

SUMARIO

- Jorge Evelio Ramírez REPOBLAR EL CENTRO DE SAN JO-
- 6 Francisco Rodríguez EQUIVOCADA VÍA DE REPOBLA-MIENTO DE SAN JOSÉ CENTRO
- 8 Javier Vargas SAN JOSÉ, ENTRE LA ACTUAL RUI-NA Y EL INCIERTO REPOBLAMIEN-TO
- 9 Eduardo Brenes EFECTOS DE LOS CAMBIOS DE USO DEL SUELO EN SAN JOSÉ
- 11 Douglas Morales CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA Y LA DEMANDA DE PARQUEO EN SAN JOSÉ CENTRO

Foto de portada: Alfredo Huerta.

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

Director y editor Eduardo Mora Consejo editor Manuel Argüello, Gustavo Induni, Wilberth Jiménez, Luis Poveda

Fotografía www.galeriaambientalista.una.ac.cr Asistencia, administración y diagramación Rebeca

Teléfono: 2277-3688, Fax: 2277-3289 Apartado postal: 86-3000, Costa Rica.

ambientico@una.ac.cr

www.ambientico.una.ac.cr

MILES DE FOTOS **DEL AMBIENTE TICO** Y MESOAMERICANO

Repoblar San José centro para quién y cómo

El despoblamiento que sufrió el centro de la ciudad de San José después de la década de los sesenta no puede revertirse del modo en que se repuebla una ciudad o una aldea desalojada repentinamente por -digamos- un desastre natural. En este segundo caso es esperable que los moradores originales vuelvan a ocupar sus edificios y a reemprender sus actividades. Pero el deshabitar paulatino y lento de San José centro es obvio que fue acompañado de cambios de propiedad del suelo, de cambios de uso del suelo y de cambios de las funciones urbanas, que hacen imposible que los viejos habitantes regresen. Además de que en el lapso transcurrido las vidas de éstos y sus relaciones sociales se habrán transformado tan sustancialmente que seguramente no querrían volver, y eso sin contar con que muchos estén bien muertos. San José centro no está listo para ser repoblado en este momento, y cuando llegue a estarlo los repobladores serán personas socioeconómica y culturalmente distintas a quienes lo habitaron plácidamente hasta los años setenta. Habrá que construir edificios ya no de uno o dos pisos como antaño sino de varios (en obras en este momento hay unos pocos), habrá que habilitar nuevos comercios y servicios (que no podrán ser los mismos de ahora) para el uso diario de los nuevos residentes, habrá que acondicionar espacios para uso público, habrá que disponer de muchas plazas de estacionamiento de carros porque parqueados al borde de las aceras ni siquiera ahora caben.

¿Quiénes habitarán San José centro? ¿Funcionarios de entidades estatales radicadas ya ahí, y empleados de establecimientos comerciales y de servicios preexistentes y nuevos? ¿O también trabajadores de industrias y otras empresas firmemente asentadas en el extrarradio? ¿Pero qué utilidad o sentido tendría para estos últimos habitar San José centro? ¿Cómo les compensaría San José centro el desarraigarse de sus comunidades de origen?

Hasta los sesenta, en San José centro convivían pobres, ricos v clase media; mal que bien se trataba de una "comunidad" de grupos diversos y complementarios unidos por parques, iglesias, escuelas, agencias gubernamentales, pulperías, bares, cines, talleres, pequeños comercios... ¿Quiénes de aquéllos repoblarían hoy San José centro? Esos conjuntos sociales -por sus nuevos modos de relación con la economía, de relación entre ellos y de su cultura- son ahora muy diferentes de como antes fueron. Los económicamente más pudientes no están dispuestos a convivir con los inferiores socialmente, y la clase media más baja y los pobres no tendrán posibilidad económica de trasladarse desde sus barrios baratos a un remozado y revaluado centro de ciudad. Tal vez, entonces, esta área esté destinada a ser asentamiento de solo esa clase media constituida por empleados del Estado y de empresas de servicios enclavadas en el centro –al estilo de muchos barrios periféricos de hoy.

¿A qué costo, cómo y con beneficios para quiénes, vamos a repoblar San José, que sin duda es un anhelo que desde hace rato muchos tenemos?

Repoblar el centro de San José

JORGE EVELIO RAMÍREZ

a coyuntura actual acentúa tendencias que lamentablemente colocan a amplios sectores del centro de San José en el abandono. Las políticas de ornato de la Alcaldía han mejorado la apariencia de algunos parques y paseos, pero son esfuerzos insuficientes para lograr el cambio que se requiere. Los cuatro distritos centrales están cundidos de perforaciones que se destinan a parqueos, o son terrenos baldíos -privados y públicos- que evidencian el decaimiento y pérdida de atractivo de la ciudad. Hoy se reconoce que las oportunidades de disfrute del espacio público podrían ser mayores, pero para esto debe erradicarse la violencia y la inseguridad por medio no solo del control policial sino también del aumento del horario de las actividades urbanas. Ante tal situación, el centro de la ciudad ha perdido interés y sufre una cierta estigmatización: de ahí su deterioro y pérdida progresiva de la inversión privada. Todo un panorama muy desesperanzador que debe revertirse en aras de un mejoramiento que favorezca prácticas ciudadanas y culturales tradicionales que engrandecieron en otros tiempos nuestra ciudad y su función social. Se considera que un repoblamiento del sitio vendría a atenuar y sanear de una manera natural esa problemática.

El análisis de la cuestión denota que los efectos y causas de esa problemática provienen de una serie de factores entre los que están la falta de una gestión pública decidida y la carencia de mecanismos legales apropiados que favorezcan el remozamiento de la ciudad. En su ausencia, las fuerzas del mercado marcaron el crecimiento urbano con resultados negativos, tanto por la expansión excesiva del tejido urbano como por su insostenibilidad e irracionalidad, y es por estos motivos que se considera que para revertir esta situación se requerirá de cambios radicales.

En relación con lo anterior es necesario aclarar que la cultura de desarrollo urbano expansiva y de baja densidad es contradictoria con los principios del desarrollo sostenible por el que nuestro país ha sido muy galardonado en el exterior. Sin embargo, la última ampliación del anillo de contención de la Gran Área Metropolitana (Gam) prácticamente somete a todo el sector occidental del valle Central a procesos de crecimiento de ese tipo. Toda una paradoja que exige un planteamiento de políticas más coherentes entre lo que se predica y lo que se hace.

El sector inmobiliario y los desarrolladores de programas de interés social son, en última instancia. quienes definen el rumbo del urbanismo metropolitano. Las entidades públicas son llevadas a resolver las nuevas necesidades de servicios públicos que generan o impulsan los desarrolladores y así, de una u otra forma, logran impulsar y plasmar sus proyectos. La tasa anual de crecimiento intercensal (1984-2000) puede darnos una idea de la velocidad de desplazamiento del borde de la mancha urbana: por ejemplo, los distritos del oeste del cantón central de Alajuela en dicho periodo tuvieron una tasa anual promedio del 4,5%, mientras que la tasa para toda la Gam fue del 3%. Esto podría explicar sin dificultad el porqué de la ampliación del anillo y cómo para preservar un modelo de crecimiento poco creativo se pone en riesgo una zona de gran riqueza hídrica, escénica y de tierras agrícolas muy valiosas.

