



*DIRECCIÓN DE GESTIÓN MUNICIPAL
SECCIÓN DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO*

ACERAS, PEATONES Y ESPACIOS PÚBLICOS

*Elaborado por: Maribel Pérez Peláez
Ronulfo Alvarado Salas*

*SERIE ORDENAMIENTO TERRITORIAL: N° 5
2004*

CONTENIDO

Presentación	02
1. El automóvil y la expansión urbana	03
2. Desintegración del sentido de comunidad y pérdida de la calle	03
3. Defender al peatón	05
4. Pensar y trabajar por la ciudad que deseamos	07
5. Las aceras	08
6. Aprender a enfrentar el nuevo entorno vial	11
7. Espacio público, circulación, recorridos y encuentros	11
8. La ciudad y la igualdad	13
9. Peatonización: una opción para el rescate urbano	19
10. Legislación nacional	25
11. Artículo “Mal estado de las aceras es causa principal de traumas ortopédicos en La Habana” Luis Viño Zimmerman.	47
12. El Informe Oppenheimer. Ciudades pujantes en países en crisis. Periódico Al Día 17/11/2002	48
13. Artículo “Ordenan retirar ventas ambulantes”. Periódico La Nación 17/03/2004	50

PRESENTACIÓN

Ahora más que nunca, para gobernar nuestras ciudades, es necesario tener “un pie en el presente y otro por lo menos cincuenta años adelante”, como acertadamente, en el ámbito latinoamericano nos lo ha estado recordando el señor Enrique Peñalosa. Para los efectos del presente trabajo, interesa recordar otra de sus espléndidas afirmaciones: “Muchas ciudades buscan atraer turistas a sus carnavales y fiestas, otras a sus playas. Casi todas olvidan que lo que más atrae a los turistas en todo el mundo son sectores agradables para caminar y ver gente. Eso significa tener vías exclusivamente peatonales, malecones, plazas, parques y andenes de alta calidad.”

Un país como Costa Rica que tiene al turismo como una de sus principales fuentes de ingreso, debe reflexionar a profundidad sobre esa afirmación. Hemos vivido en las últimas décadas grandes transformaciones respecto a las cuales aún no tenemos clara conciencia de sus impactos e incidencias en nuestras vidas y en la organización política de nuestros pueblos. Hasta hace poco teníamos una población que mayoritariamente vivía en el área rural; el Censo 2000, sin embargo, nos indicó que esa situación había sido ya desbordada.

Vivimos transformaciones físicas para los cuales no hemos desarrollado aún los indispensables mecanismos mentales que nos permitan visualizar qué de los fenómenos recientes están perjudicando la sana convivencia social, las relaciones y las comunicaciones entre los vecinos. Hasta ahora hemos dado por bueno, sin cuestionarlo, que el acelerado desarrollo urbano en el que hemos estado inmersos es signo inequívoco de progreso. La verdad es que estamos creando ciudades más para sobrevivir que para vivir, en las que los automóviles tienen la prioridad en menoscabo del peatón que constituye una mayoría, ciudades carentes de identidad y de espacios públicos que estimulen la igualdad y en donde impera la violencia, la exclusión y toda clase de contaminación.

Las funciones tradicionales del Gobierno Local y el ejercicio de la democracia a este nivel, que es básico para soportar la superestructura del edificio democrático nacional, resultan afectadas por las nuevas realidades urbanas. El espacio público es el medio por excelencia en el que se sustenta la experiencia individual y colectiva de la gente y su formación cívica. En ese espacio se materializan los sentimientos de pertenencia, identidad, participación y solidaridad. Su deterioro y su reducción significan un retroceso.

Recuperar las funciones básicas de la ciudad, hacerla más amigable, a la medida de las necesidades de la gente, brindarle al peatón las condiciones apropiadas para desplazarse, conversar, mirar, disfrutar e interactuar con sus semejantes y el entorno, recuperar los niveles de seguridad ciudadana que se disfrutaban en el pasado, reducir la agresividad, etc., son acciones ineludibles que requieren de la conformación de un movimiento cívico del que las municipalidades deben ser un estandarte.

Ello requiere de una labor previa de sensibilización. Este documento procura contribuir a esa causa mediante la exposición de ideas y propuestas provenientes de destacados pensadores contemporáneos en este campo.

IFAM

1. El automóvil y la expansión urbana

En la primera mitad del siglo XX, los europeos utilizaban autobuses, trenes, metros y tranvías para las tres cuartas partes de sus viajes de ida y vuelta. Esa cifra ha caído en la actualidad a una cuarta parte. El panorama es más crítico en EEUU, en donde el transporte público en la mayoría de sus ciudades solamente cubre un 5% del transporte total.

La industria del petróleo, de la fabricación de autos, la masificación de estos y la fascinación que causan en el común de la gente, así como la construcción de una telaraña de autopistas, ha ido arrinconando al transporte público, reduciendo el espacio público y degradando las funciones básicas que cumplían nuestras ciudades y pueblos en el pasado.

En efecto, en el último cuarto de siglo es evidente la transformación que han venido sufriendo las ciudades latinoamericanas, sus espacios y funciones como resultado de una serie de fenómenos sociales, culturales y tecnológicos.

Costa Rica también sufre a su manera la invasión del automóvil y su ascendente protagonismo:

- La prioridad la ha tenido el automóvil y todo lo que el requiere: carreteras, puentes, parqueos, talleres.
- Por otra parte, el automóvil le ha permitido a la gente residir fuera de la ciudad, en suburbios, desparramando caóticamente el crecimiento urbano, en forma horizontal, ocupando cada vez más espacio sin los equipamientos colectivos requeridos y aumentando los costos de una serie de servicios públicos.
- La factura petrolera que debe pagar el país crece tanto por un mayor consumo como por el aumento de los precios del petróleo.
- El país vive una especie de guerra civil no declarada, ya que un ejército de automóviles mata todos los días más personas que por otra causa.
- Las viviendas y urbanizaciones toman a pasos agigantados el espacio rural, destruyendo el entorno y el paisaje natural.
- La contaminación sónica, visual y del medio ambiente, no cesa y amenaza nuestra salud.
- Los embotellamientos y los viajes largos al lugar de trabajo, hace que pasemos gran parte del tiempo en el automóvil y que dispongamos de menos tiempo de ocio familiar y creativo.

2. Desintegración del sentido de comunidad y pérdida de la calle

La comunidad tradicional, de base territorial, se formaba y sostenía por la cercanía de los diversos usos del espacio público, las relaciones primarias, cara a cara, por la

existencia en la localidad de instituciones públicas, cívicas y religiosas, en la escala humana del barrio, del vecindario, el distrito.

Había un sentido de pertenencia y de identidad con la comunidad en que se vivía y un amplio uso del espacio público.

En gran parte, el mundo se descubría en las calles, jugando a bandidos y vaqueros, “mejengas” de fútbol, bolinchas, rayuela, etc.

Era una ciudad de encuentros: entre sujetos; entre sujetos y objetos, edificios, casas, plazas y mercado. Se trataba de una relación singular con el lugar, con sus formas, colores, olores, proporciones, temperaturas, paisajes y sus habitantes.

Unos encuentros que suponían una percepción compartida, experiencias previas, conocimientos semejantes, es decir, un escenario cultural común.

La ciudad debe ser, sobre todo, contacto, intercambio y comunicación; es esencial en ella la interacción entre los ciudadanos, sus actividades e instituciones

“Descubrí el mundo en las calles de mi barrio jugando a los tipos y bandidos con niños de mi edad y muchachos mayores.

La verdadera vida estaba en la calle, donde se suscitaban las pasiones más fogosas, los mayores entusiasmos y las disputas más encendidas en torno a nuestros juegos.

La calle era nuestra. Nos pertenecía de palmo a palmo como territorio de juego, conocimiento y movilidad. El colegio, el cine, el parque, el teatro y, en fin, todo nuestro entorno urbano habitual estaba al pie.

Más tarde persistí en mi condición de peatón por más de una década caminando de un sitio a otro de la ciudad en el día y en la noche. Nunca fui objeto de emboscadas o asaltos, ni tampoco presencié conductas violentas o criminales cometidas contra los transeúntes. Quince años más tarde este panorama urbano había dado un giro de ciento ochenta grados: los peatones habían perdido su status de actores privilegiados en la movilidad y las calles se habían convertido en escenario de desencuentros o incomunicación, espacios abandonados donde brotaban a flor de piel todas las pústulas de la exclusión social, la desigualdad y la violencia.

En el presente millones de peatones padecen afrentas cotidianas que en miles de eventos-los llamados accidentes de tránsito-no sólo vulneran su dignidad humana sino su integridad física causándoles graves lesiones personales e inclusive la muerte. Esta violencia contra los actores más vulnerables del viario, tolerada por la apatía e intolerancia de los ciudadanos, revela a quemarropa una ciudad injusta”

José M. Borrero Navia

3. Defender al peatón

Se pregunta el Dr. José. M. Borrero, recuperar la calle: ¿nostalgia u utopía?, a lo que contesta con las siguientes reflexiones y citas:

- “¿Qué ocurrió con la calle en nuestras ciudades? ¿Qué dinámicas urbanas la privaron de su exhuberancia y multifuncionalidad, condenándola a la mera viabilidad, negando su condición privilegiada para cumplir funciones sociales básicas de información, simbolismo y esparcimiento?”
- “La calle que descubrí en mi infancia, disfruté en mi juventud y recorrí en muchas otras ciudades del mundo, cumple un papel esencial en la vida urbana estimulando el encuentro y la comunicación entre sus habitantes”
- “En una ciudad lo supremo es la calle. La calle es el primer lugar de reunión de la comunidad, de ella se derivan la plaza, el centro de convenciones y todos los lugares de congregación comunitaria. Su techo es el cielo y sus costados están conformados por las fachadas, que son una donación que los habitantes le hacen a la ciudad” Louis Khan
- “Desde la calle principal de la ciudad pequeña a la gran vía metropolitana, la calle ha sido vivida como el medio en que pueden chocar, fusionarse y encontrar su destino y significado último, todas las fuerzas modernas, materiales y espirituales.
- Pero el movimiento modernista y una serie de dinámicas y programas conspiraron contra la calle y su función tradicional.

“Durante veinte años, en todas partes las calles fueron, en el mejor de los casos, abandonadas pasivamente y con frecuencia destruidas pasivamente. El dinero y las energías fueron encauzadas hacia las nuevas autopistas y la vasta red de parques industriales, centros comerciales y ciudades dormitorio a que las autopistas daban origen. Irónicamente, entonces, en el transcurso de una generación, la calle, que siempre había servido para expresar una modernidad dinámica y progresiva, vino a simbolizar algo sucio, desordenado, indolente, estancado, agotado, obsoleto: todo lo que, supuestamente, el dinamismo y el progreso de la modernidad dejarían atrás”
Marshall Berman

- La calle como sitio de encuentros y disfrute representó un estorbo y un anacronismo para la corriente modernista.
- El automotor requería de un nuevo orden vial, en el que fuera amo y señor, sin cortapisas.
- Millonarios programas fueron concebidos para construir un amplio tejido de carreteras y autopistas para el nuevo amo el automóvil.
- En este proceso, barrios y vecindarios fueron desmembrados, cercenados y hasta exterminados.
- “El otrora barrio para habitar, vivir y propiciar el encuentro de vecinos, rico en espacios para la recreación y el juego, hoy es solamente un sitio de paso” JMB.

- El predominio del flujo automotor llegó acompañado de manifestaciones indeseables: delitos, violencia, inseguridad y temor generalizado.
- “La calle democrática , donde todos se encuentran y confunden, desaparecía para dar paso a las vías de progreso” JMB

“Acabar con las plazas, rectificar recovecos, ampliar y conectar avenidas. Todo es ganancia desde el punto de vista del flujo. La verdadera preocupación de los urbanistas ya no será que los ciudadanos se encuentren sino todo lo contrario: ¡que circulen!” Jesús M. Barquero.

Lo que interesa es la circulación constante, el tráfico ininterrumpido, la interconexión fluida. No interesa el peatón, sino los espacios de circulación y conexión, donde la palabra enmudece y desaparece el diálogo cálido entre ciudadanos.

“La calle que despierta nuestro entusiasmo, rebosante de vida, donde los ciudadanos dialogan, intercambian información y ejercen ciudadanía, no es una tarjeta postal del pasado.

En cuatro décadas nuestras ciudades cambiaron como no lo habían hecho en siglos y sus calles fueron sacudidas por las fuerzas que forjaron el paisaje urbano en la segunda mitad del siglo XX.

Cambios tecnológicos y culturales han colonizado nichos de información y comunicación otrora exclusivos de la calle, la cual ha dejado de ser el escenario privilegiado de información, esparcimiento y simbolismo para el habitante que fuera en el pasado.

Reafirmar el papel de la calle en la vida urbana no equivale a rechazar ventajas relativas de los medios (radio, teléfono, transmisión de imágenes o Internet) para comunicarnos y acceder a información.

En idéntico sentido, reconocer los beneficios de las innovaciones tecnológicas no debería conducir a negar la calle condenándola a la desaparición, o al abandono, en el mejor de los casos.

¿Para qué sacrificar los encuentros fortuitos, el diálogo vivo y la comunicación cara a cara de la calle en aras de los flujos circulatorios? ¿Para qué tanta prisa?

El modelo modernista de expansión excluyó del diseño urbanístico toda consideración sobre cercanía o creación de proximidad. Con el carro a la puerta o un crédito bancario para qué preocuparse por las distancias. A mayor distancia, mayor negocio” JMB.

Así, los ciudadanos son condenados a la dependencia perpetua de los automotores.

Por otra parte crecen aceleradamente los costos sombra: costos de hospitalización de las víctimas de accidentes de tránsito, de las incapacidades por lesiones o invalidez, de las

enfermedades provocadas por contaminación de los automotores y la alarma orgánica asociada a la congestión, el ruido y la polución.

“Amén de la deuda contraída con la biosfera por la contaminación planetaria” JMB.

“Los devotos del nuevo orden circulatorio han olvidado que la calle no solo es una vía de paso. La imbricación del orden público y privado convierte a la calle en un escenario privilegiado que aproxima la polis al ciudadano. Contigua a la puerta de nuestra casa la calle nos revela lo público en todo su dramatismo como un asunto cercano de intereses compartidos con los Otros, vecinos, ciudadanos, seres humanos tan anhelantes como nosotros de un gesto solidario para nuestros sueños, penas o desvaríos.

