

# ¿CUANTO CUESTA UN PARQUEO?

Don Goldman.

Escuela de Geografía.

*Hace dos años presentó el Departamento de Planificación de la Municipalidad de San José un anteproyecto para construir en el Parque Central, un parqueo para 275 vehículos. Según un artículo que trató el asunto<sup>(1)</sup> y un informe que preparó dicho despacho<sup>(2)</sup>, el proyecto constaría de un parqueo de dos pisos con un parque por encima. El piso inferior quedaría completamente por debajo de la superficie y el superior se extendería algo sobre el nivel de las calles; por ser así elevado el techo, la superficie del parque presentaría taludes en los cuatro lados, bajando a las aceras. Se construiría un parque tipo inglés con plantas no más grandes que arbustos. Se reemplazaría el quiosco actual con otro que se elevaría sobre un espejo de agua. El costo se estima en aproximadamente 5 millones de colones.*

*Los ingenieros y arquitectos han hecho una tarea impresionante. Han hecho un estudio en detalle del tránsito y la circulación en torno al parque. Han proyectado el número creciente de automóviles particulares hasta el año 1980, y han considerado la pérdida de parqueos privados a otros usos del espacio. Han pensado hasta en el porcentaje de ocupación, los ingresos mensuales, y el tiempo que se necesitaría para amortizar el préstamo.*

*Pero a mí me parece que los ingenieros y arquitectos han pasado por alto algunos factores, y queda una posibilidad de que ellos sean aún más importantes que costos, ingresos y cifras de vehículos. No cabe duda que han planificado un edificio; pero, ¿han planificado una ciudad? Lo dudo. Un parqueo de 275 espacios y el cambio básico de una plaza céntrica tendrían efectos más allá que el sitio mismo y más allá que el problema de estacionar vehículos. Considerar todos los efectos, ponderar todas las necesidades, solucionar los problemas en su contexto urbano —ésta es la planificación; pensar en pedacitos, solucionar solamente partes de los problemas, proceder sin un concepto de la ciudad que se quiere— esto es algo distinto.*

*Por todos lados las ciudades presentan problemas enormes. No se solucionarán si no los entienden los planificadores. Este anteproyecto, por su ubicación en el centro de la capital y por las dos cosas fundamentales que toca —la estética y el automóvil— nos puede servir como ejemplo de la falta de entendimiento que se encuentra en la planificación urbana hoy día. Me permito analizarlo.*

<sup>(1)</sup> "Proyectan construir parqueo debajo del Parque Central", Jimen Gerardo Chan, *La Nación*, sección B, p. 1, 29 de noviembre de 1973.

<sup>(2)</sup> El arquitecto Flavio Garbanzo, jefe del Departamento, me permitió estudiar el proyecto. Además, él me dedicó tiempo para discutirlo y me respondió muchísimas preguntas. El parqueo lo presentó su predecesor. Le agradezco mucho al Sr. Garbanzo.

### El razonamiento económico:

*El precio estimado de un proyecto público debe servir un propósito básico: representar una inversión de recursos que no se usarán en ninguna otra obra ni servicio público. O sea, permite evaluar los beneficios del proyecto y también los otros que pudiera comprar el dinero representado por el precio estimado. Se sigue que, para que podamos decidir, tal precio debe abarcar todos los costos.*

*¿Cuánto costaría el terreno? Adquirir una manzana de oficinas o tiendas o aún tierra no empleada para la construcción de un parqueo costaría una suma de dinero. Tal gasto representaría el cambio de un uso de la tierra en otro y seguramente la suma se consideraría en el costo del parqueo. Pero este proyecto no piensa pagar nada de ése por ser ya la tierra propiedad de la Municipalidad, y por eso la tierra sería gratis. Esto es una economía falsa. La tierra no es un baldío; es un lugar de esparcimiento, bien usado por la gente por los valores y ambiente importantes que brinda. En cuanto a la demanda, los que usan la tierra hoy día son más numerosos que aquellos que usarían el parqueo proyectado. No es tierra que espera un uso; ya es usada. Sin embargo, según su precio el parqueo no llevaría ningún costo que represente tal cambio de uso. O sea, una parte grande del costo del parqueo se pagaría por el parque.*