Respecto de la necesidad de repoblar y concentrar en los cuatro distritos centrales como alternativa para reducir la presión del crecimiento acelerado en las periferias, se considera que técnicamente la realización de una renovación urbana sustancial en el centro de San José es posible y dependerá de la comprensión que se establezca entre los distintos dominios de la esfera pública y de la individual. Desde esa perspectiva, para llegar a un entendimiento y confluir en una renovación apropiada se ha detectado en diferentes investigaciones efectuadas en el Posgrado de Arquitectura de la Universidad de Costa Rica que hoy, más que nunca, resulta insensato creer que el mercado y las iniciativas individuales por sí solas y sin una planificación gestionada por el sector público puedan llevar a una empresa transformadora en lo físico que a la vez garantice la cohesión y el desarrollo social del centro de la ciudad de San José.

Urge, por lo expuesto anteriormente, formular un predicamento y, a la vez, conformar un proyecto consensuado para reinventar nuestra ciudad capital. Algo cuya magnitud hilvane oportunidades y posibilidades múltiples de participación y que su realización progresiva venga a proporcionar gran satisfacción, orgullo y esplendor al individuo y al cuerpo social. Para lograrlo se debe tomar en consideración los cambios en los patrones de comportamiento de los agentes urbanos y las variantes en el intercambio de la información y de las mercancías, respectivamente.

Ampliando lo anterior, se constata que las ventajas comparativas de las empresas al instalarse en el centro de la ciudad, que perduraron por mucho tiempo, se asociaban con los efectos de aglomeración y, en general, con las externalidades que se gestaban en estos sitios. No obstante su importancia, en la actualidad las condiciones son otras, debido al cambio de procedimientos y métodos más ligados al desarrollo de la telemática y otras invenciones tecnológicas. Se prescinde cada vez más del vínculo interpersonal para la transmisión de la información y la concreción de negociaciones, por lo que en la actualidad la implicación física es diferente y muchas actividades no requieren, como antes, localizarse en el centro de la ciudad. Esto es algo que se evidencia actualmente con la proliferación desordenada de instalaciones en los suburbios, bajo nuevas formas: "oficentros", "ofibodegas", "cluster" empresariales y centros comerciales. De hecho, el uso del suelo y el funcionamiento urbano vigente por años en el centro de San José cambia en lo que respecta a las actividades de mayoreo, de servicios privados y de gran parte del comercio. El sector público y las empresas de servicios turísticos se mantienen y estas actividades, junto con el comercio detallista destinado a segmentos de ingresos medio y bajo, son los que todavía dan un dinamismo al centro. Este es importante: muestra una oferta variada y se ubica estratégicamente a lo largo de los flujos peatonales que se direccionan principalmente entre los puntos de llegadas y salidas de buses del sistema de transporte público que ingresa al centro.

El comercio destinado a segmentos de mayores ingresos pierde importancia en el centro y algunas empresas se fragmentan en cadenas y aparecen en los nuevos ensanches de la ciudad, acompañando a los nuevos residenciales.

Otro aspecto problemático que ha influido en el deterioro del centro ha sido la baja rentabilidad en los alquileres que ha padecido la zona central y que ha contraído, por muchos años, la inversión inmobiliaria. Sin embargo, esta debilidad podría ser muy estratégica para justificar la necesidad de un programa de repoblamiento más rentable que permitiera un mejor aprovechamiento del espacio y de la capacidad instalada en infraestructura pública. El modelo de las ciudades tradicionales de Europa podría ser el más convincente a proponer aquí por la pluralidad de usos y funciones, donde la actividad residencial cohabita desde los pisos superiores con otros usos (comercio, servicios privados y públicos), siguiendo una zonificación vertical. Asimismo, la concentración y densificación debe asociarse a sistemas de transporte público masivo para relegar o atenuar el modelo de transporte privado que se deriva o correlaciona directamente con el modelo expansivo y su insostenibilidad.

En materia de política pública, el repoblamiento de los centros de ciudad es una idea muy en boga en los últimos 10 años y se origina en la necesidad de densificar y concentrar, ya que el modelo imperante tipo "mancha de aceite" es costoso por la pérdida de tiempo en desplazamientos, la elevación de costos de terrenos en las periferias, la urbanización de tierras fértiles y, en general, los costos altos de operación para proveer los servicios públicos.

En resumen, el centro de la ciudad ha sido en gran medida un producto de la espontaneidad asociada a los factores del mercado, y actualmente ha perdido vigencia material y operacionalmente, y está muy amenazado de perder su valor simbólico y lo que representa como entidad facilitadora de procesos de cohesión socio-cultural.

Respecto del mejoramiento urbano del centro de San José es importante subrayar que las decisiones a tomar para llevarlo a cabo son más de carácter político que técnico. El conocimiento técnico en esta materia es abundante y lo que se requiere es apoyo político para lograr cambios efectivos. Vale decir también que en intervenciones urbanas ha sido notoria la poca incursión del Estado costarricense, y la gestión pública del espacio urbano se ha limitado a la aplicación de técnicas poco efectivas, como son los planes directores o planes reguladores y de zonificación del uso del suelo que, por sí solos, no han dado resultados. Esto por tratarse de una planificación indicativa que no va más allá de lo que permite la normativa regulatoria, y es por esto que se requiere mecanismos legales precisos que permitan la adquisición de terrenos y la gestión de los recursos necesarios para efectuar la renovación y la rehabilitación urbanas.

El instrumental legal que se ha desarrollado en otros países para afrontar este tipo de proyectos es muy amplio, ya que se debe conjuntar los intereses públicos y privados de la mejor forma. Por ejemplo, el plafón legal de densidad, que se aplica en Francia desde 1975, es un mecanismo que permite encausar la densificación de los centros urbanos y, a la vez, establecer parámetros de diseño precisos. La aplicación de este coeficiente permite morfologías urbanas predecibles y deseables desde la visión de la calidad sensible que los espacios urbanos deben satisfacer y, además, mediante su aplicación puede preverse que los proyectos sean factibles para las empresas involucradas.

La aplicación del coeficiente en mención tiene sentido en la medida en que se aplique con un único valor y para el caso del centro de San José. Las aproximaciones que se han hecho en el Posgrado de Arquitectura determinan que un coeficiente apropiado podría establecerse con un valor máximo de 3. Esto quiere decir que una edificación podría construir, además de un parqueo en el subsuelo, una superficie de tres veces el total del área del terreno disponible para desarrollar. La configuración final con este valor, tomando en cuenta los retiros y las normas de construcción del Ministerio de Salud y otras

que regularmente establece el código urbano, definen edificios en altura que pueden variar entre seis y siete pisos.

El valor único del coeficiente para una zona a renovar procura la reunificación de pequeños lotes, cierta regularidad u homogeneidad por altura de los edificios, mejor recaudación de recursos financieros de la municipalidad y control de la especulación del suelo.

Los mecanismos legales para afrontar las situaciones complejas que presenta un programa de repoblamiento y renovación urbanas buscan acceder al suelo urbano y modificarlo con propuestas que beneficien el interés general más ágilmente. Por otra parte, las transformaciones urbanas normalmente hacen más atractivo el ambiente de inversiones, elevan las rentas, amplían el régimen de propiedad en condómino, permiten un mayor aprovechamiento del espacio público e intensifican la dinámica urbana.

Dentro de las circunstancias actuales es técnicamente factible lograr el repoblamiento. Sin embargo, el principal problema es la insuficiencia de recursos legales para la adquisición y apropiación de terrenos y para la gestión y el desarrollo de un programa conjunto con el sector empresarial. A partir de estas razones se considera que es necesario formular toda una política de renovación urbana de las zonas centrales con el objeto de darle relevancia, retener los desplazamientos de las actividades económicas y volverlas competitivas. Esta política requerirá entonces de legislación adecuada, recursos financieros y asignación de entes ejecutores.

