

PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE HEREDIA*

*Oficina Plan Regulador de la Ciudad
de Heredia*

A. ANTECEDENTES

A.1. En Costa Rica, a diferencia de otros países de América Latina, la ocupación del territorio sucedió como un movimiento global del centro hacia las costas, de las tierras altas a las bajas.

Fue la Región Central la que en un principio concentró los asentamientos españoles para luego producir el avance hacia las tierras bajas productivas de café, ganado, palma africana y otros.

Desde el inicio se sucede entonces un afianzamiento político y socioeconómico, que a manera de fuerzas centrífugas, dispersó la población en el resto del territorio.

En la actualidad sin embargo, existe una reversión de estos flujos. Los mismos empiezan a modificarse en la medida en que San José, al crecer absorbe morfológica y funcionalmente su área de influencia durante etapas sucesivas. Una etapa corresponde a centros urbanos pequeños tales como Moravia, San Pedro de Montes de Oca, Tibás, Alajuelita, Aserrí, la otra ha integrado a antiguas ciudades principales como Cartago, Alajuela y Heredia.

* Dada la importancia de este documento la Escuela de Ciencias Geográficas de la Universidad Nacional se complace en contribuir a la difusión de esta propuesta de ordenamiento físico. Se publican algunos acápites del plan.

Complementariamente a este fenómeno, encontramos que en la actualidad el frente agrícola se encuentra casi agotado. Este factor acompañado de la carencia de voluntad política para expandirlo, pone una barrera significativa al desarrollo espacial horizontal.

Sucede entonces el refuerzo a una ocupación intensiva de las tierras más adecuadas para la agricultura; la dotación de nuevos empleos vinculados a la redistribución de las tierras; cambios tecnológicos en el uso del suelo, así como a cambios en los sistemas de cultivos.

La sobre y subutilización simultáneas resultante del uso potencial de la tierra, es un proceso íntimamente ligado al complejo modelo migratorio que caracteriza al país, defendiendo por flujos campo-campo; campo-ciudad intermedia y pequeña; campo-aglomeración metropolitana y finalmente, ciudad intermedia-aglomeración metropolitana.

El Area Metropolitana, núcleo principal que estructura y dinamiza la región central, se expande mayormente hacia el oeste a un ritmo de 100 a 150 has. anuales. En este avance, sin embargo, es más importante la redistribución interna de la población metropolitana, que el efecto de la inmigración campo-metrópolis.

La región central profundiza las diferencias regionales que se producen en el país en cuanto a oportunidades, calidad de vida, opciones políticas de la población. La región central tiene el 63 % de toda la población del país y el 65 % de la P.E.A., lo que indica el grado de concentración económica. Entre 1972 y 1973 aportó el 91 % del valor agregado bruto nacional de la actividad manufacturera; el 92 % del sector terciario y solo el 45 % del primario.

Podemos resumir que la metropolización*, tal como se ha dado en el país, se encuentra expresado por:

1. Concentración de las inversiones públicas y privadas.
2. Concentración del poder político.
3. Conurbación y absorción morfológica y funcional.
4. Desigualdades socioeconómicas.
5. Modificaciones en el uso tradicional del suelo.
6. Degradación de los recursos naturales.
7. Rigidez de la estructura agraria.

A.2. El crecimiento urbano disperso que actualmente presenta la región metropolitana, se traduce en un alto costo tanto para los promotores particulares que no aprovechan la escala de sus inversiones para reducir costos, como para el sector público que se ve obligado a dotar y operar simultáneamente, múltiples ampliaciones de los servicios en diferentes puntos de la región.

El actual crecimiento se da en forma radial, o sea, se están habitando nuevas áreas en adición a las que ya circundan, dependientes de la infraestructura existente. Las características de la misma la hacen inadecuadas para las nuevas necesidades y su readaptación resulta extremadamente costosa.

La demanda de los lotes urbanos y de vivienda que provoca el acelerado crecimiento de la población, ha generado un proceso de especulación en el precio de los terrenos contiguos al área urbana, lo que a su vez, ha estimulado el desarrollo de fraccionamientos en áreas retiradas en la medida en que éstas han contado con algún tipo de acceso.

El alto precio de los terrenos contiguos al área urbana hace más costoso, para el fraccionador, aprovechar terrenos relativamente lejanos pero de precios inferiores (proceso que empieza a evidenciarse con fuerza en la ciudad de Heredia y sus alrededores). Ello obliga a extender las redes de infraestructura y a la permanencia de tramos ociosos a lo largo de extensas superficies intermedias que permanecen baldías además de generar un mayor e innecesario costo social en el transporte desde los nuevos desarrollos dispersos en la periferia hasta los servicios y fuentes de trabajo localizados principalmente en la ciudad central.

* OFIPLAN, 1977.

A.3. Actualmente entonces nuestras ciudades, así como otros elementos constituidos por el hombre que componen su entorno físico, están deteriorando sus perfiles por falta de principios rectores. Pero ningún principio surgirá ni se tomará medida alguna, en tanto los procesos de diseño no estén regidos y controlados mediante una forma de conciencia de las nuevas realidades.

No solo somos incapaces de crear entornos nuevos significativos, sino que además estamos perdiendo lo mejor de lo que tienen los existentes o tenían los entornos más viejos. Es sistemática la destrucción parcial o total de símbolos e imágenes antiguos y significativos; los testimonios más importantes de la vida comunitaria del hombre. Por otra parte, el hombre moderno parece incapaz de reproducir o crear equivalentes de aquellos.

A causa del torbellino que origina el tráfico de automóviles en casi todas las ciudades se ha perdido el placer que depara la posibilidad de participar de la vida ciudadana paseando tranquilamente a pie. La comprensión de los acontecimientos y el goce de la belleza de la humanidad (tanto ricos como pobres) que pueden obtener de su entorno físico, no podrán alcanzarse en condiciones de anarquía.

