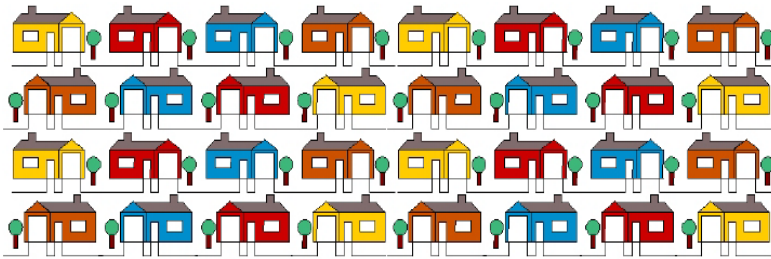


EL DESPARRAMAMIENTO URBANO

¿Qué es el desparramamiento urbano?

El **desparramamiento urbano** es el desarrollo disperso o desparramado de viviendas unifamiliares fuera de los centros urbanos compactos, por lo general a lo largo de carreteras principales y en el perímetro de las zonas urbanizadas. El desparramamiento urbano se caracteriza por lo siguiente:

1. La construcción de viviendas y otros proyectos de desarrollo hacia las afueras de los pueblos y cascos urbanos - el desparramamiento urbano conlleva la construcción de viviendas y centros comerciales en terrenos no-



desarrollados a las afueras de las zonas urbanas. Esta expansión crea la presión para la construcción de expresos y autopistas que faciliten la transportación entre estos puntos distantes y las áreas metropolitanas. La construcción

de dichas carreteras, sin embargo, inicialmente reduce el tiempo que toma llegar de un punto al otro y estimula la construcción de viviendas adicionales a las afueras de la zona urbana. Esta expansión continúa hace que el gobierno tenga que invertir fondos públicos para llevar electricidad, agua y otros servicios a lugares cada vez más distantes. Ejemplos de esta expansión en Puerto Rico son los desarrollos en Caguas, Cayey, Cidra y Salinas a lo largo de la Autopista Las Américas, y los desarrollos a lo largo de la PR-2 al suroeste y norte de la isla.



2. La construcción de asentamientos de baja densidad residencial y comercial - Una de las características del desparramamiento urbano es que en los proyectos predominan las residencias unifamiliares de

uno o dos niveles con patio. Esto hace que poca gente ocupe mucho espacio, creando áreas de baja densidad residencial. Los comercios que sirven a esta población también tienden a darse de forma dispersa fuera de estos desarrollos, haciendo necesario que los residentes tengan que recurrir al uso del automóvil para comprar cualquier artículo.



3. El desarrollo de proyectos en un patrón similar al salto de una rana - Las personas que se mudan hacia las afueras de los centros urbanos muchas veces lo hacen en busca de un ambiente de paz y seguridad que no encuentran en la ciudad. Esta tranquilidad dura hasta que se construye un nuevo desarrollo a las afueras de aquél donde viven, y los residentes vuelven a estar expuestos a los mismos problemas de ruido y criminalidad que tenían antes. Prometiendo nuevamente paz y tranquilidad, los desarrolladores construyen nuevos proyectos cada vez más distantes del centro de la ciudad. Este patrón de construcción cada vez más lejos del centro urbano simula el salto de una rana.



4. La dependencia en el automóvil para fines de transportación - Debido al alto costo de proveer sistemas de transportación pública a los residentes de estas áreas distantes, hacia y desde sus centros de trabajo y estudio en las ciudades y cascos urbanos, el medio principal de transportación para los residentes de estos desarrollos es el vehículo privado. La distancia, así como la necesidad de resolver todo mediante el uso del automóvil, implican un gasto significativo de tiempo y dinero para los residentes de dichas áreas. Más aún, si los miembros de una familia tienen que ir a lugares distintos dentro de la misma ciudad, la necesidad de que cada cual tenga su propio vehículo hace que los gastos de transportación se tornen excesivos.



El movimiento de tantos vehículos privados causa también serias congestiones de tránsito, principalmente a las horas de entrada y salida de la escuela y el trabajo.

5. El desarrollo urbano no responde a un plan centralizado de manejo del uso de la tierra - El desparramamiento urbano no toma en consideración el uso óptimo de la tierra, ni las necesidades de vivienda de bajo costo del país. Responde más bien a las necesidades particulares de los desarrolladores, y a la falta de reglamentos y controles por parte del gobierno que estén encaminados a dirigir la construcción hacia los lugares que sean más convenientes y costo-efectivos para la sociedad.



