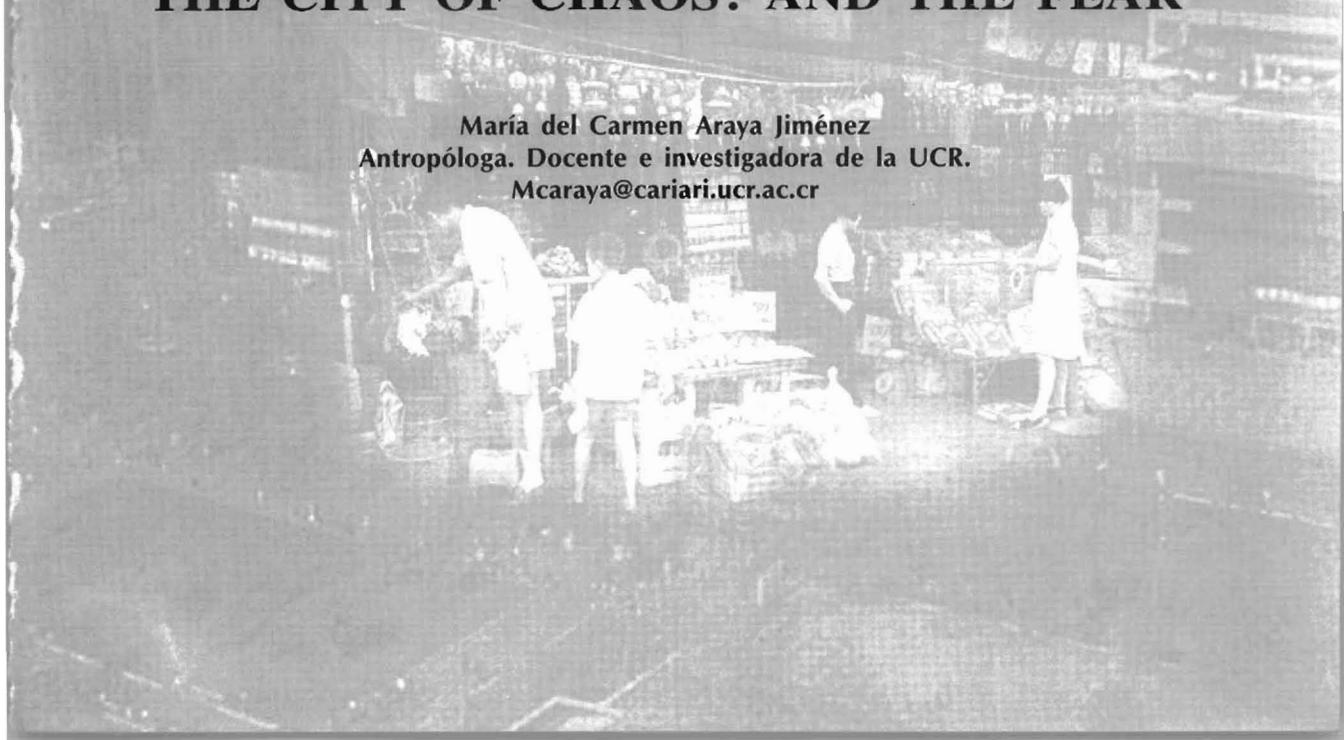




**EL ACOSO DE LAS FANTASÍAS  
EN SAN JOSÉ LA CIUDAD DEL ¿CAOS?  
Y DEL MIEDO**

**THE HARASSMENT OF THE  
FANTASIES IN SAN JOSE.  
THE CITY OF CHAOS? AND THE FEAR**

**María del Carmen Araya Jiménez**  
Antropóloga. Docente e investigadora de la UCR.  
[Mcaraya@cariari.ucr.ac.cr](mailto:Mcaraya@cariari.ucr.ac.cr)



# REALIDAD Y REFLEXIÓN

## Reality and Reflection

18

Año 6, Nº 18  
Year 6, Nº 18

San Salvador, El Salvador, Centroamérica  
San Salvador, El Salvador, Central America

Revista Cuatrimestral  
Quarterly Journal

septiembre-diciembre 2006  
september-december 2006

### EL ACOSO DE LAS FANTASÍAS EN SAN JOSÉ LA CIUDAD DEL ¿CAOS? Y DEL MIEDO

### THE HARASSMENT OF THE FANTASIES IN SAN JOSE. THE CITY OF CHAOS? AND THE FEAR

María del Carmen Araya Jiménez  
Antropóloga. Docente e investigadora de la UCR.  
Mcaraya@cariari.ucr.ac.cr

*Afirman que no existe una San José del caos en el siglo XXI, sino una serie de discursos que imaginan este espacio como anarquía en lo público, lo material, lo moral, lo legal y lo político. Estos discursos, transmitidos y generalizados por los medios masivos de comunicación y por gobernantes, se convierten en narrativas de sentido común que expresan los ciudadanos frecuentemente para explicarse a sí mismos el sentido de los problemas complejos de la ciudad -que son de naturaleza estructural-, como si fueran de naturaleza individual. No existen suficientes recursos monetarios para hacer frente a la complejidad del tránsito y tampoco consenso. La imagen de desorden, además, representa un universo simbólico que le permite a la municipalidad de San José construir su legitimidad para emprender un plan de gobierno. SAN JOSÉ - COSTA RICA- HISTORIA, PROBLEMAS SOCIALES - COSTA RICA.*

*They affirm that it does not exist a San José of the chaos in the XXI century, but a series of speeches that imagine this space like anarchy in the public, the material, the moral, legal and the political. These speeches, transmitted and generalized by massive means of communication and governors, become narratives of common sense that express the citizens frequently to explain to themselves the sense of the complex problems of the city - that are of structural nature, as if they were of individual nature. Sufficient monetary resources do not exist to face the complexity of the transit nor consensus. The disorder image, in addition, represents a symbolic universe that allows the municipality of San José to construct its legitimacy to undertake a government plan. SAN JOSE - RICH COAST HISTORY, SOCIAL PROBLEMS - COSTA RICA*

## INTRODUCCIÓN

Desde cualquiera de los puntos cardinales –norte, sur, este u oeste– del valle de San José, se puede divisar su casco urbano central, conformado por los cantones de Merced, el Carmen, Hospital y Catedral; el que ha sido centro de la geografía y de la cultura urbana hasta el siglo XX, no sólo de la provincia de San José, sino también de Costa Rica.

En este siglo XXI ese espacio que antes constituía un sitio de estar, así como de vivencia de acontecimientos cotidianos de los josefinos, se transforma en lugar de paso y de tránsito vehicular, que se satura de sentidos negativos y morales: peligroso, feo, violento, perdido, viejo, sucio, contaminado. Se empieza a escuchar en conversaciones de algunos ciudadanos, de planificadores urbanos, de funcionarios del gobierno central y local, de periodistas y de empresarios, la idea de que el antiguo núcleo colapsó y está en decadencia. El caos se ha convertido en una noción oblicua y omnipresente, en donde concurren todos los elementos que se perciben negativos en lo público, lo material, lo moral, lo legal y lo político. Dicha noción concentra multitud de figuras casi apocalípticas que ofrecen una interpretación de la vida urbana como desorden, además, parece tener el poder de sumergir y provocar en las personas un estado permanente de nerviosismo, de miedo, de pánico moral y tal vez de culpa, por haber dejado caer en el mal a su centro.

¿Es San José realmente una ciudad del caos? Responder esta interrogante y comprender la irrupción de estas imágenes, es el interés fundamental que motiva este

ensayo. Para ello, primeramente, se abordan algunos elementos conceptuales de la dimensión del caos; posteriormente, se revisan cuatro de las definiciones más importantes de esta noción, que le asignan conductores de autos y peatones, medios de comunicación, dueños de empresas comerciales y de agencias de publicidad y autoridades gubernamentales, políticas y religiosas, principalmente; se muestra asimismo, algunas de las soluciones que ofrecen tales autoridades para conjurar el miedo al desorden y al mal.

### 1. RITUALES DEL CAOS

A partir de la obra motivadora y seductora del escritor mexicano Carlos Monsiváis, se intentó encontrar en San José una serie de episodios, anécdotas e imágenes de la vida que tuvieran el poder de una fuerza liberadora y cuestionadora de las reglas de la moral conservadora, a través de lo irónico, lo humorístico y lo relajado; lo que él denomina diversión genuina y rituales del caos de sectores sociales que viven en submundos o inframundos, y que han sido estigmatizados por definiciones de “caos” impuestas por discursos políticos y periodísticos que los estigmatizan como seres diabólicos, carentes de moral y de espíritu; o bien, dignos de lástima.

*Sin embargo, a no ser por la fotografía que se exhibió en un periódico costarricense, el miércoles 24 de marzo del año 2004 (Arguedas, La Nación, 24/03/04: 15A), de una vaca que, con sus grandes ojos miraba por la ventana lateral trasera, dentro de un automóvil hyundai rojo, en el momento en que la policía detuvo al conductor que la había robado, así como de la posterior intención de empresas de lácteos de comprar los derechos para exhibir en sus propagandas*



*el retrato de la bautizada María del Milagro; o del relato que hizo el periodista Berlioth Herrera en el 2005 (La Nación, 20/01/05: 2), de la "inusual boda" de una pareja de novios que "viven en pleno San José y son amantes de la ciudad capital, por eso quisieron casarse en el Parque Nacional", no fue posible encontrar esos rituales.*

Lo que si se descubrió es que desde el año 2000 aproximadamente hasta la fecha, se empezó a manifestar en artículos publicados en medios de comunicación – especialmente en el periódico La Nación– escritos por periodistas, urbanistas, arquitectos, ingenieros, funcionarios de gobierno, dueños de establecimientos comerciales, abogados y vecinos, un sentimiento del "caos" que se orientó hacia una discusión pública sobre el ser y el deber ser de la ciudad y que giró en torno a una visión de San José como lugar del desorden y la anarquía. Tales artículos contenían lamentos, opiniones, consejos, dictámenes de sentido común, criterios de expertos y evaluaciones con expresiones como "San José colapsó", "Triste ciudad", "capital fea, desorganizada".