Sin embargo, es posible invertir esta tendencia y asignarle al planeamiento un papel más constructivo. El hombre es perfectamente capaz de enfrentarse con grandes escalas, resolver problemas complejos o crear entornos que contribuyan positivamente a mejorar condiciones de la vida humana. Pero para lograrlo debe reconocer primeramente las circunstancias dominantes de la actual cultura urbana y el modo en que éstas lo afectan.

Debemos primero reconocer que diversas partes que componen el "hábitat" del hombre civilizado: ciudades, pueblos, constelaciones, conglomerados, calles, arterias, parques, plazas, casas, departamentos, viviendas, albergues, o como quiera que se les llame, han envejecido.

Estamos convencidos que cualquier in-

tento de diseño que siga los modelos convencionales, sin enfrentarse con atención y con frescura a los problemas y sin apoyarse en la ayuda de algún principio básico defendible, no hará sino agregar un nuevo repertorio de formas al creciente catálogo de confituras arquitectónicas.

Por otra parte, es claro que una remodelación del entorno, un nuevo sentido del urbanismo, no podrán surgir espontáneamente puesto que no son en ningún caso el producto inevitable de la abundancia tecnológica y económica. Aunque las verdaderas ventajas del transporte mecanizado y de las comunicaciones electrónicas podrán llevar una genuina prosperidad a nuestros países subdesarrollados, lo único que hoy se ha hecho concretamente visual y audible, son los símbolos demasiado familiares del éxito norteamericano: Altavoces, automóviles y toda clase de artículos y ruidos mecánicos. Estos aparatos y productos han dejado en nuestro entorno cicatrices más profundas que lo que muchos de nosotros nos atrevemos a admitir. Las comodidades y las maravillas mecánicas introducidas en los hogares civilizados están entorpeciendo la vida humana a la manera de un "convidado de piedra".

Pero por todo hay un precioso ingrediente del pasado que está en peligro de extinguirse rápidamente: la privacidad, ese maravilloso compuesto de retiro, independencia, soledad, quietud, contemplación y concentración.

Creemos que solo restaurando la oportunidad de lograr las experiencias personales que procuren la privacidad podrá devolversele salud y bienestar a este mundo de "cultura de masas".

A.4. Los diseñadores del medio físico, de los ambientes funcionales, tienen la responsabilidad de interpretar las directrices esenciales que promueven la comunidad a través de su vanguardia existencial y transcribirlas en formas y espacios apropiados al desarrollo social, que integran desde la base material hasta la superestructura cultural.

De esta manera se concibe el ambiente

en términos de estructuras polivalentes y polifuncionales, cuyos contenidos sean asimilados y elaborados por los diferentes niveles culturales existentes en la sociedad en su validez, práctica y en las referencias simbólicas y los valores estéticos. El diseño, indiscutiblemente, tiene un proceso económico-estético ejecutivo modelado para resolver las necesidades fundamentales, materiales y espirituales del ser humano.

D. DIAGNOSTICO

D.1. El carácter existencial espacial de Heredia presenta cambios cualitativos y cuantitativos acelerados. Una perspectiva simple manifestaría el proceso de ruptura del equilibrio de los tres sectores de actividad productiva: primaria (agrícola), secundaria (industrial) y terciaria (servicio).

Con igual intensidad que otros sectores del Aglomerado Metropolitano, en Heredia se manifiesta un incremento en las actividades secundarias y terciarias y una notable disminución de la actividad primaria. De esta manera el terreno de uso agrícola cede un espacio al uso urbanístico e industrial en el entorno inmediato de Heredia.

D.2. Un diagnóstico de la problemática urbana de Heredia necesariamente implica un análisis de tres aspectos fundamentales:

- I. El contexto espacial, es decir, las manifestaciones físicas de los procesos socioeconómicos modificadas en el tiempo distinguiéndose fundamentalmente dos áreas: el casco urbano y el entorno inmediato.
- II. El carácter de las manifestaciones socioeconómicas.
- III. La estructura esencial psicológica que conforma este carácter socioeconómico.

D.3. Contexto espacial: casco urbano.

Delimitamos el casco urbano de la ciudad de Heredia con una línea imaginaria que abarca primordialmente las áreas desarrolladas antes de 1930 (se caracteriza por

sus cuadrantes); ya que esta se enmarca dentro de la que se definió en la época colonial, como la legua cuadrada, para el futuro crecimiento de la ciudad, es en él donde convergen las actividades de consumo e intercambio más importantes de la zona.

Los límites del casco son: por el sur, la avenida 14, una diagonal en el extremo este que llega a la calle 9. Calle principal de acceso de la ciudad hasta tomar por el norte, avenida 11 y por el oeste la calle 16 (pasa detrás del estadio y el hospital).

D.3.1 Crecimiento histórico.

Heredia se caracteriza por un desarrollo estriado, siguiendo los ejes de comunicación hacia Alajuela, El Carbonal (Mercedes), San Rafael y La Puebla. La primera zona desarrollada es la inmediata al parque central y la parroquia.

Siguiendo los ejes anteriores posteriormente aparecen los cuatro principales barrios (1960-1950): Corazón de Jesús, El Carmen, Fátima, Los Angeles.

Es interesante observar que ellos se susciben dentro del cuadrante de la ciudad y definiendo aún más el casco urbano como la primera zona de desarrollo. A partir de 1950 aparecen nuevas áreas que se le adhieren (éstas responden al acelerado desarrollo urbanístico de la Meseta Central).

D.3.2 Crecimiento Vertical.

Del análisis de esta variable hemos detectado el crecimiento vertical de la ciudad, concentrándose principalmente en las áreas primeras de formación histórica. Se definió una zona de concentración de servicios principalmente en el eje que va desde la Universidad Nacional al centro (parque central), entre éste y el área del mercado y otro más débil entre el parque y el estadio. Este crecimiento se da primordialmente en las áreas de mayor circulación peatonal y de concentración comercial.

La proliferación de construcciones se ha intensificado en los últimos años, lo que da una tendencia de un uso, al máximo, del espacio urbano con fines comerciales, habitacionales, etc.