6. El desarrollo comercial ocurre a lo largo de carreteras y autopistas - Para suplir las necesidades de la población que transita entre las urbanizaciones a las afueras de la ciudad y los centros urbanos, los centros comerciales y otros negocios se establecen a lo largo de las autopistas y carreteras por las cuales éstos transitan diariamente. Esto ocurre porque dichos negocios no sirven a una clientela que llega a ellos a pie desde sus hogares, sino a una que los accesa por carro.



7. La disparidad de recursos entre municipios vecinos - El movimiento diario de personas que viven en municipios a las afueras de la ciudad (los llamados “municipios dormitorio” como Bayamón, Guaynabo, Trujillo Alto y Caguas en el área metropolitana; y Sabana Grande, San Germán, Cabo Rojo y Aguadilla en el área oeste), pero que trabajan o estudian en los centros urbanos (como San Juan o Mayagüez), causa problemas de distribución de fondos. Esto ocurre porque, a pesar de que estas personas utilizan durante todo el día las facilidades de carreteras, alumbrado y agua del municipio donde estudian o laboran, sus contribuciones van a parar al municipio donde residen. Debido a la desvaloración de



las residencias por el paso del tiempo y los cambios en zonificación, los residentes de los municipios que sirven de núcleos urbanos tienden a pagar menos contribuciones que aquéllos de los municipios dormitorio. Esto hace que las áreas de mayor circulación de personas sean precisamente las que reciben menor cantidad de ingresos para cubrir los gastos asociados a carreteras, alumbrado y otros servicios atendidos por el municipio.

8. Segregación de tipos de uso de la tierra en diferentes zonas - A fines de proteger la inversión hecha al adquirir hogares de alto costo a las afueras de la ciudad, y de mantener dichas áreas como áreas exclusivas, los residentes de estas urbanizaciones ejercen presión al gobierno para que no se autoricen cambios en zonificación y uso de la tierra dentro de estos desarrollos. De esta forma, los usos residenciales quedan segregados de otros usos compatibles como lo son el establecimiento de panaderías, farmacias, centros de cuidado de infantes y envejecientes, oficinas de médicos generalistas, y otros.

9. El problema de viviendas de bajos ingresos se resuelve a base del abandono de hogares por parte de aquéllos que se mudan a los nuevos desarrollos

Los compañías desarrolladoras son negocios con fines de lucro. Por esto, sus desarrollos van dirigidos a la clase de mayor poder económico. Esto hace que las viviendas que se construyen a las afueras del perímetro urbano sean casas para personas pudientes, y que la clase de menor poder económico (que es la más necesitada de viviendas en estos momentos) tenga que recurrir a ocupar las residencias que la clase pudiente deja atrás. Esto ha ocasionado que las familias de bajos recursos se concentren en los cascos urbanos de las ciudades, y ha incrementado la criminalidad y la falta de seguridad en dichos lugares.



¿Cómo comenzó el desparramamiento urbano en Puerto Rico?

Con una extensión territorial aproximada de 3,500 millas cuadradas, la isla de Puerto Rico sirve de hogar a 3.8 millones de habitantes, gran parte de los cuales residen en desarrollos urbanos y suburbanos. Esta población representa un promedio de 1,086 habitantes por milla cuadrada —más del doble que cualquier otro estado o territorio de los Estados Unidos— lo que plantea serias demandas sobre el uso de la tierra.



Hasta la década del 1950, la economía de Puerto Rico estaba basada mayormente en la agricultura. Los cultivos principales eran aquéllos típicos de una isla tropical: caña de azúcar, café, tabaco, piña y frutos menores como el plátano, los cítricos y el guineo. Como resultado de la Operación Manos a la Obra en los años cincuenta, la economía de la Isla

creció significativamente a consecuencia del desarrollo de la manufactura. La industria farmacéutica y la industria electrónica, así como las fábricas de prendas de vestir y otros bienes de consumo, lentamente fueron ocupando los terrenos previamente dedicados al cultivo a lo largo de los llanos costeros; y la guajana y el intenso olor a melao desaparecieron poco a poco de lo que antes fue territorio de la caña.



Como consecuencia del incremento en el número de empleos y de los mejores salarios pagados por la industria manufacturera, muchos habitantes de pueblos agrícolas en la región montañosa de la Isla migraron a la ciudad y su perímetro en busca de empleo. El abandono sustancial de la agricultura —ya evidente en la década de los sesenta— trajo consigo el deterioro de muchos pueblos en el interior de la Isla. Permitió, a su vez, que muchas cuerdas de terrenos bajo extenso régimen de cultivo recuperaran su vegetación original, desarrollándose en bosques secundarios.