Esta exhuberancia ha sido arrasada por el evangelio de los flujos migratorios. Sólo queda la vía geométrica, aséptica, ajena al arte, la política, al vecindario.

¿Persistirá la calle como mera reliquia, condenada a desaparecer o cuando menos a perder toda relevancia social y económica? Despojada de la resonancia política que le distinguió, la calle parece pertenecer al pasado. Acosada por todos los poderes del siglo XX, ¿qué destino le espera en el XXI?” JMB

4. Pensar y trabajar por la ciudad que deseamos

La ciudad es el producto de procesos históricos, sociales y económicos en los que influyen diversos factores sobre los que hemos tenido poco control.

Los espacios públicos son los que hacen posible la ciudad; deben ser lugares porosos hacia la sociedad.

Una ciudad sin idea y conciencia del espacio público no es una ciudad que se recuerde ni que se tome como referencia.

Se percibe con claridad la crisis que viven muchas ciudades en sus espacios públicos y en sus señas de identidad y pertenencia.

Las ciudades que hemos construido y que están en constante expansión, no responden a las necesidades humanas de vecindad, solidaridad y sostenibilidad que de ellas deberíamos exigir.

Sin darnos cuenta, sin pensarlo y sin proponérselo, hemos construido un entorno urbano, social y humano que, indiscutiblemente, no es el que deseamos. Pero, sin duda, ha ocurrido que nunca se nos ha preguntado cuál es la ciudad que deseamos. Ha tenido lugar un crecimiento un tanto caótico y espontáneo. Hemos construido en función de las necesidades del automóvil y otras necesidades de carácter estrictamente comercial, si bien, necesarias e indispensables, insuficientes para un entorno más amigable y saludable.

Se impone la necesidad de pensar en el peatón, en el vecino y sus requerimientos de la ciudad, como parte de un proceso de justicia y equidad.

La violencia y el predominio de la cultura motorizada se manifiesta de diversas maneras:

- Victimización de peatones y ciclistas
- Prepotencia y agresividad de los conductores
- Preferencia concedida a los automotores en los intervalos de semáforos
- Menguado espacio y deplorable estado de las aceras
- Paupérrima señalización para los peatones
- Nula o casi nula implementación del principio que ordena conceder la prioridad a los peatones en el cruce de calles y vías.

La sociedad tiene una deuda con el peatón, quien ha sido sistemáticamente discriminado y excluido en beneficio del automovilista.

Los automotores prácticamente se han apropiado de cerca del 80% del suelo de nuestras calles. El peatón, en lo que respecta a las políticas del tráfico urbano, carece de ciudadanía, situación que se agrava por el desconocimiento de sus derechos en la calle.

La construcción de nuevas vías, ampliación o modificación de preexistentes normalmente se hace a expensas del espacio público y de los peatones.

Pensando siempre en la prevalencia del automotor, se recortan esquinas, se estrechan aceras y se convierten espacios públicos abiertos en parqueos.

5. Las aceras

- “Las aceras no son simplemente para pasar, para ir de un lado a otro; son para disfrutar de la ciudad, conversar, mirar. Quedan junto a las calles pero no son parientes de éstas. Lo son más bien de las plazas y de los parques. Si la ciudad es un gran lugar de encuentro ciudadano, esto acontece antes que nada en su espacio público peatonal; los demás son espacios privados o vehiculares.” EP
- “Cada año, en todo el mundo, decenas de miles de peatones mueren o quedan discapacitados debido a la ausencia de aceras peatonales.” (Tom Rickert)
- La invasión del automóvil, su prioridad en las inversiones públicas, relegaron a las aceras a un tema más que secundario.
- Según conocida expresión, en un asunto meramente vecinal o personal.

- Nuestras aldeas se convirtieron en poco tiempo en ciudades atestadas de automóviles, sin que a un tiempo tuviéramos la capacidad de comprender y visualizar los efectos sobre la vida comunal de tal transformación.
- Los más perjudicados han sido los niños y los adultos de menores recursos, expuestos a mayores riesgos al tener que caminar por calzadas carentes de aceras o en deplorable estado.
- Como sucede en estos casos, la respuesta inicial ha provenido de los mismos vecinos o comunidades directamente expuestas al riesgo de la muerte, quienes han tenido que organizarse y atender esa emergencia por medio de turnos, rifas, contribuciones y aportes diversos de las municipalidades y ministerios.
- En las actuales circunstancias, una acera puede marcar la diferencia entre la vida y la muerte.
- Gente de los mismos barrios han tenido que construir de manera emergente aceras mínimas.
- Eso en las áreas fuera del casco urbano. Pero en las ciudades propiamente dichas, las aceras han perdido su capacidad peatonal y su calidad, comodidad y funcionalidad.
- El acorralado peatón debe desplazarse por el único lugar que le queda: las aceras o remedos de éstas.
- Además de estrechas y en mal estado, en ellas se instalan todo tipo de elemento: casetas telefónicas, armarios de la red telefónica, señales de tránsito y rótulos comerciales.
- A lo anterior debe agregársele las ventas ambulantes, con características físicas y funcionales que no contribuyen al desplazamiento del peatón.
- Canoas que descargan en las aceras; tubos expuestos que obstaculizan el paso.
- Aceras utilizadas como depósito de basura.
- Aceras utilizadas para parqueo.
- Huecos y zanjas de todo tipo.
- Cocheras que invaden las aceras.
- Desniveles por doquier.
- Exceso de formas y de elementos deslizantes.
- Aceras lodosas o polvorientas.

- Rejillas con grandes cavidades.
- Falta de iluminación pública.
- Ausencia de facilidades y accesos para los discapacitados.
- Falta de tapas en los alcantarillados.
- Aceras rotas para el servicio de agua que no son reparadas.
- Ausencia de facilidades y accesos para los discapacitados.
- Falta de tapas en los alcantarillados.
- Aceras rotas por servicio de agua que no son reparadas.

Nobleza de las aceras

“Quizá nadie se haya detenido a pensar en el filantrópico servicio que prestan las aceras. Esas criaturas grises y duras que viven eternamente tendidas tienen una gigantesca capacidad para el sacrificio. Tanto es así que nunca hemos escuchado de sus quejas a pesar de que vivimos, tal vez con demasiada frecuencia, pisoteándolas y derramando cuanto porquería existe sobre su plana existencia.

Sin explicación aparente nos protegen desde niños. Trazan los límites entre el peatón común y el conductor neurótico de los nenes de Ford. Estos últimos son los más inmovibles y despiadados, pues en su amargura de embotellamiento, y en el colmo de la desconsideración, pasan o aparcan sus pesados nenes sobre las grises e indefensas criaturas.

Tampoco hemos entendido su tristeza, su soledad. Ellas viven en completo aislamiento, abrazadas a una manzana que nada tiene que ver con su naturaleza, porque la indiferencia del asfalto niega toda posible comunicación con las compañeras de enfrente, de los lados.

Por eso viven así, tristes y solas. Terriblemente solas.”

Víctor Vegas

6. Aprender a enfrentar el nuevo entorno vial

Las transformaciones ocurridas han creado un nuevo entorno que requiere de nuevas destrezas y conductas para poder encararlo con mejor propiedad.

Poseemos una alta tasa de alfabetismo (95%) pero somos, en una proporción alta, analfabetas si de lecturas de señales viales se trata. Por otra parte, quienes saben leerlas tienden a irrespetarlas.

La violencia de la cultura motorizada impulsa el aprendizaje de nuevas conductas y nuevas formas de ver y enfrentar el entorno.

Es en relación con el segmento de los niños que se puede apreciar mejor la necesidad de adoptar nuevas conductas y lecturas del entorno a fin de aprender a evitar los peligros, inseguridad y amenazas del medio urbano y vial.

Cuando Costa Rica era esencialmente rural, los niños enfrentaban bajos riesgos; las mismas calles, dado el escaso parque automovilístico, le servían de lugar de juego.

En las guías para la educación vial, se leen recomendaciones como las siguientes que implican para el niño aprender a leer en el entorno los riesgos que acechan en materia vial.

Comportamientos que deben de seguir los niños en la vía pública y aceras

- Explorar el entorno
- Mirar y estar muy atento a lo que pasa a su alrededor
- Escuchar
- Caminar alejado del borde la acera
- Comprender el contenido de los avisos y señales
- Cruzar las calles en línea recta, nunca en diagonal
- Comprender que no porque ellos hayan visto un vehículo el chofer los ha visto a ellos
- Saber determinar la velocidad de los autos, su distancia y su tiempo de parada
- Utilizar rutas que sean más seguras que otras:
- Atravesar por el lugar más seguro y siempre con precaución
- Cruzar las calles y caminar por la acera sin correr
- No jugar en las calles ni en las aceras.

Lo anterior, que es necesario, supone prepararse para un entorno cada vez más agresivo. Sin embargo, lo lógico y razonable es que se trabaje en pro de un entorno vial y urbano más habitable y sano.

7. Espacio público, circulación, recorridos y encuentros

- El espacio público es una realidad histórica que ha sufrido múltiples transformaciones y avatares.

- Comprende aquellos inmuebles de dominio público cuyo uso pertenece a todos los habitantes de un mismo territorio, como las calles, caminos, carreteras, autopistas, plazas, plazoletas, campos deportivos, parques, zonas verdes, monumentos, aceras, playas, ríos; en general todo bien inmueble público destinado al uso o disfrute colectivo.
- Supone dominio público y gratuidad.
- Lo anterior tiene un sentido fundamentalmente jurídico y físico.
- Pero lo que define al espacio público es el uso social, entendido como lugar de relaciones, identificación, manifestaciones y experiencias colectivas, expresión comunitaria, comunicación entre gente.
- Entendido de esa manera, se afirma que el espacio público ha sufrido una decadencia como producto de diversos fenómenos modernos y que es necesario revitalizarlo como lugar de encuentros, comunicación y reunión.
- Es en el espacio público donde se puede dar el mayor grado de democracia, de igualdad entre los ciudadanos.
- El actual espacio público en lugar de crear vínculos, encuentros, contactos e integrar, separa, agreda y expulsa. Es un espacio cada vez menor que obliga a refugiarnos en nuestras casas o sitios privados.
- Eso tiene consecuencias perniciosas para la vida y el gobierno local, en el tanto en que, si renunciamos a los espacios públicos, renunciamos a la participación, a la formación y ejercicio de la ciudadanía, y nos convertimos en autistas, indiferentes y hasta cínicos, al permitir que los problemas crezcan y delegar irresponsablemente en otros su solución.
- Nos hemos conformado con la emisión de leyes, reglamentos y decretos puramente defensivos, algunos dificultosos y pocos efectivos.
- La urbanización contemporánea no ha estado interesada en la existencia de un sistema de espacios colectivos como parte de una mejora de vida de nuestras mayorías, sino en una redistribución negativa de la propiedad social (privatizar ganancias y socializar pérdidas).
- Así, la utilidad de cada metro cuadrado debe medirse de conformidad con la lógica del beneficio económico privado.
- En el espacio público también se está jugando gran parte de la permanencia de nuestra identidad, de nuestra historia y memoria frente a los avances de procesos globalizadores.
- Cada vez que se gana o mejora un espacio público, la ciudadanía gana; cada vez que se privatiza o degrada, experimenta una pérdida.

“Es preciso defender y reconstruir entre todos el espacio público, símbolo de un tipo de sociedad y de sus habitantes que nos conecta con nuestros antepasados, los cuales siguen presentes y homenajeados a través de comportamientos e ideas que ellos nos legaron”. (Asterión)

- Por medio de prácticas, costumbres, percepciones y reuniones se construye el espacio público urbano de encuentros y comunicación.

- Cuatro áreas importante a este respecto son: **1.** la calle y las aceras, **2.** la plaza, el parque y otros espacios verdes, **3.** las esquinas, paredes y muros, **4.** mercados.
- Cada uno de esos espacios públicos tiene sus aspectos morfológicos y funcionales, elementos que lo componen, roles que cumplen y usuarios que los utilizan.
- La calle y las aceras son elementos constitutivos del tejido urbano destinados al desplazamiento de peatones, ciclistas y automotores. Reunifica la totalidad, enlazando un extremo a otro de la ciudad, manteniendo continuidad y accesibilidad.
- Morfológicamente nuestras ciudades en el centro son cuadriláteros con calles paralelas.
- En las calles se dan las protestas sociales, eventos deportivos y culturales, fiestas populares, procesiones religiosas, desfiles estudiantiles, manifestaciones o concentraciones políticas, carnavales, topes, ferias del agricultor, ventas ambulantes, parada de buses y de taxis, lugar para rótulos y anuncios, puestos de diarios y revistas, exposiciones y encuentros cotidianos de los ciudadanos.
- La plaza históricamente fue el lugar central y fundacional de nuestras ciudades.
- La plaza y el parque son lugares de reunión, esparcimiento y comunicación: tomar el sol, charlar, jugar, andar en bicicleta o en patines, leer, pasear animales, torneos, competencias, teatro, conciertos, ventas de artesanías. Pueden convertirse para los indigentes en lugar donde pasar la noche.
- Las esquinas funcionan como lugares propicios para encuentros, charlas y comentarios. En muchas ciudades disponen de muros antiguos que sirven para que grupos de amigos se reúnan durante las tardes y las noches. Diversas paredes a veces son utilizadas para graffitis y otras formas de comunicación o protesta.
- Finalmente los mercados gozan de una larga y noble historia de encuentros, intercambios comerciales y como sitios de conexión de buses para los distritos del cantón.

8. La ciudad y la igualdad

Enrique Peñalosa, un exalcalde de Bogotá, tuvo gran éxito en su gestión urbanística. Mediante una serie de proyectos generó diversas transformaciones positivas en esa capital. Algunas de sus ideas se exponen de manera resumida a continuación con el objeto de ser consideradas por las autoridades locales del país en lo que se considere pertinente.

Una ciudad para todos

- Las ciudades del mundo en desarrollo tienen que dar un viraje; el modelo importado de los países ricos no nos sirve. En este se evolucionó más en función de la movilidad de los automotores que de la felicidad de las personas y los niños.
- El interés general debe prevalecer sobre el particular. Más que el voto universal, la esencia de la democracia reside en el cumplimiento de este principio
- Si todos los náufragos tratan de aferrarse al bote salvavidas más cercano, lo hunden.
- De la misma manera, si todos los ciudadanos deciden usar el automóvil particular a la hora pico, destruyen la calidad de la vida urbana.

