

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

FACULTAD DE DERECHO

SEDE RODRIGO FACIO

TESIS

PARA OPTAR AL GRADO DE LICENCIATURA EN DERECHO

**ESTUDIO JURÍDICO-SOCIAL SOBRE LA FIGURA DE
Asistencia y Protección Vehicular en la vía Pública
(CUIDA CARROS)**

José Armando Tenorio Rosales

Carné A13208

Junio de 2011

DEDICATORIA

Dedico esta tesis primero a dios por darme la oportunidad de terminar una de mis metas, y agradecerle por darme todas las oportunidades para poder cumplirla.

A mi abuelo,(R.I.P) a mi madre, uno por inspirarme y creer en mi siempre, por darme todas las cosas que una persona puede desear y enseñarme que todas las cosas que se inician en la vida deben concluirse, la otra por las dos cosas mas importantes que me pudo dar, la vida y la libertad para vivirla.

AGRADECIMIENTOS

A mi abuelita (mamita) por estar siempre a mi lado y por quererme como soy.

A mi tía Adela por todos los consejos y regaños que siempre son importantes para mi vida.

A mi padrastro Juan por ser siempre tan comprensivo y darme todo lo que un padre puede darle a un hijo.

A toda mi familia por que siempre me apoyan en todo lo que hago.

A Dr. Guillermo Carvajal Alvarado por la amistad y toda la ayuda que me presto.

Al Lic. Carlos Manuel Estrada Navas director de mi tesis por todo el apoyo y la ayuda brindada.

A mi compañero de universidad Lic. Adán Carmona Pérez por ser un buen amigo y a pesar de los años siempre esta ahí.

A todos mis amigos por ser parte importante de mi vida.

INTRODUCCIÓN.....	1
TÍTULO I: DETERMINAR LOS ANTECEDENTES, CAUSAS, ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA FIGURA DEL CUIDA CARROS. (ASISTENCIA Y PROTECCIÓN VEHICULAR EN LA VÍA PÚBLICA)-ESTABLECER EL CONCEPTO Y MARCO LEGAL-Y COMO DEBERÍA SER TRATADA ESTA FIGURA POR LAS CIENCIAS SOCIALES.....	10
Sección I: Determinar el origen, los antecedentes y la evolución de la "Figura de Cuida Carros".....	10
Sección II. Establecer el concepto, fundamento y marco legal por medio del cual esta figura debería ser regularizada.....	26
Sección III Analizar, por medio de la investigación, la forma en que debería ser tratada la figura, con respecto a las principales ciencias sociales que informan al derecho.....	103
Capítulo II: INDICAR LAS CONSECUENCIAS JURÍDICO- SOCIALES- EXAMINAR LA FUNCIÓN EFECTIVA DEL ESTADO CON RESPECTO ESTA SITUACIÓN SOCIAL- COMPROBAR SI ESTA SITUACIÓN ES UN FENÓMENO QUE SOLAMENTE AFECTA LAS GRANDES CIUDADES.....	113
Sección I. Evaluar las consecuencias jurídico-sociales que se desprenden en la actualidad de la no regulación de esta figura, tomando como punto de partida, la inseguridad ciudadana que en la actualidad es una de las principales causas que degradan la calidad de vida de los ciudadanos de las principales urbes del país.....	113

Sección II. Examinar la función efectiva del estado con respecto esta situación social a la que todos los días los costarricense se enfrentan con respecto a la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial.....	130
Sección III: Comprobar si esta situación es un fenómeno que solamente afecta las grandes ciudades y si por el contrario es un mal que también enfrentan otras pequeñas urbes en Costa Rica.	157
Capítulo III: VISUALIZAR UN SISTEMA PARA QUE LAS PERSONAS ESTÉN PROTEGIDAS POR LOS DERECHOS LABORALES-LAS MEDIDAS A CORTO PLAZO SOBRES ESTA SITUACIÓN-PROPONER CUÁL SERÍA EL APOORTE DEL ESTADO Y LA SOCIEDAD CIVIL CON RESPECTO A LA PROBLEMÁTICA.....	165
Sección I: Tratar visualizar si es viable crear un sistema por medio del cual las personas que trabajan en esta activa puedan contar con todos los beneficios laborales, que cuenta un trabajador, en nuestro país.....	165
Sección II: Determinar cuáles son las medidas que acorto plazo podrían beneficiarnos, con respecto a la seguridad y el cuidado de los autos que por necesidad tienen que aparcarse en la vía pública.....	193
Sección III Proponer, después de realizada la investigación, cuál sería el principal aporte del estado y la sociedad civil para tratar de asegurar la convivencia y la paz social en relación con esta situación.....	199
CONCLUSIONES.....	205
BIBLIOGRAFÍA.....	213
ANEXOS.....	225

TABLA DE ABREVIATURAS

CCCR: Cámara de Comercio de Costa Rica.

CCDH: Comisión Costarricense de Derechos Humanos.

CCSS: Caja Costarricense del Seguro Social

CELADE: Centro Latinoamericano de Demografía.

CEPAL: Consejo Económico para América Latina.

CFIA: Colegio Federados de Ingenieros y Arquitectos.

CODEHU: Comisión Costarricense de Derechos Humanos.

CNC: Consejo Nacional de Concesiones.

CONAVI: Consejo Nacional de Vialidad.

COSEVI: Consejo de Seguridad Vial.

CTP: Consejo de Transporte Público.

DGP: Dirección General de Planificación.

GAM: La Gran Área Metropolitana.

DGP: Dirección General de Planificación.

EFSTPMGAM: Estudio de Factibilidad de un Sistema de Transporte Público Masivo en el Área Metropolitana de San José.

ETUGAM: Sistema Integrado de Análisis del Transporte del Gran Área Metropolitana.

IIPCR: Instituto de Investigaciones Psicológicas de la Universidad de Costa Rica.

INEC Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

JPS: Junta de Protección Social.

LGAP: La Ley General de la Administración Pública.

MEIC: Ministerio de Economía e Industria y comercio.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas Y Transporte.

MSP: Ministerio de Seguridad Pública.

MSJ: Municipalidad de San José.

ONU: Organización de las Naciones Unidas.

PDU: Programa Desarrollo Urbano.

PDUMSJ: Plan Director Urbano de la Municipalidad de San José.

PMGAM: Plan Maestro de la GAM, módulo vialidad y tránsito, módulo transporte público.

PNUD: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Humano.

PRN: Partido Restauración Nacional.

ProDUS: Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible de la Universidad de Costa Rica.

SIATGAM: Sistema Integrado de Análisis del Transporte del Gran Área Metropolitana.

RESUMEN

La figura del cuida carros ha demostrado que es muy importante para la sociedad costarricense esto debido a que Costa Rica, por los problemas de inseguridad y la mala planificación de la calles se ha convertido en una sociedad de cuida carros, que son personas que ofrecen el oficio de protección de automóviles a cambio de una cantidad x de dinero, situación que este momento esta fuera de nuestra legislación y no cuenta con ningún tipo de regulación, de ahí la importancia de este estudio.

Objetivo General:

El objetivo general de esta investigación es sustentar el porqué la Figura del cuida Carros (Asistencia y Protección Vehicular en la vía Pública) debe por derecho propio ser regulada de una manera que todas las personas que día con día tiene necesidad de aparcar sus autos en la vía pública cuenten con un mínimo de seguridad, de que sus autos están siendo protegidos por una persona responsable, educada y en condiciones óptimas para realizar dicha labor.

Hipótesis:

La hipótesis por demostrar en el desarrollo del presente trabajo de investigación es la siguiente;

Qué tan importante es para las principales ciudades de Costa Rica, la necesidad jurídica de que la figura del cuida carros sea regulada, teniendo en cuenta los factores, económicos, sociales, políticos, laborales y cuál sería la mejor forma de regular esta situación.

Metodología

1) Método deductivo:

El método deductivo se utilizará para extraer inferencias a partir del análisis general, para finalizar con aspectos específicos, de la situación que vive costa rica con respecto al desorden vial, tomando como punto de partida, la

desorganización vial, la falta de planificación en infraestructura y la mala planificación de las carreteras.

Método comparativo:

Otros de los métodos de investigación por utilizar en el presente trabajo de investigación será el método comparativo, que consistirá en estudiar comparativamente las experiencias nacionales con las cuales la investigación le pueda dar un concepto, fundamento, y marco legal a la figura en estudio, en el ordenamiento jurídico nacional.

Conclusiones:

La figura del cuida carros, se puede ubicar en un espacio y tiempo geográfico, precisamente en las pequeñas urbes del país, en la década de los noventa y es producto del constructivismo de la sociedad moderna. Esta en su desarrollo va creando consigo algunas situaciones, que por ser relativamente nuevas no gozan de un adecuado análisis y mucho menos una regulación que pueda, de una u otra manera evitar los conflictos sociales, económicos y políticos, que dichas situaciones presentan. Son parte de la transformación de una sociedad, meramente agro exportadora, a una sociedad dirigida a otras áreas como el turismo ecológico, la industrialización de bienes y servicios.

El marco legal por medio del cual se podría sistematizar, previo al análisis de la teoría de los contratos privados, (contrato civil, comercial y laboral) en cuanto a sus elementos constitutivos o llamados esenciales por la doctrina en algunos casos y en otros casos requisitos, podría decirse que aunque la relación “cuida carros-usuarios”, en sus elementos entiéndase (sujetos, objetos, causa y consentimiento) se puede enmarcar en cualquiera de estos contratos privados, previo a la verificación de los presupuestos, subjetivos y objetivos, se ha considera producto de la investigación que al contrato que mejor se adecua la figura es un contrato civil puro y simple, se establece que es el derecho civil común el que debe velar por este tipo de relaciones por que seria, mas sencilla la forma de estipular la formación del contrato.

FICHA BIBLIOGRÁFICA

Tenorio Rosales, José Armando. Estudio jurídico-social sobre la figura de asistencia y protección vehicular en la vía pública "CUIDA CARROS". Tesis de Licenciatura en Derecho, Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica. 2011. ix y 225.

Director: *Carlos Manuel Estrada Navas*

Lista de palabras clave:

Cuida Carros.

Inseguridad Ciudadana.

Congestionamiento Vial.

Derecho Laboral.

Derecho Comercial.

Marco Legal.

Gobiernos Municipales.

INTRODUCCIÓN

El derecho, como ciencia social, es una ciencia cambiante que día con día, busca cómo adaptarse a la realidad social que la rodea, puesto que esta es la naturaleza de la misma.

Todas o por lo menos la mayoría de la personas saben que existe en Costa Rica una situación que con el paso del tiempo se ha convertido en una necesidad real, como es la figura del cuida carros; necesidad porque, debido a una mala planificación vial o las leyes de urbanismos, en las grandes ciudades como San José, Cartago Alajuela, Heredia, por nombrar las principales ciudades del país, que en la mayoría de los casos sufren esta problemática. Se debe señalar que esta situaciones también se vive tanto dentro y fuera del casco urbano, excepto, por supuesto, la GAM (La Gran Área Metropolitana) pues carecen de una amplia red de parqueos, lo que trae como consecuencia un desorden vial insostenible en las horas picos; las calles están completamente obsoletas, para un país con demografía en crecimiento. Se mencionan las facilidades que el mercado mobiliario, por no referirse solamente a automotores, brinda un sin número de posibilidades crediticias para comprar un carro, que se podría decir es un bien que viene a mejorar la calidad de vida, pero muchas veces lo que trae consigo son unos problemas que, a primera vista se vislumbran como pequeños. Se deben tomar en cuenta los gastos de mantenimiento y de uso diario, pero estos pequeños problemas, son apenas el inicio de muchos; es aquí donde se justifica el presente estudio, por considerarse de vital importancia para las crecientes ciudades, cuando se hace referencia en la investigación, sobre lo que conoce ordinariamente como

la (Figura del Cuida Carros) que se podría definir como Asistencia y Protección Vehicular en la vía Pública. Se dice en la vía pública porque si fuese en un área privada se estaría, ante otra situación que se mencionará conforme se desarrolle la investigación; en este momento no es oportuno adelantar el tema, sin olvidar que es muy importante, conocer esta diferencia.

Tomando en cuenta todos los factores descritos, se puede decir que estos, obligan a las persona a estacionar sus vehículos en la vía pública, lo que representa un peligro para el bien jurídico, como es la propiedad, en estos casos sus carros y se dice sus carros por costumbre, porque igual podría ser una motocicleta o un autobús etc.

Es en este preciso momento en que la sociedad tiene la necesidad de buscar una solución para, de una u otra manera, tener una seguridad de que sus vehículos estén protegidos; en este caso sería por el cuida carros, porque, como se señaló anteriormente, ya existen los cuida carros, lo que falta es una adecuada normalización jurídico legal. El ordenamiento no tiene en este momento una norma que defina esta situación social, que es una necesidad y que por ende debe estar normalizado para bien de la sociedad.

Muchas personas, en alguna ocasión, han estado ante la situación, en donde al estacionar su vehículo, una persona se ofrece a cuidarlo. Lo más seguro es que se acepte el servicio ofrecido, pero las preguntas que surgen son infinitas y que no tienen una respuesta, como por ejemplo: ¿Qué pasa si no acepta, quedará menos seguro el vehiculo? O, si acepta, ¿estará más cuidado? De estas interrogantes es que debe nacer una regulación a esta situación, porque, si se analiza, ¿qué es un cuida carros? Se debe entender que es una persona

que *“brinda un servicio en la vía pública, cuyo servicio es proteger vehículos”*.

Si se toma como base esta definición, nacen más interrogantes: ¿Qué es esta situación?, ¿es un contrato? Si es un contrato, ¿qué tipo de contrato es?, ¿por quién debe estar regulado?, ¿por el derecho civil o privado?, o, ¿por el derecho comercial? Por ser un servicio, ¿qué garantías tiene el cuida carros? ¿Debe estar protegido por el derecho laboral como tal? Por que se debe recordar que este es un trabajo y que debería reconocerse como tal, porque involucra a muchas personas que trabajan día y noche en esta actividad. También se debe entender que lo más importante es el grado de responsabilidad, del cuida carros. ¿Qué pasa si se roban el carro? ¿Tiene la responsabilidad de pagar el vehículo? ¿Debe exponerse en una determinada situación para proteger el vehículo? Además, ¿qué pasa si no se le paga al cuida carros? ¿Dónde puede este exigir su pago? Porque, la relación es totalmente informal, por ser de carácter verbal. Por todas estas situaciones es que se considera que un estudio de esta situación es necesario para tratar de adecuar las normas legales a la realidad social.

En casi todo el país, las situación del cuida carros es igual, existen, desarrollan su labor o servicio, pero no tienen una adecuada regulación para esta situación social que es muy importante para la seguridad social y la máxima ratio del derecho que es promover la paz social y la convivencia de las personas.

Es por esto que se debe considerar que al realizar el estudio se pueda sentar las bases para una futura regulación, de esta situación social, que día con día, se da en el país y que no tiene un adecuado tratamiento.

Objetivo General:

El objetivo general de esta investigación es sustentar el porqué la Figura del cuida Carros (Asistencia y Protección Vehicular en la vía Pública) debe, por derecho propio, ser regulada de una manera que todas las personas que día con día tienen necesidad de aparcar sus autos en la vía pública cuenten con un mínimo de seguridad, de que sus autos están siendo protegidos por una persona, responsable, educada y en condiciones óptimas para realizar dicha labor.

Objetivos específicos:

A)-Determinar el origen, los antecedentes y la evolución de la "Figura de Cuida Carros" en el país, para, de esta forma establecer un espacio y tiempo determinado en el inicio de esta práctica y cuál es la situación actual de dicha figura.

B)-Establecer el concepto, fundamento y marco legal por medio del cual esta figura debería ser regulada, para así establecer la mejor forma de insertarla en el ordenamiento legal.

C)-Analizar, por medio de la investigación, la forma en que debería ser tratada la figura, con respecto a las principales ciencias sociales que informan al derecho, de manera que se pueda realizar un análisis integrado, de la forma de ver la situación.

D)-Evaluar las consecuencias jurídico-sociales que se desprenden en la actualidad de la no regulación de esta figura, tomando como punto de partida, la inseguridad ciudadana que en la actualidad es una de las principales causas que degradan la calidad de vida de los ciudadanos de las principales urbes del país.

E)-Citar cuál podría ser la función efectiva del estado con respecto a esta situación social a la que todos los días parte de la población se enfrenta, con respecto a la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial y establecer una forma por medio de la cual el estado pueda ser parte de una regulación adecuada.

F)-Comprobar si esta situación es un fenómeno que solamente afecta las grandes ciudades y si, por el contrario, es un mal que también enfrentan otras pequeñas urbes en Costa Rica.

G)- Visualizar si es viable crear un sistema por medio del cual las personas que trabajan en esta actividad, puedan contar con todos los beneficios laborales, que cuenta un trabajador, en el país; comprobar qué tipo de trabajo es el que realizan las personas que son parte de los llamados cuida carros.

H)-Establecer cuáles son las medidas que, a corto plazo, podrían beneficiar, con respecto a la seguridad y el cuidado de los autos que por necesidad tienen que aparcarse en la vía pública.

I)-Señalar, después de realizada la investigación, cuál sería el principal aporte del estado y la sociedad civil, para tratar de asegurar la convivencia y la paz social en relación con esta situación.

Hipótesis.

La hipótesis por demostrar en el desarrollo del presente trabajo de investigación es la siguiente:

Qué tan importante es para las principales ciudades de Costa Rica, la necesidad jurídica de que la figura del cuida carros sea regulada, teniendo en cuenta los factores, económicos, sociales, políticos, laborales y cuál sería la mejor forma de regular esta situación.

Metodología

A) Métodos utilizados

En el derecho existen diversos métodos de investigación, pero para efectos de este Trabajo Final de Graduación se utilizarán los métodos deductivos y el comparativo.

1) Método deductivo:

El método deductivo se utilizará para extraer inferencias a partir del análisis general para finalizar con aspectos específicos, de la situación que vive Costa Rica con respecto al desorden vial, tomando como punto de partida, la desorganización vial, la falta de planificación en infraestructura, la mala planificación de las carreteras y la falta de planes reguladores efectivos en los principales cantones para tratar de mejorar la situación. También se toma en cuenta lo que han hecho los diferentes Ministerios sobre vialidad y urbanismo encargados de las ramas donde surge el problema y el porqué actualmente hay pocas ideas para solucionarlo.

Considerar, además los problemas como algo real y de importancia nacional, al tener en cuenta que la inseguridad ciudadana ha demostrado ser uno de los principales problemas para calidad de vida.

Actualmente, los cuidadores informales están por la libre y las repercusiones que esto trae consigo; ya existe un claro apoyo de la ciudadanía para que esto se reglamente lo más pronto posible.

Mediante el método deductivo se aplican los criterios y principios descubiertos a casos particulares, a partir de un enlace de juicios.

Método comparativo.

Otros de los métodos de investigación por utilizar en el presente trabajo de investigación será el método comparativo, que consistirá en estudiar comparativamente las experiencias nacionales; con esto, la investigación le puede dar un concepto, fundamento y marco legal a la figura que se está estudiando, en el ordenamiento jurídico nacional.

Aplicando el método comparativo, se expondrá todo lo relacionado con este tema, porque se debe tomar en cuenta que en la legislación actual no existe ninguna regulación con respecto al tema de investigación.

Será viable tratar de estudiar la jurisprudencia y la legislación para encontrar similitudes con respecto al tratamiento de este tema.

La investigación se encuentra estructurada de la siguiente manera: El **TITULO I**, se subdivide en tres capítulos, las cuales tratarán de determinar el origen, los antecedentes y la evolución de la “Figura del Cuida Carros” Establecer el

concepto, fundamento y marco legal por medio del cual esta figura debería ser regulada. Explicar, por medio de la investigación, la forma en que debería ser tratada la figura, con respecto a las principales ciencias sociales que informan al derecho.

EL **TÍTULO II**, consta también de tres capítulos los cuales pretenden indicar las consecuencias jurídico-sociales que se desprenden en la actualidad de la no regulación de esta figura; se toma como punto de partida, la inseguridad ciudadana, que en la actualidad, es una de las principales causas que degradan la calidad de vida de los ciudadanos, de las principales urbes del país.

Se examina, además, la función efectiva del estado con respecto a esta situación social a la que todos los días parte de la población se enfrenta con respecto la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial. Es muy importante establecer si esta situación es un fenómeno que solamente afecta las grandes ciudades del país y si por el contrario es un mal que también enfrentan otras pequeñas urbes en Costa Rica.

El **TÍTULO III**, también contiene tres capítulos de conclusiones, que tratara de visualizar si es viable crear un sistema por medio del cual las personas que trabajan en esta activa puedan contar con todos los beneficios laborales, con los que cuenta un trabajador, en Costa Rica. También pretende determinar cuáles son las medidas que a corto plazo podrían beneficiar, con respecto a la seguridad y el cuidado de los autos, que por necesidad tienen que aparcarse en la vía pública. Como enfoque final, se pretende, proponer, después de realizada la investigación, ¿cuál sería el principal aporte del estado y la

sociedad civil, para tratar de asegurar la convivencia y la paz social en relación con esta situación.

El último apartado contiene las conclusiones que se desprenden de la investigación, las recomendaciones sugeridas y la bibliografía utilizada para realizar la investigación: entiéndase libros, artículos, ensayos, revistas, periódicos, páginas de Web, legislación vigente, resoluciones judiciales.

CAPÍTULO I

DETERMINAR LOS ANTECEDENTES, CAUSAS, ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE LA FIGURA DEL CUIDA CARROS. (ASISTENCIA Y PROTECCIÓN VEHICULAR EN LA VÍA PÚBLICA)-ESTABLCCER EL CONCEPTO Y MARCO LEGAL Y CÓMO DEBERÍA SER TRATADA ESTA FIGURA POR LAS CIENCIAS SOCIALES.

Sección I: Determinar el origen, los antecedentes y la evolución de la “Figura de Cuida Carros”.

Cuando se hace referencia al origen y los antecedentes de la figura del cuida carros, se deben tomar en cuenta algunos elementos muy importantes, como son el tiempo, el espacio, y la situación social en la que la figura como tal comienza a desarrollarse; por todo esto es que se ha delimitado el estudio en un espacio determinado y en un tiempo que se considera es en el que se comienza a desarrollar la situación en cuestión.

Se puede señalar que la figura del cuida carros tiene su auge en la década de los noventa. Se señala que más o menos en el año 1992 y 1993 es que se comienza a hablar de los cuida carros como tal, de una forma individualizada; hay que tomar en cuenta que anteriormente, ya existía una figura parecida a la del cuida carros, en la ciudad de San José. Conviene remontarse a una Costa Rica donde todavía no existía la luz eléctrica; es importante considerar que solo se está describiendo este antecedente como punto de referencia, para lo que realmente interesa, que es la aparición del cuida carros en la vida cotidiana de la mayoría de los Costarricenses. Como se dijo anteriormente, existía una figura que se llamada “el Sereno” el cual era costeado por las municipalidades y era el encargado de encender las lámparas que en ese momento eran de

querosén (canfín) que estaban situadas en la vía pública. No solamente las municipalidades eran las encargadas de pagar al Sereno, también existía la posibilidad que fuera costado de forma privada. La función básica del sereno consistía en encender las lámparas y a su vez vigilar las calles. Después, con la llegada de la electricidad a Costa Rica el Sereno sigue funcionando como una especie de guarda de seguridad porque igualmente hace los recorridos de vigilancia, solo que no tiene que encender las lámparas que anteriormente existían.

Después del sereno se institucionalizó lo que actualmente conocemos como la policía o guardas de seguridad pública, lo que trajo consigo la desaparición del Sereno. Se debe señalar que la desaparición no fue total, más bien esta figura evolucionó a lo que anteriormente se conocía como el guachimán, que era pagado de forma privada por los vecinos para que vigilara por cuadras los principales puntos de comercio de la capital, así como, los autos y las casas que en la cuadra asignada, estuviesen en ese momento. “El guachimán”, más o menos se puede ubicar en la década de los ochentas hasta la actualidad porque todavía existe esta figura; pero, es en la década de los noventas, que esta figura tiene una evolución, la cual es muy importante para este estudio. Esta situación evoluciona y se puede decir que de ella aparecen dos figuras más, que es la de la seguridad privada, desde un punto de vista más amplio, porque la seguridad costada de forma privada ya existía, pero no era, una forma, tan popular o de uso común como lo es en la actualidad y que tiene gran importancia por ser regulada efectivamente dentro del derecho privado. Una compañía de seguridad privada brinda el servicio de vigilancia, por medio de un contrato de servicio; existe una ley que es la Ley de servicio de

seguridad privada, N-8395 donde se establecen los parámetros, los requisitos y deberes de la empresa contratada así como la del contratante, descritos en el artículo 14 de la misma.

Como se puede inferir, la evolución del llamado guachimán trajo también consigo lo que actualmente se conoce como el “cuida carros” porque la diferencia entre el cuida carros y el guachimán es que el primero se individualiza y se concentra únicamente en la “vigilancia y protección” de los automóviles que están en la vía pública; se deja de lado, los locales comerciales y las casas de habitación y su objetivo específico es proteger los carros.

Esta reseña histórica de la evolución del cuida carros es muy importante, puesto que, por medio de su individualización, se pueden señalar algunos de los factores de los que se sirvió para que en la actualidad sea reconocida popularmente, no así de forma jurídica.

Uno de los factores que se podría considerar como la base y el sustento social para que la figura del cuida carros exista es, según la investigación que en la revista Geoismo que se publicó en los años 1994-1995 realizada por los profesores de la Universidad de Costa Rica la Licda. Isabel Avendaño F y el Lic. Guillermo Carvajal A. catedráticos de esta universidad en su artículo titulado “De la Carreta al Automóvil”, Que dice: *“En la ciudad de San José se ha dado un estrangulamiento urbano por el aumento desproporcionado de la flotilla de autobuses taxis y automóviles, lo que ha colapsado la red vial y están deteriorando la calidad de vida de los habitantes de la capital señala como marco de referencia un cuadro donde se manifiesta el crecimiento desproporcionada de la flota vehicular en nuestro país, tomando en cuenta que,*

casi el ochenta y cinco por ciento se movilizó en San José. Es en este marco donde se establece que para los años de 1916 la cantidad de autos era de 150 para 1930 era de 7,000 para 1950 era de 25,000 para 1980 era de 150,000 y para 1990 la cifra se duplicó a 300 mil) automóviles, lo que trajo consigo que la red vial colapsara tomando en cuenta que del año 1988 a 1991 el 60% de la red vial estaba entre regular y malas condiciones, porcentaje que se incrementó finales del mismo año al 67%”¹.

Existe un libro, que trata el problema de crecimiento desproporcionado en la ciudad de San José, es una obra escrita por el señor Guillermo Carvajal Alvarado, titulada “el Tranvía” cuya primera edición fue en el 2008. En este libro describe más actualmente la situación de la flota vehicular en Costa Rica, puesto que señala que: “De acuerdo con la Dirección General del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), la flota vehicular pasó de 3000 mil en 1990 a 600 mil vehículos en 1999 y a 700 mil en el 2001 y cerca de 900 mil en el 2007; se debe agregar que unos de los factores que incrementó la llegada de tantos autos a Costa Rica fue la llamada ley Arias del 1998, que fue conocida como la Ley del Auto popular en Costa Rica, que trajo como consecuencia una cantidad de autos de inferior calidad al país con respecto a los estándares Europeos o Americanos.

¹ Geoistmo. Revista Departamento de Geografía, Universidad de Costa Rica. Artículo/ *De la Carreta al Automóvil*- San José Costa Rica.1994. p.51

Se puede agregar que la zona más congestionada es el área comercial en San José; el casco urbano está alcanzando puntos críticos de saturación, detalles que ponen en manifiesto, el problema del congestionamiento que vive la capital, porque cada mañana entre 7 y 8 a.m. ingresan a San José 17 mil vehículos, de los cuales 12,500 son autos particulares y la gran mayoría no cuentan con una zona de parqueo adecuado, por diferentes razones, ya sea porque no cuentan con los ingresos necesarios para pagar un parqueo, público o privado o porque sencillamente, no hay espacio en la pobre red de parqueos con las que cuenta San José”²

También se puede mencionar un estudio del Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, donde se señala puntualmente los que podrían ser los principales factores que dan fundamento, a la existencia de la figura del cuida carros. El estudio señala que: *“El congestionamiento de tránsito no es un fenómeno nuevo en las ciudades latinoamericanas, las cuales se han caracterizado en el último cuarto de siglo por un proceso relativo de crisis, con un marcado crecimiento de la tasa de motorización privada; una insuficiente e inadecuada inversión en infraestructura vial; una creciente exclusión del ciudadano que incrementa el transporte público informal y la locomoción no motorizada; un crecimiento y densificación de la ocupación urbana poco planificados y controlados, así como un marco regulatorio incompleto y disperso”*.³

Lo anterior tiene entre sus efectos mayores tiempos de viaje, un incremento en la incertidumbre de horarios de llegada, un aumento de consumo de combustibles y de otros costos de operación y de costos atribuibles a la

² Carvajal Alvarado, Guillermo. EL TRANVIA de la ciudad de San José en la historia de Costa Rica. San José, Costa Rica. 2008 p.159.

³ CFIA. Congestionamiento del Flujo Vehicular en la GAM de San José: Recopilación, Análisis y Posicionamiento. 2005. p.23

polución, así como una disminución de la comodidad física y psicológica de los ciudadanos, todo en comparación a situaciones de flujo vehicular con menor congestionamiento.

Esa situación se ve agravada por problemas de diseño y conservación de la red vial, de estilos inadecuados de conducción, de información escasa e incierta sobre las condiciones del tránsito y de la gestión inapropiada de las autoridades competentes que, en general, desde el punto de vista institucional, están fragmentadas física y legalmente.

Esa afectación se da tanto para los usuarios del transporte privado como para los del transporte público, así como para los no usuarios. Esto, debido al deterioro de su calidad de vida en aspectos como mayor contaminación acústica y atmosférica, e impacto negativo sobre la salud física y mental.

En general en América Latina y en particular en Costa Rica, se verifica una actitud reduccionista del sentido de responsabilidad del Estado para tratar las políticas urbanas, bajo un marco conceptual adecuado; se consideran seriamente aspectos como exclusión social, uso del suelo, degradación del patrimonio urbano y enfoque sistémico para generar soluciones integrales.⁴

Según datos de las Naciones Unidas, *“la población urbana respecto de la población total en América Latina y el Caribe se incrementó del 42% al 72% en la segunda mitad del siglo pasado. El incremento de la urbanización en América Latina ha sido el doble del promedio mundial, siendo que en Costa Rica ese proceso alcanzó una tasa promedio anual de 3,6%, entre 1970 y*

⁴ CFIA. *Congestionamiento del Flujo Vehicular en la GAM de San José: Recopilación, Análisis y Posicionamiento*. 2005. p.234

1994, lo que es alarmante si se compara con la tasa anual promedio mundial que fue de 2,5% para ese mismo período”⁵.

El efecto de esa situación es un deterioro notable en la calidad del aire y un incremento del congestionamiento vial en los centros urbanos, ambos vinculados al aumento de vehículos automotores. Se puede anotar que la tasa de motorización aumentó debido a tres fenómenos principales: crecimiento del ingreso familiar de las clases media-alta y alta, acceso a crédito en condiciones menos restrictivas, e importación de vehículos usados o de precio con bajos impuestos que se esgrime en algunos casos como política de equilibrio social.

En Costa Rica, *“la distribución modal ha sido estudiada principalmente en el Área Metropolitana de San José, en términos generales se tiene que para el periodo pico de la mañana (7:00-8:00) los viajes motorizados se distribuyen en 75% autobús, 19,5% automóvil y 5,5% taxi, con una ocupación promedio del orden de 45 pasajeros/autobús y una ocupación menor a 1,5 personas/automóvil”⁶.*

Por razones de extensión territorial del país, pero también de carácter histórico y político, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes – MOPT, y más recientemente sus órganos desconcentrados adscritos: Consejo Nacional de Concesiones (CNC), Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) y Consejo de Transporte Público (CTP), son los que han definido las acciones referentes a la infraestructura y servicios de transporte, incluyendo aquellas vinculadas a la ingeniería de tránsito y al transporte público colectivo.

⁵ Informe Anual del PNUD 2006 *Un aliado Confiable para el Desarrollo* p.115

⁶ CFIA. *Congestionamiento del Flujo Vehicular en la GAM de San José: Recopilación, Análisis y Posicionamiento*. 2005. p.234.

El marco legal aplicable está conformado por leyes específicas, reglamentos y otro tipo de decretos, que se caracterizan por no ser compatibles entre sí.

En las últimas décadas se ha visto un aumento explosivo de la cantidad de vehículos motorizados en los países en vías de desarrollo, a consecuencia de diversos factores, como el aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de ingresos medios, el mayor acceso al crédito, la reducción relativa de los precios de venta y una mayor oferta de vehículos usados. La creciente disponibilidad de automóviles ha permitido una mayor movilidad individual, la cual sumada al crecimiento de la población de las ciudades, la menor cantidad de habitantes por hogar y la escasa aplicación de políticas estructuradas de transporte urbano, ha potenciado el congestionamiento.

Aunque la mayor movilidad individual facilitada por el automóvil pueda considerarse positiva, tiene como contrapartida un uso más intensivo del espacio destinado a la circulación⁷.

La consecuencia más evidente de el congestionamiento es el incremento de los tiempos de viaje, especialmente en las horas pico, que logra en algunas ciudades niveles bastante superiores a los considerados aceptables. Además, la lentitud de desplazamiento exagera los ánimos y fomenta el comportamiento agresivo de los conductores.

Otro resultado es la agudización de la contaminación ambiental. Su relación con el congestionamiento, si bien existen valiosos antecedentes obtenidos en algunas ciudades de América Latina. La polución afecta la salud, por lo que debiera ser mantenida por debajo de exigentes límites.

⁷ CFIA. *Congestionamiento del Flujo Vehicular en la GAM de San José: Recopilación, Análisis y Posicionamiento*. 2005. p.237.

A lo señalado deben agregarse otros importantes efectos perjudiciales, tales como mayor cantidad de accidentes, aumento del consumo de combustibles en el transporte y, en general, de los costos operacionales de los vehículos.

Agrava la situación el hecho de que el congestionamiento perjudica no sólo a los automovilistas, sino también a los usuarios del transporte colectivo, que, en los países en vías de desarrollo, son personas de ingresos menores; además de magnificar sus tiempos de viaje, y además tiene un resultado posiblemente aún más lamentable, que es hacer subir el valor de los pasajes.

Definiciones y causas.

La causa fundamental del congestionamiento es la fricción o interferencia entre los vehículos en el flujo de tránsito. Hasta una cierta intensidad de ese flujo, los vehículos pueden circular a una velocidad relativamente libre, determinada por los límites de velocidad, la frecuencia de las intersecciones, y otras condicionantes. Sin embargo, a volúmenes mayores, cada vehículo adicional incide en el desplazamiento de los demás, es decir, comienza el fenómeno del congestionamiento⁸.

A medida que aumenta el tránsito, se reducen cada vez más fuertemente las velocidades de circulación. Existe un nivel de tránsito en el cual el cambio en el tiempo de viaje de todos los vehículos es simplemente el tiempo empleado por el que se incorpora, porque los demás pueden seguir circulando a la misma velocidad que antes. Por el contrario, de ahí en adelante cada vehículo que ingresa experimenta su propia demora, pero simultáneamente aumenta la demora de todos los demás, que ya están circulando. En consecuencia, el usuario individual percibe solo parte del congestionamiento que causa,

⁸ Ortúzar y Willumsen "Modelaje del Transporte sobre Planificación de Transporte Urbano" en Chile de 1987 p.24

recayendo el resto en los demás vehículos que forman parte del flujo de ese momento.

En el lenguaje especializado, se dice que los usuarios perciben los costos medios privados, pero no los costos marginales sociales.

Una definición práctica en el caso del tránsito señala que *“surge el congestionamiento en condiciones en que la demanda se acerca a la capacidad de la infraestructura transitada y el tiempo de tránsito aumenta a un valor muy superior al que rige en condiciones de baja demanda”*⁹. Si bien esta definición refleja la percepción de la ciudadanía, la misma no propone límites exactos para el inicio del fenómeno.

Causas del Congestionamiento.

El sistema de transporte, incluyendo la provisión de suelo urbano para infraestructura de transporte, se desarrolla con características muy particulares, entre las que se pueden mencionar las siguientes:

- Las opciones de transporte que presentan las características más buscadas, por ejemplo: seguridad, comodidad, confiabilidad, autonomía, como es el caso del automóvil – son las que hacen un mayor uso del espacio vial por pasajero.
- La provisión de infraestructura vial para satisfacer la demanda de los períodos pico tiene un costo muy elevado, especialmente en zonas urbanas.

Se puede mencionar los problemas de diseño y conservación en la vialidad de las ciudades.

El inadecuado diseño o mantenimiento de la vialidad es causa de un congestionamiento innecesario. En muchas ciudades como San José es frecuente encontrar casos de falta de demarcación de los carriles de

⁹ Ortúzar y Willumsen "Modelaje del Transporte sobre Planificación de Transporte Urbano" en Chile de 1987 p.25

circulación, inesperados cambios en el número de carriles, paraderos de autobuses ubicados justamente donde se reduce el ancho de la calzada y otras deficiencias que entorpecen la fluidez del tránsito. Asimismo, el mal estado del pavimento, y en especial la presencia de baches, genera crecientes restricciones de capacidad y aumenta el congestionamiento.

Algunas conductas causan más congestionamiento que otras.

También hay conductores que muestran poco respeto por aquellos con quienes comparten las vías. *“En algunas ciudades, como en San José, Lima y Caracas, muchos automovilistas intentan ahorrarse algunos segundos de tiempo de viaje, y tratan de imponerse en las intersecciones, bloqueándolas y generando a los demás perjuicios económicos muy superiores a su propio beneficio.*

La combinación de los factores anteriores hace que prevalezca una capacidad disminuida.

En general, tanto la conducta de los conductores como la condición de la vialidad y los vehículos significan que una calle o una red urbana en América Latina tengan seguramente una capacidad inferior que otra de dimensiones geométricas iguales ubicada en Europa o Norteamérica”¹⁰.

En casi todas las ciudades de América Latina, el deterioro de las condiciones de circulación ha sido significativamente más grave de lo que podría y debería ser, en parte debido a un manejo inapropiado de las autoridades competentes. Es obvio que el problema ha superado claramente la capacidad institucional para lidiar con dicha situación, al menos mientras no se modifiquen esos arreglos institucionales inadecuados.

¹⁰ Ortúzar y Willumsen "Modelaje del Transporte sobre Planificación de Transporte Urbano" en Chile de 1987 p.39

En general, la reacción de las autoridades ha sido parcializada debido a que, en casi toda la región, la responsabilidad de la planificación y administración del transporte urbano está fragmentada en una multiplicidad de entes, entre los que se cuentan distintos ministerios nacionales, gobiernos regionales, municipalidades, empresas de trenes suburbanos o de metro, la policía de tránsito, y otros. Cada institución hace lo que considera más indicado, sin tomar mucho en cuenta las repercusiones sobre los intereses de las demás instituciones; además, la influencia de factores subjetivos en el congestionamiento¹¹. Una característica que agrava el congestionamiento en América Latina es la marcada preferencia de las personas por usar el automóvil. Un claro ejemplo se vio en México D.F., que sufre desde hace años agudos problemas de congestionamiento. Con la finalidad de disminuir la contaminación ambiental, se implantó allí la prohibición de circular de lunes a viernes, a un quinto de los vehículos; esta regulación es casi idéntica a la que existe en San José, Costa Rica. Se señala que, esta drástica determinación no logró persuadir a los afectados para que usaran modos colectivos, a pesar de que existe una extensa red de metro.

Por lo contrario, la respuesta fue una extendida adquisición de vehículos adicionales para eludir los efectos de la medida, prefiriendo muchos soportar el congestionamiento, antes que utilizar el transporte público.

Los habitantes de las ciudades del mundo desarrollado son menos propensos a ocupar sus automóviles para desplazarse a la oficina en las horas pico de la mañana. Claramente, se hace una distinción entre la propiedad de un auto y su uso en situaciones en que se generan dificultades mayores. Es probable que

¹¹ Ortúzar y Willumsen "Modelaje del Transporte sobre Planificación de Transporte Urbano" en Chile de 1987 p.32

en el futuro haya un cambio en la actitud de los automovilistas. En algunas ciudades de más acentuado desarrollo cultural en Latinoamérica, ya se observa una mayor disposición a desplazarse por medios públicos que en algunas otras ciudades de la región.

En América Latina, el automóvil todavía es considerado no sólo un medio de locomoción, sino un indicador de la ubicación de su dueño en la sociedad. Quien maneje un vehículo de una marca más prestigiosa, será considerado superior a otra persona que se desplace en un vehículo de una marca inferior. Quien llegue a la oficina en un automóvil, en lugar de autobús, es considerado un individuo que ha escalado en posición social. El prestigio que acarrea ser automovilista incide con fuerza en los volúmenes de tránsito¹².

- Además de esas razones, relacionadas con la estructura social y las características culturales, en la región influyen, entre otras, las siguientes consideraciones:
- La deficiente calidad de los autobuses en relación con las aspiraciones de los propietarios de autos.
- Los altos coeficientes de ocupación de los autobuses en horas pico.
- La sensación de inseguridad ante formas temerarias de conducir de algunos operadores de autobuses.
- La posibilidad real o supuesta, de ser víctima de la delincuencia al abordar vehículos de transporte colectivo.
- El deterioro de las condiciones de circulación ha sido significativamente más grave de lo que podría y debería ser, en parte, por un manejo inapropiado de las autoridades competentes. Es obvio que la expansión

¹² Ortúzar y Willumsen "Modelaje del Transporte sobre Planificación de Transporte Urbano" en Chile de 1987 p.39

de las flotas de vehículos particulares ha superado claramente la capacidad institucional para lidiar con esa situación.

