

siendo sus casas ocupadas por familias de menor ingreso o bien por oficinas y comercios antes inexistentes.

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

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

Inicio

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

DOUGLAS MORALES

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

En 1887 se decretó “que el ancho de las calles de la ciudad y las villas debía ser de veinte metros”. Ante la oposición de los vecinos y sus protestas se eliminó

ese decreto, quedando los derechos de vía en un promedio de doce metros (Álvarez 2000: 91). Ésta fue la base para el diseño de las aceras y las calles del centro de San José. En 1949 Solow, en su *Proyecto para el Desarrollo Urbano de la Capital de Costa Rica*, puntualiza entre otros problemas: el congestionamiento de las calles por buses y tranvías y propone crear espacios de estacionamiento, suprimir el tranvía, prohibir el parqueo en las vías principales y sacar los buses de la avenida Central.

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

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

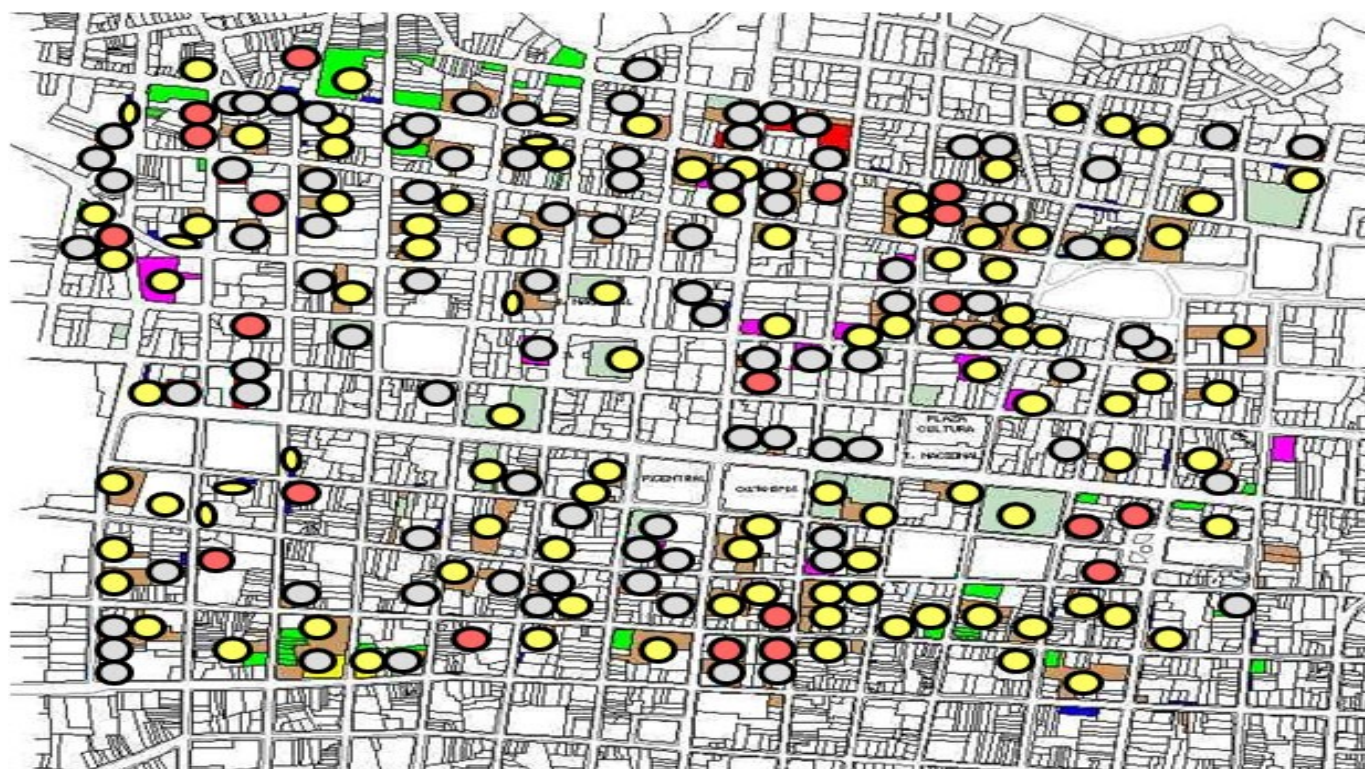
El parqueo, a mediados del siglo XX, se realizaba en las márgenes de las calles y en patios colindantes. Esta situación cambió con la construcción de los edificios del Banco Anglo en 1957 y del Banco Central en 1959, donde se atiende el parqueo en sus sótanos. En 1959 se construyó el edificio Solera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