En materia urbana existe una ley marco, la Ley de Planificación Urbana, que establece escuetamente los alcances de la renovación urbana y no se ha promulgado todavía el respectivo reglamento. A este respecto, los problemas más graves se presentan con el sistema de tenencia de la tierra y las expropiaciones. El proceso de expropiación vigente en el país se hace mediante un sistema de indemnizaciones que faculta al Estado en aras del bien público. Se rige por la relativamente nueva ley 7495, que se considera protege al administrado, y que supone una negociación en plano de igualdad entre el administrado y el Estado. Además de las dificultades de llegar a un acuerdo entre las partes se agrega otro problema: la renovación por vía de expropiaciones masivas de terrenos pequeños y muy desproporcionados, como es el caso del centro de San José, conllevaría múltiples negociaciones y podría devenir una empresa impopular políticamente y de nunca acabar.

Otro aspecto básico que se debe garantizar con el repoblamiento es los precios y la calidad de las nuevas soluciones habitacionales, que compitan con la oferta de las periferias. Es decir, que se ofrezcan ventajas comparativas que hagan atrayente vivir aquí. Actualmente, podría ser que las condiciones de precios

de los terrenos, un tanto contraídos por la situación que atraviesa la zona, hagan viable y competitiva esta nueva oferta. Sin embargo, esto es circunstancial, ya que una vez que arranque un programa de repoblamiento es posible que se eleven automáticamente los costos de los terrenos en la zona y el programa quede fuera de mercado, y es por esta razón que se justifica la intervención pública mediante un programa con acciones antiespeculativas.

En resumen, deben resolverse cuidadosa y previamente los aspectos señalados anteriormente, y por eso se considera que es necesario legislar específicamente para ese propósito, muy novedoso en nuestro medio pero no en otros países, donde se han dado avances notables y esos mecanismos cumplen su cometido, integrando lo normativo con planes estratégicos en todo el proceso de ejecución y gestión.

En principio, la renovación es función de los gobiernos locales, y para lograr resultados efectivos se requiere que nuestras municipalidades se fortalezcan y conviertan en verdaderas entidades de desarrollo, otorgándoles potestades suficientes para la gestión, la adquisición de terrenos y las contrataciones con empresas privadas inmobiliarias que desarrollen y comercialicen un programa habitacional en altura, todo en conformidad con los objetivos comunales y políticos del país y de la localidad. La legislación requerida para esto debe resolver y facilitar los medios para la inclusión de los diferentes estratos sociales, controlar la especulación en las zonas definidas para un proceso de renovación urbana, agilizar los procesos de compra de tierras, definir los entes de gestión y desarrollo y los mecanismos de control y regulación.

La legislación francesa cuenta desde hace más de cuarenta años con normas muy particulares que vale la pena mencionar porque resulta muy apropiada para programas de renovación y repoblamiento. Se denomina *le droit de préemption*: el derecho de opción preferente de compra. Este tipo de derecho es un privilegio de intervención pública en materia de ordenamiento y configuración del suelo urbano y presenta una gran riqueza en su naturaleza y también en lo relativo a la flexibilidad de su ejercicio. Esta legislación funge como un medio de adquisición y de regulación del mercado inmobiliario.

En el primer caso, la adquisición territorial no es por vía de expropiación, sino que se da mediante un derecho de acceso a la propiedad de un bien, un privilegio de origen legal no contractual que solo es reconocido con fines de interés general más o menos bien definidos, y se le confiere a una entidad sin fines de lucro (como las mutuales u otro) con una meta antiespeculativa. Este sistema no busca únicamente la ocasión de adquisiciones territoriales sino que evita que una buena propuesta de ordenamiento urbano se vea frustrada por el juego de intereses económicos y financieros individuales. Otro aspecto relacionado

con las adquisiciones mediante esta legislación es la priorización de las compras con una localización geográfica precisa que se asigna como "zona condicionada". Esta legislación no es una prorrogativa que obligue al propietario a vender, sino que ésta solo se dará si el propietario quiere vender, en cuyo caso el optante se impone como comprador. Desde el punto de vista de la política inmobiliaria *le droit de préemption* aparece como el encuentro, la convergencia de dos oportunidades: la del propietario que desea vender y la del optante que desea hacer uso del privilegió que le confiere la ley.

Esta legislación funge además como un medio de regulación del mercado de tierras porque le permite a su titular intervenir directa o indirectamente en las condiciones de la transacción. Éste no está obligado a aceptar el paquete de transacción ofrecido por el propietario, sino que se debe establecer un proceso de negociación para llegar a un acuerdo. La otra posibilidad es recurrir a la instancia judicial para la fijación del valor del bien, con carácter exclusivamente de evaluación.

Finalmente, se considera que la conjunción de prerrogativas que faculten y le den fortaleza al régimen municipal para intervenir amplia v efectivamente en programas de renovación y repoblamiento es fundamental. Las acciones a desarrollar, además de la definición del plafón legal de densidad, son: (1) la gestación o elaboración de un plan o programa específico dentro de una zona que se declare área urbana a renovar -lo que se logra a través de la Ley de Planificación Urbana- por la institución autorizada: municipalidad, Dirección de Urbanismo, Ministerio de la Vivienda u otro; (2) la puesta en vigencia de un plan de adquisiciones inspirado en le droit de préemption permitiría determinar los entes a los que se faculta para gozar de ese tipo de derecho como optante, que bien podrían ser las municipalidades, los organismos oficiales de vivienda, las mutuales, las cooperativas de vivienda u otros; (3) la empresa privada sería el constructor y promotor inmobiliario de las edificaciones que se acuerden bajo los controles de los optantes que se formaliza mediante contratos.

Las cooperativas de gestión de vivienda asociativa y los condominios que se rigen por estatutos específicos con una junta administrativa, entre otros, podrían ser mecanismos válidos para la gestión de estas nuevas unidades.

<u> Inicio</u> – <u>Siguiente</u>

Equivocada vía de repoblamiento de San José centro

FRANCISCO RODRÍGUEZ

omo afirmó el gran urbanista franco-suizo Le Corbusier (1981: 64-65), "la ciudad debe estar concebida para las dimensiones de la escala humana". Esto, planteado en el modernismo -a fines del siglo XIX e inicios del XX- para el abordaje de los temas urbanos en las ciudades del primer mundo, sigue vigente y es válido también para nuestra realidad. No por pasar muchos años desde la promulgación de la ciudad para las personas, como principio urbanístico fundamental, la búsqueda de una adecuada calidad de vida de los habitantes de las ciudades debe olvidarse ni se debe dejar de estar presente en la renovación urbana de la ciudad capital de nuestro país.

En ciertos sectores de la capital, y de manera incipiente, se nota una serie de transformaciones en las formas de ocupación del suelo que varían la morfología urbana, los patrones de consumo y el paisaje de la ciudad. Estos procesos se han acelerado con el establecimiento de modas de construcción vertical en la capital, principalmente bajo el régimen de condominio en altura, que han estado desarrollándose desde mediados de los noventa en el oeste de San José, particularmente en los cantones de Escazú y Santa Ana, con poco éxito en la generación de ciudad humana.

Este tipo de arquitectura realza variaciones en el paisaje urbano, presentando novedad y marcada presencia de edificios en altura que modifican la "imagen de la ciudad" (Lynch 1998: 9-18). Imagen que históricamente, en nuestra capital y ciudades principales, ha estado marcada por el desarrollo de asentamientos de expansión horizontal, baja densidad y formas desorganizadas de apropiación del territorio.