D.3.3 Caracterización de construcciones

Se determinó el estado actual de las construcciones, observándose una gran cantidad en mal estado (por lo general de viviendas), principalmente en el sector noroeste del barrio Fátima en la periferia del casco.

Este sector se caracteriza por una densidad poblacional baja y un uso compartido en tiendas, boutiques, etc., donde todo su espacio se encuentra utilizado, por lo que se asume un estancamiento por las nuevas urbanizaciones (nuevo modelo habitacional).

El otro sector es el del sur, de densidad poblacional mucho más alta, con una utilización al máximo del espacio, principalmente, en los alrededores de la línea férrea desde el hospital hasta el centro penal San Agustín con ambientación a la calle.

A diferencia del sector norte, que es hacia adentro de las viviendas, este sector sur se expande buscando la urbanización Bernardo Benavides y la calle del Cangrejal. Combinan el uso del suelo con otras actividades varias, como talleres, etc., en el eje definido que va del parque central a la Universidad Nacional, se localizan construcciones de algún valor histórico, como la Iglesia Parroquial, el Liceo de Heredia, etc.

D.3.4 Valor del suelo.

Esta variable se ha modificado en los últimos años. El centro (área del mercado) de un valor de 2,001/m². en adelante, aún más, son el gran desarrollo de las actividades complementarias (servicios), hacia el oeste por el estadio, la clínica y el hospital de la Caja Costarricense de Seguro Social y al sur, buscando la actual parada de autobuses.

En términos generales, sobre esta variable se puede hablar que la ciudad de Heredia se encuentra dividida en dos sectores: un sector central, que define una triangulación cuyos vértices son el Estadio-UNA- la terminal de autobuses, donde se concentran las actividades urbanas más características de consumo-intercambio-servicios, con un suelo valorado económicamente alto y variable de $\text{C} 301/\text{m}^2$. en adelante.

El otro sector que rodea al primero desde los cuatro puntos cardinales, de un valor económico del suelo más bajo y estable de $\text{C} 200$ a $\text{C} 300$ el m², caracterizado por el uso habitacional.

D.3.5 Sistema de intercambio de productos básicos.

Por medio de esta variable se logró la localización y caracterización de los centros de distribución de productos básicos, las categorías son de primero, segundo y tercer orden.

Esta compuesto por: El Mercado Central, supermercados, cooperativas (en sí establecimientos grandes). El mercado se define como el lugar de interacción entre las poblaciones urbanas y rurales más fuertes del casco, mientras que los otros establecimientos son exclusivamente para la población urbana y se localizan distribuidos los servicios (pulpería, verdulerías), proliferando más en las áreas habitaciones como un servicio inmediato y muy relacionado en el mismo ambiente del barrio. Configurando una zona en los alrededores del Centro Urbano donde proliferan.

D.3.6 Sistema de transporte público.

Es de las variables más importantes que inciden en toda la vida de la capital. El transporte (buses-microbuses) se concentra primordialmente en el centro de la ciudad (entre el área del mercado y el parque central y entre el parque de Los Angeles y la Iglesia del Carmen), definiendo un área cuadrada en el corazón de la ciudad, donde se concentra el conflicto principalmente peatón-auto, y sobre todo la localización de las dos terminales más importantes y de flujo muy extenso.

Hacia el sur está la terminal de buses de los pueblos periféricos de la ciudad de Heredia. Concluyendo en un gran número de rutas y el ferrocarril, antiguo medio de transporte público de Heredia a San José, se vuelve a reactivar junto a la terminal, definen ese sector. Este último mantiene un conflicto principalmente por el transporte de mercancías y el área habitacional de alta densidad que los rodea.

D.3.7 Zonas verdes y de interés especial.

El objetivo primordial de este análisis, es definir los centros de atracción poblacional; se detectaron como de primer orden (valoración relacionada con la importancia que juega en el sistema urbano), el mercado y su entorno comercial, el parque central, la Universidad Nacional y en menor intensidad, el Estadio.

La relación entre sí se caracteriza primordialmente por ser peatonal, corroboran con el análisis de toda la información anterior, más y mejor los ejes que unen estos centros.

D.3.8 Diagnóstico.

Los conflictos más graves antes apuntados se encuentran concentrados principalmente en tres centros generadores de primer orden: la Universidad Nacional, el Centro Urbano y el área del mercado (entorno comercial).

La Universidad Nacional.

El sector de la Universidad Nacional, se define como un centro generador de actividades dinámico y de gran colorido, localizado en el acceso principal del casco, donde han proliferado una gran cantidad de servicios "universitarios": sodas, librerías, etc. Define grandes flujos peatonales principalmente al sector del parque central.

Además de los efectos socioculturales se puede apreciar el impacto en el alza de los alquileres en toda la ciudad, ya que la UNA ha tenido que desembolsar más, debido a la necesidad urgente de la planta física.

Otro efecto es el cambio en el valor del suelo, que ha variado radicalmente en los últimos años, otro que podemos ver es que se convierte en una gran zona verde para la recreación de los habitantes y sobre todo el conflicto de aparcamiento que no existe, donde las calles se llenan de vehículos estacionados.

D.3.9 El centro urbano.

El sector central donde ubicamos el parque (Nicolás Ulloa), la parroquia (de arquitectura colonial), la casa de don Alfredo

González Flores (expresidente), la Municipalidad, el Fortín (símbolo herediano), toda esta área se define como gran centro histórico patriótico, donde convergen las actividades cívicas más representativas de la vida costarricense.

El poder político administrativo, el poder eclesiástico, el lugar de actividades sociales y de reunión, es en sí el esquema característico de nuestras ciudades. En toda esta área nos encontramos conflictos peatonales y de tránsito muy fuertes.

D.3.10 El área del mercado (entorno comercial).

En el sector del mercado y sus alrededores el entorno comercial, bancos, tiendas, etc., es donde encontramos los conflictos más graves de transporte, embotellamiento, ruido, humo, personas con cargas y paquetes, etc., complicándose aún más por el tamaño de las tareas, es además el centro de abastecimiento más importante de toda la provincia, tanto para la población urbana como para la rural.

