

AMBIENTICO

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

DESPOBLAMIENTO Y REPOBLAMIENTO DE SAN JOSÉ CENTRO



Editorial
Fuga de residentes y arribo de turistas

Vladimir Klotchkov
Regeneración y repoblamiento
de San José: ¿dónde estamos?

Eduardo Brenes y Wendy Molina
Regeneración urbana y repoblamiento
de San José aún no llegan

José G. Román
Repoblamiento urbano: su problemática y
la necesidad de replantearlo

Royee Álvarez
San José: despoblamiento reciente
y repoblamiento actual

Javier Vargas
Tres escenarios diferentes en que San
José actúa simultáneamente

Andrés Fernández
San José: de lo rural ¿a lo urbano?

AMBIENTICO

Revista mensual sobre la actualidad ambiental

DESPOBLAMIENTO Y REPOBLAMIENTO DE SAN JOSÉ CENTRO



Director y editor: Eduardo Mora
Consejo editor: Manuel Argüello, Gustavo Induni, Wilberth Jiménez, Luis Poveda
Asistencia y administración: Rebeca Bolaños
Diseño, diagramación e impresión: Programa de Publicaciones, UNA
Fotografía de portada: Paisaje urbano, San José centro. Juan José Pucci
Teléfono: 2277-3688. **Fax:** 2277-3289
Apartado postal: 86-3000, Costa Rica
Correo electrónico: ambientico@una.cr
Sitio web: www.ambientico.una.ac.cr

Ambientico, revista mensual sobre la actualidad ambiental costarricense, nació en 1992 como revista impresa, pero desde hace varios años también es accesible en internet. Si bien cada volumen tiene un tema central, sobre el que escriben especialistas invitados, en todos ellos se trata también otros temas. *Ambientico* se especializa en la publicación de análisis de la problemática ambiental costarricense -y de propuestas sobre cómo enfrentarla- sustentados en información primaria y secundaria, aunque asimismo se le da cabida a ejercicios meramente especulativos. Algunos abordajes de temas que trascienden la realidad costarricense también tienen lugar.



Sumario

Editorial	
Fuga de residentes y arribo de turistas	2
Vladimir Klotchkov	
Regeneración y repoblamiento de San José: ¿dónde estamos?	6
Eduardo Brenes y Wendy Molina	
Regeneración urbana y repoblamiento de San José aún no llegan	15
José G. Román	
Repoblamiento urbano: su problemática y la necesidad de replantearlo	26
Royee Álvarez	
San José: despoblamiento reciente y repoblamiento actual	29
Javier Vargas	
Tres escenarios diferentes en que San José actúa simultáneamente	34
Andrés Fernández	
San José: de lo rural ¿a lo urbano?	39

Fuga de residentes y arribo de turistas



Juan José Pucci. Paisaje urbano, San José centro.

Los habitantes de San José centro empezaron a huir de esa zona en el inicio de los años setenta y no han parado de irse. Entre aquel momento y el inicio de la presente década, ese centro (esto es, los cuatro distritos centrales del cantón llamado San José) perdió como el 30 % de su población, a pesar de la inmigración. Pero, curiosamente, en el ecuador de ese periodo de aproximadamente cuatro décadas de extensión, es decir, a fines de los ochenta y principios de los noventa, el centro de San José empezó a ser hospederero de un número de turistas que crecía cada día (hubo descensos esporádicos en los flujos turísticos por causa de crisis internacionales). Y no es que antes de ese momento los turistas no llegaran a San José centro; claro que sí, pero, en general, eran escasísimos. Fue en el periodo dicho que el turismo en Costa Rica hizo eclosión, y en esta los verdaderos protagonistas fueron los “turistas de naturaleza”, que irrumpieron crecientemente en el país para visitar zonas alejadas de San José, pero teniendo que pernoctar aquí por la ubicación del principal aeropuerto.

Aún a inicios de los noventa, los hoteles estaban concentrados en seis o siete manzanas del mero centro de San José, mas en esa época empezaron a establecerse muchos otros, unos pocos en edificios construidos ex profeso y la mayoría en viejas casas de habitación adaptadas. No solo vinieron en masa los turistas de naturaleza, permaneciendo dos o tres noches en San José en su paso a áreas naturales, sino también, aunque en mucho menor número, comenzaron a arribar turistas sexuales, quedándose también ellos unas tres noches en el centro de la ciudad; y turistas estudiantes, que se alojaban y alojan mayoritariamente no en el centro sino en el este de la capital. Por el crecimiento de la economía, los turistas laborales también aumentaron en cantidad. En cambio, los turistas médicos, como grupo significativo, aparecerían apenas en la pasada década, pero con fuerza.

En el primer decenio de este siglo, mientras la sangría cotidiana de pobladores continuaba, en un día promedio los turistas alojados en San José centro superaban la cifra de 3.000, más varios cientos de estudiantes extranjeros –huéspedes en el país por menos de 60 días- hospedados en Montes de Oca, cantón limítrofe con el cantón San José, o en el oriente de este. Es decir, en tal decenio la cantidad de turistas en un día promedio era equivalente a más del 6 % de la población permanente de los cuatro distritos centrales que conforman el centro de San José, dado que esta población en un día promedio, en dicha década, alcanzaba la suma de 50.000 almas, más

o menos. Esa cantidad diaria de turistas (más de 3.000) representaba la sexta parte de la cantidad de residentes que el centro de San José había perdido desde los años setenta (poco menos de 20.000).

En algunas reducidas zonas de San José centro, la huida de los habitantes se vio compensada con las estadías de los turistas, como por ejemplo en el estrecho barrio Amón, que en la primera década de este siglo era sede de unos 25 hoteles, casi todos recientes. También, pero menormente, en el sector occidental de los distritos Hospital y Merced y en el sector noreste del distrito Catedral: ahí la cantidad de humanos habitando –permanentes o efímeros- se mantenía; aunque en todas las otras sucedía y sucede al revés.

Natural es que, en las áreas abandonadas por los residentes y usadas por los turistas, algunas actividades menguaran (como la educativa y el culto religioso) y que otras se potenciaron un tanto (como la prostitución y la visita a museos), pero muy poco cambió el paisaje y otros aspectos, porque los hoteles y otros establecimientos turísticos emergentes se instalaron mayoritariamente en residencias viejas. Eso sucedió, además de en Amón, en los barrios Pithaya y Don Bosco (en el occidente de los distritos Hospital y Merced), en los que en la década recién pasada, e incluso hoy, había unos 22 hoteles, en su mayoría instalados en antiguas viviendas, hospedando a más de 600 personas en un día promedio. En un día así, y en un área más pequeña, Amón albergaba entre 400 y 500 turistas -hoy menos-



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

Un breve sector fuertemente alterado en todos los aspectos por el cambio de uso del suelo –de residencial y “pequeño-comercial” a turístico- es, en el distrito Carmen, el que se extiende de la avenida 1 a la 3 y de la calle 7 a la 11, donde no solo emigraron los habitantes sino que también los pequeños negocios fueron erradicados de sus locales, y la mayor parte demolidos, para dar paso a dos complejos turísticos compuestos, cada uno, de hotel, casino, bares, restaurantes y estacionamientos. Y a las instalaciones de esos dos complejos se sumaron, en las inmediaciones, poco a poco, más bares, más ventas de suvenires, más casinos y hotelitos.

Del distrito Catedral merece ser señalado su despoblamiento y el posterior y paulatino brote de una suerte de “distrito” médico en torno al enorme (dos manzanas y media) Hospital Clínica Bíblica, que proclama que entre el 20 % y el 30 % de su clientela está constituida por turistas médicos, a los que les practica unas 1.200 cirugías anuales. Alrededor de tal Hospital, se ha instalado una multitud de establecimientos de asistencia en salud (laboratorios, consultorios médicos, farmacias, etc.), cuya clientela es nacional, en viejas residencias y en edificios nuevos alzados en fundos dejados por ex-residentes. Y en otros puntos del centro de San

José, pero principalmente en su periferia, hay más establecimientos médico-hospitalarios que atienden a crecientes turistas médicos.

Un centro de ciudad cuyos residentes fueran reemplazados por turistas parecería más un crucero o un *mall* con hoteles que un centro de ciudad, aunque esos turistas alcanzaran gran número. En San José centro, pues, el relativamente abundante flujo turístico —ahora ya no en aumento por causa de la proliferación de “atractivos turísticos” en el oeste de la capital— no es sustituto, ni mucho menos, de la población ida: ni por su carácter general (actividades, interacciones sociales, tipo de articulación con el entorno...), lo cual es decisivo, ni tampoco por su número, sobra decirlo. Pero sí ha ejercido influencia en la pervivencia de pequeños y medianos establecimientos comerciales de diverso tipo (supermercados, tiendas, restaurantes y bares...), gracias a la atención que prestan a los turistas y al variado personal que directa e indirectamente les sirve a ellos. Además, ese flujo turístico ha dado más vida a mercados de artesanía, a viejos museos y a otros hitos del paisaje urbano poco frecuentados por aborígenes, aumentando el atractivo de la ciudad.

Ese turismo no ha sido tan abundante como para cambiar la estructura y funciones de San José centro, y sí ha sido suficiente para ayudarlo a mantenerse económicamente palpitante. En un día promedio de la década recién pasada, e incluso hoy, en los cuatro distritos centrales de San José había entre 400 y 500

turistas sexuales, menos de 500 turistas médicos (incluyendo a sus acompañantes), entre 500 y 1.000 turistas laborales y alrededor de 1.500 turistas de naturaleza (los turistas estudiantes se alojan fuera de los cuatro distritos centrales).

Pero los turistas de naturaleza, que durante dos décadas pernoctaron en San José centro de camino a sus destinos, tienden, cada vez más, a ya no hacerlo así sino a hospedarse en el confín occidental de ese centro, y hasta más al oeste: en Mata Redonda, Escazú y Santa Ana. Muchísimos, incluso, en números ascendentes, vienen en aviones que no aterrizan en el valle Central sino en el Pacífico Norte. Los turistas laborales también se alojan crecientemente en el oeste de la capital; igual lo hacen los turistas médicos, quienes además ya están siendo atendidos por el Cima, y pronto por el Hospital Clínica Bíblica, en Guanacaste, suprimiendo así el paso por San José. Entre turistas sexuales existe la tendencia ascendente a irse a playa Jacó directamente desde el aeropuerto, eludiendo la capital. Y muchísimos turistas estudiantes que vienen a aprender el idioma prefieren hacerlo en playas y zonas rurales, también.

La constatable pérdida de turistas por parte de San José centro no hace más que subrayar la necesidad de regenerar y repoblar esa área, objetivos a los que se marcha a paso firme pero que son difíciles sin el involucramiento de las instituciones privadas y con recursos públicos muy escasos.



Arquitecto urbanista.
Jefe del Departamento
de Gestión Urbana de
la Municipalidad de
San José.

Regeneración y repoblamiento de San José: ¿dónde estamos?

..... | **Vladimir Klotchkov** |



El cantón de San José está urbanizado casi en su totalidad, por lo que su futuro desarrollo puede realizarse únicamente bajo el concepto de renovación urbana, que, según la Ley de Planificación Urbana (LPU, 1968), consiste en “conservar, rehabilitar o remodelar las áreas urbanas defectuosas, deterioradas o en decadencia, tomando en cuenta la inconveniente parcelación o edificación, la carencia de servicios y facilidades comunales, o cualquier condición adversa a la seguridad, salubridad y bienestar generales”.

A partir del postulado legal citado, que data de los años sesenta del siglo pasado, y sumando a él las tendencias modernas de urbanismo, la política municipal de renovación urbana se orienta a construir y sostener un proceso de gestión urbana multidimensional, o sea, no solamente físico-espacial e infraestructural, sino también -en lo posible- económico, social y ambiental. Por tanto, es una gestión interdisciplinaria, interinstitucional e intersectorial (público-privado), que hemos definido como *regeneración urbana* y que se dirige a revalorizar la ciudad y, en concreto, detener



Volver al índice

y revertir el deterioro existente mediante un mejor uso y reuso de todos sus componentes. Para lograr lo anterior, se están desarrollando tres estrategias de gestión: (1) repoblamiento de los cuatro distritos centrales, (2) mejoras de barrios, centros y ejes urbanos y (3) rehabilitación de los asentamientos en precario e irregulares (PDM, 2012). Todo ello a la par de otras estrategias del quehacer municipal que se empeñan en mejorar el ambiente productivo, social y natural, aumentar la seguridad pública y la participación ciudadana, diversificar la oferta cultural y lúdica y mejorar los servicios municipales.