Esta morfología urbana de baja altura y poca densidad ha permitido que muchos de los procesos de expansión de la ciudad se den hacia los sectores periurbanos y que se extiendan los territorios construidos en las afueras, sin un adecuado planeamiento. Además, se desplazan los centros de gravedad como son los complejos comerciales y los centros de ofici-

El autor, geógrafo, es profesor en la Universidad Nacional.

nas; las zonas residenciales y las actividades económicas que atraen los nuevos espacios comerciales, industriales y habitacionales producen el abandono en los principales centros urbanos históricos de nuestra capital.

Muchos de estos cambios señalados ayudan a entender los procesos de expoliación urbana de nuestra capital que dificultan contar con nuevas poblaciones, competitividad y actitud agradable de los transeúntes y usuarios de los servicios públicos y privados establecidos en el casco central de la capital.

Estos procesos se han cuantificado por medio de los censos de población entre 1973 y 2000, en los que se señalan grandes cantidades de población abandonando la ciudad en los distritos centrales y trasladándose a ciudades externas o zonas agrícolas que se transforman en suburbios urbanos poco equilibrados y estructurados en cuanto a funciones, servicios y actividades productivas.

Los análisis efectuados en 2007 y 2008 por Estudios Sociales Urbanos del Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana (Prugam 2008) arrojan datos sobre el abandono de la ciudad capital por parte de la población residente y acerca de la percepción que tiene la población sobre el (muy escaso) atractivo de vivir en la ciudad. Además, se delimitan algunos factores que podrían incidir en esa conducta: altos índices de inseguridad, nula oferta del sector inmobiliario para clases populares y medias, precios del suelo inflados o con alta especulación, pocos espacios públicos adecuados para un disfrute con calidad de vida de los habitantes y un estrés urbano causado por la creciente flota vehicular de paso por la falta de alternativas para trasladarse regionalmente sin ingresar al casco central.

Dejando a otros el diagnóstico de la realidad urbana y tratando de establecer en la práctica una política de remozamiento de San José, como respuesta a esos problemas algunos sectores privados, en asocio con los desarrolladores inmobiliarios y altas autoridades de la Municipalidad de San José, impulsan de manera aislada y poco integradora incipientes actividades constructivas de residencias verticales alrededor del Parque Metropolitano La Sabana, el Paseo Colón y la avenida 10.

Estos primeros desarrollos están enfocados a un mercado de estratos económicos altos con poder adquisitivo muy por encima de la media; están enfocados a personas con un carácter globalizado, sin necesidades importantes de espacios urbanos públicos y que no representan urbanísticamente una forma adecuada de repoblar y hacer ciudad para la capital.

Esos sectores sociales no incluyen a jóvenes josefinos que estén buscando una oportunidad de aprovechar las ventajas de vivir en una ciudad habitada, donde sus padres o abuelos residían, que les brinde facilidades de trabajo, esparcimiento, habitación y convivencia, que son factores claves en la búsqueda de una identidad cultural de arraigo a un territorio.

Debido al poco impacto que los habitantes globales pueden tener en los procesos de socialización y construcción de identidad, esa política de repoblamiento en marcha es poco efectiva y segregacionista, con el agravante de que al apostar solo por selectos sectores económicos de la población podría estar frustrando la oportunidad de hacer ciudad repoblada y humana con los estratos medios y populares. En efecto, estos sectores, conformados por profesionales jóvenes, funcionarios públicos, trabajadores privados, especialistas en servicios y técnicos, que potencialmente serían grupos importantes para incentivar la habitación en la capital, podrían verse excluidos al no contar con opciones reales de adquirir solución habitacional, debido a que el mercado inmobiliario estaría concentrado en apartamentos lujosos, que a su vez contribuyen a elevar el precio de la tierra en los pocos espacios con oportunidad real de renovación urbana.

El círculo vicioso del repoblamiento no se desataría por medio del mercado y su accionar liberal de oferta y demanda. Es por ello que se requiere políticas más fuertes de regulación por parte del gobierno local, lo cual no ha estado en la agenda de las últimas administraciones ni parece estar en la de las próximas posibles.

Si partimos del hecho fundamental de que la ciudad debe de ser para las personas, es necesario revisar la tendencia -existente en nuestra capital- hacia las edificaciones habitacionales verticales, desarticuladas y segregacionistas. En realidad se dista mucho de lo expresado como planes de repoblamiento apoyados por el sector privado e impulsados por el municipio.

Las necesidades reales de una capital renovada, habitable, con calidad de vida y donde la escala humana sea el patrón de medida, no parece que puedan satisfacerse por la vía planteada desde el actual gobierno local. En las ciudades latinoamericanas exitosas en el mejoramiento de la habitabilidad y la calidad de vida de sus habitantes las vías adoptadas han sido muy distintas.

Referencias bibliográficas

Le Corbusier. 198 $\bar{1}$. Los tres establecimientos humanos. Poseidón. Barcelona.

Lynch, Kevin. 1998. *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili. Barcelona. Prugam. 2008. *Diagnóstico del Sistema Social de la Gam*. San José. En: www.prugam.go.cr

San José, entre la actual ruina y el incierto repoblamiento

JAVIER VARGAS

na ciudad populosa de día y vacía de noche, deteriorada, sucia, insegura y tal vez divertida: ésta es para mucha gente la imagen del San José actual. Probablemente el centro comercial con mayores ventas del país. Miles de personas confluyen desde la periferia, la mayoría en bus: por trabajo, compras, diversión, paseo de fin de semana o porque van de paso. Este grupo es el mayor usuario, el que llena aceras y bulevares y desaparece al acabar el día. La noche le pertenece a los que comparten con el turista los casinos y clubes nocturnos, en un San José más oscuro, frívolo y corrupto, donde las casas de las viejas familias fueron puestas al servicio del turismo, transformadas en hoteles, bares y prostíbulos, introduciendo nuevos personajes en el escenario josefino. Un escenario cada vez más confuso, una especie de collage urbano, un inventario de arquitecturas diversas, discontinuas, sin pausa. Una mezcla de rótulos, barreras metálicas y alambre navaja.

Sin embargo, es una ciudad viva, entretenida, cosmopolita, llena de diversión y movimiento, donde todavía se pueden descubrir lugares interesantes, espacios de otro tiempo. Capa sobre capa, imágenes superpuestas, mostrando y demostrando que somos una mezcla de todo. Desde los tiempos de los primeros cafetales, cuando nos asomamos al mundo descalzos y con gran dignidad, o cuando cambiamos las llanuras del Caribe por un ferrocarril, o los sueños de grandeza concretados en un teatro nacional hecho a imagen y semejanza de... Ciertamente, San José es nuestro espacio reflejo, aunque no nos guste.

El verdadero problema es que el casco central de la ciudad de San José ha perdido su población y, a pesar de la gran cantidad de gente que lo visita cada día, muy pocos viven en los distritos centrales. Las familias josefinas emigraron hace décadas a los suburbios. Desde los años 60, en diferentes oleadas fueron dejando sus calles y barrios. Esa ausencia se siente al final de la tarde, cuando baja el telón metálico de los comercios y la ciudad se transforma en un escenario vacío. Más allá de los focos de actividades nocturnas, solo algunos indigentes transitan o dormitan entre las sombras.

El Municipio ha hecho esfuerzos para convencer a la ciudadanía de un "San José posible". Con la des-

El autor, arquitecto, es profesor en la Universidad de Costa Rica.

aparición del cableado expuesto y la construcción de bulevares y plazas algo se ha logrado. Por lo menos hay más espacio peatonal y las calles y edificios sin la visión de los alambres aéreos se sienten más despejados. Pero alcanzar las condiciones para un repoblamiento a gran escala requiere de un esfuerzo mucho mayor, con la participación de otras instituciones, empresas y necesariamente de la sociedad civil, pues sin su presencia el acertijo de la ciudad seguirá siendo un dolor de cabeza y un tema de estudio y conversación exclusivo de especialistas y técnicos.

