



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 Copenhagen; 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												
		Hogar nuclear con hijos 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 nuclear y no familiares	Hogar compuesto extenso y no familiares	Hogar compuesto jefe(a) familiares y no familiares	Otros hogares unipersonales	Otros hogares no familiares	Total	
		315	492	183	38	120	94	153	45	22	665	635	92	2.216

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

Nivel educativo del jefe de hogar													
	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	411	496	14	1	2.216		

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

Tenencia de la vivienda							
	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).