Esta discusión evidenció en la sociedad costarricense narrativas, pensamientos, sensibilidades y posturas carentes de potencia crítica sobre los cánones sociales

establecidos, con imágenes pseudoconcretas sobredimensionadas por los mass media, que parecían constituir el espacio de reunión de un conjunto de intereses de personas y grupos ligados con la organización de la vida en ciudad. Además, mostró que tales imágenes alimentaban una estrategia de ejercicio del poder local a partir de la construcción de un supuesto discurso del consenso que, posteriormente, permitió invocar y ejercer acciones de represión hacia las y los vendedores informales, para construir una visión de orden social. Es decir, el "caos" tuvo una función de ritual político para mantener el status quo y para enfocar e interpretar como anarquía, los principales problemas que enfrenta la ciudad.

Inesperadamente, en todo o casi todo se hizo presente la visión de "caos", hasta en aquellas acciones afirmativas que intentaban transformar la urbe; o bien se subrayaba lo negativo para darle legitimidad a las actividades estatales en el casco urbano; o es que este sentimiento penetró la mentalidad y los corazones de algunos ciudadanos, especialmente aquellos que tienen acceso a los medios de comunicación. La celebración del Día de la Música en San José, el 21 de junio del 2004; la siembra de árboles en ese mismo año, como parte del proyecto de arborización urbana de la municipalidad de San José; la declaración en el 2005 del Gran Hotel Costa Rica como edificio patrimonial histórico, cualquier ocasión fue buena para invocar al "caos" de una vieja metrópoli percibida insegura, contaminada, escandalosa, maltratada, revoltosa y desorganizada.

Ante el surgimiento de esta cantidad de imágenes planteamos, hipotéticamente, que





son maneras de recrear las fantasías alrededor de una serie de problemas complejos y dolorosos que enfrentan las personas en la ciudad, a través de la creación de un escenario en el que el horror real de la situación se oculta e invisibiliza. El discurso introduce un contexto aun más aterrador que la realidad, el que está unido a un "feroz desorden" y a una "temible anarquía" que atraviesa

mortalmente al corazón josefino y que amenaza a sus pobladores. La sustitución de la realidad por un discurso decadentista es una de las formas de conjurar el miedo y la impotencia ante los dilemas de la sociedad. Este conjuro se logra además, con el llamado que hace a los ciudadanos el poder religioso y el político para que instauraren el orden y el progreso y, de esa manera, pongan fin a una San José vista como ingobernable.

Esto quiere decir que el imaginario del "caos" mediante un efecto psicológico, aleja a los sujetos de una realidad a la que no encuentran soluciones, pero al mismo tiempo, los acerca desde una perspectiva moral y represiva. En este tipo de acercamiento de la sociedad a los problemas que la aquejan, juega un papel central el discurso político y el de los medios de comunicación, porque ellos contienen fantasías sobredimensionadas que acosan constantemente a los sujetos, robándoles la paz y nublandoles la razón. Ese acoso permite ejercer un uso político del "caos" movilizandolos para apoyar proyectos específicos; empero, lo hace a partir de un sentimiento y pensamiento de pánico moral y no de una reflexión profunda de los retos de la ciudad.

Ahora bien, esas imágenes de ciudad del "caos" se expresaron alrededor de cuatro vertientes de significación dominantes: lo público que hace referencia principalmente a lo que se ha venido denominando "caos vial", lo moral que concibe a San José como imperio del mal, lo estético que percibe una urbe "fea y de mal gusto" y lo político-legal que habla de una ciudad anárquica e ingobernable políticamente. Estas se detallan a continuación.

## 2. LA MARAÑA CAÓTICA DE LA CALLE O EL "CAOS" COMO DESORDEN VIAL

Las calles en la ciudad de San José, especialmente aquellas que ingresan o salen del casco urbano central, tienen una serie de retos estructurales difíciles de resolver, que son definidos por algunos de los funcionarios encargados de la organización y mantenimiento de la red vial, como desorden. Estos discursos son reproducidos, en muchos casos, por los ciudadanos que perciben esos sitios como lugares confusos, enredados, inciertos, peligrosos e incomprensibles.

Es importante considerar que la calle, originalmente, no fue pensada para dar espacio diferenciado a peatones y a conductores, sino para que ambos circularan conjuntamente, ya que la cultura urbana de hasta la segunda mitad del siglo XX, caracterizada por un menor número de autos y de personas, facilitaba el uso común de ese espacio. A finales del siglo XX y a principios del XXI, esta situación se convirtió en motivo de conflicto para unos y para otros, ya que ante la existencia de pocas aceras, los primeros se ven en la necesidad de seguir caminando por "media calle", mientras los segundos pelean ese sitio como su lugar natural por excelencia. Debido a esta situación además, las personas que transitan por las vías se observan entre sí con temor, el otro representa una amenaza a la integridad física y psicológica. Los conductores muestran dos tipos de carácter: el del tico pura vida y el del chofer feroz. Los rostros al volante recuerdan la cara de Pluto y del Pato Donald convertidos en chicos malos, en las películas de Walt Disney que se transmitían a finales de los años setenta, en las sesiones de educación

vial que impartía el Instituto Nacional de Aprendizaje (INA), como paso previo a la obtención de la licencia de conducir. Estos conductores ven en sus semejantes la imagen del enemigo del que hay que defenderse y atacar con un pitazo, con una mirada a quemarropa, con una palabra: "idiota", "jueputa", "imbécil", "estúpido"... cualquier estrategia para ejercer el poder en la ciudad es buena: los ruidos, los gritos, los gestos y los dedos que se deslizan por las ventanas de los autos inventando insultos.



También los peatones están en la categoría de enemigos, porque los conductores sienten que los ponen en riesgo y que no saben moverse en la nueva geografía urbana de dominio motorizado; caminan por las calles, cruzan distraídos diagonalmente de un extremo a otro, arriesgan la vida de sus hijos al atravesar rápidamente las vías con ellos en brazos como desafiando a los conductores, o tal vez, con la idea de que serán protegidos por ellos.

Algunos discursos periodísticos evidencian el peligro en que se encuentran estos caminantes identificados como "los de a pie" y enfocan el problema desde la responsabilidad de instituciones como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI). Dichas instituciones tratan de resolver y agilizar la circulación vial, ampliando los tramos de las calles o dividiéndolas en tres y cuatro carriles, cuando apenas tienen espacio para uno o dos. Esto reduce aún más los espacios para los peatones y favorece la relación tensa entre ellos y los conductores.

Con la desesperanza, la impotencia y la exclusión social, "los de a pie" perciben que, en aras de un progreso, la ciudad se deshumaniza y las personas son desplazadas por los autos y por las carreteras. Ven contradicciones entre una Policía Municipal que "persigue a los vendedores ambulantes, pero no hacen nada con los carros, motos y bicicletas que circulan y se estacionan a lo largo y ancho del bulevar de la avenida Central, de ese espacio peatonal" (Jiménez, La Nación, 02/06/05: 29A). Ellos, además de que se enfrentan al problema de una San José que en gran parte los excluye, en algunos casos son enfocados en artículos periodísticos

como culpables que reciben su castigo, por atreverse a caminar en la ciudad. Por ejemplo, en agosto del año 2004, un periodista narró que un señor pensionado en el cantón de Tibás, había recibido la sugerencia de que utilizara el automóvil para trasladarse con su esposa, a una taberna. Sin embargo, dado que lo que más le gustaba era caminar, precisamente "prefirió caminar... y perdió la vida" (Martín, Al Día, 15/08/04: 8).

Estas situaciones, posiblemente, son factores que inducen a algunos peatones a definir la calle como "la maraña caótica en la que el peatón y el vehículo riñen, en medio de un conjunto que ha crecido casi anárquicamente" (Saborío, La Nación, 30/05/03: 18A). Desde esta perspectiva, los sujetos para transitar tienen literalmente que pelear y enfrentarse agresivamente con sus semejantes. No priva en la calle el principio de comunidad ni de negociación, ya que las condiciones materiales de la ciudad dan espacio para la violencia, el atropello y las relaciones tensas. La característica central es "todos contra todos", en donde los peatones, posiblemente, son los que sufren las mayores consecuencias.

Algunos ciudadanos acuden al humor y a la metáfora para llamar a la reflexión sobre los problemas de las vías, como aquella persona que compara las vías públicas con la realidad costarricense, de tal manera que el avance del progreso nacional es visto al ritmo lento de la construcción de la Avenida Segunda; el deterioro educativo se asemeja al deterioro que enfrenta la red vial, el congestionamiento vial es una metáfora de la poca funcionalidad del sistema político y la ausencia de señalización en las carreteras expresa la

falta de horizonte del país que se rige por intereses "particulares", de "pequeños grupúsculos", en detrimento de las mayorías y de los "intereses nacionales" (Zamora, La Nación, 11/03/05: 34A). Desde esta visión, en las vías se puede leer la realidad social y política del país.

En los discursos provenientes tanto de la sociedad civil como de las autoridades estatales, varios son elementos que se señalan como disruptores del orden de los espacios públicos, entre ellos: 1) Cantidad de automóviles que producen presas, aumenta la contaminación y tienen consecuencias negativas sobre los mismos carros por desgaste. Aproximadamente un millón de personas ingresan a la capital diariamente, 80% lo hacen en autobuses públicos y 20% en sus autos. Esto significa que alrededor de 400,000 vehículos circulan por las calles capitalinas. 2) Ausencia de transporte público ágil, que sea una opción de movilización para los miles de ciudadanos. El "embotellamiento", como popularmente se ha denominado al congestionamiento vial, según la visión de un caricaturista sirve de excusa para que los maridos llamen desde un bar ciudadano a sus esposas y les digan "¡Amorcito!... voy a llegar un poquitín tarde... no ves que estoy en un embotellamiento" (Flow, Tiempo Libre, La Nación, 17/09/04: 2). 3) Malas condiciones de la estructura vial: falta de demarcación de las carreteras, de iluminación, de señales de tránsito, de aceras, de lugares de paso para peatones, de paradas de autobuses, vías con huecos; escasez, no funcionamiento y descoordinación de semáforos; insuficiencia de parqueos; exceso de automóviles para la capacidad de las calles, etc. En este aspecto, no faltó el humor negro y la astucia del mercado y de la publicidad, que

convirtieron los huecos de las carreteras en temibles tiburones con amenazadores colmillos, para aconsejar al conductor: "Protéjase con buenas llantas" (Autopits, La Nación, 14/02/05: 46A). 4) Cultura del conductor y del peatón, en donde predomina la violencia y el interés individual. 5) Aumento de accidentes de tránsito como resultado de los cuatro puntos anteriores. 6) Descoordinación y no funcionamiento de las instituciones encargadas tanto de la construcción y del mantenimiento de carreteras como del ordenamiento vial. 7) Presencia de ventas informales en las aceras y las calles.

