

públicos, la arborización y la mejora en el paisaje urbano, se pretende incentivar la iniciativa privada, especialmente a los inversionistas en el campo inmobiliario, para que desarrollen soluciones habitacionales en altura, que sean asequibles para la clase media, profesionales y técnicos que trabajan en San José y que cada día pierden tiempo y dinero en largos y costosos desplazamientos hasta la periferia.

De lograrse que las personas vuelvan a habitar en el centro, se resolvería el problema de la gran amenaza que hoy representa el crecimiento urbano horizontal para el ambiente y, al mismo tiempo, se podría mejorar notoriamente la calidad de vida de esos eventuales nuevos ciudadanos. Solo el hecho de que miles de personas caminen o, cuando menos, utilicen el transporte público para ir de su trabajo a su casa y viceversa, tendría una positiva consecuencia sobre la calidad del aire, sobre la salud general, sobre la economía

(debido al ahorro de hidrocarburos) y sobre el mantenimiento de la infraestructura vial. Además, el Estado no tendría que gastar enormes sumas de dinero en llevar a nuevas urbanizaciones de la periferia electricidad, agua, telecomunicaciones, transportes, escuelas, centros de salud, etcétera.

Durante muchos años se pensó que las ciudades eran exclusivas para la gente; sin embargo, ahora es evidente que, si bien son las personas las que juegan un rol fundamental en ellas, éstas son ecosistemas muy complejos con grandes variedades de flora y fauna que, de manera muchas veces inadvertida, conviven con la sociedad. Comprender que la ciudad es parte del entorno es el primer paso para diseñar y planificar un espacio urbano mucho más humano, funcional, competitivo y, sobre todo, sostenible, que sea consecuente con el nuevo paradigma de una democracia más deliberativa y participativa.

Inicio – Siguiente

Mejorando la gobernabilidad de las ciudades

VLADIMIR KLOTCHKOV

Gobernar la ciudad significa tener una organización político-institucional capaz de dirigir el desarrollo urbano en lo que respecta a sus siguientes tres características: equidad socio-espacial, competitividad económica y sostenibilidad ambiental. En la mayoría de las ciudades del mundo la expresión “el gobierno de la ciudad” es sinónimo de gobierno municipal; se dice así porque este último tiene entre sus competencias todas aquellas que posibilitan la atención directa de cada una de las características antes mencionadas.

Así respectivamente, y a modo de ejemplo: en esas ciudades es municipal la atención a los diferentes estratos sociales de la población en pro de su equidad socio-espacial (competencias en educación, salud, cultura, vivienda, pobreza, tránsito y transporte y otros servicios públicos); lo mismo que el trabajo con

los temas de competitividad económica de la ciudad (construcción y mantenimiento de infraestructura, servicios públicos básicos, empleo); sin olvidar el aseguramiento de la sostenibilidad de los recursos naturales de la ciudad mediante las acciones dirigidas hacia su preservación y mejoras (convivencia de los diferentes usos de suelo, adaptación de los territorios degradados al uso urbano, limpieza del aire, agua y suelos, reducción del nivel de ruido, tratamiento de los desechos, mejoras de la biodiversidad en áreas verdes, etc.).

En cambio, la participación de los gobiernos municipales de Costa Rica en la administración de sus ciudades es significativamente menor. Este hecho se reconoce oficialmente, lo mismo que la necesidad de mejorar la gobernabilidad del país mediante la transferencia de algunas competencias, junto con los recursos necesarios para atenderlas, a las municipalidades, especialmente en las zonas urbanas.

Al respecto, ya son varios gobiernos consecutivos los que han propuesto diferentes programas de forta-

El autor, arquitecto especialista en urbanismo, es director del Departamento de Gestión Urbana en la Municipalidad de San José (vklotchkov@gmail.com).

lecimiento operativo de la administración municipal con el fin de descentralizar político-administrativamente el sistema de gobierno central. Sin embargo, a la fecha no existe ninguna propuesta clara y convincente de cómo hacerlo. Aun más, algunas de las propuestas de descentralización que han salido a la luz pública, como por ejemplo la de transferencia de una parte del sistema educativo a las municipalidades (sin aclarar cuál era esa parte), provocaron las protestas de los educadores y desacreditaron, en gran medida, la seriedad de los propulsores de este tipo de cambios.