- En lo urbano no es posible que cada cual busque su provecho sin la intervención del Estado. Debe haber normas sobre la altura de los edificios, el ancho de las vías, la altura de las aceras, etc.
- En muchas ocasiones el consumo público puede producir más bienestar que el consumo privado. Quizás consumir menos ropa o automóviles nuevos y en cambio tener y mantener excelentes parques, bibliotecas, espacios públicos, puede generar más bienestar. Esta transferencia del consumo privado al consumo público es lo que debe hacer el gobierno a través de los impuestos y el gasto público.
- Si no hemos aplicado enteramente el modelo de países ricos como EEUU, es más por falta de recursos que por otra cosa.
- Pero este atraso relativo puede ser una ventaja ya que estamos en capacidad de evitar los errores cometidos por otros y construir un modelo de ciudad más adecuado a nuestras realidades y aspiraciones.
- Quienes han orientado el desarrollo urbano durante los últimos 90 años han sido sobre todo los grupos medios altos de las sociedades, que a corto plazo se benefician del modelo actual.
- De no tomarse medidas drásticas que cambien el rumbo que llevamos, el desarrollo económico, en lugar de mejorar la calidad de vida y los sentimientos de logro, profundizará la iniquidad, la exclusión y afectará negativamente nuestra autoestima.
- La manera de organizar la vida urbana puede ser un instrumento poderoso en la construcción de una sociedad más igualitaria e integrada en que prevalezca el interés general.
- Urge un nuevo modelo de ciudad, en el que más que la distribución del ingreso interese la distribución de la calidad de vida, fundamentalmente en el segmento de los niños.
- Importa que los niños tengan acceso a espacios verdes, bibliotecas, campos deportivos, cursos de violín, y todo aquello que puede servir para su desarrollo y potencial humano.
- La forma de hacer más habitable la ciudad y organizar la vida urbana tiene mucho de ideológico; por tanto, es un debate que no tiene respuestas correctas o incorrectas. No obstante, la decisión sobre el camino que escojamos tiene enormes implicaciones.

“De nada sirve que el gobierno haga con eficiencia impecable lo que no debe hacerse. Si la estrategia es equivocada, las mejores tácticas son inútiles. Definir cuáles proyectos públicos son equivocados es difícil. A diferencia del sector privado en que la rentabilidad es la medida del éxito, casi todos los proyectos públicos parecen buenos: escuelas, carreteras, plantas de tratamiento de aguas residuales y demás. Desafortunadamente no hay recursos suficientes para realizar todos los proyectos deseables. Cuando se escogen unos se dejan de hacer otros” E.P.

- Partiendo del principio de equidad, es equivocado hacer aquellos proyectos que favorecen principalmente a los sectores de ingresos altos de la población, dejando

desfinanciados las soluciones de los sectores con necesidades mucho más apremiantes.

- Cuando se gobierna una ciudad en desarrollo es necesario tener un pie en el presente y otro por lo menos 50 años adelante. No sólo tenemos que pensar en las mayorías presentes, también en la futuras.
- Las ciudades del mundo en desarrollo son distintas porque tienen características como las siguientes:

Problemas de pobreza extrema
Tasas más altas de crecimiento poblacional
Densidades más altas
Problemas de desigualdad y exclusión más agudos
Niveles bajos de motorización
Generalmente climas sin fríos extremos
Generalmente vínculos familiares y comunitarios más estrechos; comportamientos más gregarios-

- Nuestras realidades son diferentes y necesitamos, en consecuencia, un tipo de ciudad diferente.
- Nuestra medida del éxito también debe ser diferente; en ella debemos incluir la felicidad, un concepto difícil de precisar y más aún de medir que, sin embargo, como meta bien vale la pena.
- Vale la pena porque la felicidad tiene más relación con el desarrollo del potencial humano que con el nivel de consumo. Claro que desarrollar ese potencial exige recursos, pero hay algunas cosas que podemos hacer sin alcanzar el nivel económico de países más avanzados.
- Podemos salir a un parque o pasear en bicicleta, con la ventaja de poder hacerlo durante todo el año, sin la interrupción del invierno.
- Los placeres de una vía peatonal también pueden estar a nuestro alcance.
- En una ciudad tropical ésta podría estar rodeada de inmensos árboles.
- Con pocos recursos adicionales, es posible establecer bibliotecas y realizar conciertos.
- En fin, el tipo de ciudad que propone Peñalosa tiene estos elementos:

Circundada por un gran banco de terrenos de propiedad pública para parques y proyectos de vivienda popular

Con restricciones severas al uso del automóvil particular en las horas pico, de modo que todos los ciudadanos se movilicen en transporte público durante esos intervalos

Densa, con más de 100 habitantes por hectárea, aunque sin grandes alturas, con abundancia de parques, plazas y espacios públicos peatonales

Con espacios públicos peatonales a lo largo de los frentes de agua, ya sean mares, lagos, ríos o quebradas

Con grandes vías peatonales que la atraviesen en varias direcciones, como ejes de vida, estructurando así una red de vías peatonales y de bicicletas

Con aceras amplias y sin desniveles en todas las vías con automotores

Con ciclo rutas aisladas físicamente del tráfico automotor a lo largo de todas las vías y arterias.

- Es viable incorporar muchos de esos elementos en un plazo razonable, no obstante deben considerarse tres desafíos particularmente críticos: la tierra, el espacio público peatonal y el transporte.

La tierra

- Prácticamente todas las ciudades del mundo tienen problemas de barrios subnormales (tugurios, favelas, bidonvillas).
- El problema es que el sistema de mercado y propiedad privada no funciona en el caso de la tierra suburbana, particularmente en ciudades en plena expansión.
- La tierra con acceso a acueducto, educación, transporte y empleo no aumenta. El sistema especulativo de la propiedad se convierte en un gran obstáculo.
- América Latina tendría hoy una calidad de vida muy distinta y mejor si se hubiera adelantado una reforma urbana profunda hace 50 años.
- Hay que tomar medidas radicales, porque de la calidad del urbanismo que se haga hoy va a depender en gran medida la calidad de vida de millones de ciudadanos por cientos de años.
- Se pueden aprobar leyes que permitan pagar los terrenos a muy largo plazo, mediante pequeñas sobretasas al impuesto predial a lo largo de muchos años.
- El objetivo no es simplemente legalizar barrios, normalizar títulos de propiedad, llegar con un acueducto, alcantarillado y pavimento.
- Es fundamental construir autoestima, sentido de pertenencia y valores.
- Los hitos arquitectónicos urbanos y su majestuosidad no deben reservarse a los aeropuertos, museos o edificios del gobierno. Pueden ubicarse en barrios populares en la forma de plazas, avenidas peatonales, colegios, bibliotecas, esculturas.
- La arborización o la pintura de las casas con colores vivos mediante esquemas participativos construyen identidad.
- Más que obras, los proyectos deben construir comunidad, autoestima, sentido de pertenencia, dignidad, felicidad.

Espacio público peatonal

- Durante 5.000 años de historia urbana y hasta hace muy poco, todas las vías en las ciudades eran peatonales.
- Las personas compartían el espacio con coches y caballos, sin mayor riesgo.
- Cualquier niño podía caminar varias cuadras para hacer una diligencia o visitar un tío.
- Las ciudades se hicieron para la gente. Pero hace muy poco aparecieron los automotores y convirtieron a las ciudades en sitios extremadamente peligrosos.

- Así, durante los últimos 80 años, se han construido ciudades más para la movilidad del automóvil que para la felicidad de los niños.
- Las demandas de los grupos de mayores ingresos fueron avasalladoras. La ciudad se hizo poco amable para el ser humano y excluyente para los ciudadanos más pobres y los más vulnerables como los niños, los viejos y los discapacitados.
- Los españoles construyeron nuestras ciudades coloniales alrededor de una plaza. Este fue el sitio de interrelación humana, de encuentro por excelencia de todos los miembros de la sociedad, sin importar su rango.
- Inicialmente la plaza servía a una ciudad de cuatro o cinco manzanas. Era una relación armónica: una plaza o parque por cada cuatro manzanas.
- Esta proporción no se mantuvo, pues se multiplicaron las construcciones privadas y los espacios públicos de encuentro se hicieron cada vez más escasos.
- Se habla de ciudades inhumanas y agresivas. Cuando una ciudad produce esa sensación generalmente es porque no tiene espacios públicos suficientes o porque los que tiene no son de una calidad adecuada.

“Lo que le da calidad a una ciudad es antes que nada su espacio público peatonal. El ser humano responde del modo en que es tratado. Si es tratado con agresividad, responde de esa manera; si es tratado de manera respetuosa y amable, actuará en consecuencia”. EP

- Durante el tiempo libre es cuando más se sienten las diferencias de ingreso. Las personas de altos ingresos pueden escoger muchos sitios privados a donde ir; los de bajos ingresos dependen del espacio público.
- Debemos comenzar a ver los parques y centros deportivos no como lujos, sino como necesidades esenciales, semejantes a los hospitales o a las escuelas.
- Con un mínimo de mantenimiento, la inversión en espacio público de calidad es extraordinariamente rentable en términos de bienestar, porque no cesa de generarlo generación tras generación.
- Los seres humanos necesitamos caminar y estar con gente.

“Los centros comerciales son ambientes peatonales donde un niño no corre peligro al soltar la mano de su madre. Sus visitantes recorren vías peatonales interna, donde no hay carros estacionados y hay seguridad. Pero son espacios privados pues el que no tiene capacidad de compra se siente excluido. El espacio público debería ofrecer lo que ofrecen los centros comerciales, pero al aire libre, con árboles, cielo y aves, con una integración social más amplia y con más bancas” EP

- Algunos espacios de encuentro peatonal no exigen ninguna inversión. Los fines de semana se pueden cerrar temporalmente arterias o avenidas en beneficio del peatón.
- En espacios públicos ordenados y amables, la criminalidad se reduce sensiblemente; aumenta la integración y la solidaridad humana.

- En ambientes desordenados los buenos se sienten minoría y no actúan solidariamente.

Transporte

- El transporte urbano representa un desafío muy peculiar. Con el modelo vigente, ha tendido a empeorar con desarrollo económico.
- El crecimiento económico trae aumentos en el número de vehículos en las calles, que llevan a embotellamientos progresivamente peores.
- Su empeoramiento con el progreso económico revela que no se trata de un sistema sostenible.
- Eso indica que en lugar de profundizar el sistema debemos de cambiarlo.

“Tratar de aliviar el problema de los embotellamientos construyendo más infraestructura, que es lo tradicionalmente se hace, más bien agrava el problema. Dicho de otro modo, construir más infraestructura vial (autopistas, puentes) para arreglar el problema de los embotellamientos, equivale arreglar el problema de la gordura aflojándose el cinturón o apagar un fuego con gasolina”. EP

- Lo anterior representa una verdad contraintuitiva. Lo obvio pareciera ser que al ampliar la infraestructura vial se aliviaran los embotellamientos.
- En la práctica ocurre lo contrario, ya que cada nueva obra de infraestructura genera su propio tráfico hasta que el embotellamiento se hace igual que antes.
- Apenas se construye una nueva vía, por ejemplo, una autopista del centro a la periferia de la ciudad, la rapidez con que esta permite acceder al centro estimula el desarrollo de nuevos proyectos de viviendas, industriales y comerciales, generando nuevo tráfico y embotellamientos.
- Adicionalmente, se ha encontrado que un porcentaje de los viajes son inducidos por la misma infraestructura vial. Por ejemplo, si está la vía, se hacen viajes a establecimientos comerciales más lejanos, que de otra manera no se harían.
- El automóvil es un medio estúpido de movilidad individual, pero no funciona si todos los tratamos de utilizar simultáneamente en las horas pico.
- Debe evitarse el desarrollo suburbano de baja densidad que provoca los siguientes inconvenientes:

Es imposible prestar un servicio de transporte público de bajo costo y alta frecuencia.

Lo anterior deja varados a los niños, jóvenes y viejos con menores ingresos y que no pueden conducir.

La ciudad de baja densidad no es crea un ambiente amigable para el peatón, porque las distancias a los puntos de interés son muy largas.

Si hay pocos habitantes por hectárea y si los habitantes no son amigables para los peatones, hay poca gente en las calles de los suburbios

- El problema del transporte no es técnico, es político. La mayoría de los gobiernos no buscan la movilidad digna de toda la población al menor costo posible, sino aliviar los embotellamientos que sufren los sectores de la población de ingresos más altos.
- En síntesis, construir infraestructura vial para aliviar los embotellamientos es altamente regresivo, pues destina recursos públicos escasos a favorecer prioritariamente a los ciudadanos de mayores ingresos.
- Son recursos que se quitan a necesidades más urgentes e importantes de los menos favorecidos.
- El ahorro público en una ciudad que se moviliza en transporte público es enorme. El uso del automóvil hace a la ciudad más extensa y menos densa, con una red vial más amplia. El ahorro que trae una ciudad densa en construcción y mantenimiento vial se puede destinar a educación, parques, centros deportivos, música y otras actividades culturales.

9. Peatonización: una opción para el rescate urbano

El arquitecto costarricense Eduardo D. Brenes ha realizado una importante labor de difusión acerca de la peatonización y sus ventajas. Entre otras cosas, ha escrito un libro con el título de este punto Peatonización: una opción para el rescate urbano, con interesantes ideas y sugerencias que conviene enseguida destacar y resumir para mejor divulgación en nuestro medio.

Evolución urbana

- Las normas de zonificación y las tendencias de la arquitectura moderna han contribuido a la segmentación y división del espacio urbano.
- La continua dependencia del automóvil, las autopistas y expansión de vías, han cambiado el patrón de las calles y sus funciones.
- Las áreas urbanas padecen una serie de inconvenientes que las hacen poco seguras y desagradables.
- Un elevado porcentaje del área urbana se ha dedicado a espacios para el estacionamiento y movilización de los carros.
- Las calles ya no son para uso del peatón, lo que obliga al transeúnte a reprimirse, ocasionándole una serie de traumas como parte de la disección del espacio.
- En su mayoría las ciudades hacen de sus calles corredores para el tráfico automotor, acorralando a la gente en el poco e incómodo espacio que le queda.
- No hay duda que el movimiento de vehículos es una función muy importante dentro del urbanismo, pero también lo es la movilización de personas a pie.
- El peatón debe ser un foco de atención muy importante en las políticas de planificación urbana.
- Es necesario reencontrar al hombre y la ciudad, en un ambiente y escala adecuados al primero.