Estos problemas que se presentan en el espacio de la calle tienen varias interpretaciones. Algunos peatones y conductores consideran que son producto de la ineficiencia de las instituciones encargadas de velar por el buen funcionamiento de tal estructura, como el MOPT, la Dirección General de Tránsito (DGT) y la Dirección de Desarrollo Vial. Señalan además, a la descoordinación entre dichas instituciones para atender los retos de las vías, como uno de los elementos que agravan la situación; asimismo, muestran la confusión y los dilemas a la que se ven sometidos diariamente, cuando se enfrentan a un semáforo apagado en una vía altamente transitada, o a uno que se ha descoordinado y no encienden su luz verde o la encienden junto con la amarilla (Murillo, La Nación, 13/01/03: 18).

Por su parte, representantes de esas instituciones contra argumentan que no existen suficientes recursos para hacer frente a la complejidad del tránsito, que el sistema de semáforos en Costa Rica es antiguo y poco funcional, que los conductores y peatones no reportan averías,

y que en épocas de vacaciones el personal se reduce a la mitad. Mientras autoridades del MOPT, de la Municipalidad de San José y del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, afirman que existen soluciones a los problemas viales, pero hace falta dinero y consenso para ejecutarlas.

Los sectores populares y las personas que habitan en comunidades de pobreza extrema, posiblemente, son quienes más sufren las consecuencias de los problemas antes señalados, ya que carecen de accesos viales que los conduzcan con prontitud, de sus barrios a sus lugares de trabajo –casco urbano central, centros comerciales, residenciales de clase media, media alta–.

Así por ejemplo, quienes viven en la comunidad de La Libertad, en Pavas, viajan 13 kilómetros en bus para llegar al centro comercial Multiplaza del Oeste a trabajar, ya que no existe un puente entre ambos lugares que una el kilómetro de separación entre los mismos. La falta de vías aumenta el aislamiento social, económico, educativo y espacial que se está dando entre clases sociales (Oviedo, La Nación, 22/11/04: 4). Como quiera que sea, en esta mezcla de discursos, visiones y realidades, tanto conductores y peatones claman porque se humanicen “las sangrientas carreteras y autopistas construidas a la tica” (Pacheco, La Nación, 25/04/03: 17A) y se solucionen sus retos.

Otra forma de explicar tales retos sienta su origen en la cultura del conductor o en la del peatón. En el caso de los primeros son dibujados como personas irresponsables que parquean sus autos donde quieren, que no les “importa estorbar en la vía o adueñarse de las aceras, que se apropian de los espacios peatonales y que hacen de San

José una ciudad difícil para el tránsito” (Loaiza, La Nación, 21/08/04: 4). Algunos anuncios publicitarios que se exponen en vallas, como aquel que decía “Sólo tenemos una vía: conducir responsablemente” (INS, La Nación, 10/03/02: 44A), implícitamente definen a los conductores como irresponsables e imprudentes. En contraposición con esta visión de los conductores, los peatones son definidos como aquellos que no sólo tienen “que lidiar con aceras angostas y en mal estado, sino también con conductores que no dejan libres los pasos peatonales. Esto obliga a los peatones a caminar entre carros” (Loaiza, La Nación, 21/08/04: 5). Así, los conductores se convierten en culpables del “caos” y de los accidentes de tránsito y los peatones en personas con derechos usurpados.

Una perspectiva distinta ubica la responsabilidad de la situación en las vías, en ambos personajes, como el editorial “Barbarie Vial” de La Nación del 16 de diciembre del año 2004 (pp. 29A), el que fue clave en ese planteamiento. El mismo inició explicando que el día anterior el periódico había publicado datos sobre las muertes por accidentes de tránsito y que la meta a la que aspiraban las instituciones relacionadas con este tema, de reducir el número de muertos por este tipo de accidentes en cien personas, aún no se había cumplido; aunque había habido una pequeña reducción. En este editorial la “incultura de la muerte” que se refiere a la “actitud de la gente, peatones y conductores”, como la imprudencia, el exceso de velocidad, las fallas mecánicas, el irrespeto de las señales de tránsito y los malos adelantamientos, explica la no resolución de los problemas viales. El editorial hace un llamado para “combinar las campañas de educación o preventivas

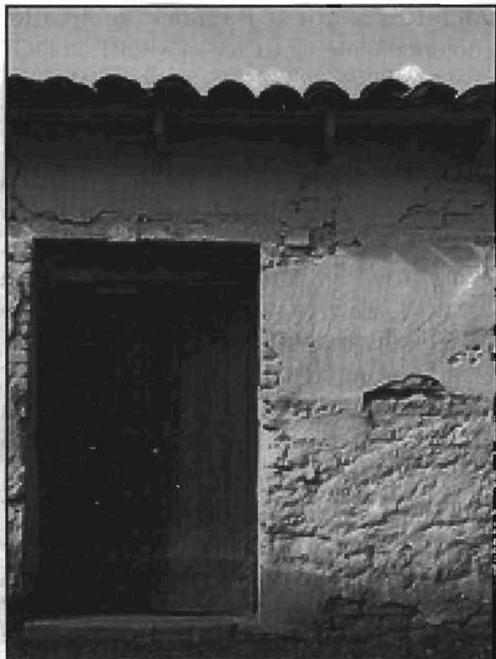
con el método represivo, a sabiendas de que aquellas dan sus frutos a mediano y largo plazos, mientras que la eficacia de la aplicación de sanciones es inmediata, como lo demuestra la experiencia en otros países. Insistimos en este punto, sobre todo en nuestro país, donde la educación cívica y el respeto de las normas legales presentan un déficit preocupante. La violación de las normas de tránsito, con júbilo deportivo o conducta natural, es lo corriente”.

Se interpela en el artículo tanto a las autoridades encargadas de lo vial para que además de aplicar métodos represivos, hagan un “control constante de los inspectores de tránsito en el orden moral” a raíz de las denuncias del director de Cosevi en ese momento, Ignacio Sánchez, relacionadas con actitudes de corrupción. A los diputados se les solicita que aprueben la “Reforma de Ley Vial 2003-2004, CR-2002”, que se encontraba en esa fecha en la Asamblea Legislativa y que luego fue aprobada para iniciar a partir del año 2004.

Algunos de los directores de las instituciones relacionadas con la infraestructura vial y con los accidentes de tránsito, sitúan el acento de tales accidentes, principalmente en la cultura del conductor opuesta a la de los peatones. El artículo de Eliseo Vargas García publicado en el Periódico La Nación en el año 2003 (25/04/03: 16A), en calidad de Director Ejecutivo de la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS), es un discurso clave en esta concepción. En el mismo, Vargas informaba sobre la “campaña de concienciación en las carreteras para ofrecer un mensaje a los conductores sobre la responsabilidad que se asume cuando uno está frente al

volante”, que habían realizado, conjuntamente, la CCSS, el MOPT, la DGT y el COSEVI, del 15 de febrero al 6 de abril del año 2003. Su definición de la situación en las carreteras ciudadinas es resumida elocuentemente en el título “Detengamos la guerra”, así como en su calificación de la misma como una “vorágine” y “batalla campal” entre conductores y peatones. Al buscar lo que denomina “receta sencilla” para resolver la situación, insta a los conductores, especialmente a la “responsabilidad, la cortesía y el sentido común, para no mezclar nunca el alcohol con el volante, no hacer falsos adelantamientos y tener mucha paciencia a la hora de conducir”. Algunos sectores no se dejan influenciar por estos discursos y deciden configurarse como nuevos actores y actrices que se apropian de los escenarios de las calles, para darle una valoración más positiva y constructiva: los ciclistas. Estos con gran convicción exclaman: “¡LA CIUDAD TAMBIÉN NOS PERTENECE!” e inventan paseos: la “Cicleteada Urbana”. El primer domingo de cada mes convocan a niños, a jóvenes y a adultos, para disfrutar, ver y descubrir los lugares recónditos de San José. Así conforman un grupo de interesados que se organizan en el “Colectivo de ciclistas urbanos” (2004), quienes producen otros imaginarios y sueños distintos de urbe: la ciclo vía y ¡por una ciudad sin contaminación! con estas visiones y prácticas luchan por sobreponerse al imaginario de la ciudad del caos que expulsa a las personas de ese espacio.

Estas distintas prácticas y formas de interpretar los problemas viales se articulan con políticas urbanas específicas que buscan resolverlos, entre las que resaltan dos dominantes: las campañas



educativas de prevención de accidentes de tránsito, dirigidas principalmente al conductor y en algunas ocasiones al peatón, y la propuesta de proyectos de reestructuración de la ciudad –como nuevas formas de transporte urbano– que fue llamada “recuperación” de espacios para los peatones.

### 2.1. Primera respuesta al “caos vial”:

Políticas de educación vial Instituciones como la Cruz Roja Costarricense, la CCSS y el Instituto Nacional de Seguros (INS), participaron en la elaboración y promoción de campañas de prevención de accidentes, que se difundieron en vallas publicitarias y en anuncios en los medios de comunicación escritos, radiales y televisivos. Durante el período 2000-2005, tales campañas resaltaron por su cantidad e intensidad en el tratamiento de los accidentes en las carreteras. Las estrategias

publicitarias para interpelar y tocar los más profundos sentimientos de los ciudadanos emplearon actividades teatrales y pequeños historias tipo novelas que se realizaban en las calles y en programas radiofónicos y televisivos; así como imágenes en vallas, anuncios publicitarios y calles.

En relación con las estrategias teatralizadas, las carreteras que salen de San José, se empezaron a llenar de simulacros de accidentes de tránsito. Las representaciones tenían tal veracidad que no faltó algún conductor o conductora que, en medio de un susto, corriera al auxilio del accidentado. Además, daba la sensación de que del seno de lo urbano nacían choferes “desenfrenados” causantes del mal en las calles, quienes se dirigían a otros puntos del país.

Los relatos novelados consistían en historias de accidentes narradas por las mismas víctimas y por conductores arrepentidos y atormentados, que se transmitían en la radio y la televisión en diferentes horas del día.