*Por añadidura, hay otro uso de la tierra: es la ubicación de la Biblioteca Infantil Carmen Lyra. ¿Cuánto vale a la ciudad y al pueblo una institución así? Seguramente el valor de una biblioteca que presenta al niño el mundo de los libros trasciende una suma de colones. No se puede medir la cultura y la erudición en plata, pero sí se puede medir en colones el gasto de comprar o construir otro edificio, instalar los muebles pertinentes, y trasladar los libros. Tales gastos no deben ser de la biblioteca, sino del parqueo. No obstante, al parecer, otra parte del costo del parqueo lo pagaría la biblioteca.*

*Hay que concluir que el precio de cinco millones de colones no representa el costo del parqueo, ni en términos sociales ni económicos.*

### El diseño:

*Se ha descrito la forma de la estructura propuesta, también la forma topográfica de la superficie que resultaría. Tal diseño del parqueo, con el techo arriba del nivel actual, facilitaría la construcción del edificio, rebajaría el costo, y haría más conveniente la entrada y salida de vehículos. ¿Es el diseño de un parqueo una solución arquitectónica? No se pretende tener en cuenta ni las funciones ni el ambiente de la plaza arriba. El diseño de la plaza es una idea tardía.*

*¿Qué es el diseño de la plaza? Por la elevación del techo la superficie tendría una inclinación desde la acera para adentro por todos lados. Según los dibujos del informe oficial, esas inclinaciones un tanto escarpadas sumarían casi la mitad del área de la plaza. Además, de reducir el área servible, tal inclinación pudiera presentar un peligro a los niños (por la proximidad de las calles) y un obstáculo a los ancianos.*

*Por otra parte, el parque vendría a tener un papel secundario por la estructura de abajo: por falta de espacio para las raíces no tendría ninguna vegetación más alta que arbustos, o sea, dejaría de ser una plaza arbolada. Seguramente una de las cosas que le hace más falta al centro de San José es el árbol. ¿Cuánto valen los altos y hermosos árboles del Parque Central, todos los cua-*

les tendrían que ser abatidos para construir el parqueo? ¿Hay medida alguna de sombra y belleza?

Como consecuencia de eso, se piensa diseñar un parque inglés. Tal planificación pasa por alto un elemento importante tanto de la geografía costarricense como de la cultura. Un rasgo sobresaliente de la ciudad costarricense es la plaza central, y un rasgo sobresaliente de esas plazas es el ambiente sombreado. Costa Rica está situada en una latitud 10°, y la sombra de los árboles es algo importante ante los rayos solares casi verticales. En cambio el parque inglés se desarrolló en las latitudes 50° donde la meta era el aprovechamiento del sol, no del abrigo. Parece que la idea de tener un parque inglés resultó de las condiciones impuestas por los arquitectos del edificio abajo, no de los deseos de los josefinos por una plaza costarricense arriba.

Algunas consideraciones urbanas:

Las preguntas que plantea este proyecto van más allá que él mismo; o sea, el problema no es simplemente o construir un parqueo o no construirlo. Antes de decidir en pro de un parqueo hay que ponderar el papel venidero del automóvil particular en el centro de San José. No es un problema del estacionar, sino un problema del transporte, y no se puede resolver en partes separadas. Es manifiesto que si se decide en pro del coche, la ciudad tendrá que cambiarse en muchos aspectos. Por ejemplo, 275 espacios servirían solamente como un comienzo, se necesitarían muchísimos más; por otro, la alteración recién en la avenida segunda es una sugestión de la dirección que tomará tal cambio del cuadro urbano. Es decir que en lo que se refiere al automóvil, todos los demás elementos quedarían secundarios: el ambiente, el diseño urbano, hasta el ser humano.