Desde la ciencia urbanística, los problemas urbanos pueden deberse a dos causas: La primera es el cambio en las demandas de la sociedad, a las que la ciudad no puede dar una respuesta satisfactoria; por ejemplo, una mayor competitividad, que exige mejoras en infraestructura y servicios, o una mejor calidad ambiental de vida, que reclama limpieza de ríos, reconstrucción de parques, modernización de transporte, etc. La segunda causa puede consistir en unas incorrectas decisiones anteriores. En San José actúan abundantemente ambas causas. Es por eso que, antes de proponer algo, debemos formular bien el problema y conocer su historia.

En este sentido, desde los años setenta y ochenta del siglo pasado, con el rápido crecimiento de las zonas residenciales en los alrededores de San José y el aumento explosivo del parque automotor, que no fueron acompañados con mejoras en la movilidad (red vial,

organización de tránsito, transporte público, etc.), el centro de San José se hizo poco accesible, congestionado y contaminado, y sus residentes empezaron a huir hacia la periferia. De este modo, la población de los cuatro distritos centrales (Carmen, Merced, Hospital y Catedral) se redujo de 65.928 personas, en 1973, a 47.165 personas, en 2011. Más tarde, en los años ochenta, la crisis económica incentivó el crecimiento de la delincuencia, de las ventas callejeras y de la indigencia. Gran parte de esta problemática socio-económica se asentó en el centro de la ciudad capital. Con esto ya no solamente la población, sino también muchos negocios, decidieron irse afuera. (Véase, en cuadro adjunto, el decremento de la población de los cuatro distritos centrales de San José entre 1950 y 2011.)

Esa era la situación cuando la Municipalidad de San José asumió a principios de los años noventa la planificación urbana de la ciudad capital. Primero, lo hizo en función de algunas obras de renovación de los espacios públicos y, después, con una serie de políticas, programas y proyectos, organizados en forma del Plan Director Urbano de San José 1995-2015 (PDU, 1994). El deterioro físico-ambiental, económico y social del centro urbano en aquel entonces era tal que, cuando en 1991 la Municipalidad se propuso la remodelación del parque Morazán, los medios y el público en general opinaron que sería una inversión perdida, porque “el centro ya está muerto”. No obstante lo anterior, se logró reunir la voluntad de

Variación porcentual de la población de los distritos centrales de San José según periodo inter censal -entre 1950 y 2011-.

Distritos	Variación porcentual ¹					
	1950-1963	1963-1973	1973-1984	1984-2000	2000-2011	1950-2011
El Carmen	3,7	-8,4	-29,6	-43,5	-19,6	-69,6
Merced	16,6	-9,6	-22,9	-11,7	-9,6	-35,2
Hospital	13,3	-9,6	-21,9	-10,8	-20,3	-43,1
Catedral	40,7	-19,5	-24,5	-28,9	-15,7	-48,7

Fuente: Observatorio Municipal, Municipalidad de San José, con base en datos del Inec, Censos Nacionales de Población de 1950 al 2011.

¹ Indica el porcentaje total de variación de la población en el periodo inter censal.

las instituciones y abrir una amplia discusión con la ciudadanía, en búsqueda del proyecto de la ciudad capital, bajo el lema “San José 2015: por una ciudad agradable, habitable y competitiva”.

En este proceso de formulación de políticas urbanas a largo plazo, se dio una especial atención a la regeneración y al repoblamiento del centro desde los siguientes tres enfoques o temas: integración metropolitana, repoblamiento y optimización de movilidad. En el primer tema, sobre integración metropolitana y el rol del centro urbano de San José, el Plan Director Urbano presentó el objetivo de “cambiar el patrón de crecimiento urbano en el Valle Central, de mono-nuclear y concéntrico, a poli-nuclear y desconcentrado”. De este modo, se propuso revertir la tendencia histórica de crecimiento metropolitano de tipo centrípeta -o sea, que atrae los flujos de transporte y las actividades muy dependientes de estos flujos (terminales, talleres, aduanas, bodegas) al centro urbano- hacia otro modelo, más equilibrado entre todos los

cantones metropolitanos, que privilegia el repoblamiento del centro de San José con las actividades correspondientes a su rol de capital nacional (política, cultura, comercio, servicios, recreo), así como con los residentes.

Sin embargo, las estrategias para lograr grandes cambios urbanísticos no pueden construirse desde una municipalidad, aunque esta sea la capitalina, porque casi todos los elementos estructurales de la urbe (vialidad, transporte, vivienda, servicios de agua y electricidad, lo mismo que el 98 % de los recursos públicos del país) están en manos de las instituciones centrales. Por ello, las estrategias de cambio deben negociarse en el seno de diferentes grupos de trabajo intersectoriales, con su posterior concreción mediante los diferentes instrumentos de ordenamiento territorial y de planificación urbana: el Plan de la Gran Área Metropolitana, así como los planes reguladores y los planes de desarrollo de cada uno de sus cantones. En esta tarea la Municipalidad josefina siempre ha sido muy propositiva: desde la

Alcaldía, desde la Federación Metropolitana de Municipalidades y desde diferentes grupos de trabajo interinstitucionales.

No obstante, desde que fue creada una estructura paralela a la Dirección de Urbanismo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (Invu), en 1996, o sea desde hace 17 años, la integración metropolitana y la formulación de los instrumentos de planificación necesarios para ello avanzaron muy poco, si no es que, más bien, involucionaron hasta la situación de finales de los años setenta del siglo pasado, cuando el país discutía sobre quién y cómo tenía que hacer esos instrumentos. Tal estructura paralela del

Invu primero tuvo la forma de Comisión de Ordenamiento Territorial de la Gam, luego de Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano y, posteriormente, de Plan Urbano Regional de la Gam (Prugam).

En el segundo tema, relativo al reemplazamiento de San José, el Plan Director Urbano indicó la necesidad de “lograr la renovación de ... los cuatro distritos centrales ... buscar la construcción de unidades habitacionales de diferentes rangos de precios ... [y] enfatizar el desarrollo integral de las diferentes zonas del centro”. Desde entonces, la Municipalidad tiene entre sus prioridades reforzar el



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

rol capitalino de San José y repoblar su zona central con las actividades políticas, económicas y culturales cuya imagen deseada podemos describir como un extenso centro comercial y de servicios -¿el *mall* más grande de país?- a cielo abierto, con plazas, galerías y bulevares y, a la vez, poblado con nuevos residentes. La base jurídica de esta iniciativa se encuentra en el Decreto Ejecutivo N° 31730-Mideplan-Mivah y en los reglamentos del Plan Director, y su desarrollo está coordinado por la Comisión de Regeneración y Repoblamiento, compuesta por los representantes de varias instituciones públicas, gremios privados y sectores académicos.

En el último tema, que es el de movilidad urbana, que incluye los componentes: vialidad, tránsito y transporte, el propósito municipal de las últimas dos décadas consiste en “optimizar el uso de infraestructura vial desde su calidad constructiva y organización de tránsito ... [y] lograr el siguiente orden de prioridades: peatón, transporte público, transporte particular ... formar ejes ... de transporte masivo, rápido y ecológicamente limpio en las rutas de mayor flujo oeste-este y norte-sur”.

La importancia de la movilidad para el repoblamiento del centro reside en la necesidad de resolver el grave problema de congestionamiento y contaminación del centro, que se debe a dos causas principales: La primera, que la mitad de los carros que llegan al centro lo usan como “cruce vial”, para desplazarse de un extremo a otro de la ciudad, congestionando,

contaminando e impidiendo a peatones y transporte público el acceso al centro; lo cual podría mitigarse, en gran medida, restringiendo el paso a través del centro e implementando rutas intersectoriales (periféricas) y diametrales de transporte público, preferiblemente no contaminante. La otra causa consiste en el uso ineficiente de la red vial, debido a las fallas en su planificación, construcción y control policial (las vías del centro de Londres son igualmente estrechas que las de San José pero tres veces más fluidas).

En cuanto a movilidad, es importante saber que la Municipalidad de San José, al igual que las demás municipalidades del país, hasta hoy carece de las competencias de planificar y controlar la organización del tránsito, que son exclusivas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Mopt). No obstante, hemos logrado conformar la Comisión Mixta Mopt-Municipalidad que está trabajando en la formulación de un Plan Maestro de Tránsito de los Cuatro Distritos Centrales, cuyo objetivo es distribuir el escaso espacio vial entre todos sus usuarios, dando preferencia a peatones y bicicletas, luego al transporte público, que transporta a la mayoría de la población, y dejando a los vehículos privados “lo que quedó”, por medio de la declaración de calles exclusivas o preferenciales para los dos primeros modos de transportación. Esto se justifica técnica y moralmente, pero está pendiente la decisión política.

En esta misma Comisión y sus subcomisiones especializadas, estamos

trabajando también el tema de transporte público, específicamente en los aspectos de tranvía, trenes y optimización de rutas de buses. Empero, a la fecha no se conoce a ciencia cierta el futuro del transporte tranviario y ferroviario. En lo que se refiere al sistema de buses, parece que el próximo año el Mopt va a extender las concesiones actuales hasta 2021, sin ningún cambio a pesar de que el diseño de las rutas data de los años setenta del siglo pasado. Este sistema de rutas de tipo radial hace tiempo dejó de responder a las necesidades de desplazamiento, lo que se puede constatar en que un tercio de los pasajeros que llegan al centro lo

hacen para tomar otro bus, y en que entre 1998 y 2008 el porcentaje de pasajeros en transporte público, en todos los viajes del Área Metropolitana de San José, se redujo de 75 % a 54 %.

Respecto a la organización del tránsito en el centro, creemos que se puede mejorar la situación de movilidad urbana por medio de un control más estricto de parte de la policía de tránsito. Esta actualmente funciona —aunque a veces no se ve ningún policía de tránsito en todo el centro y en todo el día— sin esperar el Plan Maestro, exigiendo a los conductores el cumplimiento de las normas y la señalización actuales. Afortunadamente,



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

la recién promulgada Ley de Tránsito permite a las municipalidades crear su propia policía de tránsito, que colaboraría con los oficiales del Consejo de Seguridad Vial (Cosevi). En este sentido, la Alcaldía ya tomó la decisión de formar 25 policías municipales como policías de tránsito, para lo cual se trabaja con Cosevi en la organización de los cursos y otras formalidades necesarias.



Y, bien, ¿qué impacto ha tenido el Programa de Repoblamiento? Al respecto, no existe un estudio objetivo de tipo

antes-después. Sin embargo, comparando las opiniones actuales sobre el centro con las descritas arriba, relativas a los años noventa del siglo pasado, cuando la gente despreciaba el centro, la situación ha cambiado, indudablemente. Basten las siguientes dos citas de recientes publicaciones periodísticas: “el centro de la capital está demostrando bastantes señales de mejoramiento en lo que al ambiente comercial se refiere, incluidas nuevas inversiones, que ofrecen más oportunidades a los consumidores y transeúntes” (Parrea-guirre, 2013); y “[l]a construcción llega de nuevo al corazón de San José y mueve los cimientos de una ciudad. El centro de la



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

capital concentra el 42 % de los metros cuadrados (m²) de nuevas edificaciones del cantón josefino durante el último año ... Gonzalo Delgado, presidente de la CCC (Cámara Costarricense de Construcción), señaló que, conforme continúe la tendencia de nuevas obras en el centro de la ciudad, crecerá el atractivo de San José ... la repoblación inicialmente para vivienda desencadena la demanda de los nuevos habitantes, donde la respuesta es renovar el comercio ... Para Diana Escobar, vicepresidenta de Hogares de Costa Rica, el desarrollo de la capital apenas comienza. Esta compañía desarrolló en el distrito Hospital dos torres de apartamentos, un hotel y un edificio de oficinas. Aseguró que apuestan al desarrollo de la ciudad porque tiene una buena ubicación y facilidad para construir en altura” (Rodríguez, 2013).

