

CUADERNO DE CIENCIAS SOCIALES 155

GAM(ISMO)

**Cultura y Desarrollo Urbano en la
Gran Área Metropolitana de Costa Rica**

MARIJE VAN LIDTH DE JEUDE
OLIVER SCHÜTTE



ESTA PUBLICACION ES POSIBLE GRACIAS AL APOYO INSTITUCIONAL DE LA AGENCIA SUECA DE COOPERACION PARA LA INVESTIGACION (SAREC) DE LA AGENCIA SUECA PARA EL DESARROLLO INSTITUCIONAL (ASDI).

La serie Cuadernos de Ciencias Sociales es una publicación periódica de la Sede Costa Rica de la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales. Su propósito es contribuir al debate informado sobre corrientes y temáticas de interés en las distintas disciplinas de las Ciencias Sociales. Los contenidos y opiniones reflejados en los Cuadernos son los de sus autores y no comprometen en modo alguno a la FLACSO ni a las instituciones patrocinadoras.

ISSN: 1409-3677

© Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)

Sede Académica Costa Rica

Apartado: 11747-1000, San José, Costa Rica

Web: <http://www.flacso.or.cr>

Primera Edición: Setiembre 2010

Director de FLACSO Costa Rica:

Jorge Mora Alfaro

Director de la Colección:

Abelardo Morales Gamboa

Producción Editorial:

Jorge Vargas González

Impresión:

GRAFOS Litografía

CUADERNO DE CIENCIAS SOCIALES 155

GAM(ISMO)

**Cultura y Desarrollo Urbano en la
Gran Área Metropolitana de Costa Rica**

MARIE VAN LIDTH DE JEUDE
OLIVER SCHÜTTE



Sede Académica, Costa Rica
Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)



“[...] en ciudades que no tienen gran patrimonio histórico material, todavía significa más para la población la búsqueda de signos intangibles de actitudes, forma de orientación, de evocación y de memoria. La ciudad se analiza como si se tratara de un texto.”

Néstor García Canclini (1999)

“La ciudad como la conocemos parece disolverse y es reemplazada por algo para lo cual nos hacen falta conceptos e imágenes. Transformaciones espaciales han producido una nueva forma de ciudad para la cual aún no tenemos modelos adecuados de percepción y representación.”

Kai Voeckler (2006)¹

¹ Traducción propia de una cita usada por Ferguson & Urban Drift, 2006.



ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	11
SECCIÓN 1 Sobre Urbanismos	15
Síntesis Histórica	15
De Huevo Frito a Huevo Revuelto	17
Una Nueva Ciencia	21
Identidades y Sucedáneos	24
El Tercer Dominio	29
El Caso de Costa Rica	34
GAM(ISMO)	36
Un Futuro Posible	41
SECCIÓN 2 Cultura Urbana de la GAM de Costa Rica	45
Binario Rural - Urbano	45
Fragmentación Espacial - Segregación Social: Un Círculo Vicioso	48
Convivencia	49
Arraigo	49
Vivir en Precario	51
Vivir en los Suburbios	53

Percepciones Respecto de la Densificación	55
Seguridad Ciudadana	57
Uso y Apropiación del Espacio Público	61
Espacio para Eventos	64
Identificación Territorial	67
Subculturas Urbanas	69
Cultura Vial	74
Conectividad	76
Ciudad para los Automóviles	79
Medio Ambiente Urbano	81
Poderes Urbanos	84
Participación Ciudadana	86
Participación Tripartita	88
SECCIÓN 3 La Imagen Urbana Percibida	91
Identificación Territorial	92
San José	94
Heredia	97
Alajuela	101
Cartago	104
Imágenes Idealizadas de la GAM	106
SECCIÓN 4 Mapeo Socio-Cultural	109
Metodología	109
Índice Exclusión / Inclusión	114
Categorías	118

Resultados	118
Análisis La Asunción de Belén	120
Segregación Social - Fragmentación Espacial	120
Estructura Cualitativa del Entorno	123
Apropiación del Espacio y Sentido de Pertenencia	124
Conectividad y Cultura Vial	125
Espacios de Recreación	126
Análisis Alajuela	127
La visión de la Estructura Urbana: Centro y Periferia	127
Apropiación de los Espacios y Bienes Públicos	129
Seguridad	131
Análisis Pozos de Santa Ana	132
La Visión de la Estructura Urbana y su Desarrollo	132
Segregación Social - Fragmentación Espacial	133
Conectividad	135
Identificación y Orientación	136
Análisis San Felipe de Alajuelita	137
Visión de la Estructura Urbana	137
Conectividad e Interrelación	139
Seguridad	140
Apropiación de Espacios	141
Análisis Pacayas de Alvarado	141
Integración / Segregación	141
Identidad y Sentido de Pertenencia	143
Orientación y Diversidad	145
Conectividad	145
Estructura Cualitativa del Entorno	146
Análisis San José	147
Estructura Urbana y Zonas de Interés	147
Conectividad	151
Síntesis	153

SECCIÓN 5 Implicaciones para un Urbanismo Sostenible en la GAM de Costa Rica	157
Culturas Urbanas	158
La Imagen de la Ciudad	159
Acupunturas Urbanas	160
Nueva Estructura Urbana	161
Ciudad 24/7/365	163
Densidad	165
Conectividad	167
Medio Ambiente Urbano	169
Participación Tripartita	171
SIGLAS Y ACRÓNIMOS	175
BIBLIOGRAFÍA	177

INTRODUCCIÓN

Costa Rica, un país conocido por la protección de sus recursos naturales, tiene actualmente más del 60% de su población viviendo en áreas urbanas. Queda por debajo de la urbanización en América Latina (77% en el 2005), pero por encima de las cifras a escala mundial, que calcula la población urbana en 49% en el 2005 y se estima que no será hasta 2030 cuando pase a más de 60%.² Existe una creciente conciencia de los problemas concernientes al crecimiento suburbano descontrolado de gran escala y en baja densidad, que continuamente reemplaza la naturaleza que circunda la ciudad e impide que los servicios alcancen de forma eficiente aquellas zonas urbanas que se encuentran cada vez más distantes. Encontrar soluciones a esta problemática es un asunto urgente, tanto por cuestiones económicas, como políticas, ambientales, sociales y culturales. El crecimiento suburbano no planificado conlleva a problemas como la escasez de servicios, medidas exageradas de seguridad privada, un sistema de transporte individualizado y varias formas de contaminación.

El reconocimiento de la importancia de la planificación para crear entornos urbanos más atractivos y competitivos, proteger el medio ambiente y mejorar la convivencia comunal, ha resultado en el proyecto “Planificación Regional Urbana de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM)”, ejecutado por el gobierno costarricense del 2004 al 2009 y cofinanciado por la Unión Europea. En el 2007 llevamos a cabo una investigación sobre la cultura urbana en Costa Rica como parte de un estudio social que la Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO)³ hizo para PRUGAM. La investigación se basó en fuentes secundarias y primarias. La recopilación de la información primaria consistió en la realización de talleres, entrevistas cualitativas semiestructuradas y un proceso de mapeo socio-cultural, metodología que se desarrolló específicamente para este estudio. El mapeo socio-cultural es la construcción de un territorio basado en el comportamiento en

2 United Nations, 2007; United Nations, 2006; UN-HABITAT, 2008.

3 El equipo principal fue compuesto por Juan Pablo Pérez Sáinz (líder del equipo), Marian Pérez (coordinadora), Alonso Brenes, Juan Antonio Rodríguez y Marije van Lidth de Jude.

dicho espacio físico y la percepción respecto de este, por parte de las personas que lo habitan.

Los talleres se realizaron con diez grupos focales: cuatro con líderes comunitarios de las cuatro áreas o subregiones metropolitanas de la GAM (San José, Cartago, Alajuela, Heredia) y seis con personas de sectores específicos de la población (líderes jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidad, representantes de organizaciones ambientalistas, corredores de bienes raíces y líderes de proyectos de vivienda de interés social de la Fundación Promotora de Vivienda, FUPROVI). En estos talleres participó un total de 124 personas: 50 hombres y 74 mujeres de edades entre las 8 y 85 años. Adicionalmente, se realizó un total de 25 entrevistas semiestructuradas con informantes claves, ciudadanos y ciudadanas, además de un sinnúmero de entrevistas informales como parte del mapeo socio-cultural. En total, participaron más de 200 personas en el estudio cualitativo.⁴ Se aprovecha este espacio para agradecerles por su aporte valioso al proyecto.

El objetivo del estudio era conocer la forma en que la población utiliza y percibe el espacio urbano y tomar esa información como insumo para el proceso de la planificación urbana. Conociendo las percepciones, actitudes y necesidades de la población e integrándolas en el diseño urbano, se espera lograr una mayor aceptación y apropiación por parte del ciudadano de la GAM respecto del espacio que lo rodea, eliminando así el sentimiento de apatía mostrada hacia los espacios fuera del dominio privado, hecho que está anulando la ciudad contemporánea de Costa Rica y sus centros históricos.

En este cuaderno se publica parte de los resultados encontrados, enriquecidos con nuevos datos hasta el 2010. El trabajo combinado de una antropóloga social / economista comercial –Marije van Lidth de Jeude–, un arquitecto / urbanista –Oliver Schütte–, y varios otros profesionales, resulta en un enfoque interdisciplinario sobre el tema del desarrollo y la planificación urbanos. Por su aporte para la realización de este cuaderno se agradece específicamente: al equipo de FLACSO, la antropóloga María del Carmen Araya Jiménez, el arquitecto / planificador urbano Eduardo Brenes Mata, la antropóloga urbana Roxana Gómez, el arquitecto Henry Liu Marques, la diseñadora gráfica Paula Cruz Mejía, las filólogas Maritza Mena y Adriana Sánchez González.

4 Aparte del estudio cualitativo, FLACSO hizo una encuesta en la cual participaron más de 2.000 personas, basada en una muestra representativa para la GAM.

Se inicia con un marco teórico basado en fuentes secundarias sobre formas históricas y contemporáneas del desarrollo urbano en el mundo. Incluye un discurso sobre dominios (espacios privado, público, colectivo) y cómo la relación entre estos influye en nuestra forma de vivir hoy en la ciudad. Esto se compara con el desarrollo urbano en Costa Rica, que conformará la base para el resto del cuaderno. En la segunda sección se resaltan diferentes temas socio-culturales, claves para la sociedad. Se fundamenta en el análisis del trabajo de campo ejecutado con FLACSO para PRUGAM, entrevistas realizadas posteriormente y un estudio de fuentes secundarias. La tercera y cuarta sección analizan las imágenes cognitivas de la población costarricense hacia sus ciudades, basada en una sistematización de la información primaria que recogimos. Incluye las imágenes percibidas de cada área metropolitana y para la GAM en su totalidad así como un mapeo socio-cultural de distritos y centros urbanos seleccionados. La quinta sección contiene las conclusiones y algunas recomendaciones para crear ciudades más atractivas, inclusivas y sostenibles.