Obviamente, puede haber situaciones en las que sea apropiado ensanchar alguna calle o construir nuevas, aunque debe cautelarse que la solución sea eficiente y ambientalmente sostenible. En ocasiones se han producido consecuencias negativas para residentes, paseantes y niños debido a la pérdida de espacio peatonal y áreas verdes, o por la segregación de áreas y otros problemas se refieren al abuso del estacionamiento en el área comercial de San José y al irrespeto de los horarios establecidos para las maniobras de carga y descarga.

De lo antes dicho, se puede puntualizar, los principales antecedentes, que dan origen a la figura de la cuida carros.

a)- Uno de los factores que más influyó fue, el crecimiento desproporcionado de la flota vehicular en Costa Rica de los años 1980 a la actualidad.

b)-La mala planificación de la red de parqueos y la red vial en el casco urbano desde todos los punto de vista, como, el mal estado de las calles, mala señalización, deficiente red de parqueos.

c)-La inseguridad ciudadana es otro de los factores, puesto que la mayoría de las personas, por seguridad, comodidad, confiabilidad y autonomía, prefiere utilizar el auto particular que el transporte público; a esto se debe agregar la gran ola de delincuencia que vive el país, como por ejemplo; los asaltos diarios en los autobuses que son cosa de todos los días.

d)-Existe una mezcla entre, dos factores: la pobreza y el desempleo; no tanto en el casco urbano, más bien en los barrios marginales, de San José. Se debe mencionar que la mayoría de las personas que se dedican a este oficio

proviene de familias que sufren de extrema pobreza, problemas de alcoholismo y drogadicción, para, mencionar algunas zonas, incluimos los barrios del sur de San José, lugares como los Guidos, Alajuelita, Sagrada Familia, Tejarillos, etc.

Todo el conjunto de estos elementos son los que han contribuido a que la figura del cuida carros sea reconocida popularmente en la vida diaria de los costarricenses.

Evolución de la figura del cuida carros:

Para determinar cual ha sido la evolución de la figura de cuida carros en la actualidad, se debe establecer que esta surge, cuando de la figura del guachimán, el cuida carros, se individualiza y se concentra únicamente en la “vigilancia y protección” de los automóviles que están en la vía pública. Se dice que se comienza a hablar del cuida carros como tal, entre los años 1990-1993, donde ya se habla de esta figura, de forma, individual. Se debe agregar que el cuida carros ha tenido una involución en vez de una evolución, puesto que lo ha hecho de forma negativa, desde muchos puntos de vista. Se puede establecer, que, anteriormente las personas que se dedicaban al oficio, muchas veces pagados, otras veces de forma gratuita, solamente esperando lo que se conoce como la “propina” que estaba a discreción de la persona dueña del vehículo de dar lo que a su bien pudiera y quisiera.

En principio los individuos que realizaban el oficio de cuidar carros estaba desempeñado, por personas de los barrios marginales de San José, pero lo realizaban de una forma honesta, y era producto de la escasez de oportunidades de trabajo o por la discriminación que se daba a la hora de

buscar un empleo en el casco central, quizás por su falta de educación, por la forma de hablar, o por la ropa con que vestía, etc.

Se debe subrayar que fue en el 2007 y en un corto periodo, que la figura del cuida carros se ha transformado de forma negativa y en la actualidad su existencia, representa un gran costo para los usuarios del servicio. Actualmente el cuida carros ya no deja que sea el usuario el que decida, de buena fe darle un monto equis de dinero, ahora tienen precios fijos, totalmente arbitrarios y aumentan de manera exagerada; dependen de muchas situaciones, como: fecha, tiempo o alguna actividad en particular y lo que se paga hoy, en un lugar determinado y a la misma hora, mañana puede que cueste el doble y sin derecho a reclamar. Además, se da lo que se le llama alquiler de acera, que es cuando un cuida carros, por su antigüedad, la alquila en periodos de ocho horas a terceras persona para que trabajen, lo que le representa, a esta persona, ingresos muy altos, sin trabajar y sin cotizar para el estado ni el seguro social. Se debe agregar que este tema es uno de los objetivos específicos de la investigación, solo se hace referencia por considerarse como uno de los puntos más importantes; son la base de la investigación y la justifican.

Los cuida carros se han convertido en un problema social real, debido a que hay cero regulación en esta actividad; lo que muchos representan en la actualidad es un grupo, que encontró una nueva forma de extorsionar a las personas. Muchas personas ya no utilizan el servicio para que su auto quede más seguro, sino para evitar que los cuida carros lo dañen o se alíen, con los tachadores *“que roban a los carros”* y el auto sea víctima de algún delito. Para exponerlo mejor *“no se paga para que el auto esté más seguro sino para evitar*

que esta persona lo dañe”¹³. No son todos los cuida carros los que realizan esta práctica, pero si no se regula a tiempo puede convertirse en un problema que alcance otras dimensiones.

Sección II: Establecer el concepto, fundamento y marco legal por medio del cual esta figura debería ser regularizada

Para establecer el concepto, los fundamentos y el marco legal, por medio del cual la figura del cuida carros debería ser regulada, se deben tomar en cuenta una serie de particularidades que dicha situación presenta.

La primera particularidad es que, el concepto de cuida carros es un concepto nuevo en el nivel investigativo. Nunca se ha realizado ninguna investigación o publicación y mucho menos un libro que tenga como tema central esta situación social, Con lo único que se cuenta para definir este concepto son publicaciones hechas por los periódicos nacionales sobre algún suceso que involucra la persona que desempeña el trabajo (cuidar carros).

Se puede señalar que este tipo de publicaciones nunca se refieren al cuida carros en sí, porque siempre hay un trasfondo amarillista que busca vender el suceso o la noticia desde un punto de vista que en la mayoría de los casos denigra, mancilla, ofende, deshonra, por mencionar algunos sinónimos, de dicho oficio. Existe un ensayo realizado por la antropóloga María del Carmen Araya donde explica cómo se construye el miedo y el odio social alrededor de los vendedores informales, los “cuida carros” y los indigentes de la capital; en su ensayo: *El lado oscuro del corazón de San José: miedos de comunicación y construcción de pánicos morales*. “Su propósito es mostrar los discursos mediáticos que construyen el miedo, cómo interiorizamos esos discursos, cómo

¹³ Revista la Libertad, Tenorio J. Los Cuida Carros. 2010 P. 18

los reproducimos y cómo esos discursos son utilizados políticamente para encauzar las emociones fuertes de la sociedad ¹⁴.

Este ensayo demuestra que a la persona que desempeña este trabajo nunca se le ve con buenos ojos; porque se ha creado la imagen de que todo cuida carros es peligroso, es ladrón, es alcohólico o drogadicto. Estas son ideas que se refutan, en esta investigación, porque algunos cuida carros, fueron entrevistados o que por medio de la observación realizada en el trabajo se logró demostrar que no todos cuentan con alguna patología, o son adictos a alguna droga ilícita. Aunque, existen algunos de los cuida carros, que por desgracia, sufren algún problema de droga o alcoholismo, también, se puede indicar que la mayoría se consideran como buenas personas, que tienen una familia, son trabajadores de escasos recursos, pero que no representan, necesariamente, la imagen que los diarios han vendido.

Para conceptualizar al cuida carros, se deben analizar, algunas cosas importantes, como por ejemplo: qué tipo de personas desempeñan esta labor, cuál es la verdadera labor que realizan, dónde es su lugar de trabajo, cuáles son sus principales lugares o puntos de concentración, cuál es la clientela, con la que cuentan y qué otro tipo de labores propiamente dicha desempeñan cuando realizan su labor (como cuida carros).

a) ¿Qué tipo de personas realizan este trabajo: Según las entrevistas realizadas y los datos obtenidos, se ha podido, establecer que en su mayoría los individuos que se dedican a este oficio, cuentan con una familia, tienen obligaciones en sus casas, con hijos, son de escasos recursos, provienen de los barrios más pobres de la capital. Se ha confirmado que muchos tienen que

¹⁴ Rossi A, Garita N. El Lado Oscuro/Ensayo Sobre Violencia El lado oscuro del corazón de San José: miedos de comunicación y construcción de pánicos morales. 2008. p 127.

desplazarse hasta lugares muy lejanos para realizar su labor; es decir, algunos tienen que tomar dos autobuses para poder llegar a trabajar. La edad de estas personas, aunque parezca extraño, no supera los 45 años de edad. Hay casos muy particulares de algunos que sí son mayores de 45 años, como por ejemplo: *“Manchado , que cuida carros en el estadio de Sagrada Familia, el Profe que cuida carros en Eric’s Copas, en la calle del edificio Saprissa en San Pedro de Montes de Oca, también el Pomodoro, cuida carros en dicho restaurante”* pero se puede agregar que los dos primeros podrían contar con alguna adicción a alguna droga, pero el último mencionado es una persona, que tiene familia y que por su edad no encontró un trabajo mejor. En su mayoría son personas relativamente jóvenes, que no cuentan con un trabajo o que quizás por su nivel de escolaridad no encuentran un trabajo fijo, que ven en cuidar carros un trabajo relativamente fácil que lo pueden realizar a la hora que quieran y sin ningún tipo de presión externa “Jefe”, que les diga lo que tienen que hacer. Debe quedar en claro que se conocen casos en los que sí cuentan con algún tipo de presión externa “Jefe”.

b) Dónde es el lugar: Se puede indicar que el lugar donde el cuida carros realiza su labor es la vía pública, porque si fuese en un lugar privado se estaría ante otra situación, su lugar de trabajo siempre será la vía pública y es una de las principales particularidades de esta figura.

Cuál es la labor que realizan: La labor que realizan los cuida carros es una labor que se puede dividir en tres tiempos diferentes, para determinarlos se utiliza como analogía, la labor que realizan las personas que brindan el servicio de oficiales de seguridad privada, por medio de la ley que los ampara la Número-8395; en ella están establecidos estos tres tiempo como principales de

su labor que consisten en la labor preventiva, de vigilancia y de ayuda a la policía o órgano judicial que pueda recuperar los objetos o vehículo, si son robados o si sufre algún accidente.

a) *Labor preventiva*: Es una labor preventiva porque cuando el usuario del servicio le encarga al cuida carros su auto y este acepta, está realizando una labor preventiva porque está previendo, que a su auto le pueda pasar algo. Realmente, que le pueda pasar algo o no, eso nadie lo sabe, quizás, no es necesario el cuida carros, pero como la persona no es nigromante y en realidad nadie podría saber qué va a pasar, la misma considera que es mucho mejor encomendárselo a esta persona, que está ahí desempeñando el trabajo de cuidar carros.

b) *Labor de vigilancia*: Es una labor de vigilancia porque una de las principales formas de asumir que el cuida carros está trabajando, es su constante movimiento en la calle. Podría describirse como una labor de patrullaje, porque con una mirada o un movimiento del palo, tolete o algún otro objeto, casi siempre se identifica a los cuida carros, además de su chaleco reflectivo. Pero, se debe señalar que estos objetos no son una constante en todos los cuida carros, porque todos tiene una forma particular de trabajar; sí se debe establecer que la mayoría cuentan con tolete y el chaleco que los identifica. La labor de vigilancia considera que es la más importante, porque cuando alguna persona está cometiendo el delito, como forzar la puerta o intentar abrirla y el cuida carros se presenta, se puede inferir que el delincuente cesará de realizar la acción delictiva. Esto, representa una gran importancia para el dueño del vehículo, ya que posiblemente debido acción del cuida carros el auto no sufrió ningún daño.

Dicha labor es muy importante, se evita el robo, y además se economiza en gastos de operación policial, puesto que si el delito se consume se debe realizar un despliegue policial, muy grande, así como la presencia de los Agentes del Organismo de Investigación Judicial. Esto, para el país y los costarricenses es un gasto económico y logístico, sin olvidar la inseguridad que crea desplazar policías y agentes al lugar del robo o tacha, porque se descuidan los lugares donde estaban destacados los cuerpos policiales.

c) *Labor de ayuda a los cuerpos policiales*: Esta labor es informativa, la principal función de cuida carros, ha quedado en segundo plano, que consistía en evitar el delito. Para establecer esta labor es necesario que se tome en cuenta algunos principios puros de la razón humana, porque se debe señalar que aunque el cuida carros no evitó el delito, se podría pensar que falló, que no sirve, que no se le debe pagar, que no hace bien su labor, etc. Pero se debe tomar en cuenta que el cuida carros es humano y que está expuesto al error; además, no se le puede exigir más de lo que el propietario mismos no haría, por sus propios bienes; se dice esto, porque si un sujeto se presenta armado y roba un vehículo, no puede exigir al cuida carros que por los 500 o 2000 colones que le pagan, este exponga su vida por defender el vehículo. Porque, es seguro que ni los dueños se expondrían por ese monto de dinero, es improbable que alguna persona le dé más valor a su carro que a su vida. Entonces se concluye que la labor del cuida carros consistirá en ser un informante y deja de lado las labores anteriores. Se dice que es un informante porque él es primero al cual la policía le preguntará, por la hora, lugar, las características del auto robado, y las características de la persona que cometió el delito y otros. Estos datos son muy importantes para tratar de recuperar los

bienes robados o, en su defecto, el auto en su totalidad. También puede suceder que el auto no fue robado, pero que otra persona colisionó con el mismo; igual, la persona que se supone debe saber cómo pasó es el cuida carros.

Se puede agregar una labor más que es la de asistencia, ya sea para el parqueo de los autos, así como para salir de un lugar incómodo. De igual forma la asistencia que brinda el cuida carros es de gran ayuda para la mayoría de usuarios, se puede decir que el cuida carros es también un tipo de moderador sobre la forma y el lugar donde se debe estacionar, cumple una función de orden en las calles, donde trabaja.

a) Dónde es el lugar habitual donde se concentran los cuida carros:

Para determinar el lugar se debe agregar que los cuida carros, en su mayoría escogen dónde concentrarse basados en los criterios de oportunidad, puesto que, son como peces, que se mueven al ritmo de las sardinas. Se pueden encontrar diferentes tipos de cuida carros: los permanentes, que en este caso son los más importantes de la investigación, los que se denominan como cuida carros ocasionales y los de mera oportunidad. Es importante establecer que todas estas formas, por medio de las cuales se delimita la función del cuida carros, tiene, como fundamento, la técnica de investigación, como es la observación. Por medio de la entrevista, también se han podido establecer las tipologías que se manifiestan en los cuida carros.

a) *Cuida carros permanentes*: Son las personas que, por el tiempo y experiencia en el oficio ya cuenta con un sector, calle o área determinada, donde diariamente realizan su trabajo como cuida carros, se debe señalar que, la mayoría de estos, ya están debidamente identificados con las personas a la

que les brindan el servicio, ya son conocidos, pues son personas habituales en el lugar, ya sea, por trabajo, por estudio o por muchas razones que se desconocen, ya hay un tipo de compromiso y de respeto. Este tipo de personas cuentan con un horario, que respetan, porque ya tienen una clientela que demanda el servicio diariamente; además, ellos tienen un sentido de pertenencia para con la calle o sector donde trabajan y no dejan que otras personas trabajen en el lugar y si no pueden ir a trabajar ellos encomiendan a otras personas, para que expliquen que ellos, están trabajando, porque el habitual cuida carros no puede ir, porque está enfermo o tenía que hacer algo que le impidió llegar a trabajar.

Este tipo de cuida carros son muy importantes porque, los usuarios del servicio, muchas veces tienen una relación de amistad, se sienten más tranquilos, pues consideran que su vehículo está más seguro; esto, les proporciona un estado de ánimo mucho mejor y más placentero para desempeñar su trabajo o cualquier otra actividad que deban realizar.

b) *Cuida carros ocasionales*: Estas son personas que, aunque tienen un sector determinado de la calle, no son permanentes en el lugar, por diferentes razones: que una calle solo tiene mucho tránsito, algunos días, durante la semana, como por ejemplo, los estadios de fútbol, salones de baile, discotecas y otros. Ellos son ocasionales porque, como la palabra lo indica, están ahí solo cuando hay actividades especiales; muchos tienen otros trabajos y solo para estos días de afluencia de gente es que trabajan como cuida carros. Se puede decir que, aunque estos tienen algún sentido de pertenencia, sobre la calle, no es como la que tiene el permanente; además, no tiene una relación de

amistad, con los usuarios, porque en su mayoría, serán personas diferentes, las que utilicen el servicio.

C) *Cuida carros de mera oportunidad*: Estos son los que no se dedican al oficio como tal y que es en una situación especialísima, para desempeñar este trabajo; se puede señalar por ejemplo: cumpleaños, fiestas y otros. Estos, en muchas ocasiones o en su mayoría son un problema, porque aunque brindan, el servicio, siempre tratan de abusar del usuario, con cobros muy elevados, aprovechándose de la situación, para obtener más dinero; además, en su mayoría no saben brindar el servicio, porque no es habitual en ellos desempeñar este trabajo.

f) Qué tipo de clientela es la que utiliza el servicio:

Con respecto al tipo de clientela se debe indicar que todas las personas son potencialmente clientes, porque, ya sea un autobús, automóvil, motocicleta o bicicleta, en realidad todo tipo de transporte que se use, en algún momento podría necesitar el servicio de los cuida carros. También se agrega que la clientela no tiene clase social, porque igual el servicio lo puede utilizar una persona, con mucho dinero, otra de clase media y hasta las personas pobres, que por trabajo tienen un vehículo a su responsabilidad. Entonces, se debe entender que todas las personas en algún momento son, potencialmente clientes de este servicio.

h) *Otras labores que desempeñan*:

Muchos desempeñan un labor informativa, para las personas que transitan por las calles que les ocupa, así como de limpieza, porque, para hacer su trabajo más dinámico, la mayoría limpia la calle donde trabajan; no todos lo hacen,

pero la mayoría de los cuida carros permanentes y los ocasionales sí están realizando esta labor.

Si se toma en cuenta todo lo mencionado anteriormente, se puede conceptualizar de forma más adecuada al cuida carros; es decir que basado en la investigación y los datos obtenidos, la labor del cuida carros se podría definir como (Asistencia y Protección Vehicular en la vía Pública). Se dice asistencia porque, muchas veces esta es la labor que realiza y de protección porque el cuida carros está para proteger, según sea la labor que esté desempeñando en ese momento, ya sea, la preventiva, de vigilancia o de mera información.

Fundamentos que legitiman la figura del cuida carros.

Cuando se mencionan los fundamentos, se señalan algunas situaciones por las cuales el país está atravesando y que actualmente vivimos todos los costarricenses. Es por medio del derecho que se puede buscar, no encontrar, la cura para todos los males, pero sí utilizarlo de la mejor manera para tratar de solucionar la problemática que actualmente ocurre con los cuida carros. El derecho, como ciencia social, es una ciencia cambiante que día con día, busca cómo adaptarse a la realidad social que la rodea, puesto que esta es su naturaleza.

La mayoría de la personas saben que existe una situación que con el paso del tiempo se ha convertido en una necesidad real, como es regular la figura del cuida carros; se dice que es una necesidad, debido a una mala planificación vial de las grandes ciudades como San José, Cartago Alajuela, Heredia, principales ciudades del país, que son las que principalmente sufren esta problemática. Pero, se debe establecer que estas situaciones también se vive

tanto dentro y fuera del casco urbano, pues se carece de una amplia red de parqueos; esto, trae como consecuencia un desorden vial insostenible en las horas picos. Las calles están completamente obsoletas, para un país demográficamente en crecimiento, si dejar de mencionar las facilidades que el mercado nos brinda, un sin número de posibilidades crediticias para obtener un automóvil; esto, muchas veces trae consigo una serie de problemas, que se vislumbran como pequeños, tomando en cuenta los gastos de mantenimiento y de uso diario. Estos pequeños problemas, son el inicio de muchos, porque estos son apenas la punta de un iceberg. Este es uno de los principales factores que fundamentan la regulación de la figura en cuestión, por considerarse de vital importancia para las crecientes ciudades.

Establecido lo que se expresó anteriormente, sobre los problemas de infraestructura, una inadecuada red de parqueos y la mala planificación de las leyes de urbanismo, en consecuencia obliga a las personas a estacionar sus vehículos en la vía pública. Esto, representa un peligro para el bien jurídico, propiedad privada, con la ola de inseguridad en aumento, desde todo punto de vista sus carros y se dice carros por costumbre porque igual podría ser una motocicleta o un autobús y otros están a merced del hampa.

Es en este preciso momento que los ciudadanos, tienen la necesidad de buscar una solución, para tratar de proteger sus bienes, buscan la seguridad, de que sus vehículos estén protegidos; en este caso sería por los cuida carros. Ya antes se aludió de la existencia los cuida carros y lo que falta es una adecuada regulación jurídico legal. El ordenamiento no tiene, en este momento, una norma o reglamento, que sistematice, esta situación social; por ser una necesidad, debe estar reglada para bien de la sociedad.

Si se toma en cuenta que la mayoría de las personas en alguna oportunidad han estado en la situación, donde al estacionar el vehículo, una persona ofrece el servicio de cuidarlo, lo más seguro es que esta persona acepte el servicio; pero, las preguntas que surgen son infinitas y que no tienen una respuesta, como por ejemplo: ¿qué pasa si no se acepta?, ¿quedará menos seguro el vehículo? O, ¿qué pasa si se acepta?, ¿estará más protegido? Todas estas interrogantes, fundamentan el nacimiento de una regulación en este contexto. Si se analiza qué es un cuida carros, se debe entender que es una persona que brinda un servicio en la vía pública, cuyo servicio es proteger vehículos. Además de considerar que, en casi en todo el país, las situación del cuida carros es igual, ya existen, pues realizan su trabajo día con día. Además de brindar su servicio, por estar ellos fuera de un marco legal, surgen muchos problemas; causa un malestar casi general para las personas que utilizan el servicio. Este escenario es muy importante para una de las “*máximas ratio del derecho que es promover la paz social y la convivencia de las personas*”¹⁵.

¹⁵ Bodenheimer E. *Teoría del Derecho* 1994 p. 204

Marco legal por medio del cual esta figura debería regularse.

Se considera que esta parte de la investigación, es una de las más importantes en el nivel jurídico, puesto que se adentra en lo que más conocen los abogados, que es derecho, para establecer un marco legal, que regule la figura del cuida carros. Se debe analizar la figura desde diferentes ramas del derecho privado, para determinar cuál es la más adecuada para regularla, como por ejemplo: derecho civil, laboral y comercial. Se está ante una situación social, que trae consigo una serie de supuestos, desde los que se debe partir. Lo que se busca es la mejor manera de encuadrar, la situación social existente a un marco legal y que realmente tenga sentido y aplicación, no solamente desde el punto de vista del derecho sustantivo, sino también el práctico. Se busca una regulación que se pueda ejercer y no solamente que pueda ser leída, como pasa con la mayoría de las leyes, normas y reglamentos, que se crean sin un sentido práctico y en su formación solo interviene el derecho escrito; esto trae consigo, choques con normas de mayor o menor rango. Lo que se busca es una solución al problema imperante, no sustentar la creación de una norma inaplicable. Se ha mencionado, durante la investigación, cómo la evolución de esta figura, ha sido en cierta forma negativa, porque de los cuida carros de la década de los 90, que fueron los primeros conocidos con este nombre, a la actualidad se han dado, una serie de cambios, en la forma de trabajar.

Muchos no ven al usuario, como un individuo, ellos ven, en las personas la manera de aprovecharse y sacar ventaja, de forma injusta, por la necesidad del usuario de poder contar con un poco de "seguridad". Se dice esto, porque cuando se inició esta práctica, el pago por el servicio era voluntario, situación

que ha cambiado en la actualidad, hasta transformarse en un grupo de extorsionadores; no se puede decir que todos, pero el problema, es que todos pagan por unos cuantos y si esta situación continúa, sin una adecuada reglamentación, puede alcanzar altos índices de violencia. Se debe recordar que estos trabajadores informales, en algunos casos cuentan con algún tipo de adicción y, además, con las publicaciones hechas por los diarios amarillistas, sobre estos trabajadores, se ha logrado, que la gente tenga algún tipo de miedo o repudio para con estas personas. Como se señaló anteriormente, la mayoría no son diferentes a una persona común, solo que, por falta de trabajo o por no contar con una buena educación, no tenían mas opciones que trabajar cuidando carros.

Por todo esto, siempre se debe tomar en cuenta todos estos factores, para poder establecer un marco legal. Considerando, que bastantes problemas sociales tiene el país, no es de inteligentes dejar que este alcance otros niveles, que se pueden evitar con una adecuada, sistematización.

Para establecer un marco legal para regular esta figura, tenemos que analizarla en principio desde el derecho civil, para determinar cuál es la situación que se está tratando de regular. Es por medio de un estudio general del derecho civil que se determina, si la situación jurídica del cuida carros se puede enmarcar como un contrato o no, dependiendo de este estudio. Se puede determinar, también, cuál rama del derecho es la más viable para regular esta situación, si se parte, de los presupuestos que regulan las relaciones humanas en el derecho civil costarricense.

En primer lugar se debe establecer si la situación, en relación con la actividad que realiza el cuida carros, es un contrato o acto jurídico "*que son, actos*

voluntarios lícitos, que tengan por fin inmediato establecer entre las personas relaciones jurídicas, crear, modificar, transferir, conservar o aniquilar derechos.”

Es importante mencionar que para partir de la idea de si la relación del “cuida carros-usuario” es un contrato o un mero acto jurídico, es importante partir de lo general a lo particular en este caso se debe que analizar la relación de los cuida carros-usuarios desde la “teoría del negocio jurídico” puesto que este es un genero mas amplio donde encuentra cabida los convenios, contratos, actos no patrimoniales, testamentos etc. Se debe hacer el análisis previo del negocio jurídico, puesto que según el Tratadista costarricense, Víctor Pérez Vargas el contrato;

“La categoría más difusa y representativa del negocio jurídico, pues al limitarse la teoría del contrato debe tenerse presente la noción y la teoría del negocio jurídico” (Pérez. 1991. p. 207)

Desde el análisis del negocio jurídico podemos lograr una comprensión más adecuada de cual seria la mejor forma de circunscribir en un marco legal la relación que es el objeto de estudio.

El negocio Jurídico.

Es muy importe destacar que existe mucho material didáctico en lo que ha este tema se refiere, hay muchos autores que al logrado plasmar su análisis del negocio jurídico, mediante libros, tratados etc. Es importante recalcar que quizás el autor que le ha dado el mejor tratamiento a este tema en Costa Rica ha sido el tratadista Víctor Pérez Vargas, en su libro de Derecho Privado.

Para analizar el negocio jurídico es importante conocer que es el “Negocio jurídico”, “Cual es la definición de negocio” “Que se ha analizado sobre el

negocio jurídico” así como conocer cuales son los elementos del negocio mismo.

Definición del negocio Jurídico.

El tratadista Víctor Pérez Vargas define al negocio jurídico;

“El negocio jurídico es una programación objetivas de intereses, tradicionalmente se le define como una manifestación de voluntad dirigida a un fin practico tutelado por el ordenamiento jurídico.

Modernamente la doctrina distingue la figura del negocio jurídico como una categoría mas amplia que comprende todos lo actos de la autonomía privada, como tales relevantes para el derecho.

La teoría del negocio debe resolver tres problemas básicos: la estructura, la función y la eficacia, es importante resaltar este tema puesto que son la columna vertebral de la teoría del negocio jurídico, por consiguiente son muy importante para lograr esquematizar la figura en estudio y la así lograr conceptos amplios en relación a la teoría pura del negocio.” (Pérez. 1991. p.207,208)

Y así poco a poco ir limitando dentro del negocio la figura que nos interesa en este caso los contratos.

Es importante tomar en cuenta lo antes establecido con respecto a los tres problemas básicos que la teoría del negocio debe resolver, puesto que se debe tomar en consideración que dentro de estos tres problemas, como son la estructura la función y la eficacia, son la estructura y la función los mas importante para el tema que nos ocupa puesto que la eficacia es propia de de

las verificaciones de los efectos del negocio, por lo que se considera una especie de causal que dependerá de los demás elementos para que pueda darse en la vida jurídica.

Estructura del Negocio Jurídico.

Víctor Pérez agrega.

“Dentro de la estructura del negocio jurídico la voluntad viene a constituirse en la esencia del negocio, exteriorizado a través de una manifestación que es el otro elemento negocial de tipo formal, se debe decir que existe divergencia entre la voluntad y la manifestación y el significado de la hipótesis que señala a la voluntad como factor esencial de la figura, se plantean otros elementos como son los llamados requisitos o presupuestos. Se la doctrina ha establecido que en lo que respecta a la función, solo constituye, negocio jurídico aquel acto de la voluntad que corresponde a una causa adecuada según el ordenamiento, viene así a delinearse otro elemento esencial (funcional) que se suele añadir a la voluntad y la manifestación.”

(Pérez. 1991. p. 212)

Anteriormente se señaló que el contrato es de los negocios jurídicos el que encuentra más amplio tratamiento en las leyes civiles y comerciales. Modernamente se ha considerado que la Teoría del Negocio Jurídico ha absorbido la del contrato que viene a regularse en sus aspectos generales por normas genéricas del negocio, en cuanto sean singularmente aplicables.

En cuanto a negocio, el contrato es una expresión de la autonomía privada se considera como el “acuerdo entre dos o mas partes para producir efectos jurídicos de carácter patrimonial”

La jurisprudencia lo ha conceptualizado en este sentido “Que el contrato: es una relación jurídica nacida del acuerdo de los contratantes, que crea obligaciones, sea de cargo de cada de cada uno de ellos, sea del cargo de uno solo..... ”

Víctor Pérez expresa que;

“En esencia la naturaleza y el contenido del contrato consiste en una promesa generalmente reciproca y aceptada por las partes sobre un futuro comportamiento.” (Pérez. 1991. p. 208)

El carácter distintivo del contrato es su patrimonialidad, donde se tutelan intereses jurídicos patrimoniales, tradicionalmente se ha hecho la distinción entre derechos reales y personales, de acuerdo a la clase de derecho cuya existencia determinen, se distinguen dos subgrupos: los que tienen eficacia obligatoria (o sea fuentes de las obligaciones) y aquellos de eficacia real (son constitutivos o traslativos de derechos reales)

Es importante señalar estos conceptos y posiciones con respecto al negocio jurídico, puesto que el negocio jurídico como tal tiene su máxima representación al contrato, estableciendo esta premisa partimos desde el presupuesto de que no se puede hacer un análisis del contrato de forma individual sin tomar en cuenta los elementos propios del negocio jurídico, ya que estos son la base misma que dan vida a la relación contractual individual, de manera que si se logra explicar de forma clara el concepto, también se podrá, determinar que otras figuras forman parte del contrato y si estas poseen los elementos necesarios para encuadrarlos dentro de los mismo.

Establecido el concepto del negocio jurídico es importante establecer cuales son los elementos, es importante señalar que la estructura en este caso la

volunta y la manifestación, son parte de los elementos que la doctrina a determinada o a señalado que forman parte del negocio, se hace una clasificación entre los elementos esenciales, los naturales y los accidentales, pero esta clasificación no armoniosa por todos los autores y la clasificación varia de autor a autor, sin dejar de lado todas las diferentes posiciones en lo que respecta a la forma de cómo se debe analizar estos elementos, ya sea como elementos, requisitos o desde la existencia y la validez, se debe decir que la mayor parte de la doctrina se sitúa desde la esfera de la validez.

Elementos del negocio jurídico.

Elementos Esenciales.

Víctor Pérez explica que;

“Se llaman elementos esenciales a los que integran el negocio jurídico y a los que hacen de el una especie determinada y sin los cuales o no habría negocio, o este sería de otra especie.

Son aquellos elementos que deben existir para darle vida a un negocio jurídico en general o a uno determinado en particular, par que una situación de hecho venga calificada por el derecho como negocio jurídico.” (Pérez. 1991. p. 209)

Elementos Accidentales.

Se distinguen de los esenciales por que estos, se incorporan al negocio por la voluntad de las partes y afectan normalmente su eficacia. Los elementos accidentales son maneras de configurar el negocio o su eficacia.

Elementos Naturales.

Son los que se insertan en el negocio de forma automática de modo que la voluntad de las partes solo es necesaria para excluirlos, con los que vienen a ser mas bien “efectos” del negocio. Cuando la doctrina habla de elementos naturales se refiere a efectos negociales que funcionan a falta de pacto en contrario.

Víctor Pérez dice;

“Es importante manifestar que definidos estos tres conceptos, hay que agregar que a los elementos esenciales, no se les puede una significado univoco, por que de una parte se quiere designar el carácter de los elementos que resultan necesarios para la existencia y validez del negocio, y por otra parte el carácter de aquellos elementos que configuran la esencia del esquema negocial típico.” (Pérez. 1991. p. 279)

Existen dentro de toda la argumentación en relaciona los elementos o requisitos del negocio jurídico diferentes posiciones:

a) Una posición tradicional según la cual los elementos esenciales se dividen en dos grandes grupos:

a) Generales: que deben estar presente en todo negocio y son la voluntad, manifestación y capacidad, hay decir que la capacidad es un presupuestos subjetivo no un elemento.

b) Específicos: que deben estar presentes en algunos negocios determinados pudiendo faltar en otros, los cuales son la (forma), en los negocios solemnes, el (objeto) al menos en los negocios de carácter patrimonial, en el mismo sentido se habla de elementos comunes: que son propios de todos los negocios y los

elementos especiales: que existen solo en algunas clases o grupos, espacialísimos: para algunos determinados únicamente.

Agrega que;

“Los elementos esenciales pueden ser comunes en todos los negocios, o los típicos de una determinada especie de negocio, como el precio en la compraventa, esta posición señala que los esenciales y comunes son la declaración de la voluntad y la causa, también dice que el objeto solo es parte de los negocios patrimoniales, como los reales, la forma solo es esencial en los negocios solemnes.” (Pérez. 1991. p. 211)

Los elementos y requisitos son la capacidad, el consentimiento, el objeto y la causa lícita, algunos añaden la forma o eliminan la capacidad para referirse a consentimiento.

La posición varía dependiendo del autor, lo importante a destacar es que esto se da por la inexacta comprensión de lo que entiende por “elemento” según el autor Víctor Pérez Vargas, y de lo que constituye las cualidades de este, por lo que no se puede hablar de una sola forma de enunciar los elementos del negocio como la más exacta o la mejor, ya que todas las posiciones tienen su fundamento, se debe agregar que existe un consenso en cuáles son esos elementos o requisitos y estos son los más importantes para el análisis del negocio como tal y en consecuencia su relación con la teoría general de los contratos.

El negocio jurídico la figura causal.

Víctor Pérez explica que;

“El negocio jurídico es un acto humano que expresa un interés de la vida, relevante para el Derecho y al que este otorga consecuencias jurídicas, El

efecto jurídico es un valor jurídico condicionado, es decir asumido por el derecho bajo la condición de que se produzca una situación de hecho precedente, una “especie fáctica” concreta que es “causa” de aquel efecto.

Se distinguen así dos figuras del negocio una causal que es siempre un fenómeno temporal un comportamiento, y otra afectual que es el valor atribuido al hecho.” (Pérez. 1991. p. 211,212)

La figura causal.

Víctor Pérez dice que;

“En la especie fáctica o causal hay dos categorías de elementos; los esenciales o principales (causa de la eficacia) y los inescenciales o marginales (concausa de la eficacia)

Jurídicamente es relevante la situación de hecho concreta que esta constituida por todos los elementos requeridos para que el acto sea reconocido por el derecho y sea capaz, potencialmente de producir efectos jurídicos, algunos elementos son indispensable para que se de la aptitud de provocar cambios en la esfera de los efectos jurídicos (existenciales) otros para que los cambios tenga efectos actualmente (marginales).” (Pérez. 1991. p. 212)

De acuerdo a la eficacia.

Víctor Pérez señal además que;

“Para el surgir de un fenómeno temporal en el ámbito del derecho, es necesario los elementos constitutivos que representan sus presupuestos exclusivos, pero para que se produzca la situación afectual puede no ser suficiente la existencia de este núcleo central, requiriéndose ulteriores elementos, cuya función causativa no puede ser igual por que estos depende de “si” o el cuando se produzca la situación afectual.” (Pérez. 1991. p. 212)

Es decir se debe hablar de los llamados elementos esenciales, los considerados a que a falta de estos, no se da un negocio jurídico el ámbito del Derecho, ya que estos constituyen el núcleo mínimo y común para el fenómeno temporal, en contraposición los “no esenciales” que son de los cuales el negocio se enriquece, pero el negocio puede ser existente y valido sin ellos.

Es decir cuando hablamos del cumplimiento del termino, solo se decide el momento en el cual el efecto ya prefijado debe encontrar su realización, de igual forma la condición suspensiva interviene para determinar si y cuando se debe realizar la situación afectual de un acto ya perfeccionado.

De acuerdo a la validez.

Víctor Pérez agrega que;

“En esta perspectiva serian esenciales aquellos componentes del hecho cuya falta no permite atribuir al hecho la calificación de un negocio valido, entonces serian no validos. Los accidentales serian de los cuales el negocio solo se enriquece pudiendo ser valido si ellos, pero si estos se llegaran a insertar podrían afectar la validez del mismo en la especie fáctica, ejemplo: la condición imposible o ilícita en los negocios inter vivos, estos casos se daría una descomposición del esquema negocial en cuantas son las funciones que la norma reconoce a los varios elementos que prevé.

Por lo que se consideran un mínimo indispensable de elementos para que el negocio sea valido, pero si hay elementos accidentales insertados en concreto, es evidente que el concepto de esencial y accidental cambia, pudiendo los accidentales afectar la validez.” (Pérez. 1991. p. 213)

Es importante antes de continuar con el análisis de los elementos que constituyen, la figura causal y respecto a la validez del negocio es importante analizar los presupuestos jurídicos.

Presupuestos jurídicos.

Víctor Pérez expresa que;

“Alguna parte de la doctrina distingue los presupuestos como circunstancias extrínsecas al negocio, que constituyen verdaderos requisitos de validez, (ejemplo la apertura de la sucesión respecto a la aceptación de la herencia) y a veces de la eficacia, lo cual sería más conveniente hablar de antecedentes lógicos y jurídicos del negocio cuando hacemos referencia a los presupuestos.

También otra parte de la doctrina agrega que los presupuestos tienen una función integradora respecto de él pues sin ellos el negocio no es válido.

Presupone dos tipos de presupuestos; los subjetivos y los objetivos.” (Pérez. 1991. p. 214)

Presupuestos subjetivos.

Según Víctor Pérez algunos;

“Señalan al sujeto como punto de conexión entre el hecho jurídico y el efecto jurídico. También se refieren a la potencialidad del sujeto de expresar mediante un comportamiento, propios intereses jurídicos relevantes. Dentro de lo que se señalan, la capacidad de actuar, que (supone capacidad jurídica), legitimación y titularidad, que reunidas dan la facultad de disposición, estos presupuestos subjetivos deben existir en el momento de en el que el negocio se forma.” (Pérez. 1991. p. 220)

Presupuestos objetivos.

Víctor Pérez explica que el objeto es;

“Es (como fenómeno espacial) un punto de vinculación posible pero no necesario entre el hecho y el efecto, se le ha llamado también término de referencia. Los presupuestos objetivos se refieren a la idoneidad del objeto, para servir como materia del negocio, y operar como posible punto de conexión entre el hecho y efecto: existencia, licitud, posibilidad, (material y jurídica) y determinabilidad del objeto, que debe existir y ser conforme con los intereses del ordenamiento.” (Pérez. 1991. p. 214)

Establecido los presupuestos y requisitos en forma estricta, se debe considerar cuales son los elementos que configuran el negocio jurídico como tal, retomando lo antes descrito con respecto a los elementos y requisitos, que muchas veces se mezclan con la llamada zona causal y afectual.

Con el termino “elementos” se hace referencia a los requisitos funcionales y estructurales, que tienen un sentido actual dinámico, son concomitantes en la formación del negocio.

Víctor Pérez agrega que;

“Es necesario decir que tanto los presupuestos subjetivos como objetivos, son puntos vinculantes entre el hecho y el efecto, y la discusión ha girado alrededor del objeto, el sujeto, la causa, la capacidad, la legitimación, la voluntad y la manifestación, pero es preciso determinar cuales son la esencia o el común denominador de todo hecho que sea considerado negocio por el derecho.” (Pérez. 1991. p. 215)

Se debe delimitar que todo negocio presupone un sujeto del comportamiento, (de la manifestación) un sujeto de la voluntad que generalmente son

coincidentes, la capacidad y la legitimación se consideran como presupuestos subjetivos, el sujeto del comportamiento debe siempre ser capaz de actuar, y este es el único presupuesto subjetivo, aunque hay otros que agregan la legitimación, la titularidad y la compatibilidad.

Se ha establecido que los elementos estructurales, son de dos tipos, uno subjetivo interno y material; voluntad y el otro objetivo externo y formal; la manifestación.

El elemento funcional en este caso es la "causa" que es la conformidad de los intereses programados, con el resto de los intereses y valores acogidos por el ordenamiento, cuando se da toda esta relación el negocio deviene como eficaz.

Se debe agregar que aunque la doctrina muchas veces utiliza los términos requisitos y elementos, con sinónimos, estrictamente conviene reservar el uso de requisito; para determinar las cualidades de los elementos del negocio. Ejemplo; el elemento voluntad debe tener el requisito de no estar viciado, el elemento causa, debe tener el requisito de ser lícita.

En resumen se establece un cuadro sobre los elementos y los requisitos que componen en negocio jurídico, partiendo de los puntos de conexión entre el hecho y el efecto, desde la relación de subjetiva y objetiva se establecen los presupuestos subjetivos: entendidos como son la capacidad de actuar, la legitimación, titularidad, juntas las dos últimas forman la capacidad de disposición y por último la compatibilidad, desde la parte objetiva los presupuestos establecidos son: existencia del objeto, posibilidad tanto física como jurídica dentro de esta la (licitud) la determinabilidad y la certeza (el valor de ser exigible), también se establecen los elementos estructurales subjetivos internos o material y los objetivos externos o formal que en este caso serán las

voluntad y la manifestación de dicha voluntad o forma, estos dos serán los elementos esenciales de la estructura misma del negocio, dentro de todos este cuadro fáctico, el ultimo elemento es la causa como el elementos funcional.