Poco a poco, las condiciones nuevas del centro de San José han generado la llegada de las inversiones públicas y privadas. Así, en el campo de los servicios, por ejemplo, la Clínica Bíblica y algunas

otras instituciones y empresas han tomado la decisión de permanecer en el centro y mejorar o ampliar sus instalaciones. Asimismo, la cantidad de permisos de construcción que se han tramitado para la zona central de San José se ha incrementado. En particular, a lo largo de los últimos seis años, se desarrollaron (o están en desarrollo) las siguientes obras grandes: Primera etapa del condominio residencial Condado del Parque II (Merced, 16.168 m² de construcción), primera etapa de condominio mixto Paseo Colón (Merced, 55.125 m²), parqueo del hospital Clínica Bíblica (Catedral, 32.700 m²), primera etapa de condominios residenciales 6-30 (Hospital, 56.200 m²), condominio residencial-comercial Anonos de Creta S. A. (Catedral, 1.009 m²), oficentros Jardines de Recuerdos (Hospital, 3.994 m²), Victoria (Carmen, 3.296 m²), Ortodiagnóstico (Carmen, 1.039 m²), Thor Tower, (Carmen, 3.045 m²) y E. M. T. Corporación S. A. (Catedral, 1.737 m²). Además, está por empezarse la construcción del edificio de la Universidad Hispano-Americana

(Carmen, 7.340 m²) y de las oficinas de ahorro y préstamo de Ande (10.870 m²).

Resumiendo estas experiencias de repoblamiento del centro, es importante decir lo siguiente: La situación actual del centro, que ya invita a invertir en él o, simplemente, visitarlo, se debe a la aplicación insistente de las políticas trazadas por la Municipalidad en los años noventa del siglo pasado, reforzadas con la ayuda de otras instituciones públicas y privadas en el primer decenio del actual siglo. Incluyen distintas y múltiples medidas, como el desalojo del comercio informal, el ordenamiento de rutas y paradas del transporte público, la peatonización, la creación de la policía municipal, la construcción de obras de infraestructura pública, la regulación de la publicidad exterior, la arborización urbana, las labores para atender y rehabilitar a las personas en situación de indigencia, la promoción de la inversión y la aplicación de incentivos, la simplificación de los trámites municipales, así como la reciente creación de la figura de Centro Histórico de San José y sus Ensanches, que incentivará mejoras y promoción turística de San José, entre otros.

Sin embargo, para un mayor avance en este tema, es indispensable la creación de nuevos instrumentos de gestión, entre urbanísticos (reajuste de propiedades), legales (expropiación), fiscales (incentivos), financieros (fideicomiso, entre otros) y organizativos (empresas mixtas, entre otros). En el repoblamiento de Bogotá, que se

considera un éxito, se usan todos estos instrumentos. Y, sin duda, hay que seguir aplicando, aun con más agresividad y con el involucramiento de más actores urbanos, las políticas de mejoras de la infraestructura, los servicios, la seguridad y el ornato del centro.

Por último, es necesario repetir “que la regeneración urbana y el repoblamiento del centro de San José no es una iniciativa a corto plazo. Posiblemente, los resultados más visibles de este plan se hagan evidentes a mediano y largo plazos. No obstante, este camino es la única alternativa para una ciudad que amenazaba con volverse inhabitable” (Klotchkov, 2012).

Referencias

- Klotchkov, V. (2012). Política de Repoblamiento del Centro de San José. En Martínez Artavia, C. (Ed.). *Derecho a la Ciudad: Vivienda y Ambiente* (pp. 64-67). San José: UICN.
- LPU (1968, noviembre 15 y sus reformas). Ley de Planificación Urbana. En Alfaro Rodríguez, D. (Comp.). *Código Urbano* (p. 22). San José: Porvenir.
- Parreaguirre, F. (2013, abril 24). El otro mundo comercial: San José centro. *La República*. Disponible en: https://www.larepublica.net/app/cms/www/index.php?pk_articulo=533298010.
- PDM (2012, abril 26). *Plan de Desarrollo Municipal* (pp. 149-166). San José: Municipalidad de San José.
- PDU (1994, abril). *Plan Director Urbano: San José 2015 – Por una ciudad Agradable, Habitable y Competitiva. Resumen*. (pp. 68-70, 76-78 y 105-106, 83-84, 123-125). San José: Municipalidad de San José.
- Rodríguez, O. (2013, abril 19). La construcción late de nuevo en el corazón de San José. *La Nación*. Disponible en: <http://www.nacion.com/2013-04-19/Economia/La-construccion-late-de-nuevo-en-el-corazon-de-San-Jose.aspx>.



Arquitecto especialista en diseño urbano. Exdirector del Plan Urbano Regional de la Gam (Prugam).

Regeneración urbana y repoblamiento de San José aún no llegan

.....| **Eduardo Brenes y Wendy Molina** |.....



Socióloga. Profesora en Universidad Veritas.

Las ciudades han resuelto casi siempre sus problemas “empujando” afuera de ellas las soluciones, haciéndolas, pues... suburbanas. Lo contrario representa resolver y rediseñar la ciudad hacia adentro a través de la regeneración urbana, tanto como sea posible. Ante los retos urbanísticos que presenta cada ciudad, siempre nos preguntamos cómo pueden enfrentarse ellos humanizando y reactivando el espacio urbano existente (de ser necesario, también facilitando su expansión), de modo que la ciudad ofrezca principios y conceptos de generación de sí misma, en vez de impulsar grandes expansiones horizontales y de baja densidad. Cuando nos enfrentamos a situaciones evidentes de congestión vial, escasez de infraestructura, presión por el precio de terrenos, envejecimiento de barrios, cambios en el uso del suelo urbano y necesidad de nuevas viviendas, entre otros tantos problemas de la ciudad, la solución más fácil y cómoda es expandir el espacio urbano. Cuando las ciudades son aún pequeñas pareciera que esto no afecta, pues se cuenta con tierras y, aunque la infraestructura y los servicios públicos no acompañen dicho



Volver al índice

crecimiento (presión inmobiliaria), la tendencia se va afianzando hasta generar una conurbación tal que ya luego parece imposible revertir. A pesar de que se tenga por hechos la ocupación de suelos agropecuarios, el riesgo que representa la fragilidad de los recursos naturales afectados y los problemas sociales que se derivan, la presión continúa, generando un *modus operandi* casi imposible de frenar.

El planteamiento de una nueva propuesta urbanística que corrija las tendencias es una labor titánica, no tanto por la solución técnica como por los intereses de los grupos de presión y la carencia de políticas públicas. Diversas disciplinas, entre ellas el diseño urbano, y en general las ciencias sociales, nos ayudan a planificar las ciudades como espacios para la satisfacción de los seres humanos que las habitan y conviven en ellas. Si esta premisa se pierde debido a la incapacidad de resolver la cuestión urbana, dicho espacio se deteriora y se abandona paulatinamente. Sin habitantes, una ciudad se deshumaniza y se pierde su verdadero sentido, como le ha sucedido a muchas ciudades del mundo, San José entre ellas (Brenes, 1995). ¿Por qué?



La ciudad de San José se fundó y creció a partir de un trazado urbano de damero o cuadrícula de manzanas. Conforme pasaron las décadas y llegaron nuevas necesidades, la urbe se extendió hacia el sur (barrios Cristo Rey, La Cruz,

Cuba), hacia el este (barrios Luján, González Lahman, Escalante, Los Yoses) y hacia el oeste (barrios Pitahaya, Don Bosco y alrededores de La Sabana), por citar algunos casos. Estas expansiones se dieron como continuación de los cuadrantes existentes, de sus vías y de la organización socio-espacial de la ciudad. Es destacable que, ya para los años 40 del siglo pasado, dentro de dicha trama urbana se registran proyectos de vivienda de mayor densidad y altura, como la ciudadela Calderón Muñoz y varios edificios de apartamentos en Pitahaya, Amón y otros, con tres y hasta cuatro pisos. Pocos años más tarde, en 1962, se construye el edificio Solera Bennett, del arquitecto Borbón Zeller, de apartamentos y comercio en planta baja, ubicado entre avenidas 3 y 5 y calle 7. Este edificio, de seis pisos de altura, cumplía con la reglamentación urbana (altura del predio en función del espacio público frente a él). Podríamos afirmar que esta construcción y otras pocas (Altezor, 1986) cumplieron con los propósitos conceptuales de lo que más tarde se denominaría desarrollo de alta densidad y mediana altura, tendencia que infelizmente no se continuó (Brenes, 1995; Samper, 1997).

En materia de transporte público, desde finales del siglo XIX la capital contaba con un tranvía eléctrico, extendido por la ciudad y sus barrios. Con un poco de visión urbana y políticas adecuadas -y con los primeros edificios de varios pisos-, esa tendencia de crecimiento orgánico de la ciudad capital se hubiera proyectado

con mucho mejor criterio, evitando lo que llegaría a pasar unos pocos años más tarde. Esa tímida tendencia, posiblemente no planificada en toda su dimensión, respondía a la tesis que hemos defendido, la de hacer y construir ciudad, aumentar su densidad, crecer en altura, mantener distancias manejables entre las funciones urbanas y las necesidades de sus habitantes.

Posteriormente a los años cuarenta, surge una nueva institucionalidad en el país para atender el problema de vivienda y urbanismo. Es en esos años cuando la presencia del vehículo particular se hace sentir, generando inconvenientes en vialidad y contaminación ambiental poco tiempo después, como parte de la modernización de la ciudad. El tranvía comienza a estorbar, hay que desaparecerlo. Los cantones vecinos de San José afianzan la dependencia de la capital y se comunican mejor con esta a través de las primeras rutas de autobuses, concesionadas a los empresarios de entonces. Al cabo de poco tiempo, el dinamismo cultural, comercial y burocrático de la ciudad, así como la ocupación y la saturación del espacio urbano construido, podrían haber hecho

pensar en la necesidad de ampliar las zonas urbanas. Influenciados por la tendencia internacional de la ciudad-jardín y la ciudad-satélite, se inicia un proceso de suburbanización hacia la periferia intercantonal; las nuevas autoridades de vivienda y urbanismo toman la decisión de extender la ciudad, ya no bajo la tendencia orgánica hasta entonces practicada, sino hacia la periferia sur. Surge así la idea de los Hatillo, la ciudad satélite por excelencia... se cree.

De allí en adelante, desaparece todo concepto de ciudad y arranca una carrera vertiginosa por construir urbanizaciones en manos del Estado en primera instancia, y luego del sector privado, que impulsará proyectos de vivienda que se constituirán en modelos cerrados de urbanización y luego de condominios. La vivienda se torna una prioridad de la política nacional, infelizmente sin una visión urbanística complementaria. Al mismo tiempo, la infraestructura urbana existente se debilita, las inversiones en obra pública se demoran y finalmente no llegan. La capital se torna un espacio convulsionado y deja de ser lugar de encuentro



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

de la ciudadanía: se ha iniciado el auge de la ciudad dispersa, surgiendo en su periferia los centros comerciales, seguidos de los *malls* y los grandes supermercados. La ciudad extendida, de baja densidad, es una realidad. El centro de la ciudad capital pierde fuerza, tanto por la acción de la inversión periférica privada como por la falta de visión y acción de las autoridades. La saturación del casco central conduce a la fuga de instituciones como el Instituto Costarricense de Electricidad, la Contraloría General de la República, la Casa Presidencial, la Municipalidad y otras oficinas y ministerios de Estado. El caos vial por carencia de infraestructura y exceso de vehículos genera tiempos de viaje más prolongados y cansados para los ciudadanos. La inseguridad crece y el espacio público, sobre todo de noche, se vuelve tierra de nadie.

La población encuentra dos salidas a la crisis: encerrarse entre rejas y huir a los suburbios. Ambas situaciones son aprovechadas por algunos sectores económicos que ofrecen más y más vivienda suburbana con los cantos de sirena de la seguridad de los nuevos desarrollos, pero ignorando el riesgo derivado de la presión sobre el entorno natural por la ocupación suburbana, y haciendo caso omiso de la segregación social asociada a la desnaturalización del espacio público. Con una población alejada del centro urbano, con un transporte público deficiente y una infraestructura vial obsoleta, en los últimos años además se promueve la política de dotar de vehículo privado a toda persona, facilitándole

crédito a muy largo plazo. Así las cosas, no es de extrañar que el proceso de planificación urbana y ordenamiento territorial requerido para impulsar cambios a nivel de la Gran Área Metropolitana, y de cada cantón en particular, no tiene aún asidero político-empresarial. Estamos ante una ciudad caótica, abandonada, haciendo agua entre un mar de insatisfacción humana y pérdida de habitantes.