SECCIÓN 1

Sobre Urbanismos

Oliver Schütte⁵

¿Cuáles son los modelos de desarrollo urbano, históricos y presentes, en el mundo? ¿Cómo se relaciona lo privado a lo público? ¿Cuáles son las características específicas del desarrollo urbano en Costa Rica? ¿Qué podemos aprender de la historia del desarrollo urbano para definir un futuro sostenible?

Síntesis Histórica

En el desarrollo de una teoría urbana postindustrial, tres modelos reaparecen en un esfuerzo por distinguir el orden de nuestras ciudades.

5 Oliver Schütte es arquitecto graduado de la Universidad de Aquisgrán, Alemania. Ha laborado en los despachos de Eisenman Architects, el escultor Richard Serra en Nueva York y con Rem Koolhaas / OMA en Róterdam, Holanda. Realizó proyectos como la casa de Burdeos en Francia y la nueva Embajada Holandesa en Berlín, Alemania, que ganó el premio Mies van der Rohe en el 2005. Es socio fundador de la organización multidisciplinaria A company / A foundation (A01), con la antropóloga / economista Marije van Lidth de Jeude; y de Micrópolis, un tanque de pensamiento urbano de arquitectos líderes en Costa Rica. Oliver es especialista en la arquitectura que se enfoca en climas locales y el uso eficiente de energía. Se ha involucrado en varias actividades académicas en diferentes universidades del mundo, como la Escuela de Bellas Artes en Burdeos / Francia, la Universidad de Houston / EUA, la Universidad Nacional de Ingeniería (UNI) en Managua / Nicaragua y la Universidad de Costa Rica (UCR). En el 2007 formó el estudio de urbanismo y arquitectura tropical bioclimática en la Universidad Veritas en San José / Costa Rica. www.a-01.net / os@a-01.net

Texto traducido de inglés a español por Adriana Sánchez González.

En la “ciudad de la fe” (descrita por el teórico urbanista estadounidense Kevin Lynch) o *archi città* (descrita por la conferencia holandesa ISoCaRP), “la actividad pública sucede en un solo cuadrante de especial importancia honorífica, el centro del universo, el punto de referencia central para todos los sistemas jerárquicos de orden”. En la *cine città* de ISoCaRP (según Lynch: la “ciudad como máquina”), “el núcleo de la vieja *archi città* es rodeado por una red de ‘armaduras’ [elementos de conexión] que traen nuevos flujos al centro y establecen espacios públicos rivales, con ventajas únicas, en cualquiera de los lados del centro (típicamente en un sistema polarizado que concentra a las personas adineradas en un área y a las pobres en otra). El cuadrante central de la ciudad es reemplazado como espacio unitario público por el bulevar de los adinerados en un lado de la ciudad y por el mercado de los pobres del otro lado, en la avenida principal.” En el tercer modelo, la *tele città* de múltiples centros descrita por ISoCaRP (según Lynch: la “ciudad orgánica” o “ciudad ecológica”), “el urbanismo y la movilidad se entretienen, una alianza que lleva a una mayor dispersión de la ciudad con su mezcla de espacios públicos y privados en nuevos formatos urbanos.” El arquitecto inglés Cedric Price compara esos tres modelos normativos de diseño urbano con los casos del “huevo duro partido”, con su relación claramente definida de centro (yema del huevo) y periferia (clara del huevo), el “huevo frito”, por los bordes borrosos de la clara del huevo y el “huevo revuelto”, donde la relación entre el centro y la periferia finalmente se disuelve en una masa homogénea no jerarquizada.⁶

Aparte de los tres modelos urbanos, Lynch define tres elementos clave para el proceso de urbanización: las “armaduras” anteriormente descritas, los “enclaves” (desarrollos con parámetros claramente definidos) y las “heterotopías”. El término “heterotopía” fue tomado del filósofo e historiador francés Michel Foucault (1926-1984), quien describe la “heterotopía” como una inversión cerrada pero existente del espacio cotidiano continuo y el orden de las cosas en contraposición a la utopía, una inversión no existente de la sociedad real.⁷ En el espacio de la red (*network*

6 Citas de Shane, David Grahame. *Recombinant Urbanism*. London: Wiley Academy, 2005, p. 102. Con referencias a: Lynch, Kevin. *A Theory of Good City Form*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1981; ISoCaRP (International Society of City and Regional Planners) Conference. “Honey, I Shrunk the Space”. En: *Honey, I Shrunk the Space: Planning in the Information Age*. The 37th Annual ISoCaRP Congress, 2001; Price, Cedric. Opera. Samantha Hardingham (ed.). London: Wiley Academy, 2003, pp. 92-93.

7 Foucault, Michel. “Des Espaces Autres”. Conferencia dada en *Cercle d'études architecturales*, 14 de marzo 1967. Texto publicado en: *Architecture, Mouvement, Continuité*, N.º 5, octubre 1984, pp. 46-49. <http://foucault.info/documents/heteroTopia/foucault.heteroTopia.fr.html>

space) –como en la *tele città*, la “ciudad orgánica” o el “huevo revuelto”–, las “heterotopías” se convierten en norma. En un territorio donde el “no lugar” (según el antropólogo francés Marc Auge) o el “espacio de flujos” (según el sociólogo español Manuel Castells) prevalecen, las “heterotopías” son un intento por crear espacios reales o una simulación de ellos. El “no lugar” o el “espacio de flujos” corresponde a una falta general de orientación e identificación, una cuestión que se ha hecho cada vez más importante con el crecimiento acelerado de la ciudad moderna y posmoderna.

De Huevo Frito a Huevo Revuelto

La era de la ciudad moderna coincide con el crecimiento de la industria moderna de finales del siglo XVIII en adelante. La industrialización condujo a procesos de urbanización masiva, primero en Europa y luego en otras regiones, a medida que las nuevas oportunidades atraían grandes grupos de migrantes de las comunidades rurales hacia las áreas urbanas. En los Estados Unidos comenzaron a emerger grandes centros de manufactura, y la invención de los ferrocarriles redujo los costos de transporte y facilitó los flujos de personas hacia la ciudad así como los flujos de mercancías desde la ciudad. Como sea, durante esos periodos las ciudades eran lugares problemáticos para vivir, debido a los problemas de salud resultantes de la contaminación del agua, el aire y de enfermedades transmisibles como la tuberculosis.⁸

Los tremendos cambios en los patrones sociales, ambientales y económicos requirieron de una nueva percepción sobre cómo podía organizarse el crecimiento de la ciudad. En su revisión histórica de los urbanismos, David Grahame Shane señala que “el ‘Urbanismo’ indica una ciencia, al menos esa fue la intención del término del planificador urbano catalán Ildefons Cerdá en 1867. [...] Con el fin de dar cabida a las nuevas tecnologías, Cerdá creó tipologías y códigos de diseño basados en la distinción entre el movimiento y el estatismo. Al igual que Lynch, diseñó ‘armaduras’ y secciones de las calles o tipologías normativas para los ‘enclaves’. En su *Teoría de la Urbanización* rechazó las pequeñas calles viejas de la ciudad medieval y el antiguo núcleo citadino. Esas áreas eran tugurios cuya

8 Para finales del siglo XIX, el 70 a 90% de los pobladores urbanos de Europa y Estados Unidos estaban infectados con Tuberculosis (TB), y cerca del 40% de las muertes de las clases trabajadoras en la ciudad eran resultado de esta enfermedad (Harvard University Library, Open Collections Program. “Tuberculosis in Europe and North America, 1800-1922”. En: *CONTAGION. Historical views of diseases and epidemics*. <http://ocp.hul.harvard.edu/contagion/tuberculosis.html>)

vida útil había concluido, acomodando a las personas pobres en condiciones poco higiénicas. [...] Cerdá propuso que las calles cortaran a través de los viejos cuadrantes para abrirlos y promover una mejor circulación en la ciudad. Su plan rodeó a la vieja Barcelona con nuevos vecindarios saludables, donde la mitad de cada cuadra, en el diseño original, fue dedicada a jardines visibles desde la calle.”⁹

El desarrollo de esta nueva ciencia urbana condujo a la construcción de extraordinarias etapas de vida pública urbana en el Europa del siglo XIX, como la *Avinguda Diagonal* en Barcelona o las doce *Grand Avenues* que irradian del *Arc de Triomphe* en París (diseñados por el contemporáneo parisino de Cerdá, el barón Georges-Eugène Haussman): “La ‘armadura’ de la calle era el espacio público por excelencia en esta versión de la ‘ciudad como máquina’ [*cine città* o ‘huevo frito’]. Aquí fue donde se dieron feroces batallas en las barricadas en las diversas revoluciones francesas del siglo XIX. Innumerables ciudades europeas construyeron sus teatros de ópera, museos y afines a lo largo de esos bulevares. El nuevo mundo de vida urbana (*urban life-world*) de los burgueses adinerados se desarrollaba en cafés y restaurantes, pero también aparecieron los cafés de la clase trabajadora, los baños públicos y teatros vodeviles. Aquí, la niñez pobre y las personas lisiadas rogaban por humanidad y recibían a cambio rechazo.”¹⁰

Con el fin de encontrar condiciones de vida más favorables para la clase obrera, el planificador urbano Sir Ebenezer Howard fundó en 1899 *Garden Cities Association* (conocida en la actualidad como la *Town and Country Planning Association*, la organización benéfica ambiental más antigua en Inglaterra), la cual ofreció una visión de ciudades sin asentamientos informales, donde la población pudiera disfrutar tanto de los beneficios de la ciudad (como oportunidad, diversión y salarios altos) como del campo (belleza, aire fresco y alquileres de bajo costo). En su modelo de anillo radial, una ciudad central estaba conectada a una serie de “ciudades jardín”, todas con tamaños y cifras de población estrictamente definidos. Los diseños de Howard fueron concebidos para el contexto de un sistema económico capitalista, y buscaban el equilibrio entre las necesidades individuales y comunitarias en relación con los espacios públicos y privados. Sus ideas fueron aplicadas tanto en Inglaterra como en otros países alrededor de Europa. Los principios del movimiento Ciudad Jardín tuvieron también gran influencia en los *New Towns* desarrollados por el gobierno británico después

9 Citas de Shane, 2005: 83-92. Con referencias a: Cerdá, Ildefons. *The Five Bases of the General Theory of Urbanization*. Arturo Soria y Puig (eds.). Madrid: Electa, 1999.