Los elementos, presupuestos y requisitos del negocio en relación a la formación la validez y la eficacia.

Víctor Pérez dice que;

“Se establece que la voluntad y la manifestación son el mínimo necesario para al existencia jurídica del negocio, o para que un hecho concreto sea relevante para el derecho. Se dice que no puede existir un negocio jurídico si al menos no existe una voluntad exteriorizada.” (Pérez. 1991. p. 215)

Hay que agregar que los elementos voluntad y manifestación tiene a su vez una serie de requisitos con una diferente ingerencia en la vida negocial; la voluntad debe ser libre y claramente manifestada, (art 1008 c.c) la manifestación requiere a veces una dirección determina. La voluntad viciada por error, violencia psíquica etc, hace anulable al negocio; que sea libre es un requisito de la validez (Art. 1008, 1014, 1015) la formalidad debe agregarse que puede tener importancia como prueba del negocio, o bien para su validez.

Es importante recordar que la validez o invalidez de un acto es un juicio que solo puede hacerse partiendo de que este existe, por que cuando no se cumple una formalidad sustancial del negocio esta deviene absolutamente nulo, también, cuando la validez es nulidad; que es cuando el acto tiene un defecto tal que prácticamente desaparece del mundo del derecho, como consecuencia

semejantes o la inexistencia, o anulabilidad donde el negocio tiene un vicio en unos de sus elementos esenciales o presupuestos constitutivos, de modo que puede ser impugnado pero puede convalidarse.

En cuanto a los presupuestos su falta o defecto da lugar a diversas situaciones; en cuanto a los presupuestos subjetivos la ausencia de capacidad de actuar incide en la validez del negocio, dando lugar a la nulidad (incapacidad absoluta, menores de quince años, personas en estado de interdicción, el sordomudo que no sabe leer ni escribir) o a la anulabilidad, (incapacidad relativa, incapacidad natural)

La facultad de disposición es otra presupuesto de validez del negocio jurídico.

En cuanto a los presupuestos objetivos; la existencia, la posibilidad, la licitud, y el valor de ser exigible, son requisitos de la validez.

La causa tiene relevancia cuando falta o esta es ilícita.

El código civil costarricense no tiene una categoría sistemática, del negocio jurídico, debe por ello considerarse, las disposiciones generales en materia de obligaciones y contratos.

Se puede extraer de lo antes dicho que no tenemos una forma específica de regular estas formas de negocios, es importante tomar en cuenta esto, por que es la materia de los contratos a la que estamos tratando examinar por medio del análisis del negocio jurídico.

Es importante en adelante realizar un análisis, tomando en cuenta todos los elementos del negocio jurídico como tal para lograr puntualizar, tanto los elementos propios del negocio, como los requisitos que se le exigen.

Se determino que los dos elementos mas importantes del negocio o sin los cuales no podríamos hablar de negocio eran la voluntad y la manifestación.

La voluntad.

Víctor Pérez explica que;

“Estos como elementos estructurales tiene cada unos una relevancia, en este caso la voluntad de tipo material, esta se rige por el principio de la autonomía de la voluntad, en los negocios jurídicos los sujetos tienen la autonomía de no celebrar o celebrándolos los negocios este puede regularlos como los desee, la autonomía privada es el principio rector de nuestro Derecho civil, así lo ha reconocido nuestra jurisprudencia”, (Pérez. 1991. p. 235)
“Nuestro sistema de contratación civil esta regido por el principio de la autonomía de la voluntad sea en la intención de las partes, al convenir.”

Los limites.

La voluntad encuentra su esencia dentro de los límites dentro de los cuales opera, solo puede disponer hasta el límite de la autonomía de los demás sujetos. Además esta solo es válida dentro del negocio cuando este reúne todos los requisitos prescritos por la ley, capacidad del sujeto, aptitud del objeto etc,

Dirección de la voluntad.

La voluntad tiene a la obtención de un fin o resultado práctico, que es tutelado por el ordenamiento.

Papel de la voluntad.

La ley es la que dota de eficacia la voluntad del hombre; no es la voluntad la que produce los efectos, ni el ordenamiento por si solo...“El derecho pone los efectos correspondientes a la voluntad”

La voluntad elemento sustancial del negocio.

La voluntad es el elemento estructural del negocio, tiene un sentido actual dinámico y es el elemento de carácter interno material en tanto que es el querer humano...del tal forma que si en un negocio una de las partes en su voluntad a sido violada, en ordenamiento declara por ilícitos este tipo de negocios.

El papel de la voluntad en el derecho civil.

El código civil no habla de la voluntad pero se puede entender como referencia como se habla de consentimiento, (Art. 53, 579, c.c) donde se establece que este debe ser libre y claramente manifestado, (Art. 1007, 1008)

La voluntad de la manifestación y la voluntad del contenido.

La gran parte de la doctrina distingue entre la voluntad de la manifestación y la voluntad del contenido.

La voluntad de la manifestación tiene por objeto; la misma manifestación es el que quiero decir, es el querer el comportamiento manifestado.

La voluntad del contenido, es el que tiene por objeto el resultado práctico o jurídico del negocio.

Es importante establecer esto, para conocer la relación de los vicios del querer

Voluntad de la manifestación-voluntad del contenido.

- a) Perfecta—perfecta.....Es el caso normal
- b) No existe—no existe.....Fuerza física, lapsus linguae
- c) Viciada—no existe.....Error obstativo referente al nombre
- d) Perfecta—no existe.....Reserva mental, declaración en broma o teatral
- e) Perfecta—viciada.....Error vicio en la cualidad sustancial del objeto, violencia moral y miedo grave

El consentimiento.

Víctor Pérez Vargas establece que;

“En los actos bilaterales la voluntad toma el nombre de consentimiento, que es el cuerdo de las voluntades, de dos o más sujetos, la concordancia de las voluntades de las partes que celebran el negocio puede ocurrir de modo expreso o tácito.” (Pérez. 1991. p. 239)

En el en C.C costarricense el Art. 1007 de acuerdo con la disciplina del código, el requisito del consentimiento, de los contratantes es precisamente el acuerdo de dos o mas personas capaces.

Dentro de l consentimiento puede n distinguirse tres fases:

- a) La voluntad interna; en individual de cada persona, su querer y el propósito que lo inspira.
- b) La declaración que emite cada sujeto dando a conocer su voluntad a los demás.
- c) La voluntad o intención común; es decir el punto en que las voluntades manifestadas, coinciden y que el fundamento mismo del negocio.

La oferta.

Víctor Pérez explica en relación a oferta”

“La oferta es un acto jurídico por el cual una persona propone a otra la celebración de un negocio, en términos tales basta que el destinatario la acepte para su perfección, puede ser verbal o escrita o tacita. Puede hacerse en personas determinada o bien indeterminada o al público de modo que cualquiera puede aceptar. La aceptación es el acto por el cual la persona a quien va dirigida la oferta según sea el caso, manifiesta su conformidad con

ella, puede expresarse tacita, pura y simple o condicional, la aceptación debe ser oportuna y darse mientras la oferta este vigente, de ser pura simple, basta para que se conforme en consentimiento, (Art. 1010) si es condicional se tiene como una nueva oferta.” (Pérez. 1991. p. 240)

La manifestación.

Víctor Pérez señala que;

“La manifestación es otro elemento esencial estructural de carácter formal, en forma general la manifestación es cada fenómeno que manifiesta otro fenómeno. Dado que hay tres elementos: el hecho manifestante, el hecho manifestado, y la relación entre ambos; el primero se ofrece a la observación sensible en su presencia material, el segundo solo se indica por la referencia, pero no es material presente no apreciable por los sentidos, la tercera es el contenido de aquella realidad manifestada, es el vehiculo de expresión, la forma.” (Pérez. 1991. p. 244)

En la teoría del negocio jurídico el hecho manifestante es la manifestación, (o declaración misma) y el hecho manifestado es la voluntad.

Tipo de manifestación.

La manifestación de la voluntad lo manifestado es una intención, un querer del sujeto racionalizado mediante la determinación de fines, motivos, objetos, y sujetos, concretizados en al proyectarse de una programación de intereses, hacia el futuro, revelado en la manifestación.

La manifestación como elemento formal del negocio.

Todo fenómeno jurídico tiene un elemento material y otro formal; su sustancia o forma de presentarse, en el negocio jurídico hay una elemento interno sustancial que es la voluntad y otro elemento externo o formal, que es

la objetivación a través de la manifestación...el termino forma se aparta de su significado tradicional restringido como sinónimo de formalidad para aparecer como sinónimo de manifestación.

La manifestación como elemento esencial del negocio.

Según el artículo 1008 c.c “El consentimiento de las partes debe ser libre y claramente manifestado” esta puede ser de palabra por escrito o por hecho que necesariamente los deduzca, es la forma de del negocio de expresión o exteriorización de la voluntad como tal es un elemento esencial.

La declaración de la manifestación expresa o tacita.

Expresa: Es aquella manifestación que se pone existencia precisamente con el fin de exteriorizar determinada voluntad.

Tacita: Es la manifestación que se da para seguir otros fines, pero que puede deducirse de la voluntad negocial.

El elemento funcional del negocio jurídico.

La causa.

Víctor Pérez señala que;

“La palabra causa tiene en el derecho tres acepciones fundamentales;

a) Fuente: es el antecedente generado de un efecto, la fuente jurídica de la obligación,

b) Motivo: causa ocasional o impulsiva; es el motivo la razón mediata personal que mueve a las partes a declarar.

c) Fin: la causa final es común a quienes realizan un negocio y la misma en todos los negocios de igual categoría, es un elemento esencial de la obligación y del negocio jurídico.” (Pérez. 1991. p. 268)

La causa es un elemento autónomo distinto de la voluntad. El negocio sin causa es nulo; también es sancionado con nulidad el negocio con causa ilícita, ello afirma la idea reafirma la idea de que la causa constituye un elemento esencial del negocio. La causa expresa esa relación de conformidad entre el interés programado en el negocio y los valores que le sistema tutela.

La causa es la función del negocio que solo puede operar cuando los intereses negociales son relevantes para el derecho.

También constituye un importante límite de la voluntad negocial, ella es la función social jurídica. La causa tiene un carácter objetivo relevante, influyendo sobre la validez del negocio, cuando falta o es ilícita.

Falta e ilicitud en la causa.

La causa puede faltar del todo en un negocio, en forma originaria o sobreviviente, puede faltar si no esa dentro de las causas específicas en los negocios típicos, o en los esquemas generales de los atípicos, o si las partes la han simulado. Además de existir la causa debe ser justa (Art. 1007, 627, in. 3 c.c) es decir lícita que no sea contraria a la ley el orden público y las buenas costumbres.

El concepto de causa ilícita parece a veces semejante al de objeto ilícito; la ilicitud del objeto se refleja o repercute en la causa, haciéndola ilícita. La falta de licitud de la causa da lugar a la nulidad absoluta del negocio (Art. 627, 1007, 835 c.c)

Dentro de todo el análisis del es importante agregar cual es el punto de vinculación entre el hecho y el efecto tanto a nivel subjetivo, como objetivo.

Los puntos de vinculación entre el hecho y el efecto a nivel subjetivo será el sujeto.

Dentro de esta vinculación subjetiva; están los presupuestos subjetivos, que debe tener el sujeto que realiza el negocio, los cuales son:

- a) La capacidad
- b) legitimación
- c) titularidad

Si se cuenta con la legitimación y la titularidad se forma la facultad de disposición

- d) compatibilidad.

El punto de vinculación a nivel objetivo, entre el hecho y el efecto será el objeto mismo del negocio.

Dentro de esta vinculación objetiva, están los presupuestos objetivos del objeto como tal del negocio:

- a) Existencia.
- b) Posibilidad física y jurídica (licitud)
- c) Certeza
- d) Valor exigible
- e) Determinabilidad.

Elementos naturales.

Según Víctor Pérez Vargas;

“Los elementos naturales, se han definido como aquellas consecuencias que derivan de la misma naturaleza jurídica de un determinado negocio, verificándose por disposición de la ley, bajo el silencio de los interesados, de

modo que las partes solo tienen que hacer especial objeto de manifestación de la voluntad para excluirlos.” (Pérez. 1991. p. 279)

Se insertan por previsión legal, concediendo autonomía legal a los particulares para suprimirlos, aumentarlos o disminuirlos en el ámbito de la eficacia.

Ejemplo; De los elementos naturales la garantía de evicción en el contrato de compraventa. (Art. 1034)

En cierto sentido los elementos naturales y accidentales, asumen una posición opuesta a la autonomía privada de la voluntad; estos son puestos por la ley y la voluntad de las partes es relevante para excluirlos.

Elementos accidentales.

Víctor Pérez dice;

“El ordenamiento ofrece a los sujetos privados múltiples instrumentos, para el ejercicio mas amplio de su autonomía, cuando forman un negocio en razón de particulares intereses.

A esta finalidad de enriquecer el ejercicio de la autonomía privada sirven los elementos accidentales, los sujetos pueden incluirlos en el esquema negocial y a su vez insertos asumen el mismo valor de los elementos esenciales. Son elementos extraños, atípicos del esquema del negocio.” (Pérez. 1991. p. 281)

Los elementos accidentales, son muy importante puesto que el negocio como tal se enriquece de ellos pero de una manera sucinta, solo serán citados puesto que no representa una mayor relevancia para el análisis sobre el negocio jurídico, puesto que el fin del análisis es lograr, tener una idea clara de los elementos esenciales del negocio jurídico, para así lograr introducirnos en

la teoría de los contratos, que es la parte mas importante, siempre partiendo de lo general a lo particular.

La condición: se designa cualquier hecho futuro, e incierto, al verificarse del cual las partes subordinan la producción o el cesar de los efectos del negocio.

Termino: Es un vento futuro pero cierto a partir del cual deben de producirse o cesar los efectos del negocio.

Modo: El modo es una declaración de voluntad accesoria por la cual se impone el adquirente la obligación de realizar una prestación.

Analizado el negocio jurídico en sus elementos esenciales, naturales y accidentales, nos da la base para emprender, la situación del contrato y cual es su relación con a la figura de estudio “cuida carros” y si realmente esta situación es de tipo contractual o no, o que tipo de relación es la que se da entre los cuida carros-usuarios, también se pretende ubicar dentro de que tipo de figura contractual se encuentra la situación objeto de estudio.

Esto partiendo del análisis de los elementos propios del contrato y cuales de estos elementos, entiéndase esenciales, naturales y accidentales, encontramos en la relación que actualmente se entre los “cuida carros versus usuarios del servicio” y de que forma se manifiesta estos elementos del contrato en general, para poder establecer un marco jurídico que pueda regular.

El contrato en general.

Para poder hablar de los contratos, se debe discutir sobre la teoría general de los contratos. Para comprender los aspectos técnicos, frecuentemente contradictorios, del derecho, contemporáneo, es preciso tener, también, una visión conjunta de la teoría clásica de los contratos y de los grandes rasgos de las transformaciones, que ha sufrido, el derecho de la contratación.

Es importante la teoría clásica de los contratos, puesto que lo que se pretende establecer es si la situación de los cuida carros, se puede sistematizar por medio de un contrato o debemos tratarla de otra manera.

Teoría clásica de los contratos.

La teoría general de la relación jurídica, cómo derecho subjetivo, como situación de poder concreto, se caracterizaba como una situación jurídica. Esto es, aquella relación o conjunto de relaciones entre dos sujetos en la que uno de ellos ocupa una posición de poder y el otro una de deber; se permite al primero de los sujetos exigir una determinada actuación al otro.

La ideología liberal se manifiesta en cuatro ideas fundamentales: la voluntad del hombre, es el valor moral supremo, el liberalismo; el principio de dejar hacer dejar pasar (laissez-faire) es la mejor forma de organización económica, una concepción individualista de las relaciones sociales y finalmente una concepción abstracta del hombre y las relaciones sociales,

a) Según el principio moral de la autonomía de la voluntad; en la doctrina de Kant, una persona no puede estar sometida, más que a las leyes que se da a sí misma. Toda obligación que no tenga como fuente la persona, será contraria a la dignidad humana. Es una doctrina revolucionaria, se repudia el orden social

antiguo y el efecto de la negación de las leyes de dios y las del soberano, es una inversión completa a la jerarquía social, pues señala que las obligaciones no vienen de lo alto, ni del rey sino de las voluntades humanas.

b) El principio económico de “dejar hacer”; señala que dejando actuar a las voluntades humanas es que se obtiene el mejor resultado económico, “todo individuo se esfuerza por emplear su capital de modo que sus ganancias sean máximas, no se propone a promover el interés general e ignora por otra parte en qué medida lo logra, se preocupa de la propia seguridad, de su propia ganancia actuando de ese modo conducido por una mano invisible, por que persiguiendo el interés individual sirve frecuentemente al interés social ”.

c) “El individualismo; supone que cada uno sea su propio dueño, porque cuando alguien decide alguna cosa por otro, es posible que cometa alguna injusticia, pero todo injusticia es imposible si, cuando cada cual decide por sí mismo” (Kant).

d) La concepción abstracta del hombre y de las relaciones sociales, señala que la igualdad de los individuos es abstracta, que supone que todas las personas, tienen igual aptitud para ejercer una actividad conforme con su voluntad, todo hombre libre debe ejercer la libertad que desea.

Estos aspectos tan conocidos en la ideología liberal, esclarecen, de una manera evidente, los aspectos del derecho clásico de los contratos, tanto lo que respecta a su formación, como a los efectos del contrato y su lugar en el sistema jurídico ha considerado estos aspectos de la teoría clásica de los contratos. Estos, son muy importantes para analizar la formación del contrato, puesto que los individuos tienen, la libertad de contratar o no contratar. Los contratos se forman normalmente por el solo intercambio de consentimientos,

el derecho se esfuerza por restringir al máximo las formas y formalidades en la medida que estas constituyan trabas para la manifestación de la voluntad,(el consensualismo priva sobre el formalismo). Los requisitos de formación del contrato se refieren a la calidad de los consentimientos; es preciso que el consentimiento, no esté viciado (ausencia, error, dolo o violencia).

El principio de la autonomía de la voluntad es la idea de que los contratantes determinen libremente el contenido de sus convenios; este es el principio de la libertad contractual, donde los individuos pueden fijar a gusto, el contenido de los contratos y la voluntad que es tomada en cuenta es una voluntad abstracta. Sin duda el consentimiento no debe estar viciado y el contrato debe ser tal como los contratantes quisieron que fuera.

En cuanto a los efectos del contrato, con respecto a la formación los efectos ocupan un lugar secundario “conforme a los postulados voluntaristas nuestro derecho en su conjunto, concede mas importancia a la formación que a la ejecución del contrato” (J.Carbonnier)

Hay que tomar en cuenta, que lo antes dicho, era parte de la ideología liberal, con respecto a los contratos; en esta época quizás, sería mucho más fácil determinar si la relación cuida carros-usuarios, es un contrato o no, sería solo el acuerdo de las voluntades el que se tomaría en cuenta, el hombre y su voluntad que son la parte más importante de esta etapa del derecho contractual, hasta el punto que no se discute la eficacia del contrato, sino la formación del mismo. Se debe establecer que el derecho, con respecto a los contratos, ha tenido una serie de transformaciones contemporáneas, producto claro de las transformaciones sociales, el rol del estado y la evolución de personas privadas (poderes privados, económicos y sociales).

La evolución del estado, como punto de referencia a las transformaciones, que ha sufrido el derecho de los contratos, se ha puesto en relieve por la doctrina, en todas las ramas del derecho (comercial, de trabajo, público, privado etc.); esta se presenta como un fenómeno herético, frente a la ideología liberal. Este nuevo pensamiento particular, acerca del derecho de los contratos, afecta las actividades contractuales, se habla de un “intervencionismo, económico, social” y una intromisión del estado en los asuntos de los particulares. Esta nueva función del estado, se manifiesta mediante la reglamentación de los contratos que se “justifican” por el interés general económico. Hay que agregar que hoy los partidarios más convencidos, del liberalismo económico estiman que es indispensable, la intervención del estado, cuando hay insuficiencia de mecanismo en el nivel privado, pero la acción del estado debe ser subsidiaria, en relación con la iniciativa privada. Se puede establecer entonces que los contratos, como todos los elementos del derecho, han sufrido transformaciones a través del tiempo. Como actualmente el estado interviene en la relación de los particulares, durante la investigación se considera que es muy importante este punto; de una u otra manera justifica, que la figura que se investiga debe ser regulada. Se ha podido comprobar que en el nivel de las relaciones sociales esta figura es de mucha importancia en la actualidad.

Se debe considerar que actualmente tanto los usuarios como las personas que se dedican a este oficio no logran un acuerdo que beneficie a ambas partes, sin la intervención de una ley, reglamento o una disposición dada por un tercero (estado, municipalidad), porque lo ideal sería que hubiese un consenso entre las partes y lograr de la mejor manera utilizar los recursos con los que cuentan; en este caso sería el económico y el humano. La problemática actual

es que como en todas las relaciones sociales, siempre existen aristas y divergencias, que hacen que tenga que intervenir un tercero, para lograr, quizás, no lo mejor para ambas partes, pero, sí un acuerdo más duradero, que busque la paz social. Se debe, en primer lugar, determinar qué es un contrato como tal, para de esta manera entender a profundidad el concepto.

Se dice que una institución jurídica como el contrato, que es de aplicación continua en la vida práctica, pareciera que es ocioso definirla. Por su naturaleza, de fuente de las obligaciones, que la señala, específicamente nuestro código civil en el Artículo 632; las causas productoras de obligaciones son los contratos, los cuasi-contratos...

Teniendo la definición de qué es un contrato debemos referirnos a lo que el código civil manifiesta, "el contrato es productor de obligaciones"; es ahí cuando se hace referencia acerca de las obligaciones, qué se debe, entender por obligación y qué tipos de obligaciones existen.

Las obligaciones.

Obligaciones Naturales:

Obligaciones Civiles:

Este esquema general de la situación jurídica nos puede valer para caracterizar la relación obligatoria como una situación jurídica en la que, en función de la existencia de un derecho subjetivo, una persona tiene el poder de exigir a la otra un determinado comportamiento, al cual denominamos prestación, comportamiento que, a la vez, puede consistir en dar, hacer o no hacer algo.

Si bien, el esquema genérico de la situación jurídica, precisamente por su carácter general, no es suficiente para explicar qué pueda ser una obligación,

no basta con decir que una persona, en función de la obligación, tiene un deber respecto de la otra, pues este deber puede surgir en relaciones jurídicas de carácter no obligatorio, como pueda ser el deber de respeto aparejado a la patria potestad.

De modo que, no siempre que el C.C. formula la ecuación potestad – deber, nos encontramos con una relación obligatoria, ni siquiera en algunos casos en que el propio Código así las denomina.

El C.C. costarricense nos da, en su artículo el 629, una primera noción de obligación;

“toda obligación tiene por objeto dar hacer o dejar de hacer alguna cosa”.

Claros con el concepto de obligación, debemos preguntarnos ahora en virtud de que puede un sujeto exigir un determinado comportamiento de la obligación del otro, de forma que, a la vez, quede obligado este último a responder en caso de incumplimiento. Desde muy antiguo esto ha sido explicado mediante la idea de vínculo jurídico; ya en las fuentes romanas se hablaba de obligatio, o en las 7 partidas, donde se hablaba igualmente de *“ligamento que es fecho según ley e según derecho”*. En ambos casos, nos encontramos con la idea de ligatio o ligamento en definitiva con una idea de vínculo jurídico. Esta idea surge porque, en un primer momento, la existencia de una obligatio determinaba un vínculo muy estrecho entre deudor y acreedor, llegando incluso, en momentos iniciales, al ligamen físico del individuo (ante supuestos de incumplimiento). Ello, con posterioridad, determinó el surgimiento de una directa relación entre acreedor y deudor mediante la institución de la *“manus iniectio”* que, ante el incumplimiento de la obligación, daba la opción al

acreedor de tomar al deudor como esclavo, venderlo "*trans Tiberim*" o incluso matarlo; estas posibilidades fueron eliminadas en un momento posterior y se transformaron en una responsabilidad de carácter exclusivamente patrimonial. En el Derecho Romano existía la posibilidad de distinguir, en virtud del concepto de *nexus*, entre las ideas de deuda y responsabilidad. Estas podían residir en personas distintas, es decir, el sujeto que respondía ante el incumplimiento de la obligación, podía ser distinto al que la había contraído. Se trata, por lo tanto de dos conceptos claramente diferenciados en el derecho romano¹⁶.

Esta diferenciación se recoge también en el ámbito del derecho germánico, donde se diferencia entre "*Schuld (deuda) y Haftung (responsabilidad)*. La primera, en principio, surgía asociada a la idea de culpa; ello, por la inicial vinculación entre el surgimiento de la obligación y la previa comisión de un delito o cuasi – delito. Frente a esta, con el concepto de *Haftung*, se hace referencia a la responsabilidad, asociada a la idea de sometimiento (incluso personal) a la persona del acreedor, conceptos cercanos así mismo, a los romanos de *nexus y debitum*¹⁷".

Si bien, esta distinción, en la época moderna, se ha reducido al plano puramente conceptual perdiendo ulteriores consecuencias; al concepto de obligación solo se llega de la combinación de ambas ideas, deuda y responsabilidad. Todo ello, nos permite llegar a la consecuencia inexorable de que donde hay deuda hay responsabilidad y, al contrario, sólo existe responsabilidad cuando hay deuda.

¹⁶ Antología de Derecho Romano (2000) Nexus: El sujeto que respondía ante el incumplimiento de la obligación, podía ser distinto al que la había contraído.

¹⁷ Montero Piña F. Obligaciones.2000. p 11.

Si bien, no traemos esta distinción a colación, como una mera referencia histórica, sino porque ha sido utilizada por autores del derecho moderno para explicar situaciones en las que se han creído encontrar supuestos de deuda sin responsabilidad o viceversa; así, las llamadas obligaciones naturales y otros supuestos de aparente responsabilidad sin deuda.

Pero, al hablar de obligación, no hemos de parar nuestra atención únicamente en el vínculo jurídico entre acreedor y deudor; por el contrario, hemos de fijarnos en la total situación jurídica obligatoria, en todo el conjunto de relaciones jurídicas conexas a la inicial relación obligatoria.

En conclusión, una definición de obligación que quiera responder a la realidad no puede obviar este hecho. Esto, nos lleva a definir la obligación como; *“aquella situación jurídica en la que se encuentran dos o más sujetos unidos por un vínculo jurídico en cuya virtud, uno de ellos, llamado deudor, se compromete a cumplir una prestación en interés del otro, acreedor, que tiene el poder de exigírsela en virtud de un derecho¹⁸”*.

El contenido de esta definición ha de ser completado con la descripción de una serie de caracteres de la obligación, que la doctrina viene sintetizando en cuatro: relatividad, correlatividad, tipicidad y patrimonialidad.

Relatividad: La obligación es relativa porque es un vínculo que une a dos sujetos concretos, es decir, sólo se establece entre ellos, a diferencia de los derechos reales, donde el titular del derecho subjetivo, lo es frente a un colectivo genérico de sujetos (erga omnes). Frente a estos, en las obligaciones, la relación se produce únicamente entre los dos sujetos concretos. Es por ello

¹⁸ Montero Piña F. Obligaciones.2000 Definición de obligación: “aquella situación jurídica en la que se encuentran dos o más sujetos unidos por un vínculo jurídico en cuya virtud, uno de ellos, llamado deudor, se compromete a cumplir una prestación en interés del otro, acreedor, que tiene el poder de exigírsela en virtud de un derecho.

por lo que a las obligaciones se les suele denominar derechos personales, por oposición a los derechos reales y también recordando el concepto original de obligatio; también a veces han sido denominados derechos de crédito o relativos.

Correlatividad: Se dice que la obligación es correlativa por la correspondencia existente entre el derecho de un sujeto y el deber del otro; existe una correlación entre la deuda y el crédito, hecho que se traduce en la subsiguiente desaparición del crédito ante la deuda y viceversa.

Tipicidad: Con esta expresión, en un sentido parecido, que no igual, al de la tipicidad en el Derecho Penal, pues no se hace referencia a la necesidad de que la obligación venga estrictamente definida en una norma del ordenamiento jurídico, sino que se refiere a que deberá surgir de una de las fuentes de la obligación que vienen definidas por el artículo 632 “las causas productoras de las obligaciones son; los contratos, los cuasi-contratos, los delitos y los cuasi-delitos y la ley”.

De este artículo deduce la doctrina la tipicidad de las obligaciones, la exigencia de que surjan de una de las fuentes previstas por la ley, exigencia que estaba ya implícita en el derecho romano.

Patrimonialidad: Se está ahora ante una vieja cuestión, procedente del Derecho Romano.

Se afirma que toda obligación tiene un contenido patrimonial, ya consista la prestación en dar, hacer o no hacer algo; de ello se deriva que el incumplimiento “in natura” de la misma, se traduciría en un cumplimiento patrimonial, por equivalencia “id quod interest”, es decir, se transformaría en la indemnización del daño o perjuicio producido.

Si bien, en ocasiones, se puede encontrar con un interés del acreedor de carácter puramente moral o afectivo y ya no tanto económico o patrimonial; este aspecto fue destacado por la doctrina italiana, y luego recogido por el Código de Mussolini (1942) en su Art. 1174.

El precepto da, de forma certera, con la solución del problema, *“la prestación ha de ser susceptible de valoración económica, aunque el interés no sea de tipo patrimonial”*.

En definitiva, la patrimonialidad es característica de la obligación, porque, en cualquier caso, sea el interés, en origen, de carácter patrimonial o no, al final siempre estaría presente.

Obligaciones naturales

La antes explicada, pretendida diferenciación entre deuda y responsabilidad fue utilizada por la doctrina para justificar la existencia de las denominadas obligaciones naturales. Anteriormente, se señalaron una serie de supuestos aparentes de responsabilidad sin deuda, pues existía una deuda real. En el caso de las obligaciones naturales, se determina una responsabilidad que no va aparejada a una deuda. Ya en derecho romano existían ciertos casos concretos en los que se señalaba como, si ciertas personas exentas de responsabilidad, se comprometían a cumplir una obligación, y realizaban el pago correspondiente a la misma, este cumplimiento era irrepetible (esto es, no se podía obligar al acreedor a devolver), lo cual se daba en supuestos como el cumplimiento de obligaciones por el esclavo o el pupilo. Estos supuestos fueron, con posterioridad, en el ámbito del derecho común, calificados como obligaciones imperfectas o débiles, ya que carecían de la exigibilidad, nota

característica de las obligaciones completas. Estas obligaciones, pronto pasaron a ser denominadas genéricamente obligaciones naturales, a las que pueden definir como obligaciones desprovistas de acción, pero con un deber de cumplimiento moral o de conciencia¹⁹.

Se debe tener muy claro una diferencia que es muy importante con respecto a las obligaciones naturales y civiles que se encuentran en los artículos 634 Y 635 C.C. Se señalan en el Artículo 634: *Las obligaciones naturales no confieren derechos para exigir su cumplimiento, pero cumplidas, autorizan para retener lo que se ha recibido en razón de ellas.*

Artículo 635: *Las obligaciones civiles contraídas, en satisfacción de una natural, se regirán en el fondo y en la forma, por las reglas de las obligaciones, provenientes del título oneroso.*

Se puede extraer la conclusión de que la realidad de las obligaciones naturales es muy discutida, pues una cosa es admitir la existencia de tales obligaciones y otra bien distinta reconocerles un carácter jurídico y considerarlas como obligaciones, tal vez débiles, pero obligaciones al fin y al cabo.

Fuentes de las obligaciones en general.

El concepto de fuentes de la obligación tiene un valor meramente didáctico o pedagógico; por fuentes de la obligación ha de entender, al igual que, respecto a las fuentes del Derecho, en general (las fuentes productoras de normas jurídicas ley, contrato y principios generales), aquellos hechos susceptibles de generar obligaciones. Respecto a esta cuestión, se ha desarrollado toda una discusión a lo largo de la historia que desemboca en la actual redacción del

¹⁹ Montero Piña F. Obligaciones.2000. p 11.

artículo 632 C.C, donde se contiene el elenco de hechos de los que se hace nacer a la obligación:

Contrato: Acuerdo de voluntades de dos o más personas sobre un mismo objeto reconocido por el “*ius civile*” y protegido por medio de una *actio*.

Cuasicontrato: Le falta el acuerdo entre las partes. Acto bilateral tendente a crear una obligación.

Delito: Acto antijurídico del que deriva una acción y una obligación penal. Es el acto ilícito sancionado con una pena. Esa pena consistía en una cantidad de dinero y para reclamarla se actuaba contra el delincuente mediante una acción penal. En Derecho Romano esa pena tenía el sentido de sanción, no de reparación del daño.

Tanto el contrato como el delito tiene como rasgo común el ser origen de obligación y, por tanto, de responsabilidad.

Cuasidelito: Le falta la intencionalidad por parte del autor, el dolo. En las Instituciones de Gayo y de Justiniano se enumeran cuatro actos ilícitos, que no venían recogidos en el “*ius civile*” pero que el edicto del pretor reconocía, concediendo a las víctimas acciones para reclamar de los autores de esos hechos ilícitos una pena consistente en una suma de dinero. En época clásica, la relación que se creaba entre el autor y la víctima no recibía el nombre de “*obligatio*”, sino que se designaba con la expresión “*actio teneri*”, que entonces eran acciones pretorias (anuales) y no se transmitían a los herederos²⁰.

²⁰ Manavella C. Curso de Derecho Romano (1989) En época clásica, la relación que se creaba entre el autor y la víctima no recibía el nombre de *obligatio*, sino que se designaba con la expresión *actio teneri*, que entonces eran acciones pretorias (anuales) y no se transmitían a los herederos p 81, 82

Existen, de este modo, con cuatro conceptos, que podrían, por otra parte ser también cinco, al desligarse la categoría genérica de los hechos ilícitos en ilícitos civiles e ilícitos penales.

Se debe resaltar que esta es una breve introducción, en relación con las obligaciones, porque se está partiendo de ideas generales para, poder explicar poco a poco, más sobre los contratos, que, en realidad es el concepto más importante por tratar en esta parte de la investigación. Se parte de la premisa de lo que es un contrato, sus elementos y así lograr tener ideas claras, acerca de si, el oficio de los cuida carros podría enmarcarse como un contrato, si se logra constatar esto, se tendrá un panorama, más amplio, en la investigación, sobre la forma en que se debe seguir para delimitar el marco, jurídico, adecuado para la situación que se está tratando.

El contrato

Concepto:

Como se mencionó anteriormente, en referencia a las obligaciones y conceptos jurídicos, no es estrictamente necesario que la ley recoja su exacta definición, sino que, normalmente, basta con la formulación de unas líneas genéricas acerca de tales conceptos. Ocurre así con el contrato, ya que el C.C. Costarricense, no recoge una expresa definición en ninguno de sus artículos.

Se pone como ejemplo, el articulado del C.C. Francés, porque a la hora de caracterizar los contratos, hace referencia en numerosos momentos a la idea de acuerdo de voluntades así, fundamentalmente, en el art. 1254 de l código civil Francés señala;

“El contrato existe desde que una o varias personas consienten en obligarse, respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio.”²¹

Esta definición que hace el código Francés, es la propuesta por Pothier, pues el contrato para esta corriente doctrinal y legislativa es una convención es decir es un acuerdo.

El código recoge, lo expresado por el código Francés y señala en el numeral 1009 c.c dice, *Desde que la estipulación se acepta, queda perfecto el contrato. Salvo en los casos que la ley exija alguna otra formalidad.*

Víctor Pérez Vargas define al contrato;

“Que el contrato es una relación jurídica nacida del acuerdo de los contratantes, que crea obligaciones se a cargo de cada uno de ellos o sea cargo de uno solo.....” (Pérez. 1991.p.208)

Otro tratadista como Alberto Brenes Córdoba lo define;

“El contrato es el convenio de dos o mas personas para constituir una obligación entre ellas.” (Brenes. 1985.p.33)

Ricardo Luís Lorenzetti tratadista argentino señala;

“Hay contrato cuando varias personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común destinada a reglar sus derechos.”
(Lorenzetti. 2004 .p.170)

La doctrina coincide en señalar que;

²¹ Pothier J. “Tratado de las obligaciones” 1761

El contrato es un acto jurídico; Es un acto jurídico bilateral o plurilateral; Que requiere dos o mas declaraciones de voluntad contrapuestas que, al coincidir en unos aspectos comunes dan lugar al consentimiento.

Otra definición; Que el acto jurídico bilateral formado por la concurrencia de dos declaraciones de voluntad puede causar obligaciones reciprocas (contrato bilateral) o obligaciones a cargo de una sola de ellas (contratos unilaterales).

Entonces, se puede decir que cuando dos o más sujetos, tienden a manifestar su voluntad, coincidente para que exista un contrato o convención.

Porque las manifestaciones unilaterales no son fuentes de obligaciones, salvo en los casos que la ley le dé esa categoría especial como en el caso del derecho comercial, con los títulos valores, o el derecho civil con el testamento).

Para que el contrato exista, no basta con que haya un intercambio de voluntades, sino que también se requiere que tal intercambio vaya encaminado a la creación de una obligación, y así, en el art. 632 c.c se hace referencia al contrato como fuente de las obligaciones.

“Las causas productoras de las obligaciones son; los contratos, los cuasi-contratos, los delitos y los cuasi-delitos y la ley²²”.

De esta forma, en función de los preceptos contenidos en el C.C, se puede dar una primera noción muy simple del contrato, como el acuerdo de voluntades entre dos o más personas dirigido a crear obligaciones entre ellas.

Esta definición tan simple que se extrae del C.C. Coincide plenamente con la concepción doctrinal moderna del contrato, a la que, sin embargo, sólo se ha

²² Baudrit Carrillo D *“Teoría General de los Contratos”* 2000 p. 12 Definición: convención, implica , en principio, que los contratantes manifiestan, su voluntad, estando conformes en todo lo que impliquen esas manifestaciones, de tal manera que si hay manifestaciones de voluntades que disienten, no puede pensarse un acto jurídico creador de las obligaciones si la ley no lo ha previsto expresamente.

llegado después de un largo camino a través de la historia y que tiene su origen en el Derecho Romano.

Derecho Romano: En este momento se procede a diferenciar entre los meros “pactos” y los “contractus”. La principal diferencia entre ellos es que, mientras los primeros se reducían a un simple acuerdo o intercambio de voluntades, en los segundos se unía a este acuerdo un requisito formal, se exigía la realización de un determinado acto solemne (stipulatio, sponsio...).

Estos “contractus” iban frecuentemente asociados a la entrega de una cosa o a la obligación de restituirla, supuestos en los que se daba lugar a los llamados contratos reales, en los cuales, era la entrega de la cosa la que los hacía nacer. Estos contratos reales se presentaban como un número tasado de figuras (mutuo, comodato, depósito y prenda), con el denominador común de que, en función de ellos, o bien se mostraba la voluntad de entregar una cosa, o bien se procedía a su restitución.

Junto a los contratos reales, existían otras situaciones en las que una persona determinada se obligaba ante otra para obtener algo de ella o para que hiciera algo; estas situaciones eran resumidas mediante cuatro expresiones genéricas²³:

- “Do ut des”: doy para que des
- “Do ut facias”: doy para que hagas
- “Facio ut facias”: hago para que hagas
- “Facio ut des”: hago para que des

²³ Antología de Derecho Romano (2000) - Do ut des: doy para que des- Do ut facias: doy para que hagas- Facio ut facias: hago para que hagas- Facio ut des: hago para que des. p 146

De estas situaciones se desprende la idea de la existencia de una serie de “contratos *innominados o atípicos*”, los cuales, sin estar contemplados en la ley, eran practicados con frecuencia.

Edad Media: El formalismo propio del concepto de contrato en el Derecho Romano comienza a relajarse en la Edad Media merced a dos elementos: La intervención del Derecho Canónico, que otorga una mayor importancia a los aspectos espirituales de la persona, determinando una progresiva espiritualización del contrato.

Las nuevas necesidades del tráfico mercantil. La confluencia de estos dos factores determinará un progresivo abandono del excesivo formalismo romano y una progresiva espiritualización del contrato con justificación en diferentes circunstancias: Para los canonistas encuentra su justificación en el respeto a la palabra dada, cuya falta determinaría la comisión de un pecado, estribando en estas motivaciones el carácter obligatorio; son motivos de índole moral los que determinan el abandono del formalismo.

Los canonistas encuentran su justificación en el respeto a la palabra dada, cuya falta determinaría la comisión de un pecado; estriban en estas motivaciones el carácter obligatorio; son motivos de índole moral los que determinan el abandono del formalismo.

Para los civilistas encuentra su fundamentación en necesidades de la seguridad jurídica, derivadas de la agitación en el tráfico mercantil.

La influencia de estos planteamientos es recogida por la Escuela del Derecho Natural, de Hugo Groccio: “*Precursora directa del moderno concepto de contrato como institución espiritualizada y desprovista de todo tipo de*

*formalidades, acorde con las ideas de libre mercado y exaltación del individuo y de libre desarrollo de la personalidad en una sociedad democrática*²⁴.

Sobre estos presupuestos, es fácil entender que el concepto de contrato, como acuerdo de voluntades, sea sublimado y exaltado, llega a convertirse en una de las piezas centrales del ordenamiento jurídico; pasa a ser un “super-concepto” al rebasar los límites del Derecho Privado y formar también parte esencial del Derecho Público (contratos administrativos) y de familia (matrimonio como contrato).

No obstante, señalar cómo, en un sentido estricto, el concepto de contrato debe ser reservado al ámbito del Derecho patrimonial; esto es, a aquellos acuerdos contractuales que incidan sobre relaciones jurídicas de contenido patrimonial.

Conviene también recordar cómo el contrato es un negocio jurídico que siempre surge como resultado de un acuerdo de voluntades. Se requiere de una multiplicidad de sujetos, por lo que, en cuanto tal negocio, se caracterizará como bilateral (al menos), sin que esto afecte a la posibilidad de que sólo genere obligaciones para una de las partes, dando lugar entonces a los llamados contratos unilaterales.