- Es indispensable que las autoridades locales y planificadores estén de acuerdo en el rescate de la ciudad para la gente.
- La suburbanización ha estimulado las ciudades dormitorio y las construcciones de un solo piso.
- Hay un proceso de desconcentración: la gente abandona el casco central como sitio de residencia; la industria y el comercio también, y hasta el sector más aferrado al centro de la ciudad, el de las oficinas, sigue el mismo camino.
- La masa suburbana que fue, en términos económicos, dependiente inicialmente del casco central, es hoy una zona multifuncional muy distinta.
- Su principal característica ya no es la calle, sino un “corredor de crecimiento” que abarca grandes distancias.
- La nueva ciudad que surge se fundamenta en un sistema de supercarreteras; no tiene centro ni límites definidos.
- En la medida que avanza el desarrollo de baja densidad, antiguas zonas rurales son absorbidas por desarrollos urbanos, elevando el valor de las tierras y expulsando a la gente de menores recursos a zonas más remotas.
- Se trata de un modelo que procuraba combinar la comodidad de la vida urbana con la tranquilidad del área rural pero que fracasó en ese intento.
- La peatonización surge así como parte de un sistema integrado de manejo y administración urbana fundamental para el logro de una vida más sana, segura y agradable.

Peatonización

- Los peatones conforman la mayor parte de la humanidad.
- La peatonización es un movimiento para diseñar calles a fin de recobrar el espacio urbano público a favor del desprotegido peatón.
- Busca los siguientes efectos:

Vitalidad y embellecimiento de las áreas urbanas por medio de la disminución de la dependencia del automóvil

Aumentar la cantidad de visitas al casco central urbano

Crear más actividades económicas

Conseguir un ambiente más sano

- La peatonización busca un equilibrio entre los carros y las personas de a pie, brindándole al peatón más libertad de movimiento, más facilidades para reunirse, sentarse, conversar, ver vitrinas, descubrir lugares, apreciar la arquitectura y la historia, contemplar la escena urbana y reducir las tensiones producidas por los carros.
- La cuestión de fondo es cómo aliviar a la ciudad del automóvil y cómo elevar la calle peatonal de un mero concepto de diseño a una verdadera institución social.
- La peatonización implica el caminar, una función tan obvia y natural como respirar, que no ocasiona contaminación, accidentes o congestión y que, como una mayoría de la gente lo puede hacer, se ha tenido como irrelevante en la planificación del tráfico en las ciudades.

- Se considera simplemente como algo que se da y no como una forma seria y formal de transporte, a pesar de que una mitad de los viajes de compra tienen que hacerse a pie.

La calle como espacio público

- En la ciudad moderna la calle se ha convertido en una simple vía.
- La calle es propiedad pública en la que convergen diferentes intereses.
- Es importante considerar el mayor número de grupos que participan del espacio público y la mayor cantidad de oportunidades que las calles pueden ofrecer a la gente.
- Las calles deben servir a todos los usuarios con funciones variadas, ofreciendo un balance en el uso del suelo; es preciso evitar que sean tomadas por grupos poderosos e interesados en menoscabo de una mayoría.

Peatonización y economía urbana

- Muchos centros de ciudad están siendo afectados por el abandono, la decadencia, descuido, segregación y cambio de funciones urbanas, como consecuencia directa del desparrame y expansión de construcciones en otras áreas, causando depresión económica en el corazón de la urbe.
- En Costa Rica el caso más conocido es el de San José. Mientras muchos sectores centrales han continuado su marcha hacia el abandono y desertización, los grandes centros comerciales tipo malls, representan la tendencia de sustituir a la ciudad con mini-ciudades internas, en las que se ofrece capacidad, facilidad y gratuidad de estacionamiento, seguridad, protección del clima.
- Al tiempo que las inversiones se detienen en el centro, en la periferia se llevan a cabo grandes inversiones en vivienda, comercio e industria.

“El caso de San José es particular. Pese al deterioro en algunos de los sectores de la ciudad y al abandono general a que se ha expuesto a la capital, sus funciones comerciales, financieras, los servicios gubernamentales y la actividad cultural son muy fuertes, lo que atrae a la gente, aunque últimamente más por obligación que por satisfacción. Paradójicamente, el desarrollo de las áreas periféricas de la ciudad, tales como San Pedro, Escazú, Tibás, Desamparados y muchas otras ha sido violento y desordenado, y también ha carecido de planificación, de mejor calidad espacial y funcional. Bajo este modelo, en la medida que la ciudad crece, las áreas suburbanas se vuelven igualmente conflictivas, congestionadas, contaminadas y poco agradables, y lejos de ofrecer una opción, están repitiendo y complicando aún más las incomodidades del centro de la capital” EB

- La creación de zonas peatonales puede ser un instrumento para aumentar y revitalizar la economía de los centros urbanos.
- Bien diseñadas, implementadas y administradas, atraen inversiones, nuevos desarrollos y nuevas técnicas de mercadeo.

- El valor de la tierra sube, las rentas aumentan y los gobiernos locales pueden obtener mayores ingresos.
- Las zonas peatonales del casco urbano deben de ofrecer una gran variedad de actividades comerciales para los consumidores, presentar una imagen económica dinámica, dentro de un marco de vida urbano atractivo y sano que compita con los centros comerciales de la periferia.
- Estas zonas peatonales propiciarían un equilibrio entre el centro y la periferia, en bien de ambos sectores, evitando el derrumbe del primero y la saturación del segundo.
- Los nuevos sectores peatonales, sobre todo en áreas regeneradas, deben proveer acceso fácil, seguridad, comodidad y superar los aspectos de la degeneración urbana.
- La primera señal de éxito es la desaparición de los locales desocupados.
- Normalmente los comerciantes se oponen a este tipo de proyectos, pues, erradamente consideran que la eliminación de los automóviles les causará perjuicios económicos, que habrá mayor vandalismo y mermarán los clientes.
- Ocurre lo contrario: aumentan los clientes, las ventas y son los primeros en beneficiarse.
- Esas zonas peatonales también sirven para mejorar el tipo y calidad de las tiendas o comercio que en ellas se da. Lógicamente que si se dan mayores ventas, existen mayores posibilidades de mejorar los negocios.
- Es conveniente extender las actividades que se dan dentro del edificio hacia el espacio exterior, a través de diversos artificios que sirven para atraer más gente. Oficinas estatales, bancos, hoteles y sedes de empresas, cuya función se orienta normalmente hacia el interior, mediante adecuados diseños, pueden integrar sus usos hacia el espacio público, en convenio con las autoridades locales.
- Las áreas peatonizadas deben ser usadas durante el día y la noche si se desea obtener el máximo potencial económico.
- El uso del suelo mixto: comercio, oficinas, vivienda, servicios y más en las áreas centrales ha demostrado ser una excelente opción para la regeneración económica.

El casco central de San José debe revitalizarse con nuevas inversiones, recuperar su ambiente sencillo, limpiarse y volver a ser agradable.

Su población debe ser rescatada y atendida con actividades multifuncionales alrededor de nuevos conjuntos habitacionales, aplicar medidas sobre el control del tráfico y crear áreas peatonales.

En suma, la ciudad debe volver a vivir casi 24 horas al día antes que funciones comerciales y de gobierno se fuguen aún más hacia la periferia, fortaleciendo esta tendencia de abandono.

El retorno de sus pobladores los ubicará más cerca de fuentes de empleo y servicios con el consecuente alivio en el sistema de transporte.

Las distancias se acortan, la gente podría caminar o servirse solo de la red intra-casco de transporte público.

San José presenta una vitalidad comercial y de servicios que no debe

perderse y por el contrario debe fortalecerse. EB

El mejoramiento de las condiciones sociales

- La población merece mejores ambientes urbanos.
- La especulación con el precio de la tierra ha hecho más difícil asignar espacios más amplios para el peatón.
- No obstante, existen muchas formas para crear espacios útiles para actividades peatonales, mejorar la imagen social de la sociedad y reducir accidentes de la circulación.
- Ello requiere de decisiones políticas acerca del diseño, zonificación, construcción, normas de salud y seguridad, impuestos y tarifas, y otros aspectos del mantenimiento y operación de estas áreas.
- La eliminación y control del tráfico en las zonas céntricas, brinda la oportunidad de crear ambientes socialmente estimulantes.
- La gente se acoge al ritmo de las calles, a la oportunidad de socializarse, relajarse y mirar a otros transeúntes pasar.
- El diseño de las áreas peatonales es fundamental. Estudios comparativos han demostrado que la gente prefiere ambientes flexibles en lugar de diseños estáticos que enclaustran el espacio público e interrumpen o rigidizan sus movimientos.

“Durante siglos, las plazas y los parques fueron lugares donde la gente se reunía obedeciendo a diferentes intereses y razones sociales y económicas, incluyendo reuniones públicas y manifestaciones políticas. Hoy, una forma equivalente de estas plazas y parques son las zonas peatonales. Las calles como espacios exteriores vivos, proveen sitios de reunión para la gran familia que comprende a la comunidad, reforzando los vínculos entre el espacio exterior vivo y sus actividades tradicionales.” EB

- En muchos casos la peatonización ha sido creada con el propósito de reducir los accidentes de tránsito.
- Normalmente existe un conflicto entre el peatón y los automóviles en el centro de la ciudad.

Oposición y participación comunal

- La creación de una zona peatonal es algo que afecta la vida de todos los que trabajan o viven en el área.
- En consecuencia, es indispensable concebir el proyecto en una forma ordenada y participativa; convenciendo a los involucrados de sus bondades y potencialidades
- La participación de las comunidades es fundamental. Cada sector de la población tiene sus propios intereses y perspectivas.

- Por ejemplo, la población joven puede tener interés en actividades de teatro, exposiciones, conciertos, intercambios, etc.
- Son muchos los puntos de vista e intereses que se deben conciliar. Desde un principio debe entenderse que la gente puede oponerse a estos proyectos por diversos motivos, así:

Comerciantes: pueden creer que sus ventas bajarán

Contribuyentes: si no están bien informados pueden considerar que sus impuestos deben destinarse a otras actividades.

Taxistas: podrían considerar que pierden una zona de acceso y clientela.

Empresarios transportistas: ven amenazados sus intereses

Distribuidores de mercancías: consideran que se les restringen sus posibilidades de movilización.

Autoridades viales: si no están convencidos de las bondades del proyecto abrigan la idea que les traerá mayor congestión, más trabajo y problemas.

Políticos: un sector de éstos puede oponerse debido a su ideología que considera a estos proyectos como intervencionismo que amenaza la libertad y la propiedad privada.

Otras consideraciones

- Los proyectos peatonales pueden ser caros. De ahí que, dada la escasez de fondos que padecen los gobiernos locales y nacionales, requiere de la fijación clara de las prioridades y fases del proyecto. Se va a competir con otras necesidades e inversiones de la ciudad.
- Existen medidas de corto, mediano y largo plazo; unas de mayor o menor costo económico. En todo caso debe considerarse que se están dando medidas para mejorar el medio urbano que facilitarían los proyectos peatonales.
- En el corto plazo existen medidas acordes con la situación económica del país.
- Entre ellas, el control y el reordenamiento del tránsito, el control de la contaminación ambiental y el uso racional del espacio urbano.
- El patrimonio histórico-arquitectónico, sistemáticamente destruido, debe cuidarse en conjunto con conservación y apariencia de los edificios más recientes.
- La ciudad debe lucir limpia y ordenada, evitándose el exceso de rotulación.
- Asimismo debe evitarse el abuso del espacio público con ventas no callejeras, basura no recogida y desechos que se lanzan a la calle.
- Las aceras deben tener el debido mantenimiento y acabado.
- Los peatones no necesitan grandes y complicados rótulos y señales que atraigan su atención cuando éstos desean descubrir el ambiente que los rodea.
- Rótulos pequeños, bien colocados con relación al ángulo visual del peatón son suficientes para atraer su atención.

10. Legislación nacional

En el país existe amplia legislación sobre el tema de las aceras y espacios públicos, la que viene a regular la construcción y uso de los mismos.

A continuación se hará referencia al Código Municipal, a la Ley de Planificación Urbana #4240, Reglamento de construcciones, Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamiento, Urbanizaciones #3391, Exp. #0282-E-92. #4205-96, Ley 7600 Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad en Costa Rica, *Reglamento de la Ley #7600*, Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte, Ley de Tránsito por vías públicas terrestres #7331 Ley

Código Municipal

Artículo 75.- (*)

De conformidad con el Plan Regulador Municipal, las personas físicas o jurídicas, propietarias o poseedoras, por cualquier título, de bienes inmuebles, deberán cumplir las siguientes obligaciones:

- a) Limpiar la vegetación de sus predios ubicados a orillas de las vías públicas y recortar la que perjudique o dificulte el paso de las personas.
- d) Construir las aceras frente a sus propiedades y darles mantenimiento.
- e) Remover objetos, materiales o similares de las aceras o los predios de su propiedad que contaminen el ambiente u obstaculicen el paso.
- g) Abstenerse de obstaculizar el paso por las aceras con gradas de acceso a viviendas, retenes, cadenas rótulos, materiales de construcción o artefactos de seguridad en entradas de garajes. Cuando por urgencia o imposibilidad de espacio físico deben colocarse materiales de construcción en las aceras, deberá utilizarse equipos adecuados de depósito. La municipalidad podrá adquirirlos para arrendarlos a los munícipes.
- h) Instalar bajantes y canoas para recoger las aguas pluviales de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden inmediatamente con la vía pública.

Cuando en un lote exista una edificación inhabitable que arriesgue la vida, el patrimonio o la integridad física de terceros, o cuyo estado de abandono favorezca la comisión de actos delictivos, la municipalidad podrá formular la denuncia correspondiente ante las autoridades de salud y colaborar con ellas en el cumplimiento de la Ley General de Salud.

Salvo lo ordenado en la Ley General de Salud, cuando los munícipes incumplan las obligaciones anteriores, la municipalidad está facultada para suplir la omisión de esos deberes, realizando en forma directa las obras o prestando los servicios correspondientes.