Ya desde el censo del año 2000, se constata una pérdida importante de población en la ciudad capital y esta tendencia continúa hasta la actualidad y la verifica el censo de 2011. La población de la ciudad de San José alcanzó 56.000 personas en el año 2000, cifra cercana a la de la población registrada en el censo de 1927. Particularmente el distrito Carmen perdió dos tercios de su población. Además de los conflictos urbanos, el proceso demográfico que explica esta pérdida de población tiene que ver no solamente con la reducción del número de hijos de las familias josefinas, sino también con la reducción de la cantidad de hogares establecidos en el casco central. El éxodo de familias es de dos tipos: de familias completas que emigran a espacios residenciales suburbanos, y de hogares nuevos, ya que los jóvenes que abandonan la casa paterna optan por residir fuera del cantón central (Rosero, 2002). Como se observa en el cuadro 1, la tendencia de despoblamiento en San José continúa en el año 2011. El cantón permanece en el primer lugar cantonal de mayor saldo neto migratorio de signo negativo.

Cuadro 1. Migración reciente en cantón San José. 2006-2011.

Población 2011	No migrantes	Inmigrantes internos	Emigrantes internos	Saldo de migración neto	Tasa de migración neta	Inmigrantes extranjeros
267.970	235.532	23.399	49.654	-26.255	-19,30	9.039

Fuente: Inec. X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2011.

En el año 2000, se creó el Consejo Nacional de Planificación Urbana para que a través de la Secretaría Técnica se impulsara el Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU) y un nuevo Plan Gam. Se analizó la pérdida de habitantes en las áreas centrales de San José y sus alrededores, así como la tendencia a habitar las zonas suburbanas. Ante este panorama, la Fase II del PNDU lanzó el Proyecto de Regeneración Urbana para la Ciudad de San José (abril 2002), que concibió a esta como una capital ampliada al límite de la carretera de Circunvalación, ubicando dentro de este perímetro un sistema de áreas urbanas de regeneración que “permita ordenar, renovar y repoblar esta zona”. Para tal efecto, se revisaron proyectos y planteamientos diversos, logrando un esquema a través del cual se lograría una recuperación de las áreas deterioradas de la ciudad, un ordenamiento de las actividades comerciales y productivas y la protección del patrimonio y de los sectores de vivienda, bajo un concepto de unidad espacial. Estos criterios aparecerán años más tarde en el Plan Regional Urbano de la Gam, de 2009. Entre otros criterios, el Proyecto de Regeneración Urbana para la ciudad de San José consideró las tendencias de otras ciudades

latinoamericanas que también presentaron procesos de desdoblamiento, y en las cuales se ensayaron diversos tipos de políticas públicas e instrumentos financieros para incentivar el repoblamiento de sus centros urbanos.

En las áreas centrales de algunas ciudades latinoamericanas, como Buenos Aires, México D. F. y Santiago, se observa una tendencia creciente a la localización de clases medias profesionales que ponen en valor atributos de la centralidad como la proximidad espacial, la conectividad laboral y la cercanía con redes sociales y familiares. Esta tendencia de regreso al centro está asociada a cambios demográficos y a la globalización económica y cultural: estructuras familiares diversificadas y tendencias culturales asociadas a movimientos urbanos son los motores del recambio poblacional de estas áreas. Sin embargo, las tendencias demográfica y sociocultural fueron posibles gracias a la implementación de planes de repoblamiento cuyo propósito fue captar y redirigir la demanda de vivienda nueva y vincularla a proyectos inmobiliarios de la zona de renovación urbana previamente definida. En Santiago de Chile, por ejemplo, el Plan se inició en 1992 y se basó en tres estrategias: (1) captación de

inmobiliarias interesadas en invertir en el área central, (2) creación de una bolsa de demanda para todos los que estuvieran interesados en residir en ella y (3) creación de un banco de terrenos para la compra de terrenos deteriorados susceptibles de desarrollar proyectos inmobiliarios nuevos.

La tendencia al abandono del centro de San José y su despoblamiento se ha extendido también hacia barrios fuera de los cuatro distritos centrales, como Don Bosco, Sabana Sur, Rohrmoser y otros, en los cuales ocurren cambios en los usos del suelo y las familias migran a otras áreas suburbanas. Son casas en las cuales se van abriendo hoteles, comercio y oficinas. Como cambio hacia una ciudad multifuncional, estos nuevos usos del suelo son correctos, pero, al no contarse con una política de vivienda urbana tendiente a lograr el repoblamiento de la ciudad, lo único que se logra con la presencia de nuevos usos urbanos es la fuga de residentes hacia zonas más alejadas y un retorno a un uso especializado del suelo. En vez de viviendas aparecen comercios u oficinas, pues sus residentes han buscado nuevos lugares muy lejos de la ciudad convulsionada.

La presencia de altas torres al oeste de la ciudad se presenta, en el lenguaje político-empresarial, como un programa de repoblamiento de la capital. Estas inversiones del sector inmobiliario están dirigidas a grupos sociales de ingresos altos, lo cual no es del todo negativo, pero dichos esfuerzos no son acompañados de políticas de vivienda para, por lo menos,

las clases medias. Mientras tanto, el centro sigue su deterioro.

El planteamiento y la construcción de paseos peatonales (Brenes, 1995) abrió una ventana de esperanza a la capital, pero se esperaba más. La regeneración de barrios, la alta densidad y mediana altura de sus predios y la modernización del transporte público (LCR Logística, 1999) han carecido de políticas públicas capaces de implementarlas. El alejamiento real de la clase media y media-alta de la ciudad, gracias a ese anti-urbanismo practicado, ha debilitado también el comercio, si no en cantidad sí en calidad. En síntesis, la ciudad de San José presenta, veinte años después de las propuestas para su rescate urbano, un estado de desarrollo urbano lamentable.

En las estadísticas de la construcción de los recientes cinco años se encuentra que el crecimiento de la vivienda en el cantón San José no solo es inconstante y presenta retrocesos en al menos dos años del período, sino también que el total de viviendas construidas, 3.040, representa menos del 50 % de la población que ha inmigrado al cantón en el mismo período 2006-2011: 23.399 personas (cuadro 1). Aunado al lento crecimiento del parque habitacional en el cantón de San José durante los últimos cinco años, también destaca la escasa población que ha trasladado su lugar de residencia particularmente a los cuatro distritos centrales de San José (y a Mata Redonda), el área que se supone está bajo un plan de repoblamiento. Efectivamente, si del total de inmigrantes en el cantón de San José

entre 2006 y 2011 (cuadro 1), se considera solamente la inmigración a esta centralidad, se tiene que en cinco años solamente 2.216 hogares se han trasladado a residir en el casco central de San José (cuadro 3).

Cuadro 2. Proyectos, viviendas y metros cuadrados construidos en cantón San José. 2006-2011.

Año	Nº proyectos	Nº viviendas	M ²
2006	224	323	34.011
2007	197	581	66.666
2008	310	515	74.678
2009	119	390	67.014
2010	127	589	68.225
2011	135	642	72.294
Total	1.112	3.040	382.888

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inec. Estadísticas de la Construcción 2006-2011.

Cuadro 3. Inmigración reciente de personas y hogares en los cuatro distritos centrales y Mata Redonda. 2006.

Personas		
No migrantes	Inmigrantes internos	Inmigrantes extranjeros
42.900	6.145	2.937
Hogares		
No migrantes	Inmigrantes internos	Inmigrantes extranjeros
14.608	2.216	890

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inec. X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2011.



A partir de la década de los sesenta, pensadores como Jane Jacobs (1965) en Estados Unidos, Jan Gehl (1996) en Dinamarca, Jaime Lerner en Brasil y German Samper (1997) en Colombia, por citar

algunos, lanzaron ideas e inquietudes para recuperar y humanizar la vida urbana. El efecto de esta inquietud se vuelve palpable en ciudades como Boston, San Francisco, Chattanooga, Curitiba y Copenhague; más tarde se extiende a Bogotá, Medellín, Rosario y Quito. Esas son ciudades que, unas, impulsan la vivienda de alta densidad y mediana altura y, otras, la recuperación del espacio público, muchas otras el transporte público. Todo dirigido a revitalizar las ciudades, hacerlas más seguras, habitadas y habitables. El libro *Peatonización, una opción para el rescate urbano* (Brenes, 1995) planteó una serie de ideas similares para recuperar la ciudad de San José, enfatizando en la vinculación que debe existir entre la planificación urbana, el uso del suelo y el transporte masivo, como un medio para rescatar una ciudad que viene presentando, desde hace varias décadas, abandono, descuido y pérdida histórica del patrimonio, de la población, del espacio público y del cuidado de sus habitantes. No obstante, debe reconocerse que algunas instituciones han logrado poner en práctica soluciones, como la creación de varias plazas urbanas, la regeneración del patrimonio arquitectónico, la electrificación subterránea, los paseos peatonales, el rescate e iluminación de varios parques urbanos y la creación de parques metropolitanos como La Sabana, La Paz y, más tarde, La Libertad.

Pero el gran reto aún campea: atraer a la población hacia la capital, repoblar sus barrios, cohesionar espacial y socialmente sus sectores, regenerar sus espacios



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

públicos, mejorar los servicios, la infraestructura y la seguridad pública, reutilizar las escuelas, ocupar las calles con niños y jóvenes, atraer las instituciones públicas y, sobre todo, controlar la circulación vial logrando ciclovías y paseos peatonales y modernizando el transporte masivo; todo esto lo adeudan las autoridades nacionales y locales. Estos conceptos no son solo aplicables a la capital, sino que deben extenderse a otras ciudades de la Gran Área Metropolitana y del país, con diferentes

rangos de inversión y participación de la ciudadanía. Los planes y proyectos urbanísticos deben apoyarse en políticas de vivienda, financiamiento y calidad ambiental. Solo así será posible repensar la ciudad y, con ello, densificarla adecuada y agradablemente. La ciudad es también desarrollo económico y empresarial, es movilidad en todo sentido. Si para lograrlo hay que recurrir a la ciudad extendida, y las deseconomías de escala suplantando la racionalidad de las soluciones, el modelo urbano existente es un fracaso para la calidad de vida de la población en general.

Considerando las características de los 2.216 hogares que en los últimos cinco años se han trasladado a vivir a San José (cuadro 4), encontramos un perfil demográfico que coincide con las

tendencias en otras ciudades latinoamericanas. Ya sea por un plan de reemplazamiento, o simplemente por la forma en la que el mercado inmobiliario está dirigiendo su oferta, lo cierto es que el perfil de quienes buscan el centro de la capital corresponde a hogares jóvenes, de menos miembros, con niveles educativos altos, que principalmente alquilan viviendas independientes o pasan a ocupar, en una tercera parte, edificios de apartamentos.

Cuadro 4. Características sociodemográficas de la inmigración reciente, según hogares, en los cuatro distritos centrales y Mata Redonda. 2006-2011.

		Tipología de hogares								Total			
		Hogar nuclear conyugal sin hijos	Hogar nuclear conyugal con hijos	Hogar extenso conyugal sin hijos y otros familiares	Hogar extenso conyugal con hijos y otros familiares	Hogar extenso monoparental y otros familiares	Hogar extenso jefe(a) y otros familiares	Hogar compuesto extenso y no familiares	Hogar compuesto jefe(a) familiares y no familiares	Otros hogares unipersonales	Otros hogares no familiares		
		315	492	183	38	120	94	153	45	665	635	92	2.216

Edad del jefe del hogar				Total				
0 a 14 años	15 a 29 años	30 a 44 años	45 a 59 años	60 a 74 años	75 a 89 años	90 años y más	2	2.216
0	676	817	469	190	62	2		

		Nivel educativo del jefe de hogar						Total						
		Primaria incompleta	Primaria completa	Secundaria académica incompleta	Secundaria académica completa	Secundaria técnica incompleta	Secundaria técnica completa	Parauniversitaria incompleta	Parauniversitaria completa	Universitaria incompleta	Universitaria completa	Ningún grado	Preescolar	Total
		224	249	429	345	17	36	19	42	411	496	14	1	2.216

		Tipo de vivienda						Total	
		Casa independiente en condominio	Edificios de apartamentos	Edificios de apartamentos en condominio	Cuarto en cuartería	Tugurio	Otro (local, casa, móvil, barco, camión)	Total	
		1.170	30	665	169	145	5	32	2.216

		Tenencia de la vivienda				Total			
		Propia totalmente pagada	Propia pagando a plazos	Alquilada	Prestada por motivo de trabajo	Prestada por otro motivo	Está en precario	Otro	Total
		325	155	1.642	32	46	10	6	2.216

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Inec. X Censo Nacional de Población y VI de Vivienda 2011.