También es importante la idea de situación jurídica a la hora de analizar el contrato. Como se señaló anteriormente, resulta extraño que una relación jurídica se presente de forma aislada en la sociedad; por lo contrario, se suelen presentar de forma entrecruzada, dando lugar a una situación jurídica, entendida ésta, como el conjunto de relaciones jurídicas con origen común en

²⁴ Díaz E. (1996) *Criticas al Derecho Natural*. “Precursora directa del moderno concepto de contrato como institución espiritualizada y desprovista de todo tipo de formalidades.

un mismo negocio jurídico, que es el que da lugar a tal conjunto, negocio jurídico, que suele venir representado por la celebración de un contrato. Se debe por lo tanto señalar cómo, a la hora de hablar de contratos, se debe diferenciar entre el contrato como negocio jurídico en sí mismo y la situación jurídica creada a partir de dicho contrato.

En otro orden de cosas, el fundamento de la obligatoriedad de los contratos ha sido muy discutido, no existiendo unanimidad en las posiciones doctrinales:

Por un lado se trata justificar desde postulados éticos en función de la obligación de fidelidad a la palabra dada. *Kelsen* se configura como el máximo exponente de la dirección normativista, para la que el contrato es una situación de hecho creadora de Derecho; para esta posición, el contrato obliga porque la ley lo quiere, viendo en esta, por lo tanto, el fundamento último de su obligatoriedad.

Concepción institucional: Mantenido por los juristas españoles que encuentran el fundamento de la obligatoriedad del contrato en la autonomía privada, en el mismo concepto de persona. Si la persona tiene derecho a relacionarse, también tiende a regular por sí mismo, libremente, sus intereses, que es el que nuestros juristas acogen, puesto que nuestra normativa está influenciada por la doctrina española. Se dice, por los que defienden esta postura, que el fundamento del contrato reside en su carácter institucional; esto es, en la caracterización del contrato como un fenómeno social establemente regulado. Lo que sí que es cierto es que el contrato es un instrumento de regulación de la vida social.

Díez Picazo afirma que el contrato contribuye decisivamente al desarrollo de la vida social²⁵. Se tiene así, en definitiva, con una noción de contrato que deja en manos de la autonomía privada la regulación de las relaciones (patrimoniales) entre los individuos, junto a la serie de principios que, a la vez, recoge el C.C. Costarricense y que dan la caracterización general del contrato. Esta caracterización, no obstante, está claramente influida por la inspiración liberal que fluye por todo el texto, procedente de su antecesor, el Código francés, cuya regulación acerca de los contratos, se veía dirigida por una serie de postulados genéricos con base en el principio de igualdad. Como tantas otras veces, este planteamiento pacífico y un tanto utópico, de la contratación se ve desbordado por la realidad ante el surgimiento de una serie de situaciones y problemas nuevos que llevarán a la formulación de un nuevo planteamiento completamente distinto.

Elementos del contrato.

Los elementos son las partes que se han establecido como mínimas, para poder tener una existencia legal.

Alberto Brenes Córdoba señala que:

Se requiere del concurso de varias condiciones esenciales relativas, a la capacidad, el objeto la causa y que deben existir, respecto a el, pero hay además otros requisitos propios del contrato, a saber, como son el consentimiento de las partes y ciertas formalidades extrínsecas que le comprenden particular mente. (Brenes. 1985. p. 45)

²⁵ Díez, Picazo. L “*Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial*”. 1996. p. 67

Ricardo Luís Lorenzetti señala;

Que el contrato es una noción típica, es decir que en el Derecho argentino las obligaciones son causadas por un contrato solo cuando existen los requisitos que enumera el tipo, pero esto no es necesario que sea así, por que legislador puede optar por tres posiciones:

- a) No definir el contrato ni sus elementos y no habría entonces tipicidad*
- b) Definir el contrato sin dar sus elementos en un texto legal, como ocurre en el derecho argentino (situación similar en Costa Rica).*
- c) Efectuar una enumeración de los elementos constitutivos del contrato, como ocurre en el código francés que menciona en el (Art. 1008) el consentimiento, el objeto, la causa y la capacidad. (Lorenzetti.2004.p.198)*

Elementos del contrato.

Establecer los elementos del contrato significa determinar cuales son los requisitos legales para que exista un contrato.

Víctor Pérez Vargas establece que los elementos mínimos constitutivos par que exista el contrato son;

“Que de la sistemática del código civil, se deduce que el consentimiento, la causa, capacidad, objeto, y forma se configuran mas como elementos como requisitos, necesarios para la validez, del contrato.” (Pérez.1991.p.218)

De lo anterior se deduce que los elementos constitutivos del contrato serán el consentimiento que es la coincidencia de las voluntades de las partes, la causa, los sujetos, deducidos de la capacidad y el objeto.

Ricardo Luís Lorenzetti señala;

“Los requisitos mínimos para la existencia del contrato son: los sujetos, el objeto y la causa”. (Lorenzetti.2004.p.198,199)

Alberto Brenes Córdoba dice;

“Señala como elementos mínimos para que se pueda hablar de contratos, los sujetos, el objeto, y la causa justa.....además otros requisitos propios del contrato a saber; el consentimiento de las partes, y ciertas formalidades extrínsecas que le comprenden particularmente.” (Brenes. 1985. p.45)

Es importantes analizar cada uno de los elementos esenciales o constitutivos del contrato para poder tener una visión mas amplia y clara de lo que cada uno representa y por que el legislador considero que deben ser estos elementos como para poder determinar que relaciones jurídicas pueden establecerse como contratos.

Sujetos.

Víctor Pérez Vargas en relaciona los sujetos del contrato señala que;

“El contrato se caracteriza por su patrimonialidad “bi” o “pluri” literalidad” (Pérez.1991.p. 207)

Cuando hace referencia a la bi o pluri literalidad se hace con respecto a los sujetos que intervienen presupone necesariamente la participación de dos o más sujetos excepto los casos determinados por la ley en los que pueden ser solo uno.

Se suele considerar al sujeto como un elemento intrínseco del contrato, y debe mirarse desde un doble aspecto; un sujeto del comportamiento o manifestación y un sujeto de la intención o voluntad,

En sustancia para que exista un contrato es necesaria la presencia de al menos dos partes entendidas en sentido material, o partes contratantes en cuya esfera patrimonial recaigan los efectos del acto.

Los sujetos o partes del contrato para su formación deben contar con los presupuestos subjetivos que la ley establece para originar la relación contractual.

Presupuestos subjetivos de los sujetos o partes del contrato.

Capacidad.

El primer presupuesto y el más importante en relación a los sujetos que establece la doctrina es la capacidad de actuar.

El tratadista Víctor Pérez la define;

“La capacidad se ha definido generalmente como la aptitud para adquirir derechos y ejercitarlos, para ser sujeto de deberes y derechos, es decir un sujeto activo o pasivo en una relación jurídica, capaz de derechos y obligaciones” (Pérez. 1991.p.223)

Legitimación.

Con respecto a la legitimación Víctor Pérez dice;

“La capacidad hace referencia a cualidades intrínsecas y abstractas del sujeto, pues se presenta como potencial productor de hechos jurídicos. Pero a veces esto no es suficiente y se requiere un ulterior requisito subjetivo que es la legitimación; que es la que designa una determinada posición del sujeto,

relevante respecto de ciertos presupuestos de hechos, mas concretamente respecto al objeto o al sujeto del contrato” (Pérez. 1991. p. 225)

La titularidad.

Se define;

Esta se señala con respecto a la posición del sujeto como destinatario actual ya no potencial de los efectos del contrato, es la concretización de la genérica capacidad jurídica respecto a determinadas consecuencias jurídicas.

La disponibilidad.

De las unión de los presupuesto como son la legitimación y la titularidad se obtiene la facultad de disposición.

Ricardo Luís Lorenzetti dice;

“Si alguien celebra un contrato de compraventa (acto de disposición) y solo tiene poder para administrar hay un problema de validez por lo que no existía la disponibilidad para tal acto” (Lorenzetti. 2004. p199.)

La compatibilidad.

Víctor Pérez señala en relaciona a este presupuesto subjetivo que;

“Se establece que en ocasiones el sujeto ya se por el cargo o las funciones propias del mismo no puede realizar cierto tipo de contratos” (Pérez.1991.p.226)

Presupuesto objetivos del objeto del contrato.

El objeto del contrato.

Es (como fenómeno espacial) un punto de vinculación posible pero no necesario entre el hecho y el efecto, se le ha llamado también término de referencia. Los presupuestos objetivos de refieren a la idoneidad del objeto, para servir como materia del contrato, y operar como posible punto de conexión entre el hecho y efecto: existencia, licitud, posibilidad, (material y jurídica) y determinabilidad del objeto, que debe existir y ser conforme con los intereses del ordenamiento.

Alberto Brenes Córdoba define al objeto;

“Como aquello que forma la materia del compromiso y que se designa con el nombre de prestación” (Brenes. 1985. P.34)

Manuel Albaladejo, argumenta en relación al objeto del contrato lo siguiente;

“El objeto del contrato no es otro que su contenido” (Albaladejo. 1970 p. 124)

Víctor Pérez Critica esta argumentación señalando;

“Que ello implicaría que se identifique en sustancia el objeto con el negocio mismo, con el contrato mismo con lo cual no puede hablar de el como elemento”(Pérez. 1991. p.227)

Agrega que;

“El verdadero objeto del negocio es una prestación es decir un determinado comportamiento, la conducta exigible al deudor, que puede ser

positiva o negativa, según consista en el dar hacer o no hacer algo, el Art. 627 c.c exige en su inciso 2 un objeto o cosa cierta y posible que sirva de materia de la obligación” (Pérez. 1991. P.228)

Presupuestos Objetivos del objeto del contrato.

Los presupuestos objetivos hacen referencia a particulares requisitos que debe reunir un objeto, para que constituya un contrato valido.

El código civil habla de objeto o cosa cierta posible, (Art. 627) puede deducir en los contratos de carácter patrimonial tener un valor exigible, que este determinado o pueda determinarse (Art. 630) y que sea física y jurídicamente posible (Art. 631)

De esta manera de especifican cuales son los presupuestos objetivos del contrato o negocio.

Existencia del objeto.

La existencia del objeto se configura en los (Art. 627 inciso 2, 629 c.c) cuyo defecto produce la nulidad absoluta del negocio.

Posibilidad del objeto.

Un objeto imposible es igual que uno inexistente y debe por tanto tener la misma sanción es decir nulidad absoluta.

Posibilidad física.

El objeto es posible cuando en la realidad física ya existe o pueda llegar a existir, existen varias formas de imposibilidad, originaria y sobrevenida total o parcial (ejemplo; destrucción o parte de la cosa) imposibilidad absoluta u objetiva o relativa o subjetiva.

Posibilidad jurídica.

La licitud es la posibilidad jurídica del objeto del contrato, que debe valorarse a luz no solo de la ley, si no de los principios de orden publico y las reglas de las buenas costumbres, (Art.631... la imposibilidad legal existe, respecto de las cosas que estén fuera del comercio por disposición de la ley, respecto a los actos ilícitos como contrarias a la ley, la moral y las buenas costumbre)

Determinabilidad del objeto.

El objeto debe ser determinado o al menos determinable (Art. 630 c.c) de lo contrario, permanece incierta la cosa de que se pretende disponer, lo cual haría imposible, un eventual cumplimiento.

La causa del contrato.

Es el por que, el fundamento jurídico o la razón de la obligación. En los contratos sinalagmáticos la causa para cada parte contratante consiste en las obligaciones contraídas se sirvan recíprocamente de causa.

La causa ha de ser necesariamente justa, esto es que no sea ilegal o contraria a la moral o las buenas costumbres.

Víctor Pérez Vargas señala en relaciona la causa;

“La causa tiene en derecho tres acepciones jurídicas:

- a) Fuente, causa eficiente: Es el antecedente generador de un efecto, la fuente de la obligación.*
- b) Motivo, causa ocasional o compulsiva: Es el motivo o razón persona mediata que mueve a las partes a declarar.*

c) *Fin, causa final: La causa final es común a quienes realizan un negocio y es la misma en todos los negocios jurídicos de igual categoría*” (Pérez. 1991. p.268)

Ricardo Luís Lorenzetti dice;

“La causa en los contratos consiste en el motivo determinante de su celebración. Se trata de la finalidad que procura alcanzar cada contratante; el fin que tiene en cuenta desde antes de decidirse a contratar que esta en su mente y decide su manifestación de voluntad y constituye, por ello, un elemento esencial para juzgar la eficacia del acto” (Lorenzetti. 2004. p.412)

Alberto Brenes Córdoba dice;

“El contrato como forma de la obligación todas las condiciones esenciales a esta relativas, capacidad, objeto, y causa justa,...” (Brenes. 1985. p.45)

Ilícitud de la causa.

La regla dice “(Art. 627) La validez de las obligaciones es necesario que inciso 3; Que la causa sea justa. (Art. 1007)

Ricardo Luís Lorenzetti dice con respecto a la ilicitud de la causa;

“La obligación fundada en una causa ilícita no tiene ningún efecto, la causa es ilícita cuando es contraria a las leyes o al orden publico”

Víctor Pérez Vargas en relación a la ilicitud de la causa;

“La causa es un elemento autónomo, distinto de la voluntad. El negocio sin causa es nulo; también es sancionado con nulidad del contrato con causa ilícita...” (Lorenzetti. 2004. p. 417)

El consentimiento.

El consentimiento es el momento o las coincidencias de las voluntades de las partes. En el en C.C costarricense el Art. 1007 de acuerdo con la disciplina del código, el requisito del consentimiento, de los contratantes es precisamente el acuerdo de dos o mas personas capaces.

Brenes Córdoba dice;

“Toda convención exige para su existencia jurídica libre consentimiento de las partes, el consentimiento es la aquiescencia de los estipulantes para la celebración del contrato” (Brenes.1985 p. 45)

Víctor Pérez Vargas en relación al consentimiento señala;

“En los actos bilaterales la voluntad toma el nombre de consentimiento, que es el cuerdo de las voluntades, de dos o más sujetos, la concordancia de las voluntades de las partes que celebran el negocio puede ocurrir de modo expreso o tácito” (Pérez. 1991. 239)

Según Bernal Bogantes Coto y Héctor Chávez, en su tesis;

“El consentimiento contractual se define como libre y común voluntades de dos o mas partes en relación a un punto de interés jurídico de orden patrimonial, este elemento viene a ser la piedra angular de todo el

ordenamiento contractual en su consideración liberal, hasta el punto de identificarse con la perfección del mismo” (Bogantes y Chávez,1995, p.136)

Explicados los elementos esenciales del contrato ser muy importante analizar la “figura del cuida carros” para establecer cuales de estos elementos están dentro de estas relación tomando en cuenta que si se logra constatar que la relación usuario-cuida carros, concurren los elementos esenciales del contrato estaremos antes una figura contractual nueva, y si falta algunos de estos elementos, nunca se podría hablar de la “figura del cuida carros” como una figura contractual pues carecería de los elementos mínimos que exige la teoría de los contratos.

Contrato comercial.

Es importante dentro de esta parte del análisis de la “figura del cuida carros” como posible figura contractual, exponer el contrato comercial ya que se debe tener en cuenta que en la relación del cuida carros-usuario se da la prestación de un servicio, se debe analizar la relación comercial para poder determinar si esta figura es de tipo comercial o no, para poder establecer este supuesto es importante analizar los elementos constitutivos del contrato comercial.

La relación comercial.

Según Bernal Bogantes Coto y Héctor Chávez en su tesis “La Teoría del Contrato Real en el Derecho Privado, estableció;

“Se ha establecido que los contratos civiles y comerciales son los tipos de contratos en se dividen los contratos privados, dichos contratos se rigen por el principio de autonomía de la voluntad y por el principio de la libertad

contractual como derivantes de aquel, con la limitación de que no pueden ser contrarios a la ley y las buenas costumbres.

En razón de su materia estos contratos tienen ciertas diferencias, lo cual fundamenta su regulación por aparte, el Derecho comercial tiene por objeto el comercio, el cual en su concepción de índole económica, es el conjunto de actividades que efectúan la circulación de los bienes entre, productores y consumidores, es decir la actividad de intermediación, el derecho civil regula toda la actividad que no sea comercial” (Bogantes y Chávez. 1995. p.132)

El código de comercio en su artículo primero señala;

“Las disposiciones contenidas en el presente código rigen los actos y contratos en el determinados, aunque no sena comerciantes las personas que los ejecuten. Los contratos entre comerciantes se presumen actos de comercio, salvo prueba en contrario”

Los contratos civiles y mercantiles tienen características similares, entre ellos, en el sentido que se les aplica la Teoría General del Contrato en cuanto a su definición, en cuanto a la estructura y formación, en cuantos a los efectos.

En cuanto a las particularidades de las relaciones contractuales mercantiles, que las diferencia de las civiles, se pueden mencionar las siguientes.

- a) El fenómeno de empresa en Derecho mercantil:** El moderno derecho mercantil pretende convertir a la empresa como su núcleo, en el entendido, de que esta sirve para armonizar el derecho con la economía y al mismo tiempo sirve para interpretar y aplicar el Derecho Comercial según sus fines de conciliación de intereses generales mediante la garantía de la vida de la organizaciones comerciales en las relaciones

internas (participante, socios, y persona) y externas (contratantes, acreedores, y publico).

b) La importancia de los usos y costumbres del comercio: Los usos y costumbres en mercantil gozan de un alta jerarquía como fuente del Derecho Mercantil, lo cual tiene consecuencias de necesaria observación al interpretar los contratos mercantiles. En la legislación mercantil costarricense los usos y costumbres se colocan en la tercera posición dentro del orden jerárquico de las fuentes (Art. 2 del Código Comercio).

c) El principio de trafico mercantil: Es el principio de trafico mercantil propio de este derecho que regula los actos realizados en masa, por medio del cual se pretende una mayor agilidad en la actividad mercantil, lo cual debe ser siempre un principio informador del régimen jurídico mercantil.

Los elementos del contrato mercantil

Aplicando la teoría del contrato podemos decir que el contrato mercantil tiene características similares al contrato civil, entre ellas, en el sentido que se les aplica la Teoría General del Contrato en cuanto a su definición, en cuanto a la estructura y formación, en cuantos a los efectos.

Los sujetos.

Víctor Pérez Vargas en relaciona los sujetos del contrato señala que;

“El contrato se caracteriza por su patrimonialidad “bi” o “pluri” literalidad” (Pérez. 1991. p. 207)

Cuando hace referencia a la bi o pluri literalidad se hace con respecto a los sujetos que intervienen presupone necesariamente la participación de dos o

más sujetos, aplicando la similitud entre los sujetos del contrato civil podemos decir que el carácter constitutivo es el mismo en el comercial.

Con los mismos presupuestos subjetivos en relación al sujeto que son;

Capacidad

Legitimación

Titularidad

Disponibilidad

Compatibilidad

Con la diferencia que cuando se habla de sujetos se hace referencia a lo señalado en el Art. 1 del Código de Comercio;

“Las disposiciones contenidas en el presente código rigen los actos y contratos en el determinados, aunque no sea comerciantes las personas que los ejecuten. Los contratos entre comerciantes se presumen actos de comercio, salvo prueba en contrario”

Hay explicar el término de comerciante para poder establecer, cuáles personas son las que podrían, en base a lo que dice el código situarse dentro de la relación comercial. (Art. 5 señala; Las personas con capacidad jurídica que ejerzan en nombre propio actos de comercio, haciendo de ello su ocupación habitual;

- a) Las empresas individuales de responsabilidad limitada,
- b) Las sociedades que se constituyen de conformidad con las disposiciones de este Código, cualesquiera que sea el objeto o actividad que desarrollen.
- c) Las sociedades extranjeras y las sucursales y agencias de estas, que ejerzan actos de comercio en el país solo cuando actúan como distribuidores autorizados por su compañía en Costa Rica

d) Las sociedades de centroamericanos que ejercen comercio en nuestro país.

Otra diferencia conforme a los presupuestos subjetivos es la capacidad de actuar puesto que el código señala en el Art. 8 que; No podrán ejercer el comercio, aunque tengan la capacidad conforme el derecho común;

- a) Los privados de ese derecho por sentencia judicial.
- b) Los quebrados o insolventes no rehabilitados
- c) Los funcionarios públicos a quienes la ley les prohíba tal ejercicio...

Objeto de la relación comercial.

Conforme al objeto del la relación contractual se aplica la misma regla aplicadas al contrato civil, y que fueron analizadas anteriormente, pero este objeto debe tener por objeto mismo el comercio.

La causa.

De igual manera que el contrato civil la causa como tal es elementos funcional de la los elementos estructurales, en relación al elemento subjetivo material la “voluntad” y el elemento objetivo formal “la manifestación” Es el por que, el fundamento jurídico o la razón de la obligación

Ricardo Luís Lorenzetti dice;

“La causa en los contratos consiste en el motivo determinante de su celebración. Se trata de la finalidad que procura alcanzar cada contratante; el fin que tiene en cuenta desde antes de decidirse a contratar que esta en su mente y decide su manifestación de voluntad y constituye, por ello, un elemento esencial para juzgar la eficacia del acto” (Lorenzetti.2004 p.412)

Analizado el contrato civil y contrato comercial, tenemos una perspectiva mas amplia en cuanto a que figura podría contener mejor la relación del cuida

carros-usuario, si es importante antes analizar la figura del contrato de trabajo y sus elementos puesto que esta es una figura contractual que podría en determinado caso, ser parte de la regulación de la relación de hecho que actualmente se da en las calles entre los “profesionales” en el cuidado de los autos y los usuarios, para analizar en contrato de trabajo es importante que esta relación

El contrato de trabajo.

Bernal Bogantes y Héctor Chávez señalan en su tesis *“La teoría del Contrato Realidad en el Derecho Privado*

“Partiendo de estos fundamentos legales, la jurisprudencia local es unánime al considerar que hay tres elementos básicos cuya presencia es crucial para determinar si la relación entre las partes es de tipo laboral y por tanto sujeta a todas las estipulaciones y protecciones del Código de Trabajo o de un tipo no laboral, únicamente regido por las regulaciones civiles ordinarias. Tales elementos básicos son: que el servicio debe darse personalmente, que el mismo debe ser pagado y que debe darse bajo la subordinación del patrono. Entre ellos, la subordinación es considerada como el elemento principal y esencial para la determinación de la presencia o no de una relación de empleo, puesto que los otros dos componentes pueden estar presentes y no necesariamente involucrar la aplicación de la ley laboral” (Bogantes y Chávez, 1995, p. 111)

Establecidos los elementos constitutivos según la doctrina podemos analizarlos para tener una idea clara de lo que cada uno representa dentro del contrato laboral por que se establecieron como elementos constitutivos.

Servicio Personal.

Echeverría Villafranca;

“Una relación contractual no puede ser considerada de tipo laboral si el servicio no se proporciona personalmente. Lo anterior es esencial en las relaciones laborales y básicamente significa que lo que ha sido contratado únicamente puede ser realizado por un solo individuo que no puede ser sustituido” (Echeverría, 1965, p.40)

En una relación laboral, la parte que recibe los servicios está no sólo interesada en la prestación de éstos “per se”, sino también en las capacidades personales de un individuo específico. La jurisprudencia local ha declarado claramente que un factor importante para eliminar la existencia de una relación laboral es si se descubre que los servicios son prestados por personas diferentes a la que firma el contrato. Es quien tiene el derecho de determinar qué individuo o individuos específicos proporcionarán los servicios realmente (obviamente bajo ciertas pautas de actuación y calificaciones, principalmente relacionadas a la calidad del trabajo realizado y no a la forma en que será realizado).

Echeverría Villafranca agrega;

“Los Tribunales locales incluso han considerado que si la posibilidad de substitución existe o si realmente ha tenido lugar, no es necesario determinar si los otros elementos que crean una relación laboral están o no presentes principalmente, como se indicó, el pago y la subordinación puesto que la sola ausencia del elemento “servicio personal” es considerado suficiente para eliminar la aplicación de la ley laboral” (Echeverría, 1965, p.42)

Lo anteriormente dicho no significa que una relación laboral puede ser evitada con solo indicar en el acuerdo entre las partes que los servicios pueden ser realizados por otros individuos. Tal hecho debe confirmarse en la realidad del día a día de los servicios brindados y como tales, los servicios deben ser realizados por la parte contratante o por cualquier otro individuo seleccionado por tal para ese propósito, si el reemplazo cumple el criterio establecido en el contrato”

Pago o remuneración.

Bernal Bogantes y Héctor Chávez manifiestan;

“Para que la relación sea considerada de tipo laboral, el proveedor del servicio debe obtener una compensación por su trabajo el (Art.18 del código laboral). El pago en una relación de empleo puede ser calculado por unidad de tiempo, por tarea o por destajo y hacerse en dinero, en dinero y especie, o por participación en las ganancias, ventas o cobros del patrono”. (Bogantes y Chávez, 1995, p. 101)

Subordinación.

Como se indicó anteriormente, este elemento es considerado esencial para la existencia de una relación laboral. Se define como la condición en la que la autonomía del empleado está limitada, con referencia a la prestación de los servicios, debido al acuerdo oral o escrito con el patrono; tal limitación viene de la capacidad del empleador de guiar las actividades del empleado.

Echeverría Villafranca agrega señala;

“La subordinación también es considerada como una condición de dependencia real creada por el derecho del patrono de dirigir, dar órdenes y la consecuente obligación del trabajador de seguir tales órdenes, direcciones y someterse a la voluntad del empleador. Para que exista subordinación, no es suficiente detectar la posibilidad de dar órdenes, siendo que el derecho de darlas y de reemplazar, según sea necesario, al individuo que proporcione los servicios es también considerado necesario por los tribunales locales para confirmar la existencia de este elemento ” (Echeverría, 1965, p. 49)

La subordinación incluye la posibilidad del patrono de establecer sanciones disciplinarias contra el empleado en caso de mala actuación o desmán, básicamente siendo capaz de dar órdenes directas e imponer multas en caso de que no se sigan sus órdenes. Evidentemente, esta posibilidad está muchas veces en un área gris, dado que en una relación no laboral también debe existir la posibilidad para la parte que contrata de establecer las pautas de cómo se proporcionará el servicio.

Establecidos y explicados los elementos de los contratos privados, (civil, comercial y laboral) debemos establecer cual es la posición del cuida carros en cada uno de ellos, si eventualmente dentro de la relación “cuida carros-usuarios” se dan los elementos de cada uno de estos contratos o si por el contrario no cuenta con ellos, para esto es necesario establecer los elementos que configuran la relación del cuida carros.

Sala II (Voto 802-2002).

La sala establece la relación laboral entre un restaurante de comida y la cuida carros donde se presume la relación por la forma como se da dicha relación, laboral en cuanto al elemento de la subordinación, la sala hace mención de un análisis doctrinario que es el siguiente;

“El estado de limitación de la autonomía del trabajador al cual se encuentra sometido, en sus prestaciones, por razón de su contrato; y que proviene de la potestad del patrono o empresario para dirigir la actividad de la otra parte, ...”; “... es un estado de dependencia real producido por el derecho del empleador de dirigir y dar órdenes, y la correlativa obligación del empleado de obedecerlas...” por lo que basta “...con que exista no la posibilidad de dar órdenes, sino el derecho de hacerlo y de sustituir su voluntad a la de quién presta el servicio, cuando el que ordena lo juzgue necesario.” (CABANELLAS, Guillermo. Contrato de Trabajo, Volumen I, Buenos Aires, Bibliográfica Omeba, 1963 pp. 239, 243).

“...Así las cosas en el caso bajo análisis, quedó acreditado el hecho que da sustento a la presunción; sea, la prestación personal del servicio por parte

del actor. De la misma manera, está acreditado que se le pagaba una remuneración por las labores realizadas... se acredita la prestación personal y la subordinación a que estuvo sujeto el actor, evidenciando que don xxx no asumía el riesgo por cuenta propia, pues de lo haberlo asumido no habría motivo alguno para darle ese tipo de indicaciones...”

Elementos de la relación cuida carros usuarios.

Los sujetos.

Se puede establecer que puede ser cualquier persona entendiéndose física con capacidad legal para contraer obligaciones, es importante decir que para esto de deben cumplir los presupuestos subjetivos de cada unos de los contratos, como son la, capacidad, legitimación, titularidad, compatibilidad, agregando que en el caso del contrato comercial el sujeto debe ser comerciante y debe contar con esa característica (Art. 5 señala; Las personas con capacidad jurídica que ejerzan en nombre propio actos de comercio, haciendo de ello su ocupación habitual)

Objeto de la relación.

El objeto de la figura del cuida carros no es mas que la prestación comportamiento de cuidar el bien en este caso vehiculo, que es exigible al cuida carros en este caso es la prestación del contrato a cambio de la remuneración o pago por el servicio, el servicio que en todo caso tendrá que ser cierto, posible físicamente y legalmente, determinable.

En caso de que sea un contrato comercial este objeto deberá tener como objeto mismo el comercio.

La causa.

La causa de los contratos de la relación cuida carros usuarios es la “protección del bien”, (vehículo) y es la que motiva al usuario en caso de querer contar con los servicios del cuida carros. Esta causa en todo caso deberá ser en todo caso lícita.

El consentimiento.

El consentimiento será el momento en que las dos voluntades, tanto del cuida carros por cuidar y del usuario por que el bien le sea cuidado se unan y se de la relación contractual.

Establecidos los elementos podemos decir que la relación del cuida carros y los usuarios del servicio, este podría ajustarse a cualquiera de las relaciones contractuales privadas ya que no existe ninguna ley que prohíba esta relación, y amparados en los principio de “*reserva de ley y al de legalidad*”, podemos decir que si logra constatar todos los elementos esenciales de los contratos privados (civil, comercial y laboral) estaremos ante un contrato como tal, se debe tomar en cuenta en todo caso cada uno de los presupuestos subjetivos y objetivos que cada uno de los contratos en particular requiere.

Sección III. Explicar por medio de la investigación la forma en que debería ser tratada la figura, con respecto a las principales ciencias sociales que informan al derecho.

Definición: Ciencias Sociales

“El entorno humano en los que se mueven los grupos sociales, la familia y las personas se rigen por pautas de comportamiento establecidas y sujetas a la influencia de un enorme número de factores. El conocimiento de esas pautas, que vienen marcadas generalmente por cuestiones sociológicas y psicológicas, y de esos factores, que se rigen por cuestiones demográficas, económicas, etnológicas, pedagógicas y ambientales, es esencial para un correcto desarrollo humano en todos los ámbitos²⁶”.

Se considera ciencia a un sistema organizado de conocimientos y los métodos requeridos para la obtención de dichos conocimientos. Dentro de las ciencias, se denominan sociales aquellas que se centran en la actividad del hombre como parte de un colectivo. *“El objeto de estas ciencias es conocer las causas y las consecuencias de los comportamientos humanos, tanto desde una perspectiva individual como desde una perspectiva social²⁷”.* Las ciencias sociales son relativamente recientes en el ámbito científico”. Se originaron a finales del siglo XVIII y comienzos del XIX, a raíz de la importancia capital que el pensamiento ilustrado dio al uso de la razón como arma de conocimiento. Entre los fundadores de algunas de sus disciplinas se encuentran pensadores franceses como Montesquieu y Comte, alemanes como Marx, e ingleses como Adam Smith y Ricardo. La literatura científica social comenzó a proliferar en Europa en el siglo XIX,

²⁶ Guendel L. Cuaderno de Ciencias Sociales. (2005) p 15

²⁷ Barahona M. Cuaderno de Ciencias Sociales. (2005) p 23

con la aparición de las primeras revistas de ciencias sociales, las facultades y los centros de investigación. Las ciencias sociales avanzaron conforme se batía en retirada el viejo mundo, arrastrado por la Revolución Francesa y la Revolución Industrial. Ciencias como la economía, la sociología, la antropología y la psicología tuvieron en ese siglo el momento de su consolidación como disciplinas autónomas.

Clasificación de las ciencias sociales:

Existen diversas formas de clasificar las disciplinas que componen las ciencias sociales. Se debe tener en cuenta que cada una de las ciencias no estudia realidades aisladas e independientes, sino que tiene fuertes interrelaciones con las demás. Algunas de las disciplinas hacen de puente entre las distintas áreas.

Un ejemplo de clasificación puede ser la que elige como criterio el campo de referencia de las distintas ciencias. Así, se tiene:

a) *Ciencias referidas a la organización social*: son las que influyen en el entorno social. En este apartado se incluyen ciencias sociales como la política, la sociología y el derecho, así como la antropología y la geografía.

b) *Ciencias referidas a la organización económica*: también influyen en la organización social, pero desde el punto de vista económico. Aquí se sitúa la economía.

c) *Ciencias referidas al comportamiento*: estudian el comportamiento del individuo, en particular, la psicología.

Perspectiva jurídica:

Tema: los cuida carros (Asistencia y Protección Vehicular en la vía Pública).

Desde este punto de partida, se analiza a los cuida carros como un contrato civil de prestación de servicio, en donde concurren todos los elementos para el

nacimiento del mismo. Se puede decir que esta delimitación, tiene su base en todo lo analizado anteriormente con respecto a la situación jurídica en estudio; es importante esta perspectiva jurídica porque así será más fácil comprender, cómo las ciencias sociales pueden ayudar al procedimiento legal de esta figura. Estas ciencias sociales son las que informan al derecho y dejarlas de lado sería un error; cada una de las ciencias no estudia realidades aisladas e independientes, sino que tienen fuertes interrelaciones con las demás.

Proceso de explicación respecto a la relación de las ciencias sociales y el objeto de estudio.

La Antropología, o parte antropológica de esta relación jurídica.

Esta es una de las ciencias referidas a la organización social, la antropología se centra en el estudio del ser humano como una de las especies animales, contemplando tanto su dimensión social como la biológica. Cuando se habla del ser humano se hace referencia al ser humano producto de su época y cómo es que este, poco a poco se ha transformado en lo que actualmente es. Para esto hay remontarse hasta la antigüedad cuando el ser humano todavía se desarrollaba en tribus donde, el derecho era por propia mano, hasta las primeras etapas del mismo, como fueron la auto-composición, heterocomposición y cuando surge el tercero, que determina las relaciones jurídicas; esta es una breve reseña, no se debe olvidar que el ser humano es un animal y lo que lo diferencia de los otros es el uso de la “razón” y su cerebro más desarrollado. Esto, le brinda, una mejor comprensión de los fenómenos naturales y artificiales que lo rodean; los fenómenos naturales son todos los producidos, por la naturaleza, valga la redundancia y cuando se hace

referencia a los fenómenos artificiales, son los producidos por el hombre y su actividad social. El hombre como tal siempre ha producido cambios en su entorno porque es parte de él; se debe decir que estos cambios, en ocasiones son buenos y en otros son malos. Cuando se analiza al cuida carros, desde la parte antropológica, se debe decir qué se hace, desde el punto de vista del ser humano producto de su época. Son los factores económicos, sociales e históricos, los que de una u otra manera, colaboraron con el nacimiento de este intercambio de cooperación, que con el tiempo se ha convertido, según lo analizado, en una relación jurídica; por todo lo que ha surgido en el entorno, quizás no tanto en la relación misma, esta no ha cambiado mucho desde su nacimiento en la década de los noventas. Es por esto que la parte antropológica es muy importante; esta es la base de todas las relaciones sociales, pues explica cómo las personas van cambiando con el tiempo ya sea la forma de pensar o de actuar.

La Psicología:

La psicología es de las llamadas ciencias sociales:

“Que estudian el comportamiento del individuo se ocupa de las motivaciones, procesos y conductas de la persona.”²⁸

Durante mucho tiempo ha estado sujeta a la filosofía y le ha resultado difícil desvincularse de ella. La psicología es muy importante, determina cómo las personas con el tiempo van cambiando su conducta en diferentes situaciones sociales; esta, estudia cuáles son los factores, en el nivel mental, que contribuyen al cambio de una persona ante una situación social existente. Con el paso del tiempo se comienza a desvincular el factor humano y sociedad, y a

²⁸ Guendel L. Cuadernos de Ciencias Sociales. (2005) p 11

ver la relación, desde el punto de vista meramente económico. No se puede decir que todos, pero existen casos comprobados mediante la investigación; se dice esto porque, con respecto a los cuida carros, se ha producido un cambio, desde el punto de vista de la forma de pensar de estas personas.

El estudio ha logrado determinar que los cuida carros que en la década de los noventas comenzaron con esta actividad, pensaban de forma muy diferente a los de hoy, y lo más extraño es que en la mayoría de las ocasiones son las mismas personas. Se ha podido, constatar que las personas que comenzaron con este oficio, tenían, una gran voluntad de ayudar al prójimo y que la forma de pago era totalmente voluntaria, caso contrario a lo que sucede actualmente. Es por esto que se debe decir que ha habido un cambio en la conducta de las personas que desempeñan este oficio, muchas veces motivadas por las injusticias que se dan en el nivel del gobierno donde ellos no ven una voluntad de ser ayudados con la creación de nuevos y mejores empleos; los que se crean son pesados y mal remunerados, donde sus sueños nunca son tomados en cuenta.

Es así como las mismas personas que en algún momento fueron colaboradores, para los propietarios de los autos, ahora son personas que lo ven como un simple objeto de mercado, donde la necesidad y la demanda están por encima de la persona como tal.

Sociología:

Esta disciplina: *“Trata de establecer las leyes generales que explican la interacción social de los seres humanos. Se encarga de analizar las realidades colectivas y descubrir las reglas del comportamiento grupal”*²⁹. Se puede decir

²⁹ León Rubio J. Psicología Social Orientaciones Teórica y Ejercicios Prácticos. (1998) p 5

que la sociología se ha desarrollado como resultado de espacios vacíos que no fueron ocupados por otras ciencias³⁰.

Cuando se habla de la sociología se hace referencia a una ciencia, que estudia más que todo, las relaciones de las personas en comunidad, ya sea, por razones laborales, económicas, de un determinado grupo social o político. Es importante destacar que la sociología es parte muy importante de este trabajo; es por medio de esta que se puede decir que el cuida carros brinda una labor social, contrario a lo que muchos de los periódicos amarillistas, que muestran a los cuida carros como una forma de hacer noticia; los exponen, como personas indeseables, en la sociedad. Se debe recalcar que, como en todo conglomerado social, existen buenos y malos; decir que todos lo cuida carros son malos es una mala práctica periodística, si hablamos en el nivel informativo y humano.

La labor social que brinda el cuida carros es muy importante, esta le da un poco de más seguridad a las personas, cuando por "x" razón un individuo se ve obligada a aparcar en la vía pública. Se debe agregar que, en un determinado momento cualquier persona, ha experimentado esta situación y obviarla, no es la mejor forma de desvincularse de ella, siempre estará allí, es más, ya es parte de la sociedad en Costa Rica.

Estas personas que desempeñan dicha labor tienen un sentido de pertenencia para con su grupo social, entiéndase cuida carros; ellos son parte de una masa social, determinada, dedúzcase, por el estatus social o por los recursos económicos, se dice esto porque no son todas las personas que desempeñan esta labor. La mayoría de estas personas, son desempleados o de escasos

³⁰ León Rubio J. Psicología Social Orientaciones Teórica y Ejercicios Prácticos. (1998) p 6

recursos económicos; además no tienen un seguro social; esto los convierte en un grupo social muy frágil, que terminan en el consumo de drogas y el alcoholismo. Es importante analizar este punto, porque si no se hace algo para poder brindarles más garantías, a este grupo social, quizás más adelante, todas las calles de la capital se pueden convertir en lo que se conoce como, la zona roja, donde hay en promedio por calle 15 indigentes, cada cincuenta metros; es una cruda realidad, pero que a la vez nos debe impulsar para tratar de hacer algo por ello. Si, regulando los cuida carros se puede ayudar a prevenir parte de este problema, creo que no existirá nadie que se niegue a hacerlo.

Política:

La ciencia política estudia la naturaleza y la forma de los gobiernos. Las primeras reflexiones sobre lo político en Occidente se realizaron en Grecia, a finales del siglo V a.C. Se habla de ciencias políticas, pero en realidad muchas veces no se comprende el verdadero significado de este concepto, solamente se entiende el pequeño concepto y se limita, estrictamente a la forma de gobierno. Se debe decir que esta ciencia, también busca crear formas alternativas para mejorar las condiciones sociales de sus gobernados. Cuando se habla de esto se hace en referencia a las prácticas de institucionalización de ciertas figuras en este caso el cuida carros. Es este mismo gobierno el que debe, por medio de sus políticas, tratar de brindarle mejores condiciones de vida, ya sea a los usuarios del servicio o los que trabajan en el, todos son en parte sus administrados y ser parte de la solución que actualmente, presenta la problemática de los cuida carros; es parte del gobierno también. Se debe agregar, que ya existió un proyecto de ley, presentado por el diputado del

partido Restauración Nacional, Guyón Massey Mora, pero dicho proyecto fue realizado a la ligera y con poco contenido social; lo importante quizás de todo esto es que ya hay personas que creen que el gobierno puede participar de forma activa en lo que concierne a la regulación del cuida carros. Se realizó una entrevista a uno de los asesores de este diputado y expresó que el proyecto quizás fue hecho a la ligera, pero puede ser viable, si se presenta adecuadamente.

Es por esto que se debe decir que con un poco de voluntad política y si se logra sensibilizar a las personas, la regulación del cuida carros será un hecho.

