua, por lo cual se convierte en una necesidad considerar el uso intenso de nuestra infraestructura existente.





Situación Actual

- Aumento de población en los centros urbanos crea la necesidad de crear un plan que contemple esta forma de pensar (hacer referencia al ULI Global Demographics). Actualmente la población de Costa Rica ha tenido un crecimiento considerable (poner datos)
- La congestión vehicular representa no solo una ineficiencia en nuestra infraestructura, sino también un problema a la contaminación de nuestro medio ambiente. Es en sí una gran oportunidad para tomar acción y crear un plan visionero con objetivos a cortos, mediano y largo plazo.
- El modelo actual de desarrollo es expansivo, creando desarrollos en “isla” eliminando una vida peatonal rica y llena de conectividad. Este modelo incita al uso ineficiente del automóvil, por ende representa un costo muy alto de gasolina, infraestructura y al medio ambiente. Además, fomenta el sedentarismo y problemas de salud. Este modelo implementa un uso ineficiente de la tierra, esto debido a la falta de un plan que fomente el uso mixto, evitando así la expansión innecesaria.
- La distancia generada entre los diversos usos primarios de una ciudad crea un lugar óptimo para la delincuencia, esto debido a que el tráfico peatonal y vehicular es bajo y predecible. Se tiene que crear una situación “ojos en la calle” (“eyes on the street”) a base del desarrollo de uso mixto en la que diversos usos conviven en una misma infraestructura, cerca unos de los otros.
- La expansión de nuestra ciudad es un factor detonante a la segregación de dichos usos, creando una exclusión entre clases sociales. Se tiene que contemplar un programa de incentivos para motivar la mezcla de clases. Revivir áreas “muertas” no necesariamente representa el traslado de la población local para hacerle campo a una más privilegiada, sino más bien unirla para mejorar la calidad de vida, motivando la tolerancia y la comprensión.

Lo que debemos aspira a lograr

- Crear lugares con carácter y personalidad: abundancia de vida, color y factor sorpresa hace que las ciudades se conviertan en lugares por descubrir, entretener, ver y ser visto, conocer, aprender y disfrutar.
- Diseño tiene que contemplar orígenes e historia de los lugares a planear y rediseñar.
- Proceso que motiva la exploración y creatividad; que recompensa con la creación de lugares vibrantes e atractivos para visitas de todas las edades, raíces e ingresos, descubriendo así un potencial económico para la zona.
- Crea asociaciones estratégicas entre las entidades Públicas y Privadas, motivando la colaboración y el intercambio de ideas fundamentales para el éxito.
- Maximizar el uso de la infraestructura existente, adaptándola a la densidad necesaria que puede generar una mejora y no un impedimento.
- Los centros urbanos seguirán siendo los centros de atracción para vivir y trabajar, esto se debe a que existe mejor infraestructura e oportunidades de empleo.
- Ayuda a la conservación de nuestra riqueza natural y el medio ambiente; al lograr ciudades más compactas evitamos el uso individual del transporte privado, sustituyéndolo por un transporte público moderno e eficiente.
- El éxito de dicho proceso y resultado depende en tener como objetivo la creación de lugares vibrantes y llenos de vida, logrando así establecer una cualidad del lugar que es original y distintiva dentro del contexto urbano de su misma ciudad. Dicho objetivo es la reacción que se genera a través de la cercanía entre la gente, unidos por diversos usos y espacios.

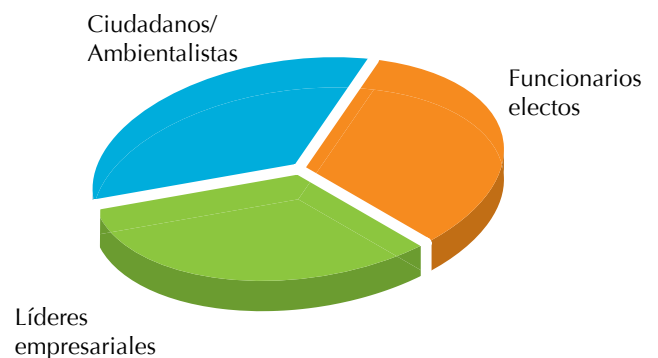


Principios necesarios para lograr el éxito:

- Promover los usos diversos: oficinas, residencias, entretenimiento, comercio, restaurantes, parques.
- Motivar el desarrollo compacto y de mayor densidad: con el propósito de incrementar la actividad peatonal es necesario que el centro de la ciudad sea compacto, generando así una masa crítica de actividades que sean accesibles a pie.
- Promover la intensidad del desarrollo, evitando la expansión devastadora de nuestra riqueza natural
- Balance de actividades durante diversas horas del día, evitando así que quede desolada durante periodos largos ya sea de día o de noche.
- Hacer los usos naturales de la ciudad distintivos, tales como: los parques, la aceras y los barrios o distritos (Barrio Chino, Distrito de Teatro)
- Proveer acceso, no solo vehicular sino también peatonal. Esto se consigue a través del uso de aceras anchas, dándole prioridad a los estacionamientos de corto plazo y "on street parking".
- Conexiones funcionales, especialmente las peatonales, de este modo evitamos el uso ineficiente del automóvil, además, evitar colocar barreras como estacionamientos en frentes principales, paredes largas sin ningún atractivo peatonal.
- Construir una imagen de ciudad positiva, a través de un programa de actividades culturales y entretenimiento que identifiquen a sus habitantes con el contexto en donde viven.



- Variedad de transporte (bicicletas, metro, buses, taxis, aceras y calles peatonales)
- Incluir un plan educativo en el área de urbanismo, de esta forma invertimos en nuestro futuros profesionales que tendrán una mayor preparación en el tema
- Conservación de edificios históricos, parques y demás espacios públicos
- Involucrar a las comunidades respectivas de las zonas a regenerar, en los procesos de decisiones, motivando la colaboración



Condiciones para la Diversidad

- Los distritos hacen que la gente se encuentre en las afueras a distintas horas del día debido a que tienen diversos propósitos, creando así el uso de distintas instalaciones
- La mayoría de las cuerdas deben de ser cortas, el poder doblar esquinas debe de ser frecuente, esto fomenta el factor sorpresa y de descubrimiento en una ciudad.
- Los distritos deben de mezclar edificaciones de diversas edades, esto nos da la sensación que respetamos nuestro pasado y recibimos el futuro con esplendor, las ciudades tienen que ser evolutivas, esta es una forma de demostrarlo.
- Debe de existir una densa concentración de habitantes, el desarrollo en alta densidad es necesario.



Componentes del Mercado

- Oficinas, son las instalaciones que mayor cantidad de gente atrae, por ende generan empleo/impuestos, tráfico peatonal durante las horas de almuerzo por lo que atrae a otros usos (restaurantes, comercio, entretenimiento). Hay que motivar este uso más que cualquier otro, inclusive ofrecer incentivos fiscales para lograrlo.
- Comercio, es el uso que le da vitalidad a la ciudad y es el indicador su salud económica. No es el primer uso que se desarrolla en la ciudad, este viene después de oficinas o residencial, es soporte y no generador.
- Centros Culturales y de Entretenimiento son amenidades que le dan personalidad y razones por las que hay que visitar dicha ciudad (museos, parques, conciertos, arte público)
- Residenciales, existe hoy por hoy un cambio de la forma en que se vive, un renacimiento en la vida urbana y conservación de arquitectura histórica. Hay mayores niveles de divorcio y además las parejas se casan a edades más adultas genera que personas vivan solteras por más años, esto crea la oportunidad de hacer residencias más pequeñas y económicas al alcance de amenidades culturales y de entretenimiento. Es por eso que los centros urbanos se han convertido en un punto de consideración a la hora de seleccionar donde vivir. Además son los locales como estos que le dan una identidad a la ciudad, creando así un razón más por que tener interés en proteger la ciudad en la que se vive.
- Hoteles y Centros de Convenciones, son generadores de tráfico y de turismo para la ciudad.



La esfera peatonal

- Espina dorsal es por donde pasa el mayor tráfico de peatones y se encuentran los comercios principales
- Conectores: Primarios (calles que invitan al peatón), secundarios (calles de carga y de recolección) y terciarios (conectores únicamente peatonales, representan atajos)
- Calles peatonales, debe de incluir tráfico vehicular, esto genera la tendencia humana de ver y ser visto, por lo que no se pueden separar por completo (los vehículos y los peatones)