Por otro lado, no está muy claro aún a cuáles sectores de la sociedad deberá dirigirse el proceso. Si partimos de las condiciones actuales, muy probablemente le corresponderá a los grupos de medianos y menores ingresos: personas que se quedan sin espacio en los suburbios o son desplazadas por la especulación inmobiliaria, empleados públicos, técnicos, estudiantes, obreros, trabajadores de servicios, pensionados y gente mayor que busca las facilidades de la ciudad. El problema es que estos sectores tienen poca capacidad de endeudamiento, muy por debajo de lo necesario para pagar el costo de un pequeño apartamento en altura, lo cual implica la creación o evolución de los sistemas de financiamiento y subsidio que logren compatibilizar los intereses empresariales con los estatales y de la sociedad civil. Además, el diseño de las edificaciones y los conjuntos urbanos deberán responder a requerimientos ambientales más rigurosos, tanto en la calidad y el equipamiento de los espacios como en el desarrollo de una infraestructura capaz de soportar el cambio climático y adecuada a las demandas de una población creciente y cada vez más longeva. Alcanzar esto requiere de un verdadero acuerdo social y una renovada visión de la ciudad: más integral, acorde con las solicitudes de la época y las necesidades de quienes vayan a ser los nuevos inquilinos. Algunos de los barrios habitados de San José pueden servir de guía en la concepción de los nuevos asentamientos urbanos, por su identidad, su sentido de lugar, su heterogeneidad social v su riqueza de actividades. Hay que evitar volver a la monotonía del suburbio, pues se perderían las ventajas de la ciudad, heterogénea y transfuncional.

Los nuevos vecindarios tendrán que ofrecer una forma de vida más rica, con mayores oportunidades

para el desarrollo individual y colectivo. Retomar los vieios y renovados conceptos de vivienda productiva. aplicar las nuevas tecnologías verdes, los sistemas de producción familiar como la hidroponía y la agricultura orgánica de pequeña escala. Todo esto con la intención de alcanzar una meta más ambiciosa, más autosuficiente, ambientalmente amigable y finalmente más humana.

La utopía es posible y sobran los ejemplos de lugares que lograron renacer y recuperar la estima y el respeto de sus habitantes. A cambio les ofrecieron una atmósfera limpia, calles silenciosas, enormes cantidades de área verde, extensas ciclovías, cultura donde antes había basura y, sobre todo, un hogar digno en un agradable vecindario. Lugares donde la sociedad civil, los profesionales, los empresarios y los políticos se encontraron en el mismo espacio, llegaron a un acuerdo y construyeron su ideal de ciudad. El secreto está en la concertación, en el guerer hacer, en el esfuerzo constante, deponiendo la vanidad en aras del bien común.

Efectos de los cambios de uso del suelo en San José

EDUARDO BRENES

T egún una perspectiva de diseño urbano, el uso del suelo de las ciudades forma parte de su estructura urbana funcional, dado que los usos del suelo se asocian fundamentalmente a la movilidad. Esta relación entre movimiento y actividades a su vez implica el vínculo entre el espacio público y las áreas construidas. Para analizar y observar los cambios en el uso del suelo es conveniente echar un vistazo a las causas, razones y actitudes que han hecho factible dichos cambios y a cómo una ciudad, al transformarse, va modificando la estructura urbana funcional que le es propia y que en definitiva marca, para bien o para mal, su futuro.

Las ciudades evolucionan al igual que todo organismo vivo: nacen, crecen y algunas hasta mueren. La evolución de las ciudades es marcada por las causas que les han dado origen: de tipo militar, social, comercial y también relacionadas con la evolución del transporte. Igualmente, los fenómenos naturales, así como guerras y presiones inmobiliarias, han provocado que muchas ciudades tengan que ser renovadas, regeneradas, extendidas o abandonadas. Lo cierto es que muchas ciudades en el mundo, y en particular las nuestras en pleno inicio del siglo XXI, han heredado una condición urbana más lamentable que halagüeña.

A partir del siglo XIX, la era industrial y más tarde el advenimiento del automóvil marcaron cambios profundos en el orden urbano. Pensadores y planificadores, arquitectos y naturalistas de principios del siglo pasado se atrevieron a descifrar las nuevas necesidades y visiones urbanas para los años que ven-

drían. A través del funcionalismo se impulsó la idea El autor, arquitecto especialista en diseño urbano y ex-director del

de que las ciudades debían ser eficientes, abriendo (léase desarticulando) los espacios de escala humana y sus intrincadas relaciones de usos diversos de suelo a un modelo más acorde con los cambios que la tecnología ponía a disposición de las personas, entre ellos el automóvil y todos sus requerimientos. Esta transformación después de varias décadas llegó a tal extremo que ciudades como Los Ángeles dedican el 75% del espacio urbano al automóvil (carreteras, calles, estacionamientos, talleres, gasolineras, etc.).

Esta práctica en el mundo entero ocasionó la pérdida del concepto del espacio tradicional, que se vivía y disfrutaba a un ritmo pausado, estructurando los espacios comunes, utilizando materiales armónicos con sus entornos, aplicando estilos arquitectónicos surgidos según las épocas y retos constructivos y logrando calidad de vida urbana. Tal histórico proceso drásticamente comenzó a sufrir una metamorfosis cuyos resultados, 80 años después de aplicarse globalmente, ha dejado grandes estragos en la mayoría de las ciudades. Las nuevas demandas y necesidades de adaptación fueron dejando atrás la ciudad tradicional de vida apacible y diseño agradable. Nuevos estilos, nuevas escalas, nuevas invenciones, como el automóvil, marcaron honda huella en la historia reciente de las ciudades postindustriales y en otras como San José, más dedicadas a suplir servicios. Los aportes del movimiento funcionalista rindieron frutos por varias décadas, las ciudades se fueron adaptando, algunas planificándose según sus lineamientos. Fue un logro obtenido a partir del análisis de los requerimientos a futuro. Se le había dado a la humanidad un buen motivo para la modernización.

No obstante los conceptos de la década de 1930, no se previó a tiempo analizar los resultados devastadores que la propuesta iría a generar tan solo varios años más tarde. Los estragos causados por la segregación del espacio, la contaminación y el congestionamiento y, en síntesis, la pérdida de calidad de vida, generó tantos problemas que las ciudades comenzaron a despoblarse, a extenderse en dimensiones nunca antes vistas, y con ello se perdió el sentido de comunidad.

Ante tanta devastación, años más tarde nuevos pensadores se atrevieron a preguntar por qué las ciudades son tan invivibles, dando inicio a toda una revisión del urbanismo prevaleciente a nivel mundial, esta vez menos fundamentado en el modernismo y apoyado otra vez en la escala humana que debe prevalecer en las ciudades. Como parte de este movimiento, Roger Trancik (en su libro Finding Lost Space) contribuye acuñando el término espacio perdido o negativo, contrastándolo con el espacio positivo o "descubierto". Según Trancik, espacio negativo es el espacio dejado atrás, abandonado, desestructurado, ubicado por lo general al pie de los grandes edificios, sin vinculación peatonal; se trata de los terrenos aledaños a las grandes carreteras y sus nuevas construcciones que siguen patrones urbanos nuevos, se trata de los patios e infraestructuras ferrocarrileros dejados a la suerte, de los terrenos donde ayer existió un edificio, una fábrica o alguna función urbana v hov están convertidos en estacionamientos de vehículos, charrales o zonas abandonadas física, estética y socialmente. La presencia de espacios negativos en nuestras ciudades ha conllevado su abandono y ha sido caldo de cultivo de patologías sociales. Dicha tendencia ha sido acompañada por los sectores inmobiliarios aferrados a la expansión urbana descontrolada.