Economía:

Esta disciplina analiza la forma en que los seres humanos y la sociedad, en su conjunto, usan los recursos existentes para obtener los bienes necesarios y cómo los distribuyen para su consumo entre los distintos miembros de la sociedad. En una sociedad como la costarricense, basada en el mercado, la economía tiene una importancia capital; se puede agregar que, quizás muchos hablan de los cuida carros y lo ven como un trabajo que, pareciera, no generar, mucha ganancia económica, pero la realidad es otra. Se puede decir que se conoce, de primera mano, la situación real, en lo que a términos, económicos se refiere; pero se debe hacer una pequeña reseña, con decir que en Costa Rica la tasa de desempleo ha crecido, pues en la década de los noventas que fue, por decirlo así, la década donde se comienza hablar del cuida carros como tal, el país contaba con un desempleo abierto de unas 49.511 personas, y en once años que fue hasta el dos mil uno paso a 71.935 individuos lo que representa, un aumento de 45.3%. Según el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social de la Dirección General de Planificación, en el año

pasado el número de desempleados era 90.000 personas, pero se ha estimado que para el Instituto Nacional de Estadística y Censos, los desocupados pasarían, al cerrar el año, a 102.000 en el 2009 a 192.000 durante el 2010, lo que representa un sin número de personas que están en pleno desempleo abierto. Esto, hace que actualmente el oficio de los cuida carros sea visto por muchos como una posibilidad de trabajo; esto representa que hay muchas personas que viven de este oficio, que genera mucho dinero, y esto se presta para que exista una pequeña red de corrupción en crecimiento, con respecto a quién se deja las ganancias reales de este trabajo. Lo importante de recalcar es que es una actividad económica lucrativa de donde muchas personas logran obtener el sustento diario.

Historia:

Cuando se habla de la parte histórica se hace referencia, al nacimiento del cuida carros y cómo este surge en un momento dado, y cuáles fueron las circunstancias histórico sociales en Costa Rica. Se puede señalar que la figura del cuida carros tiene su auge en la década de los noventa, de una forma individualizada y fue una comunidad de factores los que brindaron las bases para que la figura exista. Según la investigación realizada y datos de la revista *Geoismo*, que se publicó en los años 1994-1995, realizada por los profesores catedráticos de la Universidad de Costa Rica: Lic Isabel Avendaño F. y Lic Guillermo Carvajal A., en su artículo titulado: *“De la Carreta al Automóvil “Que dice la ciudad de San José se ha dado un estrangulamiento urbano por el aumento desproporcionado de la flotilla de autobuses taxis y automóviles, lo que ha colapsado la red vial y están deteriorando la calidad de vida de los habitantes de la capital. Señala como marco de referencia un cuadro donde se*

manifiesta el crecimiento desproporcionado de la flota vehicular en nuestro país, tomando en cuenta que casi el ochenta y cinco por ciento se movilizó en San José³¹. Es en este marco donde se establece que para los años de 1916 la cantidad de autos era de 150 para 1930 era de 7,000 para 1950 era de 25,000 para 1980 era de 150,000 y para 1990 la cifra se duplicó a 300 mil automóviles. Esto, trajo consigo que la red vial colapsara, tomando en cuenta que del año 1988 a 1991 el 60% de la red vial estaba entre regular y malas condiciones, este porcentaje se incrementó finales del mismo año al 67%².

Se debe agregar que unos de los factores que incrementó la llegada de tantos autos a Costa Rica fue la llamada ley Arias del 1998, que fue conocida como la Ley del Auto popular en Costa Rica.

Son todos estos elementos los que concurrieron en un momento histórico de la década antepasada y lo que trajo como consecuencia fue el surgimiento de esta nueva relación entre los cuida carros y dueños de vehículos.

Es importante destacar que quizás anteriormente nunca se vislumbró, que esta figura crecería tanto; muchos en aquel entonces pensaron que muy pronto desaparecerían, pero la realidad es otra y hoy esta situación es motivo de estudio para algunos de las ciencias sociales que buscan evitar que la problemática que ha surgido con los cuida carros alcance otras dimensiones.

³¹ Geoistmo. Revista Departamento de Geografía, Universidad de Costa Rica. Artículo/ *De la Carreta al Automóvil*- San José Costa Rica.1994. p.51

CAPÍTULO II

INDICAR LAS CONSECUENCIAS JURÍDICO- SOCIALES-EXAMINAR LA FUNCIÓN EFECTIVA DEL ESTADO CON RESPECTO A ESTA SITUACIÓN SOCIAL - COMPROBAR SI ESTA SITUACIÓN ES UN FENÓMENO QUE SOLAMENTE AFECTA A LAS GRANDES CIUDADES.

Sección I. Indicar las consecuencias jurídico-sociales que se desprenden en la actualidad de la no regulación de esta figura; se toma como punto de partida, la inseguridad ciudadana que en la actualidad es una de las principales causas que degradan la calidad de vida de los ciudadanos de las principales urbes del país.

Para entender las consecuencias jurídico-sociales es importante, tomar como referencia la inseguridad ciudadana. De esta problemática se derivan, un sin número de factores, que atacan la calidad de vida, la salud mental de los ciudadanos, inconvenientes físicos, económicos, sociales, así como un sin número de problemas, que son consecuencias, de esta sociedad del miedo que poco a poco, los envuelve y limita espacio tanto físico como psicológico.

Antes de hablar de inseguridad ciudadana en general, hay que referirse a la inseguridad cotidiana que vive nuestro país.

En Costa Rica, las cosas han venido cambiando. En los últimos años, la tranquilidad casi bucólica que dominaba el campo y las ciudades de este país centroamericano, se ha trocado en una creciente y preocupante inseguridad cotidiana.

La frecuencia y gravedad de delitos que ponen en peligro la vida e integridad física de muchas personas y los que se cometen contra la propiedad, han acrecentado la zozobra de la ciudadanía.

El estado costarricense, mientras tanto, se muestra incapaz de hacer frente y de atender adecuadamente este desafiante problema, cuyas raíces más profundas se ubican en un complejo fenómeno de descomposición social y deterioro moral, que se ha agravado como consecuencia de la crisis económica que ha azotado al país en los últimos años.

El vertiginoso ascenso de la delincuencia (incluyendo la juvenil), su agresividad y violencia, creciente capacidad organizativa, han convertido a muchas casas en verdaderas prisiones, rodeadas de verjas y alambradas de hierro y acero; al mismo tiempo que crece el número de entidades privadas, muchas de ellas carentes del debido profesionalismo y ajenas a un imprescindible control estatal que ofrecen servicios de seguridad a personas y empresas.

De este conjunto de situaciones, está emergiendo una sociedad costarricense cada vez más violenta y en donde las condiciones para las violaciones de los derechos humanos y las violaciones mismas, tienden a multiplicarse como los hongos cuando se confabulan con la humedad, la oscuridad y el calor.

La Dra. Marielos Giralt, Presidenta de la Comisión Costarricense de Derechos Humanos, señala que desde la perspectiva de los derechos humanos, la inseguridad ciudadana tiene dos facetas:

La inseguridad total generada por la misma policía, cuando comete abusos de autoridad. Desde ese punto de vista, se podría afirmar que la indefensión del ciudadano es bastante amplia, si se toma en cuenta la aplicación inadecuada de la ley por parte de las entidades policiales. Las múltiples denuncias que ha

recibido y recibe la Comisión Costarricense de Derechos Humanos por este concepto, dan testimonio de ello.

Por otro lado, está la deteriorada situación económica y social del país. La cual es fuente también de la creciente inseguridad ciudadana. Por ejemplo: la pobreza que es cada vez más violenta, adherida al número de robos, desnutrición, delincuencia, desempleo, deterioro de las instituciones públicas, movilidad laboral y desempleo en ascenso, entre otros factores, dan como resultado una alarmante descomposición social, que, a la vez, tiene como secuela la inseguridad de la ciudadanía costarricense. Por su parte, el Lic. Ignacio Dobles, Director del Instituto de Investigaciones Psicológicas de la Universidad de Costa Rica, señala que la inseguridad ciudadana, indudablemente, es parte de la evolución de la situación económica y social del país y que de alguna manera ha sido un signo de deterioro, que muchas veces ha sido amplificado y manipulado, con el propósito de buscar soluciones de tipo represivo a la problemática social que viven los países de América Latina.

El concepto de seguridad ciudadana, advierte Dobles, no solo debe abarcar lo referente a la delincuencia y violencia en las calles, como comúnmente se maneja, sino que debe tomar en cuenta la situación del empleo, la vivienda, las condiciones de salud, educación y todos los aspectos de la vida que abarcan la seguridad básica de los ciudadanos.

Es decir, este fenómeno hay que verlo de manera integral y no como se ha enfatizado, en un sólo aspecto. Hasta ahora se ha apelado en el país, preferentemente, a soluciones autoritarias y represivas. Es un camino peligroso y equivocado: son problemas que difícilmente van a tener solución por esa vía, señaló el investigador de la Universidad de Costa Rica.

En los últimos diez años, la sociedad costarricense ha sufrido un creciente deterioro en su calidad de vida, ha sido difícil mantener y mejorar el desarrollo económico y social.

“En el último período, la política económica imperante, de orientación neoliberal, fijada o impuesta por los organismos financieros internacionales, ha sido causa del empobrecimiento de amplios sectores sociales y, con ello, de la violación de los derechos económicos, sociales y culturales en el país”³².

Son ejemplos de estas políticas el despido de funcionarios públicos dentro de los programas de movilidad laboral y la disminución o congelamiento presupuestario para los programas sociales.

También la reducción de la inversión pública en infraestructura ha desmejorado el aspecto social; esto ha repercutido en la construcción de caminos, hospitales, escuelas y, además, ha hecho que se reduzca o se estanquen los salarios de los trabajadores.

El Lic. Miguel Hernández, encargado de los Asuntos Jurídicos de Comisión Costarricense de Derechos Humanos, apunta que el deterioro social incide en la seguridad ciudadana. En primer lugar, se puede decir que los delincuentes también son ciudadanos y el caos de la integridad de la seguridad, empieza en una sociedad donde ciertos sectores sociales se convierten en victimarios de otros.

En el marco del incremento de la degradación social, los diferentes tipos de crímenes o delitos se encuentran vinculados. Es decir, es difícil encontrar la drogadicción en ausencia de la violencia y el hurto.

³² Pérez M, Sojo C. Kruijt D, Engeberink G, Cardona R. (2000) Ciudadanía en Precario (2000) p 46

En realidad, los delincuentes llegan a desarrollar prácticas comunes: no sólo el ratero que roba ropa y cadenas, sino que llegan a la cárcel y aprenden prácticas delictivas más sofisticadas.

Esta es una de las razones que se argumentan para indicar que al institucionalizar a un delincuente no se le ayuda, sino más bien se le agrava su deterioro. No olvidemos que muchas personas roban al no encontrar empleo y en actividades informales es difícil la subsistencia por el alto costo de la vida.

Por otra parte, Ignacio Dobles agrega que:

“algunos grupos de jóvenes u otros sectores de la población, carentes de trabajo, sin posibilidades de educación, incapaces de lograr solvencia económica a través de medios lícitos, serán impelidos a recurrir a medios ilícitos para su sobrevivencia; lo cual se mantendrá hasta que no se resuelvan las causas sociales del problema”.

Una de las salidas a este grave problema, que han buscado tanto el Estado como algunos sectores de la ciudadanía, es la represiva. Eso se refleja en el incremento de personas que portan armas. Sin embargo, estadísticamente está comprobado que: *“A mayor cantidad de armas circulando por las calles, habrá mayor cantidad de delitos cometidos”.* Esto obedece a la premisa de que: *“todas las personas deben portar un arma y lejos de crear seguridad, crea mayor inseguridad”³³.*

Según estudios del Instituto de Investigaciones Psicológicas de la Universidad de Costa Rica, esta problemática social, muy a la mano con los Programas de Ajuste Estructural, han fomentado valores donde no es precisamente la

³³ Dobles I. “Todas las personas deben portar un arma y lejos de crear seguridad, crea mayor inseguridad”

solidaridad, igualdad o equidad lo que prima, sino más bien la búsqueda del éxito en el consumismo que es el triunfo, a toda costa, del individualismo.

De esta manera, políticas económicas combinadas con valores antisociales, explican en buena parte lo que ha pasado y está pasando en materia de descomposición social e inseguridad ciudadana.

En un estudio sobre Entorno urbano e inseguridad ciudadana en Costa Rica, del ProDUS de la UCR, en el cual, realizaron un análisis de los últimos 24 años en los hechos delictivos en San José.

“Este estudio, concluye que: “los lugares con mayor incidencia son las zonas donde circula mucha gente, es decir, donde se concentra una mayor cantidad de población o donde es conocido que viven personas de altos ingresos”³⁴.

El distrito del Carmen aparece como la zona más peligrosa desde 1993, por ser un sector con pocos habitantes, pero que tienen muchos visitantes. En segundo lugar aparece el distrito de Catedral; le siguen Hospital, Merced y Uruca.

La ciudad de San José, afirma el estudio, ha variado en los últimos años su apariencia y contenido; esto, es preocupante para los ciudadanos, pues muchos edificios tienen varios años de tener varios pisos desocupados. Los ciudadanos temen de la congestión vial y de la peligrosidad del centro. Hay denuncias de prostitución en ciertas zonas. Han desaparecido muchos negocios y no se crean nuevas actividades que mantengan la diversidad de la ciudad, que es ruidosa, en algunas partes sucia y más peligrosa que la mayoría de las zonas urbanas de Costa Rica.

³⁴ Informe Anual Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible de la Universidad de Costa Rica (2008) p 34

Actualmente se nota que las actividades comerciales se han dispersado con una tendencia hacia el oeste de San José que, como capital, ha perdido población, y oportunidades de entretenimiento.

No obstante, el gobierno y la municipalidad han hecho inversiones para hacer más atractiva la capital, tales como la electrificación subterránea, la ampliación de zonas peatonales, el mejoramiento de los parques, la disminución de la contaminación, gracias al programa de control de emisiones y renovación paulatina de la flota vehicular.

Algunas industrias han salido del centro de San José, muchos lotes abandonados se han convertido en parqueos y se eliminaron las ventas ambulantes. Estas mejoras y algunas condiciones propias de la ciudad le dan oportunidades para una renovación funcional, de acuerdo con el estudio. Por ejemplo, San José es visitada por miles de turistas todos los años, está localizada en el centro del país, se encuentra cerca del Aeropuerto Juan Santamaría, tiene un clima primaveral casi todo el año y tiene zonas cercanas de montaña y costa. Al ser una ciudad pequeña, se toman solo 30 minutos para llegar a cualquiera de los bordes de su Área Metropolitana en transporte público.

Los especialistas en desarrollo urbano: *“Sugieren que para rescatar la capital se deben crear sistemas de transporte masivo más eficaces, promover la inversión pública y privada en el centro de la ciudad, retener las actividades importantes que aún se mantienen en San José, y volver a hacer de esta ciudad un gran centro comercial. También proponen ampliar las horas de*

*funcionamiento de las actividades públicas y privadas, promover más actividades culturales*³⁵.

Este mismo estudio, sugiere algunas soluciones para mejorar la seguridad ciudadana en todo el país, casi todas relacionadas con el entorno urbano o vigilancia natural que se basa en mejor iluminación, aceras más amplias, mayor visibilidad desde las casas de habitación y que los barrios cuenten con bienes gratuitos como parques y zonas de recreación para niños y adultos, que compensen la carencia de bienes comprables y disminuya las desigualdades entre los habitantes.

También proponen rescatar el antejardín que permite la comunicación entre los vecinos, estimula la vida en comunidad, el control natural, la iluminación de las zonas públicas y el cierre físico de parques grandes durante la noche.

Añaden los especialistas que los barrios cerrados y las barreras de entrada a calles públicas, son medidas contrarias a la recuperación de la ciudad.

El proceso de vigilancia también puede reforzarse cuando en una edificación de varios pisos, se utiliza el primero para comercio y los demás para vivienda. Esto debe acompañarse de una actitud activa de la población para proteger y usar conjuntamente su territorio colectivo.

Este estudio es una buena herramienta para tratar de entender el problema de la inseguridad ciudadana, también existe otro estudio realizado en el 2005 que fue presentado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Informe Nacional de Desarrollo Humano *“Venciendo el temor: Inseguridad ciudadana y desarrollo humano en Costa Rica”* existen mas estudios, sobre este fenómeno, y la verdad son muy buenos para leer pero muy poco factibles,

³⁵ Fernández V R, Lunga M. Estructuración de las Capitales Centroamericanas (1988) p27

para adoptarlos, en la práctica. Son como un doctor que da un excelente diagnóstico, pero que no sabe, cómo hacer la cura. Con un poco de sentido crítico se puede decir que por medio de estos estudios, estas personas han logrado con mucho esfuerzo, entender el problema social de la inseguridad ciudadana, pero no lograron, crear un medio para conseguir el objetivo principal, que consiste en tratar de erradicarla de nuestra sociedad. Esto se dice, porque al final de todos estas publicaciones hay un diagnóstico, políticas por seguir, posibles soluciones y otros; pero nunca se le da seguimiento. Al final, después de mucho tiempo y recursos perdidos, estos informes terminan olvidados, en algún archivo de alguna institución no gubernamental o en una página de Internet donde pocos la leerán y mucho menos se analizará, como posibles soluciones para ponerse en práctica.

Esto se comprueba cuando todavía a estas alturas, en la sociedad se habla de mano dura y lo que es aún más grave es que hasta el ex presidente Arias, en sus últimos discursos sobre esta problemática seguía hablando de mano dura, A los diputados pidió aprobar leyes más abundantes y drásticas. *“Hay impunidad en Costa Rica y es preciso acabar con ella”* y la nueva presidenta sigue hablando de mano dura con los delincuentes, ¿Es que acaso Costa Rica es independiente de las políticas internacionales o, quizás, en el país no se leen los diarios internacionales y mucho menos los noticieros?; esto se dice porque está muy fresco en la memoria, cuando el ex presidente de El Salvador, Antonio Saca González, en el 2004. Ganó la campaña electoral de ese país con la política de mano dura para la delincuencia organizada; lo que repercutió en ese mandato fue, una ola de violencia en el Salvador, se recrudecieron heridas del pasado, y más inseguridad para los ciudadanos.

También se puede agregar la poca participación o el poco interés que los gobiernos locales prestan, con respecto a esta situación; estos deberían de ejercer, una función social, muy importante, pues son los que más saben sobre las problemáticas que cada cantón, sufre. Se debe considerar que estos gobiernos son los llamados a utilizar la creatividad, para lograr tratar de atacar el problema de la inseguridad y, en consecuencia, el de los “cuida carros”. En la medida que cada uno se haga responsable de adoptar medidas, habrá más posibilidades de encontrar la forma correcta de tratarla; todos son responsables en parte, por acción u omisión. Es increíble, pero en ocasiones las personas no se dan cuenta que una solo pequeña acción de cada una podría ayudar a lidiar con esta problemática.

Es importante decir que el objetivo, no es solo criticar estas políticas; se debe considerar firmemente que con este estudio se podrá aportar material para tratar de lidiar con esta problemática, de la cual se ha venido hablando, por los antecedentes y el espacio temporal donde se circunscribe.

Se ha podido determinar que la inseguridad ciudadana, es una de las aflicciones que más repercute en el país, lo hace de forma directa y los incluye a todos, ya sean ricos y pobres; sin importar el estatus social que se ostente, la problemática es igual para todos.

Se debe mencionar que el gobierno en una acción desesperada, por combatir el fenómeno, ha tratado de insertar más policías, juzgados de flagrancia, construcción de nuevos centros penales o ampliación de los antiguos. Se señalan estas medidas porque son las aplicadas en el nivel global y no las implementadas; en ciertos sectores, no existe un desacuerdo en contra de estas medidas, el problema es que cada una tiene consecuencias que

repercuten unas con otras. Esto, deviene que no haya un medio que logre comprobar que realmente estas medidas están siendo positivas para lo que fueron implementadas; hay pocos controles tanto jurisdiccionales, como constitucionales, lo que podría, conducir, como consecuencia, vivir en un estado de reprensión y de miedo a la autoridad.

Si se analiza, que el hecho de tener más policías, no hacen una ciudad o país más seguro; tenerlos en las calles no es garantía de que los delitos no se estén cometiendo, porque la mayoría de las personas saben, que los más grandes delitos no se han planeado, solo en los pequeños barrios marginales, ni en las calles, los grandes delitos en Costa Rica se han fraguado en lujosas mansiones y lujosos condominios. Si se analiza lo que debería ser el delito contra la propiedad, este presupone que, deviene de una persona que tiene poco o nada contra otra que en teoría tiene más. El problema es cuando el que tiene mucho le roba al que tiene poco o nada, como ha ocurrido en Costa Rica durante muchos años, trae como consecuencia una brecha abismal entre ricos y pobres, que hace que la desigualdad social sea un factor más que colabora con la inseguridad.

Un aspecto que merece especial atención dentro del fenómeno de la inseguridad ciudadana, es el papel de los cuerpos policiales del país. En teoría su rol es muy claro: deben ser garantes de esa seguridad. La práctica dice otra cosa: de supuestos garantes, en muchas ocasiones, se convierten en factores de la misma inseguridad de la ciudadanía.

Un documento elaborado por la Comisión sobre Derechos Humanos en Costa Rica señala: "*La naturaleza propia de los asuntos policiales y, particularmente, la necesidad de la confidencialidad de los procedimientos de investigación,*

propicia en muchos casos actuaciones delictivas e irregulares que resultan impunes, en la misma medida en que quienes conocen la ley, aun cuando sea parcialmente, al delinquir actúan con eficacia y eliminando los elementos probatorios que permitirían su eventual castigo ³⁶.

Debido a esta situación, la Comisión y otros organismos de derechos humanos, han realizado esfuerzos en función de que sean removidos una serie de funcionarios policiales, que históricamente han mostrado una formación autoritaria o de dudosa e inaceptable moral en la atención del público.

También los organismos han impulsado iniciativas con el propósito de erradicar algunas políticas implantadas por esos funcionarios, como la detención a personas indocumentadas, a extranjeros, a personas humildes sin trabajo, comunidades de homosexuales, lesbianas y prostitutas, etc. Estos grupos eran victimizados, golpeados y se les robaban sus bienes.

Entre otros casos, se denuncia el de la corrupción en negocios donde se vendía vigilancia por parte de funcionarios de seguridad pública y el de abusos sexuales contra hombres y mujeres que deambulaban por las calles, a quienes se les exigía ese tipo de relación con la condición de dejarlos circular.

Este tipo de denuncias, al principio no eran creíbles, pero se indagó e hicieron las investigaciones necesarias y se encontraron personas dispuestas a denunciar, que fueron víctimas de estos abusos y que originalmente temían hacerlo.

Lo anterior es importante, porque cuando se toca el tema de la seguridad ciudadana del país, en general, se excluye a la policía. Pero, según investigaciones realizadas por la Comisión, existe una experiencia atípica: es

³⁶ Informe Anual de la Comisión sobre Derechos Humanos en Costa Rica (2010) p 56.

decir, la policía forma parte de la problemática de la inseguridad ciudadana, debido a la cantidad de denuncias de abusos cometidos por dichos cuerpos del Estado.

Es significativo también hablar de las llamadas policías privadas. Hace algunos años cuando se estudiaba la conformación del Estado, se decía que el mínimo de éste era que se encargaba de la policía y del correo. En el país actualmente existe mayor cantidad de policías privados que públicos.

Esto significa un abandono progresivo de las funciones policiales por parte del Estado, con serias consecuencias, tanto en el ámbito urbano como en el rural, donde hay reacciones que van más allá de lo lógico, donde hay una franca usurpación de funciones públicas.

Dentro de la problemática de la inseguridad ciudadana, es digno recalcar el preocupante crecimiento del número de policías privados y auxiliares, que en su mayoría funcionan bajo un decreto de ley, apoyado por la Sala Constitucional en aras del derecho al trabajo.

Además, que estos cuerpos policiales privados han estado involucrados en violaciones de derechos humanos, a la vez que terminan reproduciendo una conducta autoritaria y represiva contra las personas que no tienen poder. También en el agro ha asombrado cómo estos cuerpos privados venden vigilancia a finqueros, ganaderos u otros, los cuales ejecutan desalojos rápidos y, muchas veces, violentos, de los cuales son víctimas campesinos sin tierra.

Consecuentemente, las personas se ven obligadas a contratar este tipo de servicios que, al igual que la policía del Estado, carecen de una formación profesional sólida, lo que se refleja en los abusos, violaciones e imprudencias que a diario cometen.

El responsable de esta situación, en gran medida, es el gobierno por la falta de organización en la seguridad ciudadana, por la mala distribución de los cuerpos de policías, que frecuentemente no pueden hacer frente a los problemas delictivos. En segundo lugar, debe ser ocupación fundamental del Estado brindar una infraestructura adecuada con salarios mínimos a los cuerpos policiales para que estos trabajen de manera más eficiente.

De todo lo anterior es importante mencionar las raíces del problema, porque la delincuencia ha tenido una escalada en las últimas dos décadas, y de ahí la inseguridad ciudadana que el país está enfrentando, Esta inseguridad es una sensación de insatisfacción con la calidad de vida que se está viviendo; repercute en todos los ámbitos de la vida, ya sean físicos o mentales. En las redes sociales se ha preguntado: ¿Qué opinan los costarricenses de la seguridad en el país? Las respuestas son alarmantes, como: *“las personas, están totalmente de acuerdo en que ni este gobierno ni los anteriores ni la sociedad en sí, han logrado implementar medidas”*, que armonicen con una paz social y esa sensación de seguridad que todos buscan³⁷.

Puntualizando las consecuencias jurídicas y sociales que devienen de la inseguridad ciudadana, se debe decir que estas son muchas y que para determinarlas, sería necesario un especialista en cada materia, en el nivel, sociológico, psicológico, jurídico, económico, político, etc. Por ello se han considerado las más importantes y las que más trascienden en la sociedad.

El miedo de vivir en sociedad.

“En una sociedad hay inseguridad cuando gran parte de los ciudadanía está tan sometida a coerciones, amenazas y agresiones, que no puede ejercer

³⁷ <http://www.facebook.com/> “Inseguridad ciudadana Costa Rica” 2010.

plenamente sus derechos elementales: como el derecho a la vida, el derecho a la integridad personal, el derecho a la propiedad, el derecho al libre movimiento, etcétera. A quienes más afecta la inseguridad ciudadana es a los débiles, a los menos capaces de protegerse, a las personas económicamente postergadas, a los niños, a las mujeres. Contra todos éstos se ensaña, con especial fiereza, la violencia y la delincuencia se ha perdido la percepción de ser parte de una sociedad, los encierros entre rejas y candados, las personas son prisioneros en sus propias casa, sin olvidar el vecino, ese ya no existe, el está, a la par pero representa solo un número más, no se le da la importancia que realmente debería tener”.

Las políticas implementadas, por el Ministerio de Seguridad Pública de los llamados barrios organizados, fueron flor de un día; esto, por culpa del mismo ministerio de seguridad que no les dio el seguimiento, ni la importancia que estos realmente representan. Se ha dejado de lado la seguridad comunitaria, por la búsqueda de la seguridad individual; las personas no han entendido que son parte de un todo y el ladrón que hoy roba al vecino después vendrá por los demás.

La falta de políticas efectivas que ayuden a contrarrestar el hampa.

La ausencia de políticas públicas de prevención de la violencia y de la criminalidad hace que estas proliferen a sus anchas. El ataque a ellas, apunta que solo represión, suele ser ineficaz. Ante tal ineficacia, con suma frecuencia cunde la desesperación; para combatir la inseguridad se termina apelando a procedimientos duros, hasta despiadados, que violan los derechos humanos de los sospechosos, también de los familiares de los sospechosos, de los vecinos de los sospechosos, de los habitantes de los barrios donde viven los

sospechosos. *“La política estatal contra la violencia y la delincuencia debiera de tener como base la lucha contra la exclusión social, la lucha contra el arrinconamiento y la humillación de que son víctimas los desheredados³⁸”*. Por ello, esa política tendría que articularse con unas políticas sociales fuertes desplegadas por el estado y con una política económica que favoreciera el empleo digno y la justa distribución de la riqueza. Pero para esto es importante que todo el mecanismo gubernamental se mueva en armonía con las necesidades, que la sociedad advierte; solo este tipo de políticas, serán las que logren, tener una influencia positiva de cara al problema.

El costo de la inseguridad.

Para evaluar el costo de la inseguridad es importante señalar, que la seguridad privada es uno de los negocios más lucrativos en la actualidad. Es fácil señalar que, según el Ministerio de Seguridad Pública, en Costa Rica existen debidamente inscritas 1500 empresas de seguridad privada y 22.103, agentes con carné vigente, sin tomar en cuenta, las empresas, que no están debidamente inscritas, que quizás están en trámite y las que nunca se inscribirán, pero que funcionan de hecho; esto al igual que, los 22,103 agentes que están en regla, sin incluir los que laboran sin estarlo. Existe un aproximado de 5,000,000 de costarricenses, lo que quiere decir que por cada 226, personas existe un agente de seguridad privada; esto, sin incluir los de seguridad pública. Las grandes interrogantes que surgen son: ¿Cuál es el costo de toda esta seguridad?, ¿quienes la pagan? La respuesta es simple: la pagan los costarricenses honestos. En consecuencia, surge una pregunta: ¿Para qué pagamos mediante los impuestos la seguridad pública?, si igual

³⁸ Pont del Marco L. (1983) Criminología Latinoamericana: La exclusión social como factor de segregación de la sociedad

tengo que gastar en la seguridad privada. Se debe agregar que dentro del gasto de la seguridad privada, está la llamada seguridad informal, que en este caso en especial es el objeto principal del estudio, "*el cuida carros*". Estos, sin pertenecer a la seguridad pública, ni privada, representan un gasto muy grande para casi todas las personas que tienen un vehículo; es decir, son parte de esa masa de gastos que diariamente los costarricenses costean; esto sin tener una ley o contrato que los obligue a hacerlo.

Es importante agregar que todas estas consecuencias, son parte de un todo y en este caso en particular, la no regulación o la poca atención, que tanto el estado como los gobiernos municipales, le dan a la situación del cuida carros, son parte de lo analizado anteriormente, desde una perspectiva global. Individualizar la situación, en estos aspectos, sería dejar de lado, muchos elementos importantes que se tratan de dejar en claro, pues se consideran que son pilares, de la investigación. Cuando se analiza al cuida carros, se ve como un todo, de una forma que incluya tanto aspectos, jurídicos, sociales, políticos y económicos. Solo de esta manera se logrará exponer la importancia de este estudio jurídico sobre esta situación social.

Sección II. Examinar la función efectiva del estado en relación con esta situación social, a la que todos los días se enfrentan los costarricenses, en referencia de la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial.

Siempre que se comienza a hablar sobre la posición del estado, se hace referencia en términos generales, puesto que esta palabra encierra una serie de presupuesto que se deben analizar y, para comprender la función efectiva, primero hay que hablar de administración pública. Se debe recordar que a las personas de la Administración Pública se les puede clasificar como personas públicas de derecho público y personas privadas de derecho privado regidas por el derecho privado³⁹.

De lo anterior se puede deducir que es la acción del gobierno al dictar y aplicar las disposiciones necesarias para:

- a) El cumplimiento de las leyes.
- b) La conservación y fomento de los intereses públicos.

Desde el punto de vista jurídico, se define a la administración pública en dos perspectivas⁴⁰.

Subjetivamente: es el sujeto orgánicamente considerado y su función es satisfacer las necesidades colectivas, como el conjunto de órganos estructurados jerárquicamente en el Poder Ejecutivo.

³⁹ Dromi, J. Derecho administrativo económico. 1983. p.162 Definición "administración pública": administrar viene de la palabra "ministrare" que significa servir. Y administración se deriva del vocablo "Ad manus traher" y significa manejo o gestión. Desde el punto de vista jurídico, se define a la administración pública en dos perspectivas⁴⁸.

⁴⁰ LGAP. Definición de Administración Pública: organización, no como actividad, y está constituida tanto por el Estado como por los demás entes públicos".continua las necesidades colectivas, dentro del ámbito del ordenamiento. (Artículo 1) 2000.

Objetivamente: es toda la actividad realizada tanto por los entes como por los órganos y la administración; es la actividad práctica que despliega el Estado, a través de sus órganos, para atender inmediatamente los intereses públicos como propios. Su función se concreta al satisfacer, de manera inmediata y continua las necesidades colectivas, dentro del ámbito del ordenamiento jurídico.

Se hacen estas acotaciones, porque cuando se hace referencia al gobierno, se hace, a los gobiernos locales, entiéndase municipalidades, y a las formas que el estado ha creado para organizar, todo lo relacionado con este tema: (MOPT) y el desconcentrado de este como lo es el, (CONAVI). Esto es muy importante por tomar en cuenta, pues este órgano debería ser el encargado de los problemas que enfrentamos con respecto a la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial, pues fue creado con ese fin. En 1998 se creó el (CONAVI) como una institución para asumir funciones importantes que tradicionalmente había desarrollado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT).

Dentro de sus funciones se pueden señalar; (CONAVI), reparación de obras, mantenimiento de vías de comunicación, caminos y carreteras etc.

En este tema es importante hacer referencia a la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial. Se deben tomar como base los principales informes técnicos pertinentes y otras fuentes oficiales de información, dentro de los cuales se encuentran diferentes estudios de factibilidad del acomodamiento vial, realizados desde el año 1987 al 2003; ejemplo:

- a) Plan de Tránsito y de Transportes para la Ciudad de San José, Dirección General de Ingeniería de Tránsito, 1987.
- b) Plan Maestro de la GAM, módulo vialidad y tránsito, módulo transporte público, 1992.
- c) Plan Director Urbano de la Municipalidad de San José: “*San José 2015: por una ciudad agradable, habitable y competitiva*”, MSJ, 1994.
- d) Estudio del Sistema de Control Computarizado de Tránsito de San José.
- e) Estudio de Factibilidad de un Sistema de Transporte Público Masivo en el Área Metropolitana de San José, 2004.

Plan de Tránsito y de Transportes para la Ciudad de San José, 1987.

En el año 1987 la Dirección General de Ingeniería de tránsito realizó una propuesta de Plan de Tránsito y de Transportes para la Ciudad de San José. En dicho documento se hacía una revisión de los planteamientos Ministeriales de los años 1979-1980; de esa revisión surge este plan cuyo principal objetivo era replantear un reordenamiento vial contemplando aspectos operativos e institucionales.

El Plan de Tránsito original, de finales de la década del 70, contemplaba cuatro sectores:

a - Transporte Público, representaba un 62% de los viajes entre San José y su área metropolitana, utilizando únicamente el 7% de los vehículos totales en circulación. Las medidas adoptadas fueron: vías exclusivas para el Transporte Público, vías con carriles exclusivos y con carriles prioritarios para el transporte Público.

b - Transporte Particular, contemplaba la definición de una red de canalización desde las radiales hasta el sector central y análisis de los sentidos de circulación, se definieron vías principales para la conexión entre sectores y entre radiales, se definieron anillos de circulación para vehículos particulares en la periferia del Área Comercial Central.

c - Transporte de Carga, se definieron básicamente horarios para las operaciones de carga y descarga durante los períodos de menor congestiónamiento de tránsito y de peatones, se estableció la prohibición de estacionamiento en las vías principales y la reglamentación del acceso a estacionamientos privados y públicos en las vías exclusivas para el transporte colectivo.

d -Tránsito de peatones, se previó la construcción de una alameda peatonal en San José y se preveía la instalación de un sistema de semáforos que contemplara los flujos peatonales en todas las intersecciones.

Vale la pena indicar la fuerte oposición que se dio, por parte de la Cámara de Comercio, a la construcción de una alameda peatonal en la Avenida Central, argumentando problemas de acceso y un intento fallido anterior realizado por la Municipalidad de San José.

Algunas modificaciones realizadas a ese plan original, se relacionaron con las vías exclusivas para el transporte público y con las vías de circulación de los vehículos particulares.

Dado lo anterior, la Dirección General Ingeniería y Transito retoma en el año 1987 una revisión y actualización del Plan descrito con los siguientes objetivos:

- 1- Facilitar el desplazamiento del mayor número de personas, priorizando el transporte público, que en ese año movilizaba el 68,7% de los pasajeros transportados, utilizando el 7,2% del total de vehículos.
- 2- Aumentar el nivel de servicio de las vías de la red que se encontraban congestionadas
- 3- Facilitar la circulación del tránsito de paso, a través de la ciudad.
- 4- Restringir en el tiempo las labores de carga y descarga de mercaderías, aunque en un área menor que la prevista en el Plan Anterior.
- 5- Redefinir regulaciones del sistema de carga limitada por decreto.

En el nuevo Plan, el Transporte Público fue dividido en cuatro sectores vinculados a las formas de acceso al casco central desde los suburbios y un sector más que contemplaba las rutas de paso que no tenían paradas terminales en el casco central (Barrio México, Sabana Cementerio, Barrio la Cruz, Estadio y Quesada Durán).

Para esos cinco sectores se redefinieron todos los recorridos y paradas involucradas según las diferentes rutas existentes.

La actividad de cargas y descarga de mercaderías pasó a ser regulada por el decreto ejecutivo No 12 431-T "*Reglamento para la carga y descarga de mercaderías y de circulación de vehículos de reparto urbano de las mismas*", Gaceta del 3 de abril de 1981; en ese decreto se restringía un área delimitada por las calles 23 y 42 y por las avenidas 9 y 12, todas ellas incluidas.

La carga y descarga se permitiría dentro del área restringida entre las 20 y las 6, 8 o 10 horas según fuera el caso. En lo que se refiere al caso de carga limitada (denominado anteriormente Taxi-carga), se reguló mediante el decreto ejecutivo No 11017-T del año 1980, donde se establecía que los vehículos serían tipo pick-up con un peso máximo de 5.000 kilos y restringido a un horario de las 6 a las 18 horas de lunes a sábado. A partir de lo anterior el nuevo plan de tránsito recomendó la reubicación de las zonas de estacionamiento y una mayor fiscalización, además de incentivar la organización de los prestatarios.

Se definieron las vías de paso o ejes de circulación para los vehículos particulares.

Se definieron las vías exclusivas para el transporte público.

Se trató el problema del control del tránsito en las vías con ventas callejeras, en coordinación con la Municipalidad de San José; esto solo se logró parcialmente.

Se planteó la reubicación de los parquímetros en concordancia con la priorización de las vías, así como los horarios de la recolección de basura.

Un punto importante que fue tratado en el Plan de Tránsito de 1987, fue el desfase de horarios donde se planteó el siguiente esquema: entrada a las 7:30 AM, empleados públicos entrada a las 8:30 AM, construcción, entrada a las 6:00 AM, comercio, entrada entre 9:00 AM y 9:30 AM, industria, entrada a las 7:00 AM.

Algunos de los programas conexos analizados dentro del Plan de 1987, fueron:

1- Sistema Computarizado de Semáforos; se establecía que el sistema en ese momento estaba obsoleto y no permitía una operación más flexible y eficiente en el casco urbano central.

2- Arborización de la avenida segunda; esto se pensaba como complemento a la Plaza de la Cultura y las mejoras realizadas al Sector del Teatro Nacional.

3- Alameda Peatonal; se planteaba la idea de un área peatonal en el centro de San José, con el objetivo de brindar mejores condiciones a los peatones, mejorar el medio ambiente y mejorar la atracción turística, sin menoscabar la importancia de la actividad comercial. La propuesta contemplaba la avenida central entre calles 5 y 2, permitiendo el tránsito vehicular por las calles 2, 0, 1 y 5, restringiéndolo por la calle 3, entre las avenidas 0 y 1.

El costo estimado en el año de 1987, para implementar los cambios, contemplando recursos materiales como: señales horizontales y verticales fue de 4.450.000.00 (cuatro millones cuatrocientos cincuenta mil) colones de ese año.

Plan Maestro de la GAM, módulos: Vialidad y Tránsito, Transporte Público, 1992.

El Estudio del Transporte Urbano del Área Metropolitana- ETUGAM se inició en febrero de 1989, bajo la responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La primera parte consistió en la instalación, calibración y prueba de un modelo de predicción de demanda del Transporte Urbano, que se denominó Sistema Integrado de Análisis del Transporte del Gran Área Metropolitana (SIATGAM);

esta parte se extendió hasta el mes de enero de 1991. La segunda parte del estudio se realizó entre abril y Diciembre de 1991, consistió en la elaboración a partir del SIATGAM de un Plan Estratégico de desarrollo del Transporte Urbano en la Región; dicho plan recibió la denominación de Plan Maestro del Transporte Urbano en el Gran Área Metropolitana.

El Plan mencionado considera aspectos de planificación urbana, transporte público de personas, transporte particular e infraestructura vial, sin considerar transporte de carga. Se contempló un horizonte máximo de 20 años; o sea, que el período especificado fue de 1992 al 2012.

Las encuestas que sirvieron para conformar la base de datos fueron realizadas en el área de estudio durante los meses de abril mayo y junio de 1990, a partir de ellas se determinaron las necesidades de viaje y se realizaron las fases de generación y distribución de viajes en el SIATGAM, así como la distribución modal y la asignación de flujos a la red de transportes; todo esto, para diferentes escenarios de desarrollo y considerando cuatro años horizonte: 1992, 1997, 2002, 2012.

Cabe aclarar que el SIATGAM se desarrolló a partir de un paquete de análisis de la demanda, desarrollado por The Urban Analysis Group de California, denominado TRANPLAN. Este se fundamenta en los modelos de cuatro etapas de análisis de demanda a saber: generación de viajes, distribución de viajes, distribución modal y de asignación de flujos a la red.

El GAM fue dividido en 368 zonas internas y se utilizó la proyección de población cantonal, según estimaciones del Centro Latinoamericano de Demografía (CELADE). En esa época no se utilizaron las proyecciones

geométricas de la Dirección de Estadísticas y Censos del Ministerio de Economía e Industria, pues no presentan las variaciones espaciales de la población en el tiempo.

En el Plan maestro se consideraron tres grandes ejes de análisis o módulos, a saber: módulo de planificación de transporte público, de vialidad y tránsito y de urbanismo y regulaciones. Si bien es cierto que todos los módulos citados, de una u otra forma inciden en el problema de congestionamiento, es el módulo de vialidad y tránsito el más vinculado al tratamiento de los flujos en la red y de los volúmenes de vehículos en las intersecciones; estos, en el nivel microscópico se trataron con el programa de simulación TRAF-NETSIM.

Se señalaron deficiencias como la falta de equidad en las inversiones del transporte público respecto a la vialidad, en el sentido de que no se le daba la suficiente importancia al mejoramiento del transporte público en los proyectos viales, así como el desequilibrio en las inversiones entre nuevos proyectos y mantenimiento de proyectos existentes que necesitan considerarse en el tiempo.