Circulación Vehicular

- Definir una jerarquía vehicular entre las calles que juegan un papel distinto dentro la ciudad (Avenidas principales, calles de recolección, ciclo vías)
- Arterias principales, son las entradas principales a la ciudad ya sean desde afuera o dentro de si misma
 - Pórticos
 - Bordes
 - Acceso al centro
 - Dentro del Centro
 - Calles de una vía
- Arterias Secundarias deben de promover el trafico peatonal y no impedirlo
 - Calles de recolección
 - Calles de transporte masivo (estratégicamente ubicadas cerca de residencias, oficina y comercio)
 - Acceso a calles locales (pueden ser comerciales, residenciales o de servicio)
- Lotes en los anillos externos, de esta forma motiva el uso del transporte masivo (público)
- Necesidad para el transporte publico, evita el congestionamiento innecesario del centro de la ciudad y permite el acceso libre y eficiente del mismo
- Necesidad de estacionamientos
 - Limitar el uso de estacionamientos de largo plazo
 - Asignar los recursos efectivamente
 - Motivar los estacionamientos estructurados en uso mixto
 - Eficiencia de los estacionamientos (estacionamientos compartidos)
 - Ubicación tiene que ser estratégicamente considerado, cerca de usos primarios (residencia, comercio, oficina)
 - Diseño
- “en la calle” invita la vida peatonal, hay que evitar a toda costa estacionamientos perpendiculares a las fachadas, ya que cortan las aceras, que son las arterias principales de los habitantes
- Estructurado, genera una eficiencia en el uso de la tierra



Guía de Planeamiento

- Identificar temas y oportunidades, creando un proyecto piloto que garantice una historia exitosa rápida. Estudiando las experiencias de otras ciudades (Bogotá), evaluar las fuerzas y debilidades del mercado local, en visionar la futura imagen de nuestra ciudad (que es lo que queremos ver en 20, 30, 40 o 50 años?)
- Asegurar la participación y consenso entre grupos influyentes promoviendo las alianzas Público/Privadas, hay que ir despacio para poder avanzar rápido
- Desarrollar productos de planeamiento, elabora maquetas, fotos digitales y simulación virtual para poder ver el futuro hoy. Identificar proyectos que puedan dar un resultado rápido y positivo, mejorar el ambiente publico para ser catalizador de las iniciativas privadas
- Crear técnicas de implementación del sector publico comparando los riesgos de inversión, convirtiéndose así en co-desarrollador del proyecto, mejorar la competitividad de la ciudad a través de inversión publica, desarrollar terrenos públicos que no se estén utilizando, ofrecer incentivos fiscales, identificar los toma de decisiones e involucrarnos, crear un ambiente de desarrollo en uso mixto.

Plan de Desarrollo

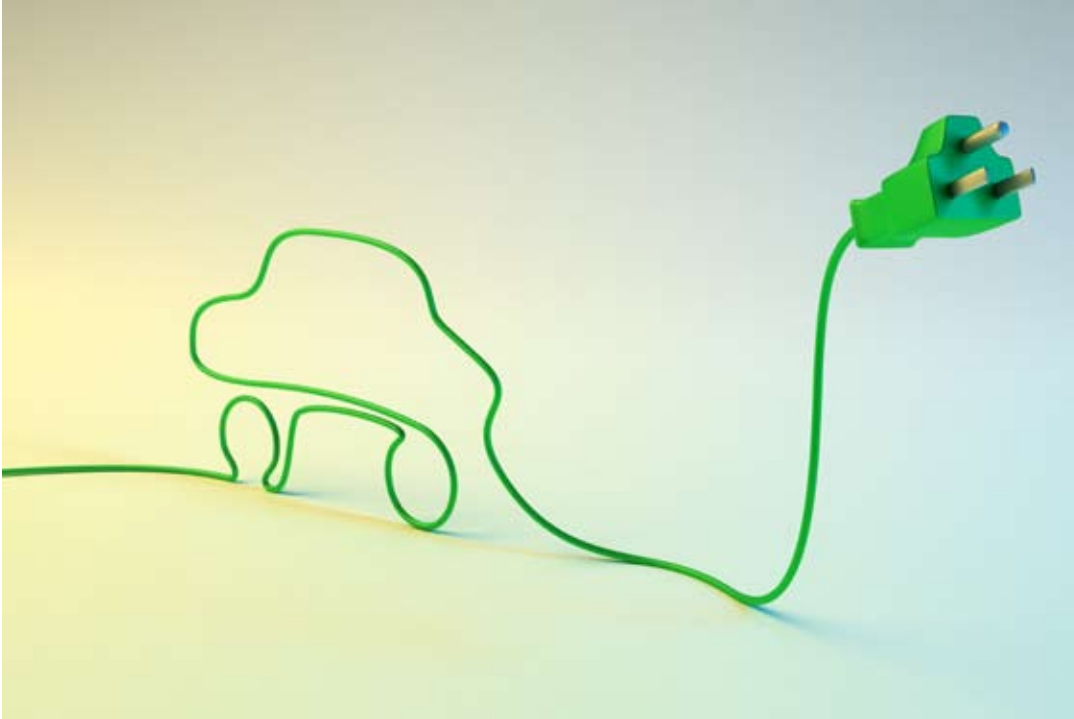
- Elementos
 - Declaración de objetivos y plan
 - Marco del diseño urbano (patrón de calles, circulación vehicular, estacionamientos, transporte masivo, conectores peatonales, paisajismo de calles, plazas y espacio abiertos)
 - Plan de desarrollo físico (Identificar las oportunidades existentes, sub-districtos, patrimonios nacionales, atracciones)
- Herramientas de implementación:
 - Incentivos y regulaciones
 - Revisión continuo de diseño