En el caso particular de San José y la Gran Área Metropolitana, el mismo fenómeno se ha dado en las últimas tres o cuatro décadas, en parte producto del crecimiento urbano sin orientación institucional adecuada, sin planificación urbana ni ordenamiento territorial, y en parte por las tendencias de modernización que no traen aparejados cambios progresivos cualitativos en las ciudades sino que van dejando estelas de abandono, es decir espacios negativos, como los llama Trancik.

En San José, la aparición de espacios negativos encuentra varias causas, siendo una de las más importantes el deterioro general de gran parte del conglomerado urbano a razón del crecimiento periférico y la poca inversión en las áreas abandonadas o en proceso. Subproducto de este fenómeno es la destrucción o demolición de viejas construcciones, muchas patrimoniales, para dar espacio a lotes de estacionamiento. Una segunda causa es el congestionamiento vial, cuyo impacto en la economía urbana y las necesida-

des de expansión hacen que nuevas instalaciones sean construidas en las afueras, deiando vieias estructuras en el centro y terrenos con gran potencial de desarrollo pero sin paralelamente existir capacidad pública de inversión apreciable ni la menor visión ni fe en la ciudad por parte del sector privado. Tal es el caso de las viejas instalaciones de la empresa Dos Pinos, cuvo terreno no se vio como oportunidad de regeneración y podría terminar en un fraccionamiento que conllevaría obras menores de poca escala; también es el caso de la vieja Casa Presidencial trasladada a Zapote; el de la Municipalidad de San José trasladada al oeste de la capital; así como los casos de la Contraloría General de la República y del Instituto Costarricense de Electricidad, entre otros. A nivel de instituciones de enseñanza, muchos colegios de secundaria, principalmente privados, han sido sacados de áreas urbanas centrales y trasladados a la periferia, y no en función de la residencia de sus estudiantes, pues la mayoría se traslada en carro particular o en buses contratados, sino en busca de "más aire y espacio".

Pero no todo cambio del suelo genera un espacio negativo; por el contrario, algunas inversiones en la ciudad pueden impulsar cambios positivos. Habrá ocasiones en que, en aras de lograr un propósito, los sectores cercanos a la inversión sufren el cambio en forma severa, pero a lo largo del tiempo nuevas actividades se afincan en el sector; no obstante, la vida urbana habrá cambiado sensiblemente. Tal es el caso del Poder Judicial instalado en el barrio González Lahman. Un caso interesante en esta maltratada capital es el sector de la Asamblea Legislativa, el Parque Nacional y alrededores, donde desde el siglo XIX se fueron dando las facilidades para ubicar allí las principales oficinas de los poderes del Estado. En más de cien años se han dado cambios y han aparecido nuevas funciones, como la Casa Presidencial, con dos intentos de ser rediseñada y reconstruida alrededor de su sitio original. En vez de esto, surgió la Asamblea Legislativa y el Tribunal Supremo de Elecciones. Este sector, visualizado desde mitad del siglo XIX como sede de edificios gubernamentales, ha resistido a los cambios del suelo y, por el contrario, fue afianzado como centro cívico a partir de 1955. Desde entonces, algunos nuevos edificios han sido agregados a su entorno, como el ya mencionado Tribunal Supremo de Elecciones y la Biblioteca Nacional. Igualmente se ha dado una transformación de la antigua Fábrica Nacional de Licores y la antigua Penitenciaria, convertidas hoy en sedes del Ministerio de Cultura y del Museo de los Niños, respectivamente: cambios de las actividades de una ciudad que lentamente y sin planeamiento va construyendo su futuro.

Otro efecto del cambio de uso del suelo se da en algunos barrios cuyas infraestructura y residencias están en buen estado, pero muchas familias las han dejado en procura de mayores estatus y seguridad, siendo sus casas ocupadas por familias de menor ingreso o bien por oficinas y comercios antes inexistentes.

Es posible que la siguiente evolución del proceso de cambio urbano consista en que dichas propiedades, a raíz de una mayor atención que se le dé a las áreas centrales, representen una gran oportunidad para la regeneración urbana, la revalorización de las propiedades y, por ende, un nuevo éxodo, esta vez de la periferia al centro. Se unirían variables estratégicas como: revalorización de tierras, nuevos usos del suelo con carácter mixto, mayores densidades y alturas de edificios y mejores infraestructuras urbanas, asociadas

con el transporte público y el control vial de la capital. Puede asociarse este potencial cambio con la necesidad imperiosa de la población de disminuir el tiempo de transporte cada día y con la convicción de que es necesario el rescate urbano de las ciudades. Como se mencionó arriba, si este potencial se orientara inteligentemente desde un gobierno local, con la coordinación del Poder Ejecutivo, sería posible lograr, con la inversión paralela pública y privada, una adecuada política de seguridad ciudadana, mejores espacios públicos, mejor convivencia e integración social, mayor disfrute y habitabilidad en esa ciudad tantas veces soñada y siempre olvidada.

Inicio

Caracterización de la oferta y la demanda de parqueo en San José centro

DOUGLAS MORALES

os medios de transporte han evolucionado a través de la historia de San José junto con el desarrollo económico, social y tecnológico de la ciudad. En la sociedad rural costarricense de principios del siglo XX el transporte de personas se realizaba predominantemente a caballo y en carreta. El desarrollo urbanístico posterior vino acompañado del uso del tranvía, el tren y los vehículos motorizados para el transporte público y privado. El parqueo de estos vehículos se realizó en las orillas de las calles y se reguló con parquímetros o boletas. A principios del siglo XXI, la flota automotor que se desplaza diariamente por San José es de 800.000 vehículos. Aunque no se sabe precisamente cuántos se estacionan en el casco central diariamente, un inventario nuestro contabilizó más de 8.000 espacios de parqueo dentro de las propiedades del casco central. Cada medio de transporte imprime su huella sobre el espacio, tanto por las características de la vía que utiliza como por el espacio que ocupan los vehículos parqueados. Así, las calles, rutas ferroviarias, paradas, estaciones y parqueos siempre han sido determinantes en los patrones de uso del espacio urbano. Por esto, el diseño y la reglamentación de las vías y los parqueos ha ocupado un lugar importante en la planificación urbana.

En 1887 se decretó "que el ancho de las calles de la ciudad y las villas debía ser de veinte metros". Ante la oposición de los vecinos y sus protestas se eliminó ese decreto, quedando los derechos de vía en un promedio de doce metros (Álvarez 2000: 91). Ésta fue la base para el diseño de las aceras y las calles del centro de San José. En 1949 Solow, en su *Proyecto para el Desarrollo Urbano de la Capital de Costa Rica*, puntualiza entre otros problemas: el congestionamiento de las calles por buses y tranvías y propone crear espacios de estacionamiento, suprimir el tranvía, prohibir el parqueo en las vías principales y sacar los buses de la avenida Central.

El planeamiento vial dentro de la ciudad y su alrededor, el Gran Área Metropolitana (Gam), se orienta a organizar el flujo libre de circulación, la regulación del sistema de transporte público y el estacionamiento. Es así como en 1991 para el Plan Maestro del Transporte Urbano, se elaboró el Estudio del Sistema de Estacionamiento, que aborda la oferta, ubicación y tipología de parqueos, realiza estudios detallados en parqueos públicos sobre la demanda y elabora políticas y una normativa al respecto.