10 Shane, 2005: 92.

de la II Guerra Mundial, y en el movimiento Nuevo Urbanismo, globalmente activo hacia finales del siglo XX.¹¹

El modelo de baja densidad urbana de Howard fue contrastado, entre otras, por las propuestas radicales del arquitecto, diseñador y urbanista suizo-francés Charles-Édouard Jeanneret-Gris (1887-1965), mejor conocido como *Le Corbusier*. Su trabajo pionero (que en la actualidad cae dentro de las categorías de Arquitectura Moderna o Estilo Internacional) también estuvo dedicado a la provisión de mejores condiciones de vida para los residentes de las ciudades más pobladas. Sin embargo, a diferencia del aspirado balance entre lo urbano y lo rural de Howard, *Le Corbusier* buscaba soluciones puramente urbanas, proponiendo mega estructuras para ciudades en Europa, India, Rusia, Norte y Sur América. Su *Ville Contemporaine* (Ciudad Contemporánea), por ejemplo, proponía albergar a tres millones de habitantes. En el centro de la ciudad planeada había una estación de transportes, que hospedaba depósitos para autobuses y trenes así como intersecciones de autopistas y un aeropuerto en la parte superior. *Le Corbusier* segregaba las rutas de circulación peatonal de la calzada, glorificaba el automóvil como medio de transporte (y como medio para librarse de la contaminación causada por el tráfico de caballos en las ciudades del siglo XIX). A medida que uno se movía fuera de la zona de los rascacielos centrales que contenían tanto las oficinas como las viviendas de los habitantes más ricos, pequeños bloques de varios pisos en zigzag se situaban en áreas verdes lejos de la calle, para hospedar al proletariado.¹²

A pesar de la realización de obras de arte únicas en la arquitectura, las visiones urbanas de *Le Corbusier* en gran medida quedaron sin ser desarrolladas. No obstante, se convirtieron en historias anunciadas de muchas ciudades de principios del siglo XXI. Hubo numerosos admiradores de su obra tan adelantada a su época, pero sus ideas también fueron criticadas, entre otras cosas por su ignorancia del espacio público. Por ejemplo, el escritor y crítico de arte australiano Robert Studley Forrest Hughes habló sobre la planificación urbana de *Le Corbusier* en su teleserie documental *The Shock of the New*: “[...] el automóvil aboliría la calle humana, y probablemente los pies humanos. Algunas personas tendrían también aviones. Lo único que nadie tendría sería un lugar para encontrarse con los demás,

11 Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte Der Stadt*. Frankfurt am Main: Campus Verlag, 1983. Edición Original: *Storia Della Città*. Rom-Bari: Editori Laterza, 1975, pp. 968-1014; Shane, 2005: 29 y 49.

12 Benevolo, 1983: 888-944.

pasear al perro, pavonearse, una de las cien cosas que la gente hace al azar [...] el azar fue odiado por *Le Corbusier* [...] sus habitantes renunciaron a su libertad de movimiento por el arquitecto omnipresente.”¹³

El contraste entre las percepciones de *Le Corbusier* y Howard, así como su tratamiento diferente de las necesidades públicas y privadas son hasta hoy, puntos centrales en el debate de la ciudad; adelantándose a la posterior oposición entre los movimientos del Urbanismo Genérico y el Nuevo Urbanismo (respectivamente) que será descrita más adelante.

A lo largo de las dos guerras mundiales del siglo pasado, las cifras de población en las ciudades industrializadas se mantuvieron en crecimiento, aunque en tasas más pequeñas. Durante la Gran Depresión de los años 1930, las ciudades fueron fuertemente golpeadas por el desempleo, especialmente aquellas con una base de industria pesada. Un salto cuántico masivo tuvo lugar después del final de la segunda guerra mundial, con millones de personas en búsqueda de un nuevo hogar. Mientras Europa se enfocaba en la reconstrucción de sus ciudades devastadas, nuevas fronteras de crecimiento urbano eran exploradas en los Estados Unidos. Los cambios del “huevo frito” al “huevo revuelto”, de la “ciudad como máquina” a la “ciudad orgánica”, de la ciudad moderna o industrializada hacia la ciudad posmoderna o postindustrializada, que tuvieron lugar a partir de ese período, representan –sobre todo– un incremento enorme en la escala del desarrollo urbano.

En este sentido, Webster habla de la “dispersión urbana” (*urban sprawl*), haciendo referencia a la ola masiva de desarrollo suburbano estadounidense que se dio después de 1945 cuando, en tan solo quince años, 40 millones de ciudadanos se desplazaron a los suburbios. Ya para 1961, el geógrafo francés Jean Gottmann describió el corredor de la costa noreste de los Estados Unidos, desde Boston a Washington, como una megalópolis con 38 millones de habitantes que en su mayoría vivían en suburbios de baja densidad.¹⁴ Esta evolución tuvo lugar simultáneamente en muchas partes del mundo industrializado, redefiniendo los límites y conexiones de los territorios urbanos y rurales.

13 Hughes, Robert Studley Forrest. *The Shock of the New*. Una teleserie documental de 8 episodios transmitido por BBC (*British Broadcasting Corporation*) en los años 1980.

14 Gottmann, Jean. *Megalópolis*. New York: Twentieth Century Fund, 1961, pp. 735-738.

Una Nueva Ciencia

En respuesta a esta situación, se requería de una nueva ciencia urbana. En *La Imagen de la Ciudad* (1961), Lynch describió su teoría de red de centros múltiples al observar la importancia del flujo y el estaticismo en las ciudades. Su visión estaba basada en la identificación de las redes peatonales y las redes de automóviles como sistemas separados. En la red peatonal, las personas se mueven a través o en medio de “enclaves”, a lo largo de caminos o “armaduras” y utilizan “marcas conceptuales” (espirales, torres, rasgos urbanos visualmente prominentes), que les permiten orientarse y construir mapas o imágenes conceptuales de la ciudad. Lynch reconoció que quienes desarrollan centros comerciales habían aprendido a manipular la forma que esta práctica peatonal había tomado en la época del suburbio y la circulación vehicular, explotando la imagen de la ciudad utilizada por quienes transitan por la red automovilística. Los centros comerciales y los nuevos subcentros se convirtieron en las nuevas “marcas” en el paisaje de la ciudad dispersa. Los especialistas en mercadeo desarrollaron modelos informatizados altamente eficientes para predecir los recorridos que toman las personas, tanto en el sistema de autopistas regionales multicéntricas (en el caso de los conductores) como dentro del centro comercial mismo (en el caso de los peatones).¹⁵

Este sistema surgió porque, con o sin una teoría consciente, los desarrolladores y arquitectos tuvieron que crear nuevas estructuras suburbanas para acomodar los flujos e instituciones del nuevo mundo suburbano. Se les encargó crear pequeños enclaves de orden dentro del aparente caos de la gran metrópoli esparcida. Todos los parámetros de la ciudad tradicional –centros administrativos, de mercado, de banca, de milicia, religiosos y de esparcimiento– tuvieron que ser reconfigurados como enclaves dentro de la red de estructuras extendidas.¹⁶

El entendido de que la ciudad ya no era un conglomerado estable que pudiera ser supervisado por una única entidad de planificación, sino más bien una condición que está partida en numerosas subdivisiones, también forma la base de la épica publicación *Collage City* (1984) de Colin Rowe y Fred Koetter. Ellos rechazaban las grandes visiones utópicas de “planeamiento total” y “diseño total”, proponiendo en su lugar una “ciudad collage” que puede acomodar una amplia gama de utopías

15 Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1961.

16 Gruen, Victor y Larry Smith. *Shopping Towns USA*. New York: Reinhold Publishing, 1960; Maitland, Barry. *Shopping Malls: Planning and Design*. New York: Nichols, 1985.

en miniatura.¹⁷ El término “collage” se deriva del francés *coller* (pegamento) y se refiere al mundo artístico de principios del siglo XX, donde pedazos y piezas de objetos del día a día eran montados juntos para representar al mundo fragmentado, que era creado por la experiencia de la vida en la era industrial de la movilidad (generando así una nueva totalidad). Esta técnica alcanzaría la perfección digital hacia el final del siglo XX, gracias a programas de edición gráfica como el Photoshop de Adobe.

En la misma década de 1980, el urbanista estadounidense Robert Fishman describió el nuevo mundo de la vida urbana con sus verdaderas consecuencias, en el cual todas las funciones de las ciudades convencionales estaban ahora disponibles a un viaje por autopista de veinte minutos desde el hogar suburbano, volviendo los espacios públicos del tradicional núcleo central innecesarios para la satisfacción de la mayoría de los requerimientos de la vida cotidiana. Estos nuevos “tecnoburbios” (*technoburbs*) o “burbios” (*burbs*) eran subcomponentes de megaciudades que competían en tamaño, e incluso a veces en términos de las facilidades culturales de clase mundial, con la ciudad vieja. No obstante, cada familia del “tecnoburbio” requeriría uno o más automóviles para participar, dado que su baja densidad no permitiría tener transporte público.¹⁸

La dependencia del habitante urbano al transporte individual ya se ha convertido en un elemento reconocido de la participación en la ciudad policéntrica: “Esa ciudad red (*network city*) parece consistir de suburbios u otros lugares de residencia, autopistas, el automóvil, espacios públicos de propiedad privada en los centros comerciales, lugares de trabajo en varios pabellones y parques recreativos temáticos o nacionales.” Estos elementos están localizados de manera óptima para maximizar la cantidad de tránsito. “Cuando el ciudadano/a de la red (*network citizen*) pasea por allí, las cadenas de comida rápida le proveen alimentación. El viejo núcleo de la ciudad es meramente una opción de entretenimiento y debe competir con centros de esparcimiento, incluyendo cines de varias salas en el centro comercial y sistemas de entretenimiento para el hogar.”¹⁹

En su análisis de la ciudad de Los Ángeles del año 1971, Rayner Banham aplica una metodología innovadora para entender el paisaje urbano: “Se puede

17 Rowe, Colin y Fred Koetter. *Collage City*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1984.

18 Fishman, Robert. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books, 1987, pp. 182-207.

19 Shane, 2005: 98.

comenzar apropiadamente aprendiendo el idioma local; el idioma del diseño, la arquitectura y el urbanismo en Los Ángeles es el idioma del movimiento. Allí, la movilidad sobrepasa a la monumentalidad en una proporción única, [...] la ciudad no será nunca jamás comprendida totalmente por quienes no pueden moverse fluidamente a través de su textura urbana difusa, ni pueden seguir el flujo de su vida sin precedentes. Tal como anteriores generaciones de intelectuales ingleses que aprendieron por sí mismos italiano para poder leer a Dante en su idioma original, yo aprendí a manejar para poder leer a Los Ángeles en su idioma original.²⁰

En la actualidad, la discusión sobre las implicaciones sociales del modelo de urbanización predominante del siglo XX se da de forma paralela a la discusión acerca de sus implicaciones sobre el ambiente. La dispersión y expansión urbana, combinadas con el uso generalizado de transporte motorizado, contribuyen significativamente a los niveles de emisión de gases en las ciudades estadounidenses. Entre 1970 y 1990, el área total de las 100 ciudades más grandes en los Estados Unidos aumentó en un 82%. El crecimiento de la población representó solamente la mitad del aumento en la superficie terrestre, lo cual indica que en muchas ciudades alrededor del país, las personas están viviendo más lejos del centro de la ciudad y dedicando más tiempo a su desplazamiento. Un estudio encontró que el número de millas conducidas por un estadounidense promedio ha aumentado en un 25% entre 1998 a 2008. Sin embargo, la cantidad de tiempo que los estadounidenses gastan en el tráfico ha incrementado en un 236%.²¹