Se menciona la discriminación hacia los peatones en el mobiliario urbano, la ausencia de un sistema de información sobre el transporte en el GAM, tanto para nacionales como para turistas, el problema de la coincidencia de los horarios de entrada a las actividades, la ausencia de controles de la emisión de contaminantes, el desarrollo radial concéntrico de la ciudad, la baja densidad poblacional, la falta de regulaciones urbanas congruentes para desarrollar núcleos urbanos en el GAM, la falta de capacidad institucional para coordinar y vigilar el cumplimiento de esas regulaciones.

También se menciona el problema de la falta de planificación para realizar trámites institucionales; esto, genera aumento de viajes dentro del GAM, además de la falta de educación para la convivencia urbana entre conductores y peatones.

En lo que respecta al sistema de transporte público, los problemas detectados se referían a la existencia de un esquema único de rutas radiales convergentes en el área central comercial, la ausencia de rutas intersectoriales, y de conexiones más directas entre zonas, la operación artesanal del sistema y conflictos de intereses particulares entre empresas, el crecimiento de la demanda radial de viajes de manera uniforme, lo que imposibilitaba innovación tecnológica para el transporte masivo en esos corredores. Se menciona, además, la tendencia a la sustitución y no a la complementariedad entre autobuses y busetas debido a presiones de los operadores.

En el módulo de vialidad y tránsito los principales problemas detectados fueron: la falta de conectividad este-oeste en la parte norte de la capital y entre radiales, la falta de pasos a desnivel en intersecciones importantes y la falta de capacidad vial en la sección noreste de San José por carencia de vías radiales alternas.

La falta de previsión en el diseño de proyectos viales para la integración de rutas de transporte público, así como la falta de bahías para aumentar capacidad, ausencia parcial de jerarquización de las vías y ausencia de fases semafóricas que contemplen el flujo peatonal en el centro de San José. Otros problemas se refieren al abuso del estacionamiento en el área comercial de

San José y al irrespeto de los horarios establecidos para las maniobras de carga y descarga.

Algunas de las medidas planteadas para el corto plazo, se referían al establecimiento de una moratoria para la creación de estacionamientos en el Área Central de San José; se sugiere mantener tarifas altas para desestimular el uso del vehículo particular y se recomienda una tarifa entre 1 a 6 o 1 a 7 con respecto a la tarifa del autobús, mantener un plan de contingencia vial en San José y extender el horario de aplicación en las vías radiales, crear una oficina que rijas las políticas urbanas en la GAM, y finalizar el plan de exoneraciones para el sector de taxis, liberalizando parcialmente su operación. En este sentido el faltante para 1992, se estimó en 740 placas y se recomienda implantar el servicio de taxi colectivo, en lugar de adjudicar más placas individuales.

Ya en este Plan Maestro se mencionaba la necesidad de sectorizar el GAM para efectos de concesionar el transporte público; en el documento original se mencionaban siete sectores. También se recomendaba la idea de posponer la instalación de un tren interurbano entre las ciudades del GAM, debido a la falta de demanda.

Se sugería acelerar el proyecto de circunvalación norte, introducir el uso de autobuses articulados e instalar un sistema computarizado de semáforos.

En el mediano plazo se hacía énfasis en invertir en demarcación permanente, principalmente la horizontal.

Para el largo plazo mejorar la conectividad en el Sector oeste y estudiar el desarrollo de una nueva vía a Cartago por el Sector de Coris.

Algunos de los problemas puntuales de tránsito detectados en el Plan Maestro para San José, fueron:

- Cuello de botella producido por la falta de continuidad en la avenida segunda, a partir de la calle 11 hacia el este, dado que ahí la vía de cinco carriles se reducía a dos carriles. Vale mencionar que en la actualidad dicha ampliación se encuentra hasta la calle 17, en los alrededores del Museo Nacional.
- El congestionamiento frente al Hospital San Juan de Dios, provocado principalmente por el giro de autobuses hacia la terminal de la antigua Coca Cola.
- Congestionamiento en la calle 42 incluyendo todas sus intersecciones.
- Problemas de congestionamiento en la avenida primera, incrementados por la presencia de vehículos pesados y por las labores de carga y descarga en el mercado central y sus alrededores.
- Problemas de congestionamiento en algunas rotondas y en algunas intersecciones principales, tales como la que se encuentra en la Antigua Agencia MATRA, la que se encuentra frente a la fábrica Pozuelo y la rotonda Juan Pablo Segundo.

Sobre la metodología empleada los análisis se realizaron en el nivel macro en sectores de la red y micro con análisis volumen/capacidad con modelos de simulación. Para autopistas se consideró 2.200 vehículos/hora/carril, como la capacidad ideal; se afecta este valor por un factor de 0,99, por obstáculos laterales y un porcentaje promedio de vehículos pesados de 3,3%, que no

incluye los autobuses. Similares consideraciones se hicieron para carreteras multicarril y para vías de un carril por sentido; en este último caso la capacidad ideal usada fue de 1.700 vehículos por hora, por carril, además de considerar los efectos de las paradas de autobuses.

Plan Director Urbano de la Municipalidad de San José: “*San José 2015: por una ciudad agradable, habitable y competitiva*”, 1994

El Programa Desarrollo Urbano fue dado a conocer en su versión original en 1994; su objetivo principal es que la Municipalidad San José cuente con un plan estratégico de desarrollo, con un horizonte temporal de 20 años, para orientar políticas y decisiones en el corto, mediano y largo plazo, en los ámbitos social, económico y urbanístico-ambiental.

Uno de los componentes del Plan es el sistema vial y de transporte, donde dos de los principios empleados son desconcentrar las actividades del casco urbano de San José y descongestionar sus calles, así como hacer más atractivos el uso del transporte público y los recorridos peatonales.

Específicamente se plantean los siguientes temas en esta parte del Programa Desarrollo Urbano (PDU):

a)- Integración de la ciudad y su área de influencia inmediata. Aquí se reconoce que no existe más una ciudad autónoma, sino que se ha consolidado una mancha urbana que contempla a Alajuela, Heredia, Santa Ana, San José y

Tres Ríos, y que por lo tanto el diseño de la red vial y de rutas de transporte debe considerar ese fenómeno tanto en el propio San José como en su zona de influencia inmediata.

b)- Demanda y oferta de viajes. Aquí se señala que la capacidad operacional de las vías existentes ha sido agotada y que no basta la construcción de nueva infraestructura pues se saturaría en el corto plazo, sino que se reconoce que deben implementarse paralelamente dos estrategias: primero un mejoramiento y construcción de vías que circunden el centro y redistribuyan flujos, segundo un uso más eficiente de las vías en el centro de la ciudad.

c)- Infraestructura existente y demanda futura. Aquí el (PDU) propone el uso de vías existentes o en proyecto, bajo un enfoque integral con dos principios: la jerarquización funcional siguiendo los datos de preferencia de viajes aportados por el Plan Maestro de Transporte Urbano en la GAM, las prioridades modales donde primero figuran los peatones, después los pasajeros del transporte público y finalmente el transporte privado. Además, se señala la necesidad de considerar el paso de vehículos de carga y descarga, de bomberos y de emergencia.

d)- Papel organizador del sistema de transporte. Aquí se señala la vinculación entre el acceso por medio del transporte y el valor del suelo, así como la relación entre la importancia funcional de una zona y la accesibilidad a la misma.

e)- El sistema de transporte y la organización físico-espacial. Aquí la idea es que la vialidad principal ayude a la preservación funcional de los barrios, bordeando y no atravesando las unidades vecinales.

En el Programa Desarrollo Urbano se proponen en concreto una jerarquización para las vías en primarias, secundarias y terciarias, así como el concepto de vialidad controlada en el centro de San José con prioridad al peatón, interconexión entre zonas compatibles, uso de súper cuadras, clasificación de rutas de transporte de pasajeros en urbanas, interurbanas e interregionales y su vinculación con la infraestructura de terminales para cada caso.

Estudio del Sistema de Control Computarizado de Tránsito de San José, 2001. Este estudio fue coordinado por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito – DGIT - del MOPT y la empresa consultora contratada fue Cal y Mayor y Asociados, S.C. El objetivo principal era establecer las principales características de un sistema de control computarizado de semáforos para 314 intersecciones de la ciudad de San José, para permitir la optimización del manejo del tránsito vehicular en la parte de la red vial primaria de la Ciudad en la que se ubican esas intersecciones, previendo el crecimiento de la demanda vehicular en los próximos años.

Los cuatro objetivos específicos eran:

- a)- Analizar las condiciones operativas de la red vial existente, identificar los principales “cuellos de botella” del sistema, definir estrategias de mitigación y analizar las condiciones físicas del control de tránsito vehicular actual, en cuanto a equipamiento y métodos de control y determinar sus problemas y deficiencias.
- b)- Identificar las tecnologías existentes para el control computadorizado de tránsito en el nivel mundial. El costo de estas tecnologías debe estar acorde con las condiciones de operación y las posibilidades económicas del país.

c-Identificar y cuantificar los beneficios potenciales que puedan derivarse del sistema de control computadorizado de semáforos para cada una de las tecnologías disponibles y que mejor se adaptan a las condiciones de la ciudad de San José, incluyendo los escenarios de demanda futuros.

d)- Estimar las inversiones en obras civiles y equipo y preparar los documentos técnicos y las especificaciones para la licitación que permitirá la adquisición e instalación del equipo requerido, según las alternativas de hardware recomendadas.

Estudio de Factibilidad de un Sistema de Transporte Público Masivo en el Área Metropolitana de San José, 2004

Fue realizado entre los años 2001 a 2003 con un préstamo no reembolsable del Gobierno Francés y realizado por la empresa BCEOM-Sociedad Francesa de Ingeniería; el área de estudio fue el Área Metropolitana de San José, considerando los corredores hacia Alajuela y hacia Cartago más la zona de Heredia.

En el diagnóstico se distinguieron once ejes radiales principales que confluyen hacia San José. La ocupación del suelo en la GAM fue caracterizada por las siguientes condiciones: ocupación extensiva del valle central con sustituciones del uso del suelo agropecuario y forestal por el uso urbano, dispersión y baja densidad del desarrollo urbano, graves desequilibrios territoriales en servicios, oportunidades de trabajo, centros de actividad socio culturales, excesiva dependencia de los diferentes centros urbanos del GAM en San José y en particular a su cantón central.

El modelo de desarrollo urbano adaptado para la GAM pretende atenuar las tendencias radiales concéntricas de flujos y ocupación, y limitar la mancha urbana de baja densidad para disminuir congestión en el Área Central mediante una disminución de los movimientos pendulares entre Periferia y Casco Central. Un segundo problema importante es la sensibilidad de algunas áreas ecológicas, como es el caso de los Sectores Norte y Noreste del GAM, compuestos por una zona de recarga del manto acuífero muy permeable.

En lo que se refiere a la oferta de transporte el estudio determina un conjunto de 223 rutas agrupadas por sector operativo con una flota entorno a los 1200 autobuses para San José y más de 3000 para el GAM como un todo. Se indica la existencia de empresas pequeñas y de una fuerte fragmentación de los servicios, según el origen de los viajes; esto, genera una atomización de la oferta. Sin embargo, se apunta el esfuerzo para reestructurar el sistema de Transporte Público, según un estudio de reorganización para el área metropolitana de San José, finalizado en noviembre de 1999 y que planteaba recomendaciones de integración como definición de sectores operativos, jerarquización de rutas en redes primarias, secundarias y distribuidoras, además de nodos de integración. Se mencionaba también el problema del sistema de transporte paralelo, debido a demandas no satisfechas, además de los llamados servicios especiales de estudiantes y trabajadores.

Del análisis de la demanda de transporte público se apuntó una disminución del transporte público formal a partir de 1996; la movilidad general del orden es de 1,6 viajes por habitante. También se retoma el dato de que según los conteos realizados en el año 2000 es de el 30% para los modos privados como

automóviles y taxis, y del 70% para el transporte por Autobús; este 70% y un 11% lo representan autobuses no regulares.

Cabe anotar que se realizó una priorización de los corredores en el nivel de subsector que contemplaban once de los mismos; posteriormente después de la fase de selección de corredores se definieron los siguientes tres conjuntos: 1) San José-Pavas 2) San José-San Pedro-Curridabat y 3) San José-Tibás-Santo Domingo. A pedido del MOPT, se integraron para el análisis los corredores que siguen las líneas del tren en el valle central; a saber: Alajuela-Heredia-San José-Cartago y Alajuela-Ciruelas-Pavas-San José, contemplando la conectividad con el Aeropuerto Juan Santamaría.

El estudio desarrolló cinco fases específicas: selección de corredores, selección de tecnologías, evaluación de tecnologías, elaboración de propuestas y estrategia de implementación. Las alternativas tecnológicas por evaluar fueron autobús u autobús articulado, trolebús y trolebús articulado, sistemas intermediarios (autobuses guiados, transporte en vía reservada, tranvía sobre neumáticos) y tranvía moderno. Sin embargo, las comparaciones de tecnología de desplazamiento se resumieron a las opciones autobús y autobús articulado y trolebús.

Nótese, que para el caso del corredor radial de Pavas se estudio únicamente el sistema de autobuses articulados según la decisión tomada por el MOPT, como lo consigna la empresa francesa. Los otros corredores son Radial San Pedro-Curridabat, (autobús o trolebús) diametral Pavas-Curridabat (tranvía) corredor Radial Tibás-Santo Domingo (autobús o trolebús).

Finalmente en lo que se refiere a los corredores de tren se separó la reactivación del tramo Heredia-San Pedro para el caso del primer corredor mencionado.

Desde el punto de vista financiero los resultados del estudio arrojaron, según la rentabilidad, en primer lugar la radial a San Pedro, de segundo la Radial a Tibás y en tercer lugar Radial a Pavas; esto, para autobuses articulados. Los proyectos con trolebuses tienen una rentabilidad negativa y los proyectos con tranvías aún peor, para el caso de los proyectos suburbano. Siempre desde el punto de vista de la rentabilidad, el tramo Heredia-San Pedro se presenta viable a corto plazo, la reactivación de la línea San José-Heredia-Cartago a mediano plazo y la reactivación de la línea Alajuela-Ciruelas-San José a largo plazo.

Estos planes son en realidad el reflejo de la problemática, que el país ha venido sufriendo desde la década de los noventa, porque es la década que ve el nacimiento del “cuida carros”. El primer plan que se instituyó para tratar esta problemática data de la década de los ochentas; exactamente surge como plan en 1987, pero este es producto de una revisión de los planteamientos Ministeriales de los años 1979-1980. De esa revisión surge este plan cuyo principal objetivo era replantear un reordenamiento vial contemplando aspectos operativos e institucionales.

Todos estos estudios cuentan con un denominador común que es la problemática de la vialidad en la ciudad de San José. Han sido muy importantes sus aportaciones, puesto que son la base de muchos proyectos que hoy son una realidad; ejemplo, el tren interurbano de San Pedro-Heredia,

el tren interurbano de San Pedro-San José; gracias a estos estudios previos se han logrado consolidar. Lo que se debe analizar de estos estudios es que ya para la década de los ochentas, el estado costarricense se da cuenta de los problemas urbanísticos y de vialidad que existen en la ciudad de San José. Pero, son tan poco entendidos que esto obliga, a que se dé paso a un plan que es efectuado en 1987, donde se descubre una serie de problemas que presenta el transporte público y privado, las áreas comerciales, los peatones, los taxis el estado de las calles en el centro de la ciudad; en realidad, se señala lo que la mayoría de los costarricenses saben, en realidad, que el estudio arroja resultados que, sin ser un gran urbanista, ni tener grandes conocimientos en vialidad, una persona común podría describirlos, son las personas comunes las que sufren la problemática de las grandes urbes. Este estudio da paso al realizado, en, 1992; acerca de la Vialidad y Tránsito, Transporte Público, donde se utilizó el Sistema Integrado de Análisis del Transporte del Gran Área Metropolitana; esto, como iniciativa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes donde se establece implementar un Estudio del Transporte Urbano del Área Metropolitana. Los resultados de este estudio son muy similares al los que se pudieron constatar del anterior plan del 1987, con la única diferencia que en este, la parte sobre urbanismo no se tomó en cuenta y se lleva a cabo solo en lo que se refiere a vialidad, tránsito y transporte público. Los resultados son prácticamente los mismos, solo que este se contempló por un horizonte máximo de 20 años o sea que el período especificado fue de 1992 al 2012. Se hace un análisis más detallado de las problemáticas de ciertos sectores debidamente identificados, y proponía una serie de proyectos muy similares a los del plan anterior. Luego de estos dos estudios surge un tercer

estudio, llamado: Plan Director Urbano de la Municipalidad de San José: “*San José 2015: por una ciudad agradable, habitable y competitiva*”, 1994. El objetivo máximo es que la Municipalidad de San José, oriente políticas y toma de decisiones en el corto, mediano y largo plazo, en los ámbitos social, económico y urbanístico-ambiental, contemplados en un período de 20 años.

En realidad cada uno de estos estudios tiene ciertas diferencias, uno con el otro, pero en términos generales, son muy parecidos. En realidad la desigualdad radica, más en el tiempo que cada uno fue presentado que el contenido mismo. Se puede considerar que el segundo plan fue retomado del primero y el tercero del segundo. Esto, porque los principales jefes del (MOPT) y la Municipalidad de San José, lograron establecer que la información suministrada por estos estudios era muy importante y que no tomarla en cuenta era un desperdicio de recursos.

Después de estos tres estudios, se realizan dos más que son Estudio del Sistema de Control Computarizado de Tránsito de San José, 2001 y el Estudio de Factibilidad de un Sistema de Transporte Público Masivo en el Área Metropolitana de San José, 2004. Estos dos estudios son muy importantes, ya que se logra establecer, mediante la tecnología, políticas por seguir con respecto al tránsito en el área metropolitana y se logran identificar algunos problemas que se generarían si se implementan todas las medidas, sugeridas por los estudios anteriores. También se sugiere que la implementación del transporte público masivo, en área urbana, sería una medida muy importante por tomar en cuenta. Esta vendría a finalizar en gran medida con los problemas de congestionamientos en el centro de la ciudad.

Es importante destacar que durante la investigación se trató de buscar información con respecto a las obras que el CONAVI, desarrolló o que actualmente desarrolla, en lo que se refiere a funciones propias de este consejo y se dividió en seis puntos principales.

- a) Qué es el CONAVI y cuándo fue creado
- b) Informe de proyectos que el consejo, ejecutó dentro de San José desde su creación.
- c) La construcción de parqueos y la demarcación de las calles.
- d) Demarcación de las rutas nacionales.
- e)Cuál es la perspectiva con respecto a construcción de parqueos.
- f) Parqueos dentro de San José.

La información suministrada fue muy escasa. Dentro de las funciones que este consejo desempeña existen una serie de contradicciones e incompatibilidades con otros, consejos, ministerios y gobiernos locales.

Se dice que el CONAVI, es un órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, fue creado por la ley N-7798 o "*Ley de creación del Consejo Nacional de Vialidad*" del 29 de mayo de 1998. Todos los registros de proyectos dentro de la red nacional datan del año 1999 hasta la fecha, donde se adjuntan presupuestos, informes de ejecución, nombre de los proyectos y los montos invertidos y los períodos en que se realizaron.

Es importante aclarar que el CONAVI solo atiende la red nacional y quedan bajo las funciones municipales, la atención de la red vial cantonal.

En los últimos años, este consejo se ha preocupado por ampliar, principalmente las radiales, de entrada y salida al casco metropolitano de San José, que a la vez son los ejes primarios, del acceso del transporte público masivo. Dentro de las principales obras realizados por el CONAVI, se encuentran;

-Radial San Vicente de Moravia-Coronado.

-Radial MAG (sabana sur)-La Universal.

- Radial Zapote-San Francisco.

-Radial San Francisco- La Colina.

- Construcción de la radial Hatillos- Escazú.

- Radial San Francisco-Heredia.

- Radial San Rafael- Escazú.

- Radial Tibás- Heredia.

-Radial La Pozuelo- Heredia.

Estos son algunos proyectos que el CONAVI ha desarrollado, para ampliar la salida y entrada al casco metropolitano, en la capital. Es importante aclarar que muchos de estos proyectos, están siendo ejecutados, diseñados o están por ejecutarse.

La demarcación y construcción de parqueos públicos, no son funciones propias de este consejo; las encargadas, son las municipalidades y la Dirección de Ingeniería de Tránsito del MOPT. Esto, representa una contradicción en sí, pues los parqueos son parte vital de la vialidad en una ciudad como San José, que cuenta con rezago muy grande en lo que a construcción y planificación de calles se refiere. Si se consideran estos hechos, se debe señalar, ¿quién más facultado para considerar la construcción de parqueos que el CONAVI, como ente especializado en la materia? Dejan a discreción de la municipalidad un criterio que incumbe a la mayoría, por ser San José, el centro comercial de este país, donde encuentran las principales instituciones del estado; los gobiernos locales cuentan con el tercer grado de autonomía. En este tema en especial se considera que el CONAVI debería ser el encargado de hacer los estudios de factibilidad sobre la construcción de parqueos y hacer las recomendaciones de acatamiento obligatorias; se dice recomendaciones por no entrar en conflicto de competencias.

En la demarcación de calles, el CONAVI, señala que la red vial nacional, está cubierta por un rubro más, dentro de los proyectos de mejoramiento, rehabilitación, construcción, y reconstrucción vial. Respecto a la red vial restante, se trabaja mediante contratos de señalamientos y demarcación vial administrados por la Dirección de Conservación Vial, o por la intervención de cuadrillas de trabajo, de la Dirección de Ingeniería de Tránsito del MOPT.

Es destacable explicar una situación en particular, como la de San Pedro de Montes de Oca; este cantón tiene algunas regulaciones, que no todos los demás cantones lo poseen, por ejemplo: la demarcación de zonas de parqueos

con boletas, la institucionalización de una policía de tránsito propia, que es la encargada de aplicar las leyes de tránsito en el área, que es delimitada por la misma Municipalidad de Montes de Oca. Está definida como: Unidad de Estacionómetros de la Municipalidad de Montes de Oca; en esta unidad se tiene especificada la cantidad de parqueos que tiene el distrito de San Pedro, exclusivamente, así como la cantidad de oficiales de tránsito que trabajan en la unidad. Se puede entonces a ciencia cierta establecer que: en San Pedro existen actualmente trece parqueos activos; esto, por el canon que la municipalidad anualmente cobra por el funcionamiento. Algunos de estos parqueos: Parqueo de Chalo, Parqueo El Ángel, Parqueo La Fábrica, Parqueo de Terra U, Parqueo Cocodrilo, Parqueo Torres del Este, Parqueo B Dent, Parqueo Mall San Pedro, Parqueo Oullet Mall, Parqueo Auto mercado de los Yoses, Parqueo Alameda , Parqueo Italiano, Parqueo Metrópoli. Estos parqueos están debidamente en regla. Es importante destacar que el área, que corresponde a estos parqueos es muy poca; estos están concentrados, en menos de 15.16 km², que es el área aproximada de este distrito. En realidad existe una regulación muy efectiva en lo que a zonas de estacionamientos con boletas de refiere. Se cuenta con aproximadamente siete oficiales fijos y un supervisor o encargado de estacionamiento. Se considera que esta cantidad de oficiales son excesivos, para el perímetro en el que se desempeña. Está sectorizada de la siguiente manera: sector 1- comprende la calle 0, avenida-3, avenida-5, avenida-1, calle 7 y calle 5. Sector 2- entre la avenida 0 y 2, comprende calle 0, calle 1, calle 5, calle 9, calle 11, calle 13, calle 13 bis. Sector 3- avenida paralela interna Yoses sur, calle 39, calle 41, calle 43. Sector 4- avenida paralela interna norte de Mall San Pedro, hasta la Subaru Los

Yoses, avenida interna detrás del Auto mercado Los Yoses Boulevard Dent.
Sector 5- avenida Mall Norte, avenida interna Pops B Dent, Mall Oeste.

Se puede considerar que esta municipalidad tiene una muy buena regulación en el distrito de San Pedro con respecto al problema de los autos que tienen por obligación aparcar en la vía pública; pero surge una incógnita de toda esta regulación y la primera es, ¿por qué solo en San Pedro? En la municipalidad, los encargados señalaron que es porque el Concejo así lo estableció, por ser San Pedro, un distrito muy importante con respecto al flujo de personas y automóviles, que diariamente llegan a esta ciudad universitaria; pero, la razón podría ser otra. Se considera que para el gobierno local es muy buen negocio, el que todos los días hayan vehículos estacionados. Las boletas de parqueo las vende la municipalidad a particulares, que en muchas ocasiones las revenden a un buen precio. Además, existen en el mercado boletas falsas lo que representa un buen negocio, entre los que las venden en la calle y los que las proveen; esto, porque ellos tienen su propio negocio personal y quizás la gente no le da mucho interés a este tema. La cantidad de dinero que mueve este negocio es muy grande, en realidad, si no fuera así, ¿por qué, no son los dueños de locales los que venden las boletas?, porque a algunas personas no les interesa que el negocio pierda su atractivo. Es importante, decir que como gobierno local, esta municipalidad debería en teoría, velar por todo el cantón de Montes de Oca, no solo por un distrito; debería existir en todos los distritos una policía de tránsito o al menos un oficial destinado a cada distrito y sin embargo esto no es así.

Todos estos factores contribuyen a que en San Pedro, a pesar de que existe una policía de tránsito rutinaria y todo esté demarcado, todavía no hay una política con respecto a los cuida carros. Hay muchos cuida carros que operan en todos los sectores que se describieron anteriormente, por los parqueos con boletas y los oficiales de tránsito de municipales. Lo último que expresaron cuando se le preguntó de la problemática de los cuida carros que vendían las boletas a precios más altos o que simplemente las falsificaban, que se establecían en las calles como dueños de esta, y que los oficiales de tránsito no hacían nada, es que en primer lugar estos oficiales no estaban para cuidar los autos de nadie, ni para regular a los cuida carros, que ellos solamente estaban para verificar que el auto estacionado, tuviese la boleta y nada más.

Por último externaron que en el transcurso de los años han tratado de establecer políticas, para tratar de regular este problema, que han hablado con los comerciantes, la policía de proximidad así como la de tránsito, para, regular la ventas de boletas por parte de particulares, tener más información de las personas que cuidan carros, como: el lugar de residencia, antecedentes, ubicación por calles, avenidas, la situación socioeconómica y ciertos requisitos que deben cumplirse para otorgarles un carné, que los autorice a trabajar en determinada zona; toda esta información fue suministrada por Freddy Gutiérrez Chacón, encargado de estacionómetros.

Como se ha podido constatar, el estado, algunas municipalidades y en particular la Municipalidad de San José, de una u otra forma han tratado de implementar, medidas, para combatir los problemas de vialidad y de congestiónamiento que padece la ciudad, ya sea sectorizando, regulando y

demarcando. Lo importante por destacar de toda esta información, obtenida durante la investigación, es en lo que se refiere al estudio de algunos planes en esta materia. Ha quedado establecido que están muy rezagados, en este tema. Los planes que se han trazado, de una u otra forma no han podido ser aplicados, por diferentes motivos, entiéndase, burocracia, desgano de las autoridades, o porque no son factibles o los costos los hacen imposibles de realizar. Existen algunos objetivos que ya han realizado, por ejemplo: activación del tren urbano, San Pedro-San José, San José-Heredia, Heredia-San Pedro de Montes de Oca, por citar algunos; esto, demuestra que la mayoría de objetivos podrían cumplirse, si se utilizan las herramientas adecuadas. Además, se deben aprovechar los recursos con los que cuentan y tratar de crear políticas que amparen toda la inversión de los recursos.

Sección III. Comprobar si esta situación es un fenómeno que solamente afecta las grandes ciudades y si por el contrario es un mal que también enfrentan otras pequeñas urbes en Costa Rica.

Como se ha explicado, existe una situación que con el paso del tiempo se ha convertido en una necesidad real, como es la figura del cuida carros; se dice necesidad, debido a una mala planificación vial o las leyes de urbanismo, las grandes ciudades como San José, Cartago Alajuela, Heredia, por nombrar la principales ciudades de nuestro país que son las que principalmente sufren esta problemática. Se debe señalar que esta situación también se vive tanto dentro y fuera del casco urbano, sin exceptuar por supuesto la GAM (La Gran Área Metropolitana) pues carece de una amplia red de parqueos, que trae como consecuencia un desorden vial insostenible en las horas pico; las calles están completamente obsoletas para un país con demografía en crecimiento.

No cabe duda que la mayoría de las personas, en algún momento se han preguntado si los cuida carros son, otro mal que las grandes ciudades deben sufrir aparte de la contaminación sónica, los malos olores, las aguas negras, los indigentes, etc. Se puede responder esta pregunta, de muchas formas y con variadas respuestas: la primera, sería, que los cuida carros no son un mal necesario, que por el contrario, es la sociedad misma, la que les ha permitido convertirse, en lo que son, ya sea, por descuido de tomar medidas para contrarrestarlos o porque parece que ese problema que sufren los semejantes no afecta a todos. Los cuida carros solo operan en los centros de las principales ciudades de Costa Rica y no es un problema nacional, es un problema que todas las grandes ciudades deben sufrir. Se puede decir que surgen un sin número de preguntas al igual de un sin número de posibles respuestas, pero lo más importante que se debe analizar a todo esto es: ¿Cuál es la percepción, que tiene la gente de este problema global? Se debe decir que los cuida carros están en todas partes y son trabajadores de tipo nacional, porque se les encuentra en todas las partes del país en la actualidad. Quizás en la década pasada, surgieron en las principales ciudades, pero ahora se pueden encontrar en todo el país. Hay que agregar que los cuida carros no son un mal necesario como lo escribió, Gaetano Pandolfo. “*Tarifa única a cuida carros*”.

“¿Existirá un mal necesario? ¿Quién necesita un mal? Pareciera que los costarricenses sí. Entre las alternativa de que te roben tu vehículo, te lo abran, lo rayen, lo desinflen o lo desmantelen, mejor, que te lo cuiden, aunque el vigilante sea como el que se ubica siempre ebrio, 50 m, antes de la entrada del Alejandro Morera Soto; este, ha firmado el pacto oral, con los dueños del auto y

desaparecido; en el coliseo, se mete en la primera cantina de turno, solo para reaparecer, mano extendida, por el “rojo” al final del partido. Los cuida carros, si es que los cuidan, es un gremio cada vez mayor integrado por indigentes, drogos y vagabundos, de todas las edades. En vista de que “trabajan” sin ninguna supervisión han ido abusando de su cargo y ya la famosa “tejilla” que se le daba, no hace muchos años para que vigilaran, el auto ha pasado, hasta los 5000 mil según la actividad a la que asistan sus víctimas”.

“Las tarifas por las que ha pasado o han sufrido quien escribe, 8 son las siguientes;

Estacionamiento rápido en la calle 200 colones.

Restaurante chino barato 500 colones.

Partido Carmelita-San Carlos 500 colones.

Tarifa mayormente aceptada, sin amenazar por los profesionales de cuidado de carros 1000 colones.

Clásico Saprissa-Alajuela 2000 colones.

Muerto pobre en iglesia pobre 1000 colones.

Muerto rico en iglesia rica 2000 colones.

Concierto cantantes puretes 3000 colones.

Concierto cantantes famosos 5000 colones

Como no hay forma de evitar este asalto diario al bolsillo de los costarricenses, impotentes y desesperados, del ataque constante de decenas de gamberros, que prefieren ganarse la vida tan fácilmente cuando faltan brazos en construcción y agricultura, propongo una salida salomónica y cobarde, dada la falta de autoridad del gobierno para impedir este desmadre. Fijar una tarifa única de ₡500 para los cuida carros, sin importar el evento al que asistamos las

víctimas. Buscar los mecanismos del caso para que estos vagos, en su mayoría, se enteren de la orden que no sé quién puede dar -podría ser un discurso por la televisión de la defensora de los habitantes-, que sea de acatamiento obligatorio, aunque esté escrita en el aire y que el Gobierno busque la forma de que esta norma fantasma se cumpla. Pidiendo disculpas a los lectores por la falta de pantalones de mi sugerencia, habría que hacer conciencia entre los cuida carros, de que deben aceptar esa tarifa de ₡500 por vehículo y que de no aceptarla o responder con algún tipo de amenaza al conductor que le va a cancelar, tengamos nosotros alguna herramienta de defensa. Si la costumbre es ley y todos los conductores nos ponemos de acuerdo en pagar solo esa suma, quizá después de escuchar el discurso de la defensora, sé que podemos ganar la batalla. Quinientos pesos o nada, les vamos a exigir a estos vagos; si no aceptan, tratemos de alejarnos del sitio, buscar el parqueo más cercano y aprender a caminar, que el ejercicio es bueno. Ya verán que ganamos la desigual batalla, que hoy da dividendos a cuadrillas de cuida carros por miles de miles de colones cada mes, dinero que merece un mejor destino para personas verdaderamente necesitadas". La República. 7 de noviembre 2006.

Muchas de las palabras de este ilustre escritor costarricense, describen una verdad que no podemos esconder y se puede agregar que los precios en la actualidad, por el servicio, han aumentado, pero se debe decir que este escritor tiene una falsa imagen de lo que los cuida carros realmente representan, pues los llaman: indigentes, drogos, vagabundos alcohólicos y otros; utiliza muchas palabras despectivas para esta población trabajadora, hay que agregar que está muy alejado de la realidad y que tiene un perspectiva muy nublada de las

personas que realizan este trabajo. Quizás en los años mozos de nuestro país este trabajo era realizado por este tipo de personas, pero en la actualidad lo realizan personas comunes y corrientes, sin vicios que a falta de trabajo digno deciden que cuidar carros es lo único que les asegurará el sustento diario. También señala que el gobierno no ha hecho nada; en esto hay unanimidad de criterios, se está totalmente de acuerdo con él. Pero, lo que muchos no entienden es que el gobierno es el culpable de que existan los cuida carros porque ellos son la consecuencia de la inseguridad y la delincuencia que cada vez azota más al país y, como es entendible que en definitiva el problema de la delincuencia es mucho mayor (esto se explicó de forma amplia en el capítulo II en la sección I); entonces, mejor sería tratar de encaminar a los cuida carros de forma que se pueda reglamentar y también vigilar el servicio que prestan para evitar los abusos.

Debemos entender que los cuida carros están establecidos en todo el país y no solo en las principales ciudades y es quizás intrigante cómo los mismos usuarios se extrañan en determinados casos, cuando en algún lugar donde hay una actividad, no hay cuida carros. Esto, hace pensar que socialmente son aceptados y que aunque algunos abusan, esto no ha sido determinante para que se les niegue el trabajo. Es importante establecer que no todas las personas que se dedican a este oficio abusan de sus usuarios.

Se puede decir que se conocen muchos lugares donde el cuida carros realiza su trabajo, se realizó la observación en muchas partes del nuestro país. Esto se hizo para comprobar, si este fenómeno ocurría solo en San José; se logró constatar que en Guanacaste, sucede una situación en particular, en los principales cantones, como Liberia, Nicoya, Santa Cruz, Cañas, la Cruz y

Carrillo; los cuida carros, durante el día prácticamente no trabajan y en los demás cantones, solamente en las noches de 6:00 PM en adelante comienzan a llegar a sus lugares de trabajo. Los focos de concentración, son los principales bares del cantón, Iglesias, partidos de fútbol o alguna actividad en especial. El oficio de los cuida carros está apartado para algunas personas, independientemente, del lugar de donde provenga; esto se dice porque por ejemplo, los cuida carros, muchas veces se desplazan, a otros pueblos y cantones para realizar, su trabajo, dependiendo del tipo de evento social, que en determinado lugar se esté realizando. Es muy diferente, a lo que sucede en San José, donde los cuida carros, se posesionan de un determinado lugar, ya sea calle principal, avenida, frente a un bar, un banco, un supermercado, etc. En San José los cuida carros le llaman finca, al lugar que ellos manipulan y lo toman a título de “dueños”, el lugar donde diariamente, realizan su labor.

En el centro de los principales cantones costeros de Guanacaste, como, la Cruz, Liberia, Carrillo, Santa Cruz, Nicoya, la situación de los cuida carros es que, estos siempre trabajan durante el día, pero solo en las playas, no así en los pueblos, motivados por una mayor concentración de turistas que se desplazan constantemente de playa en playa. Es muy importante señalar como caso particular que el problema en las playas es culpa del gobierno, las municipales y toda la corrupción que se da con los permisos de construcción en la zona marítima terrestre. Aquí existen grandes hoteles y empresarios que no han respetado los 50 metros inalienables de la zona marítima terrestre, que es donde no se puede construir. Esto, obliga a las personas a dejar sus autos lejos de la playa, exponiéndose a ser tachados o robados. Se puede decir que

si se respetaran los 50 metros, no habría necesidad de pagar un cuida carros porque los turistas podrían ver el auto desde la playa.

Es increíble que hasta en este tema, se pueda comprobar cómo la corrupción y el irrespeto a las leyes siempre genera consecuencias para todos, ya sea de forma directa o indirecta,

Se debe agregar que en Puntarenas, Limón, Cartago, Heredia, Alajuela, San José la situación es muy diferente y los cuida carros siempre están trabajando más o menos desde la 6:00 AM, hasta las 3:00 AM del otro día, que es la hora que la mayoría de bares nocturnos, hacen sus cierre. Como se puede observar, es un trabajo prácticamente de 21 horas por día, y esto sucede porque estas provincias tienen un porcentaje mayor de población con respecto a Guanacaste; además, cuentan con un mayor desarrollo en el nivel comercial, lo que hace que la población esté concentrada en su mayoría en lugares específicos. Como es entendible, donde hay más población, siempre, existirán más posibilidades de que el cuida carros obtenga trabajo.

En la provincia de Cartago existe una situación especial, las autoridades locales han tenido la intención de regularla. Se les brindó capacitación a aproximadamente 70 personas sobre la forma de realizar dicha labor; es una propuesta muy interesante por parte del gobierno local. Se demuestra que el trabajo de los cuida carros es muy importante en esta provincia, que comparada con otras ciudades, excluyendo San José, en este caso con Heredia y Alajuela, estas provincias triplican en número, con respecto al robo de automotores; esto, no quiere decir que los cuida carros son los responsables. Existen muchos factores que se podrían analizar, como: densidad de población, infraestructura y otros. Lo importante es reconocer que

se le ha dado importancia a la labor que desempeñan y más que señalarlo como una molestia, se ha tratado de tomar el lado positivo que podrían desempeñar los cuida carros en la sociedad costarricense. Es importante quizás señalar que existe una serie de debilidades con respecto a la forma de manejar la situación en la práctica, pero es un buen comienzo y un buen ejemplo para las demás ciudades, para que la situación no se vea como problema sino como una posible solución.

Es importante manifestar que la figura de los cuida carros, se puede encontrar en todo el país y que no es un problema que ocurre, únicamente en las principales ciudades. Todas guardan sus particularidades, pero al final, son casi idénticos. Los cuida carros de todos estos lugares, parecieran, que internamente, se relacionaron unos con otros, porque las conductas son prácticamente las mismas.

Lo que se desprende de lo anterior, es que se alcance comprender que los cuida carros no son un problema aislado, son parte de una florida Costa Rica, con todas esas características que la hacen diferente y que, si se llega a tratar de la mejor manera, podrían ser algo positivo para las personas. Qué mejor forma de cuidar los bienes que por medio de una policía civil, donde cada individuo, de una u otra manera, contribuya, en convertir una comunidad, barrio o ciudad más segura.

CAPÍTULO III

VISUALIZAR UN SISTEMA PARA QUE LAS PERSONAS QUE REALIZAN ESTA LABOR ESTÉN PROTEGIDOS POR LOS DERECHOS LABORALES- MEDIDAS A CORTO PLAZO- SOBRES ESTA SITUACIÓN-PROPONER CUÁL SERÍA EL APOORTE DEL ESTADO Y LA SOCIEDAD CIVIL CON RESPECTO A LA PROBLEMÁTICA

Sección I. Tratar visualizar si es viable crear un sistema por medio del cual las personas que trabajan en esta actividad puedan contar con todos los beneficios laborales, que cuenta un trabajador, en Costa Rica.

Lo importante de este título es que, en el transcurso de la investigación, se han podido determinar muchas situaciones que presenta, la Figura del Cuida Carros. Se han mencionado los antecedentes, de la figura como tal, la evolución, espacio geográfico, donde se desarrolla, también los factores externos que en teoría, colaboran a la formación de esta figura como un todo. Entiéndase, esto como, la situación de la calles en Costa Rica, la mala planificación vial, el problema de la inseguridad urbana, etc. Todos estos elementos y factores permiten hacer un reconocimiento de la figura como tal, como una situación jurídica, que necesariamente debe ser regulada. Esto es muy importante determinarlo; partiendo de esto, se puede analizar al sujeto en sí, que realiza la labor, entiéndase al “cuida carros” desde la parte subjetiva, dejando de lado algunos conceptos que solamente tienen una connotación objetiva.

Este pequeño sumario es importante, puesto que nos introduce a la situación de la vida del cuida carros en su labor propia, ya no tanto como un nombre

solamente, ni como un dato, sino como una persona que realiza una labor muy importante, para la vida diaria de nuestras pequeñas urbes.

En capítulos anteriores se mencionó al cuida carros desde una perspectiva del reconocimiento; ya esa etapa está superada. Lo importante en adelante es percibirlo como, una persona normal que desempeña un trabajo normal, no verlo como el sujeto que en la clandestinidad realiza un trabajo fuera de la ley⁴¹.

Lo más importante de la acotación anterior es que con este reconocimiento vienen derechos y obligaciones, puesto que ya no se pone en duda si es legal o no la situación, sino saber qué se debe hacer para que la relación entre el cuida carros y el usuario sea la más satisfactoria, para ambas partes.

Establecida la línea por seguir, se puede decir que lo más importante, es reconocer al cuida carros como un “trabajador”; pero, este concepto, no es aislado, la palabra trabajo y trabajador como tal han tenido un desarrollo histórico muy importante, que es preciso analizarlo de forma amplia pero extrayendo conceptos concretos y situaciones concretas que permitan sustentar la bases para plantear de qué forma estos “trabajadores de las calles” puedan contar con todos los beneficios laborales o en determinados casos los beneficios básicos, con los que cuenta un trabajador en el país.