Con este perfil demográfico, como ya se ha observado en otras ciudades latinoamericanas, el repoblamiento presenta puntos débiles. Primero, porque el reducido tamaño de los hogares y el gran número de hogares unipersonales causan que en números absolutos la población

no aumente significativamente. Segundo, porque la ausencia de mezcla social, con predominancia de altos niveles educativos y de ingreso, elitiza algunos sectores de la ciudad.

Por otra parte, los jóvenes profesionales que viven en áreas centrales pero que no tienen su lugar de trabajo en el mismo entorno residencial tienden a desplazarse diariamente a otros lugares fuera de la centralidad, con lo cual la activación de los cascos centrales como áreas residenciales, social y culturalmente dinámicas, se logra de forma muy limitada. En otras palabras, si no se cimenta una vida urbana residencial con dinámica propia la centralidad sigue siendo solo una idea y la ciudad un lugar de paso durante el día y un desierto durante la noche. Finalmente, la inmigración de jóvenes asociada al mercado de vivienda de alquiler constituye una población inestable que atenta contra el repoblamiento a largo plazo. En otras ciudades se ha registrado que estas poblaciones usualmente tienen



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

movimientos migratorios de retorno ante situaciones de vulnerabilidad económica como cambios en el empleo.

¿Es posible la ciudad compacta y multifuncional? Sí, con mayor inclusión social, mejor transporte público masivo y mayor densidad, creciendo en alturas adecuadas a la infraestructura urbana de soporte y los espacios públicos existentes o a modificar. Sí es posible, procurando otra relación entre ciudad y ambiente, con saneamiento ambiental, seguridad ciudadana, economía y actividades urbanas mixtas. La solución, por difícil que parezca, radica en una revisión del modelo urbano actual y sus tendencias, costos y consecuencias, tendiendo a una ciudad compacta multifuncional. Es necesario entender esa relación entre lo regional y lo local, pues los problemas urbanos de San José no necesariamente se originan en la ciudad; por el contrario, nacen de la situación regional, es decir de la Gran Área Metropolitana.

Para impulsar el repoblamiento y el cambio hay que tener presente que debe impulsarse un *a b c* de la solución en ambas escalas y estas deben darse por etapas: Primeramente, impulsar los transportes masivos asociados a una viabilidad primaria regional, de manera que se pueda redireccionar el flujo vehicular que pasa innecesariamente por las ciudades hacia la red vial primaria regional y, al contrario, trasladar al mayor número de pasajeros del transporte masivo entre las ciudades a través de medios más eficientes, rápidos y de paso exclusivo de ser posible. Por lo tanto, el tren interurbano de la Gran Área Metropolitana, integrado a otros modos como buses y eventualmente tranvías (según el monto de las inversiones), constituirá el principal medio para descongestionar las carreteras y las ciudades; es lo que llamamos la variable móvil del urbanismo. Y, secundaria y paralelamente, las áreas urbanas deben invertir en infraestructura sanitaria (para aguas servidas) a fin de impulsar la alta densidad y la mediana altura a efectos de promover vivienda de costo accesible para los diferentes grupos de ingreso.

Si tan solo lográramos impulsar las anteriores medidas, lo demás vendría por añadidura en torno al modelo planteado. Veríamos municipios preocupados por la calidad de los espacios públicos, más gente haciendo uso de los paseos peatonales, más ciclistas en travesías a su alcance, más integración entre ríos y áreas construidas, etc., a lo largo de un proceso continuo y permanente. Es necesario

entonces que, a partir de un modelo adecuado, se plantee un proceso de ejecución de proyectos e inversiones a través de un conjunto de políticas públicas en manos de los gobiernos locales y del gobierno nacional debidamente coordinadas. Dichas políticas deben incluir el tema de la propiedad, el de impuestos e incentivos y el de mecanismos financieros. Así como hoy día se estimula que todo el mundo posea un carro particular con el apoyo de sectores privados y la banca debidamente estructurados y coordinados, igualmente podemos impulsar la ciudad que merecemos a través de esas políticas públicas bien diseñadas y aplicadas. Solo así será posible la regeneración urbana y el repoblamiento de San José.

Referencias

- Altezor, Carlos. 1986. *Arquitectura Urbana en Costa Rica*. Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Brenes, E. (1995). *Peatonización, Una opción para el rescate urbano*. Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Gehl, Jan & Gemzoe, Lars. (1996). *Public spaces-Public Life*. The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts.
- Jacobs, Jane. (1965). *The death and life of great american cities*. USA: Pelican.
- LCR Logística. (2007). *Informe Final Estudio de Oferta y Demanda de Transporte de la GAM para el Proyecto PRUGAM*. San José.
- Lerner, Jaime. <http://www.citiesforpeople.net/cities/curitiba.html>
- Samper, German. (1997). *Recinto Urbano. La humanización de la ciudad*. Colombia: Fondo Editorial Escala.
- Rosero, L. (2002, mayo 13). San José, desierto urbano. Éxodo y envejecimiento de la capital. En *La Nación*, p. 15. http://www.nacion.com/ln_ee/2002/mayo/13/opinion3.html (Consultado el 1 de julio 2008).



Repoblamiento urbano: su problemática y la necesidad de replantearlo

Director de la
Dirección de
Gestión Integrada
del Territorio
pertenciente al
Ministerio de Vivienda
y Asentamientos
Humanos.

..... || **José G. Román**



Nuestros centros metropolitanos viven una extraña paradoja: mientras una proporción cada vez mayor de la población nacional reside en ámbitos urbanos, aquellos centros sufren el despoblamiento en sus distritos centrales. A la vez, una gran proporción de los hogares en los cantones respectivos enfrentan carencia de viviendas a precios accesibles. Y es que el valor creciente de las propiedades se torna un estímulo para reconvertir las residencias en establecimientos comerciales o industriales, lo que significa un freno importante para que los sectores bajos y medios de la población puedan satisfacer su necesidad de vivienda. El saldo evidente es una decreciente concentración de población.

Lo anterior supone tres problemas: uno claro y evidente, que es el despoblamiento de amplios sectores de la ciudad, que conlleva inseguridad, porque el espacio seguro no es el que se vigila sino el que es apropiado y utilizado por los ciudadanos. Y de esto deriva el segundo problema: la merma en la densidad poblacional supone subutilización de la infraestructura pública disponible. Concomitantemente, aparece el tercer problema: en unión con el despoblamiento



Volver al índice

de los centros urbanos suele producirse un desarrollo periférico de soluciones residenciales diversas, normalmente de interés social, en terrenos baratos, lo que supone la reubicación de grandes contingentes de familias en áreas con una baja o nula disponibilidad de infraestructura y alejadas de los centros de trabajo. A mediano plazo, esto se traduce en presiones que obligan al Estado a enormes inversiones para suplir tales carencias.

Esto introduce la necesidad de un replanteamiento estratégico. Ya no es posible continuar con la lógica del terreno barato, que a mediano plazo no lo resulta tanto. Hay que considerar el total de inversiones que finalmente se debe realizar, aunado eso a los costos sociales de crear espacios socialmente segregados. Es falaz considerar solo el valor de las soluciones habitacionales. Hay al menos

cinco consideraciones que debemos tomar en cuenta:

En primer lugar, debe replantearse la forma como se define el valor final de un proyecto habitacional. Es necesario que se determine cuál es la infraestructura, los servicios y los recursos que deben estar presentes en los nuevos asentamientos. A la vez, en segundo lugar, eso supone la necesidad de un replanteamiento de las soluciones residenciales en función de una visión de desarrollo y, en particular, de un compromiso con el desarrollo territorial y la planificación urbana. No basta preguntarse cómo satisfacer una necesidad residencial; es necesario interrogarse sobre el significado socio-territorial que el nuevo asentamiento va a tener o se espera que tenga.

En tercer lugar, hay que reconocer que las soluciones habitacionales son una condición necesaria, pero insuficiente,

para el pleno desarrollo de una familia y de cada uno de sus componentes. El contexto barrial y su articulación con el resto del conjunto social, en particular con la ciudad, es tanto o más importante que la vivienda. El barrio provee el marco en que se construyen las relaciones sociales fundamentales para la convivencia, y es el punto de partida para la satisfacción de necesidades tan básicas como la



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

educación, la salud, el empleo y la recreación. A la vez, enmarca la forma como ese conjunto social se relaciona con la naturaleza. Una mala relación social, y con el contexto natural, supone espacios donde no puede haber calidad de vida.

En cuarto lugar, con una visión mucho más integral del territorio, el tema del repoblamiento urbano surge naturalmente. En ese aspecto, el punto de partida es dónde se debe construir y no dónde es más barata la tierra. Esto supone una consideración integral de la inversión que debe realizar el Estado en el corto y el mediano plazos. Diversos sectores de la ciudad pueden ser definidos para uso residencial en consideración de la infraestructura existente, a pesar de que esto obligue a una inversión inicial más alta. Aspectos como una mayor densificación contribuirían a que ese costo inicial pueda reducirse. Por otro lado, la intervención que se realice puede tener como implicación el suplir o mejorar aspectos que representen carencias del sector; por ejemplo, los nuevos desarrollos residenciales deberían suponer una ampliación del espacio público.

En quinto lugar, eso solo es posible a partir de la definición de una política pública. Es evidente que, si bien esto requiere la amplia participación de diversos sectores, donde las alianzas público-privadas son estratégicas, es imprescindible que el Estado asuma un rol de liderazgo y direccionamiento político. De ello hoy hay avances significativos. Recientemente, el sector de vivienda y ordenamiento territorial aprobó una propuesta de política nacional

de ordenamiento territorial, actualmente pendiente de su publicación. Un elemento central de esta propuesta es la necesidad de generar y establecer nuevas formas de gestión del suelo que permitan, entre otras cosas, el repoblamiento urbano.

Paralelo a ello, el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos creó una unidad a cargo del tema territorial: la Dirección de Gestión Integrada del Territorio, con una preocupación particular por la territorialización de la política pública que propicie intervenciones en materia residencial con una perspectiva más integral. Por otro lado, a nivel municipal es creciente el interés y la presencia de diversas propuestas con este objetivo.

En consecuencia, y en definitiva, el tema de repoblamiento urbano y, en general, el tema de la ciudad vinieron para quedarse. En el marco de una sociedad crecientemente más urbana es ineludible el abordaje de ellos y la necesidad de generar propuestas y alternativas.



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.



San José: despoblamiento reciente y repoblamiento actual

..... || **Royee Álvarez**

Arquitecto especialista en desarrollo estratégico de ciudades. Funcionario del Departamento de Gestión Urbana de la Municipalidad de San José.

Pensar en la ciudad de San José es traer a la mente dos imágenes contradictorias: en una de ellas, la ciudad lucha por rescatar su papel protagónico como capital, particularmente en términos de competitividad y servicios; y, en la otra, ella se ve envejecida, provocando la salida de sus residentes y de muchas actividades económicas hacia sitios más “glamorosos”. Esta contradicción ha sido el claro reflejo de la transformación socio-económica habida en los últimos 20 años en el país, donde la carencia de políticas de desarrollo urbano e inversión en infraestructura moderna ha hecho que la oferta de nuevos servicios se desplace a la periferia, procurando brindar un “mercado ideal” a sus nuevos residentes e inversionistas.

En los años ochenta, al compás de los fuertes cambios económicos en el mundo, los proyectos de vivienda de interés social en las zonas periféricas marcaron la pauta de la urbanización en Costa Rica. El centro urbano josefino sufría el rechazo del Estado, que apostaba por invertir en obras fuera de él, para huir de la deficiencia de los servicios urbanos, de la inseguridad y de los problemas de transporte



Volver al índice

y vialidad, entre otros, lo cual influyó dramáticamente el surgimiento de un nuevo mercado inmobiliario fuera del área metropolitana de San José.

Ya para los años noventa, a pesar de los altos costos de la dotación de infraestructura y servicios -sumado a los grandes tiempos de desplazamiento desde los polos residenciales periféricos-, se dio la consolidación de un segmento del mercado que buscaba nuevos proyectos unifamiliares bajo el concepto del “sitio de moda o exclusivo” fuera de San José; lo cual se reforzaría en la siguiente década con la ola de inversión en sitios como Escazú, Santa Ana, Ciudad Colon, Belén,

Curridabat y Tres Ríos. Sin embargo, para muchos expertos, este éxito solo sería un síntoma más del decrepito modelo de ordenamiento territorial existente, que no contaba con herramientas y regulaciones suficientes para ir de la mano con el desarrollo e intereses de la inversión.