Esta nueva forma de gastar tiempo en la ciudad ha redefinido todos los aspectos de nuestra vida urbana y reformado los lugares donde se desarrolla. Esto es bien descrito por Jared Diamond en su libro *Collapse*, en el cual se comparan evoluciones históricas y contemporáneas de diferentes partes del mundo. Diamond explica cómo un colapso ecológico ha sido, con frecuencia, el principal catalizador de la decadencia de las sociedades: “Las quejas de virtualmente todo el mundo en Los Ángeles son esas directamente relacionadas con nuestra creciente y, ya de por sí, alta tasa de población: nuestro incurable congestionamiento vial; el elevadísimo precio de las viviendas, como resultado de la concentración de millones de personas que trabajan en un pequeño número de centros de empleo donde hay pocas áreas residenciales; y, como consecuencia, las largas distancias, de hasta dos horas y 60 millas solo de ida, sobre las que las personas se desplazan diariamente en sus

20 Banham, Reyner. *Los Angeles: The Architecture of the Four Ecologies*. London: Allen Lane, 1971.

21 UN-HABITAT. *State of the World's Cities 2008 / 2009, Harmonious Cities*. London: UN-HABITAT, 2008, p. 136.

vehículos entre sus hogares y trabajos. El Angelino promedio gasta 368 horas por año, o el equivalente de quince días completos de 24 horas, desplazándose hacia y desde su trabajo, sin tener en cuenta los tiempos gastados conduciendo para otros fines. [...] Todo el mundo reconoce que estos problemas se han empeorado en la última década. Son el factor más importante que limita la capacidad de los empresarios Angelinos para atraer y retener empleados, y afectan nuestra disposición para conducir hacia los eventos y visitar a nuestros amigos.”²²

Las experiencias polares de Banham y Diamond resumen perfectamente las tres décadas que se encuentran entre ellos. Numerosas crisis energéticas y guerras libradas por los recursos naturales han agudizado la preocupación global por la inestabilidad ambiental y la forma en que nuestro estilo de vida actual está cambiando la faz de la tierra y, por lo tanto –con la mayoría de la población mundial ubicada en la ciudad– la de la condición urbana, que es la que define cómo nos movemos y comunicamos, cómo gastamos nuestro tiempo, qué consumimos y comemos y cómo vivimos juntos (o separados).

Identidades y Sucédáneos

¿Cómo percibe el ciudadano/a de la red el vasto territorio urbano a sus pies (o llantas)? ¿Cuáles son los puntos de memoria y orientación dentro del ambiente urbano extendido? ¿Cómo se distingue una ciudad de otra?

Al igual que Lynch –quien trató de encontrar una imagen de la ciudad a través del comportamiento y la percepción de sus habitantes– Antony Vidler y Francis Yates investigaron la memoria humana como una posible fuente de confort para el ciudadano/a de la red. Vidler asocia lo urbano (en contraposición a lo posturbano) con la ciudad europea tradicional, y especialmente con los monumentos y habitaciones urbanas que están talladas en su textura para formar, según la frase acuñada por Francis Yates, “una estructura mnemotécnica”. Yates describe cómo “el sistema de memoria clásico” consiste, metafóricamente, en una serie de habitaciones o aposentos. Cada habitación poseía sus nichos y elementos arquitectónicos, como los balcones, y correspondía a una rama del conocimiento que, al ingresar, se desdoblaba alrededor de su eje central para revelar sus principales textos de apoyo en nichos a lo largo de las paredes y los textos secundarios marcados por placas.

22 Diamond, Jared. *Collapse. How societies choose to fail or succeed*. London: Penguin Books, 2006, p. 500.

Personas eruditas se memorizaban los textos y luego los asignaban a las ranuras, nichos o placas de memoria apropiadas en el sistema de memoria conceptual, el cual podía ser compartido con otras personas capacitadas en el mismo método. Vidler señala que la ciudad en sí misma puede verse como una estructura mnemotécnica jerárquica o un sistema de memoria organizado para brindar una sensación de orientación y comodidad a sus habitantes.²³

La importancia de la orientación y la identificación con el entorno urbano, y la escala de territorio urbano con la que un ciudadano es capaz de relacionarse, juegan un papel importante en términos de la aceptación y apropiación de los espacios públicos y privados, como se explicará más adelante en el análisis de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. En este caso también veremos que en la práctica la conformación de la ciudad ha sido más obediente a las leyes de la economía de mercados y a la especulación de los desarrolladores inmobiliarios, lo cual ha conducido a un modelo de fragmentación urbana y segregación social, en vez de orientación y comodidad para los ciudadanos.

A raíz de esta situación, que se dio en diferentes partes del mundo, han surgido dos escuelas de pensamiento: el Nuevo Urbanismo y el Urbanismo Genérico. El Nuevo Urbanismo es un movimiento de la planificación urbana que cree en un cambio de enfoque de diseño desde el desarrollo automóvil-céntrico de los suburbios y los parques empresariales hacia comunidades peatón-céntricas, transitables a pie y de usos mixtos. Es una amalgama de patrones de diseño del viejo mundo, fusionada con las demandas actuales, fuertemente influenciada por los estándares de diseño urbano predominantes antes de la aparición del automóvil. El Nuevo Urbanismo trata de reparar puntualmente las consecuencias de la expansión suburbana, de incluir personas y destinos dentro de comunidades densas y animadas, y de disminuir la dependencia al transporte vehicular como modelo primario. El movimiento se promueve a sí mismo como “el renacimiento de nuestro arte perdido de creación de lugares [...]”.²⁴

El Nuevo Urbanismo está formalmente opuesto al grupo del Urbanismo Genérico, pero “ambos buscan un orden científico en los flujos del mercado y están fundamentados en una nueva ciencia de la especulación inmobiliaria altamente

23 Vidler, Anthony. *The Architectural Uncanny*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1992; Yates, Frances. *The Art of Memory*. London: Routledge & Kegan Paul, 1966; Yates, Frances. “Architecture and the Art of Memory”. En: *Architectural Association Quarterly*, Vol. 12, N.º 4, pp. 4-14. London: Architectural Association, 1980.

24 www.newurbanism.org y www.cnu.org

informatizada, que implica planificación a muy gran escala. [...] Además, ambos grupos reconocen el salto en escala que implica la planificación en grande, aunque los Nuevos Urbanistas lo disfrazarían bajo formas tradicionales, mientras que los Urbanistas Genéricos lo celebran en mega-estructuras modernas [inspiradas por *Le Corbusier* y el estilo internacional]. Ese tipo de planificación a gran escala es escasa en Europa o América del Norte, salvo cuando es llevada a cabo por el Gobierno, grandes corporaciones o terratenientes. [...] De hecho, los conceptos Nuevo Urbanismo y Urbanismo Genérico no designan opuestos, sino más bien una serie de prácticas espaciales norteamericanas más o menos homogéneas. [...] Ambas escuelas prometen orden visual y estabilidad social relativa en medio de enormes flujos de capital y migraciones constantes de las redes de ciudades mundiales. La psicología y el mercadeo se unen en la creación de nuevos enclaves amplios de orden visual que son anidados como atracciones dentro de redes globales.”²⁵

Siguiendo esta lógica, Rem Koolhaas (como uno de los protagonistas de los Urbanistas Genéricos) habla de la “ciudad genérica” (*generic city*) como una ciudad que no será entendida como un contexto espacial único que varía geográficamente, sino como especie, como género, como una infraestructura estándar que se puede desplegar en cualquier lugar del mundo. Más que a un lugar específico, Koolhaas se refiere a “campos de potencial” como base para desarrollar la ciudad nueva en cualquier lugar, contribuyendo al mismo tiempo a la “muerte de la ciudad” (como la conocíamos) con la consiguiente “evacuación” de la esfera pública en la cara de una sociedad cada vez más anónima.²⁶

Las ideas detrás de la “ciudad genérica” y sus consecuencias en la cultura urbana contemporánea, también están reflejadas en la colección de ensayos de Michael Sorkin, titulada *Variaciones sobre un Parque Temático: La Nueva Ciudad Americana y el Fin del Espacio Público*. Diversos autores enmarcan la discusión sobre el espacio urbano contemporáneo en un rígido contraste entre la nueva ciudad y la ciudad tradicional. Para Sorkin, la “nueva ciudad” se puede caracterizar de tres maneras diferentes: “la a-geografía, la vigilancia y control, las simulaciones sin fin”. La primera característica, acerca de que la ciudad sustituta es “a-geográfica”, se refiere a la decadencia de los rasgos locales y específicos que distinguen tradicionalmente a las ciudades entre ellas. La segunda característica, “vigilancia y control”, se refiere a la obsesión por la seguridad que prevalece especialmente en las ciudades estadounidenses y cada vez más también en las

25 Shane, 2005: 102.

26 Koolhaas, Rem y Bruce Mau, OMA. *S, M, L, XL*. New York: Monacelli Press, 1995.

ciudades latinoamericanas, como San José de Costa Rica, entre otras. Por un lado, esta obsesión conduce a medidas extremas de vigilancia y seguridad, y por el otro, al aumento de la segregación de distintos grupos sociales, que coincide con una fragmentación espacial de desarrollos capsulares individuales. El tercer elemento, las “simulaciones sin fin”, analiza cómo la arquitectura de la ciudad sustituta ha perdido toda autenticidad y prospera con imitaciones. Christine Boyer ilustra este fenómeno en su análisis del distrito turístico de *South Street Seaport* en Manhattan: “La arquitectura marítima es escenificada para crear un cuadro ficticio absurdo, que satisface el anhelo nostálgico de los visitantes y favorece el consumo.”²⁷

Al criticar la monotonía que invade nuestros espacios públicos y la ubicuidad de la arquitectura de hoy, *Variaciones sobre un Parque Temático* contribuye a lo que Michael Brill llama una “literatura de la pérdida”²⁸, que presenta a menudo una dualidad entre la ciudad que perdimos –con espacios públicos ideales que ahora debemos recuperar de alguna manera–, y la ciudad real con que contamos hoy en día –que carece de esos espacios–. Una expresión notable de este maniqueísmo es el enfoque de la compañía Disney hacia el urbanismo. El empresario estadounidense Walter Elias “Walt” Disney, utilizó elementos del concepto de “ciudad jardín” de Howard en su diseño original (1962) de EPCOT (el *Experimental Prototype Community of Tomorrow*, prototipo experimental de la comunidad del mañana). EPCOT iba a ser desarrollado como una “comunidad del futuro” con el fin de estimular a las empresas estadounidenses a proponer nuevas ideas para la vida urbana. El concepto eventualmente evolucionó de su temprana visión utópica a un subcomponente del Walt Disney World en Florida / EUA, bajo el nombre de EPCOT Theme Park, que se abrió en 1982.²⁹

En el ensayo de Charles Moore *You Have To Pay For The Public Life*, Disneylandia en California / EUA fue interpretado como un reino público sucedáneo. Fue aclamado por su potencial para influenciar la planificación de comunidades concretas, especialmente en lo que respecta al manejo de multitudes y las interfases de transporte. “Por casi cualquier método imaginable de evaluación”, escribe Moore, “Disneylandia debe ser considerada como la pieza más importante

27 Sorkin, Michael (ed.). *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. New York: Noonday Press, 1992; Boyer, M. Christine. “Manhattan Montage”. En: *The City of Collective Memory. Its Historical Imagery and Architectural Entertainments*, M. Christine Boyer, pp. 421-476. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1994.