Por los trabajos ejecutados, la municipalidad cobrará, al propietario o poseedor del inmueble, el costo efectivo del servicio o la obra. El munícipe deberá rembolsar el costo efectivo en el plazo máximo de ocho días hábiles; de lo contrario, deberá cancelar por concepto de multa un cincuenta por ciento (50%) del valor de la obra o el servicio, sin perjuicio del cobro de los intereses moratorios.

Con base en un estudio técnico previo, el Concejo Municipal fijará los precios mediante acuerdo emanado de su seno, el cual deberá publicarse en “La Gaceta” para entrar en vigencia. Las municipalidades revisarán y actualizarán anualmente estos precios y serán publicados por reglamento.

Cuando se trate de las omisiones incluidas en el párrafo transanterior de este artículo y la municipalidad haya conocido por cualquier medio la situación de peligro, la municipalidad está obligada a suplir la inacción del propietario, previa prevención al munícipe conforme al debido proceso y sin perjuicio de cobrar el precio indicado en el párrafo anterior. Si la municipalidad no la sule y por la omisión se causa daño a la salud, la integridad física o el patrimonio de terceros, el funcionario municipal omiso será responsable, solidariamente con el propietario o poseedor del inmueble, por los daños y perjuicios causados.

(*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley #7898 del 11 de agosto de 1999. LG # 171 del 2 de setiembre de 1999.

Comentario

Se clasifican los cobros allí enumerados de “precios públicos” para adscribirles al régimen legal de éstas.

Las tarifas que fije la municipalidad deben ser autorizadas por la Contraloría General de la República.

La municipalidad tiene autoridad legal para exigir la realización de tales obras, en virtud precisamente de la responsabilidad que tiene que las ciudades reúnan las condiciones necesarias de seguridad, comodidad, salud y belleza, entre otras. Dicha autoridad legal se desprende no solamente de este Código sino además, de otras leyes como la Ley de Construcciones #833 de 1943 según artículos 1º, 14 y 26; Ley de Planificación Urbana W 4240 de 1968 artículos 19 y 20; Ley General de Caminos Públicos W5060 de 1972 artículo 20. Ver además IFAM-DL-301-80.

La Municipalidad debe requerir al propietario para que realice tales obras, hecho lo anterior sin que se hubieran llevado a cabo; la Municipalidad podrá efectuarlas, pero el costo de su realización correrá por cuenta del omiso.

De no efectuar el propietario las labores requeridas en el plazo señalado por la municipalidad, - que es cuando se puede llamar “omiso”, ésta última podrá efectuar tales servicios, los cuales le serán cobrados al propietario, en nuestro criterio, a partir de la fecha de su realización. En caso de no pago, se le cobrarán además de la tasa al costo, las respectivas multas e intereses.

Más severa es la Ley General de Caminos Públicos al señalar en su artículo 20 que en caso de no realizarse las obras allí señaladas se cobrará a los poseedores de tales inmuebles el costo de los trabajos más un 50% de recargo. Ej.: Poseedores deben mantener desagües limpios, en perfecto estado de servicio y libre de obstáculos.

Evidentemente la exigencia que se establece es para contribuir al desarrollo urbanístico de las ciudades, de ahí que la mayoría de este tipo de deberes se hace imperativo a los vecinos de las áreas urbanas.

La Sala Constitucional, en un Recurso de Amparo en el que se aduce también la violación al principio de irrevocabilidad de los actos propios declarativos de derechos, conoció del caso en que una municipalidad negó el permiso de construcción de una ampliación porque la acera frente a un costado de la planta original no había sido construida por la gestionante y consideró que no se violan los derechos fundamentales porque se trata del ejercicio del atributo de la transformación de la propiedad privada, lo que se hace bajo el control de las normas urbanas que fiscaliza la municipalidad, por lo que lo actuado no es excesivo ni desproporcionado. Ver Voto #3692-93 de las 14.21 hrs. del 30 de julio de 1993.

Artículo 76.- (*) Cuando se incumplan las obligaciones dispuestas en el artículo anterior, la municipalidad cobrará trimestralmente con carácter de multa:

- a) Por no limpiar la vegetación de sus predios situados a orillas de las vías públicas ni recortar la que perjudique el paso de las personas o lo dificulte, trescientos colones (¢300,00) por metro lineal del frente total de la propiedad.
- d) Por no construir las aceras frente a las propiedades ni darles el mantenimiento, quinientos colones (¢500.00) por metro cuadrado del frente total de la propiedad.
- e) Por no remover los objetos, materiales o similares de las aceras o los predios de su propiedad, que contaminen el ambiente u obstaculicen el paso, doscientos colones (¢200.00) por metro lineal del frente de la propiedad.
- g) Por obstaculizar el paso por las aceras con gradas de acceso a viviendas, retenes, cadenas, rótulos, materiales de construcción o artefactos de seguridad en entradas de garajes, quinientos colones (¢500.00) por metro lineal del frente total de la propiedad.
- h) Por no instalar bajantes ni canoas para recoger las aguas pluviales de las edificaciones, cuyas paredes externas colinden inmediatamente con la vía pública, ochocientos colones (¢800.00) por metro lineal del frente total de la propiedad.

(*) El presente artículo ha sido reformado mediante Ley #7898 del 11 de agosto de 1999. LG # 171 del 2 de setiembre de 1999.

Comentario

Por el no pago de las multas a que se refiere este segundo párrafo, no es procedente el cobro de intereses ni mucho menos otras multas diferentes a la aquí establecida, pues recuérdese que las multas y los intereses son sanciones pecuniarias aplicables solo al no pago de tributos y la multa aquí establecida no tiene carácter de tributo.

Ley de Planificación Urbana N° 4240

Sec.2 Planificación Local

Capítulo. 4 Fraccionamiento y urbanización

Artículo 32.-

El Reglamento de Fraccionamiento y Urbanización, al puntualizar las condiciones municipales para permitir fraccionamientos, urbanizaciones o ambas operaciones, entre otros requisitos, incluirá los correspondientes al acceso a vía pública, a lotificación y amezanamiento y a la cesión de áreas para uso público; establecerá asimismo, previa consulta a los organismos competentes, normas mínimas sobre construcción de calles y aceras, pavimentos, cañerías, drenajes pluviales y sanitarios, y electrificación y alumbrado público.

Los Reglamentos de Fraccionamiento y Urbanización establecerán un plazo prudencial para el estudio de los proyectos de urbanización; si transcurrido ese plazo no se hubiera producido la resolución oficial sobre el caso se considerará autorizado el proyecto para efectos de su ejecución.

Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones #3391

Capítulo. III Urbanizaciones

III.2.8 Aceras:

La construcción de aceras se exigirá como parte de las obras de urbanización cuando se vayan a construir viviendas simultáneamente; cuando no se contempla esto, se exigirá en los desarrollos frente a las calles primarias. En los otros casos la construcción de aceras podrá diferirse hasta la realización de obras sobre cada lote en particular, a criterio municipal. No obstante la previsión de estas mantendrá una debida relación con las cunetas de drenaje pluvial y las rasantes del pavimento. Para usos comerciales se podrá exigir un ancho de acera mayor al fijado en este Reglamento, a criterio del INVU y la Municipalidad.

(Así reformado por el artículo IV de la Sesión 3773 del INVU del 17 de noviembre de 1987)

III.2.8.1 El acabado de las aceras será antideslizante

III.2.8.2 No se permitirán gradas en las aceras, salvo en las vías peatonales.

III.2.8.3 La pendiente en el sentido transversal tendrá como máximo el 3% y como mínimo el 2%.

III.2.8.4 En el caso de acceso vehicular a los predios, el desnivel debe salvarse con rampas construidas en la franja verde. Cuando ésta no exista, la rampa se deberá resolver en una longitud máxima de cincuenta centímetros (50 cm). Los desniveles que se generan en los costados también deberán resolverse con rampas de pendiente no mayor en un 30% de la que tiene la acera.

Reglamento de Construcciones

Capítulo. 1. Generalidades

Art. 1.2 Alcances de Reglamento

Ya sea en propiedad pública o en privada, toda obra de demolición o excavación, o de intervención, ampliación, modificación o reparación de edificios o construcciones de cualquier índole; o bien toda estructura, instalación o elemento conformante de aquellos, de acatar las disposiciones de este Reglamento en cuanto a alineamiento, altura, aceras, servicios de agua, drenajes, etc.

Los edificios de propiedad pública, pertenecientes al Gobierno Central o instituciones descentralizadas, quedan sujetos a las normas mínimas que establece este Reglamento.

Capítulo. 2. Permisos de Construcción

Artículo II.10.- Documentación técnica adicional para permisos de construcción de urbanizaciones

II.10.1 Memoria de cálculos deben consignarse en ella todos los datos que se utilizaron para la selección y diseño de subbase, pavimento, así como los datos de laboratorio en que se base la determinación del tránsito promedio diario que podrá soportar la vía.

Deben consignarse los datos y cálculo de las instalaciones eléctricas, de agua potable, de cloacas, de aguas pluviales y demás obras que se requieran.

Se usará notación empleada por el documento “Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos, Carreteras y Puentes”, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Debe incluirse el programa de ensayo de materiales que se realizará durante la construcción.

II. 10.2 Planos de construcción. Deben contener la localización de la urbanización, referida a las coordenadas del Instituto Geográfico Nacional; la planta general de diseño geométrico con curvas de nivel por lo menos cada metro de altura; secciones típicas generales de las calzadas y aceras; perfiles de cada calle y de las instalaciones de cloacas y pluviales; detalle del cordón y caño, cajas de registro y cualquier otro que se requiera.

Capítulo. 4 Disposiciones Generales para Edificios

Artículo IV. 4.- Aceras

IV.4.1 Es obligación del propietario construir aceras, o reconstruir las existentes, frente a edificios y otras obras que se hayan efectuado en propiedades particulares; las aceras tendrán el ancho que indique la Municipalidad respectiva.

IV.4.2 La pendiente de la acera hacia el cordón no podrá exceder del 2% y el material de piso deberá tener superficie antideslizante.

IV:4.3. En aceras y en cordones de calle, los cortes para la entrada de vehículos a los predios no deberán entorpecer ni hacer molesto el tránsito para los peatones; en las zonas residenciales con área verde junto al cordón; los cortes deben limitarse al ancho de tales áreas verdes.

IV.4.4 La parte de las aceras que deba soportar el paso de vehículos, se construirá de modo que resista las sobrecargas correspondientes.

Artículo IV. 5 Cierre temporal de aceras existentes

Para efectuar alteraciones o reparaciones de edificios que afecten la seguridad de los peatones, se debe cumplir los siguientes requisitos:

IV.5.1 Condenar el acceso y la vista del peatón al predio, con un cierre en la línea de propiedad de no menos de 1,80 m de alto. Si el edificio estuviere construido en la línea de propiedad, bastará con clausurar los vanos que existan;

IV.5.2 Evitar el acceso directo desde la calle, mediante una valla de 0,80 m de alto, sobre la línea del cordón de caño;

IV.5.3 Levantar un andamio en el centro de la acera, por lo menos de 2,25 m de alto, dejando libre el paso para peatones con un ancho mínimo de 1,25m por la mitad exterior de la acera; y

IV.5.4 Construir un alero cuya anchura no sobrepase la línea del cordón de caño, y de 2,25 m de alto como mínimo. Este alero se reforzará de acuerdo con la peligrosidad de las obras y se diseñará para soportar una carga mínima de 150 kg./m cuadrado, a fin de evitar accidentes o molestias provocados por el desprendimiento de materiales, por el uso de equipo y otros factores propios de los trabajos del edificio.

Artículo IV. 16.- Instalaciones para servicios públicos

Las redes o instalaciones subterráneas destinadas a los servicios públicos de teléfono, alumbrado, semáforos, energía, agua, alcantarillado pluvial y sanitario, gas y cualesquiera otras, deberán localizarse a lo largo de las calles, de aceras peatonales, o de camellones. Cuando se localicen en las aceras deberán quedar alojadas en una franja de un metro cincuenta centímetros (1,50 m) de ancho, medida a partir del borde del cordón.

Los gastos de roturación, reparación o reconstrucción para los efectos anteriores correrán por cuenta de quien los hubiere provocado, sea una persona física o jurídica, o uno de los organismos del Estado.

Artículo XXXI. 5.- Aceras

El tipo de material superficial a usar en las aceras deberá ser aprobado por la municipalidad respectiva. Este material se colocará, de acuerdo con sus cualidades de resistencia mecánica, sobre una base o contrapiso de resistencia adecuada y en conformidad con el diseño correspondiente.

La subrasante o terreno sobre el cual se construirá la base se conformará según especificaciones establecidas en el proyecto.

La superficie de las aceras tendrá en todo caso, una gradiente transversal de dos por ciento (2%) bajando los caños o cunetas que limiten exteriormente. Esta superficie deberá quedar libre de rugosidades y huecos que dificulten el tránsito o constituyan riesgos para los peatones.

Los tramos de acera sujetos al paso de vehículos deberán ser diseñados y construidos para soportar los esfuerzos inducidos por el peso y movimiento de los vehículos y el desgaste que su tránsito produce.

Ley 7600 Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad en Costa Rica

Capítulo IV Acceso al espacio físico

Artículo 41.-Especificaciones técnicas reglamentarias

Las construcciones nuevas, ampliaciones o remodelaciones de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías, servicios sanitarios y otros espacios de propiedad pública, deberán efectuarse conforme a las especificaciones técnicas reglamentarias de los organismos públicos y privados encargados de la materia.

Las edificaciones privadas que impliquen concurrencia y brinden atención al público deberán contar con las mismas características establecidas en el párrafo anterior.

Las mismas obligaciones mencionadas regirán para los proyectos de vivienda de cualquier carácter, financiados total o parcialmente con fondos públicos. En este tipo de proyectos, las viviendas asignadas a personas con discapacidad o familias de personas en las que uno de sus miembros sea una persona con discapacidad deberán estar ubicadas en un sitio que garantice su fácil acceso.

Capítulo IV Disposiciones transitorias

Transitorio II.- El espacio físico construido, sea de propiedad pública o privada, que implique concurrencia o atención al público, deberá ser modificado en un plazo no mayor a diez años a partir de la vigencia de esta ley. Estas modificaciones quedarán estipuladas en el contrato de arrendamiento y correrán a cargo del propietario, o del arrendatario cuando se trate de oficinas públicas o establecimientos comerciales.