En el área del Mercado el tránsito de carga y de personas es intenso, con graves problemas de basura, limpieza, olores, área de carga, etc.

Todo este sector se encuentra en proceso acelerado de transformación, desplazándose construcciones viejas por nuevas con un aprovechamiento espacial al máximo y con incremento vertical muy pronunciado. La proliferación de construcciones altas primordialmente en el centro de la ciudad, sin ninguna norma constructiva en cuanto alturas, texturas, formas, etc. El problema del transporte público se complica más por rutas y paradas completamente desorganizadas que vienen a cooperar aún más en el conflicto no solo de toda la ciudad, sino primordialmente del área comercial.

D.3.11 Recreación.

Dentro de los aspectos conflictivos del casco urbano se manifiesta la necesidad de espacios recreativos y el acondicionamiento de los actuales, ya que el diseño de ellos, no responde a esas necesidades, reflejando el uso tan grande de las calles para jugar en las

áreas periféricas y de mayor población.

D.4. Contexto espacial (Entorno Inmediato).

D4.1. Area agrícola

D4.2. Area industrial

D4.3. Area habitacional

D4.4. Area recreativa

D4.5. Area servicios

D4.1. El entorno inmediato de Heredia ha sido históricamente de vocación agrícola, principalmente dedicado al monocultivo de café. Las tierras en general son aptas para toda agricultura, siendo varios sectores de una feracidad excepcional con condiciones favorables para la mecanización.

El uso tradicional de estos suelos está siendo desplazado rápidamente por la urbanización. Este desplazamiento es irreversible, es decir no podrá volverse a utilizar la tierra para la producción agrícola nunca más. En otras palabras estamos colectivamente esterilizando permanentemente nuestras mejores tierras agrícolas.

Esta esterilización se ejecuta de una manera muy eficaz con la iniciativa de los empresarios urbanísticos (cuyo objetivo es el lucro), la anuencia de los entes regidores estatales (quienes no cuentan con el personal especializado ni el conocimiento organizado para enderezar el proceso), la participación a los usuarios (población consumidora del producto urbanizado) y la apatía de la población intelectual. Los empresarios urbanizadores del entorno inmediato de Heredia son principalmente los medianos y grandes cafetaleros tradicionales. El proceso característico análogo al crecimiento temprano de San José tiene la peculiaridad de que conforme se van urbanizando las fincas de estos propietarios así también se extiende la infraestructura pública costada por el estado hasta una nueva frontera de la misma finca (o al menos del mismo grupo económico).

La invasión estatal incrementa la plusvalía de los terrenos circundantes hacia el negocio de la urbanización en sustitución de la agricultura.

La influencia socioeconómica-políti-

ca, tanto local como externa, es tan importante, que el proceso se repite una y otra vez.

El resultado es que la trama urbana crece irracionalmente en dirección a las áreas benefactivas de los grupos minoritarios económicamente mencionados y no en la dirección y modelo adecuados, que corresponda no solo al beneficio de los inversionistas y promotores sino también de la comunidad en general y de la racionalidad en el gasto de infraestructura así como en la agricultura para nuestros descendientes.

D.4.2 Area industrial.

El área industrial se ha desarrollado satisfactoriamente según las disposiciones del INVU, entidad que acertadamente la zonificó hace algunas décadas.

D4.3 Area habitacional.

Está comenzando una proliferación irracional de urbanizaciones en el entorno inmediato de Heredia. El crecimiento de estas áreas residenciales es potencialmente "explosivo", manifestándose en un crecimiento intenso al oeste y sur del casco urbano y la construcción de "ciudades satélites" con poblaciones vinculadas socioeconómicamente a San José. Se prevé la tendencia a un crecimiento de características radiales, cuyo requerimiento de infraestructura ya no puede atenderse por la organización municipal, menos aún será satisfecha en el futuro, a la luz de los cambios mundiales acelerados que vivimos.

Esta actividad expansiva de zonas residenciales, desafortunadamente está permitida por el actual Plan Regulador, desarrollado por el Instituto de Vivienda y Urbanismo (INVU). Este permite el uso residencial en todos los alrededores de la ciudad, específicamente en una extensa zona suroeste de la ciudad.

Este planeamiento implica que las nuevas zonas a urbanizarse dependerán del casco urbano existente (ya saturado) para sus servicios y recreación. Otra característica es una gran movilidad hacia San José. Lo cierto parece ser que el planteamiento de este plan regulador, conlleva a una dependencia de la

infraestructura de servicios existentes.

Es un hecho que la localización de estas futuras urbanizaciones lejos de los servicios indispensables, hacen de ellas dependientes además de largas rutas de transporte cada vez más costosas en mantenimiento, servicio, combustible y equipo importado. La lejanía irracional de algunos de estos proyectos de la red existente de infraestructura, luz, agua, carreteras y calles, hacen costosísima sino imposible, la responsabilidad que recae sobre la Municipalidad en cuanto a su mantenimiento.

Por otra parte, los servicios principales como la recolección de basura, limpieza y vigilancia, se vuelven prohibitivos, mientras que los de seguridad social, salud y educación se dispersan haciéndose irregulares, insuficientes o ausentes.

La misma irracionalidad de dispersión explosiva hacen difícil la aplicación del código municipal de uso del suelo, sucediéndose en el seno de estas urbanizaciones, de carácter supuestamente habitacional, talleres mecánicos e industriales los que conjuntamente con comercios ambulantes o estacionarios espontáneos e improvisados, alteran la vocación residencial. Son además construcciones inestables y de gran fealdad.

Pero quizá más importante es detectar la deplorable realidad existencial de estas urbanizaciones. Un carácter patético, monótono, consecuencia de una colección de caprichos arquitectónicos y expuestos sin los complementos mínimos para una vida familiar digna y equilibrada mientras se hipoteca toda una vida pagando su altísimo costo comercial.

D.4.4. Area recreativa.