28 Brill, Michael. “Transformation, Nostalgia, and Illusion in Public Life and Public Place”. En: *Public Places and Spaces*, I. Altman & E. Zube (eds.). New York: Plenum, 1998.

29 www.the-original-epcot.com

de construcción en el Occidente en las últimas décadas. El supuesto inevitablemente hecho por las personas que aún no han estado ahí –de que es una especie de extensión física de Mickey Mouse– es sumamente imprecisa. En cambio, sin ayuda, se dedica a la sustitución de muchos de aquellos elementos del reino público que han desaparecido en el mundo privado flotante y sin rasgos del Sur de California, cuyo único borde es el océano y cuyo centro hubiera sido imposible de descubrir.”³⁰

La aplicación de los principios de Disney a una comunidad real finalmente tuvo lugar en Celebration, creado por una división de bienes raíces de la Walt Disney Company en la década de 1990. Siguiendo las directrices de diseño de las ciudades del Nuevo Urbanismo, Celebration incluye una amplia gama de tipos de construcción residencial y de usos mixtos, una red de calles peatonales y mínimo un centro urbano. Los desarrollos incluyen 8.065 unidades residenciales, 3.100.000 pies cuadrados de oficinas, y 2.125.000 pies cuadrados de comercios.³¹ Recibió gran atención de los medios, por ejemplo, de los periodistas Douglas Frantz y Catherine Collins, quienes se mudaron a Celebration con sus hijos para escribir un relato sobre un año de vida en los comienzos de la ciudad, en 1997. A pesar de las controversias existentes –como las cámaras de vigilancia en el espacio público, las estrategias pedagógicas adoptadas por las escuelas locales, la población homogénea de la ciudad (la cual era blanca y de clase media casi en su totalidad), y la proliferación de reglas (los residentes tenían prohibido, por ejemplo, estacionar vehículos de recreo en la calle y quejarse de los mosquitos)–, Frantz y Collins evitaron irritar a Disney y sus desarrolladores, haciendo hincapié en que la ciudad aún ofrecía un modelo prometedor para un “mejor” tipo de comunidad estadounidense: opinaron que era “un lugar físicamente encantador”.³² En *The Celebration Chronicles*, Andrew Ross también sostiene que esta es la última en una larga lista de comunidades utópicas construidas para realizar el “sueño americano” (o más bien, estadounidense), con mucha gente rica y romántica que se trasladó a la ciudad con la creencia de que la magia de Disney llenaría su anhelo de una comunidad perfecta (e incrementaría el valor de sus propiedades).³³

30 Moore, Charles. *You Have to Pay for the Public Life. Selected Essays*. Editado por Kevin Keim, London: MIT Press, 2001.

31 Duany, Andrés. “The Celebration Controversies”. *INTBAU Essays*, Volume I, N.º 8, 2004. www.intbau.org/essay8.htm

32 Frantz, Douglas y Catherine Collins. *Celebration, U.S.A.: Living in Disney's Brave New Town*. New York: Henry Holt and Company, 1999.

33 Ross, Andrew. *The Celebration Chronicles: Life, Liberty and the Pursuit of Property Values in Disney's New Town*. New York: Ballantine Publishing Group, 1999.

El futurismo conservador de Celebration se expresa en el diseño neotradicional de la comunidad (la ciudad tiene el sabor de un pueblo del sur de los Estados Unidos de los años 1930). Sigue siendo un experimento social y una comunidad controversial, situado en una delgada línea de división entre la idea de una ciudad como un organismo social crecido y un parque temático –o incluso un club– con accesibilidad limitada y controlada. Las grandes ambiciones de sus creadores están expresadas en el nombre de la ciudad, que al mismo tiempo enfatiza su identidad sucedánea y el deseo de distinguir Celebration de comunidades cercanas como Arcadia, Homeland o Frostproof.

La idea de “crear marcas” (*branding*) a través de la arquitectura y el urbanismo, y sus efectos en la nueva imagen de la ciudad, también han sido explorados por Urban Affairs y Veronique Patteeuw: “En una era de ‘economía de la experiencia’ e industria del ocio, las ciudades (o fragmentos de estas) enfrentan un aumento en la presión por distinguirse a sí mismas. Desde que Frank Gehry colocó a la ciudad de Bilbao bajo la mira internacional con su diseño para el museo Guggenheim, la arquitectura ha jugado un papel cada vez más importante dentro de esta competición. El *City Branding*, la imagen o la marca prevista de una ciudad (o una parte de esta), constituye actualmente un reto para los arquitectos y urbanistas. ¿Cómo posicionar una ciudad dentro de una cultura dominada por la globalización? ¿Cuáles son las prioridades para los habitantes, las compañías y los inversionistas?”³⁴

Al igual que los “tecnoburbios” de Fishman, las nuevas ciudades deben competir con las viejas ciudades, y entre sí, para atraer habitantes, visitantes, inversiones (que llegan con el flujo de personas) y lograr la sostenibilidad de su producto. En la búsqueda por la atracción individual arquitectónica –“marcas conceptuales” en los términos de Lynch– para distinguir un enclave urbano del otro, las posiciones anteriormente descritas coinciden en un hecho concreto: que el desarrollo de la ciudad en el siglo XX ha tenido un efecto fundamental sobre la relación entre el dominio público y el privado.

El Tercer Dominio

La planificación a gran escala –sea en forma de mega-estructuras o disfrazada bajo formas tradicionales–, reacomoda la ciudad en múltiples subcentros cuyas

34 Urban Affairs / Veronique Patteeuw (eds.). *City Branding. Image Building & Building Images*. Rotterdam: NAI Publishers, 2002, portada.

constelaciones forman ciudades circundantes (*edge cities*) controladas de forma privada. El espacio público –con todas sus implicaciones positivas y negativas– como un dominio urbano abierto y de unión, desaparece dentro de las vías de comunicación y transporte. En el lugar de los espacios públicos comunitarios, que pueden ser usados por todo el mundo, emergen espacios de encuentro de carácter privado (como los *malls*, centros de entretenimiento, restaurantes de comida rápida y plazas de oficina). Este aparente nuevo poder de la esfera privada sobre la ciudad, plantea una interrogante sobre lo que el espacio público original ha sido alguna vez y sobre si este espacio aún existe del todo (o si ha sido reemplazado por otras configuraciones).

El arquitecto y diseñador urbano belga Kristiaan Borret analiza las percepciones pasadas y actuales sobre cómo la ciudad está (o alguna vez estuvo) organizada: “Lo que debe ser llamado vida pública urbana y lo que no, se enlaza con los binarios que se generan constantemente en las teorías del espacio público. Aunque la dicotomía público - privado se aplica casualmente, este par de conceptos es menos obvio o monolítico de lo que parece. Debemos recordarnos constantemente que ‘público’ y ‘privado’ son términos relativos que solo obtienen significado mediante el contraste, que no se les puede simplemente vincular al espacio, y que cubren una amplia gama de definiciones e ideologías.”³⁵

Una de las personas que ha contribuido significativamente al debate sobre la dicotomía público - privado es la filósofa política Hannah Arendt. En su publicación *La Condición Humana*, diagnostica las causas de tendencias modernas como la alienación, el consumismo y la pérdida del sentido de la acción pública significativa. Arendt introdujo un modelo tripartito jerárquico de la sociedad que, en orden creciente, “trabaja, produce y actúa”. “Trabajo” está dirigido a sostener la vida humana, por el cumplimiento de nuestras necesidades básicas de consumo y reproducción; “producción” se refiere a la construcción y mantenimiento de un mundo que se ajuste a la vida humana; “acción” es uno de los derechos humanos fundamentales, dirigido a actualizar nuestra capacidad para la libertad, entre otras de expresión. Según Arendt, el “trabajo” se realiza principalmente en el espacio privado y la “acción” ocurre en el espacio público. Discute que la sociedad está afectada por el crecimiento del “reino social” (*social realm*), que se identifica con todas aquellas actividades anteriormente restringidas a la esfera privada del hogar. Con la expansión de la economía capitalista moderna, esas actividades se han apoderado del reino público y lo han transformado en una esfera para la

35 Borret, Kristiaan. “On Domains. The Public, the Private and the Collective”. En: *Oase Architectural Journal*, N.º 54, pp. 50-61. Nijmegen: SUN Publishers, 2001, p. 53.

satisfacción de nuestras necesidades y preocupaciones materiales, diluyendo la frontera que separa el dominio público del privado. Al establecer el “reino social”, la división tripartita de las actividades humanas ha sido afectada hasta el punto de perder el sentido, puesto que ahora cada esfuerzo se traslada a un único objetivo: reproducir nuestras condiciones materiales de existencia. Obsesionados con la vida, la productividad y el consumo, nos hemos convertido en una sociedad de trabajadores y empleados que no aprecian más los valores asociados con los conceptos superiores de la “producción” y la “acción”.³⁶

Según Borret, es tentador introducir el tercer dominio propuesto por Arendt en los debates actuales sobre el espacio público, pero “su calificación negativa del reino social lo hace problemático. Debido a su enfática definición del reino social como un área apolítica, [...] Arendt no reconoce un número de estructuras de poder y desarrollos políticos indirectos en el reino social, y corre el riesgo de confirmar la letanía nostálgica sobre la pérdida de ciudadanía y la vida público-política.” Borret propone en cambio que hoy un “tercer dominio puede ser conceptualizado de otra manera, al considerar a la sociedad civil como un área más amplia. La sociedad civil puede ser entendida como un reino de muchos públicos diversos, cada uno con su propia identidad claramente definida. Esto incluye comités vecinales, organizaciones culturales, movimientos ambientalistas y un sinnúmero de grupos (basados en etnia, área geográfica, pasatiempos, edad, entre otros). Por un lado, estos muestran las características de una comunidad: comparten las mismas normas y valores, y tratan de existir como grupo a pesar de las preferencias e intereses individuales. Por otro lado, su autoridad no se extiende a través de la sociedad como un todo. Por eso no son, en cierto sentido, públicos: protegen a sus miembros de la intervención del gobierno –que es un foráneo– y persiguen más bien metas particulares que universales. Pensar en un tercer término de esta forma, se relaciona más con la idea de micropolíticas y políticas de identidad. Distinto al modelo de Arendt, el tercer dominio aparece, hasta cierto punto, como repetición del dominio público, pero con sus pequeñas reservas muy homogéneas, independientes y distintivas.”³⁷

Para hacer frente a la ambivalencia de los dominios público y privado, el planificador urbano de Barcelona Manuel de Solà-Morales, introduce un tercer término para clasificar específicamente a los espacios urbanos: “Espacio colectivo

36 Arendt, Hannah. *The Human Condition*. Chicago: University of Chicago Press, 1958; <http://plato.stanford.edu/entries/arendt/>