Con respecto a las imágenes que se observaron en las calles, estas eran corazones encerrados en cuadros coloreados de amarillo que durante el año 2004, empezaron a llenar las carreteras de la ciudad y del país, en los sitios donde algún peatón había muerto por causa de un atropello. Estos corazones recuerdan las cruces que en regiones rurales de Costa Rica y en otras naciones señalan el lugar, donde alguien falleció en un accidente de tránsito. Roy Rojas Vargas, Director Ejecutivo del COSEVI, respondió en el año 2005, en cartas a la columna de La Nación, a una persona que interrogó también en las cartas, sobre el significado de tales corazones y expresó que la campaña

"Corazones por la vida" "es una estrategia preventiva enfocada a peatones, debido a las altas cifras de mortalidad (101 fallecidos en el 2004), con la que se pretende alertar sobre los sitios o cruces de alta peligrosidad para ellos. La modificación de hábitos en seguridad vial implica la implementación de acciones en tres áreas: en educación, en el entorno y la vía y en vigilancia policial. Destinar los recursos a una sola acción preventiva no lograría los cambios necesarios" (Rojas, La Nación, 02/03/05: 27A).

Otras imágenes se mostraron en anuncios publicitarios, las que se caracterizaron por interpelar al dolor. Así por ejemplo, se tiene que en una página entera de periódico en color café desvanecido, se enfocó desde arriba un pupitre de escuela vacío. Sobre la tabla de escribir estaba una hoja con un corazón dibujado por un niño y varios lápices de colores. En la parte inferior hacia adentro de la hoja se expresaba: "LA MAESTRA NO LO VERÁ EN CLASE PORQUE USTED NO LO VIO CRUZANDO LA CALLE. Para que esto no suceda, maneje poniéndole atención a los miles de escolares que están camino a las aulas. SOLO TENEMOS UNA VÍA: CONDUCIR RESPONSABLEMENTE". En el lado inferior derecho, estaba el logo del INS (Al Día, 20/02/02: 3).

Durante la semana santa del 2004 circuló en los periódicos un anuncio del tamaño de una hoja de periódico, en fondo gris semirrosado, en el que se exponía en algo que, al mismo tiempo, parecía una procesión y un entierro. La imagen se localizaba en la sección de una calle josefina fotografiada en picado pronunciado, por donde caminaban cuatro miembros de la Cruz Roja llevando un

hombre cubierto con una sábana blanca y amarrado a una camilla. Cerca de los cruzrojoistas iba una mujer joven, vestida de negro y con lentes oscuros, posiblemente, la esposa del muerto. Detrás de los cruzrojoistas, se vislumbraban tres mujeres con la cabeza baja y dos hombres que fijaban su mirada hacia el frente, todos acompañaban al cuerpo. En la parte inferior de la hoja y hacia fuera, unas letras en blanco decían "No queremos procesiones como ésta. Tenga precaución en esta Semana Santa" (Cruz Roja Costarricense, La Nación, 02/04/04: 9). En este anuncio, el mensaje que se expone a nivel simbólico parece orientarse a la idea de que los peatones son sacrificados y crucificados por los conductores.

Estas políticas que expresan, posiblemente, la desesperación y preocupación de los administradores de la ciudad por el problema de los accidentes de tránsito, con significativos iconos -un pupitre vacío, una procesión en donde se entierra a un peatón, una señal de tránsito irrespetada, un muerto a la orilla de una carretera, un niño sin una pierna que intenta jugar fútbol, corazones en la calle- y sus eslóganes, que interpelan a la aflicción de una maestra, de una esposa, de una madre por la pérdida de un niño o de un hombre, comunican a los ciudadanos una concepción





del conductor y una visión de San José que suscitan emociones profundas. Esta visión y lectura del bagaje de información presente en la publicidad de educación vial, conscientemente o no, parece orientarse hacia la transformación de la conducta y de la conciencia de los conductores a través del miedo, de la culpa y del dolor. Desde nuestro punto de vista, estas imágenes de muerte son contraproducentes psicológica y culturalmente, ya que generan personalidades temerosas de salir a la calle o de manejar auto, inseguras e infelices.

Además, las imágenes dolorosas y de muerte, también motivan actitudes caritativas como la que se puede deducir de la carta que envió un josefino a La Nación en el año 2002 y que dice que "Es impactante el aviso comercial del INS, por televisión, que muestra al niño que fue atropellado hace algún tiempo por un conductor irresponsable, debido a lo cual perdió parte de una pierna. El niño intenta jugar bola con su única pierna sana y apoyado en muletas. Si las imágenes no calan en los conductores, el mensaje sería en vano. Por otra parte, insto respetuosamente al INS y al honorable cuerpo médico nacional a evaluar la posibilidad de colocar al jovencito una prótesis para que su vida vuelva a ser lo más normal posible. El agradecimiento sería infinito" (Valerio, La Nación, 2002: 26A). En esta carta se

percibe tanto el pesar que el ciudadano sintió cuando observó al niño, como su malestar implícito hacia el conductor.

## 2.2. Segunda respuesta al caos vial: integrando al peatón a la ciudad

En medio de este contexto y bajo la urgencia de crear soluciones que atendieran lo que era visto como ciudad del "caos" y de la tragedia vial, se apostó a una salvación esperanzadora que se idealizó como la opción que permitiría al Estado costarricense tal vez, ahorrarse los costos y las incomodidades de transformaciones viales estructurales. El remedio estaba en la regulación del transporte privado y en el bus Trans Milenio. En el año 2003 funcionarios del MOPT, anunciaron que preparaban las condiciones necesarias para probar un sistema de transporte rápido entre el distrito de Pavas (hacia el Oeste de la ciudad) y el centro de San José, parecido a los buses que funcionan en Bogotá, Colombia, y que ellos llamaban exitosos. En el año 2004 algunos de estos buses circularon por San José, lo que rememoró el año 1977 cuando empezaron a transitar los entonces mágicos, gigantescos y ruidosos buses que apenas podían dar la vuelta en las estrechas calles por la ruta que se llamó "periférica".

Estas propuestas son parte del "Plan de Sectorización del Transporte Público Urbano" que impulsa una serie de cambios y reorganizaciones, como la coordinación con las empresas de buses de la Gran Área Metropolitana, el rescate del tren urbano a mediados del año 2005 cuando se instaló la ruta Pavas-Universidad Latina en San Pedro de Montes de Oca y la búsqueda de grandes recursos -vía préstamos- para la ejecución de estudios sobre las condiciones actuales de las carreteras, entre otros.

En los planes políticos de reestructuración y de ordenamiento de la ciudad también se tomaron otras medidas que intentaban generar condiciones para integrar al peatón al espacio urbano, como la construcción de bulevares y ejes peatonales. El concepto surgió a partir del año 2001 con el "Plan Director de Desarrollo Urbano", momento en que se planteó que había que "devolverle la ciudad al peatón" y hacer a San José "más amigable". Entre los años 2001 y 2004 varias calles fueron convertidas en bulevares entre ellas: 1) Bulevar Ricardo Jiménez Oreamuno. Del Parque Nacional hasta los edificios de los Tribunales de Justicia. 2) Bulevar Avenida Central, el que se amplió hacia el Oeste hasta el Hospital San Juan de Dios. Se planea extenderlo 400 metros hacia el Este, para unirlo con el bulevar Ricardo Jiménez. 3) Bulevar Rogelio Fernández Güell que va de la tienda El Globo hasta el bar Chelles. 4) Bulevar de Correos, entre la avenida tercera y la avenida segunda. Están en espera de construcción los siguientes bulevares: 5) Bulevar en la calle 8 que una la Avenida Segunda con el Museo de los Niños. 6) Bulevar en Barrio Amón, cerca de la Iglesia de La Soledad. 7) Bulevar en el Paseo Colón. 8) Bulevar de la Calle 2, desde el costado noroeste del Parque Central, hasta el Parque Cañas, frente a la antigua Estación del Ferrocarril al Pacífico.

También se habla de la construcción de la ciclorruta paralela a la línea férrea que viene de Montes de Oca, pasa por la Estación del Ferrocarril al Pacífico y llega a los Barrios del Sur.

Una vez concluidos algunos de los bulevares señalados, los peatones no pudieron disfrutar totalmente de ellos, ya que en ciertas ocasiones fueron usados como

rutas de tránsito vehicular o de parqueo. Además, no contaba con la seguridad necesaria para garantizarle a los caminantes que en esos sitios no iban a enfrentar los peligros de la delincuencia urbana.

### 3. LA CIUDAD DE LA "INMUNDICIA" O "EL CAOS MATERIAL Y MORAL"

Los espacios públicos que habían sido sitios de paseo de los josefinos hoy en día, año 2006, según las alocuciones políticas y de los mass media, son lugares por donde circula la violencia y la desorganización urbana que muestra la descomposición y transformación del tejido de relaciones sociales. Es la ciudad considerada como ruina y decadencia, envejecida y deteriorada por el tiempo; en la que la arquitectura, los parques, las aceras, los cuerpos y la espiritualidad están envueltos por lo que algunos discursos señalan como "inmundicia". Esta inmundicia se refiere a los edificios viejos y descoloridos por la contaminación, a los seres con valores y conductas que privilegian la drogadicción, la prostitución y las actitudes denominadas "indecorosas" en el espacio público; a los administradores que con beneplácito dan permiso para abrir bares y clubes nocturnos; así como, a individuos anómicos que atentan contra los parques, las casas y los otros ciudadanos autodefinidos legítimos hijos de la ciudad.

Titulares periodísticos que expresan: "Controversia por zonas para travestis y prostitutas. Preocupan disturbios en sitios residenciales" (Ávalos, La Nación, 20/08/03: 6A), "Cuartuchos anidan miseria y delincuencia" (Arguedas, La Nación, 15/02/04: 4), "Falta de cultura nos delata" (Alvarado e Hidalgo, Al Día, 04/03/05: 4,5), muestran otra cara de San José que es

estigmatizada y desvalorizada a través de las palabras, las imágenes, las políticas urbanas y el pensamiento cotidiano que la definen como "Fea, sucia, contaminada, congestionada, insegura, plagada de ventas callejeras, cuidacarros, limosneros y mendigos, drogadictos, delincuentes y trabajadores del sexo. Esa es San José. Hostil a los peatones y morada de cuerpos hambrientos y almas sin esperanza que duermen en aceras y mitigan el frío bajo cartones y harapos viejos. Centro nacional de actividad política y económica diurna y antro de miseria al amparo de la noche. ¿Será inhumana y agresiva? San José, nuestra insigne capital, simboliza la desigualdad social, el abandono y la desidia política. No contribuye a la autoestima y salud de sus habitantes y visitantes; de destino turístico, paso a indeseable escala" (Flores, La Nación, 01/06/03: 19A).

Dependiendo de dónde parte la mirada el énfasis de la decadencia puede estar en la infraestructura, en la arquitectura, en la moral cotidiana, en la violencia generalizada, en la pobreza o en el abandono y en la desidia política.