No existe un concepto totalizador y generador de recreación tanto activo como pasivo para la población de la ciudad de Heredia y su entorno inmediato.

Como consecuencia no se estructuran áreas de recreación adecuadas en las urbanizaciones, aún indispensables para los desarrollos habitacionales que se suceden. Pareciera ser que se limita la preocupación empresarial

y estatal a cumplir con un requisito legal aritmético, es decir, dejar sin construir un porcentaje del área del proyecto, sucediéndose esta casi siempre en laderas inaccesibles de los márgenes de los ríos o en suamos. Con algunas excepciones esporádicas, la única área recreativa existente fue la planificada y construida por nuestros antepasados en el siglo pasado.

El hecho es terriblemente preocupante si consideramos el extraordinario incremento de población que utiliza las mismas instalaciones.

D.4.5. Area de servicios.

Con la excepción de pulperías, esporádicas, que surgen sin dinero y control, los únicos servicios comerciales para las nuevas urbanizaciones y las potenciales en toda la extensa zona del entorno inmediato de la ciudad, son únicamente los del saturado y envejecido casco urbano de Heredia, el cual lamentablemente (también sin planificar) cede sus áreas habitacionales a áreas comerciales.

Los servicios ahora municipales relacionados con la limpieza e higiene general, paulatinamente se han ido trasladando a las mismas urbanizaciones por la imposibilidad de ésta para atenderlos.

Los servicios de salud, educación y seguridad social se encuentran cada vez más y más diseminados debido a la irracional explosión urbanística, previniéndose su ineficacia total de seguir esta tendencia.

Por último, aún cuando el mundo vive la crudeza de la escasez y alza de precios del petróleo estamos haciendo inoperante el servicio del transporte público debido a los mismos factores, al grado de que inclusive aún subvencionándolo con RECOPE resulta ya prohibitivamente caro para los usuarios.

Creemos que no está mal entendida la magnitud del problema que estamos creando por ignorancia, apatía e irresponsabilidad social.

D.5. El carácter de las manifestaciones

socioeconómicas.

Heredia y su entorno inmediato como parte del aglomerado metropolitano indudablemente sufre el impacto de cambios cualitativos y cuantitativos acelerados que se manifiestan claramente en las áreas de productividad y los cambios convulsivos del uso del suelo.

El fenómeno cambiará irremediablemente la histórica vocación cafetalera de la zona, transformándose en uso de características habitacionales con un complemento de actividad industrial de transformación.

Quizá la misma formalogía de estos proyectos residenciales es la que mayor exprese implícitamente el carácter socioeconómico. Tal pareciera que se ha reducido el concepto de vida. Se busca el *tener* una unidad material de albergue, olvidándose de la problemática fundamental de ser.

No es otra cosa que el resultado urbanístico arquitectónico de la filosofía de sociedad de consumo que se nos inculca desde niños. El objetivo inconsciente de la familia es tener una casita comercial con rasgos publicitarios, ya sea tipo "sureña", tipo "francesa", chalet o "española", todas con ridículos tamaños para el objetivo que pretenden.

Indiscutiblemente hemos preferido proveer la parte material olvidándonos que los aspectos complementarios conjuntamente con el albergue permiten el desarrollo positivo del hombre.

En última instancia estamos hablando de un negocio en donde los usuarios tienen que hipotecar su vida al no existir alternativas con directrices y regulaciones que le ofrezcan un mejor producto.

La ética filosófica imperante ha sido el derecho del inversionista a la oferta y demanda dejando a las entidades estatales la responsabilidad de la calidad existencial, sin tener estos últimos capacidad técnica y económica para esta actividad creativa y controladora.

Los resultados tristes han conducido a la revisión y promulgación después de la década de los 60 del concepto de "asentamientos humanos", concepto más universal que abarca todas las variables significativas de la problemática. En este concepto la miopía reduccionista de conceptualizar las áreas habitacionales como problemas económicos-físicos, se transforma en una visión totalizadora que incluye la política de los aspectos sociales, administrativos, técnicos y estéticos.

D.6. La estructura esencial psicológica que conforma el carácter socioeconómico.

La humanidad ha venido acumulando conocimientos a través de milenios. El órgano cerebro, principal artífice de este fenómeno, tiene millones de años, es en verdad una identidad muy antigua. La organización del conocimiento acumulado ha incrementado el auge de las ciencias y las tecnologías. Los descubrimientos a través de las centurias han transformado nuestra cultura.