El boom poblacional que resultó de los años de bonanza tras la Segunda Guerra Mundial, así como la migración de la clase trabajadora a los llanos costeros, impuso y aún impone crecientes demandas sobre el uso de la tierra. Las medidas inadecuadas de planificación adoptadas durante las pasadas décadas han resultado en la urbanización de los mejores terrenos agrícolas en los llanos costeros e interiores de la Isla. Han resultado también en el

desarrollo de proyectos de vivienda en áreas de alta vulnerabilidad a inundaciones y peligros geológicos inducidos por terremotos, y en la construcción interminable de millas y millas de carreteras y autopistas que promueven aún más el desparramamiento urbano.



Esta expansión mal planificada aún persiste, y entre el 1992 y el 1997 la Isla perdió un promedio de 112,000 acres por año de áreas verdes y terrenos agrícolas a la urbanización; lo que representa un porcentaje de tierra mucho mayor que aquella perdida en cualquier otro estado o territorio de los Estados Unidos durante el mismo período. De continuar la pérdida de terrenos agrícolas como resultado de esta carrera acelerada hacia lo que erróneamente llaman “progreso”, los puertorriqueños estaremos condenados a la dependencia económica irreversible.



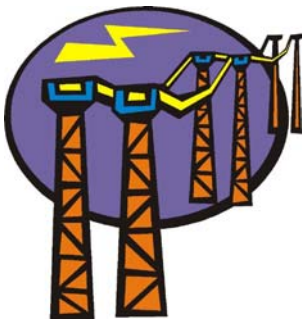
No obstante, existen alternativas para evitar este desenlace. Para poder sostener a una población creciente sin comprometer los recursos que aún nos quedan, los puertorriqueños debemos aprender a vivir en armonía con la naturaleza, y en conformidad con los principios del desarrollo sostenible. Esto requiere un conocimiento de la tierra y sus recursos, y el firme propósito de asignarle su uso óptimo sustentable sin alterar los procesos naturales del ambiente. Es importante que los puertorriqueños desarrollemos los conocimientos que nos permitan hacer uso de los recursos que nos brinda la tierra sin comprometer por ello la capacidad de la Isla de sostener a las generaciones futuras.



Las consecuencias del desparramamiento urbano

El desparramamiento urbano tiene consecuencias adversas sobre la calidad de vida de los ciudadanos en lo que concierne a factores ambientales, económicos y sociales. Entre estas consecuencias se encuentran las siguientes:

Tiene un impacto significativo sobre los terrenos agrícolas, los hábitats de especies y los cuerpos de agua - Gran parte de la expansión que se da hacia las afueras de los centros urbanos termina sepultando terrenos de alto potencial agrícola, así como humedales, zonas de manglar, áreas boscosas y otros hábitats de vida silvestre. Esto reduce la capacidad de producción agrícola y también afecta la biodiversidad de especies. La capa de cemento u hormigón producto de esta expansión urbana convierte estos terrenos en superficies impermeables, aumentando también la frecuencia y magnitud de inundaciones, la erosión de terrenos y la sedimentación de embalses y cuerpos de agua.



Aumenta el costo de los servicios que brinda el gobierno - Como resultado del desparramamiento urbano, y de los kilómetros adicionales de líneas, tuberías y cables que hay que colocar para llegar a los asentamientos distantes, los costos que tiene que asumir el gobierno para brindar acceso a agua, electricidad, vías de transportación adecuada, facilidades de salud, y otros servicios que típicamente ofrece el gobierno a los

habitantes, aumentan de manera significativa. El desparramamiento urbano, por lo tanto, le cuesta más a la sociedad y resulta en mayores tasas de contribución sobre ingresos, y en menor cantidad y calidad de servicios para toda la población.

Aumenta la dependencia en el automóvil y los gastos asociados a la transportación

- A consecuencia de la distancia, el que vive lejos de la ciudad se ve en la necesidad de tener que invertir en un automóvil. Esto trae consigo que gran parte del salario vaya a parar a gastos relacionados con el mismo como son el pago del principal e intereses para la compra del carro, gasolina, reparaciones, gomas, y otros.



Reduce el tiempo disponible para compartir en familia y en el hogar

- Aquellas personas que viven lejos de sus centros de trabajo y estudio se ven precisadas a salir bien temprano por la mañana para evitar el tapón, y a pasar largas horas en la congestión de tránsito por la tarde antes de

llegar a su casa. Esto reduce el tiempo disponible para compartir en familia, y muchas veces ocasiona que haya que recurrir a negocios de comida rápida para que el tiempo rinda para supervisar las tareas, o hacer cualquier otro trabajo en el hogar. De esta manera, también



afecta la buena nutrición y la calidad de vida de la familia.