37 Borret, 2001: 59-60.

es mucho más y mucho menos que espacio público, si limitamos este último a la propiedad pública. La riqueza de una ciudad es la de sus espacios colectivos, de todos los lugares donde diariamente la vida ocurre y se nos presenta como tal y como memoria. Y son quizá cada vez más a menudo espacios que no son solamente públicos o solamente privados, sino ambos al mismo tiempo: espacios públicos utilizados para actividades privadas o espacios privados que permiten un uso colectivo.³⁸

Ni la vida pública ni la privada fueron discutidas por Arendt en términos de sus especificidades espaciales o determinación, pues antes que nada se alude a prácticas específicas. Lo mismo vale para las intervenciones de Jürgen Habermas y Richard Sennett en el debate sobre el desarrollo de la esfera pública moderna en los siglos XVIII y XIX, como indica el filósofo social y cultural neerlandés Rene Boomkens: “Aunque Habermas dedicó cierta atención a los cambios en la vivienda y el hogar burgueses en este período –más concretamente a la invención del llamado ‘salón’ como un espacio intermediario entre lo privado y lo público, en otras palabras, un espacio semipúblico–, la esfera pública o *Öffentlichkeit* que él estudió fue mucho más que esto: era una serie de nuevas instituciones, medios y prácticas. Instituciones como editores independientes y editoriales; medios tales como el periódico, la novela, el panfleto y el manifiesto; y prácticas como los debates ciudadanos, encuentros culturales de la nueva burguesía, conflictos y confrontaciones políticas, y así por el estilo. La esfera pública de Habermas –como la de Arendt– representó una práctica sociocultural con un valor específico, ético y político: el valor de la libertad; la libertad política, la libertad personal, la libertad cultural. Lo mismo cabe decir de Richard Sennett, cuyo ideal-típico de espacio público era el café del siglo XVIII, no por sus características espaciales específicas, sino en virtud de su función como escenario teatral para una nueva práctica cultural: conversaciones con extraños, reuniones anónimas, confrontaciones individuales sin referencia de clase, rango o religión –los denominadores culturales de la vida social y cultural hasta ese momento–. [...] Como Arendt, Habermas lamenta la progresiva monopolización de la esfera pública por los intereses económicos privados de las grandes empresas y los carteles mediáticos. Sennett habla de una ‘caída del hombre público’ en los siglos XIX y XX, provocada por los procesos de individualización y el surgimiento de una nueva esfera íntima en la forma de la familia nuclear moderna, como una esfera de búsqueda narcisista de la identidad y autenticidad. [...] Todos

38 Solà-Morales, Manuel de. Openbare en collectieve ruimte: de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging. En: *Oase, Architectural Journal*, N.º 33, pp. 3-8. Nijmegen: SUN Publishers, 1992.

estos diagnósticos relacionan la esfera pública con diferentes localidades o partes específicas del espacio urbano, pero la denominan, ante todo, una serie específica de prácticas culturales y políticas. El hecho de que describamos algunas localidades urbanas como parte de la esfera pública, en otras palabras, no solo depende de las cualidades específicas de estas localidades, sino que depende mucho más del hecho de que reconocemos las actividades que tienen lugar aquí (y en otros lugares) como parte de la vida pública.”³⁹

La distinción entre el espacio meramente construido y la creación de valor a través de su uso o apropiación también se encuentra en el núcleo de observación del arquitecto y planificador urbano neerlandés Hans Teerds: “(...) señalar que la arquitectura es parte del ‘mundo de las cosas’ artificial, pone de relieve la importancia de la arquitectura, pero también la pone inmediatamente en perspectiva. La arquitectura es parte de las condiciones previas; no constituye una esfera pública en sí misma, pero es el escenario en el que se puede desarrollar la vida pública. Concreto, acero y ladrillo no hacen una sociedad, solamente los ciudadanos pueden hacer eso.” En lo que respecta a la visión anterior de Arendt, él además nos recuerda que “(...) ella puso al arquitecto –en una de sus pocas referencias a la arquitectura– en la misma liga que al legislador: ambos crean espacio indicando sus límites necesarios, donde los residentes mismos deben constituir la esfera pública mediante la apropiación del espacio público. Para hacer esto posible, es imperativo que la continuidad en el espacio y la continuidad en el tiempo sean reunidas; solo entonces la arquitectura será capaz de contribuir en la construcción de una esfera pública activa, un espacio público que transforme el mundo en un sistema coherente de cosas y actividades, porque une a las personas.”⁴⁰

Con base en estas posiciones, un mundo idílico de vida urbana podría interpretarse como un “campo de acción” (si se combinan los términos de Koolhaas y Arendt) donde desarrolladores y ciudadanos –guiados por directrices gubernamentales– definen conjuntamente la asignación y organización de los espacios urbanos de acuerdo con prácticas culturales existentes. Un modelo exitoso de planificación urbana debe apoyar las estructuras y relaciones sociales existentes dentro de la ciudad en vez de encarcelarlas o someterlas más allá del reconocimiento.

39 Boomkens, René. “The Temporalities of the Public Sphere”. En: *Oase Architectural Journal*, N.º 77, pp. 9-20. Rotterdam: NAI Publishers, 2008, pp. 12-14.

40 Teerds, Hans. “An Architectural Reading of The Human Condition”. En: *Oase Architectural Journal*, N.º 77, pp. 21-31. Rotterdam: NAI Publishers, 2008, p. 30.

El debate sobre dominios –igual que el debate sobre modelos y elementos urbanos, sobre lugares y “no lugares”, sobre el flujo y el estatismo en las ciudades, sobre la posibilidad para los ciudadanos de participar en la vida comunal– plantea una serie de cuestiones en lo que respecta a la distribución espacial, así como la estructura social y económica de nuestras ciudades. Comunidades cerradas y centros comerciales fortificados por un lado y tugurios o espacios públicos en negación por el otro, son las tipologías representativas de una creciente brecha entre ricos y pobres. Desde el comienzo del siglo XXI, los niveles de pobreza en términos absolutos han crecido en Latinoamérica y el Caribe, particularmente en las áreas urbanas, lo que revela una falta de mejoramiento en las condiciones de vida de la población. Aún más, esta región sigue teniendo la mayor desigualdad de ingresos en el mundo, número que sigue creciendo, y que dificulta las posibilidades de alcanzar un desarrollo urbano armónico.⁴¹

¿Qué clase de desarrollo urbano prevemos como comunidad, y qué tipo de ciudad queremos habitar? ¿Estamos dispuestos a compartir espacio(s) urbano(s), o desarrollamos la noción de una existencia aislada dentro de las realidades paralelas, que a veces se cruzan cuando las personas se desplazan con sus vehículos por las arterias de tráfico que conectan un espacio encapsulado con el otro, o cuando los vendedores informales de clase baja recorren la ciudad para vender cualquier cosa, desde lapiceros hasta dulces? El máximo intercambio entre las clases se podría dar en el preciso momento en el que una ventana polarizada se abre por un instante y una mano sale de la nada para la rápida compra, a cambio de unas monedas.

El Caso de Costa Rica

“América Latina y el Caribe es la región más urbanizada del mundo en vías de desarrollo, con un 77% de su población viviendo en áreas urbanas. La región continuará urbanizándose en las próximas dos décadas, cuando la proporción de población urbana alcanzará el 85%. El crecimiento urbano de esta región comenzó a principios de la década de 1950, cuando la población urbana comprendía el 42% y alcanzó su pico durante la década de 1960, con un 4,6% al año. Este crecimiento comenzó a frenar en los años de 1980, disminuyendo a un 3,0% anual, y se redujo aún más, a un 1,7% al año, para el 2005. El crecimiento urbano en la región tuvo lugar a pesar de la inestabilidad económica, la crisis social e institucional y las claras políticas anti-urbanas.”⁴²

41 UN-HABITAT, 2008: 23.

42 Rodríguez, 2007 citado en UN-HABITAT, 2008: 21.

¿Qué tipos de ciudades existen, y cuáles modelos han sido promovidos a través de este proceso de crecimiento urbano?

Según UN-HABITAT: “El desarrollo urbano en Latinoamérica y el Caribe se ha caracterizado por un alto grado de primacía urbana, con una gran proporción de población urbana residiendo en las ciudades más grandes. En el año 2000, una quinta parte de la población urbana de la región vivía en ciudades muy grandes, de más de cinco millones de habitantes, la mayoría de las cuales eran capitales (esta cifra es de 18% en Asia y 15% en África). Además, entre las catorce aglomeraciones urbanas más grandes del mundo, cuatro (Sao Paulo, Ciudad de México, Buenos Aires y Río de Janeiro) están localizadas en esta región. Si bien las muy grandes ciudades son el hogar de un alto porcentaje de la población de la región, actualmente no están creciendo rápidamente. [...] Las proyecciones indican que en el 2015 se experimentarán tasas de crecimiento inferiores al 0,8% por ciento anual.”⁴³

En la actualidad son las pequeñas ciudades (con entre 100.000 y 500.000 habitantes) las que muestran el crecimiento urbano más rápido de la región (2,6% al año). Eran el destino de cerca de la mitad de todos los nuevos residentes urbanos de 1990 a 2000, y hoy comprenden el 39% de la población de América Latina y el Caribe (la cifra es solo un 18% en Asia y un 16% en África).⁴⁴ Esto ha resultado en una diversificación del sistema urbano en la región. Aparte de las mega y muy grandes ciudades que experimentan una reducción progresiva pero siguen teniendo gran importancia, existen las grandes ciudades (con poblaciones de entre 1 y 5 millones de habitantes), que desempeñan un papel activo como principales centros urbanos, y promueven “el desarrollo socioeconómico mediante la acumulación de población y tecnología, las economías de escala y una mejor infraestructura”. Adicionalmente, las ciudades pequeñas ofrecen cada vez más “una alternativa a las consecuencias sociales y ambientales de la excesiva concentración y la congestión física de las ciudades principales, generando nuevas oportunidades para el desarrollo económico”.⁴⁵

43 UN-HABITAT, 2008: 22.

44 Datos de UN-HABITAT (2008: 16), en que se usan los siguientes parámetros: una ciudad pequeña tiene 100.000 a 500.000 habitantes, una ciudad intermedia 500.000 a 1 millón, una ciudad grande 1 a 5 millones, una ciudad muy grande más de 5 millones, y una megaciudad más de 10 millones de habitantes. “Ciudades y pueblos urbanos con poblaciones de menos de 100.000 habitantes no fueron incluidas en el análisis porque ninguna base de datos mundial identifica sistemáticamente estas ciudades más pequeñas. No obstante, una estimación aproximada sugiere que comprenden alrededor del 40% de la población urbana mundial” (2008: 10).

45 UN-HABITAT, 2008: 22.

Si se quiere entender por completo la condición contemporánea de la urbanización de América Latina, es importante estudiar no solo las ciudades individuales de diferentes tamaños, sino también las aglomeraciones que aglutinan varias ciudades en un solo territorio. En este sentido, la Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica sirve como un estudio de caso interesante, ya que comparte una gran cantidad de síntomas y tendencias urbanas con otras ciudades o aglomeraciones urbanas del mundo, pero también muestra algunas características distintivas. Este modelo de cultura y desarrollo urbano ha creado una fórmula que nosotros llamamos “GAM(ISMO)”.