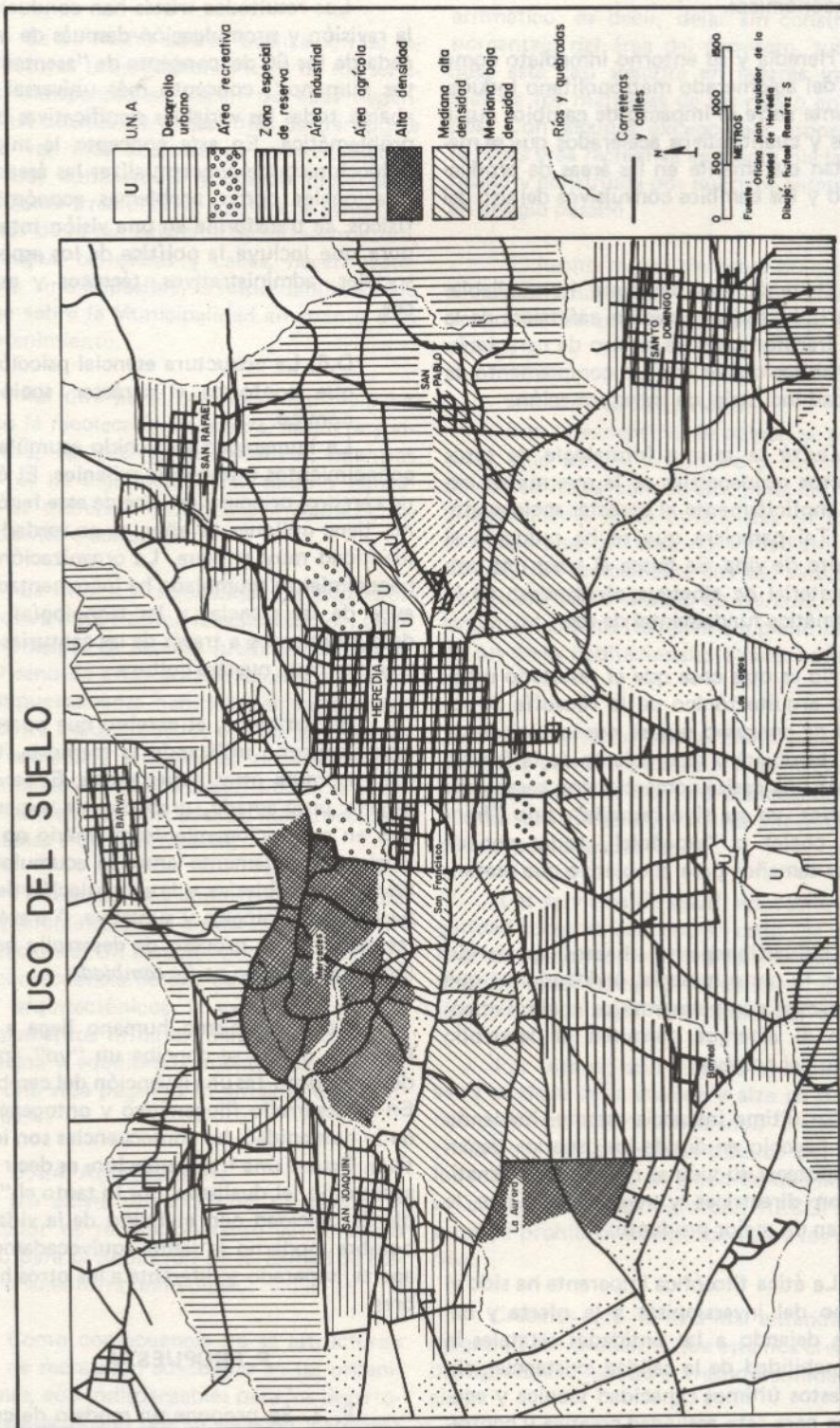
Sin embargo, el cerebro que opera en este fenómeno utilizando la memoria, también acumula otras experiencias. El cerebro órgano programado, grabador de experiencias en su funcionamiento milenario no distingue acertadamente entre la acumulación científica y objetiva y la acumulación de experiencia psicológica y subjetiva. A través de las centurias el proceso de desarrollo psicológico del cerebro *no ha cambiado*.

Todo organismo humano llega a una etapa en donde se concibe un "yo" aparte del organismo (es una invención del cerebro). En el desarrollo filogenético y ontogenético de la humanidad, las consecuencias son idénticas. Ocurre una fragmentación, es decir una separación, el dualismo, por lo tanto el "yo" pierde unicidad con el fluido de la vida. El hombre moderno se siente equivocadamente aparte, separado y diferente a los otros hombres.

P. PROPUESTA

P. 1. Se propone un modelo de crecimiento lineal polinuclear dando prioridad a la localización del crecimiento hacia el oeste

USO DEL SUELO



y este del Casco Urbano, conformando una estructura urbana que propicie y permita un sistema racional y eficiente de transporte e infraestructura.

Esta alternativa superpone a la estructura de crecimiento polinuclear existente con tendencias radiales, un plan de crecimiento lineal extendido de este a oeste, definiendo ejes infraestructurales según esa orientación, que permitan la ubicación de nuevos centros ordenadores en las zonas intermedias de los antiguos y nuevos desarrollos según tendencias de expansión urbana. Al propiciar la formación de nuevos centros o unidades de servicios, los movimientos se orientan hacia diferentes sectores, que alcanzan la jerarquía de autosuficiencia al dotarse de la infraestructura y servicios proporcionales a la densidad de población y medio de influencia.

Se busca con este esquema de crecimiento, definir la fisonomía de la ciudad con sus sectores habitacionales, centros de reunión y servicios: comerciales, recreación masiva y pasiva, parques, paradas, servicios institucionales, zonas de trabajo y áreas industriales, etc., la descentralización del núcleo de servicios del Casco Urbano como alternativa de descongestionamiento del centro.

El esquema define la red primaria de carreteras coordinadas con planes regionales de vialidad y la ampliación y mejoramiento de la red actual, propiciando canales directos de salida y entrada de la ciudad, sin interferir en el funcionamiento de los centros regionales.

Se propone en síntesis una ciudad para el año 2000, a llamarse la Gran Heredia, conceptualizada como una integración de los modelos lineal y polinuclear.

P. 2. Los límites propuestos para el futuro crecimiento urbano de la Gran Heredia serán:

Al norte: Barva y San Rafael como núcleos y el Río Burío con la Quebrada Seca.

Al sur: La futura carretera regional

con Calle Mayorga y carretera a Santo Domingo.

Al oeste: La ciudad de San Joaquín de Flores y la Ciudad Satélite La Aurora.

Al este: San Pablo, la Universidad Nacional y el Río Pirro.

P. 3. El uso del suelo: Residencial, industrial, recreativo, reservas y zonas agrícolas.

Residencial:

a. Alta densidad, ubicada en sectores Mercedes y ciudad satélite La Aurora.

b. Densidad media-media alta. Sectores San Pablo, La Puebla y Miraflores; San Francisco (sur); Urbanización Zumbado y San Lorenzo; este del Río Burío y La Aurora.

c. Densidad media-baja. Sectores San Francisco norte y María Auxiliadora.

Industrial:

a. Sector industrial artesanal en los alrededores de San Joaquín.

b. Sector industrial La Fosforera y Carretera Ruta No. 1.

c. Sector industrial El Barreal (Cañada— Parque Industrial).