En cambio, si se decide que la ciudad debe preservarse para el ser humano en vez del automóvil, tenemos que ponderar la otra cara de la moneda. Por ejemplo, ¿Cuál ha sido la experiencia en otros países respecto a las facilidades construidas por aliviar los problemas del automóvil en las ciudades?

“Las elevadas inversiones en planes viales no han logrado disminuir la congestión en la mayoría de las ciudades; la experiencia demuestra que mientras se provean más calles, estacionamientos y otras facilidades, mayor será el número de automóviles que las usarán (el uso del automóvil no es sólo función del número disponible sino también de la comodidad con que se puede usar).<sup>(\*)</sup>”

Estacionar sólo en el Centro seguramente sería una comodidad. Según experiencia de otros el parqueo pudiera ser un estímulo, aún más, al uso de los carros en vez de satisfacer una demanda existente o prevista.

En otras palabras, tal facilidad llegaría a ser una parte del problema en vez de la solución. Un estacionamiento u otro, la ampliación de calles viejas, y los demás cambios que demandarían la confianza total en el coche no deben considerarse en aislamiento. El concepto de la planificación implica una coordinación de esfuerzos, proyectos y diseños para realizar las metas escogidas.

Debemos comenzar con la pregunta, ¿Qué se necesita para lograr las metas? La planificación es la respuesta, el proceso mediante el cual se controla

(\*) Servicio Interamericano de Información sobre Desarrollo Urbano, Organización de los Estados Americanos. Noticiero, de marzo de 1974.

y se guía el crecimiento y desarrollo de la ciudad para que se realicen semejantes metas. Y tenemos que evitar algunos callejones sin salida que pueden frustrar tal proceso. Por ejemplo, no debemos pensar en soluciones temporales; con inversiones grandes, edificios (o destrucción) imponentes, y un período de uso público, a menudo las cosas "temporales" se hacen permanentes. Tampoco debemos posponer lo inevitable; es una economía falsa atrasar la realización de algo necesario, tal como un sistema de transporte público práctico, por una escasez de capital, pues nunca será más barato que en la actualidad.

Hemos mencionado dos costos del establecimiento propuesto que no abarca su precio, a saber la plaza pública y la biblioteca infantil. Quizás el defecto más grave que muestra este proyecto sea una falta de entendimiento y apreciación de qué debe ser una ciudad, de cuál es la relación entre el morador y el medio urbano. El informe oficial ni siquiera menciona la importancia de la biblioteca, ¿dónde sería su ubicación ideal, o cuáles serían los efectos de una traslación en los servicios que brinda a los niños? Al parecer, los arquitectos e ingenieros no se dieron cuenta que tuviera importancia, y que fuera una parte de su proyecto tanto como la construcción misma. Tampoco toca el valor fundamental del parque, su ambiente. Un "Parque Inglés" sería nada más que el aprovechamiento de los restos, después de construir un parqueo; no tendría nada que ver con el ambiente ni con el morador josefino. O sea, este proyecto y el pensamiento que representa es algo corto de vista; no es la planificación urbana, sino la construcción de una obra de ingeniería.

#### Algunas conclusiones:

*El propósito mío es poner en tela de juicio algunas suposiciones que se notan en este proyecto.*

1. Hay algunos problemas que no tienen soluciones técnicas, o sea, tal vez la solución de una escasez de espacios para estacionar sea menos carros en vez de más parqueos.
2. Hay otros valores y costos que los financieros, y no se pueden medir tan fácilmente como la circulación de vehículos y el número de espacios. Debemos entender todos los costos, antes de emplear los bulldozers.
3. Antes de todo, tenemos que identificar las metas, que deben ser los objetivos de la planificación. Cada proyecto debe ayudar a realizar tales metas. La solución "temporal" o la que se desvía del plan pudieran frustrarlo.
4. ¿Es el automóvil realmente la solución del problema de transporte en San José? ¿Cuánto debemos sacrificar del ambiente, de los rasgos arquitectónicos tradicionales, del gusto del peatón para abrir paso cada vez más al automóvil?