Por otro lado, en la visión de algunos sectores económicos ligados al turismo, de funcionarios y de jefes de la administración pública relacionados con la organización de la ciudad y de especialistas en arquitectura, el "caos" parece estar, principalmente, en el ambiente -contaminación sónica y ambiental-, en la infraestructura y en los edificios. A partir de esta concepción, construyen la idea de que ha habido una decadencia progresiva de los cuatro distritos centrales de San José y subrayan la importancia de renovar sus estructuras materiales a través de la eliminación de casas en mal estado, la

reparación de calles, aceras y parques, la restauración del patrimonio arquitectónico y el "replanteamiento" del casco urbano central.

Paulatinamente este tipo de enfoque se dirige hacia los barrios pobres del casco urbano -alrededores del El Pacífico, Cristo Rey, Barrio Cuba, Los Ángeles, Barrio México y Barrio Luján-, en los que hay casas de madera construidas hace muchos años que han recibido poco o ningún mantenimiento. Dadas sus condiciones materiales, los alquileres son de bajo costo y constituyen una opción de vivienda para personas que piden limosna en San José centro, que tienen una pensión muy baja, que carecen de familiares o no establecen contacto con éstos, que trabajan en las cercanías y ganan un salario muy bajo, que son inmigrantes indocumentados, etc. Estos lugares son objeto de atención de la policía ciudadana y de algunos reportajes periodísticos que los definen peyorativamente como "cuartuchos en donde anidan miseria y delincuencia", antros de perdición, focos de peligro para la ciudad por la violencia que se piensa que generan, por el peligro de un incendio y mucho más...

Se dibuja un escenario aterrador digno de cualquier descripción de urbes medievales que se observa en el siguiente relato:

"Viejas casas de madera y edificios antiguos del casco central de San José cambiaron su estructura interna para convertirse en cuartos de alquiler, donde los inquilinos habitan en condiciones infrahumanas... Se trata de sitios con solo una puerta de entrada, con un oscuro pasadizo a cuyos lados están las habitaciones construidas con plywood, un medidor de electricidad, una única conexión de agua potable. Además, por lo general todos los arrendatarios

satisface sus necesidades en un solo baño, un servicio sanitario y una pila para lavar ropa. Los aposentos, que son pequeños (miden 2 x 2 metros), se alquilan a precios que oscilan entre 12,000 y hasta 50,000 por mes. Por ejemplo, en el distrito Catedral de San José hay una vivienda que tiene 12 cuartos que los alquilan a 30,000 colones cada uno. Al mes el propietario recibe 360,000 colones. Hay costarricenses, nicaragüenses, colombianos y de la República Dominicana... No cuentan con ventilación; por lo tanto, se percibe un olor nauseabundo. Abundan las cucarachas, y sobresalen en el cielo raso y paredes los cables de la improvisada instalación eléctrica. 200 en los cuatro distritos centrales: Merced, Catedral, Carmen y Hospital... Aparte de las pésimas condiciones de estos inmuebles, las autoridades han detectado que estos lugares sirven de albergue para los delincuentes que asaltan en el casco capitalino. La Nación comprobó que en dos operativos policiales, realizados el martes y miércoles anteriores en siete 'cuarterías', se detuvo a cinco individuos con orden de captura" (Arguedas, La Nación, 15/02/04: 4).

Este tipo de imagen del casco urbano se une con la de "altamente peligroso" en términos de crímenes, robos, drogadicción y violencia en general, en comparación con otras regiones de la ciudad. Se ven titulares en las secciones de sucesos de los periódicos que se detienen en este tema y que utilizan palabras como "limpieza" para referirse a la detención de personas que han cometido un acto delictivo, o que muestran la capital como un lugar disputado por policías y ladrones como en las mejores películas norteamericanas del "viejo oeste". Además, se presentan fotos y dibujos en donde aparecen los cuatro distritos del casco urbano

delimitados por una línea que indica que es un área de alto riesgo. En algunos casos se usa un símbolo en el centro de la figura para advertir la peligrosidad, como por ejemplo un hombre apuntando al espectador con un arma; además encabezados señalan: "Miedo en la capital. Crece inseguridad en la capital. Hampa ataca en cualquier esquina de San José" (Sánchez, Al Día, 25/04/03: 4); o bien, zona "tomada" por la delincuencia.

Estas visiones de la "decadencia" y del miedo se articulan con los discursos que emergen de los pobladores de barrios que se ven presionados por el comercio ciudadano. En tales elocuciones, las personas manifiestan temor ante otros que consideran "peligrosos" e "inmorales", y que generalmente dicen que se localizan en bares, en prostíbulos, en casinos, en parques, en aceras y en calles del casco urbano.

El artículo de la historiadora Clotilde Obregón publicado en La Nación (11/08/03: 20A), que lleva por nombre precisamente "Caos en Amón y Otoya", muestra una de las dimensiones de la "decadencia" moral al ver a la ciudad capital como "negocios con música estridente, casas o edificios en ruinas, aceras ocupadas por ventas y con gente tirada en ellas, cantidades de bares y un concepto errado de lo que debe ser turismo, que ha llevado a que Costa Rica sea conocida como un paraíso para la prostitución y las drogas". Además, señala las contradicciones entre el discurso político de rescate de la ciudad, las acciones de los gobiernos locales y las necesidades de las comunidades josefinas, ya que estas últimas tienen que emprender luchas infructuosas para solicitar que se aplique la ley y se eliminen las cantinas ubicadas a la par de iglesias y de centros educativos. La perspectiva "moral del caos"

enfatisa tanto en una concepción de un ciudadano enfermo como de un ser poseído por las fuerzas del mal.

El editorial de La Nación del 20 de agosto del año 2003 (pp. 17), nueve días después de la publicación del artículo de Obregón, presenta otra de las dimensiones morales del caos que define a ciertos personajes y a sus actividades, como "maleantes, travestis y otras formas de prostitución, callejera o enclaustrada, bajo el ropaje de masajes o de inocentes pasatiempos". Estos son vistos, implícitamente, como seres enfermos poseídos por las fuerzas del mal que se extienden desde los barrios del sur de San José, pasan por los alrededores del parque Morazán -"sedes de casinos y prostíbulos, al servicio de extranjeros y nacionales"-, y llegan a los "otrora dijés capitalinos", es decir, a los barrios de Amón y Otoya que albergaron a las elites de la ciudad en las primeras décadas del siglo XX. Otra forma de definir la "decadencia" moral y material se centra en el concepto de feo cuando se afirma que "San José se ha sabido ganar el rechazo popular por ser una de las capitales más feas del mundo. Costa Rica se promociona como un destino de turismo ecológico, y es esta industria sin chimeneas la que contribuye enormemente a sustentar la economía del país; sin embargo, la capital proyecta una mala impresión... males que hoy aquejan al casco central capitalino, tales como la degradación urbana, el deterioro producto del abandono, la destrucción del patrimonio arquitectónico, la reducción de áreas verdes, el incremento en la criminalidad, la indigencia, la basura, la cogestión vehicular y la contaminación" (MacDonald, La Nación, 28/08/04: 11); o bien cuando se expresa que San José se ha ido "afeando" como producto de la

delincuencia, la pobreza, la prostitución, el alcoholismo y la drogadicción.

En esta visión el concepto de bonito se saca del campo de lo estético y de lo arquitectónico y se lo utiliza para comprender la espiritualidad y el interior del ser humano. De tal manera que lo "feo", lo "malo" y lo "decadente" son sinónimos del "caos" moral y se constituyen en características "naturales" de la subjetividad de los sectores populares; así como de la arquitectura de la ciudad. En este sentido, domina en la visión de San José un enfoque estético y moral, en el que los problemas sociales son un asunto de "decoración", de "cosmética" y de "limpieza"; barrer la casa y tirar lo que se considera basura debajo de la alfombra o de los muebles, esconder lo más pobre porque "afean" el rostro urbano y dan mala impresión. La pobreza, la indigencia, la prostitución, la drogadicción y la criminalidad son observados, analizados y juzgados con el lente de las "buenas o malas costumbres" y de las "maneras correctas" de estar en la ciudad. Se nombran, indistintamente, como violencia que atenta contra los ciudadanos que no entran en esa categoría, definidos como educados y decentes.

La idea de decadencia moral también hizo referencia a lo que se denominó "vandalismo" en el casco urbano, que se relaciona con la presencia de personas con un deseo de destrucción por el placer mismo del aniquilamiento de la ciudad, especialmente de aquellos parques que no están incorporados en el convenio "Parques seguros" -la mayoría- y que por tal razón no tienen vigilancia de la Guardia Rural o la Policía Municipal. Se señalaron casos que para periodistas y autoridades policiales eran

incomprensibles, como la desaparición de una serie de objetos de monumentos que se ubican en los parques del antiguo centro de San José y del área urbana en general. Se hablaba de la pérdida de gárgolas, tapas del cableado eléctrico de faroles, placas conmemorativas, guirnaldas y ornamentos originales de metal, instrumentos para el cuidado y mantenimiento de los parques como carretillas, mangueras y machetes bomba de agua, halógenos. Algunas de las cosas ¿desaparecidas?, como el rótulo "La Patria no tiene fronteras" en el Parque de la Paz al Sur de San José; el busto de la cantante lírica Amalia Trejos en el Parque frente a la Iglesia de la Dolorosa en el casco urbano central, hacen pensar en la posibilidad de una protesta social contra un tipo de configuración y de estética de la ciudad que no representa los intereses de todos los ciudadanos.

Se incluyó en la conceptualización de "vandalismo" a los graffiti y a las manchas de pintura que se observaban en parques, en estatuas, en paredes atractivas para este tipo de expresión y en bustos de los llamados beneméritos de la patria. Se dijo que entre los denominados "Ladrones de metales" (Aragón, La Nación, 22/01/05: 4) podrían estar indigentes o grupos organizados. Se afirmó también que se sospechaba de casas fundidoras de metal ubicadas en los alrededores del antiguo cine Líbano y del Parque de La Paz (Aragón, La Nación, 22/01/05: 4). Desde la perspectiva de algunos arquitectos, este "vandalismo" manifestado en graffiti o en "pinturas espontáneas" expresa una "vulgarización exagerada" de la sociedad, que daña las estatuas de la capital y que es producto de una ciudad que mantiene doble cara: la del discurso de la cultura y la de la práctica de la "vulgarización".