GAM(ISMO)

¿Cuáles factores permitieron el crecimiento de la Gran Área Metropolitana en Costa Rica? ¿Cuál es la imagen de la ciudad costarricense en la actualidad?

La GAM de Costa Rica, que está formada por las cuatro áreas metropolitanas de Alajuela, Cartago, Heredia y San José (la capital del país), ha seguido en gran parte el modelo global de crecimiento (sub)urbano anteriormente descrito. Las cuatro áreas metropolitanas están divididas en 31 cantones, cada uno con su propia cabecera y municipalidad. Esas 31 “ciudades” (incluyendo a las cuatro capitales de las áreas metropolitanas) son todas ciudades pequeñas según la clasificación de UN-HABITAT.⁴⁶ Sin embargo, han mutado y comenzaron a crecer juntas, para convertirse en una ciudad en red, redefiniendo las fronteras y conexiones entre las ciudades individuales.

La GAM se ubica en dos grandes valles conectados: el Valle Central y el Valle del Guarco, a una equidistancia del océano Pacífico en el oeste, y el mar Caribe en el este. Al norte y al sur, las montañas que rodean los valles conforman los límites naturales del territorio. Por lo tanto, el crecimiento urbano continúa hacia el este y el oeste. Este desarrollo es promovido por varias tendencias y sigue la infraestructura ya existente, la disponibilidad y tamaño de los lotes, asuntos de seguridad y el clima.

46 De los 31 cantones, 25 tienen menos de 100.000 habitantes y los otros 6 entre 100.000 y 500.000 habitantes. Se trata de los cuatro cantones centrales de cada área metropolitana y otros dos en el Área Metropolitana de San José (AMSJ). Además, solo el AMSJ, que comprende 13 cantones, tiene más de 1 millón de habitantes, lo cual la clasifica como “ciudad grande” (UN-HABITAT, 2008: 16; INEC, Cálculo de Población al 30 de junio del 2009. www.inec.go.cr).

La estructura de las ciudades costarricenses se empezó a determinar con los primeros asentamientos, cuando todos siguieron los mismos patrones y características. El centro fue definido por una “identidad de pueblo”, con un cuadrante o parque central y alrededor una iglesia, un ayuntamiento, una escuela, y una cancha de fútbol, para albergar la actividad deportiva más popular del país.

Desde sus entrañas, estos núcleos de asentamientos clásicos comenzaron a crecer hacia afuera y hacia los límites de los otros núcleos. La urbanización de granjas y fincas –en su mayoría de cultivo de café– alrededor de las carreteras principales, hizo que los antiguos pueblos se volvieran urbanos en el sentido aristotélico de la definición: “Cuando varios pueblos están unidos en una sola comunidad compleja lo suficientemente grande para ser total o cercanamente autosuficiente, el estado [‘la polis’] entra en existencia.”⁴⁷

No obstante, a la nueva condición de ciudad-red en Costa Rica le hacen falta características centrales, tal como se discutió a lo largo del siglo XX. Según Spiro Kostof (1936-1991), en *La Ciudad Formada*, “las ciudades son lugares donde suceden ciertas aglomeraciones energizadas de personas. No tiene nada que ver con tamaño absoluto o números absolutos, sino con densidad de asentamientos.”⁴⁸ Esa densidad no es creada por los patrones de crecimiento disperso en la GAM, los cuales dan como resultado un gran conglomerado horizontal que es parcialmente urbano y parcialmente rural. Hoy, las periferias de las ciudades originales han crecido juntas, formando un solo desarrollo urbano gigante que está esparcido a lo largo de una superficie total de 1.758 kilómetros cuadrados.⁴⁹ En este territorio viven 2,6 millones de habitantes, lo cual equivale al 53% de la población costarricense ubicada en tan solo el 4% de su territorio nacional.⁵⁰

En gran contraste con el desarrollo urbano estadounidense y europeo, el modelo rural-urbano de la Gran Área Metropolitana costarricense está marcado por una forma de urbanización no industrializada, tal como señala Constantino Láscaris en su libro *El Costarricense*. En comparación con otras regiones, donde las personas

47 Reale, Giovanni. *A History of Ancient Philosophy: Plato and Aristotle*. Editado y traducido de la quinta edición italiana por John R. Catan. Albany, N.Y.: State University of New York Press, 1990, p. 337.

48 Kostof, Spiro. *The City Shaped*. Boston, Bullfinch, 1991, p. 37.

49 Según el límite oficial establecido en el 2008 por el Proyecto de la Planificación Regional Urbana de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM).

50 FLACSO. *Informe Final del Estudio Social para PRUGAM*. San José: FLACSO, 2007; datos suministrados por el PRUGAM.

de áreas rurales se trasladan a la ciudad a desempeñarse como trabajadores, la situación en América Latina siguió una lógica diferente: los campesinos migran a la ciudad a ejercer el papel de comerciantes (“en Costa Rica podría decirse pulpero”). La persona comerciante es un agente de los procesos económicos pero solo se necesita hasta cierta masa crítica. La saturación de comerciantes en el modelo urbano costarricense va mucho más allá de la demanda, siguiendo el proceso latinoamericano de urbanización que el sociólogo francés Chauny describe como “parasitario de la población” por tener un ritmo más acelerado que el proceso de industrialización.⁵¹

Este modelo ha tenido dos consecuencias principales. La primera de ellas es una forma de “pseudoindustrialización”: en lugar de fábricas, se desarrolla el ensamblaje de bienes producidos en el extranjero. La segunda consecuencia es el abandono estético del centro de la ciudad. A diferencia de Europa, donde el núcleo urbano se ha cuidado mucho, en América Latina fue abandonado, porque quien lo habita es la “clase parasitaria”, que carece de poder económico para el mantenimiento de los espacios públicos y sus funciones. Las ciudades europeas están marcadas por un anillo alrededor del centro, donde viven las personas de escasos recursos, mientras que en América el núcleo pobre está rodeado por anillos de barrios residenciales que están bien cuidados, lo que crea ciudades satélites con su propia lógica social e infraestructura.⁵²

Según Mauricio Vega, de la Dirección de Urbanismo en la Municipalidad de San José, esta tendencia de desarrollo urbano ha cambiado en Costa Rica debido a una serie de decisiones políticas posteriores a la guerra civil de 1948. El Estado se institucionalizó (la electricidad, el agua y las garantías sociales son servicios públicos), lo cual generó un cambio en los patrones del desarrollo económico y llevó al crecimiento urbano, gracias a la implementación de servicios de transporte interurbano (aeropuerto y red ferroviaria) alrededor de San José. Esos servicios fueron creados centralmente para transportar el bien principal de ese tiempo (el café) fuera del Valle Central.⁵³

En los sesenta, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) propuso un modelo que detuvo la importación de bienes finales y

51 Láscais, Constantino. *El Costarricense*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), 1975, pp. 65-66.

52 Ídem.

53 Basado en una entrevista realizada por A foundation con Mauricio Vega, Municipalidad de San José, Dirección de Urbanismo, 2006.

productos fabricados o prefabricados, favoreciendo y financiando la importación de tecnología para iniciar un proceso industrial acorde con el modelo europeo. La implementación del programa de la CEPAL facilitó y apoyó la manufactura de bienes en las ciudades que tenían el mayor potencial en términos de infraestructura y redes. El área metropolitana se industrializó, lo cual creó varios pequeños enclaves de industria y espacios habitacionales para sus trabajadores a su alrededor; se había agregado al tejido urbano otra capa con su propia lógica. Hasta los setenta, los patrones de industrialización son claramente legibles en la distribución urbana.⁵⁴

Hasta los noventa, una política enfocada a la creación de nuevas viviendas para las personas que migraron desde áreas rurales a la ciudad propició más crecimiento espacial. Esa migración nacional hacia la GAM tuvo un flujo paralelo de migrantes intrarregionales, que huían de la depresión económica de sus países luego del período de guerra civil de los ochenta en tres países de Centroamérica, el cual, en las palabras de Vega, “aisló a Costa Rica como un enclave de paz en medio de la agitación”.⁵⁵

Actualmente, el 70% del producto interno bruto (PIB) nacional se genera en la GAM⁵⁶, la cual se inserta en el cruce de las principales arterias de tránsito nacionales y la Carretera Interamericana. Más que nada, es un imán para el desarrollo económico del país, que aún atrae a población migrante nacional e internacional, especialmente del país vecino Nicaragua.

Otro flujo migratorio, que a la vez representa una fuente económica muy importante para Costa Rica, es la “migración azul” de los y las turistas, inversionistas o pensionados internacionales que son atraídos a este país por sus aguas y cielo azules. Las condiciones microclimáticas han creado un nivel único de biodiversidad en un terreno relativamente pequeño, brindándole a Costa Rica la imagen de un paraíso natural sostenible y permitiéndole convertirse en un destino de la industria global del turismo. Los mundos climáticos en la GAM incluyen un clima húmedo y fresco, con nubes posadas permanentemente sobre las montañas en el este (Cartago) y un clima caliente y seco hacia el oeste (Alajuela, Escazú, Santa Ana). Es en el oeste donde gran parte de la comunidad internacional reside y donde actualmente suceden grandes modificaciones en el tejido urbano, por medio de urbanizaciones residenciales, centros comerciales, oficinas, restaurantes y hoteles.

54 Ídem.

55 Ídem.

56 Dato suministrado por el PRUGAM, San José, 2009.

Esta creciente masa de concreto y asfalto ejerce una gran presión sobre los recursos naturales.

Pero mientras que la GAM en general se mantiene en constante crecimiento, los antiguos centros urbanos dentro de este territorio están disminuyendo en términos del número de población, siguiendo así ciertas características de la “ciudad genérica” de Koolhaas o la “nueva ciudad” de Sorkin. Esto lo muestra el caso específico de San José, que se ha convertido en un centro de trabajo –más que una ciudad de uso mixto– por la presencia de negocios comerciales, centros culturales e instituciones públicas, diariamente cruzado un promedio de 1,2 millones de personas⁵⁷. Por la noche, la gente regresa a sus hogares en las ciudades dormitorio de los alrededores, es decir, el núcleo central se vacía y torna en un pueblo fantasma, con un aproximado de 50.000 habitantes.⁵⁸

Este éxodo residencial, combinado con el subsecuente desplazamiento y separación de funciones se da paralelo a la disminución de los niveles de seguridad, cohesión social, poder económico y significado cultural. Los centros originales así como los nuevos enclaves en la periferia son igualmente propensos a la “vigilancia y control” de Sorkin. Una de las “simulaciones sin fin” de la GAM es el estilo arquitectónico apodado “Rosti Pollos”, la cual sigue el nombre de una popular cadena de restaurantes de comida rápida, cuyo arquitecto adoptó el estilo de la arquitectura colonial española como dispositivo de marca. Actualmente, el estilo “Rosti Pollos” ha tomado exitosa posesión sobre la mayoría de los centros comerciales y las comunidades cerradas de la clase media a alta, que lo interpretan como un signo de poder que se remonta a los tiempos de la colonización española. La imagen resultante del conglomerado urbano es un collage de estilos arquitectónicos y componentes urbanos estadounidenses, de la colonia española y de la tradición local.