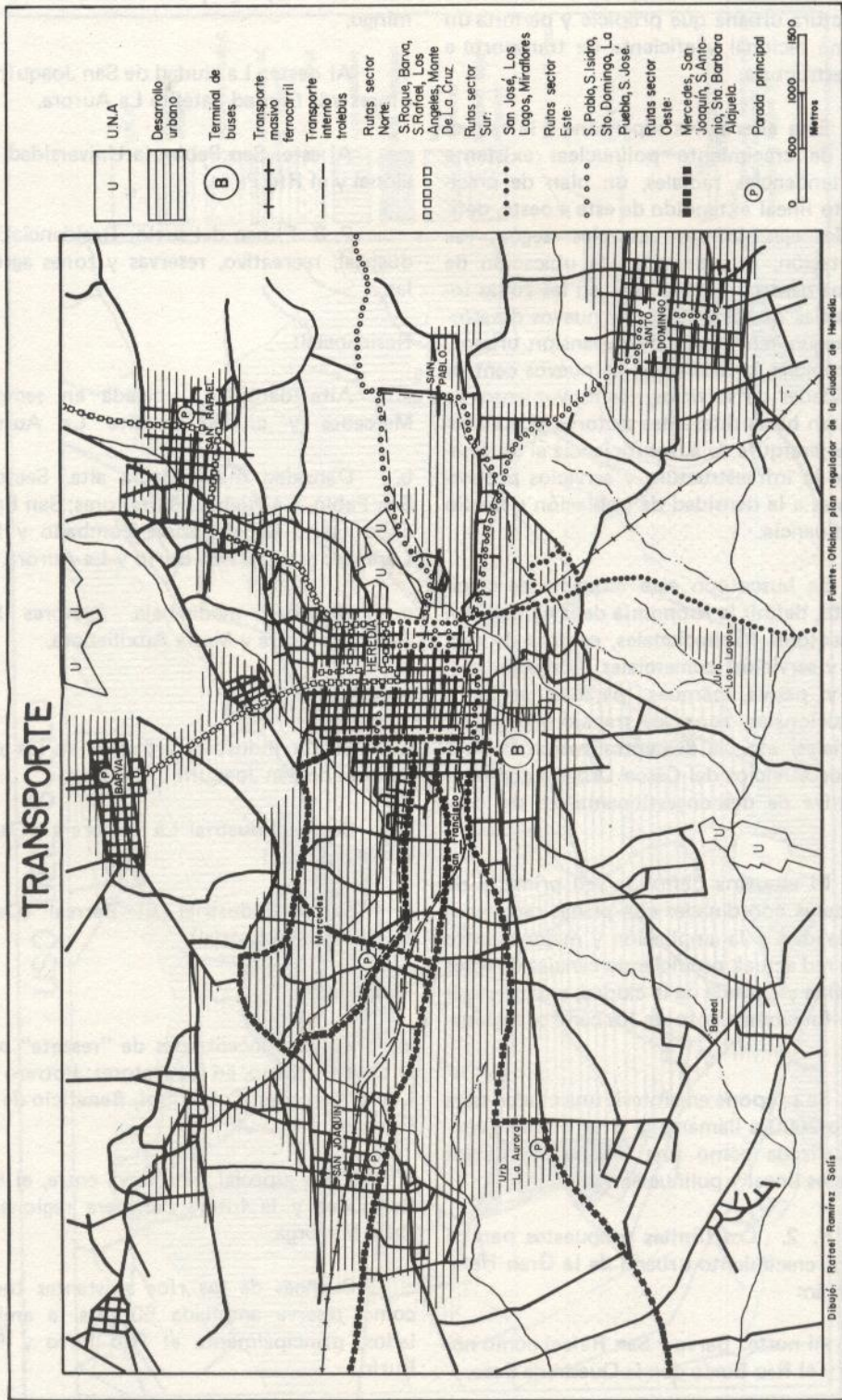
Recreativo:

a. Zonas concentradas de "rescate" para el Casco Urbano, en los sectores: Potrero del Loco, Mercedes, Cubujuquí, Beneficio de los Gurdían.

b. Zona especial de reserva entre, el Río Bermúdez y la futura carretera regional y Calle Mayorga.

c. Cuencas de los ríos existentes todos como reserva ampliada 50 mts. a ambos lados, principalmente el Río Pirro y Río Burío.

Agrícola:



- a. Sectores norte entre Barva y San Joaquín.
- b. Sectores entre San Rafael y Santo Domingo.
- c. Sector sur, al sur del Río Bermúdez.

P.4. Sistemas: transporte, áreas verdes, servicios, aguas y habitacional.

Transporte:

a. El Plan Vial considera el aprovechamiento de la actual red de carreteras y las propuestas por:

1. Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

1.1. La nueva carretera regional San José-Heredia-Alajuela.

1.2. El anillo periférico del área metropolitana.

2. Propuestas de empresas privadas.

2.1. Continuación de la Calle 16 a partir de la intersección con la regional.

2.2. La que parte de las inmediaciones de La Puebla por el costado sur del Asilo de Ancianos, pasa por la Fosforera al costado norte del Cementerio Santa Cecilia, Calle Mayorga hasta ciudad satélite La Aurora.

2.3. Ruta transversal en dirección norte-sur desde La Palma de San Francisco hasta ruta 106.

2.4. Mejoras locales, la que parte del Guayabal hasta Lagunilla. La que parte del beneficio Zumbado hasta la ruta de Barreal. La Calle de los Domingueños.

b. Transporte público.

1. Se propone una terminal de rutas locales y regionales en el sector sur de Heredia.

2. Una reorganización de las rutas existentes, en los cuatro sectores cardinales, restringiendo el recorrido a la periferia del sector central.

3. Se propone un circuito cerrado interno de transporte eléctrico desde San Joaquín hasta San Pablo pasando por el centro de Heredia.

4. Se propone la conservación de la vía ferroviaria actual para el transporte de pasajeros del área metropolitana de Heredia.

2. Areas Verdes.

Se propone la reforestación y protección de las zonas localizadas en la periferia del actual Casco Urbano y la Zona de reserva hidrológica con las cuencas de los ríos y quebradas.