El vandalismo, además, fue visto como "falta de cultura" y desinterés por el arte. En algunos periódicos, bajo el título que parafraseaba la película del director español Almodóvar "La mala educación", se mostraban monumentos sin letras, graffiti que debajo de una placa conmemorativa del "descubrimiento" de América decía "Muerte a Colón", manchas de pintura en los rostros de los definidos como próceres de la patria, entre otros. Todos, según el diagnóstico del periodismo, "son algunas muestras de la poca cultura de algunos costarricenses" (Alvarado e Hidalgo, Al Día, 04/03/05: 4,5). Sin embargo, tales manifestaciones también podrían ser parte de una inconformidad social hacia una ciudad que no incluye las expresiones de todos los grupos sociales, especialmente la de los sectores populares.

El "vandalismo" en los parques también constituyó, en la visión de los jerarcas de la cultura, un indicador más de la "descomposición moral" de la sociedad costarricense que no logra entender el valor y lo sagrado de la tradición. Particularmente demostrativo de esta concepción es la respuesta que dio el Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Guido Sáenz en los años 2001-2005, a un periodista que lo entrevistaba sobre lo antes señalado y que dice: "Una sociedad inculta o mal educada es una tragedia. Es trágico que un pueblo no tenga conciencia de sus propias tradiciones. No respetarse a sí mismo y ya tocar esas cosas sagradas revela síntomas de descomposición tremendos como el "Porta mi" (Ibíd.).

Con estas ideas presentes en la mentalidad de arquitectos, periodistas y autoridades del gobierno central, afloró rápidamente en los imaginarios urbanos la figura de una sociedad "inculta" y sin educación. Tal

figura posiblemente expresa tanto la percepción que tiene este grupo de personas sobre el resto de individuos que habitan la ciudad, como la que tienen de sí mismos como cultos y educados, con el derecho de dar cátedra sobre lo moral. Este sector insiste en organizar a San José de acuerdo con los lineamientos de una modernidad que, tal vez, sólo responde a los sueños de elite. Al respecto, es importante señalar que en marzo del año 2005, ante una pregunta que formulaba una ciudadina sobre el basurero que rodea el edificio patrimonial de la Aduana, el Ministro de Cultura, Juventud y Deportes, Guido Sáenz González respondió que "La conservación de este inmueble de valor histórico y arquitectónico ha sido preocupación fundamental del Ministerio. Si bien no se tiene un personal adicional para atender exclusivamente los requerimientos de limpieza, se han efectuado periódicamente labores en este sentido a cargo del personal con que se cuenta. Por dentro, el edificio se halla en un estado aceptable. No obstante, reconocemos que la situación de la parte exterior no es la idónea, por la basura que arrastra el viento y que lanzan personas sin educación..." (La Nación, 02/03/05: 27A).

Estas visiones de San José expresan un lamento, un dolor y una desesperación por obtener una ciudad limpia, ordenada, bella, con ciudadanos educados, cultos, respetuosos del orden y de la tradición. El imaginario del "caos" al cual hacen referencia, expresa una nostalgia por la pérdida de un ciudadano idealizado como campesino humilde, sencillo y educado. Juegos narrativos y simbólicos que impiden plantear por qué hay un sector de la sociedad que no se identifica ni con los parques, ni con los monumentos, ni con el espacio público, ni con los nombres de bulevares y ahora,

posiblemente, tampoco con los nombres de calles y avenidas. La gran interrogante es ¿qué pasa e indica lo que se observa en los parques capitalinos? ¿Desinterés, falta de educación o es que las elites de y en la ciudad dejaron el casco urbano central y sus monumentos y encontraron en el mall y en el auto sus nuevos símbolos?

Para comprender el papel de estas elites, así como la del Estado costarricense en el mantenimiento de San José, cabe señalar que el Suplemento Viva de La Nación envió en agosto del año 2001 a una reportera a recorrer los monumentos y estatuas y determinó "Monumentos al abandono. Estatuas, monumentos y bustos sufren vandalismo y suciedad. ¿Quién los cuida? Nadie lo sabe", en los que encontró piezas con manchas negras, con polvo, con chicles y con óxido (Díaz, 30/04/01: 8). Así, al llamado vandalismo se unió el desinterés de las personas encargadas de la organización de la ciudad.

Como respuesta gubernamental a tales situaciones, en el año 2001 se inició lo que en el Suplemento Viva se denominó "Campaña por los héroes", que consistió en restaurar el Monumento Nacional ubicado en el Parque Nacional (Díaz, 30/12/01: 1, 10); así como otros del casco urbano. En medio de esta actividad la periodista Dorian Días llamó a los monumentos, estatuas y bustos "indigentes de bronce" (La Nación, 20/10/03: 2).

Cuál sería la fuerza y el poder de esta imagen de San José en "ruina" que quien hasta el año 2002 había sido el máximo jerarca de la iglesia católica costarricense, Monseñor Arrieta Román, imploró el día de la celebración de San José en el año 2004, a jefes de familia, a comerciantes,

a empresarios, a industriales y a cada persona que vive o transita por la ciudad que ayudaran a “embellecer el rostro de la capital”, limpiando y manteniendo la infraestructura de la ciudad, pero principalmente atendiendo lo moral:

“Pero si la limpieza material de San José debe preocuparnos hondamente, mucha mayor atención debemos prestar a sus gravísimos problemas de índole moral y social como la prostitución, el alcoholismo, la drogadicción, los asaltos y robos en constante aumento, la suerte de cientos de niños abandonados en las calles, de ancianos desprotegidos, de viudas desamparadas y de alcohólicos que, deambulando por doquier, ofrecen los más bochornosos espectáculos” (Arrieta, *Al Día*, 20/03/04: 14).

Así, lo moral se convierte en una categoría que homogeniza aspectos disímiles de una sociedad; además, se unen enfermedades –alcoholismo y drogadicción–, con problemas sociales –prostitución, abandono de niños, ancianos y viudas– y con delictividad urbana. La explicación de tales aspectos recae en la “culpa” individual de esas personas, quienes además, son vistas como un “bochornoso espectáculo”. En el artículo no se plantea el origen estructural de dichos problemas o una posible relación con la pobreza y con la exclusión social y en general con el modelo económico, social y cultural de ciudad que se está construyendo en San José. Sin embargo, es importante señalar que Monseñor Arrieta hizo un llamado para que se haga “un estudio objetivo, profundo y detallado de los principales males que hoy afectan a San José, como punto indispensable de partida para la elaboración de un plan encaminado a terminar con ellos”.

#### 4. LAS VALLAS PUBLICITARIAS O EL CAOS COMO “DESORDEN Y VIOLENCIA ESTÉTICA”

La tercera definición del “caos” engloba una serie de aspectos de distinta naturaleza, como la cantidad de comercio, la basura, la delincuencia y las vallas publicitarias que se localizan tanto en el centro como en el resto del área metropolitana de San José; y las cuales, según la perspectiva de algunos ciudadanos, afectan negativamente la armonía y la belleza escénica de la ciudad capital. Esta definición se hizo presente cuando la Municipalidad de San José, los establecimientos comerciales y las empresas de publicidad iniciaron en 2001, una lucha por la regulación de las vallas publicitarias en el espacio urbano. El gobierno local trató de fortalecer la débil capacidad de ejercicio del poder que tienen estos entes en Costa Rica, mostrando que podía eliminar las vallas; así como introducir mejoras en el “Reglamento de los Derechos de Vía y Publicidad Exterior” –decreto 19253 MOPT, 5 de febrero del 2001–. Esta necesidad de eliminar vallas también iba de la mano de proyectos estatales y empresariales–liderados por la señalada municipalidad–, que tenían como objetivo “modernizar” el viejo centro y hacerlo más atractivo a la inversión y al turismo.

En este proceso de lucha se suscitó una discusión en la que participaron representantes de oficinas públicas, municipales, directores de urbanismo, dueños de agencias publicitarias, personas ligadas a la economía del consumo y otros miembros de la sociedad civil, sobre lo que consideraban hermoso o feo en San José. Desde la perspectiva de muchos de ellos, las vallas destruyen la belleza, la armonía, la arquitectura, el paisaje ¿natural?, y la

organización de la ciudad, por lo que ejercen una violencia estética contra ésta y la convierten en un sitio "feo", "desordenado" y de "mal gusto". Había que hacer cumplir la normativa en aras de un mejoramiento estético, además de considerar la seguridad de los conductores que se pueden distraer con las vallas y la de los peatones que pasan por debajo de las mismas.

Conjuntamente con estas visiones y criterios el gobierno local introdujo tres argumentos para convencer a las agencias de publicidad y a las empresas, de que era indispensable eliminar las vallas. En primer lugar, la idea de que ellas impiden observar el patrimonio arquitectónico y apreciar su valor histórico, la que se hizo efectiva cuando dicho ente solicitó al establecimiento de comidas rápidas Burger King eliminar un panel publicitario ubicado en la avenida segunda del casco urbano, por impedir la visión del teatro Melico Salazar –patrimonio arquitectónico– "catalogado como un edificio de valor histórico" (Moya, La Nación, 07/03/02: 11A).

En segundo lugar, el razonamiento de que el uso de rótulos tal y como se había dado hasta el año 2005 –período en que se eliminan las vallas del casco urbano y de otras regiones del área metropolitana–, representaba un abuso del espacio público que atentaba contra los derechos de peatones y conductores. Finalmente, un funcionario relacionado con la dirección de la planificación urbana interpelló a la imagen negativa del comercio informal para compararlo con ese uso de las vallas, por lo que expresó que los anuncios publicitarios estaban ubicados "con la lógica de un vendedor ambulante: quien más estorba, más vende" (Klotchkov, La Nación, 21/03/02: 21A).

Este último argumento fue coherente con los discursos que la Municipalidad de San José venía emitiendo en medios de comunicación desde el año 2001, para generar un rechazo de los costarricenses hacia esos sectores sociales y a sus prácticas económicas; así como con las acciones que años después, en los primeros días de 2005, emprendió para barrer de las calles de su dependencia –literalmente–, al comercio informal. Todo elemento que evidenciara alguna expresión cercana o parecida a la cultura popular fue visto como un aspecto que "afeaba" la ciudad y que, por tanto, había que limpiar o eliminar.