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

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

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

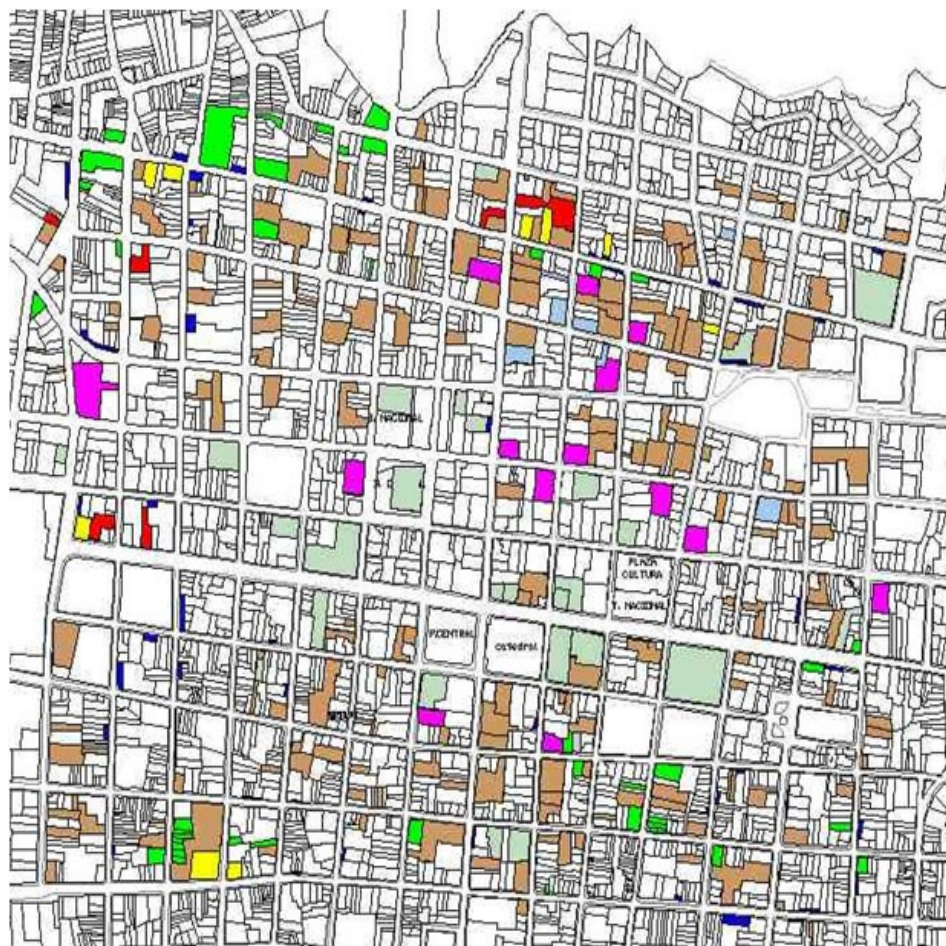
Aunque las municipalidades raras veces cuentan con recursos para adquirir terrenos o construir edificios de estacionamientos, este artículo permite que el dueño de un edificio establezca la compra o el alquiler de espacio en lotes baldíos cerca del edificio a construir para suplir parcial o totalmente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



total reg. 2006	parq. reg. 1991	parq. no ext.	parq. nuevos	
100	100	100	100	Merced
100	100	100	100	Carmen
100	100	100	100	Catedral
100	100	100	100	Hospital
2600	1200	20	157	totales

Simbología

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



Ubicación de parqueos.
Levantamiento 2006 a 7
Simbología

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

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

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

Los parqueos urbanos se ubican por la libre, ya que no existe ninguna orientación ni recomendación para su ubicación, aparte de una recomendación en el Plan Maestro de 1991 en el sentido de ubicarlos en sitios estratégicos cerca de las “estaciones urbanas de transporte público”, que nunca fue implementada. El

parqueo surge donde hay baldíos o ruinas y desaparece cuando se construye en el sitio. No es una actividad estable, sino que crece y cambia con el paso del tiempo, como lo podemos constatar al comparar la ubicación de los parqueos en 1991 y 2008.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referencias bibliográficas

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



San José, Costa Rica

Alfredo Huerta