En esos años noventa, la apatía y la fuga de actividades comerciales del casco central josefino eran innegables. El detrimento de sus zonas residenciales fue notable con el abandono de sus habitantes, específicamente por razones de inseguridad, contaminación y deterioro del entorno, por lo que el número de visitantes y actividades comerciales se



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

vieron reducidos enormemente, debilitando la economía local y contribuyendo a acelerar la salida de más actividades y de entes públicos. En este panorama, las tendencias de crecimiento en otros cantones metropolitanos se vieron fortalecidas al captar nueva población residente y, también, un alto flujo de visitantes que ayudaron a dinamizar sus ingresos. Por otra parte, la revalorización del suelo fue muy positiva para muchos de los municipios, pero a la vez abrió el portillo a una especulación extrema que ayudó a generar una desigualdad socio-económica muy grande entre zonas vecinas.

Para la década del 2000, este nuevo modelo de crecimiento urbanístico había ocupado grandes extensiones del área metropolitana, dejando poco margen para posibles adquisiciones, con lo cual los modelos extensivos de vivienda fueron surgiendo progresivamente en la oferta de vivienda para, de esta manera, optimizar la ocupación de los terrenos con soluciones de mayor densidad y altura. Esta nueva forma de aprovechamiento del suelo encontró como principal barrera el alto costo de los terrenos, con lo cual surgió nuevamente el escrutinio de posibles polos de inversión que satisficieran las necesidades de los nuevos núcleos familiares del mercado –ahora de dos o tres miembros, según el censo de 2012-, en su mayoría constituidos por jóvenes profesionales en pos de unidades habitacionales en vertical con nuevos servicios o “amenities”, pero ante todo valorando

la ubicación estratégica de conectividad a otras zonas de la ciudad.

De esta manera, el concepto de vivienda se transformó en un concepto de actividades complementarias con la residencia, donde se puede encontrar lo necesario sin tener que desplazarse fuera de casa –un planteamiento, según muchos expertos, contradictorio con el concepto de ciudad: se sustituye la socialización por el aislamiento-. Ante este nuevo escenario, y con el fuerte propósito del gobierno local de recuperar la ciudad capital, específicamente los cuatro distritos centrales –Merced, Catedral, Hospital y Carmen-, el 5 de abril de 2004 se dictó el decreto N° 31730-Mideplan-Mivah, con el que se dio apertura al Plan de Regeneración y Repoblamiento de San José, cuyo objetivo central es generar las condiciones óptimas para devolver la calidad de vida a sus residentes y visitantes y recuperar el rol protagónico y competitivo de San José.

Con este plan de acción se plantea dar una nueva cara al centro para revertir el proceso de emigración que había sufrido en las últimas décadas, pero principalmente para brindar las condiciones necesarias a fin de captar una nueva población residente. La inversión en espacio público –con la recuperación de parques y transformación de bulevares-, junto con obras de infraestructura como la fibra óptica y el alumbrado subterráneo, entre otras, favorecieron la llegada de nuevas inversiones, aunque a un paso relativamente lento.



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

Sin embargo, la llegada de proyectos de vivienda en vertical en las zonas aledañas al Parque Metropolitano La Sabana, a inicios de 2005, fue el catalizador para recolocar a San José en un escenario de mercado atractivo para vivir en todo el cantón. En la actualidad hay más de 22 proyectos dirigidos a vivienda y bastantes más aún no tramitados ante el Municipio, sumando todos, al año 2011, una inversión superior a \$152 millones, según datos de esa entidad. Con tales proyectos, comúnmente denominados torres, el paisaje urbano josefino ha ido cambiando radicalmente, emergiendo nuevos hitos en su tejido urbano. Esta nueva composición no ha sido un cambio

únicamente cosmético o de paisaje, sino también de mentalidad dentro de la ciudadanía, que ha empezado a comprender que la disponibilidad de terrenos no es ilimitada y que la cercanía al corazón de San José representa una gran fortaleza para empresas y personas. En consecuencia, se ha iniciado el remozamiento de edificaciones ruinosas, el cuidado de lotes baldíos y el mejoramiento de zonas públicas de alta demanda.

La nueva inyección de capital tiene particularmente en la mira a familias que desean vivir en torres de apartamentos, pero a la vez ha encontrado respuesta importante de muchas instituciones privadas que han adquirido parte de las

unidades para colocar a muchos de sus ejecutivos en sus visitas al país.

Aunque la actual normativa del Plan Director Urbano de San José es bastante flexible en cuestiones de límites de altura, el promedio de los edificios nuevos ha rondado los 8-10 pisos, mayoritariamente dirigiendo sus tres primeros niveles a usos comerciales u oficinas y el resto a unidades habitacionales –estas de entre 48 y 300m²-, según datos del Municipio para 2012. Con ello se demuestra la flexibilidad del concepto de habitabilidad que tienen los demandantes de vivienda, aunque en relación a altura aún se está en un rango de proporciones tímidas, dada la desconfianza o inercia cultural de la población en lo referente a introducir volumetrías altas.

La transformación de San José en un centro dinámico, competitivo y habitable ha tenido valiosas consecuencias en un plazo relativamente corto, tal y como lo indica el Índice de Competitividad Cantonal de 2012, realizado por el Consejo de Promoción de la Competitividad, según el cual el cantón San José se ubica en primer lugar, convirtiéndose nuevamente en un lugar atractivo para vivir. Sin embargo, no todos los logros del plan de repoblamiento han sido grandes. Deficiencias a la hora de plantear accesibilidad a los diferentes estratos sociales, y contar con una pobre oferta de proyectos que cubriesen los niveles sociales mayoritarios -clase media y baja-, han sido los mayores inconvenientes para alcanzar plenamente lo que se quería lograr en cuanto a vivienda. A lo que se suman los problemas de

transporte, contaminación e inseguridad, que siguen siendo los puntos negros del discurso, los que obligan a un abordaje integral en que sociedad y gobierno local participen parejamente.

Debemos recordar que los modelos exitosos en regeneración urbana y repoblamiento (Santiago, Valparaíso, Bogotá...) son los que han encontrado fuertes aliados en los actores privados e industriales, los cuales han asumido el reto de decidir en conjunto con los municipios qué proyectos deben ser desarrollados en beneficio de todos. Aun con la existencia de una comisión interinstitucional que ve el tema de regeneración y repoblamiento, la falta de compromiso por parte del sector privado costarricense ante las políticas urbanas, sociales, económicas y ambientales de la ciudad capital, constituye la mayor flaqueza en la empresa de impulsar nuevos lineamientos y proyectos. Sin la participación activa de todos los actores sociales ciudadanos, el Municipio carece de las herramientas necesarias para el éxito del ambicioso plan.

La emigración de la población y de las actividades del centro no se detiene únicamente con la llegada de obras aisladas y soluciones parciales de servicios e infraestructura. Se precisa, además, un mensaje claro y un compromiso de todas las partes, públicas y privadas, en cuanto a generar las condiciones que benefician a todos. Sin embargo, en tiempos de crisis económica, social y política, el objetivo de lograr una ciudad más sostenible, equitativa y accesible es difícil de alcanzar.



Arquitecto. Profesor
en la Universidad de
Costa Rica.

Tres escenarios diferentes en que San José actúa simultáneamente

..... || **Javier Vargas**



En este artículo se muestra la ciudad capital, específicamente el cantón central: San José, en tres escenarios... tres escenarios en que actúa ese complicado fenómeno llamado San José, conocido popularmente como Chepe.

Primer escenario, la ciudad cotidiana: Un mar de gente entra y sale de San José diariamente. Miles de personas rebalsan las paradas de autobuses esperando alguno de los 3.000 que ingresan a la capital en las horas pico. Una muchedumbre, proveniente en su mayoría de los suburbios más populares y de mayor densidad, se dispersa por el centro urbano, colmando la avenida central y demás espacios peatonales. Van a trabajar, de compras o de paso, sin imaginar la desocupación y el abandono de los edificios ubicados en su recorrido, pues toda la actividad se concentra en sus plantas bajas a nivel de la acera; mas si se mira detenidamente hacia arriba, se verá solo ventanas vacías, muros despintados y cornisas agrietadas recubiertas de alambre navaja.



[Volver al índice](#)



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

Decenas de edificios tratando de sobrevivir con el alquiler del primer piso, en malas condiciones, con instalaciones defectuosas y desactualizadas en cuanto a las nuevas ordenanzas de salud, seguridad y accesibilidad, pues carecen de elevadores, servicios sanitarios para discapacitados, sistemas de prevención de incendios y rampas, entre otros aspectos, y con pocas

probabilidades de ser restaurados o remodelados, pues el monto a invertir en la mayoría de los casos sobrepasa las posibilidades de los propietarios, o simplemente no resulta redituable en las condiciones actuales.

A grandes rasgos, ese es un escenario de la cotidianidad de nuestra ciudad capital. Un escenario bastante pesimista, pues a pesar de los esfuerzos y logros obtenidos por la Municipalidad de San José a fin de mejorar las condiciones del espacio público, todavía se mantiene una serie de obstáculos que imposibilitan el repoblamiento, como el incremento de zonas deprimidas en el centro

y la periferia de la ciudad, la proliferación de ventas ambulantes en el espacio público, la sensación de inseguridad, el congestionamiento vial, el sistema de transporte público deficiente y las áreas insuficientes para el estacionamiento de vehículos. Todo esto con el agravante de una ciudadanía sin vínculos con la ciudad, que solamente utiliza sus servicios, sin admiración ni cuidado por sus



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

espacios o su arquitectura, sin sentido de pertenencia y sin memoria.

Segundo escenario, la ciudad vertical: Cada día nos sorprende un nuevo edificio rompiendo el horizonte, transformando rápidamente la imagen “pueblerina”, de bajo perfil, característica de San José. Con el nuevo ímpetu de la inversión inmobiliaria y la colaboración de la Municipalidad, vemos surgir las “torres” de oficinas y apartamentos en cualquier lugar, sin evidencia de un plan de ordenamiento territorial que establezca los lineamientos para tales obras en cuanto a su accesibilidad y participación social, pues la mayoría son proyectos dirigidos a los grupos de

mayores ingresos, sin tomar en consideración a las poblaciones residentes, y sin valorar el impacto ambiental y urbano provocado con el aumento de población y de vehículos, los cuales producen consecuencias sobre la infraestructura vial y sanitaria, la calidad del ambiente y del espacio público en general.

Ante esa situación, surgen algunas reflexiones y preguntas: si la obra urbana realizada en los distritos centrales es de carácter netamente popular, ¿por qué solamente se promueve la construcción de apartamentos para los grupos de mayores ingresos, cuya principal preocupación es la seguridad y el desarrollo de una infraestructura



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

adecuada para el automóvil, que garantice el desplazamiento eficiente a sus lugares de trabajo, de compras y recreación, usualmente localizados en las afueras de la ciudad? En ese sentido, y juzgando lo realizado hasta el momento, se tiene la impresión de que el repoblamiento de los distritos centrales de San José no tiene un propósito claro, o es ambiguo en sus lineamientos. Pues, por un lado, se construyen importantes y populares espacios peatonales, utilizados por una población de medianos y escasos ingresos, cuyo principal medio de transporte es el bus, y, por otro lado, nos encontramos con la construcción de edificios de apartamentos de alto costo,

accesibles solamente para los grupos de mayores ingresos, cuyo principal medio de transporte es el automóvil. En otras palabras, se está creando una ciudad dividida, con un centro despoblado de gran actividad, y un anillo residencial de desarrollo vertical para una población indiferente a lo que suceda en dicho centro. De mantenerse esta tendencia, lo más probable será el incremento del deterioro y la desocupación de las viejas edificaciones, que se irán transformando en guetos y cuarterías para la población indigente, condenándose grandes sectores de la ciudad a la marginalidad, la inseguridad y la pérdida de valor, consolidándose de esta

manera un círculo vicioso, como ha sucedido en cantidad de ciudades del planeta. Con la diferencia de que San José es una ciudad relativamente pequeña y se puede revertir el fenómeno a un costo todavía manejable.