Mientras la discusión y lucha arriba señalada transcurría, se observó cómo nuevos rótulos publicitarios se instalaban en las calles citadinas. Este fue el caso de una gigantesca pantalla electrónica de la firma Eyeshow que se colocó en octubre del año 2001 para proyectar anuncios de marcas comerciales, en la intersección de semáforos de Guadalupe, en San José. Esta no cumplía las disposiciones de la normativa ya que se estaba a sólo 39 metros de distancia del centro geométrico de la intersección. Por otro lado, durante la campaña presidencial en el año 2002, rótulos ubicados en distintas partes de San José mostraban la figura del candidato presidencial del Partido Liberación Nacional (PLN), Rolando Araya Monge, los que supuestamente habían sido regalados por la empresa de publicidad exterior Panorama.

La eliminación de los rótulos en San José se hizo efectiva en el transcurso del año 2004 y del 2005. Inmediatamente, el capital económico de consumo y las agencias publicitarias encontraron otras estrategias para continuar con la colocación de los mismos, como por ejemplo,

ubicarlos en casas de habitación localizadas cerca de las calles principales de San José –es decir, en espacios privados en donde no tiene efecto la reglamentación de vallas–; e implementar nuevas formas de publicidad denominadas “publitapias”, las que consisten en rótulos colocados en los enrejados de parqueos, de lotes baldíos, de construcciones y otros.

Las acciones encaminadas a eliminar las vallas fue vista por algunas personas como aspectos que atentaban contra el ornato de San José y contra la seguridad de los peatones. Este fue el caso de una ciudadina que envió una carta a La Nación para exclamar con un grito de desesperación que San José se ve oscuro y que por “favor; vuelvan a permitir que se ilumine y háganlo pronto”.

Las justificaciones de este clamor se referían a que “Va en contra del ornato haber obligado la Municipalidad a los comercios a reducir los rótulos luminosos que daban claridad, alegría y vida a las noches josefinas. Hoy el centro de la ciudad se ve triste y descuidado, e incluso da la impresión de inseguridad”. Además, interpelló a ciudades como Broadway, la Quinta Avenida de Nueva York, la 9 de julio en Buenos Aires, París, Sunset Street en Los Ángeles, California, que no serían nada “sin los vistosos y abundantes neones que encienden las noches para alegrar; aunque los negocios estén cerrados a esas horas. (De Le Neuve, La Nación, 30/01/05: 35A).

Esta visión es importante en la discusión de la estética de la ciudad, porque permite plantear que lo que se percibe y aprecia como bello es una producción social que responde a intereses y visiones de mundo.

El buen o mal gusto no es esencial o natural a las cosas y a las personas, sino más bien criterios de categorización que utiliza el ser humano para clasificar el entorno que le rodea, los que generalmente giran alrededor de polarizaciones como las que se han planteado en este ensayo: la ciudad fea/bonita; caótica/ordenada... En el caso de la puesta en marcha de políticas urbanas, la estética y sus distintas definiciones han sido estrategias del gobierno local y de sectores empresariales que tratan de recuperar, afianzar o desarrollar su poder en San José, para implementar un tipo de decoración y de orden del espacio que privilegia el asignar nombres a calles y bulevares relacionados con las elites de la ciudad y construir monumentos a los héroes de la historia oficial o a las imágenes religiosas de su interés particular. Por ejemplo, a mediados de octubre del 2005 se colocó en la Catedral ubicada en el casco urbano central la escultura de Juan Pablo II, la que fue contratada por el alcalde de la Municipalidad de San José Johnny Araya, al escultor Jorge Jiménez, de Heredia, y financiada en parte con fondos públicos. La misma, con orgullo del regidor, fue tallada con mármol de Carrara, Italia.

Así, más allá de la labor de quitar o poner vallas, se encuentra no sólo la lucha entre instituciones e intereses públicos y privados, sino principalmente, la visión de ciudad elitista y excluyente que tienen unos y otros, en donde lo que no está acorde con esos intereses y criterios es feo, de mal gusto, vulgar e inseguro, como por ejemplo, el patrimonio histórico-cultural de sectores populares que han poblado el viejo centro o las necesidades de iluminación que expresa la señora De Le Nueve.

## 5. LA CIUDAD DE LA ANARQUÍA Y EL LLAMADO A LA GOBERNABILIDAD

La imagen de San José en “caos” fue el lugar preciso para que surgiera la idea de una ciudad anárquica, abandonada por las leyes de Dios y de los mortales. Se vio en los josefinos que habitan la ciudad –especialmente el comercio informal, los indigentes, los cuidacarros y los taxistas informales–, personas que producen el desorden, o bien, seres que se deslizan por los recovecos de la justicia para imponer su interés individual e irrespetar las leyes existentes. El abandono se percibió en la ausencia de autoridades religiosas, políticas y de la sociedad civil. Por ejemplo, en la celebración de actividades como el Día de San José, del año 2002, los titulares y el contenido de artículos periodísticos hablaban de una tímida celebración con pocos capitalinos y “contrario a otras oportunidades pasadas, esa vez no asistieron monseñor Román Arrieta ni el presidente Miguel Ángel Rodríguez” (Montero, Al Día, 20/03/02: 2). Además, los mass media presentaban a las autoridades de instituciones del gobierno central, con apatía y desidia hacia los problemas de la ciudad.

Ante esta imagen de un San José sin orden, sin legalidad y sin el interés de las autoridades estatales y religiosas, reinó el miedo a su invasión. Surgió una elocución que interpretaba ciertas acciones y acontecimientos como un proceso de usurpación ilícito del espacio. Rápidamente se empezó a generar la percepción de que el comercio informal, la contaminación, la delincuencia, los cuidacarros, el hampa, el comercio sexual, las palomas, la lluvia, los extranjeros, los perros, los árboles... se adueñaban y extendían sus dominios

por la ciudad amenazando al resto de los ciudadanos.

Este fue el contexto en el que el alcalde de San José en ejercicio, Johnny Araya, propuso su candidatura en los sufragios del año 2003 –primeras elecciones populares–, con lo que su trayectoria por la municipalidad se vio culminada ya que había sido regidor en el Concejo Municipal de San José en los años 1982-1986; Ejecutivo Municipal en la Municipalidad de San José en los años 1991-1998; y Alcalde de San José en el período que le precedió: 1998-2001.

Durante las elecciones, Araya emitió una discursividad política en donde trataba como desorden los problemas de la estética de la ciudad, de la seguridad social, del comercio informal, del cumplimiento de las leyes, y otros; además, los periodistas lo entrevistaban para que se refiriera a situaciones como la de los vendedores informales, en donde insistía en que “la ciudad volvería a ser más humana e igualitaria, cuando se resolviera su problema de ingobernabilidad y cuando la municipalidad pudiera administrar no sólo su territorio, sino también los servicios como la educación y el transporte público” (Loaiza, La Nación, 19/05/03: 4). Así “caos” se convirtió en sinónimo de anarquía y de ingobernabilidad.

En el artículo denominado “Mi compromiso con San José”, publicado en La Nación el 5 de febrero del 2003 (pp. 11), posterior a su elección como alcalde, Araya delineó el problema central que conducía al “caos” en San José y que se refería a la desconcentración de actividades de organización de la ciudad que, a su juicio, debería estar bajo la dirección del gobierno

municipal, y que era vista por él como dispersión, debilidad, situación ilógica, desorganización, paralización de actividades y, fundamentalmente, ingobernabilidad. En otras palabras, la imposibilidad de ejercicio del poder del gobierno local producto de la competencia con instituciones del gobierno central, así como de la desobediencia de grupos sociales, conduce a la anarquía urbana.

Para superar lo que él llamó dispersión de atribuciones que, "deberían estar concentradas, como sucede en la mayoría de países, en el gobierno municipal, pero que aquí se hallan ilógicamente repartidas entre varias instituciones", y así "evitar que la ciudad, bajo el fuego cruzado de esa paralizante dispersión y de problemas que no admiten seguir aplazando soluciones, llegue a precipitarse en el vacío de la ingobernabilidad", propuso a los ciudadanos un pacto político que le permitiera a su gobierno organizar San José.

Dicha concertación fue definida por él como un camino de renovación que convertiría a San José en una "ciudad moderna, hermosa, agradable y segura" (Ibid.) y que facilitaría solucionar problemas como la seguridad en los hogares y en las calles, la drogadicción, la congestión de tránsito, las condiciones materiales de los barrios y la situación económica de sus habitantes, la situación de los grupos más desvalidos"; asimismo, llevar a cabo el "Proyecto de Regeneración y Repoblamiento del Casco Urbano Central de San José", que posteriormente, el 4 de octubre del 2004, fue presentado y aprobado por el Concejo Municipal.

Conjuntamente con esta emisión discursiva las autoridades de la Municipalidad de San

José, acompañados de periodistas, emprendieron una lucha por tomar las riendas legales y políticas de la ciudad en varios aspectos, como los ya señalados. Uno de los principales argumentos que tales autoridades esgrimieron en esta lucha, fue que los representantes de las instituciones públicas del gobierno central no quieren y no están dispuestas a trasladar las funciones de esos entes al gobierno local, porque desconfían de éste. Por otro lado, los representantes de instituciones como el MOPT, se referían a la ausencia de recursos, de experiencia y de capacidad organizativa de las municipalidades para hacerse cargo de tareas como la regulación y la administración vial, y que legalmente le corresponden a instituciones del gobierno central.

Los periodistas mostraban la situación con encabezados de artículos muy elocuentes: "Municipio reclama control vial de la capital. Pretende reducir presas y ordenar tránsito" (Villegas y Oviedo, La Nación, 20/01/05: 4); al mismo tiempo exponían la confrontación de argumentos entre los personeros de la Municipalidad y los del MOPT. Así, mientras Araya se interrogaba y afirmaba sobre "¿Cómo planificar el desarrollo urbano si no tenemos el control del transporte público y de las vías? Esto está en manos de técnicos del MOPT, pero hay ausencia de criterios urbanísticos.

Hay anarquía y caos", el ministro de Obras Públicas y Transportes en el período 2005, Randall Quirós Bustamante, opinaba "que la potestad del ordenamiento vial no es posible delegarla a otra entidad, pues le corresponde por ley al MOPT. Quirós dijo que, aunque desconoce la propuesta, estaría dispuesto a coordinar con el ayuntamiento, pero no a contradecir las obligaciones asignadas al Ministerio" (Ibid).

Por los razonamientos antes expuestos los directores de oficinas gubernamentales centrales y de la municipalidad, dirigieron sus acciones hacia la búsqueda de coordinación interinstitucional, así como a la elaboración, conjuntamente con otras municipalidades, de un proyecto de "Ley de Transferencia de Competencias" para dar a los gobiernos locales todas las potestades de organización y de regulación de su espacio y así, consolidar el proceso de descentralización política.