Sobre este panorama, en 2006 la Escuela de Arquitectura de la Universidad de Costa Rica realizó la investigación Parqueo Urbano en el Casco Central de San José, que analizó la oferta de parqueo con el levantamiento de la ubicación, tipología y demanda por medio de encuestas a usuarios cotidianos y dueños de parqueos, junto con estudios detallados en varios parqueos, incluyendo encuestas a clientes ocasionales.

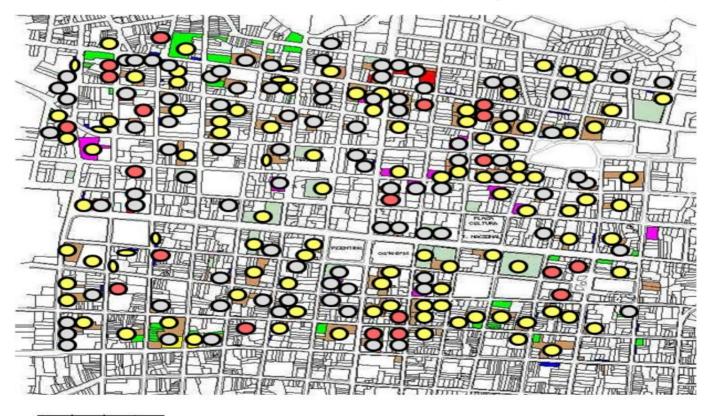
71 parqueo, a mediados del siglo XX, se realizaba en las márgenes de las calles y en patios colindantes. Esta situación cambió con la construcción de los edificios del Banco Anglo en 1957 y del Banco Central en 1959, donde se atiende el parqueo en sus sótanos. En 1959 se construyó el edificio Solera Bennett, frente al Morazán, cuyo parqueo se ubicó en un anexo adjunto de un piso, techado, con salida a la avenida 5. A principios de la década del setenta, con los edificios Numar y Rofas, se inició la incorporación del parqueo en los sótanos. El parqueo en pisos superiores se introduce en 1975 en los edificios La Llacuna, el del Automercado y el Omni, entre otros, y es a partir de 1970 que todos los edificios privados y públicos a construirse en San José, por reglamento, deben integrar soluciones de parqueo ya sea dentro del edificio o en áreas vecinas.

En el capítulo VIII del Estudio del Sistema de Estacionamiento Plan Maestro del Transporte Urbano en la Gam, de 1991, se anotan "incongruencias en el reglamento de construcciones vigente (1991), en cuanto a la exigencia de estacionamientos requeridos en edificios grandes por la limitación a establecer grandes parqueos". Esta consideración oficial y la regulación del *Código Urbano* permiten a los dueños de edifi-

cios grandes y medianos construir y servirse del parqueo sustituto, aumentando la demanda de espacio para parqueo en el casco central.

El artículo XVIII.11 del *Código Urbano* establece que "[e]n caso de que por la ubicación o características del terreno se haga difícil la provisión de los espacios requeridos para estacionamiento en el edificio, el propietario podrá pagar a la municipalidad -si ésta lo acepta- el costo requerido para que dicho espacio sea suplido por ésta en otro sitio. También podrá el propietario proveer los espacios de estacionamiento requeridos por su edificio en otro lote, previa aprobación de la municipalidad respectiva, siempre que no exceda una distancia de doscientos metros (200 m) medida a lo largo de las vías públicas, entre las entradas del edificio y el área del estacionamiento".

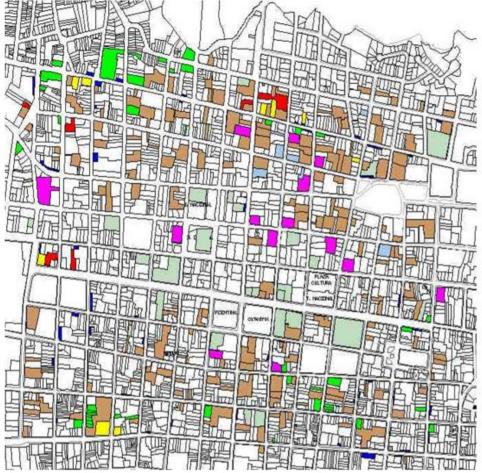
Aunque las municipalidades raras veces cuentan con recursos para adquirir terrenos o construir edificios de estacionamientos, este artículo permite que el dueño de un edificio establezca la compra o el alquiler de espacio en lotes baldíos cerca del edificio a construir para suplir parcial o totalmente la cantidad de estacionamientos requeridos por reglamento. La poca inversión requerida para parqueos, junto con la demanda generada por nuevas construcciones, garan-



S	total reg. 2006	parq. reg. 1991	parq, no ext,	Parq. nuevos	
	66	34	6	38	Merced
1	68	33	5	40	Carmen
	58	31	6	33	Catedral
1	68	25	3	46	Hospital
1	260	123	20	157	totales

Simbología

parqueo registrado en 1991, existente parqueo registrado en 1991, no existente parqueo nuevo



Ubicación de parqueos. Levantamiento 2006 a 7 Simbología

- parqueo frente a edificio
- Parqueo en lote
- parqueo en edificio
- parqueo en sótano
- estación de buses
- gasolineras y atención carros
- ruinas y baldíos

tiza la rentabilidad de éstos y ha estimulado su crecimiento en el centro de San José.

El centro de San José llegó a tener el máximo de población en 1963, pero desde entonces ella se ha reducido a aproximadamente la mitad, y el número de viviendas en 26%. La pérdida de viviendas está concentrada en el área central de la ciudad, entre el río Torres y la Estación del Pacífico, y entre el Hospital San Juan de Dios y el Circuito Judicial -cerca de 250 cuadras. En los años sesenta, estas cuadras urbanas mostraban una ocupación perimetral de usos mixtos (vivienda, comercio, talleres y servicios) con patios en el centro de la cuadra. Cuarenta años después los patios habían desaparecido, edificándose casi toda el área de las cuadras. Sin embargo, en casi todas se encuentran lotes vacíos que rompen los perímetros construidos con fachadas en ruinas, charrales o parqueos. Estos nuevos vacíos urbanos dominan y crecen en todos los cascos urbanos del Área Metropolitana. En San José los parqueos ocupan estos vacíos, satisfaciendo la demanda generada por la actividad urbana actual.

Los parqueos urbanos se ubican por la libre, ya que no existe ninguna orientación ni recomendación para su ubicación, aparte de una recomendación en el Plan Maestro de 1991 en el sentido de ubicarlos en sitios estratégicos cerca de las "estaciones urbanas de transporte público", que nunca fue implementada. El parqueo surge donde hay baldíos o ruinas y desaparece cuando se construye en el sitio. No es una actividad estable, sino que crece y cambia con el paso del tiempo, como lo podemos constatar al comparar la ubicación de los parqueos en 1991 y 2008.

El procedimiento utilizado para el levantamiento de estacionamientos en 1991 fue conocer y registrar la ubicación de los sitios con parqueo de vehículos, el número de espacios y el área del lote para verificar su capacidad, las calidades de los parqueos públicos, privados y comerciales y los parquímetros (estacionamiento en las calles) del área central de San José.

Esta situación fue el punto de partida de la investigación sobre el parqueo en el centro de San José, comprendiendo el área entre las avenidas 11 y 14 y entre las calles 9 y 10 -cerca de 120 cuadras-, realizada por el autor en el verano 2006-2007, por medio de un levantamiento de los parqueos por avenidas y calles, anotando y fotografiando cuadra a cuadra la existencia de parqueos, negocios con carros, entradas de carros o camiones para almacenes o bodegas, lotes baldíos y edificios en ruinas. Por cada cuadra registrada se confeccionó una ficha, incluyendo las fotos y las características físicas de cada situación registrada. Este levantamiento se ubicó en el mapa de parcelas de los cuatro distritos centrales (planos oficiales de la Municipalidad de San José).