Tercer escenario, la ciudad ideal:

A pesar de la imagen pesimista de los escenarios anteriores, San José ha logrado consolidar e incrementar su condición de centro cívico-cultural. Por un lado, la condición de ciudad capital le exige mantener y renovar un conjunto de edificaciones y espacios institucionales y públicos donde se realizan todas las actividades propias de su condición, y, por otro lado, gracias al esfuerzo sostenido de varias instituciones y grupos organizados de la sociedad civil, San José es escenario de gran cantidad de eventos de índole cultural y recreativo. Actividades como “Transitarte” y “El festival de las artes”, y grupos como “pausa urbana” y los “chepequetas”, promueven la recuperación de lo urbano como un espacio social, más amable e integrador, interactivo y dinámico, donde la gente pueda sentirse segura y expresarse con libertad.

Este escenario nos presenta la verdadera vocación o, al menos, la de mayores posibilidades de contribuir a la recuperación de la ciudad. Pues la manifestación cívica y cultural dignifica la utilización del espacio urbano y la gente responde con entusiasmo a su

convocatoria. Ese es el ideal de ciudad, y San José tiene el potencial y la posibilidad de aprovecharlo en aras de su recuperación. Si se trabaja en la dirección correcta, atendiendo las fortalezas y oportunidades emergentes, es muy probable que el imaginario de las nuevas generaciones restablezca la visión de la ciudad capital como centro de la cultura nacional y espacio de encuentro cosmopolita. Desde esa perspectiva, suena mucho más interesante y atractiva la posibilidad de habitar un lugar con tales características, de mayor diversidad y roce cultural. Alejarse por fin de la monotonía del suburbio y sus aburridos *malls* puede ser interesante para quienes buscan un nuevo concepto de hábitat.

Dentro del mismo escenario sería necesario identificar el perfil de los nuevos habitantes, su condición y lugar en la estructura social, su cultura, sus expectativas y posibilidades económicas e involucrarlos en el proceso de planeamiento y toma de decisiones, pues no es posible resolver el problema sin su participación. Si las instituciones y profesionales involucrados lograran definir los objetivos de la recuperación y repoblamiento de la ciudad dentro de ese marco de mayor participación ciudadana, sería posible descubrir nuevas y más ingeniosas soluciones, aprovechando además el enorme potencial de las redes sociales, con sus posibilidades didácticas, de información y de convocatoria general.



Arquitecto. Crítico de arte y arquitectura (andfer1@gmail.com).

San José: de lo rural ¿a lo urbano?

..... || **Andrés Fernández**

A finales del siglo XIX, la pintura profana daba sus primeros pasos en Costa Rica. De ese momento, nos queda un doble testimonio del papel que la imagen de la ciudad, y por lo tanto de *lo urbano*, jugaba en el imaginario social imperante entonces en relación con *lo rural*, tan cercano todavía, tanto en términos físicos como de representación de lo deseable. En el primer caso, se trata de un pequeño óleo de quien puede considerarse el pionero de la pintura costarricense; en el segundo, de una obra de gran formato de un consolidado pintor alemán de paso por el país; ambas, eso sí, comparten como referente a la ciudad de San José.



Ezequiel Jiménez. *Casa de adobes* (hacia 1887). Óleo sobre papel, 26 x 32 cm. Colección del Banco Central de Costa Rica.



Volver al índice



G. Langenberg. *Paisaje de San José* (1891). Óleo sobre tela, 89 x 211 cm. Colección del Banco Central de Costa Rica.

Refiriéndose a ellas, sostiene Rojas (1990, p. 64.): “La dicotomía del paisaje ciudad-campo queda bien entendida cuando comparamos la casa de adobes que pintó Ezequiel Jiménez en 1887 y la vista panorámica de la ciudad de San José de 1891, hecha por el pintor alemán G. Langenberg. Cuando se observan simultáneamente ambos cuadros, se puede apreciar, por el formato, cómo en (...) Jiménez el paisaje revela cierta intimidad, mientras que, en el de Langenberg, lo impresionante de la panorámica refleja el crecimiento urbano”.

En su ya clásica obra, Mumford (1979) apunta cómo, en el arte mesopotámico, la ciudad se hace visible, adquiere imagen, solo cuando está cabalmente desarrollada, es decir, cuando está dedicada tanto al control interno (*Kulturstand*) como al predominio externo (*Polizeistand*). En ese sentido, el cuadro de Langenberg —una vista desde el actual Parque Nacional— es la mirada ajena que visibiliza y objetiva el crecimiento

capitalino, notorio tanto en la mancha urbana como en los edificios que la destacan; mientras que la de Jiménez —una vieja casa colonial ubicada al extremo sur de la calle Central, donde está hoy la Maternidad Carrit— es la subjetiva resistencia del local a dicho crecimiento

y a sus implicaciones humanas.

En estas líneas, partiré de que la premisa de Mumford para deslindar la dicotomía *ciudad-campo*, válida para el origen del proceso civilizatorio más antiguo hasta ahora conocido, es susceptible de aplicarse también a la génesis de tal proceso en el llamado Valle Central de Costa Rica, y más concretamente a San José, la ciudad centro y eje del país. Como arquitecto e investigador, considero que las implicaciones que de ello se desprenden para la comprensión del proceso histórico que llevó al abandono de la ciudad capital por parte de sus habitantes usuales desde mediados del siglo XX, como reflexivo prólogo a un posible y deseable proceso de re-poblamiento de dicha área urbana, son tanto o más necesarias e interesantes que cualesquiera propuestas que en ese sentido puedan hacerse por ahora.





Comparación proporcional de las ciudades obras de Jiménez y de Langenberg.

Como anota Bustamante (1996), en la misma época en que aquellos dos cuadros daban tan disímil visión del mismo objeto, Ferdinand Tönnies (1855-1936) publicaba su obra *Comunidad y sociedad*. En ella, el sociólogo alemán planteaba cómo la *comunidad* –rural u orgánica– se caracteriza por las relaciones sociales de tipo personal y afectivo, representadas por instituciones sociales como la familia; mientras que en la *sociedad* –urbana o artificial– dichas relaciones son impersonales y racionales, y su institución representativa es la fábrica, base de una división social del trabajo más compleja que la producida por el campo, división que a su vez separa a ambos tipos ideales de relación.

El paso de una a otra, ciertamente, era la circunstancia josefina por entonces, al igual que la de toda Hispanoamérica. No obstante, tanto aquí como allá, no se trataba solo de una sustitución, sino también

de un complejo enriquecimiento de la vida psíquica: en el pueblo, el ritmo de vida no solo es más lento y habitual, sino que la imagen sensorial y espiritual de la vida fluye más regularmente; en la ciudad, al contrario, el veloz e incesante cambio de impresiones, internas y externas, intensifica la vida nerviosa y contribuye por eso al enriquecimiento de una imagen individual y disgregada de la misma (Bustamante, 1996). Así, el paso de la *individualización* sociológica a la *individuación* psicológica, y la inseguridad que tal proceso despierta en el ser humano, está en la base misma de la dicotomía existencial campo-ciudad, evidente en las dos obras que sirven de pretexto a estas líneas.

Por la misma razón, y al igual que en la pintura, en la naciente literatura costarricense se siente una significativa nostalgia por las sentimentales relaciones sociales de la vida rural, que se percibía como desapareciendo ante el embate de lo

urbano. Al respecto, Quesada Soto (2008, pp. 18-19) apunta: “No obstante, las fronteras que demarcan los límites entre la incipiente urbe y los cafetales y potreros aledaños eran difusas; las costumbres y paisajes urbanos no se distinguían netamente de las tradiciones y parajes rurales que los circundaban y complementaban; la mentalidad urbana y los discursos de la modernidad letrada no habían roto por completo sus ligámenes con las culturas orales, la mentalidad rural, y los valores tradicionales o campesinos: si bien la ciudad se percibe como un campo de fuerzas e intercambios sociales distinto del mundo rural y campesino, lo que predomina en el imaginario cultural de los josefinos de principios de siglo [XX], es más bien una compleja red de oposiciones e interrelaciones que enlaza, y separa al mismo tiempo, la incipiente metrópolis y su entorno rural, la tradición y el progreso”.

Ese trasfondo campesino en el *ser* del costarricense del Valle Central —el denominado *tico* con toda propiedad, por su gentilicio cultural— ha sido anotado, sin excepción, por los textos clásicos de nuestra sociología, desde Rodríguez Vega (1953) y Cordero (1964), hasta Barahona Jiménez (1975) y González Dobles (1995), pasando por supuesto por la mirada del *otro*, que sería la de Láscaris (1975), sin dejar de lado algunos interesantes ensayos de menor extensión, obra de otros autores nacionales. De tales textos, si bien por medio de escogidos fragmentos, se desprende que el paso aquel de la *comunidad* a la *sociedad*, con todas sus

implicaciones sociológicas y psicológicas, no se dio por entero en nuestro medio, no obstante el esfuerzo del proyecto liberal de nación por civilizarlo, pudiendo concluirse que el meseteño no sabe vivir en ciudad, empezando porque no sabe nombrarla, y, como en la lengua reside el elusivo *ser* de los pueblos, puede que en ella resida también la respuesta a tal hecho.

Así, comenta Láscaris (1975, p. 67) que una primera observación importante sobre el meseteño es que en su lengua cotidiana “no existe la distinción castellana de: lugar, pueblo, villa y ciudad. Hay algo parecido en la Administración Pública... pero en la vida real no funciona. En Costa Rica todas son *ciudades*. (...) Todo núcleo urbano es llamado ciudad, de hecho; y de derecho cuando se puede... solo hay dos polos: montaña y ciudad. (...) El resultado es, y visible, que la vida en las ciudades es campesina”. Incluso, el autor va más allá cuando apunta que: “probablemente no se ha tratado de un dilema entre vivir en la ciudad y vivir en el campo, sino de vivir a la manera de la ciudad (racionalmente) y a la manera del campo, o mágicamente” (1975, p. 65).

Realizadas en los años setenta del siglo pasado, las atinadas observaciones de Láscaris demuestran que la resistencia a la dicotomía campo-ciudad por parte del meseteño en general y del josefino en particular, expresada en los cuadros de Jiménez y Langenberg, seguía viva aún; que la imagen urbana, su re-presentación, tanto en términos de control interno como de predominio externo, no había logrado

consolidarse todavía, a pesar de ser San José, en el sentido político, una *ciudad*, en tanto que capital de la República. Asumida así la no-consolidación de la ciudad como *idea* en el imaginario del josefino, cabe ahora preguntarse por qué se dio ese hecho, qué causas lo promovieron a condición existencial y cuáles la sostuvieron en el tiempo.



A la primera interrogación, puede responderse, con Bonilla (1971, pp. 272-273), que: “durante los tres siglos del coloniaje, que constituyeron nuestro período de formación nacional, no se consiguió formar una ciudad. Es este un hecho fundamental y determinante en nuestro ser histórico. (...) Cartago, el mayor núcleo de población y sede de los gobernadores, no fue una ciudad. Su magnitud física y humana era mínima; su acción directora y centralizadora se debía exclusivamente a que era el principal asiento de la raza blanca; [pero] carecía de medios de trabajo y sus gentes buscaron en los siglos XVII y XVIII la expansión rural y la disgregación (...), [mas] no para fundar nuevos núcleos de convivencia sino para aislarse en sus haciendas”.

De ahí que las fundaciones en el Valle Central Occidental –Heredia, San José, Alajuela y Escazú– solo fueran tardíamente desarrolladas durante todo el siglo XVIII, a fuerza de autoridad y contra la voluntad de los colonos. De ahí, también, que Láscaris llamara a nuestros

ancestros *enmontañados*, y *enmontañamiento* al eje fundante de la mentalidad del costarricense de la meseta. Continúa Bonilla (ibid., pp. 274-275): “Ciudad y campo, entonces como hoy, no son únicamente dos planos de coexistencia sino dos distintas concepciones de la vida que tienen una base histórica y que, además, determinan la estructura de una nación. Durante el proceso formativo colonial dominó el campo en Costa Rica y no fue sino en el siglo XIX cuando, por obra del mayor desarrollo económico y del espíritu liberal, se inició en San José la consolidación de la ciudad y con ella la del Estado, pero predominando en ellos un espíritu campesino (...)”.