## REFLEXIÓN FINAL

Imagínense la ciudad del swing, del pasito tun tun, del canchis canchis, la del tico pura vida, la de la excepcionalidad, la de Franklin Chang héroe inspirador de sueños de conquista: la NASA, Estados Unidos, la Luna, el espacio... atormentada por una serie de imágenes sobre San José, que no rayan en un sentimiento trágico de la vida porque no se tiene ni la astucia, ni la experiencia para semejante faena. Una sociedad tal vez un poco agobiada por discursos apocalípticos que vaticinan la pérdida de su antiguo centro, como metáfora del extravío de la existencia misma, que amenaza con la catástrofe y con la ruina de su urbe. Esta es una colectividad que, posiblemente, cree firmemente en la existencia del desorden. Sin embargo, luego del recorrido que hemos realizado por las voces que definen este tipo de ciudad, podemos afirmar que no existe una San José del caos en el siglo XXI, sino más bien, una serie de discursos que imaginan este espacio como anarquía en lo público, lo material, lo moral, lo legal y lo político. Estos discursos, transmitidos y generalizados por los medios masivos de comunicación y por gobernantes, se convierten en narrativas de sentido común que expresan los ciudadanos frecuentemente para explicarse a sí mismos el sentido de

los problemas complejos de la ciudad –que son de naturaleza estructural–, como si fueran de naturaleza individual. En esta dirección, el caos es una forma conservadora de "solucionar" tales problemas.

La imagen de desorden, además, representa un universo simbólico que le permite a la Municipalidad de San José construir su legitimidad para emprender un plan de gobierno que tenía dos tareas álgidas y contraproducentes para los sectores pobres que habitan el casco urbano: el "exitoso" desalojo del comercio informal de las calles y de las aceras del casco urbano y la elaboración del proyecto de "replamamiento" y de "regeneración". Este proyecto evidencia una nueva fase del modo de producción capitalista en la ciudad, que requiere otros espacios para su reproducción, una vez que la fundación de otros centros –de consumo– de su funcionamiento en el Oeste y el Este de San José, se empiezan a agotar.

Los representantes del gobierno local para convencer a los ciudadanos de las bondades del proyecto de replamamiento y convocar a sectores empresariales como inversionistas, comerciantes, constructores y dueños de bienes inmobiliarios a retornar al antiguo centro de la capital, inventan una serie de historias y de redes de sentido sobre el ser y el deber ser de la vida urbana, que resignifica la idea de desorden y la de anarquía acorde con sus intereses. Esta resignificación ayuda a dar un orden a las emociones sociales y facilita la reproducción del capital económico globalizado.

En esta resignificación se concentra una de las dimensiones actuales de la violencia urbana en San José que tiene dos caras. En la primera cara se ve como el miedo es una fuerza de agrupamiento, de

cohesión, de unión y de identidad de los grupos interesados en "repoblar" la ciudad, quienes se colocan en una posición de superioridad en relación con sectores sociales pobres. En la segunda cara se observan a los grupos de vendedores informales, cuidacarros e indigentes... convertidos en "monstruos", "fantasmas" y en general, en otros amenazantes que sufren el deterioro de su autoestima, de su integridad y de su realidad. Así, el caos representa para unos el miedo y estimula el deseo de llevar hacia la urbe la civilización y el progreso, para otros, representa la violencia real y simbólica de una sociedad que los excluye y discrimina.

## HEMEROGRAFÍA

- ALVARADO, Silvia e HIDALGO, Natalia, 2005. **"Falta de cultura nos delata. Indiferencia por el arte y vandalismo en monumentos"**. Sección Nacionales, *Al Día*, viernes 4 de marzo: 4, 5.
- ARACÓN, Israel, 2005. **"Arrancan objetos para venderlos a fundidoras. Ladrones de metales saquean los parques. Municipalidad de San José sin oficiales para la noche"**. *El País*, La Nación, sábado 22 de enero: 4.
- ARAYA, Johnny, 2003. **"Mi compromiso con San José"**. Sección Opinión, La Nación, martes 4 de febrero: 16A.
- ARGUEDAS, Carlos, 2004. **"Cuartuchos albergan miseria y delincuencia. Cuartuchos anidan miseria y delincuencia. Casas y edificios viejos divididos para alquilar"**. *El País*, La Nación, domingo 15 de febrero, 2004: 1, 4. 2004, **"Libre sujeto que robó vaca en automóvil"**. La Nación, miércoles 24 de marzo: 15A.
- ARRIETA, Román, 2004. **"En el día de San José"**. Sección Opinión, *Al Día*, sábado 20 de marzo: 14. AUTOPITS, 2005. **"Protéjase con buenas llantas"**. La Nación, lunes 14 de febrero: 46A.
- ÁVALOS, Ángela, 2003. **"Controversia por zonas para travestis y prostitutas. Preocupan disturbios en sitios residenciales"**. *El País*, La Nación, miércoles 20 de agosto: 6A.
- CRUZ ROJA COSTARRICENSE, 2004. **"No queremos procesiones como ésta. Tenga precaución en esta Semana Santa"**. (Anuncio Publicitario). Sección Semana Santa, La Nación, 2 de abril: 9.
- DE LE NEUVE, Catherine (San José), 2005. **"San José oscuro"**. Cartas, La Nación, domingo 30 de enero: 35A.
- DÍAZ, Doriam, 2001. **"Monumentos al abandono. Estatuas, monumentos y bustos sufren vandalismo y suciedad. ¿Quién los cuida? Nadie lo sabe"**. Viva, La Nación, lunes 30 de abril: 8. 2001, **"Campaña por los héroes"**. Viva, La Nación, domingo 30 de diciembre: 1, 10. 2003, **"Indigentes de bronce. A la vista y paciencia de todos, los monumentos, estatuas y bustos están en estado crítico: sucios y dañados"**. Viva, La Nación, 20 de octubre: 2.
- FLORES, Eugenia, 2003. **"Nuevos paradigmas sobre San José"**. Sección Opinión, La Nación, domingo 1 de junio: 19A.
- FLOW, 2004. **"El embotellamiento en la ciudad"**, *Tiempo Libre*, La Nación, viernes 17 de septiembre: 2.
- HERRERA, Berlioth, 2005. **"Inusual boda"**. En Breve, La Nación, jueves 20 de enero: 2.
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGUROS, 2002. **"La maestra no lo verá en clase porque usted no lo vio cruzando en la calle. Sólo tenemos una vía: conducir responsablemente"**. (Anuncio publicitario). *Al Día*, miércoles 20 de febrero: 3. 2002, **"No hay respeto. Sólo tenemos una vía: conducir responsablemente"**. (Anuncio publicitario). La Nación, domingo 10 de marzo.
- JIMÉNEZ, Wilberth (Curridabat), 2005. **"Bulevar por la libre"**. Cartas, La Nación, jueves 2 de junio: 29A.
- KLOTCHKOV, Vladimir (Director de Urbanismo de la Municipalidad de San José), 2002, **"¿Se salvará San José? Una compleja problemática técnica, legal e institucional"**. Opinión, La Nación, sábado 16 de noviembre: 16A.
- LA NACIÓN, 2003. **"Otoya y Amón"**. (Editorial). La Nación, miércoles 20 de agosto: 17. 2004, **"Barbarie vial"**, Editorial, La Nación, jueves 16 de diciembre: 29A.
- LOAIZA, Vanesa, 2003. **"Planes existen; faltan dinero y consenso. Se agota tiempo para ordenar San José"**. *El País*, La Nación, lunes 19 de mayo: 4. 2004, **"Retraso en plan de autobuses rápidos entre San José y Pavas. Debíó arrancar este año"**. *El País*, La Nación, sábado 21 de agosto: 4.
- MACDONALD'S, Katty, 2004. **"Imagen de San José"**. M2, La Nación, sábado 28 de agosto: 11.
- MARTÍN, Rodolfo, 2004. **"Prefirió caminar... y perdió la vida. Asesinan a pensionado en Tibás"**. Sucesos, *Al Día*, domingo 15 de agosto: 8.
- MONTERO, Jessica, 2002. **"Morazán de gala"**. *Al Día*, jueves 21 de marzo: 2. 2002, **"Tímida Celebración"**. *Al Día*, miércoles 20 de marzo: 2.
- MOYA, Ronald, 2002. **"Ex viceministro lo admite. Ministerio negoció las regulaciones de vallas. Proyecto de ley está en Asamblea Legislativa"**. La Nación, jueves 7 de marzo: 11A.
- MURILLO, Álvaro, 2003. **"Semáforos capitalinos presentan problemas"**. Asuservicio, La Nación, lunes 13 de enero: 18.
- OVIEDO, Esteban, 2004. **"Mapa: poblaciones separadas (Décimo Informe del Estado de La Nación)"**. *El País*, La Nación, lunes 22 de noviembre: 5.

OBREGÓN, Clotilde, 2003. *"Caos en Amón y Otoya"*. Opinión, La Nación, lunes 11 de agosto: 20A.

PACHECO, Arnoldo, 2003. *"Humanizar las carreteras. Vías puntuadas por crucitas"*. Página Quince, La Nación, viernes 25 de abril: 17A.

ROJAS, Roy, 2005. *"Corazones por la vida"*. Cartas, La Nación, miércoles 2 de marzo: 27A.

SABORÍO, Bernal, 2003. *"Mejoramiento Urbano"*. Sección Opinión, La Nación, viernes 30 de mayo: 18A.

SÁENZ, Guido, 2005. *"Respuesta a una pregunta sobre la basura en las afueras de la Aduana"*. Cartas, La Nación, miércoles 2 de marzo: 27A.

SÁNCHEZ, Álvaro, 2003. *"Miedo en la capital. Crece inseguridad en la capital. Hampa ataca en cualquier esquina de San José"*. Al Día, sábado 25 de abril del 2003: 17

VALERIO, 2002. *"Dolorosa imagen"*. Cartas, La Nación: 26A.

VARGAS, Eliseo, 2003. *"Detengamos la guerra"*. Sección Opinión, La Nación, viernes 25 de abril: 16A.

VILLEGAS, Jairo y OVIEDO, Esteban, 2005. *"Municipio reclama control vial de la capital. Pretende reducir presas y ordenar tránsito. MOPT opuesto a perder autoridad en calles de San José"*. El País, La Nación, jueves 20 de enero: 1, 4.

ZAMORA, Mario, 2005. *"Nos vemos en las calles"*. Sección Foro, La Nación, viernes 11 de marzo: 34A.