3. Servicios.

1. Se propone un centro de comercio a lo largo del eje de Heredia-San José siguiendo y reforzando el criterio del modelo lineal.

2. Se proponen centros secundarios con distribuciones de carácter local (barrios, centros habitacionales diferenciables, etc.).

3. Complementarios.

3.1. Infraestructura eléctrica incorpora los proyectos de la ESPH existentes en la ciudad, presentando un mejor servicio al incrementar su voltaje.

4. Aguas.

1. Agua potable.

Incorpora los proyectos de la ESPH con una futura alimentación al noroeste de La Aurora en la Zona del Barreal, ampliando las redes de distribución a lo largo del área de crecimiento planteada.

2. Aguas servidas.

Se proponen colectores paralelos a los principales ríos, con el fin de aprovechar las pendientes en su evacuación.

5. Habitacional.

Será necesaria la investigación y la formulación de nuevos modelos habitacionales que vayan sustituyendo los anacrónicos exis-

tentes, importación ideológica de suburbios de países industrializados.

Deberán proponerse modelos de desarrollo que contemplen la problemática existente en los niveles físico-ambientales, físico-espaciales, socioeconómicos, político-administrativos, desarrollando un patrón aplicable y característico para el resto del área propuesta.

Debe considerarse el correspondiente equipamiento comunal, servicios de recreación institucional, comerciales, educativos, humanitarios y de transporte.

Los grupos de asentamientos incorporan una variación espacial con un efecto de llenos y vacíos, política contraria a la implementada por algunas instituciones.

Es necesaria la participación de los grupos técnicos de otras instituciones así como la empresa privada para llegar en aproximaciones sucesivas a la solución adecuada.

P.5. Casco Urbano.

Se propone el rescate y adecuación del centro del Casco Urbano bajo la perspectiva de su carácter histórico-cultural integrando las funciones comerciales con un criterio esencialmente peatonal.

P.6. Se plantea una remodelación del parque y sus zonas adyacentes, manteniendo éste como principal centro de interacción de la ciudadanía herediana, estableciendo una mejor integración con su entorno urbano.

P.7. Se propone una alameda con paso de vehículos, restringido sobre la Avenida Central, en el segmento que se define entre la Universidad Nacional y el Parque de Heredia.

P.8. Con el propósito de rescatar para el peatón el centro de Heredia, éste será diseñado en un futuro próximo para ese propósito.

P.9. Proceso de crecimiento.

No se permitirá la expansión urbana, irracional y caprichosa proponiéndose, más bien, un crecimiento selectivo para los pró-

ximos 25 años entre el eje San Joaquín y Heredia principalmente; al norte el sector de Mercedes y por el sur hasta la frontera de la reserva hidrológica-ecológica-agrícola.

Se permitirá una segunda alternativa de crecimiento (una vez que haya sido saturada la primera) al sur de San Joaquín de Flores hasta los límites que definen la zona del Parque Industrial de Heredia.

El área del Barreal estará sujeta al análisis en un futuro posterior; para el desarrollo urbano de las dos áreas anteriores es fundamental pensar en un ordenamiento adecuado en el que cada etapa se expanda por saturación de la anterior.

R. POLITICA

Funcionamiento inmediato de la Oficina Plan Regulador de la Ciudad de Heredia (OPR).

La OPR fungirá como asesora principalmente de la Municipalidad en asuntos urbanísticos, sociológicos, geográficos, económicos, financieros y arquitectónicos, además de otros que tengan injerencia en el desarrollo y crecimiento futuro de la ciudad de Heredia y su entorno inmediato.

La Oficina Plan Regulador (OPR) será creada bajo acción conjunta de la Universidad Nacional y la Municipalidad de Heredia.

El objetivo de la Oficina será el de asesorar a la Municipalidad en todo lo relacionado con la problemática socioeconómica, urbanística y arquitectónica de la Ciudad.

Para tales efectos la OPR desarrollará un Plan Regulador de la Ciudad de Heredia, en coordinación con los entes institucionales involucrados y la ciudadanía herediana.

Este Plan Regulador incluirá además de las soluciones gráficas usuales la elaboración en coordinación de políticas, normas, regulaciones, especulaciones necesarias para su implementación y control.

La OPR tendrá una duración experimental de dos años, lapso después del cual se evaluará su efectividad.

La Universidad Nacional proveerá la Oficina y equipo a través de la Oficina de Espacio Físico.

Le corresponderá a la Municipalidad de Heredia contribuir con la asesoría ingenieril en todas sus ramas, así como el financiamiento del 50 % de los gastos de Oficina.

Como política inmediata

La OPR como dependencia de la Oficina Espacio Físico, canalizará la investigación y extensión relevante en esta área de toda la Universidad Nacional y podrá asesorar además a la Municipalidad de la Comunidad Herediana, a empresarios y otros inversionistas.

28 de noviembre de 1965

PREAMBLO

Los representantes de esta comunidad representativa de la comunidad municipal, las entidades públicas, universitarias y privadas, comprenden en sus al Poder local como una instancia de decisión, cuya función de dirigir y orientar se manifiesta en formas institucionales y administrativas complejas, pero principalmente bajo formas de relaciones económicas y sociales entre los diversos grupos y clases sociales. En este contexto el régimen municipal como nivel existente de base del Estado, como primera institución pública a la que accede el votante o habitante del Cantón, presenta un deterioro político y financiero creciente. Esto se refleja en el hecho de que los grupos organizados y no organizados (cooperativas, asociaciones, sindicatos, etc.) demandan y resurden las necesidades sociales como el empleo, vivienda, salud, etc. En el ámbito del tema poder local y Municipalidad se refiere a la reestructuración del Estado.

La Municipalidad como medio fundamental de la democracia costarricense debe ser fortalecida mediante la asignación de tareas políticas y técnicas a la institución, con el fin de mejorar sus actividades de dirección de servicios a la comunidad. Por lo tanto, los partidos

Organizado por la Universidad Nacional, Facultad de Ciencias Geográficas y Meteorológicas de Liberia y San Carlos.