Reglamento de la Ley #7600

Capítulo IV Acceso al espacio público

Artículo 103.- Fiscalización

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos, el Ministerio de Salud Pública, el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, las Municipalidades y demás entidades competentes de revisar planos y conceder permisos de construcción y remodelación o cualquier otra autorización similar, deberán controlar y fiscalizar que las disposiciones pertinentes contenidas en el presente reglamento se cumplan en todos sus extremos.

Artículo 104.- Principios de accesibilidad

Los principios, especificaciones técnicas y otras adaptaciones técnicas de acuerdo a la discapacidad, establecidos en el presente Reglamento se aplicarán para las construcciones nuevas, ampliaciones, remodelaciones de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías u otras edificaciones públicas y privadas que brinden servicios al público, los programas de vivienda financiados con fondos públicos y los servicios de transporte público y privado que rigen en el territorio nacional.

Artículo 125.- Características de las aceras

Las aceras deberán tener un ancho mínimo de 1.20 mts., un acabado antiderrapante y sin presentar escalones; en caso de desnivel éste será salvado con rampa.

Los cortes transversales o rampas que se hagan a lo largo de la línea de propiedad, no será de un tamaño mayor a 1,20 mts., deberán cumplir con los requisitos de gradiente, superficie y libre paso de aguas. Podrán hacerse en estos casos sin necesidad de visto bueno municipal.

En caso de ser mayores los cortes o menor la distancia de separación según dicho, sus distancia máxima sobre la línea de construcción será la que exista de área de entrada o de estacionamiento. Estas áreas deberán cumplir con los requisitos que indique el reglamento al respecto y deberá contarse en este caso con el visto bueno de la municipalidad del lugar para su ejecución.

Las aceras deberán tener una altura (gradiente) de entre 15 y 25 cms. Medida desde el cordón del caño. En caso de que la altura de la línea de propiedad sea menor a la señalada, se salvará por gradiente que deberá cumplir con lo establecido a continuación.

La gradiente en sentido transversal, tendrá como máximo el 3%.

Artículo 126.- Rampas en las aceras

En las aceras, en todas las esquinas deberá haber una rampa con gradiente máxima de 10% para salvar el desnivel existente entre la acera y la calle. Esta rampa deberá tener un ancho mínimo de 1.20 mts., y construidas en forma antiderrapante.

Artículo 127.- Señales y salientes

Toda señal u objeto saliente colocado en calles, aceras o espacios públicos deberá estar a una altura mínima de 2.20 mts.

Artículo 129.- Postes, parquímetros e hidrantes

Los postes, parquímetros e hidrantes, deberán ubicarse de tal forma que sean fácilmente visibles o perceptibles por todas las personas. Para ello, se utilizarán cambios en la textura de la acera que indiquen su proximidad.

Dominio público

Las aceras son consideradas como bienes de dominio público.

“Por dominio público se entiende el conjunto de bienes sujeto a un régimen jurídico especial y distinto al que rige el dominio privado, que además de pertenecer o estar bajo la administración de personas jurídicas públicas, están afectadas o destinados a fines de utilidad pública y que se manifiesta en el uso directo o indirecto que toda persona pueda hacer de ellos. La doctrina reconoce el dominio público bajo diferentes acepciones, como bienes dominicales, bienes dominiales, cosas públicas, bienes públicos o bienes demaniales. Sobre este concepto la Sala expresó en su Sentencia #2306-91 de las 14:45 horas del seis de noviembre de mil novecientos noventa y uno lo siguiente:

“El dominio público se encuentra integrado por bienes que manifiestan, por voluntad expresa del legislador, un destino especial de servir a la comunidad al interés público. Son los llamados bienes dominicales, bienes demaniales, bienes o cosas públicas o bienes públicos, que no pertenecen individualmente a los particulares y que están destinados a un uso público y sometidos a un régimen especial, fuera del comercio de los hombres. Es decir, afectados por su propia naturaleza y vocación. En consecuencia, esos bienes pertenecen al Estado en el sentido más amplio del concepto, están afectados al servicio que prestan y que invariablemente es esencial en virtud de norma expresa. Notas características de estos bienes, es que son inalienables, imprescriptibles, inembargables, que no pueden hipotecarse ni ser susceptibles de gravamen en los términos del Derecho Civil y la acción administrativa sustituye a los interdictos para recuperar el dominio. En consecuencia, el régimen patrio de los bienes de dominio público, como las vías de la Ciudad Capital, sean calles municipales o nacionales, aceras, parques y demás sitios públicos, los coloca fuera del comercio de los hombres...”

Resolución de la Sala Constitucional, donde queda señalado, entre otros asuntos, expresamente que a los gobiernos locales les corresponde asumir la planificación urbana local por medio de la promulgación de los respectivos reglamentos -planes reguladores-, y haciendo efectiva la normativa que al efecto dicte el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, como institución encargada de la planificación urbana a nivel nacional, para el tema que nos compete, se transcribe lo siguiente:

Exp. #0282-E-92. #4205-96.

SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.- San José, a las catorce horas treinta y tres minutos del veinte de agosto de mil novecientos noventa y seis

...”POLÍTICA ECONÓMICA, INVU Y MUNICIPALIDADES. En consonancia con lo dispuesto en los artículos 169 y 170 de la Constitución Política, la Ley de Planificación Urbana, número 4240, de quince de noviembre de mil novecientos sesenta y ocho, parte del supuesto de que la titularidad primaria en materia de planificación urbana corresponde a las municipalidades, lo cual ha sido plasmado en los artículos 15 y 19 de dicha ley. De manera que es a los municipios a quienes corresponde asumir la planificación urbana local por medio de la promulgación de los respectivos reglamentos -planes reguladores-, y haciendo efectiva la normativa que al efecto dicte el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, como institución encargada de la planificación urbana a nivel nacional. Este punto ya fue de consideración de esta Sala, en sentencia número 6706-93, de las quince horas veintiún minutos del veintiuno de diciembre de mil novecientos noventa y tres, en la que indicó: "II).- La Sala estima que la potestad atribuida a los gobiernos locales para planificar el desarrollo urbano dentro de los límites de su territorio sí integra el concepto constitucional de "intereses y servicios locales" a que hace referencia el artículo 169 de la Constitución, competencia que fue reconocida por la Ley de Planificación Urbana (#4240 del 15 de noviembre de 1968, reformada por Leyes #6575 de 27 de abril de 1981 y #6595 de 6 de agosto de ese mismo año), específicamente en los artículos 15 y 19 aquí impugnados, que literalmente establecen: Artículo 15.- Conforme al precepto del artículo 169 de la Constitución Política, reconócese la competencia y autoridad de los gobiernos municipales para planificar y controlar el desarrollo urbano, dentro de los límites de su territorio jurisdiccional.

Consecuentemente, cada uno de ellos dispondrá lo que proceda para implantar un plan regulador, y los reglamentos de desarrollo urbano conexos, en las áreas donde deba regir, sin perjuicio de extender todos o algunos de sus efectos a otros sectores, en que priven razones calificadas para establecer un determinado régimen contralor.»- **Artículo 19.- Cada Municipalidad emitirá y promulgará las reglas procesales necesarias para el debido acatamiento del plan regulador y para la protección de los intereses de la salud, seguridad, comodidad y bienestar de la comunidad.»** III).- Dentro de lo que puede denominarse la organización administrativa del urbanismo en nuestro país, la Dirección de Urbanismo -adscrita al Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo- y la Oficina de Planificación (hoy día Ministerio de Planificación y Política Económica) son los órganos encargados de elaborar el Plan Nacional de Desarrollo Urbano, a través del cual, se fijan las políticas generales sobre el crecimiento y desarrollo de las áreas urbanas.- Dicho

Plan -que concretamente es elaborado por la Dirección y propuesto por la Junta Directiva del Instituto- debe incluir estudios técnicos sobre el factor de población con proyecciones de crecimiento a nivel nacional, regional y urbano, sobre el uso de la tierra con planes sobre la extensión y formas de aprovechamiento de las porciones requeridas para desarrollo urbano, el desarrollo industrial, vivienda y renovación urbana, servicios públicos y ubicación en general de los proyectos sobre transportes, entre otros.- Además, la Dirección de Urbanismo funciona como órgano asesor de las municipalidades a los efectos de preparar, aplicar y modificar el Plan Regulador municipal o local y sus Reglamentos antes de su adopción definitiva.- **Sin embargo, lo expuesto debe entenderse como el límite formal de los grandes lineamientos, normas técnicas o directrices generales conforme a las cuales deben los gobiernos locales elaborar sus respectivos planes reguladores y los reglamentos de desarrollo urbano correspondientes, pues no es posible pretender que el Plan Nacional de Desarrollo Urbano se elabore y ponga en práctica íntegramente por el Gobierno Central, sin la intervención directa de las municipalidades en esa materia.**- Tal situación atenta no sólo contra los más elementales principios de la lógica y la conveniencia, habida cuenta de que se trata de los intereses particulares de cada cantón de la República, sino también contra los principios constitucionales del régimen municipal, establecido por nuestra Carta Fundamental en los artículos 168 a 175.- La planificación urbana, sea la elaboración y puesta en marcha de los planes reguladores, es una función inherente a las municipalidades con exclusión de todo otro ente público, salvo lo dicho en cuanto a las potestades de dirección general atribuidas al Ministerio de Planificación y a la Dirección de Urbanismo.- Este tema ya fue desarrollado por la Sala en la sentencia número 5305-93, de las diez horas seis minutos del veintidós de octubre pasado, que en lo referente a la potestad municipal para planificar el desarrollo urbano local y la imposición de limitaciones a la propiedad en virtud de la ejecución de un plan regulador indicó: "... **la limitación a la propiedad impuesta por un plan regulador es constitucionalmente posible, debido a que el derecho de propiedad no es ilimitado, antes bien, existe un marco general dentro del que puede actuar el propietario y que debe ser compatible con el contenido constitucional de ese derecho. Por lo expresado, a juicio de este Tribunal, la limitación impuesta, en tanto ajustada a un plan regulador vigente, no violenta como se sugiere en el recurso el artículo 45 de la Constitución Política, en tanto ese plan regulador no desconstitucionalice la propiedad privada que se vea afectada por ese instrumento. A contrario sensu, si las limitaciones exceden los parámetros mínimos de razonabilidad y proporcionalidad, resultarían contrarias a la Constitución Política.**"- IV).- Los artículos 15 y 19 de la Ley de Planificación Urbana por tanto no son inconstitucionales, ya que únicamente se limitan a reconocer la competencia de las municipalidades para planificar el desarrollo urbano dentro de los límites de su territorio mediante los reglamentos correspondientes, lo que no violenta los principios constitucionales invocados por el accionante: el de reserva de ley, pues siendo -como se dijo- la planificación urbana local una función inherente a las municipalidades en virtud de texto expreso de la Constitución, y estando fijados los límites del ejercicio de esa atribución en la Ley de Planificación Urbana, los Reglamentos o Planes Reguladores son desarrollo de esos principios; y los de propiedad y libre empresa, por cuanto no imponen en forma alguna restricciones a esos derechos, sino que simplemente otorgan la potestad de controlar la correcta utilización de los suelos y garantizar así un desarrollo racional y armónico tanto de los centros urbanos como de los comerciales, industriales, deportivos, etc. (ver además en el mismo sentido, las sentencias número 2153-

93, de las nueve horas veintiún minutos del veintiuno de mayo y número 5305- 93, de las diez horas seis minutos del veintidós de octubre, ambas de este año).- " Con fundamento en lo anterior, y en consonancia con la jurisprudencia citada, es que se reitera la tesis de que sigue siendo atribución exclusiva de los gobiernos municipales la competencia de la ordenación urbanística, y sólo de manera excepcional y residual, en ausencia de regulación dictada al efecto por las municipalidades, es que el INVU tiene asignada la tarea de proponer planes reguladores, pero a reserva de que sean previamente aprobados por el ente local; de manera que las disposiciones que al efecto dicte esta institución autónoma en lo que se refiere a planificación urbana, deben siempre considerarse transitorias, y en defecto del uso de las competencias municipales..."

Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte

Publicado en el Alcance #3 a La Gaceta No. 18 de 27 de enero de 1997

Introducción

Deslinde de las competencias en el cantón de San José

Los caminos públicos según su función se clasificarán en RED VIAL NACIONAL y RED VIAL CANTONAL. Corresponde al MOPT definir según los requisitos del artículo 3 de la Ley General de Caminos Públicos y de los que determine el Poder Ejecutivo y en acuerdo con la Municipalidad del Cantón de San José definir la RED VIAL NACIONAL vía decreto.

El MOPT tiene jurisdicción solamente en las carreteras comprendidas en la RED VIAL NACIONAL, quedando las vías restantes RED VIAL CANTONAL bajo la administración de la Municipalidad.

Es de competencia de la Municipalidad el uso racional de las vías públicas de la Red Cantonal y dictar las medidas necesarias tendientes a lograr que el espacio público ofrezca seguridad, salubridad, comodidad y belleza, por lo cual resolverá: dictar los alineamientos en las vías, concesionar los permisos de ocupación de la vía pública con el mobiliario urbano (casetas, bancas, basureros, casetas de teléfonos públicos, arborización, etc.), nomenclatura, mensajes publicitarios, obras provisionales y ferias y espectáculos públicos.

Título I

Capítulo I. Objetivos

Un adecuado sistema vial permitirá al Cantón funcionar eficientemente, encauzando los diferentes flujos motorizados, pero minimizando al máximo las molestias a los residentes de los barrios. Los objetivos de reglamentar la viabilidad y transporte son:

- a) Lograr una relación directa entre el sistema vial y los diferentes usos del suelo, establecidos en el PLAN DIRECTOR URBANO, para hacer posible el acceso a cada una de las zonas de la ciudad.
- b) Integrar las diferentes partes del sistema en forma eficiente y compatibilizar los intereses de los usuarios de vehículos con los de los peatones.
- c) Jerarquizar las vías para coadyuvar a tal eficiencia y para respetar los derechos del peatón.