En el origen del Derecho del Trabajo, tuvieron especial participación los médicos y algunos pensadores humanistas, también la toma de conciencia de su situación y hasta el sacrificio por parte de los trabajadores. Posteriormente los políticos no tuvieron sino que acceder a las demandas de los obreros

⁴¹ Castillo F. “el Derecho del Trabajo” Definición del derecho del trabajo es el; Resultado de un proceso evolutivo histórico, que viene de la antigüedad, de las luchas, de pensamientos e ideas y de aportes humanísticos, y económicos de diversos grupos. 1999 P. 31.

dándose origen a lo que se conoce como el *intervencionismo de estado*” en la relación obrero patronales.

Puede decirse que el Derecho del Trabajo se refleja en la divinidad que se ha venido confiriendo a las personas que prestan su servicio de forma subordinadas. En la antigüedad aquel era un esclavo, una cosa, en la edad media un vasallo, sujeto a la servidumbre en relación con el señor feudal, y después de la revolución Francesa, durante la vigencia del liberalismo, un sujeto de derecho un individuo, con capacidad de contratar “libremente” las condiciones del trabajo con su patrono pero sin posibilidad jurídica de hacer huelga, de agruparse o de asociarse y menos de contratar colectivamente.

Constatada la desigualdad real del trabajador con respecto al patrono, a la hora de contratar las condiciones salariales del trabajo, pero tomando en cuenta las consecuencias negativas para la sociedad y la clase obrera, es ahí donde el estado intervino fijando, mínimas condiciones, opera la “autonomía de la voluntad” de las partes y se admite, por lo tanto, la superación de los derechos y evidentemente la libre contratación en otras materias no reguladas por la ley.

Las condiciones actuales universales de los trabajadores es todavía penosa y la posibilidad de cambiar su condición como tal de trabajadores subordinados es casi nula, por lo que no cuenta con la posibilidad del ahorro, debido a su condición salarial y trascender es casi utópico. Los hijos de estos trabajadores nacen con la condena, en la mayoría de los casos, de seguir teniendo la condición de los padres, salvo casos excepcionales; es decir, el precio que pagan por las horas de trabajo es insuficiente para satisfacer las condiciones de un ser humano completo.

Todo es un proceso y los trabajadores han sufrido a lo largo que la historia la desproporción de las ganancias del empleador, con las ganancias pagadas netas al trabajador.

En Costa Rica, el derecho laboral costarricense se codificó en el año 1943 y se participa de las características universales de este derecho; además, se dieron luchas importantes para alcanzar esta legislación.

Nuestra legislación muestra una política intervencionista muy importante, pero también es el conjunto de voluntades ciudadanas y eclesiásticas, no necesariamente políticas, representa un cambio de un régimen liberal a uno social, de un régimen constitucional tradicional a uno moderno; no solo se establecen las garantías individuales, sino también se establecen derechos y garantías sociales.

Nuestro país siempre ha velado por ser un estado social y de derecho por lo que las relaciones laborales siempre han sido muy importantes para nuestro desarrollo social y económico. Se toma en cuenta por un lado el trabajo como fuerza de transformación y desarrollo sin dejar de lado las personas que realizan esta transformación, en este caso los trabajadores.

Es importante analizar la evolución histórica del país con respecto al establecimiento de los derechos laborales, no tanto desde una perspectiva tan global, sino con casos concretos que a través de la historia han establecido en el país, el actual derecho del trabajo.

Por ser un tema muy especial dentro de la investigación, se le dará mayor importancia a este apartado, puesto que es un factor fundamental de la investigación. Reconocida la figura del “cuida carros” como tal, adquiere esos deberes y derechos intangibles, que en este caso en particular es el de ser

protegidos por la ley laboral, sin olvidar que estos derechos vienen acompañados de obligaciones, que son muy importantes para la investigación. Puesto que la voz popular es la de regular la situación, se dice que están por encima de la ley, pero esta observación no es compartida, solamente están a un costado y esto es debido en muchas ocasiones porque son las mismas personas las que no le toman la importancia debida. La situación del cuida carros es solamente una más de tantas situaciones que en Costa Rica no se les da la importancia que se merece o quizás es utilizada por los dirigentes políticos como válvula de escape, para ocultar la verdadera incapacidad e ineptitud para poder gobernar con claridad y transparencia; ejemplo muy claro, es el caso de los vendedores ambulantes que operan en la ciudad de San José, el caso de los buseteros, los porteadores, etc. Son ejemplos claros que conciernen a todos los costarricenses, pero no se les da la importancia. Los gobernantes exponen que todo está controlado, cuando en realidad esto es solo una cortina de humo, para maquillar la mediocre labor que realizan, estos ejemplos son casi iguales y tan importantes como la de los cuida carros, solo que detrás de toda esta problemática hay lo que en la calle se conoce como los peces gordos, intereses personales, así como compromisos, adquiridos en campaña. Estos temas no son parte de la investigación pero son muy similares y nadie hace nada por regularlos de la mejor manera; lo que se ha aplicado es la "ley del garrote" y, como es conocido, esta ni con las bestias funciona. Se dice esto, porque es muy fácil exponer la situación de los vendedores ambulantes; todos piensan que infringen la ley, pero surge una pregunta: ¿De dónde estas personas que en su mayoría, cuentan con nivel mínimo de escolaridad, y viven en condiciones sociales marginales y muchos son

extranjeros, “nicaragüenses” pueden estar acordes con el movimiento del mercado y la moda? Se dice esto por es improbable que estas personas consulten diariamente las páginas de alta costura y moda, ni las revistas que señalan la tendencias del mercado, ni las premisas de las películas que no han sido vistas en los cines cuando ya las venden. Se dice esto porque diariamente en la avenida central la mayoría de los costarricenses pueden observar lo que sucede ahí. Es impresionante, cómo todas las semanas tiene mercadería nueva y actualizada, la pregunta es: ¿Cómo?, y la respuesta es muy fácil, existe una red o mafia que mueve toda esta mercancía y las municipalidades lo saben, solo que ellos tienen compromisos adquiridos con estas personas y no pueden ni hacen nada. El arma que ellos utilizan es, que cuando los dueños de tiendas protestan porque estas personas venden productos, más baratos y de igual calidad y sin el pago de los impuesto de patentes, la municipalidad escoge un día, con pocos transeúntes, despliega un contingente policial y les reparte “garrote” a los disque infractores de la ley de derechos de autor y propiedad intelectual. De previo aviso los municipales, llaman a la prensa para que puedan grabar y mostrar que la municipalidad trabaja y no permite que en San José y en Costa Rica se violen estas leyes que acordaron proteger con en Tratado de Libre Comercio. Todo es una actuación y los que salen perjudicados son lo pobres trabajadores que con lluvia y frío tratan de llevar el sustento diario a sus casas, no quiere decir que se apoye ir contra la ley, se considera que lo que hacen los vendedores, la verdad es incorrecto pero, lo más importante de esto, es cuando se analiza ¿Quién es el que se lleva las ganancias de este negocio?- ¿Por qué a estas personas que desempeñan este comercio ilegítimo, se les ha decomisado

millones en mercadería y al día siguiente están trabajando con igual o mayor cantidad de nueva mercadería? -¿Cómo la consiguen? -¿De dónde? - ¿Con qué dinero?, si ellos en la realidad con costos comen. La respuesta es simple, red de corrupción, que se encarga de este negocio ilícito. Solo para agregar, se dirá que los dueños de tiendas, es cierto que pagan patentes y se supone que están conformes con la ley. Pero, si aplicáramos la ley como se debe, la mayoría estaría cerrada; todas de una u otra forma, cuentan con mercancías “pirateadas” por lo que no se entiende qué es lo que alegan, aparte del pago de las patentes.

Anteriormente se hizo referencia a esta situación, debido a que guarda muchas semejanzas con la figura que estamos tratando, estudiados desde una perspectiva antropológica las personas que hacen este trabajo son iguales o idénticas a las que cuidan los carros, solo que esta problemática tiene una escalada superior, a la situación investigada. Esto es un argumento que demuestra que la figura del cuida carros podría alcanzar mayores dimensiones si no es regulada de una forma adecuada, sin olvidar que la corrupción ya ha tocado las puertas de esta situación.

Lo anterior es un preámbulo para lograr establecer que en el país, hay muchos problemas similares que no se han tratado de la mejor manera, sin explicar el porqué. Se necesitaría hacer por lo menos dos tesis o más para tratar de explicar un porcentaje mínimo de cada problemática; lo importante de esto es que establecida la situación, se puede decir que todas tienen, una característica en común y es que son trabajos que no están regulados y son trabajadores que no cuentan con las condiciones mínimas laborales, como sería un seguro social, salario mínimo, jornada laboral, leyes especiales de la

explotación infantil etc. Se dice esto porque ninguna de estas personas cuenta con estos derechos y el apartado que nos ocupa es lograr visualizar de qué forma estos trabajadores podrían contar con todos los beneficios laborales, con los que cuenta un trabajador en el país.

Tomando en cuenta lo comentado anteriormente es importante explicar de qué forma en el país el derecho laboral ha tenido su evolución histórica, para así lograr establecer la forma más idónea, para poder brindarle los beneficios laborales a estos trabajadores, así como las obligaciones que estos beneficios acarrearán de forma implícita.

“En Costa Rica, el primer movimiento social laboral surge con la construcción del Ferrocarril al Atlántico, con una huelga dirigida por inmigrantes italianos en 1888. También se afirma que fue en 1874 con la constitución de la "Sociedad de Artesanos" promovida por un sacerdote masón de nombre Francisco Calvo. El movimiento social popular ligado a las luchas laborales encuentra un antecedente fundamental en la creación del Partido Independiente Demócrata en 1893 por parte de Félix Arcadio Montero. Posteriormente se dieron otras expresiones como las que encabezó desde 1902 el sacerdote Jorge Volio con el periódico "La Justicia Social" y la creación en 1901 de la "Liga de Obreros". Varios años después, bajo la influencia del pensador Omar Dengo se crea el Centro Germinal, que en 1913 da lugar al surgimiento de la "Confederación General de Trabajadores" que libró importantes luchas, especialmente al apoyar propuestas de ley de profundo contenido social. Estos mismos grupos sociales convocaron a la primera marcha de "Día de los Trabajadores" el 1º de Mayo de 1913”⁴².

⁴² Camacho D. Desarrollo del Movimiento Sindical en Costa Rica. (1985) p 13

En el curso de los años siguientes, el movimiento popular, social y laboral del país se desarrolla alrededor de partidos políticos y asociaciones de trabajadores y surgen diversas manifestaciones de la organización popular como: la lucha por derrocar el régimen del General Tinoco en 1919; la Huelga Bananera de 1921; la fundación del Partido Comunista en junio de 1931, precedido de diversos movimientos sociales que lo inspiraron.

El desarrollo del movimiento social en el país es expresión también de cambios fundamentales en el mundo y en la realidad nacional. Provoca avances en las reivindicaciones sociales pero del mismo modo provoca reacciones drásticas de los sectores poderosos, reacciones que aún subsisten.

Uno de los hitos más importantes en la historia socioeconómica de Costa Rica se asocia a las reformas sociales constitucionales de 1943, que provocaron cambios fundamentales a favor de los intereses de las personas trabajadoras. Dichas reformas, luego de la guerra civil de 1948 y pese a las más diversas reacciones de los sectores más conservadores, se incluyen en la Constitución Política que se aprueba en 1949 y que aún rige en el sistema costarricense.

Así pues, nuestra legislación actual que garantiza ciertos derechos económicos y sociales básicos de los y las costarricenses, tiene su origen en esas primeras luchas y conquistas de mediados del siglo pasado.

Paradójicamente, a la par de una legislación favorable a los derechos laborales, dentro del sistema costarricense uno de los obstáculos fundamentales al cumplimiento de esos derechos se da actualmente en las y los ejecutores de las leyes. En efecto, los más diversos sectores no tienen reparo en acusar al Poder Judicial como un factor que atenta contra los derechos laborales, especialmente en relación con los amplios plazos que

corren antes de resolverse un asunto en esas instancias. Se llega a sostener que las demoras no son necesariamente obra de las autoridades administrativas, sino que podrían obedecer más a lentitud del sistema judicial.

Al respecto, la Defensoría de los Habitantes de la República, cumpliendo su función contralora de los servicios públicos a la ciudadanía, ha emitido críticas al servicio que presta el Poder Judicial en muchos de los casos, por medio de los informes anuales que rinde y de manera específica se ha dedicado a tratar el caso de la jurisdicción laboral. Quizás la forma como se ha realizado esta labor no ha sido la más satisfactoria para las partes y estos casos en particular para los trabajadores que, aunque cuentan con los derechos y un juzgado que vela por la aplicación de estos mismo, en muchas ocasiones, la parte legal y el debido proceso se opone a la realidad; los derechos que aquí se exponen son de uso inmediato, estamos tratando con el sustento diario de los trabajadores que ven cómo, con la ley de su parte y la razón en muchos casos se quedan con las migajas de un proceso largo y tedioso que no pueden soportar. La inmediatez en estos casos es lo que predomina y se ven obligados a renunciar a derechos irrenunciables según nuestro sistema laboral, para lograr solventar esa necesidad de carácter inmediato.

Hemos explicado cómo en nuestro país poco a poco ha tenido una evolución con respecto a los derechos laborales, hasta la actualidad, pero se considera que antes de entrar a analizar la parte normativa del derecho laboral costarricense es importante establecer, los principios del derecho laboral, así como los elementos de la relación laboral, también, la relación laboral como tal, explicando en qué momento estamos ante una relación laboral y en qué momentos no y las diferentes formas que existen. Se agrega también algunas

relaciones que se consideran que aunque no entran dentro de las definiciones que tenemos, son relaciones que llamaré oscuras o difusas; esto, por medio del concepto de relación laboral que muchos escritores mencionan y la definición que nuestro código acuña.

Los Principios del Derecho del Trabajo

Los principios del Derecho del Trabajo son de un verdadero conjunto de "*normas generales*" que subyacen o informan a los ordenamientos laborales y que cuentan en muchos casos también con un origen derivado de las normas de rango constitucional. En el derecho laboral el Estado se involucra en relaciones privadas protegiendo a la parte más débil de esa relación, precisamente en atención a tal tutela, la ley ordinaria recoge y establece una serie de manifestaciones concretas, elevadas a la categoría de principios generales por la doctrina, que se encuentran entrelazados entre sí por una genérica función tutelar del trabajador. Pareciera apropiado señalar que esa tutela que se reconoce a los principios generales del derecho laboral, obedece también al apuntalamiento de un modelo de desarrollo que propugna por relaciones laborales definidas y controladas en contenido y ejecución por el Estado.

Estos principios generales, se encuentran en la base de todo el derecho laboral costarricense, como los principales pueden citarse el principio protector y sus reglas, el principio de la *irrenunciabilidad* y el principio de *la continuidad de la relación*; junto a ellos, coexisten también el principio de la *primacía de la realidad* y el principio de la *razonabilidad*.

1. El principio protector.

Establece que la ley laboral tiene como un verdadero principio general la protección del trabajador este principio, fundamentado en la génesis misma de las leyes laborales, justifica por sí solo la intervención estatal en la emisión de las normas⁴³, en la vigilancia de su cumplimiento efectivo y en la aplicación específica.

Cabe señalar que efectivamente la ley laboral tiende a la protección o tutela de la parte más débil de las relaciones laborales. Ese contenido, denominado por la doctrina como el principio protector del derecho laboral, contiene, como bien se sabe, reglas específicas que lo implementan: la interpretación más favorable al trabajador (indubio pro operario), la regla de la condición más beneficiosa y la regla de la norma más favorable.

La importancia del principio protector es tal, que en realidad se le llega a ubicar por algunos como diseminado en todo el contenido de la ley laboral; trasciende por así decirlo, un ámbito restringido.

En todo caso, se trata de reglas establecidas en protección o tutela del trabajador; es un conjunto de normas que constitucionalmente establecen y orientan el contenido del derecho laboral.

En nuestro ordenamiento se define a la legislación laboral una función tutelar a través de un enunciado general, según el cual el objeto principal de la ley es tutelar las relaciones entre las dos partes que componen la relación laboral.

⁴³ Castillo F. "el Derecho del Trabajo: Principio Protector: Ley laboral tiene como un verdadero principio general la protección del trabajador este principio, fundamentado en la génesis misma de las leyes laborales, justifica por sí solo la intervención estatal en la emisión de las normas ""(1999) p 207

De manera mucho más específica y también como protección de los trabajadores pueden citarse las reglas de aplicación, según las cuales, los máximos correspondientes a las jornadas de trabajo diurno fijados en 8 horas diarias, entre 44 y 48 horas semanales, la definición de la jornada mixta y los máximos para la jornada nocturna establecidos entre 6 y 7 horas diarias como máximo, desde 36 horas hasta 42 horas semanales, los períodos mínimos de descanso semanal que se establecen en un día de descanso por cada 6 días de trabajo continuo, así como el período o períodos de descanso anual, en este caso las vacaciones, la prohibición de despedir o tomar represalias en contra de los trabajadores con el propósito de impedir que demanden el auxilio de las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento y aplicación de la ley laboral (Costa Rica, Código de Trabajo, art. 12).

2. El principio de la irrenunciabilidad. Este principio se define como "*la imposibilidad jurídica de privarse voluntariamente de una o más ventajas concedidas por el derecho laboral en beneficio propio*"⁴⁴. En algunos casos se establece en el ámbito constitucional como parte del contenido laboral, una disposición expresa en cuanto a que "*los derechos consagrados en favor de los trabajadores son irrenunciables*"(art15 CT); mientras que en otros casos, se le enuncia, también expresamente, en la propia ley ordinaria.

En todo caso, relacionado con la naturaleza de orden público que se reconoce a las normas laborales, encontramos la más conocida y unánime expresión del principio de irrenunciabilidad, en aquellas normas conforme a la cuales no sólo

⁴⁴ Castillo F. "el Derecho del Trabajo: Principio de continuidad labora: "Como aquel según el cual también en beneficio del trabajador, se establecen una serie de reglas que definen a las relaciones laborales como dotadas de una "extremada vitalidad y dureza" y que realizan o evidencian "(1999) p 216

no se admiten las renunciaciones que los trabajadores formulen a las disposiciones que les favorezcan, sino que en caso de producirse las mismas se reputan como absolutamente nulas.

3. El principio de continuidad de la relación.

El principio de la continuidad puede definirse como aquel según el cual también en beneficio del trabajador, se establecen una serie de reglas que definen a las relaciones laborales como dotadas de una *"extremada vitalidad y dureza"* y que realizan o evidencian *"la tendencia del derecho del trabajo por atribuirle la más larga duración a la relación laboral desde todos los puntos de vista y en todos los aspectos"*⁴⁵.

El principio orienta así el anhelo por relaciones laborales regidas por un régimen de verdadera estabilidad en el empleo.

Las manifestaciones concretas del principio en el ámbito de la ley ordinaria pueden ser expuestas de la siguiente manera:

1. - La ley laboral privilegia y acentúa la existencia de relaciones laborales a tiempo indefinido, por sobre las relaciones a tiempo definido. De ello deriva como una regla general que el contrato de trabajo se reputa a tiempo indefinido, sólo excepcionalmente y ante circunstancias muy calificadas, se admiten las contrataciones a tiempo definido, ya sean éstas a plazo fijo o por obra determinada.

⁴⁵ Castillo F. "el Derecho del Trabajo: Principio Irrenunciabilidad: ""la imposibilidad jurídica de privarse voluntariamente de una o más ventajas concedidas por el derecho laboral en beneficio propio"(1999) p 209.

Como consecuencia directa de lo indicado, se establecieron presunciones específicas en favor de las relaciones a tiempo indefinido o indeterminado, cuando a la finalización persistieran las causas que originaron la contratación, o bien cuando la naturaleza indefinida de la relación derivase de la prestación misma (Costa Rica, Código de Trabajo, art. 26 y 27) buscando con ello el beneficio y protección del trabajador. (17)

2 – Este principio también implica que las relaciones laborales se conciben dentro de un marco de extremada resistencia. En este aspecto el principio de continuidad tiene a su vez como principales expresiones las siguientes:

En primer lugar se establecen como simples suspensiones lo que en otros ámbitos sería considerado como verdaderas interrupciones de la relación entre los sujetos. Ello lleva sin duda al legislador a admitir como válidas las denominadas suspensiones de la relación laboral colectivas o individuales. En aras de la protección de la continuidad en el empleo, se señala incluso que las suspensiones no afectan la continuidad del trabajo para efecto de las indemnizaciones ligadas a la antigüedad del trabajador en el empleo. (19)

En segundo lugar, se produce una restricción importante en materia de las modificaciones unilaterales por parte del patrono a la relación laboral.

A pesar de que el patrono ejerce una potestad que le faculta para disponer de la fuerza de trabajo que contrata, tal poder no deviene en ilimitado. De tal manera, el ejercicio abusivo del denominado "*jus variandi*" se revela como un incumplimiento contractual grave de su parte y da lugar a la terminación de la

relación laboral con responsabilidad empresarial equiparándose a un despido injustificado.

La citada resistencia lleva a que la sustitución del empleador no se considere un evento que afecte la continuidad de la relación, por el contrario expresamente la ley señala que en tal circunstancia el nuevo empleador asume las obligaciones derivadas de la antigüedad de los trabajadores (Costa Rica, Código de Trabajo, art. 37).

Como parte de introducción al tema era importante citar y analizar un poco los principios en el cual se basa el derecho laboral costarricense y en general en derecho laboral regional, porque es un tema quizás tan importante para nuestra investigación en sentido del derecho comparado, en este caso el regional o centroamericano. Se debe decir que guardamos muchas similitudes en casi todos los principios y en realidad en el papel son casi iguales, quizás la diferencia muchas veces radica en la forma de implementar y de poder darle una mejor aplicación en cada país. Entrar en detalle, sería muy extenso en esta parte, pero se considera que lo importante es mencionarlo y tomarlo como guía, para poder desarrollar la parte más importante, en este caso la práctica.

Cuando hablamos de los principios del derecho al trabajo, establecemos que estos deben estar implícitos y explícitos, en la relación laboral, pero debemos definir ¿Qué es la relación laboral? Según nuestra legislación y los principios legales, esta la determina nuestro Código de Trabajo, que señala en los Artículos, 2, 4 y 18 lo siguientes.

Artículo 2: *“Patrono es toda persona física o jurídica, particular o de Derecho Público, que emplea los servicios de otra u otras, en virtud de un contrato de trabajo, expreso o implícito, verbal o escrito, individual o colectivo”*.

Artículo 4: *“Trabajador es toda persona física que presta a otra u otras sus servicios materiales, intelectuales o de ambos géneros en virtud de un contrato de trabajo expreso o implícito, verbal o escrito, individual o colectivo”*.

Artículo 18: *“Contrato individual de trabajo, sea cual fuere su denominación, es todo aquel en que una persona se obliga a prestar a otras sus servicios o a ejecutarle una obra, bajo la dependencia permanente y dirección inmediata o delegada de ésta, y por una remuneración de cualquier clase o forma. Se presume la existencia de este contrato entre el trabajador que presta sus servicios y la persona que los recibe”*.

Partiendo de estos fundamentos legales, la jurisprudencia local es unánime al considerar que hay tres elementos básicos cuya presencia es crucial para determinar si la relación entre las partes es de tipo laboral y por tanto sujeta a todas las estipulaciones y protecciones del Código de Trabajo o de un tipo no laboral, únicamente regido por las regulaciones civiles ordinarias.

Tales elementos básicos son: que el servicio debe darse personalmente, que el mismo debe ser pagado y que debe darse bajo la subordinación del patrono. Entre ellos, la subordinación es considerada como el elemento principal y esencial para la determinación de la presencia o no de una relación de empleo, puesto que los otros dos componentes pueden estar presentes y no necesariamente involucrar la aplicación de la ley laboral.

Servicio Personal.

Una relación contractual no puede ser considerada de tipo laboral si el servicio no se proporciona personalmente. Lo anterior es esencial en las relaciones laborales y básicamente significa que lo que ha sido contratado únicamente puede ser realizado por un solo individuo que no puede ser sustituido.

En una relación laboral, la parte que recibe los servicios está no sólo interesada en la prestación de éstos “per se”, sino también en las capacidades personales de un individuo específico. La jurisprudencia local ha declarado claramente que un factor importante para eliminar la existencia de una relación laboral es si se descubre que los servicios son prestados por personas diferentes a la que firma el contrato. Es quien tiene el derecho de determinar qué individuo o individuos específicos proporcionarán los servicios realmente (obviamente bajo ciertas pautas de actuación y calificaciones, principalmente relacionadas a la calidad del trabajo realizado y no a la forma en que será realizado).

Los Tribunales locales incluso han considerado que si la posibilidad de sustitución existe o si realmente ha tenido lugar, no es necesario determinar si los otros elementos que crean una relación laboral están o no presentes principalmente, como se indicó, el pago y la subordinación puesto que la sola ausencia del elemento “servicio personal” es considerado suficiente para eliminar la aplicación de la ley laboral.

Lo anteriormente dicho no significa que una relación laboral puede ser evitada con solo indicar en el acuerdo entre las partes que los servicios pueden ser realizados por otros individuos. Tal hecho debe confirmarse en la realidad del

día a día de los servicios brindados y como tales, los servicios deben ser realizados por la parte contratante o por cualquier otro individuo seleccionado por tal para ese propósito, si el reemplazo cumple el criterio establecido en el contrato.

Se recomienda, como un elemento por ser usado para sostener la no-existencia de este elemento personal, utilizar una sociedad que ejecute el acuerdo en nombre del proveedor del servicio y que éste emita facturas oficiales localmente autorizadas para el pago de los servicios. Para que este mecanismo realmente funcione, será adicionalmente importante que la compañía que proporciona el servicio y que ejecuta el contrato de servicio tenga varios empleados y que como tales ellos puedan destinarse para proporcionar los servicios, siguiendo las pautas establecidas en el contrato.

Pago.

Para que la relación sea considerada de tipo laboral, el proveedor del servicio debe obtener una compensación por su trabajo. El pago en una relación de empleo puede ser calculado por unidad de tiempo, por tarea o por destajo y hacerse en dinero, en dinero y especie, o por participación en las ganancias, ventas o cobros del patrono.

Subordinación.

Como se indicó anteriormente, este elemento es considerado esencial para la existencia de una relación laboral. Se define como la condición en la que la autonomía del empleado está limitada, con referencia a la prestación de los

servicios, debido al acuerdo oral o escrito con el patrono; tal limitación viene de la capacidad del empleador de guiar las actividades del empleado.

La subordinación también es considerada como una condición de dependencia real creada por el derecho del patrono de dirigir, dar órdenes y la consecuente obligación del trabajador de seguir tales órdenes, direcciones y someterse a la voluntad del empleador. Para que exista subordinación, no es suficiente detectar la posibilidad de dar órdenes, siendo que el derecho de darlas y de reemplazar, según sea necesario, al individuo que proporcione los servicios es también considerado necesario por los tribunales locales para confirmar la existencia de este elemento.

La subordinación incluye la posibilidad del patrono de establecer sanciones disciplinarias contra el empleado en caso de mala actuación o desmán, básicamente siendo capaz de dar órdenes directas e imponer multas en caso de que no se sigan sus órdenes. Evidentemente, esta posibilidad está muchas veces en un área gris, dado que en una relación no laboral también debe existir la posibilidad para la parte que contrata de establecer las pautas de cómo se proporcionará el servicio. La clave aquí sería establecer tales pautas, pero no una vigilancia directa ni un régimen disciplinario para los individuos que proporcionan el servicio.

La sola obligación de presentar informes de la manera cómo las tareas se han completado no crea por sí misma un régimen de subordinación, dado que se considera como un deber esencial de información de una parte a la otra, que pudiera estar presente en una relación no laboral, como una obligación de actuación. Si adicionalmente a esta obligación de mera información, la

prestación de los servicios es controlada por el receptor del servicio con respecto a la manera real de efectuar las actividades de trabajo y no sólo a su calidad, la relación muy probablemente será considerada de tipo laboral.

Lo que también se acepta y no se considera que cree una relación laboral es cuando la parte que contrata los servicios, en lugar de directamente controlar cómo se dan tales servicios, está meramente coordinando las actividades. En estos casos de coordinación, la relación entre el proveedor de los servicios y las actividades comerciales del destinatario no consiste en una supervisión directa de cómo se proporcionan los servicios sino en la indicación de un “programa comercial” específico, en el que los servicios se introducen como medios para su realización. La coordinación no debe excluir la autonomía del proveedor del servicio entonces con respecto a la escogencia de los medios específicos o formas usada para prestar los servicios.

Con respecto a los horarios, se considera que la subordinación existe aun cuando dichos horarios se fijen de común acuerdo entre las partes, pero una vez que ellos han sido fijados, el proveedor del servicio no puede cambiarlos unilateralmente y debe obedecerlos según lo originalmente pactado.

En términos generales, hay elementos que pueden introducirse en el contrato y para ser efectivos, deben estar presentes en la prestación real de los servicios para intentar que los servicios sean considerados como no proporcionados con subordinación. Tales elementos se materializan si el proveedor de servicio: 1- trabaja solo; 2- Asume los riesgos asociados con sus actividades. 3- Es responsable ante de la ley por cualquier acción ilegal en la que incurra mientras proporcione los servicios. 4- Paga su propio seguro social, impuestos, etc. 5-

Contrata a sus propios empleados, si los hay. 6- Trabaja como independiente, o para otro patrono. 7-Tiene la facultad de seleccionar un reemplazo para él. 8- Proporciona los servicios en un lugar o lugares no impuestos por el receptor del servicio. 9- No obtiene, del receptor del servicio, los instrumentos, herramientas o materiales que necesita para realizar los servicios.

Aunque su existencia o no existencia no excluirán o implicarán la apariencia, por sí mismos, de una relación laboral, los elementos siguientes serían evaluados por los Tribunales locales para “sospechar” la existencia de ella y como tales, deben evitarse, si es posible, y tantos de ellos como también sea posible: 1- La exclusividad, como opuesto a la posibilidad de dar servicios a terceros. 2- El lugar de trabajo bajo el mando del patrono. 3- El pago fijo y periódico. 4- La sumisión a jornadas y horarios. 5- No tener la posibilidad de aceptar o rechazar el brindar servicios específicos. 6- La provisión por parte del patrono al empleado de los medios materiales y personales necesarios para realizar los servicios. 7- La inscripción en la Caja Costarricense del Seguro Social y la longitud y continuidad de la relación de servicio.

Algunos de estos elementos, que se dan en la relación laboral, no son preponderantes, y hay que tener muy claro que estas son situaciones que nacen ya sea de la relación laboral o no. Muchos se encuentran en un área gris, por lo tanto está a disposición de los tribunales determinar, si existe una relación laboral o no; los aspectos que nunca deben faltar a la hora de establecer la relación laboral son: que el servicio debe darse personalmente; que el mismo debe ser pagado y que debe darse bajo la subordinación del patrono. Quedó debidamente establecido que a falta de algunos, podría decirse

que no existe dicha relación, ya sea porque no es clara la existencia de este elemento o porque la sola existencia de algunos de ellos no necesariamente crea la relación laboral y queda sujeta a interpretación según el caso concreto. Si es la subordinación la que falta dentro de los tres elementos, se está ante una situación que no es laboral.

Existen muchas relaciones de índole laboral que no necesariamente crean la relación laboral duradera y que son, por decirlo así, como un preámbulo para esta. Aunque el trabajador puede contar con muchos derechos y garantías, esta relación está predispuesta al total albedrío del patrono y de una u otra forma regulada por nuestra legislación. Se puede citar el caso de los contratos de aprendizaje o iniciación, los contratos a prueba, para capacitación, así como los contratos convencionales, como son: por tiempo indeterminado, por tiempo determinado, por obra determinada y otros.

No se hará especial referencia a cada uno de estos contratos, puesto que sería ampliar demasiado en este punto; cada uno guarda particularidades diferentes. Lo que sí es importante mencionar son las dos formas más comunes e importantes, de contratación de servicios, utilizadas en Costa Rica: las que destacan los contratos de trabajo y los contratos por servicios profesionales.

A pesar de que ambas figuras tienen elementos en común, existen importantes diferencias que tanto contratante como contratados deben conocer para evitar confusiones o conflictos.

Estamos ante una relación laboral cuando la persona contratada (trabajador o empleado) se obliga a prestar sus servicios de forma personal y subordinada al

contratante (patrono o empleador) a cambio de una remuneración salarial. Este contrato genera a favor del contratado una serie de beneficios, irrenunciables tales como: seguridad social, salario mínimo, jornada de trabajo, vacaciones anuales remuneradas, aguinaldo y otros.

El contrato por servicios profesionales tiene su origen y fundamento jurídico en el arrendamiento de servicios civiles, mediante el cual una persona física o jurídica, como por ejemplo una sociedad anónima, pone a disposición de otra sus servicios a cambio de un precio pactado, comúnmente denominado honorarios.

Esta modalidad se utiliza cada vez más como una forma de contratación de servicios auxiliares y conexos a la actividad principal de la empresa. Ejemplos claros de venta de servicios profesionales son los contratos de servicios de: médicos privados, contadores, abogados, y otros servicios de profesionales liberales. Sin embargo, esta modalidad de contratación que no implica el pago de cargas sociales, ni ninguno de los beneficios indicados para el contrato de trabajo, se ha extendido tanto que, en muchas ocasiones, se usa de forma errónea para sustituir los contratos laborales.

La diferencia principal entre el contrato por servicios profesionales y el contrato laboral radica en el elemento denominado subordinación jurídica, siempre estará presente en el contrato laboral y nunca en el primero.

Entendemos por subordinación el poder de dirección, control y fiscalización que ejerce el patrono sobre el trabajador, sea de forma personal o a través de sus representantes, cumplimiento de jornada, control de asistencia, potestad sancionatoria y otros. Si entre las partes existe un vínculo de subordinación se

está en presencia de un contrato de trabajo, no importa la designación que se le haya dado al contrato en aplicación del principio de primacía de la realidad, de gran importancia en materia laboral.

Como se mencionó anteriormente existen otras formas, de relaciones que se consideran que aunque no entran dentro de las definiciones de relación laboral, que se conocen, son relaciones que se les denominan oscuras o difusas; esto, por medio del concepto de relación laboral que muchos escritores mencionan y la definición que el código acuña.

Esta parte es muy importante, al considerarse que el cuida carros entra dentro de las formas oscuras o difusas. No está bien establecido qué tipo de vínculo jurídico tiene el cuida carros (como trabajador) y el usuario (como empleador), analizados los elementos más importantes que deben coexistir para que concorra una relación laboral. Si se hace el análisis de forma estricta y se toman como base los elementos de la relación laboral, que serían: que el servicio debe darse personalmente, ser pagado y darse bajo la subordinación del patrono. Si duda los dos primeros están presentes pero, el tercero y el más importante no se podría establecer; la subordinación no es solo que el trabajador esté a disposición del empleador, este vínculo es mucho más complejo. Tiene un elemento que es *la exclusividad como opuesto a la posibilidad de dar servicios a terceros*, lo que en este caso sería imposible para las personas que cuidan carros. El trabajo de ellos radica en vender los servicios a la mayor cantidad de usuarios que puedan, de ello dependerán las ganancias diarias; además, sería muy alto el costo para el usuario tener una persona que cuide su carro de forma exclusiva. La subordinación también es considerada como una condición de dependencia real creada por el derecho

del patrono de dirigir, dar órdenes y la consecuente obligación del trabajador de seguir tales órdenes, direcciones y someterse a la voluntad del empleador. Esta situación sería imposible entre el usuario del servicio y el cuida carros, puesto que no existe una forma por medio de la cual se sancione al cuida carros por un mala prestación de servicios.

Por todo lo anterior se puede decir que no se podría hablar de relación laboral, entre el cuida carros y el usuario, pero la falta de este elemento, no desmerita al cuida carros como trabajador y a su oficio como un trabajo digno. Es importante considerar estas particularidades que este oficio presenta de la forma más vehemente posible y hay que ser más personas que abogados y comenzar a pensar como sociólogos, para poder enmarcar esta relación dentro de la vida jurídica, sin detrimento de la legislación. Se debe considerar que podría establecerse esta situación como una relación de servicios. Se dice esto, porque el cuida carros, no necesitaría tener una relación laboral para poder hacerlo. Lo que sí tendría que establecerse es la forma, cómo se podría regular la prestación del servicio; en este caso ya no desde el punto de vista laboral, sino comercial. Ya no se está hablando del cuida carros como trabajador exclusivo, sino como una persona que vende un servicio a cualquier persona dependiendo de la oportunidad. Parece muy reducida la conclusión a la que se llega, después de analizar tanto la relación laboral, pero se debe considerar que es muy importante la amplitud de los conceptos y elementos. Así se puede entender, el porqué el cuida carros no tiene una relación de trabajo con el usuario, pero, esto no le afecta para que pueda contar con los beneficios, laborales. Se estableció que esta relación está dentro de las que se consideran como relaciones oscuras o difusas. Lo importante de todo el

análisis, es que se logró determinar que no toda relación de trabajo crea una relación laboral con todos los beneficios laborales, como, ejemplo los llamados contratos por servicios profesionales, los de aprendizaje, los contratos a prueba y otros, que no son más que una forma de desvincularse de las cargas sociales por parte de los empleadores. Lo importante no es establecer si hay una relación laboral entre los cuida carros y los usuarios, sino encontrar de qué forma este grupo de trabajadores pueda contar con las garantías sociales que están dadas por la legislación a toda persona que desempeña un oficio.

La posibilidad de que el cuida carros pueda contar con lo beneficios laborales, es mucho más simple de lo que todos opinan. Existe mucha similitud entre la situación de los cuida carros y la de los vendedores de lotería; estos, anteriormente no contaban con ningún beneficio, aparte de las ganancias por la venta de lotería, aunque en teoría y apariencia eran trabajadores de la Junta de Protección Social; pero, analizados los elementos que anteriormente se expusieron, se llegó a la conclusión de que para establecer si se da la relación laboral entre los cuida carros y los usuarios, esta quedara a criterios de los tribunales pero que en determinados casos es muy posible que se den todos los presupuestos o elementos que dan vida a la relación labora,

Tomando en cuenta la situación de los vendedores de lotería y los cuida carros, ellos podrían estar, dentro de ese porcentaje oscuro o difuso, pero no los privaba de poder contar con seguro social y hasta una futura pensión por vejez. Estos trabajadores ahora cuentan con fondo de pensiones donde un porcentaje de las ganancias es girado para dicho fondo; por ello, es muy importante destacar que ellos cuentan con beneficios, laborales quizás de

forma parcial. La relación de estos vendedores con la Junta de Protección Social, solo es vinculante, en el precio y la cantidad de lotería que podrían vender, así como otras medidas para lo vendedores que incumplan con estas regulaciones.

Por analogía podría establecerse estas mismas regulaciones en cuanto a los cuida carros. En apariencia son trabajadores de la municipalidad de turno, porque están brindando un servicio por el cual los gobiernos locales cobran mediante los impuestos, como seguridad. Por ello, hay que considerar la forma más viable para poder establecer los beneficios laborales, para los cuida carros de una forma que quizás, no sea completa, pero sí parcial. Se podría establecer, dentro de los gobiernos locales, un trámite de inscripción, así como una identificación para estos trabajadores, que los obligue a contar con un seguro social y un fondo de pensiones, pero de una forma actual y conforme con las exigencias del mercado. No se puede olvidar que toda esta situación es la que da los parámetros para poder establecer la importancia de los cuida carros; estos, siempre estarán donde el comercio los requiera. Lo más importante es poder instaurar un control mínimo en cuanto a la ubicación, el precio por el trabajo y tenerlos debidamente identificados; esto, ayudaría a poder brindarles el mayor apoyo logístico y de preparación, para que se pueda contar con una policía social. Estos trabajadores bien capacitados serían muy importantes para atacar la delincuencia en las comunidades y las pequeñas urbes de Costa Rica; a diferencia de los policías, estos están en todas partes.

Sección II Determinar cuales son las medidas que a corto plazo podrían beneficiar, con respecto a la seguridad y el cuidado de los autos que por necesidad tienen que aparcarse en la vía pública.

Para poder determinar de alguna forma cuáles serían las medidas, que a corto plazo podrían ayudar a contrarrestar la problemática que diariamente se vive, con el hecho de aparcar los autos, en la vía pública, hay que analizarlas desde muchos puntos de vista. No existe por sí sola una fórmula para tratar de solventar esta problemática. La investigación ha sido muy enfática, en el hecho de que para poder establecer lo mejor para todos, se deben tomar medidas integrales, considerando la integración como sinónimo de inclusión. Todas las personas son parte del problema, ejemplo, de la problemática de la delincuencia, del mal estado de las calles, de el mal servicio de lo autobuses etc. Como consecuencia de pertenecer a una sociedad, cualquier cosa que dañe o perjudique a esta, dañará a los demás. Es importante explicar esto, sería quizás mucho más sencillo, decir medidas como recetas, pero se ha comprobado que esto no funciona y que lo mejor es buscar la satisfacción de intereses personales, partiendo de los intereses colectivos; es decir, el interés personal, será el punto final de todo, pero antes debe haber un sacrificio por la colectividad.⁴⁶ Parece un poco utópico pensar de esta manera, pero hay que considerar que no es tan difícil poder realizar este fin, puesto que en muchas ocasiones hay voluntad de ayudar, lo que falta quizás en un poco de organización entre las partes que se ven afectadas con la problemática.

