



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>.