El Plan Maestro de 1991 en realidad no ha tenido ningún impacto sobre el parqueo; éste ha crecido y se ha posicionado en el ámbito urbano por la libre, movido por la oferta y la demanda, y amparado por regulaciones de cupo, precios y seguros. Así, se prevé que seguirá en crecimiento conforme aumente la flota automotor, aunque hay indicios de estancamiento por la fuga de trabajos y actividades hacia la periferia en los pequeños y grandes centros comerciales.

Al sobreponer la información de 1991 a la levantada en 2006-2007 se revela: (1) un crecimiento de parqueos del 127% y la desaparición del 16% de los parqueos anotados en 1991; (2) el 71% de los establecimientos de parqueo se encuentra en el rango de 10 a 50 espacios, cercano al 74% del levantamiento de 1991; (3) aunque el clima local pareciera indicar la necesidad de parqueos techados, solo el 29% lo están totalmente, el 46% a medias y el 21% carece de techo; (4) el 50% de los parqueos abre de 7 a.m. a 7 p.m., el 36% opera las 24 horas y se acostumbra abrir los sábados; (5) los clientes fijos son los que laboran en el centro y representan un 18% de la muestra, y el restante 82% está compuesto por usuarios ocasionales que visitan San José por diversas razones; (6) la rentabilidad de la actividad de parqueo fue evidente, pues el 86% de los espacios de los parqueos estaban ocupados en el momento de la visita.

En 1991, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes realizó un estudio de demanda en ocho parqueos, contando la cantidad de vehículos que llegaron a estacionarse entre 7 a.m. y medianoche y su tiempo de permanencia. El problema más importante registrado fue la cantidad de vehículos que recibe cada parqueo, ya que en ciertas horas guardaban más carros de los que realmente cabían, lo que obligó a establecer una reglamentación, marcando los parqueos con dimensiones estándar (con promedio de 25 metros cuadrados) para definir un cupo máximo para cada establecimiento. En la actualidad, el promedio registrado de área para cada auto estacionado es de 26,5 m².

Para estudiar la demanda en 2006-2007 se realizó tres encuestas: una entre funcionarios que laboran diariamente en el centro de San José, que potencialmente podrían ser clientes fijos; otra a los administradores de los parqueos utilizados por los clientes regulares detectados en esa primera encuesta, y una última a los clientes ocasionales de esos mismos parqueos. La primera encuesta involucró a los funcionarios que laboran en cuatro edificios de las siguientes instituciones: Banco Nacional de Costa Rica, Caja Costarricense del Seguro Social, Banco Popular y de Desarrollo Comunal y Asociación Nacional de Educadores. A estos funcionarios se les consultó sobre su procedencia, sobre si poseían un auto y con qué frecuencia lo utilizaban, sobre la ubicación del parqueo utiliza-

do, sobre el costo y tipo de subvención de la institución y sobre la comodidad y servicios del parqueo.

A partir de los parqueos utilizados por los funcionarios de las cuatro instituciones, se estructuró la muestra de parqueos públicos a estudiar en profundidad. En esta encuesta, se preguntó a los administradores sobre las horas de mayor ocupación, los horarios, los años de servicio del parqueo, las tarifas, la afiliación a la Asociación de Parqueos y se realizó un levantamiento físico de las instalaciones. Estas tareas se realizaron de las 9 a.m. a las 3 p.m., aprovechándose este lapso para entrevistar a los clientes ocasionales en el momento de entregar o recibir su vehículo. A estos se les consultó sobre su procedencia y destino, el tiempo de permanencia, el tiempo de entrega y recibo del vehículo, la comodidad al ingresar, la frecuencia de las visitas a San José, la asiduidad o no a un mismo parqueo, la actividad y distancia de su acometido y sobre otros datos pertinentes.

Algunos datos relevantes obtenidos en las entrevistas de los funcionarios entrevistados en su oficina son: (1) el 83% posee automóvil, de los que el 22% no lo utiliza para ir a trabajar, el 34% no lo utiliza todos los días y solo el 44% viaja diariamente a San José en vehículo; (2) la hora de entrada predominante es 8 a.m. y la de salida 5 p.m., permaneciendo pocos en sus trabajos después de la 6 p.m.; (3) el 68% ingresa al parqueo desde las calles (norte-sur), y el 32% desde las avenidas (este-oeste); la mayoría no encuentra ninguna dificultad de acceso al parqueo; el 7% señaló problemas relacionados con las paradas de bus; (4) la entrada y salida del parqueo son más expeditas en la mañana que en la tarde, reportando más de la mitad una duración de tres minutos o menos, y solo entre 10 y 15% reportando duraciones de 10 minutos; (5) se da una marcada preferencia por los estacionamientos bajo techo; (6) en cuanto a distancia entre el parqueo y su lugar de trabajo, el 9% reporta distancias de menos de 50 metros, el 38% de 50 a 200 metros, el 24% de 200 a 300 metros, el 18 % de 300 a 500 metros y el 11% reporta distancias mayores de 500 metros.

Las entrevistas a los usuarios ocasionales de los parqueos, realizadas en éstos, revelaron que: (1) el 37% visita San José a diario, el 33% una vez por semana y el 30% menos de una vez por semana; (2) un 49% llega al centro de San José por servicios, el 27% por trabajo, el 19% para realizar compras y el 5% para entretenimiento; (3) el tiempo de permanencia en el parqueo es, por lo general, de una hora como máximo (en 1991 era de entre 1 y 2 horas); (4) el 51% utiliza habitualmente el mismo parqueo; (5) el 59% encuentra parqueo a un máximo de dos cuadras de distancia del lugar a donde se dirigen, facilitado por la actual dispersión de los parqueos en el centro de San José.

Los parqueos constituyen una actividad de transición de los lotes urbanos que esperan tiempo para

construir o la resolución de juicios de herencia y su posterior venta o segregación del predio. El fin deseado en las propiedades ocupadas por parqueos es construir edificios para usos comerciales, de servicios y de vivienda bajo el estimulo del repoblamiento del casco urbano. Son pocos los terrenos destinados a edificios para parqueo. Al construirse un edificio, el parqueo ubicado en el lote desaparece y el parqueo del nuevo edificio podría ubicarse en otro lote de la vecindad. La demanda se desplaza, demoliéndose edificios viejos para satisfacerla.

Si bien es cierto que la demanda de parqueos en el centro de San José ha sido satisfecha históricamente de esa forma, una exitosa estrategia de repoblamiento del centro de San José debe incluir una planificación y una reglamentación inteligentes del estacionamiento de automóviles, basadas en un estudio de demanda

que contemple tanto a los usuarios actuales de estos espacios como las necesidades de los nuevos habitantes del centro de la ciudad, para quienes los parqueos debieran ubicarse en las cuadras repobladas. Los parqueos eliminados con la construcción de edificios deben restituirse dentro de la vecindad donde estaban y la mejor forma es construir edificios para parqueos inteligentes, que ocupen los espacios mínimos y se apoyen en tecnologías electromecánicas para su guardado en gabinetes aéreos y subterráneos. La planificación y localización del parqueo es una tarea vital a realizar en este pequeño San José que se piensa repoblar.

Referencias bibliográficas

Álvarez Masís, Yanory y otros. 2000 San José de Antaño, Distrito Catedral (1890-1940). MCJD.



San José, Costa Rica Alfredo Huerta