Es causa del deterioro económico de los centros urbanos - Hasta hace algunas décadas, la mayor parte de los puertorriqueños que residía en los núcleos urbanos de los pueblos y ciudades de Puerto Rico tenía su residencia en el casco urbano. Se iba a pie a la farmacia, al colmado, a las tiendas, a la oficina, a la escuela, a la zapatería, al barbero, a la costurera y al doctor. Estos negocios y servicios dependían a su vez de esta clientela que los accesaba mayormente a pie; y constituían una fuente de empleo seguro para los residentes del pueblo o la ciudad.



Una vez comienza a darse la construcción de urbanizaciones en el perímetro de las zonas urbanas, los residentes de las mismas ya no pueden acceder a pie los negocios y servicios mencionados, por lo que comienzan a surgir centros comerciales y negocios de comida rápida a lo largo de las carreteras que unen a estas urbanizaciones con los centros de trabajo y estudio a los que acuden los residentes durante el día. Así se iniciaron centros comerciales como el de San



José, el Metropolitan Shopping Center y el San Patricio Shopping Center, que se caracterizaron por tener una tienda como Woolworth y un supermercado Pueblo como centros de gravedad.

Debido al boom en la construcción de urbanizaciones y a la conveniencia de hacer todas las compras en una sola parada de automóvil, estos centros comerciales han ido poco a poco desplazando al pequeño comerciante y al empresario local cuyos negocios están localizados en los centros urbanos.

Esto debido a que su clientela ha mermado significativamente por la disminución sistemática de la población de los centros urbanos y por la construcción de más y mayores centros comerciales y negocios de comida rápida. Al reducirse la masa crítica de clientes, muchos pequeños negocios se han visto obligados a cerrar, y sus dueños y empleados se han tenido que incorporar a la nómina de las empresas extranjeras que causaron el cierre de sus fuentes de trabajo, con la consecuente fuga de ganancias.



Afecta al pequeño y mediano comerciante - Al hacer a la gente más dependiente del automóvil, el desparramamiento urbano induce a comprar en centros comerciales, aunque estos queden más distantes de sus hogares. Esto



ocurre debido a que los residentes de áreas suburbanas, al no tener la conveniencia de poder comprar en tiendas que le queden lo suficientemente cerca como para ir a pie, prefiere ir a lugares donde encuentren todo en un mismo lugar. Este tipo de economía afecta a pequeños y medianos negocios como las farmacias de la comunidad, los colmados, las panaderías, y otros, quienes no pueden competir con los dueños de las

grandes tiendas y cadenas. De esta forma también ocasiona que el dinero producto de las ventas enriquezca tan solo a unos pocos, en lugar de proveer lo necesario para la subsistencia de muchas familias.

Genera bolsillos de pobreza en los cascos urbanos - La migración de la clase pudiente al perímetro de las ciudades causa el deterioro de los cascos urbanos, ya



que debido al incremento en la inversión para llevar servicios (electricidad, agua, transportación colectiva, carreteras, etc.) a áreas mucho más distantes, se reduce la cantidad de recursos gubernamentales disponibles para el mantenimiento adecuado de los cascos urbanos. Esto baja el valor de la propiedad en dichos espacios. Debido a la necesidad apremiante de viviendas de bajo costo, la clase más necesitada se concentra en las áreas desplazadas de los cascos urbanos, creando bolsillos de pobreza.

Es causa de ausentismo en los trabajos y escuelas - Debido a que para aquellos que residen en las áreas de la periferia no son muchas las alternativas eficientes de transportación pública, el vehículo se convierte en un instrumento indispensable para llegar al trabajo y a los centros de estudio. El tener el vehículo dañado se traduce, por lo tanto, en ausentismo a los centros de trabajo y estudio. Esto tiene a su vez un impacto acumulativo en la economía del país, ya que reduce la productividad.



¿Qué podemos hacer para evitar las consecuencias del desparramamiento urbano?

Para evitar las consecuencias adversas que resultan del desparramamiento urbano y revertir su efecto sobre el ambiente, la economía y la calidad de vida de los



puertorriqueños, el gobierno debe dirigir el nuevo desarrollo de viviendas hacia los centros y cascos urbanos, y detener la destrucción de terrenos agrícolas y áreas ambientalmente sensibles. El fortalecer y repoblar los centros urbanos daría nueva vida a los pequeños comerciantes, ya que éstos podrían subsistir al atender las necesidades de una masa crítica de residentes que acudiría a ellos por la conveniencia de no tener que utilizar el automóvil. Crearía también un sentido de comunidad como el que se respiraba hasta hace unos

años en los centros de los pueblos, y el que aún se respira en lugares como el Condado, el Viejo San Juan y otros.

También se debe educar al país en torno a las consecuencias de medidas incorrectas de planificación, para que sea el propio pueblo quien no permita la degradación sucesiva del ambiente y los impactos adversos de tipo económico, social y ambiental que dicha degradación, producto de la mala planificación, conlleva.