⁴⁶ Smith A "La Riqueza de las Naciones" 1776 p.9

Se dice esto por que en Costa Rica, es casi cultural aparcar en lugares que están señalados como prohibidos para hacerlo. Son casi risibles, las situaciones que se dan en el país, como se externó al inicio de la investigación, nuestras calles carecen de una adecuada demarcación, en muchas ocasiones se observa cómo las aceras están pintadas de amarillo, señal de no aparcar, pero sin embargo hay filas de autos ubicados en este espacio; surge la pregunta, ¿por qué? y la respuesta es sencilla, porque no hay lugares donde estacionarse. Los parqueos son insuficientes y la demanda comercial que es lo que mueve a un país y a la ciudad obliga a tratar de hacer todo en la menor cantidad de tiempo, el tiempo es ¡oro! y una de las formas de hacerlo es por medio de un vehículo; se debe aclarar que esto no es en todos los casos, pero sí en la mayoría. Todavía el transporte público no ha alcanzado un nivel de seguridad y velocidad aceptable, por lo que es un hecho que se continuará, aparcando en los lugares que no se debe.

Cuando se analiza la situación en cuestión, se puede pensar que todo esfuerzo por evitarlo es inútil y que para poder contrarrestar, esta problemática, la única forma sería poder contar con mejores calles, más parqueos, quizás como los que se han implementado en Asia; consiste en edificios, subterráneos que de forma automatizada aparcan los carros, y cualquier otro vehículo y que en menos de dos minutos está bien asegurado y para devolverlo duran aproximadamente un minuto. En este sitio, los parqueos podrían aparcar 200 automóviles, el nivel de eficiencia es tanto que no se necesita espacio, para retirar el auto, el sistema lo hace de forma automática; es increíble, cómo en tan poco espacio, pueden estacionar tantos vehículos. Un parqueo público en San José, para que sea rentable, tiene que ser mínimo de un espacio de media

cuadra, aproximadamente tiene la capacidad de 45 vehículos; claro, en nuestro país no se tiene la tecnología adecuada. En un futuro cercano quizás, entonces se deben aprovechar los recursos con los que se cuenta. San José, a pesar de que es una ciudad pequeña y que tiene casi el 60% de la población total del país, tomando en cuenta los inmigrantes y las personas que a diario la visitan, es ciudad con un nivel mínimo de organización y si se tuviera mayor organización se lograría, mayor desarrollo y se podrían contrarrestar muchas de las problemáticas, como el tema en estudio. Como se externó al inicio de este apartado, para buscar de alguna forma neutralizar el problema con los cuida carros, se pueden tomar, muchas direcciones, pero los principales enfoques son el social, el gubernamental, el policial y el comercial.

Social: este enfoque es muy claro, se ha recalcado en la investigación como la base de toda medida que involucre las personas. Se utiliza a la misma sociedad como vigilante de los vehículos que se aparcan en las calles, por medio de campañas publicitarias que demuestren que los bienes ajenos son también de los demás y que todo daño que sufren, en cualquier momento me podría afectar. Si se apela a la buena voluntad de los costarricenses, hay que considerar que en muchos casos son más eficaces, las medidas que se toman de forma voluntaria y no las que se imponen.

Gubernamental: considerando a los gobiernos locales como los primeros que deben tratar de erradicar la problemática de los cuida carros y de la inseguridad ciudadana; esto, por medio de políticas de prevención, capacitación de las personas que cuidan los carros, así como de una mejor forma de contrarrestar esta problemática, por medio de una mejor utilización de los recursos, tanto en infraestructura, requisitos en las patentes y mayor cobertura de la policía

municipal. Cuando se hace la acotación de la infraestructura se refiere a la iluminación de las calles, la utilización de las cámaras de seguridad, sin olvidar también la construcción y reparación de las calles. En lo que se refiere a patentes, es importante que todos los negocios cuenten con alguna medida de seguridad, no como protección del local comercial, sino para los clientes del mismo. Muchas veces se olvida que la parte más importante de un negocio son los clientes, por lo que se debe cuidar de ellos y de sus bienes.

La policía municipal debe desplegar los efectivos de manera inteligente, de forma que las áreas de riesgo, que existan en un cantón, puedan ser vigiladas y así contrarrestar la delincuencia.

Policia: cuando se expone la función policial, es importante tomar en cuenta que su trabajo debe ser eficiente y de ninguna forma violentar derechos, constitucionales. Se dice esto porque muchas veces se confunde, la labor policial con un estado de policía que es muy diferente; la represión y la violencia de ninguna forma se justifican. La importante labor que los agentes de la seguridad deben brindar, conviene que sea ante todo respetuosa de los derechos individuales; no se necesitan agentes, más fuertes y grandes, en ocasiones lo que se necesita es que tengan un mínimo de inteligencia. La mejor forma de atacar el problema de la inseguridad ciudadana y en este caso en particular del robo de los autos, es no dejándole espacio al hampa, para que opere; esto se hace por medio de la prevención y la preparación de una policía que pueda persuadir a los delincuentes de que si cometen un delito serán arrestados y encarcelados, sin que medie la violencia. Para poder conformar agentes eficaces, en el combate de la delincuencia, se les debe poner a

disposición todas las herramientas necesarias, o sea, la preparación tanto académica, como psicológica.

Comercial: quizás una de las más importantes, pues la mayoría de las personas saben que la mayor incidencia de autos aparcados, en las calles, es cuando hay alguna actividad comercial, eventos deportivos, culturales, recreativos y otros; son las ocasiones en las que nuestros bienes están expuestos. La red comercial de bienes, servicios y de cualquier otra índole que represente una conglomeración de personas, debería implementar medidas de seguridad para poder evitar el daño y el robo a las personas que frecuentan estas actividades o lugares. Se dice esto, porque no hace tanto tiempo los supermercados, no eran responsables por los daños sufridos a los vehículos, que estaban es sus parqueos, pero la Sala Primera, dice: *“Si su restaurante, tienda, oficina, consultorio, medio de comunicación, universidad, minisúper, comercializadora o hasta la pulpería de don Juan, tiene un espacio destinado para los clientes, por más pequeño que sea su local, tome en cuenta que deberá responder por todos los daños o robos ocasionados a los vehículos estacionados allí”*. Los obliga ahora a hacerse responsables de los daños que sufran los vehículos en los parqueos; pero hay una pregunta muy importante: ¿Qué pasa con los locales que no tienen parqueos?, bueno, por ahora nada. La verdad es increíble que las personas que tratan de ser más responsables, y prefieren tener un parqueo para los clientes, corren más peligro de reclamos, que un local que mejor no lo ofrece para evitar esto.

Es paradójico, qué pasaría si una persona va al supermercado, minisúper, pulpería y compró una pasta dental, estacionó el auto en el parqueo del local y en este momento se roban la computadora portátil, que está en el vehículo; se

le puede reclamar al dueño del local que indemnice a la víctima, pues es responsable, según la Sala Primera. Si el lugar no tiene parqueo, ¿qué pasa?, nada, no hay a quién reclamarle. Por ello, hay que considerar que esta fomenta que los locales, prefieran no tener parqueo, por miedo a este tipo de reclamos y esto lo que trae consigo son más autos aparcados en las calles, más cuida carros y más problemas, si no se busca una solución satisfactoria.

Otra medida importante es que la red comercial, tenga una seguridad privada que pueda cuidar también los autos, formar alianzas estratégicas con los cuida carros para que ambos se vean beneficiados y las personas puedan sentir que ir a “x” lugar es seguro; hay alguien que esta identificado, cuidando los autos (sin que represente una relación laboral entre el cuida carros y el local) y el oficio del cuida carros se legitima.

Hay que considerar que todas estas medidas, que pueden aplicarse a corto plazo, no son tan complicadas en la práctica. También se podría hablar de muchas otras medidas, pero quizás, serían muy complejas, como la de los parqueos en Asia; por ello, se deben aprovechar los recursos, con los que se cuenta. Es importante destacar que ya se tiene el recurso humano, que es el cuida carros, quizás el más importante, por lo que cualquier otro medio tecnológico y políticas dirigidas a combatir la problemática de los autos que se aparcan en la vía pública, vendrían a complementar, el oficio de los cuida carros. Se considera que estos son el elemento principal para combatir la inseguridad que sufren los vehículos, cuando por alguna razón se deban estacionar en la vía pública.

Sección III Enunciar, después de realizada la investigación, cuál sería el principal aporte del estado y la sociedad civil, para tratar de asegurar la convivencia y la paz social en relación con esta situación.

Parte de realizar una investigación sobre un problema, un tema, una situación social o alguna problemática, es tratar de visualizar cuál podría ser, la mejor solución, la mejor forma de tratarla, combatirla, erradicarla y así un sin número de sinónimos, que se podrían utilizar para nombrar el objetivo de la investigación, como el posible procedimiento más idóneo, para conseguir un mejor resultado en el tratamiento de este.

Se hace mención al estado, como gobierno de un país, en este caso Costa Rica, que es una forma de gobierno democrática, respetuosa de los derechos civiles, de los gobernados. Se parte de este principio porque una democracia es una forma de organización de grupos de personas, cuya característica predominante es que la titularidad del poder reside en la totalidad de sus miembros; se hace que la toma de decisiones responda a la voluntad colectiva de los miembros del grupo. En sentido estricto la democracia es una forma de gobierno, de organización del Estado, en la cual las decisiones colectivas son adoptadas por el pueblo mediante mecanismos de participación directa o indirecta, que le confieren legitimidad a los representantes. En sentido amplio, democracia es una forma de convivencia social en la que los miembros son libres e iguales y las relaciones sociales se establecen de acuerdo con mecanismos contractuales.

La democracia se define también a partir de la clásica clasificación de las formas de gobierno realizada por Platón primero y Aristóteles después, en tres tipos básicos: monarquía (gobierno de uno), aristocracia (gobierno "de los mejores" para Platón), democracia (gobierno de la multitud para Platón y "de los más", para Aristóteles).

Hay democracia directa cuando la decisión es adoptada directamente por los miembros del pueblo. Hay democracia indirecta o representativa cuando la decisión es adoptada por personas reconocidas por el pueblo como sus representantes. Por último, hay democracia participativa cuando se aplica un modelo político que facilita a los ciudadanos su capacidad de asociarse y organizarse de tal modo que puedan ejercer una influencia directa en las decisiones públicas o cuando se facilita a la ciudadanía amplios mecanismos plebiscitarios. Estas tres formas no son excluyentes y suelen integrarse como mecanismos complementarios.

Esto es de vital importancia cuando se puede vislumbrar cuál sería el aporte del estado como forma de gobierno, para encontrar el mecanismo, más eficaz para tratar de solventar la problemática, que actualmente se podría decir que ocurre con los cuida carros. No todas las personas consideran a los cuida carros como una molestia, muchos de los que a diario utilizan el servicio, lo ven como pagar el peaje. Por una carretera que está en muy mal estado, pero que tienen que hacerlo porque se ha interiorizado la situación como tal, ¿cual costarricense podría decir que paga el peaje con gusto? Cuando las calles son tan deficientes y los puentes están en mal estado y para agregar en 5 kilómetros, podemos tardar hasta dos horas por las presas que se producen, ya

sea por la mala planificación urbana o por algunos problemas en las vías, como por ejemplo, la problemática de la platina en Costa Rica. Anteriormente, en esta investigación se explicó la problemática en las vías por donde transita, entiéndase vías como: calles, avenidas, autopista, caminos y otros. Es un ridículo y esta no sería la única forma de conceptualizar lo que pasa en el país, con la famosa platina del virilla, es increíble cómo cada año esta problemática surge y afecta a todos, hasta las persona que no transitan, en esta ruta; se dice esto, porque esta ruta es una de la arterias principales del país en lo que a mercancías se refiere, turismo, bienes y servicios, cuya solución fue encontrada hasta hace apenas algunas semanas y la reparación causó un caos vial y económico de considerables proporciones. Lo increíble es que según el Colegios Federados de Ingenieros y Arquitectos había muchas formas de hacer una reparación pronta y efectiva. Esta ruta y esa reparación está siendo realizada por una concesionaria, que no viene al caso mencionar, con gran cantidad de problemas que ha tenido este año por la ineficiente forma como ha trabajado en lo que respecta a caminos y obras realizadas. Parece increíble, pero cuando se inició la investigación se mencionó toda la problemática que se vendría con la ruta construida por la misma concesionaria y no se necesita ser ingeniero experto y menos geólogo, pero, usando los conocimientos básicos, cualquier persona podría haber previsto todos estos problemas, que cuestan tanto dinero a todos los costarricenses.

Esta introducción está enfocada con el objetivo de aprovechar el aporte del estado y la sociedad civil, como medio de asegurar la convivencia y la paz social en relación con esta situación. Como se ha dicho anteriormente, el estado debe desempeñar un papel muy dinámico en lo que respecta a políticas

que aseguren que la situación actual de cuida carros, pueda ser regulada desde una perspectiva global, por medio de directrices de acatamiento obligatorio para los gobiernos locales. Para que ellos se encarguen de reglamentar esta figura, el estado no debe decirles cómo, porque la forma de regularse le competirá al gobierno local de turno, pero si deberá ser garante porque esta política se cumpla, para extraer la figura del cuida carros de la clandestinidad a la luz de un reglamento que no será dado por el estado, sino por la municipalidad que sabrá como desempeñar mejor su labor.

Se podría retomar el proyecto de ley del Diputado, Guyón Massey como una medida, pero se ha sido muy enfático, cuando se criticó, que muchos problemas no encuentran solución formulando más leyes y decretos, muchas veces, un poco de sentido común y darle seguimiento a decisiones inteligentes, como las del Cantón Central de Cartago. En lo que ha este tema se refiere podría significar mejores resultados que crear una ley, que tardará mucho en aplicarse por toda la complejidad que esta conlleva; de ser aprobada, es muy probable que cuando se pueda poner en práctica, ya esté totalmente obsoleta y no se adapte a la realidad social, del país.

El estado, como benefactor de que exista la convivencia entre los gobernados, debe ser ante todo práctico y en este tema en particular mucho más. No se puede pretender que una persona con saco corbata, que gana mucho dinero, trate de encontrar la solución a este problema; se debe, ante todo exigir que cualquier medida que se tome, involucre a la sociedad civil, porque es esta la que vive esta realidad. Muchas veces en los altos mandos del estado como gobierno, viven en una sociedad paralela, en donde las personas comunes no tienen participación. El gobierno democrático, que en sentido estricto es una

forma de gobierno, de organización del Estado, en la cual las decisiones colectivas son adoptadas por el pueblo mediante mecanismos de participación directa o indirecta que le confieren legitimidad a los representantes, debe ser garante de estas decisiones. Por ello, se requiere del estado un aporte significativo, para lograr, de la mejor manera, legitimar desde la parte legal y política, esta figura.

Como conclusión, es importante decir que muchas veces no es la forma de gobierno la que hace que el estado pueda lograr un mejor desempeño y la utilidad de los recursos más importantes de un país, la convivencia social se trabaja día con día, con cada acción que realiza. Lo más importante de esto es que, si se dice que Costa Rica es un país democrático, pero la democracia no es estática, ésta es dinámica como la sociedad misma, porque ganada hay que protegerla, darle el cuidado que requiera y lograr que la figura del cuida carros pueda ser regulada. Es una de esas formas de ejercerla, porque podría eximir a las sociedad de transformarnos en estados de policía, que, como se mencionó antes, no es lo que se quiere, pero para evitar esto, la sociedad debe involucrarse y exigir al estado con argumentos bien fundamentados, que la paz social y la convivencia, deben ser parte esencial de cualquier forma de administración. Se debe estar a la vanguardia de los cambios que la sociedad civil sufre, uno de estos cambios es que actualmente Costa Rica, un país de cuida carros, es muy propio de esta cultura, por lo que se debe buscar la forma de integrarla a la sociedad de la mejor forma posible, bajo una tutela jurídica entiéndase jurídica, no con una ley; esto no garantiza que sea la mejor forma de regularla; según lo expuesto, quizás es la peor forma. Sería mejor considerar la regulación por medio de directrices de carácter obligatorio, para

cada gobierno local y que este se encargue de ponerla en práctica de la forma que crea que sea más útil para cada cantón, sin olvidar involucrar a la sociedad civil, como elemento principal en la búsqueda de convivencia y la paz social.

CONCLUSIONES

La figura del cuida carros, la podemos ubicar en un espacio y tiempo geográfico, precisamente en las pequeñas urbes del país, en la década de los noventas y es producto del constructivismo de la sociedad moderna, ésta en su desarrollo va creando consigo algunas situaciones, que por ser relativamente nuevas no gozan de un adecuado análisis y mucho menos una regulación que pueda, de una u otra manera evitar los conflictos sociales, económicos y políticos, que dichas situaciones presentan. Son parte de la transformación de una sociedad, meramente agro exportadora a una sociedad dirigida a otras áreas como el turismo ecológico, la industrialización de bienes y servicios.

En sus inicios la figura del cuida carros fue vista como una forma de pedir dinero y que era una moda o una nueva forma de mendigar en la calles, pero que esta se ha transformado hasta convertirse en una fuente de trabajo para muchas personas y es el sustento diario de muchas familias de escasos recursos, que por la crisis económica que atraviesa el país, las constantes olas de desempleo, provocó que este país alcanzara una escalada de criminalidad tan alta, donde la percepción de inseguridad, de dejar nuestros bienes muebles en la vía pública, es tan grande que necesita ser llenada por un elemento, que en este caso es el cuida carros.

Dicha figura ha tenido una evolución que en realidad se podría decir que es una involución, ha pasado a verse de forma negativa, por las diferentes situaciones que día con día ocurren en el país. Es importante acotar que

muchas veces esta forma negativa de ver a los cuida carros, es producto de una prensa, poco profesional y amarillista que presenta a las personas que realizan esta actividad como el vestigio de la sociedad en decadencia.

El concepto de cuida carros es un concepto nuevo que no se encontrará en ninguna investigación y mucho menos en un libro que tenga como tema central el oficio como en sí. Además, es una labor que puede ser realizada casi por cualquier persona, en la vía pública, que cumple varias funciones, como son: la labor preventiva, de vigilancia, de ayuda a los cuerpos policiales. Por la función misma, esta se desarrolla en los lugares donde se concentra una cantidad "x" de personas que determinan el tipo de cuida carro que labora en dicho lugar de concentración. Se hace referencia a los cuida carros permanentes, ocasionales y de mera oportunidad, que la clientela con la que cuentan es variada y que todos las persona son potencialmente usuarios del servicio que estas personas prestan.

El marco legal por medio del cual se podría sistematizar, previo al análisis de la teoría de los contratos privados, (contrato civil, comercial y laboral) en cuanto a sus elementos constitutivos o llamados esenciales por la doctrina en algunos casos y en otros casos requisitos, podría decirte que aunque la relación "cuida carros-usuarios", en sus elementos entiéndase (sujetos, objetos, causa y consentimiento) se puede enmarcar en cualquiera de estos contratos privados, previo a la verificación de los presupuestos, subjetivos y objetivos, se ha considera producto de la investigación que al contrato que mejor se adecua la figura es un contrato civil puro y simple, se establece que es el derecho civil común el que debe velar por este tipo de relaciones por que seria, mas sencilla la forma de estipular la formación del contrato.

La situación actual del cuida carros debería ser valorada por las ciencias sociales en conjunto, entiéndase: Antropología, Psicología, Sociología, Perspectiva jurídica, Política Económica e Histórica; esto, en función de reconocer su importancia. Cuando se señala que deben estar involucradas todas las ciencias sociales, es por el motivo de que a falta de una de estas, la forma o el tratamiento que se le quiera dar, estará siempre incompleta. Por ser un fenómeno del desarrollo de la sociedad moderna, siempre necesitará que todos los campos de las ciencias sociales lo analicen y puedan llegar a un consenso, sobre la forma como deberá ser valorado para una adecuada regulación, constituida por criterios que cada ciencia social le pueda aportar.

Que la mala planificación de las calles es un rezago que un país subdesarrollado deberá cargar en el proceso que busca alcanzar en desarrollo. Es inevitable que todas las carencias de infraestructura urbana, deficiente planificación vial, tengan consecuencias de manera que causen un caos urbano y congestionamiento vial. Lo importante es analizar las políticas que deban implementarse, en dicho proceso de desarrollo. Se deben evitar errores del pasado y buscar las mejores soluciones a la problemática actual, por medio de obras adecuadas, que gocen de una planificación que es necesaria para lograr un desarrollo urbano y vial moderno.

De vital importancia que todos lo órganos o partes que contribuyen de forma directa o indirecta en dicho desarrollo, tengan un control cruzado de las obras que se ejecuten, de manera que no exista una contraposición entre una obra y otra. En referencia a las partes involucradas en este tema, entiéndase: Consejo Nacional de Concesiones, Consejo Nacional de Vialidad, Consejo de

Seguridad Vial, Consejo de Transporte Público, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Planificación etc. Esta comunicación entre las partes será de vital importancia, de manera que el estado pueda participar de forma activa en relación con esta situación social a la que todos los costarricenses se enfrentan con la mala planificación de las calles y el acomodamiento vial.

Costa Rica ha dejado de ser un país con una convivencia social aceptable, hasta convertirse, en menos de una década, en un territorio con problemas de inseguridad alarmantes, al punto que se ha perdido el agrado de compartir con los semejantes, por el miedo que se siente hacer ser víctimas de la delincuencia, que degradan la calidad de vida de los costarricenses, los ciudadanos se han convertido en prisioneros en sus propias casas. Los costos de este miedo son muy altos y como consecuencia, las personas tienen que invertir en la infraestructura de sus casas; la seguridad privada se ha convertido en algo tan esencial con un costo económico y social muy alto.

Producto de la inseguridad, las actividades comerciales se han dispersado con una tendencia hacia el oeste de San José, que como capital ha perdido población y oportunidades de entretenimiento, por motivos de inseguridad, puesto que no se cuenta con cuerpo policial capacitado que brinde la seguridad que se necesita. También la poca participación o el poco interés que los gobiernos locales prestan con relación con esta situación, estos deberían ejercer una función social muy importante. Son estos los que más saben sobre las problemáticas que cada cantón sufre, en el caso concreto, el de San José, se puede decir que no hay una educación de convivencia social y esta es una

de las mejores formas de combatir la problemática de la inseguridad, no necesariamente tener más policías y más juzgados para ejecutar sentencias, dará más seguridad; en realidad, el efecto es contrario, porque demuestra que el problema se agudiza con el tiempo.

Es importante decir, que la figura de los cuida carros la encontramos en todo el país y que no es un problema que ocurre únicamente en las principales ciudades, todas guardan sus particularidades, pero al final, son casi idénticos, los cuida carros de todos estos lugares. Pareciera que internamente están relacionados unos con otros, porque las conductas son prácticamente las mismas. Se debe alcanzar a comprender que los cuida carros no son un problema aislado, son parte de la florida Costa Rica, con todas esas características que la hacen diferentes, con una adecuada regulación, podrían ser algo positivo. Qué mejor forma de cuidar los bienes, que por medio de una policía civil, en donde todos de una u otra manera contribuyan en convertir una comunidad, barrio o ciudad más segura para todos.

Se ha podido comprobar que el oficio del cuida carros es un trabajo común, que goza de ciertas particularidades que lo imposibilitan para poder contar con todos los beneficios laborales, con los que debería contar un trabajador que tiene un patrono o empleador en el país. Esto, porque en la práctica la figura carece de alguno de los elementos esenciales, o es muy difícil su verificación dentro de la relación laboral, esta situación laboral presenta el escenario, de estar en las relaciones oscuras o difusas.

Las medidas que a corto plazo podrían implementarse, con respecto a la seguridad y el cuidado de los autos, que por necesidad tienen que aparcarse en

la vía pública, tienen que estar definidas de forma integral, de manera que: deben participar todas las partes involucradas que tienen intereses compartidos, para que se logre una mejor seguridad para las partes; en este caso: la sociedad civil, gubernamental, policial y comercial. De esta manera, se podrán establecer políticas integrales, que logren la mejor forma de proteger los vehículos, que por diferentes circunstancias se deban estacionar en la vía pública.

El principal aporte del estado con respecto a la situación del cuida carros es: incentivar que los gobiernos locales, le den la importancia que merece dicha situación; es una situación real, que exige ser tomada en cuenta, de forma que esta no se convierta en un detonante más, de problemas sociales, económicos y políticos. De la forma como se le considere, así se logrará una convivencia y paz social que es lo que toda forma de gobierno democrático, de derecho busca para sus administrados.

RECOMENDACIONES

Las recomendaciones prácticas que se podrían implementar a corto plazo, después de finalizada la presente investigación, representan una propuesta para el inicio de una nueva forma de enfrentar la situación de los “cuida carros”, sin olvidar que esta pertenece, a esas situaciones que se denominan como trabajos informales, pues guardan muchas semejanzas con la situación de los vendedores ambulantes. Es importante resaltar esto, porque cualquier medida

que se lograra implementar con alguno de los dos grupos, podría aplicarse al otro.

a)- Se considera que la primer medida y quizás la más importante, es la de lograr identificar al grupo de personas que se dedican al oficio de cuidar carros. Esto se lograría por medio de los gobiernos locales y la policía de proximidad; se tiene en cuenta que estos, por su labor de patrullaje, deben tener algún contacto con estas personas. Teniéndolos identificados, se puede implementar algunas medidas como:

b)- Lograr confeccionarles una identificación que contenga: fotografía, estado civil, lugar de residencia, edad y otros; toda esta información serviría en el caso dado para poder determinar si es la persona que habitualmente desempeña en el lugar como trabajador informal.

c)- Establecer, por medio de las municipalidades un registro de las personas acreditadas como cuida carros. De esta forma se le podría pedir requisitos mínimos para que pueda acreditarse y trabajar en dicho oficio; algunos de los requisitos deberían ser: lograr establecer un uniforme o chaleco reflector, una linterna, contar con un mes mínimo de pago del seguro social y otros.

d)-Establecida una identificación y una acreditación, se les debe distribuir por sectores, ya sea en los que actualmente laboran o, en el caso de ser nuevos, en los que la municipalidad les otorgue.

Es importante no olvidar que es el gobierno local el que tiene por obligación, confeccionarle la identificación y sectorizar los distritos, en los cuales trabajarán los cuida carros, para lograr el mejor orden en cuanto a la distribución de estos.

a)- Establecer un reglamento que contemple, la forma de prestar el servicio y las condiciones en las que debe prestarse el servicio, ejemplo, no estar ebrio,

ni consumir ningún tipo de droga mientras labora, tratar con respeto a los usuarios y otros. Este reglamento se podrá establecer, si logra primero cumplir con las medidas, A, B, C.

b) Capacitar por medio de talleres impartidos por el COSEVI Y Fuerza Pública, a las personas que realizan esta labor, para establecer un plan por seguir en lo que respecta al robo de autos. De esta manera, se pueden confeccionar un plan de forma integral, que venga a contrarrestar el fenómeno de la delincuencia; pero, para establecer dicho plan se debe sensibilizar a la sociedad civil y a los comerciantes de locales, para que todos puedan participar en esta nueva forma de entablar la lucha en contra la delincuencia.

Se ha abarcado con estos planteamientos importantes opciones para la promoción de una nueva forma de luchar contra el hampa; es una alternativa para aplacar las necesidades actuales de seguridad. Se considera que estas recomendaciones son las que, de una u otra manera podrían implementarse a corto plazo, porque el problema de la inseguridad exige que se actúe ya.

BIBLIOGRAFÍA

Para la referencia bibliografica se utilizo el siguiente formato:

Gadea Nieto D (2005) Guía de Referencias Bibliograficas. Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho, Área de Investigación.

LIBROS

Antología de derecho “Material didáctico curso integrado de Poder y Control”
(2001) Universidad de Costa Rica.

Antología de Derecho Romano II. (2003) Brenes Mesen R. I Edición
Universidad de Costa Rica.

Antología de Derecho Romano (2000) Bolaños Gamboa W. Brenes Chinchilla
J. Universidad de Costa Rica.

Antología Introducción al Estudio del Derecho. (1995) Facultad de Derecho.
San José Costa Rica. COPIECO.

Baudrit Carrillo, D. (2000) Derecho Civil IV, Volumen I. Teoría General del
Contrato. 3era Edición, San José Costa Rica. Editorial Juricentro.

Bodenheimer E. (1994) Teoría del Derecho. 2 Edición Fondo Cultural
Económico. México D.F.

Bogantes B y Chávez Carmona H (1995) Tesis “La Teoría del Contrato Real Realidad en el Derecho Privado” San José. Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica.

Brenes Córdoba A. (1992) Tratado de los contratos 4 Edición. San José Editorial Juricentro.

Cabanellas, G. (1968) Compendio de Derecho Laboral.1 Edición Tomo I, Buenos Aires. Editorial Bibliográfica ameba.

Camacho D. (1985) Desarrollo del Movimiento Sindical en Costa Rica.1 Edición. San José. Editorial. Universidad de Costa Rica.

Carvajal Alvarado G y Zapata Duarte E. (2005) Puerto Limón: Justicia Delictividad E Inseguridad Ciudadana. 1Edicion San José Costa Rica. Editorial Alma Matter.

Carvajal Alvarado G. (1994) Análisis Demográfico de su Población. 1 Edición. San José Costa Rica Editorial Guayacán.

Carvajal Alvarado G. (2005). Ciudad de San José Y La Organización del Espacio Urbano en el Valle Central de Costa Rica. 1 Edición San José Costa Rica. Editorial Alma Matter.

Carvajal Alvarado G. (2008) EL Tranvía de la ciudad de San José en la historia de Costa Rica. 1 Edición San José Costa Rica. Editorial Alma Matter.

Cascante Castillo G. (1999) Teoría General del Derecho del Trabajo. 1 Edición
San José Costa Rica. Editorial Investigaciones Jurídicas.

Corrales Solano C. (2003) Nociones de Derecho Mercantil. Decimocuarta
Reimpresión San José Costa Rica. Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Cracogna D. (1995) Cuestiones Fundamentales de la Teoría Pura del Derecho.
1 Edición. Biblioteca de Ética, Filosofía del Derecho y Política. México D.F.

Camacho D. (1985) Desarrollo del Movimiento Sindical en Costa Rica.
1 Edición, San José Costa Rica Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Díaz E. (1996) Criticas al Derecho Natural. 1 Edición Madrid. Editorial Taurus.

Diez Picazo L. (1996) Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial. Volumen 2
Introducción a la Teoría de los Contratos. 5 Edición. Madrid Editorial Civitas.

Diez, Picazo L. (1987) Experiencias Jurídicas y Teoría del Derecho. 2 Edición.
Barcelona. Editorial Ariel S.A.

Dromi J. (1883) Instituciones de derecho administrativo. 1 Edición. Buenos
Aires: Editorial Astrea de A. y R. Desalma.

Dromi J. (1983) Derecho administrativo económico. 1 Edición. Buenos aires:
Editorial Astrea de A. y R. Desalma.

Instituto Interamericano de Derechos Humanos (1996) Estudios Básicos de Derechos Humanos V 1 Edición San José Editorial Instituto Interamericano de Derechos Humanos.

Instituto Interamericano de Derechos Humanos (1996) Estudios Básicos de Derechos Humanos VI 1 Edición San José Editorial Instituto Interamericano de Derechos Humanos.

Echeverría V. J. (1965) Tesis "El Contrato de Trabajo y La Relación Laboral" Facultad de Derecho. Universidad de Costa Rica.

Fernández V R, Lunga M. (1988) Estructuración de las Capitales Centroamericanas. 1 Edición San José Costa Rica. Editorial. Universitaria Centroamericana.

Franco F. (1998) Teoría de la Sociedad. 2 Edición. San José Costa Rica Editor. Triana Editores/ Universidad Iberoamericana.

Freire M, y Stren R. (2001) "Los Retos del Gobierno Urbano".1 Edición Bogota Colombia. Editorial Alfa Omega.

García de Enterría E y Tomás Ramón F. (1987) La administración Pública y el derecho Administrativo. 1Edicion. Madrid Editorial Civitas.

García de Enterría E. (1977) Curso de Derecho administrativo. 1 Edición. Madrid. Editorial Civitas.

Govaere Vicarioli V. (2002) Introducción al Derecho Comercial Internacional. 1 Edición. San José Costa Rica. Editorial Universidad Estatal a Distancia.

Güendel L, Barahona M, Bustelos E, (2005) Cuaderno Ciencias Sociales. 1 Edición, San José Costa Rica. Editorial Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Kelsen H. (1995) Contribuciones a la Teoría Pura del Derecho. 3 Edición.

Biblioteca de Ética, Filosofía del Derecho y Política. México D.F.

Kozolchyk B y Torrealba O. (1983) Curso de Derecho Mercantil. 1 Reimpresión.

San José Costa Rica Editorial Juricentro.

Lautman R. (1997) Sociología y Jurisprudencia. 3 Edición. Biblioteca de Ética,

Filosofía del Derecho y Política. México D.F.

León Rubio J, Barriga Jiménez S, Gómez Delgado T. (1998) Psicología Social.

1 Edición, Aravaca Madrid Mc Graw Hill.

Lorenzetti R. (2004) Tratados de los Contratos; parte general. 1 Edición Santa

Fe Argentina. Editorial Rubinzal-Calzoni.

Manavella C. (1989) Curso de Derecho Romano. 4 Edición San José Costa

Rica. Editorial Nueva Década.

Montero Piña F. (2000) Obligaciones. 2 Edición. San José Costa Rica. Editado.

Montero Piña Fernando.

Montoya Alvarado J. (2007) El Movimiento Obrero en el Siglo XIX y la Aparición del Marxismo. Orígenes del Movimiento Obrero. 1 Edición San José Costa Rica. Editorial Guayacán.

Ortúzar J, Willunmsen L.(2002) Modelling Transport (Modelización del Transporte. 3 Edición England. Editorial Wiley & Sons.

Parajeles Vindas G. (1979) Compendio de Derecho Procesal-Curso de Derecho Procesal Civil con jurisprudencia .1 Edición. Bogotá. Editorial ABC.

Pérez M, Sojo C. Kruijt D, Engeberink G, Cardona R. (2000) Ciudadanía en Precario, Globalización Desigualdad Social y Pobreza en Róterdam y San José 1 Edición San José Costa Rica Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Pérez Vargas V. (1991) Derecho Privado 2 Edición, Editorial. San José. Investigaciones Jurídicas.

Pothier J. (2003) "Tratado de las obligaciones" 7 Edición. México D.F. Editorial. UNAM.

Pont del Marco L. (1983) Criminología Latinoamericana- Enseñanza-Investigación 1 Edición San José Costa Rica, Instituto Latinoamericano de las Naciones Unidas.

Rojina Villegas R: (2001) Compendio de Derecho Civil: 17 Edición, Editorial México D.F Editorial Porrúa

Romero Pérez J. (1993) Derecho administrativo: ensayos. 2. Edición. San José EUNED.

Rossi A, Garita N. El Lado Oscuro/Ensayo Sobre Violencia. 1 Edición San José Costa Rica. Editorial Uruck.

Russell B. (1985) Autoridad E Individuo. Introducción y traducción de Guillermo Malavasi V. 1 Edición. San José Costa Rica Editorial Alma Matter.

Smith A. (1983) La Riqueza de las Naciones. 1 Edición Tomo III Barcelona. Universidad Autónoma Centroamericana. Editorial BOSCH.

Soto Gamboa, M. (1987) Nociones Básicas del Derecho. 2 Edición San José Editorial Universidad Estatal a Distancia Costa Rica.

Trejos Salas G y Ramírez Altamirano G. (1992) Tratado de las obligaciones y contratos 4. Edición San José. Editorial Juricentro.

Valverde Kopper M. (1983) Legislación Laboral. 3 Reimpresión San José Costa Rica. Editorial Universidad Estatal a Distancia.

REVISTAS

Antonio A. y Zavatto D. (1996) Estudios Básicos de los Derechos Humanos. La Sociedad Civil como Agente de Promoción de los Derechos Económicos Sociales, Culturales y Humanos. Instituto Interamericano de Derechos Humanos. Revista Publicación Semestral julio-diciembre.

Arslanián León C. (1998) *Violencia Seguridad Ciudadana y Orden Democrático*. . 69-91. (Número 28). San José, IIDH. Marzo. Barcelona. Editorial Universidad Autónoma de Barcelona.

Chinchilla Miranda L. (1992) *La seguridad ciudadana: el caso costarricense*. Revista de Ciencias Jurídicas. Número 73. San José, Universidad de Costa Rica. Colegio de Abogados.

La Libertad (2010) *Los Cuida Carros*. 18. Edición Semestral 11 Y 12 Editorial Colectivo Espiral. Diciembre.

Geoismo. Revista Departamento de Geografía, Universidad de Costa Rica. Artículo/ *De la Carreta al Automóvil*- volumen VII Y VIII 1994-1995 San José Costa Rica.1994.

Geoismo. Revista Departamento de Geografía, Universidad de Costa Rica. Artículo/ *Cuestiones de Guetos Urbanos* volumen IX Y X 1994-1995 San José Costa Rica.

Instituto Panamericano de Geografía. *Revistas de Geográfica*. Artículo/ *Costa Rica una Aproximación Geográfica de su Población*. (1990) Revista semestral San José Costa Rica. Septiembre.

Revistas de Ciencias Jurídicas Universidad de Costa Rica. (1990) P. 250 N67 cuatrimestral, Facultad de Derecho. Septiembre-Diciembre.

ARTÍCULOS

Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica – CFIA.

Congestionamiento del Flujo Vehicular en la Gran Área Metropolitana de San José: Recopilación, Análisis y Posicionamiento. 2005. recuperado 12 Abril del 2008 www.cfia.or.cr/descargas_2010/Informes/Informe_congestionamiento.doc.

Durante Calvo, M. (24 de Abril de 2009). La Nacion.com. Recuperado el 12 de Enero de 2010, de La Nacion.com: http://www.nacion.com/ln_ee/2009/abril/24/opinion1943265.html

Extraído de Brecha, publicación de la Comisión para la Defensa de los Derechos Humanos en Centroamérica (CODEHUCA), Año XV, N!12, marzo/abril de 1996, San José de Costa Rica. Recuperado 23 de Abril del 2009

Informe de la Organización de Los Derecho Humanos en Costa Rica (1999) Sistema Interamericano: Instrumentos Internacionales de Protección de los Derechos Humanos Ratificados por la Republica de Costa Rica. 1 Edición San José Costa Rica.

Informe del Instituto Interamericano de Derechos Humanos. Seguridad ciudadana en Centroamérica: informe final de evaluación. San José, IIDH, 2001. www.iidh.ed.cr/documentos/herrped/.../11.htm

Jaén Chávez, C Inseguridad ciudadana, cotidiana inseguridad/ Publicado en revista Reflexión N°25, ediciones CINTRAS recuperado el 14 de mayo del 2009 www.cintras.org/textos/reflexion/r25/

Ministerio de Salud Organización Panamericana de la Salud Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud Organización Panamericana de la Salud, La violencia social en Costa Rica/ Organización Panamericana de la Salud, Ministerio de Salud. -- San José, CR: OPS, 2004. 64 p ; 28 cm. – (Serie Análisis de Situación de Salud ; no. 9) recuperado el 17 de octubre del 20010 www.bvs.sa.cr/php/situacion/violencia.pdf

Pandolfo G. (2006) “Tarifa única a cuida carros” República. 7 de noviembre 2006/ recuperado el 23 de octubre de 2009/ www.parqueos.org/noticias.php?a=10

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Informe Anual del PNUD 2009 Cumplir los compromisos asumidos / recuperado el 02 de enero del 2009 [http://www.reliefweb.int/rw/lib.nsf/db900sid/SNAA7T678U/\\$file/undp_2009_es.pdf?openelement](http://www.reliefweb.int/rw/lib.nsf/db900sid/SNAA7T678U/$file/undp_2009_es.pdf?openelement).

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Informe Anual del PNUD 2006 Un aliado Confiable para el Desarrollo / recuerdo el 23 de Marzo de 2008 [http://www.reliefweb.int/rw/lib.nsf/db900sid/SNAA7T678U/\\$file/undp_2009_es.pdf?openelement](http://www.reliefweb.int/rw/lib.nsf/db900sid/SNAA7T678U/$file/undp_2009_es.pdf?openelement).

Tello F (2006) Campaña seguridad ciudadana en Costa Rica San José, Costa Rica. Centro de Competencia en Comunicación para América Latina

recuperado el 24 de junio del 2009,
www.c3fes.net/docs/campanascministeriojusticiaCR.pdf

LEGISLACIÓN

Asamblea Legislativa. (24 de Abril de 1964). Código de Comercio. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (22 de Abril de 1993). Ley de Transito por Vías Pública Terrestre. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (6 de enero de 1986). Código Civil de Costa Rica y Jurisprudencia. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (03 de Noviembre de 1989). Código Procesal Civil Anotado con Jurisprudencia. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (6 de enero de 1986). Código Civil de Costa Rica y Jurisprudencia. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (29 de Septiembre de 1943). Código de Trabajo. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (16 de Febrero del 2000). Ley número 7983 Ley de Protección al Trabajador San José, Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (Jueves 14 de junio del 2007) Proyecto de Ley Numero 16564 Creación del Registro de Cuidadores y Vigilantes Informales de Automotores estacionados en las Vías Públicas. San José Costa Rica.

Asamblea Legislativa. (01 Diciembre del 2003). N-8395 Ley de servicio de seguridad privada. San José Costa Rica.

Asamblea Nacional Constituyente. (1949). Constitución Política de Costa Rica. Costa Rica.

RESOLUCIONES JUDICIALES

Nº 2223-02 (Sentencia de la Sala Constitucional Corte Suprema de Justicia) 1º de marzo del 2002.

Nº 9686-04 (Sentencia de la Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia) 31 de agosto del 2004.

Nº 47 (Sentencia de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia) 18 de marzo de 1992.

Nº 82 (Sentencia de la Sala Segunda de la Corte Suprema de Justicia) San José, a las nueve horas y cuarenta minutos del seis de febrero del dos mil ocho.

PAGINA WED

Asociación Costarricense de Parques y Afines,
www.parqueos.org/noticias.php?a=10 – [consultado el 23 de mayo del 2008]

Grupo Nación GN S. A. (1995) www.nacion.com [Consultado el 24 de marzo de 2008] *Sistema Costarricense de Información Jurídica. (2000)*

www.pgr.go.cr/scij/index_pgr.asp [Consultado el 12 de abril del 2009]

Periódico La República (2000) www.larepublica.net/ [Consultado el 02 de mayo del 2007]

Anexos