El urbanismo verde y la sostenibilidad como común denominador del plan

- Congestión de tráfico y consumo del petróleo, para poder resolver de la congestión hay que hacer grandes inversiones a nuestra infraestructura, creando un endeudamiento considerable para resolver el problema que puede tener soluciones más prácticas y con visión a futuro. La expansión solo crea una dependencia más grande en el petróleo, generando más gastos para los habitantes, contaminado aun más nuestro medio ambiente que por ende requerirán más gastos para reinvertir el daño ocasionado por tal, en fin, una receta desastrosa.
 - El ciclo vicioso de la expansión: nuevas calles había afuera del GAM- nuevas oportunidades de desarrollos- aumenta la congestión y consumo de petróleo- el cual requiere nuevas calles para aliviar la congestión creada por la primera (ojo con vía Caldera)
 - El carro como cárcel, la expansión de nuestro GAM eventualmente se vera cargada de una congestión fatal que causara atrasos en nuestro viajes, dichos atrasos tienen un costo económico en nuestra productividad.
 - Reducción de kilómetros recorridos por vehiculo a través de construcción compacta y en alta densidad, esto reduciría nuestra dependencia en el petróleo que hoy por hoy representa un 80% de nuestro consumo nacional. Hay que evitar los viajes cortos (1 a 2 Km.), estos representan un 85% del total de los kilómetros recorridos debido al desarrollo en isla que hemos promovido por los últimos 60 años.
 - Diseño de nuevas formas de transporte, a través de un plan creativo que proponga soluciones vanguardistas a nuestra red de transporte, tales como, transporte público masivo, ciclo vías, mejores aceras como las únicas vías peatonales, promover el uso de los carros eléctricos y estaciones de recarga para los mismos.



- **Clima, Usos de Suelo y energía**
 - Costo de la energía esta aumentando, la demanda global del petróleo en el 2005 sobrepaso la producción, esto fue un factor detonante para alcanzar precio record por barril (\$140/barril), este se convierte en otro ingrediente destructivo para nuestro futuro.
 - Calentamiento global
- **El reto de la Vivienda, viviendo unifamiliar fomenta el consumo masivo de nuestras tierras, obligándonos así a seguir expandiendo y entrar en un ciclo vicioso.**
 - Hay que motivar el crecimiento de proyectos multifamiliares en altas densidades, maximizando así el uso de la tierra sobre una misma huella.
 - Construir casa con espacios mas pequeños
 - Construir vivienda asequible cercano a los puestos de empleo
 - Densificar el desarrollo expansivo, si se crece que sea en alta densidad
 - Crear mas viviendas de clases sociales mixtas
- **La nueva forma del comercio que motiva la conveniencia y experiencia. Desarrollo en uso mixto, regenerando los centros de ciudades atrayendo comercios estratégicos a través de incentivos fiscales, de esta manera evitamos la congestión vehicular y el consumo ineficiente del petróleo.**
- **Construcción Sostenible, aplicar las certificaciones con estándares internacionales (LEED) y motivar las nacionales también. Los diseños de nuestras instalaciones tienen que contemplar no solo la eficiencia del uso del suelo, sino también ventilación, eficiencia energética, materiales (reciclados) y su transporte (incentivar el uso de productos locales evitando mayor consumo de petróleo por la importación). Maximizar el uso de la luz natural, conservar la naturaleza y vegetación, aprovechamiento de las aguas residuales y eficiencia del consumo hídrico.**



*“Nosotros no heredamos la tierra de nuestros padres, la tomamos prestada de nuestros hijos”
-Anónimo*