Respondiendo así al porqué histórico del espíritu campesino del meseteño y su consecuente resistencia a la ciudad y a lo urbano, queda saldado también el porqué del *enmontañamiento* como condición existencial del *tico* y, más allá, de tal fenómeno como una de las determinantes de nuestra estructura nacional. Luego, si como refiere Bonilla, con San José se inició la consolidación de la ciudad en Costa Rica, cabe preguntarse si tal afirmación se logró o pasó siquiera de ser un hecho político, y si fue esa la causa que sostuvo en el tiempo al *enmontañamiento* dicho, como nuestra condición existencial espacio-temporal y por eso criolla por excelencia.

Al respecto, con Lefebvre (1976, p. 40) cabría responder que: “la ciudad política no es aún *lo urbano*. Apenas si lo intuye. No obstante, aunque la ciudad

política se halle tan enraizada como las comunidades rurales y muy marcada por su proximidad, la división (básica) del trabajo entre los dos estamentos de la sociedad ya ha tomado forma. Una serie de contraposiciones llamadas a desarrollarse, tales como trabajo material y trabajo intelectual, producción y comercio, agricultura e industria, se unen a la distinción entre ciudad y campo”.

¿Cómo se desarrolla entonces *lo urbano* como algo claramente diferenciado de *lo rural*? Lefebvre responde –y de su respuesta partiré para mi local propósito también–: “Nosotros hablamos de tres campos o terrenos. También podríamos decir que se ha dado sucesivamente el descubrimiento, la emergencia y la constitución de tres *continentes*: lo agrario, lo industrial y lo urbano. (...) Tres estratos. Tres épocas. Tres campos, no solamente de *fenómenos sociales*, sino también de sensaciones y percepciones, de espacios y de tiempos, de imágenes y de conceptos, de lenguaje y de racionalidad, de teorías y de principios sociales:

- lo rural,
- lo industrial,
- lo urbano,

con todas sus emergencias, interferencias, desfases, avances y retrocesos, desigualdades en el desarrollo. Y, sobre todo, con sus transiciones dolorosas, con sus fases críticas. He aquí, pues, lo que surge de los jalones del eje

espacio-temporal: unas hipótesis teóricas en proceso de verificación” (ibid., pp. 34-35 y 38).

Según Lefebvre (ibid., pp. 41-42): “La racionalidad industrial, al rechazar las particularidades, destroza pura y simplemente la naturaleza y todo lo que tiene relación con la *naturalidad*. Lo cual se traduce en una obsesión, en un segundo estadio de las conciencias, del pensamiento y del lenguaje. (...) ¿En nombre de qué lo hace? En nombre de la razón, de la ley, de la autoridad, de la técnica, del Estado y de la clase que ostenta la hegemonía. Todo es válido a la hora de legitimar y entronizar un orden general que corresponde a la lógica de la mercancía, a *su mundo*, construido por el capitalismo y la burguesía a escala verdaderamente mundial”.

En Costa Rica, durante la segunda mitad del siglo XIX y la primera del XX –la *República cafetalera*, de 1848 a 1948–, la formación social se desarrolló bajo un capitalismo agrario cuya característica básica fue la consolidación de una cúspide burguesa-oligárquica que dominó el proceso de concentración y centralización de la riqueza, proceso que a su vez permitió tanto la entrada del país al mercado mundial como el que su capital se consolidase como ciudad política. Empero, siguiendo la hipótesis de Lefebvre, la ausencia de *lo industrial* al cabo de ese siglo de acumulación originaria terminó a la postre por aplazar el paso de lo rural a lo urbano, como mínimo, en la ciudad capital y su área metropolitana, condición que se ha

sostenido en el tiempo, pues es perceptible hasta el día de hoy.

Tal ausencia de *lo industrial*, por lo menos desde el discurso político social-estatista –aquí autodenominado *social-demócrata*– trató de llenarse después de 1948 con la así llamada *modernización* de Costa Rica y de su Estado, proclama que, en esencia, quería significar la diversificación de su producción agrícola y el impulso a la industrialización, precisamente. Con ambos objetivos en mira, el Estado creció a un ritmo acelerado en un intento por simular economías de escala que redundó en la burocratización que empezó a saturar todos los ámbitos de la vida ciudadana costarricense, pero que en buena medida logró la primera de dichas metas. Con la segunda, en cambio, los resultados fueron ambivalentes.

Durante los años cincuenta, como parte del proceso de diversificación económica, se dio una rápida expansión del capital tanto en la ciudad como en el campo, así como una creciente participación económica del Estado, que dieron como resultado el desarrollo de un mercado interno más amplio y dinámico. Por ello, la industria recibió un estímulo básico para su crecimiento al generarse a su vez una creciente demanda interna de productos de consumo directo (Esquivel, 1985). Así, con el ingreso del país al Mercado Común Centroamericano, en 1963, alentado por el optimista clima de la Alianza para el Progreso, parecía que, en efecto, la prediada *modernización* se traduciría en *industrialización*; no obstante, como advierte



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

Vega Carballo (1986, p. 356), usar tal término para referirse a lo que estaba sucediendo entonces es inexacto; se trataba, en suma, de lo que se ha llamado la *industria sin industrialización*.

Ciertamente, el crecimiento del sector industrial provocó un cambio en la economía regional, al desplazar al café como la principal actividad productiva en las cercanías de la ciudad capital, sentando así las bases de su correlato territorial: la aparición de un *espacio urbano metropolitano* (Vargas y Carvajal, 1988). No obstante, ese crecimiento de la huella urbana no implicó necesariamente que la

división social del trabajo, y consecuentemente las relaciones sociales de producción, sufrieran en realidad transiciones dolorosas ni que se vieran sometidas a fases críticas de esas que racionalizan el imaginario social irreversiblemente.

El potencial trauma social se palió en buena medida gracias a la educación masiva desarrollada en paralelo con la diversificación económica, escolaridad que confundió la urbanidad con las *buenas maneras* y no enseñó jamás a *vivir en ciudad*, proceso intrínseco a la industrialización. Como señalara Pacheco (1976, p. 102): “con la creación masiva de escuelas y colegios de enseñanza media en todas las cabeceras de los cantones y aun en distritos lejanos, el campesino ha comenzado a desaparecer. Lo desplaza, con base en una culturización artificial de nuestro pueblo, una clase media de una mentalidad campesina intacta”.

La artificialidad de tal culturización se vio reforzada por la absorción laboral de gran parte de esos estratos medios por la burocracia estatal, con lo que la apariencia de modernización de pretensión industrial –por demás limitada al centro de la aglomeración urbana dicha– pareció real al menos durante la llamada *edad de oro de la clase media* costarricense, de 1950 a 1978, es decir, mientras los precios

internacionales del café y del petróleo así lo permitieron: limitación burguesa sobre un trasfondo campesino (Ulloa, 1986, p. 138).

En realidad, era el fracaso de lo urbano en Costa Rica, el producto del no-desarrollo de un espacio-tiempo renovado por la racionalidad industrial y convertido por eso en racionalidad urbana, es decir, humana. Esa carencia de conflictividad a fondo entre lo rural, como pasado y *tradición*, y lo urbano, como presente y *progreso*, ocasionada por la ausencia de



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.



Juan José Pucci, Paisaje urbano, San José centro.

industrialización, llevó a la convivencia de sus formas en una ciudad política que no logró por esa razón consolidarse como imagen *–re-presentación–*, puesto que nunca fue vivencia *–presentación–* de lo por-venir en el horizonte psico-social de los josefinos.

Industria sin industrialización, crecimiento urbano sin urbanidad: San José se quedó en el pliegue ese, en ese entreacto fallido entre *lo rural y lo urbano*, campo ciego pleno de contradicciones espaciotemporales. Lo que vino entonces, sobre todo a partir de la década de 1960, fue el abandono paulatino de las áreas residenciales propiamente urbanas, de los barrios josefinos históricamente ubicados en el centro mismo de la ciudad de San José, que experimentaron desde entonces una reducción absoluta en sus contingentes demográficos y que poco a poco se

despoblaron, ya antes de la debacle urbana de la década perdida de 1980.

Así, lo que se había iniciado un siglo atrás y que en estas líneas ilustramos con la falta de horizonte de un pintor local frente a uno extranjero *–la argumentada resistencia ancestral del meseteño a lo urbano–*, ha llegado a amenazar incluso la preponderancia política de la capital, una ciudad difuminada en medio de su área me-

tropolitana que hoy ni siquiera alberga la sede del Poder Ejecutivo de la nación, ni tampoco, en un sentido estricto, la de su propio gobierno local, para no mencionar el deterioro de zonas completas de su casco ni la lumpenización que caracteriza a lo que resta de sus barriadas.



Desde hace dos décadas, ciertamente por medio de la acción política, tan sombrío panorama ha empezado a cambiar: se le ve en la estructura al centro de la ciudad y lo constatamos cotidianamente quienes vivimos en ella. Empero, eso no es aún, ni de lejos, la urbanidad como estadio existencial del josefino ni menos del *tico*. Por eso se impone ahora el re-poblamiento urbano, un proceso de aprendizaje humano, sin embargo, que

por socialmente deseable y deseado puede dejar de lado los factores históricos y sociológicos que este texto ha querido aportar -así sea de modo impresionista- atenido a limitaciones editoriales. Ya llegará el momento y la oportunidad de ampliarlos como planteamientos hipotéticos, de profundizarlos como reflexiones teóricas y, quizás, de afirmarlos como la base concreta de la que debe partir cualquier intento de construcción de una urbanidad criolla en el actual contexto histórico de inserción de la producción nacional en una economía pos-industrial, mundializada y mediatizada por la revolución en marcha de las telecomunicaciones.

Si, como resulta evidente, la razón de fondo para que hoy se plantee con insistencia la necesidad de re-poblamiento del centro capitalino está en su abandono por parte de los habitantes que le eran habituales desde la segunda mitad del siglo XX, en este ensayo escrito apenas a inicios del siglo XXI he preferido esbozar la raíz *estructural* de tal problema, antes que pretender profundizar en la epidermis *coyuntural* del mismo, como se haría, a mi profesional juicio, con cualquier otro tipo de propuesta.

Referencias

- Barahona Jiménez, Luis. 1975. *El gran incógnito*. San José: Editorial Costa Rica.
- Bonilla, A. (1971). Abel y Caín en el ser de la nacionalidad costarricense. En Ferrero, L. (comp.). *Ensayistas costarricenses* (pp. 271-282). San José: Librería Antonio Lehmann.
- Bustamante de Rivera, T. (1996). *La ciudad de San José. Ensayo Histórico*. San José: Municipalidad de San José.
- Cordero, J. A. (1964). *El ser de la nacionalidad costarricense*. Madrid: Editorial Tridente.
- Esquivel, F. (1985). El desarrollo del capital en la industria de Costa Rica. 1950-1970. Heredia: Editorial de la Universidad Nacional.
- González Dobles, J. (1995). *La patria del tico: interpretación del ser costarricense*. San José: Logos Editorial-Editorial Antares.
- Láscaris, C. (1975). *El costarricense*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana.
- Lefebvre, H. (1976). El campo ciego. En *La revolución urbana* (pp. 29-52). Madrid: Alianza Editorial.
- Mumford, L. (1979). *La ciudad en la historia* (Tomo I). Buenos Aires: Ediciones Infinito.
- Pacheco, L. (1976). El costarricense en la literatura nacional. En *Puertas adentro, puertas afuera* (pp. 91-148). San José: Editorial Costa Rica.
- Quesada Soto, A. (2008). *Breve historia de la literatura costarricense*. San José: Editorial Costa Rica.
- Rodríguez Vega, E. (1953). *Apuntes para una sociología costarricense*. San José: Editorial Universitaria UCR.
- Rojas, J. M. (1990). *Costa Rica en el arte*. San José: Museos del Banco Central de Costa Rica.
- Ulloa, R. (1986). Ser, arte, comunicación y crítica. En *Arte y crítica en el siglo XX* (pp. 123-143). San José: Editorial de la Universidad a Distancia / Círculo de Críticos de Arte de Costa Rica.
- Vargas Cullel, J. y Carvajal, G. (1988). El surgimiento de un espacio urbano metropolitano en el Valle Central de Costa Rica: 1950-1980. En Fernández R. y Lungo, M. (comp.). *La estructuración de las capitales centroamericanas*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana.
- Vega Carballo, J. L. (1986). *Hacia una interpretación del desarrollo costarricense: ensayo sociológico*. San José: Editorial Porvenir.