Experiencias como la recién citada indican que los cambios deben hacerse paulatinamente y cumpliendo con los siguientes tres criterios: primero, el proceso de descentralización no debe empezarse con el traslado de las competencias hasta ahora desconocidas por las municipalidades, sino hay que fortalecer algunas de sus competencias existentes; segundo, el resultado de los cambios debe traer las mejoras inmediatas y visibles, y, por último, este cambio no debe condicionarse al aporte de los recursos financieros por parte de las instituciones del gobierno central.

Como un ejemplo de lo dicho antes se propone cuestionar la muy poca participación actual de las municipalidades en el tema de tránsito. Esta situación afecta muy seriamente el desarrollo urbano porque las municipalidades están libres en cuanto a decidir sobre la ubicación de las actividades, pero no tienen competencia en la organización y el control del tránsito en sus territorios. Al respecto se puede oír a menudo sobre la necesidad de coordinación de los proyectos entre las municipalidades y el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (Mopt); sin embargo, es muy ilusorio esperarla cuando, por un lado, en el país existen 81 municipalidades -más ocho concejos municipales de distrito- y, por el otro, el Mopt siempre está limitado de recursos, sean estos administrativos, tecnológicos o financieros.

A pesar de lo anterior, existen algunos elementos de esta competencia que son de responsabilidad municipal y que podrían ampliarse bastante fácilmente. Se trata de los elementos de seguridad de tránsito y de los parquímetros. El primero de ellos se basa en la *Ley de tránsito* y es interesante, no desde el punto de vista de los recursos que deben trasladarse a las municipalidades como una parte de las sumas recaudadas por el concepto de multas por infracciones -debido a su insignificancia-, sino porque delega en las municipalidades el poder de participar en la señalización vial de sus cantones. El segundo tiene su asiento en la *Ley de instalación de estacionómetros*, que autoriza a las municipalidades la administración de los estacionamientos de los vehículos en las vías públicas municipales, cobrando por este servicio un impuesto que debe invertirse, según la misma disposición legal, “en el

mantenimiento y administración de los sistemas de estacionamiento, en la construcción y mantenimiento de vías públicas”.

Varias municipalidades del país ejercen esta competencia coordinando con el Mopt la confección del reglamento municipal correspondiente, así como la asignación de ciertos tramos de calles y avenidas para este fin. Además de control sobre el funcionamiento de parquímetros en una zona específica de la ciudad, el funcionario municipal (parquimetrista o policía municipal) puede atender, dentro de la misma zona, todas o algunas de las funciones de un policía de tránsito, dependiendo de la cantidad de horas del curso de Control de Tránsito del Mopt, al que este funcionario ha asistido. Dada la fuerte necesidad de parqueo en las zonas urbanas, los ingresos municipales por este concepto podrían ser tan altos que sostendrían todo un sistema municipal de organización y control de tránsito, al menos para las zonas centrales de las ciudades.

Claro está que la experiencia indica que el grado de participación de los gobiernos locales en esta competencia depende de la voluntad de los jerarcas del Mopt de compartirla. Sin embargo, existe la sentencia de la Sala Constitucional (No. 54545, de 1999) que exige que, al dictarse la ordenación de las vías públicas por parte del Mopt, ella “debe hacerse respetándose el ordenamiento jurídico local, lo que equivale en esta materia a que debe hacerse conforme a los planes reguladores dictados por las municipalidades”.

O sea, la Sala indicó que no se trata de coordinación entre el Mopt y las municipalidades “en abstracto”, como siempre fue dicho, sino sobre la base del plan regulador municipal respectivo. Al parecer, esta sentencia todavía no fue explorada y aprovechada por los gobiernos locales, ya que de ella fácilmente se deduce que, cumpliendo las municipalidades con el debido proceso de confección de un plan regulador, en lo que respecta a la involucración en éste del Mopt, esta última institución no podría hacer ningún cambio en la ordenación vial que no apareciera en ese plan regulador. Y, viceversa, diseñando las municipalidades sus planes reguladores en conjunto con el Mopt, ellas podrían asegurar las reglas claras sobre la ubicación y funcionamiento del sistema de tránsito y transporte: rutas de transporte público y privado, parqueos y parquímetros, zonas restringidas para cierto tipo de tránsito, paseos peatonales, etc.

Ésa no sería la medida que traería la gobernabilidad de las ciudades, porque para eso, sin duda alguna, es necesario que “el urbanismo se municipalice y las municipalidades se metropoliten”; sin embargo, les ayudaría a funcionar con más eficiencia y eficacia.