»Nombre de la norma: Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte

Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte
Título II. Reglamentación general del cantón
Cap.I. Vías nacionales primarias
Artículo 1.- Definición

Artículo 7.- Carriles y aceras

Tendrán cuatro carriles de tres metros con setenta y cinco centímetros cada uno, cuando los derechos de vía oscilen entre veinticuatro y veinticinco metros (24 mts y 25 mts); seis carriles del mismo ancho que en el caso anterior cuando el derecho de vía oscile entre treinta y treinta y seis metros (30 mts y 36 mts). Cuando el derecho de vía sea de cincuenta metros las carreteras tendrán seis carriles de tres metros con setenta y cinco centímetros de ancho cada uno, incluyendo además dos calles marginales de siete metros de ancho cada una. Tendrán aceras de 3 m de ancho mínimo.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título II. Reglamentación general del cantón
Cap.II. Vías nacionales secundarias
Artículo 7.- Carriles y aceras

Artículo 12.- Carriles y aceras

Tendrán cuatro carriles de tres metros con cincuenta centímetros cada uno, cuando la vía mida veinticuatro metros y seis carriles del mismo ancho cuando la vía tenga un derecho de treinta metros. Las aceras tendrán 3m de ancho como mínimo, quedando el resto del derecho de vía como zona verde

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título II. Reglamentación general del cantón
Cap.III. Vías urbanas nacionales terciarias
Artículo 12.- Carriles y aceras

Artículo 17.- Carriles y aceras

Tendrán entre tres y cuatro carriles de tres metros con cincuenta centímetros cada uno (3.50 mts). Las aceras tendrán 2.5 de ancho como mínimo.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título II. Reglamentación general del cantón
Cap.IV. Vías locales primarias
Artículo 17.- Carriles y aceras

Artículo 22.- Carriles y aceras

Estas vías tendrán un mínimo de tres carriles de tres metros cada uno. Las aceras tendrán dos metros y cincuenta centímetros de ancho como mínimo (2.50 mts).

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título II. Reglamentación general del cantón
Cap.V. Vías locales secundarias
Artículo 22.- Carriles y aceras

Artículo 48.- Estacionamiento frontal

Para la construcción de espacios de estacionamiento frontal, se permitirá usar como máximo un ancho correspondiente a dos tercios (2/3) del frente del lote y no menor de tres metros (3 mts), manteniendo el resto como zona verde, protegida esta última por alguna barrera física que impida claramente su uso como estacionamiento. Cuando el número de espacios, con dimensiones mínimas de 2,5 m X 6 m sea mayor de tres, se deberán hacer grupos separados entre sí por zonas verdes de 1,5 m como mínimo. Cuando se trata de una nueva construcción, los espacios o grupos de espacios de estacionamientos deberán ser incluidos en los planos constructivos.

En el caso de remodelación, o cambio de jardines a estacionamientos se deberá solicitar el permiso municipal de construcción correspondiente, presentando un croquis anotado, con la ubicación exacta y firmado por un profesional responsable.

Bajo ninguna circunstancia se permite el uso de los espacios de acera para estacionamiento. Cuando el edificio sobrepase de 6 estacionamientos deberá indicarse claramente, y la entrada será de no menos de 1.5 mts de ancho.

Debe marcarse claramente la separación entre los espacios de estacionamiento y la acera, con línea pintada en el pavimento de color amarillo.

La construcción de cocheras en antejardines está regulada en el artículo 37 del Reglamento de Zonificación del Uso del Suelo.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte

Título V. Estacionamientos

Cap.I. Generalidades

Artículo 48.- Estacionamiento frontal

Artículo 61.- Componentes mínimos de las terminales

Las terminales deben contar con las siguientes facilidades mínimas, previendo su ampliación futura para lograr la polifuncionalidad mencionada en el artículo anterior.

- 1. ÁREA PARA ESTACIONAMIENTO Y MANIOBRAS** de las unidades de transporte de acuerdo con el volumen esperado de servicio.
- 2. ÁREAS DE ANDENES O ACERAS**, para abordajes de acuerdo con la cantidad estimada de pasajeros.
- 3. ÁREA DE ESPERA** para los pasajeros, con la ubicación de servicios mínimos información, servicios sanitarios, bancas, venta de tiquetes, teléfonos, etc., de acuerdo con el tipo de terminales T.U, T.I.U., T.I.R..
- 4. ESPACIO DE ALMACENAMIENTO DE UNIDADES DE TRANSPORTE (GARAGES).**

Obligatorio para T.I.R. y opcional para T.I.U.. Pueden ubicarse 1 km. De distancia de la terminal. Estará prohibido el almacenamiento en las calles adyacentes a la terminal.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VI. Terminales de transporte público
Cap.II. Requisitos
Artículo 61.- Componentes mínimos de las terminales

Artículo 66.- Cercas en lotes baldíos

Todo solar no ocupado, que linde con vía pública, se cercará con tapia sólida, si no es posible, con malla tipo ciclón o alambre liso. No se debe usar alambre de púas o similar a juicio de la Municipalidad, deberá cercarse hasta una altura de dos metros como mínimo (art. 26 de la Ley de Construcciones).

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas
Cap.II. Obras en su espacio público
Artículo 66.- Cercas en lotes baldíos

Artículo 67.- Aceras

Es obligación del propietario construir aceras, o reconstruir las existentes frente a sus predios, con los materiales que indique la Municipalidad, en el permiso respectivo debe indicarse. La pendiente de la acera hacia el cordón no podrá exceder el 2%, lo mismo que en las entradas de los vehículos a los predios. En el caso de acceso a garajes estacionamientos o edificios se permitirá rematar el desnivel en una franja no mayor a 50 cms. de ancho contados a partir de su borde. Los anchos mínimos de las aceras se presentan en los artículos 1 a 36 de este Reglamento en función de tipo de vía.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas
Cap.II. Obras en su espacio público
Artículo 67.- Aceras

Artículo 68.- Cajas y pozos de registro

Deben de cumplir con los siguientes lineamientos.

- a) Por todos sus lados no sobrepasarán el nivel final de la superficie de rodamiento o circulación.
- b) La tapa de la caja o pozo debe ser un material antideslizante y deberá soportar las cargas sin producirse vibraciones y hundimientos.
- c) La junta de construcción entre la tapa y la superficie de acera o calzada, debe ser mínima. En caso de uso de rejillas para ventilación o registro la separación entre barrotes no será mayor a 12 mm.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas
Cap.II. Obras en su espacio público
Artículo 68.- Cajas y pozos de registro

Artículo 69.- Cruces peatonales

En las esquinas de las cuerdas de vías locales pueden construirse las rampas para discapacitados, previo estudio y permiso formal de parte de la Dirección de Desarrollo Urbano de la Municipalidad. La inclinación máxima de las rampas será 1 en 12 con largo máximo de 1 y 1 en 8 cuando sobrepasa 1 m., pero en menos de 3 m. En caso contrario deben hacerse los descansos de 1.2 m. de largo como mínimo. El ancho mínimo de la rampa será de 90 cm.

La rampa debe acompañarse con una barandilla normal a una altura de 90 cm. para personas no discapacitadas, o para los que usan bastón, y barandilla adicional a altura de 75 cm.

En los cruces con semáforo este último tendrá la duración de la luz en verde, necesaria para que las personas débiles y con silla de ruedas puedan cruzar la calle con seguridad (1 metro por segundo). En caso necesario deben preverse las isletas a media Calle de 1.2 m. por 1.5 m. como mínimo.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas
Cap.II. Obras en su espacio público
Artículo 69.- Cruces peatonales

Artículo 71.- Barreras de seguridad

Para la instalación los postes u otros obstáculos para impedir la entrada de vehículos a la acera o a los parques y jardines, se solicita el permiso de la Dirección de Desarrollo Urbano de la Municipalidad. En este caso debe preverse un paso a través del obstáculo de 1.0 m. mínimo para las sillas de ruedas.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas
Cap.II. Obras en su espacio público
Artículo 71.- Barreras de seguridad

Artículo 72.- Vallas y verjas

En la línea de la propiedad del frente y de ambos lados laterales del antejardín no se podrán construir vallas sólidas con una altura mayor de un metro (1.0 m) sobre el nivel de acera. Por sobre esta altura se podrá continuar únicamente con verjas, mallas o rejas, que permitan una visibilidad a través del 80% de su superficie, por lo menos.

En estas disposiciones no se incluyen los muros de retención. IV. 10 del Reglamento General de Construcciones).

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas
Cap.II. Obras en su espacio público
Artículo 72.- Vallas y verjas

Artículo 74.- Transformación de las alamedas existentes en vías vehiculares

La Dirección de Desarrollo Urbano permitirá el cambio de uso, apertura, de las alamedas en las urbanizaciones construidas, siempre y cuando cumplan los siguientes criterios.

Se podrán convertir en calles únicamente las alamedas con anchos de igual o mayor a 7 metros, con una calzada de 5 metros mínimo. Es obligatorio que estas calles tengan conexión a calles vehiculares a ambos lados o con viraje final (rotondas, martillos, etc.). Se permitirá el estacionamiento de carros livianos solamente a un lado de la calzada.

En las alamedas transformadas en calles con única salida y sin posibilidades de viraje se podrá usar como estacionamiento los primeros 20 metros, para carros livianos, esto si la longitud de la calle no sobrepasa 60 metros y la presentación obligatoria de una nota autenticada con la firma de todos los vecinos de la alameda. Los 20 metros podrán tener un acabado que no sea de zacate, previa autorización de la Municipalidad.

En el resto de estas vías así como en las alamedas el diseño preverá las aceras a cada lado de 1.00 mt. a 1.5 mt. y en el resto del terreno solamente un tercio del área puede cubrirse con material impermeable, formando estas últimas áreas, pasos peatonales entre aceras, plazoletas frente a locales comerciales existentes, para instalación de mobiliario urbano, macetas y esculturas, distribuidas a lo largo de la alameda.

A juicio de la D.D.U. puede impedirse el ingreso a las alamedas de automóviles y motocicletas con obstáculos físicos, siempre y cuando su longitud no exceda 60 mts. en calles sin salida y de 120 metros con salida en ambos extremos. La resolución final estará sujeta a un estudio referente a la capacidad soportante de las tuberías existentes. Las alamedas no podrán ser transformadas si la tubería está colocada en forma superficial, para obtener el permiso pueden costear la modificación y contratar asesoría técnica a los vecinos. El estudio de la infraestructura será costado por la Municipalidad. Debe contarse con un estudio de registro que demuestren los firmantes son los propietarios de las propiedades de la totalidad de la alameda, autenticada por un abogado.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte

Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas

Cap.II. Obras en su espacio público

Artículo 74.- Transformación de las alamedas existentes en vías vehiculares

Artículo 76.- Instalaciones provisionales, materiales y escombros en la vía

Para colocar estructuras de cualquier tipo, depositar los materiales de construcción y escombros o hacer instalaciones de carácter provisional en las vías públicas locales, es obligatorio obtener la previa autorización municipal: de la Dirección de Desarrollo Urbano en caso de ocupación de acera, para facilitar la construcción en el predio, con los materiales y escombros y del Concejo Municipal en los demás casos. Al no cumplirse estas disposiciones, la Municipalidad procederá a la suspensión de la construcción y la eliminación del obstáculo, reintegrando el propietario el valor de este trabajo. Además será castigado con tres a treinta días multa el que obstruyere o en alguna forma dificultare el tránsito en las vías públicas o en sus aceras, con materiales,

escombros, o cualesquiera otros objetos a las cruzare con vigas, alambre o casos análogos. (art. 400 inciso 2 del Código Penal).

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte

Título VII. Ocupación y embellecimiento de las vías públicas

Cap.II. Obras en su espacio público

Artículo 76.- Instalaciones provisionales, materiales y escombros en la vía

Artículo 111.- Medidas de implementación de la propuesta

La implementación de las propuestas será coordinada por un grupo de trabajo interinstitucional, integrado por técnicos del MOPT, MSJ y otras instituciones y organizaciones interesadas, e involucraría los siguientes aspectos básicos:

1. Demarcación horizontal y señalamiento vertical de las vías del área en función de las nuevas propuestas, con el diseño diferenciado para diferentes tipos de vías.
2. Control de cumplimiento de las ordenanzas de tránsito (vigilancia policial y uso de grúas).
3. Restitución de pavimento, bacheo y eliminación de "los cuellos de botella" menores dando prioridad a las vías exclusivas de transporte público, paseos peatonales y aceras y conectores principales para vehículo privado.
4. Implementación del programa de mobiliario urbano y arborización en el espacio vial del cantón.
5. Revisión y modificación de las regulaciones de las labores de carga y descarga de mercaderías, ventas ambulantes y estacionarias, estacionamientos y paradas de taxi, buses de transporte público, turísticos y especiales, estacionamientos, etc.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte

Título VIII. Organización de tránsito en el centro de San José

Cap.II. Implementación de la propuesta

Artículo 111.- Medidas de implementación de la propuesta

Artículo 125.- Ventas callejeras

La Dirección General de Policía de Tránsito coordinará con la Municipalidad de San José y la Guardia Civil el control de las ventas callejeras. Se le dará prioridad a la eliminación de los puestos, ubicados cerca de las esquinas, ya que provocan mayores problemas al tránsito peatonal y vehicular, procurando que estén no menos de 15 metros de cada esquina. Deberá dejar no menos de metro cincuenta (1.5 mts.) libres entre el kiosco y la construcción a barrera de propiedad. Los kioscos serán instalados bajo la supervisión de la Municipalidad.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte

Título VIII. Organización de tránsito en el centro de San José

Cap. III. Medidas propuestas

Artículo 125.- Ventas callejeras

No.7331 Ley

Ley de Tránsito por vías públicas terrestres

Título I

Disposiciones preliminares

ARTÍCULO 95.- Para efectos de estacionar un vehículo, los conductores deben cumplir con las siguientes indicaciones:

- a) En zonas urbanas, las llantas del vehículo deben quedar a una distancia máxima de 0,30 metros del borde de la acera.
- b) Se prohíbe estacionarlo en las calzadas o en las aceras y, en general, ubicarlo de forma que impida el libre tránsito, afecte la visibilidad o ponga en peligro la seguridad del tránsito, salvo lo dispuesto en el inciso ch) de este artículo.
- c) Si el vehículo ha de quedar estacionado, debe aplicarse el freno de emergencia

El incumplimiento de las anteriores disposiciones, faculta a la autoridad de tránsito para el retiro del vehículo mal estacionado, cuando no esté el conductor o a obligar a éste a retirarlo, sin perjuicio de la multa respectiva cuando así proceda.

CAPÍTULO III

Los ciclistas

- e) No podrán circular en las aceras de las vías públicas

CAPÍTULO IV

Los peatones

ARTÍCULO 105.- Los peatones están obligados a acatar las siguientes indicaciones:

- a) Cuando, por no haber aceras o espacio disponible, deban transitar por las calzadas de las carreteras, lo harán por el lado izquierdo según la dirección de su marcha.
Se prohíbe transitar por las carreteras de acceso restringido.
- b) En las zonas urbanas, deben transitar solo por las aceras y cruzar las calles en las esquinas o por las zonas de paso marcadas; asimismo, en los lugares en que haya pasos peatonales a desnivel, deben transitar por éstos.

CAPÍTULO II

Las sanciones

SECCIÓN I

Las multas

ARTÍCULO 131.-Se impondrá una multa de cinco mil colones, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas:

- k) Al propietario o conductor que se estacione en contra de lo dispuesto en el artículo 95 de esta Ley.

ARTÍCULO 140.-El retiro de circulación de un vehículo procederá exclusivamente en los siguientes casos:

- a) Cuando obstruya vías y aceras, se estacione frente a paradas de servicio público, rampas de minusválidos, hidrantes, salidas de emergencia, entradas a garajes y estacionamientos, siempre y cuando no esté presente su conductor.

CAPÍTULO I

Conocimiento de multas

Sección I

Infracciones sancionadas con multas y otras sanciones conexas

ARTÍCULO 217.- De las sumas recaudadas por el concepto de multas por infracciones, que señala el inciso d) del artículo 10 de la Ley #6324, el Consejo de Seguridad Vial realizará, semestralmente, las siguientes transferencias:

- b) Un diez por ciento (10%) a las municipalidades de toda la República, el cual se distribuirá tomando en consideración, en igual porcentaje, su población y su área geográfica. Estas sumas se destinarán, exclusivamente, para financiar proyectos de seguridad vial, en coordinación con la Dirección General de Ingeniería de Tránsito.

Mal estado de las aceras es causa principal de traumas ortopédicos en La Habana
Luis Viño Zimerman
Cubamet. Independiente

La Habana, 26 de febrero. El mal estado de las aceras de las calles de Ciudad de La Habana es una causa de accidentes que afecta de manera principal a las personas de avanzada edad.

Según algunos especialistas de ortopedia consultados al respecto, ocho de cada diez casos de fractura de cadera corresponden a individuos de ambos sexos mayores de 55 años de edad que se caen en la vía pública debido al mal estado de las aceras.

En casi todas las avenidas y calles de la capital de Cuba hay tramos donde las aceras presentan desniveles o huecos. También es frecuente que le falten las tapas a los registros de la red de alcantarillas, gas, agua y otras.

Las fracturas de los huesos de los miembros superiores, así como de las piernas ocupan el segundo lugar en los casos de personas que se accidentan en la vía pública.

El horario de mayor incidencia en este tipo de accidentes es el de la noche. El pésimo alumbrado de la ciudad es un elemento fundamental en este fenómeno.

Andrea Baró Esponisa, vecina de la barriada de Luyanó, caminaba por la calle Luco en horas de la noche. Al ver las luces de un auto que se acercaba trató de subirse en una de las aceras, la mujer apoyó uno de los pies en una grieta y cayó estrepitosamente. Resultado: Baró Espinosa se fracturó la cadera derecha.

Algunos trabajadores de las empresas del Gas y de Acueducto y Alcantarillas de La Habana encargados de realizar reparaciones revelaron que se les ordena picar las calles y aceras, pero que no les entregan materiales para posteriormente cerrar los huecos.

María Agüero Rojas, de 66 años y residente en Marianao, declaró: “Iba para la casa de mi hermano en Neptuno y Escobar cuando metí el pie en una zanja, que al parecer abrieron para reparar alguna tubería, y se me viró. El médico me dijo que tengo una fractura en el maleolo de la tibia”.

Rosendo Segura Ponce, de 58 años y vecino de 10 de Octubre, iba por la acera de la calle Cocos cerca de Santa Emilia tropezó, rodó por el suelo y se partió los huesos del brazo derecho. En esa zona las aceras están en pésimo estado.

Algunos accidentados en las calles de Ciudad de La Habana se han quejado a diferentes instancias del gobierno, pero el problema sigue sin solución.

En Cuba no existe un mecanismo por el cual los perjudicados puedan demandar a los responsables del mal estado de las aceras y de las lesiones ocasionadas por ese concepto. Por tanto, los damnificados ni siquiera pueden aspirar a que se les indemnice.

El Informe Oppenheimer

Andrés Oppenheimer

Corresponsal extranjero y columnista de The Miami Herald y El Nuevo Herald

Ciudades pujantes en países en crisis

Guayaquil, Ecuador- En algunos lugares de América Latina se está dando un fenómeno curioso: los países están en crisis, pero sus ciudades están cada vez más bellas.

Varias grandes ciudades, incluyendo a Bogotá, Lima, Quito y Guayaquil, están haciendo importantes obras de renovación. Hoy en día, muchas de ellas tienen más espacios verdes, sitios históricos restaurados y mejor transporte público que nunca antes en los últimos años. ¿Están simplemente haciendo mejoras cosméticas para impresionar a los de afuera? ¿O es que los alcaldes están administrando mejor sus ciudades que los presidentes a sus países?.

En una visita a Guayaquil, Ecuador, una ciudad que recordaba como una de las más feas de América Latina, me sorprendió encontrarme con un moderno malecón de tres kilómetros, lleno de museos, restaurantes y centros comerciales. Guayaquil todavía no es París, Madrid, ni Buenos Aires, pero está lejos de ser lo que era hace unos diez años.

El Malecón del Río Guayas, una obra de \$80 millones recientemente terminada, acaba de exhibir en uno de sus museos una muestra de grabados de Rembrandt, y está por abrir una exposición del célebre pintor colombiano Fernando Botero. Los fines de semana, el malecón ofrece conciertos de jazz y música clásica. En el centro, se está convirtiendo la avenida 9 de Octubre en una vía peatonal, que revitalizará ese sector casi abandonado de Guayaquil.

El plan de renovación de Guayaquil comenzó hace una década, cuando la ciudad privatizó la mayor parte de sus servicios, redujo su burocracia a un mínimo, y mejoró su sistema de recolección de impuestos. “Hay un renacimiento urbano que ha cambiado drásticamente la actitud de la gente hacia la ciudad”, dice el director de turismo de Guayaquil, Joseph Garzosi. “La gente ahora está orgullosa de su ciudad. Ya no se ve gente tirando papeles en la calle”.

En Bogotá, Colombia, los recientes alcaldes han convertido la ciudad en lo que los expertos consideran el modelo más exitoso de renovación urbana en América Latina. El nuevo sistema de transporte masivo, de buses articulados que gozan de un carril exclusivo, ha reducido el tiempo de viaje de 750.000 bogotanos de un promedio de hora y media a 40 minutos. La ciudad también ha construido decenas de kilómetros de ciclovías, alamedas peatonales, parques públicos y cuatro megabibliotecas en barrios pobres.

Asimismo, Bogotá ha reducido su tasa de homicidios a la mitad en los últimos siete años, mientras los crímenes violentos siguieron aumentando en el resto país. Y el porcentaje de niños que terminan las escuelas primarias gratuitas ha aumentado del 72 al 98 por ciento en los últimos 10 años, según estimaciones de las Naciones Unidas.

“Estamos poniendo a Bogotá como un modelo de gobernabilidad local”, dice Juan Manuel Salazar, un experto del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo,

que está organizando una conferencia regional sobre desarrollo urbano, el 3 de diciembre en la capital colombiana. “Bogotá ha realizado importantísimos avances en desarrollo humano, gracias al trabajo conjunto del gobierno local, las empresas, las universidades y los medios de comunicación”.

Aunque varias de las más grandes ciudades latinoamericanas como Sao Paulo, Ciudad de México y Buenos Aires están sufriendo una ola de crimen callejero sin precedentes, muchos expertos ven motivos para ser optimistas sobre el futuro de las ciudades latinoamericanas.

En primer lugar, la masiva migración del campo a las ciudades de las últimas décadas parece haber llegado a su fin, lo que permite a éstas empezar a hacer planes a largo plazo, y no solamente ocuparse de las crisis del día. Las ciudades latinoamericanas, que crecían a un promedio del 3 por ciento anual en la década de 1960, ahora están creciendo a un promedio más manejable del 1,6 por ciento, según datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

En segundo lugar, las ciudades latinoamericanas están cada vez más administrando sus propios recursos, y haciéndolo mejor que los gobiernos centrales. Los gobiernos provinciales y municipales están manejando un 15 por ciento del gasto público en América Latina, mientras que hace 15 años manejaban sólo el 7 por ciento, según el BID.

En los países industrializados, los gobiernos locales administran alrededor del 35 por ciento del gasto público. “Si un turista regresara después de 10 años de ausencia a muchas de estas ciudades, las encontraría con mejores servicios públicos, más espacios verdes y más amenidades”, dice Eduardo Rojas, el principal experto del BID en desarrollo urbano. “Esta tendencia podría continuar, en la medida en que las experiencias exitosas se diseminen a otras ciudades”.

Puede que sea prematuro hablar de un renacimiento de las ciudades latinoamericanas, especialmente considerando que la pobreza está aumentando en muchas partes. Pero el hecho de que algunas ciudades estén progresando en medio de la crisis es algo para celebrar, y para ser emulado por aquellos políticos que todavía actúan como si no se pudiera hacer nada.

Voto unánime de regidores josefinos Ordenan retirar ventas ambulantes

La Nación 17/03/04

Sin acera. Decenas de vendedores ambulantes se ubican en las aceras de calle 8, por lo que las personas caminan por la carretera.

Los vendedores ambulantes ubicados en las denominadas “zonas de tregua” en la ciudad de San José, tienen tres meses para retirarse y despejar las aceras.

Así lo acordaron ayer a las 6:36 p.m., de forma unánime, los 13 regidores del cantón. La moción fue impulsada por el alcalde Johnny Araya Monge.

“Los ciudadanos se quejan que no pueden caminar por las aceras, se produce contaminación por desechos sólidos y hacemos un esfuerzo por repoblar el centro de San José pero es difícil hacerlo si tenemos una anarquía”, explicó el funcionario.

El acuerdo establece el retiro de los comerciantes de las “zonas de tregua”, que son la avenida primera entre calle 6 y 16, la avenida tercera entre calles 6 y 10, la avenida cuarta entre las calles 6 y 10 y la avenida sexta entre calles 1 y 14. También los que tienen sus puestos en calle 8 entre avenidas 2 y 10 y calle 14 entre avenidas 0 y 1.

Los tres meses para desalojo de los vendedores empezarán a regir una vez que el acuerdo sea publicado en el diario La Gaceta, que podría ser la otra semana. Además, el ayuntamiento tiene que notificarlo a los comerciantes.

Según datos en poder de la municipalidad, en las “zonas de tregua” hay 446 personas que se dedican a la venta de hortalizas, frutas, juguetes, artículos para teléfonos celulares y otros productos.

Por su parte, Gerardo Chacón Alvarado, presidente de la Asociación de Vendedores Ambulantes anunció anoche que apelarán el acuerdo del Concejo.

Además, acudirán a la Sala IV, al Tribunal Contencioso Administrativo de Hacienda y a la CIDH. “No nos quedaremos de brazos cruzados, hay que hacer valer el convenio de tregua firmado en 1995. Agotaremos todas las acciones correspondientes”, indicó.

La municipalidad de San José, ha realizado en otras oportunidades intentos para retirar las ventas ambulantes, y liberar las aceras.

Otros intentos:

Julio de 1991: El municipio ordenó el retiro de los vendedores y estos tomaron la avenida segunda, apedrearon los vidrios del edificio Caribe (en aquel momento albergaba al ayuntamiento) y asaltaron cuatro tiendas de electrodomésticos llegaron a los 20 millones de colones.

23 de noviembre de 1994. El ayuntamiento reubicó a 120 comerciantes ambulantes en la plazoleta de La Dolorosa.

Octubre de 1995. Se establecieron las zonas de tregua para los vendedores, tras múltiples protestas.

Noviembre de 1998. Decenas de vendedores fueron reubicados en el Mercado del Paso de la Vaca en San José.

Bibliografía

- *Brenes M, Eduardo, Peatonización: una opción para el rescate urbano, Editorial *Tecnológica de Costa Rica, Instituto Tecnológico de Costa Rica, 1995
- *Borja, Jordi, Ciudadanía y espacio público, Revista del CLAD Reforma y Democracia, No12, Caracas, oct.1998
- *Borrero Navia, José M, Imaginación abolicionista. Ensayos de Ecología Política, *Centro de Asistencia Legal Ambiental, Cali, Colombia, 2002
- *Peñalosa, Enrique, La ciudad y la igualdad, www: el malpensante.com
- *Peñalosa, Enrique, Ciudad, espacio público, peatones y tráfico, www.confidencial.com, 2003
- *Pozuelo, Manuel, Contra la prostitución del espacio público, www. Diariocasual.com, 2003
- *Rikert, Tom, Movilidad para todos, Access Exchange Internacional, Estados Unidos, San Francisco, California.
- *Vegas Víctor, Nobleza de las aceras, www.margencero.com
- *Vicherat, Daniela, Algunas reflexiones sobre espacio público y democracia, www.iigov.org
- *Reglamento de espacios públicos, viabilidad y transporte. Publicado en el Alcance No. 3 a La Gaceta No. 18 de 27 de enero de 1997
- *Ley de Planificación Urbana N° 4240
- *Reglamento para el Control Nacional de Fraccionamientos y Urbanizaciones N° 3391
- *Reglamento de Construcciones
- *Ley 7600 Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad en Costa Rica
- *Reglamento de la Ley N° 7600
- *Exp. No. 0282-E-92. No. 4205-96. SALA CONSTITUCIONAL DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA.- San José, a las catorce horas treinta y tres minutos del veinte de agosto de mil novecientos noventa y seis
- *No.7331 Ley. Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres
- *Artículo “Mal estado de las aceras es causa principal de traumas ortopédicos en La Habana” Luis Viño Zimmerman. <http://64.21.33.164/Cnews/y01/feb01/27a5.htm>

- *El Informe Oppenheimer. Ciudades pujantes en países en crisis. Periódico Al Día 17/11/2002

- *Artículo “Ordenan retirar ventas ambulantes”. Periódico La Nación 17/03/2004

- *Código Municipal Comentado, 2003. Instituto de Fomento y Asesoría Municipal, IFAM Primera edición 2002, Dirección Jurídica.