Dentro de esta amalgama, viejas y nuevas ciudades todavía se relacionan y dependen unas de otras. Esta relación toma diferentes formas, como personas de clase media a alta habitando comunidades cerradas y comprando en *malls* en la nueva periferia, pero trabajando en o visitando instituciones culturales y gubernamentales en el antiguo centro de San José; personas de clase baja a media que habitan y van a la escuela o iglesia en las viejas ciudades, pero trabajando en las áreas industriales y de oficinas recientemente construidas en la periferia (como

57 Datos del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, 2008.

58 FLACSO, 2007.

Pozos de Santa Ana o La Asunción de Belén). Esto puede ser definido como la “ciudad como máquina” de Lynch, con su polarización espacial de las personas adineradas en un área y las pobres en otra, pero en este caso se da a una escala regional.

Antiguas y nuevas capas urbanas se entrelazan; anteriores espacios vacíos del paisaje urbano se han tornado en nuevas ciudades circundantes que se convierten en puntos de interés clave y ganan poder económico, dando lugar a un cambio en la jerarquía urbana. La orientación está siendo organizada con base en nuevos hitos comúnmente comerciales –como Terramall, Multiplaza, Paseo de las Flores, Mall Internacional– o de acuerdo a hitos anteriores que en algunos casos ya ni siquiera existen en la realidad sino solamente en la memoria –como el antiguo higuieron o la antigua aduana–. Este sistema le dificulta a los residentes y visitantes encontrar orientación dentro de la ciudad red.

La GAM semejaría más una “esponja” que un “huevo revuelto” –en términos de Price–, una conexión de varias “ciudades orgánicas” –en las palabras de Lynch–, o simplemente una gigante “*tele città*” –como describe ISOCaRP–, donde varias áreas desarrolladas encierran tierra no desarrollada. De esta manera, el área construida es mucho menor que la extensión que comprende el tejido urbano, ampliando el transporte y la infraestructura de servicios hacia límites inmanejables y creando un mundo de fragmentos que no es ni urbano ni rural.

Un Futuro Posible

¿Cómo podrían distribuirse las zonas verdes y grises de una forma sostenible?
¿Cómo podrían establecerse los parámetros específicos de crecimiento urbano?

El desarrollo de la GAM tiene dos posibles caminos: seguir el modelo de crecimiento (sub)urbano o crear una lógica diferente que busque un sano balance entre ciudad y naturaleza, entre urbano y rural, dentro de un solo territorio. En la aglomeración urbana, el ambiente verde construido y el entorno gris construido podrían promover una nueva forma urbana en la cual los dos mundos de vida –el verde y el gris– coexistan exitosamente, el uno al lado del otro.

El plan del Proyecto de Planificación Regional Urbana de la GAM (Plan PRUGAM) para los años 2008-2030 divide la GAM en tres zonas: la de potencial urbano, la de potencial agropecuario y la de potencial para protección ambiental.

La zona de potencial urbano forma un archipiélago, concentrado en las partes bajas de los dos valles. Entre los espacios de potencial urbano, se pueden encontrar franjas de producción agropecuaria y áreas verdes. Se supone que una limitación de la expansión territorial debe llevar a una minimización de la infraestructura, la cual podría entonces mejorarse y optimizarse para dar un servicio más adecuado a la población por vivir en formaciones más densas. En la periferia de la GAM, extendiéndose hacia las partes altas de las montañas, prevalecen las áreas de conservación y de producción agropecuaria.

Dentro de estas tres tipologías urbanas se han establecido parámetros de crecimiento urbano que fortalecen las características de cada zona, permitiendo densidades mayores en la primera zona –la de potencial urbano–, usos agropecuarios en la segunda y un enfoque en áreas verdes en la última, donde también se permite construir pero en cantidades menores y en relación al ambiente (por ejemplo, instalaciones turísticas o una estación biológica). Una implementación exitosa de estos parámetros de planeamiento podría crear un ambiente urbano basado en las condiciones existentes, pero convertido en una ciudad en gran medida autosuficiente donde el trabajo, la habitación, la recreación, así como la producción de energía y alimentos, estén todas gestionadas dentro de los mismos límites territoriales.

Para poder desarrollar y optimizar cualquier sistema urbano Lynch identificó tres elementos centrales. En la GAM, los “enclaves” pueden ser verdes, grises o combinados, siempre diseñados para aprovechar al máximo el clima tropical, como parques y jardines públicos o colectivos, ofiencentros, espacios comerciales y residenciales con una arquitectura bioclimática (que toma en cuenta las condiciones climáticas y aprovecha los recursos naturales renovables para minimizar los impactos negativos para el ambiente). Estos se podrían conectar por medio de “armaduras” que tienen las mismas características, por ejemplo, conectores no motorizados que siguen corredores verdes existentes, como ríos y pasillos informales o carreteras grises que pueden ser arborizados para mayor absorción del CO₂. Las “heterotopías”, el tercer elemento, pueden aparecer como agentes de cambio en el tejido urbano de los centros históricos abandonados, creando nuevos impulsos para el desarrollo. Fuera de estos centros, las “heterotopías” podrían ofrecer servicios que faltan como escuelas, centros de salud, café internet, salas de computación y reuniones, espacios comerciales, ferias, estaciones intermodales de transporte, áreas de recreación y turismo, etcétera.

La estrategia jerárquica de planificación del gobierno debe ser combinada con un enfoque participativo para definir los obstáculos y las deficiencias de la situación

actual a través de los ojos de la población. Esta línea de pensamiento podría ayudar a hacer exitosa la Gran Área Metropolitana, a crear un patrón urbano inclusivo y cohesionador que sea vivido y apoyado por sus habitantes. El rol de la población, en términos de asumir su responsabilidad y apropiarse de espacios públicos y colectivos, es clave. Sin embargo, muchos costarricenses temen por el futuro urbano del país (para sí mismos y, más aún, sus hijos). Dicen que, en la actualidad, las preocupaciones de gran parte de los habitantes de la GAM terminan en los límites de su propiedad. Estos límites deberían extenderse hasta la acera, la calle y la ciudad, creando un nuevo espacio cívico. El poeta y filósofo francés Gaston Bachelard dijo que “la casa es nuestro ángulo en el mundo; es nuestro primer universo”.⁵⁹ En una escala colectiva, nuestras ciudades deberían ser este ángulo:

“La ciudad es la casa nuestra”.⁶⁰

59 Bachelard, Gaston. *The Poetics of Space*. Original 1958. Boston: Beacon, 1969.

60 Cita de un ciudadano, trabajo de campo realizado con FLACSO para PRUGAM, 2007.

SECCIÓN 2

Cultura Urbana de la GAM de Costa Rica

Marije van Lidth de Jeude⁶¹

¿Cómo percibe la población urbana costarricense la relación entre la ciudad y la casa, entre el espacio público y el privado? ¿Cómo se comportan en y cómo comparten los espacios urbanos? ¿Cuál es el papel del gobierno, el sector privado, la ciudadanía en el desarrollo de las ciudades del país? ¿Cuál es la cultura urbana de la GAM de Costa Rica?

Binario Rural - Urbano

Como indicó Claude Lévi-Strauss en *Structuralism and Ecology*⁶², el proceso de percepción visual usa oposiciones binarias. La gente tiende a establecer una

61 Marije van Lidth de Jeude tiene una Licenciatura en Economía Comercial y Maestría en Antropología Social-Cultural de la Universidad Utrecht, Holanda. Ha laborado para Novib-Oxfam Holanda, el Ministerio Holandés de Extranjería y Cooperación Internacional, y el Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (FIDA) de las Naciones Unidas basada en la Unidad Regional de Asistencia Técnica (RUTA) en San José, Costa Rica. En el 2003 fundó A company / A foundation (A01), con el arquitecto Oliver Schütte: una organización multidisciplinaria que investiga y trabaja en temas del desarrollo rural y urbano en alianza con diferentes entidades públicas y privadas, nacionales e internacionales. Marije da cursos en diferentes centros académicos, como en la maestría de agro-negocios internacionales del INCAE / CATIE en Costa Rica. Actualmente, trabaja en la gestión de programas de desarrollo socio-económico como consultora-investigadora del Centro de Estudios para el Desarrollo Rural (CDR) para organismos multilaterales, bilaterales, gubernamentales, no-gubernamentales, y organizaciones de base. www.a-01.net / mvldj@a-01.net

62 Lévi-Strauss, Claude. "Structuralism and Ecology". *Barnard Alumnae*, pp. 6-14. New York: Barnard College, 1972.

visión mundial basada en estas oposiciones, y por tanto se puede entender una cultura en términos de ellas. Para describir y analizar la cultura urbana⁶³, es importante tomar en cuenta su oposición: la cultura rural. Más aún en el caso de Costa Rica, ya que a pesar del acelerado y descontrolado crecimiento urbano (más del 60% de la población –la cual solía ser mayoritariamente rural– ahora vive en ciudades), la cultura costarricense, también en las ciudades, tiene todavía muchos aspectos rurales.

Incluso en la Gran Área Metropolitana (GAM), aunque su nombre no lo insinúe, se encuentran tanto áreas urbanas como rurales (alrededor del 13% de la población de la GAM es rural y el territorio incluye áreas meramente agrícolas⁶⁴), lo cual es causado, entre otros factores, por el desplazamiento del crecimiento urbano hacia áreas rurales. Aunque la gente del campo se ha mudado a las ciudades en busca de una mejor calidad de vida (por las oportunidades laborales, educacionales y de salud), no ha cambiado aún su forma rural de vivir. Es decir, la cultura en la GAM no es exclusivamente urbana, sino que también consiste de expresiones que se pueden denominar “rurales”. Esto se ve reflejado en la noción de “pueblo”, de la cual las direcciones típicas son una muestra clara: “de la iglesia de Nuestra Señora del Carmen, 100 metros Norte y 50 Este” o “de la pulpería de La Luz 200 metros Sur, 100 al Oeste”. El término “pueblo” se usa además para tipificar el original esquema urbano de muchas de las poblaciones conurbanas actuales (con el cuadrante principal formado por la plaza de fútbol, iglesia, escuela y alcaldía, donde se juntan cuatro poderes importantes: religión, educación, deporte y política).

Otros aspectos rurales de la cultura en la GAM se ven en la vestimenta, la forma de expresarse, las actividades que se realizan, etcétera. Por lo general, lo urbano es estimado de más valor que lo rural. Por ejemplo, en el idioma se utilizan expresiones despectivas como “polo”, para referirse a una persona campesina con un bajo nivel educativo.

No obstante, en la población costarricense perdura el deseo “rural” de poseer una casa en un pedazo de tierra, lo cual, en combinación con el miedo a los

63 La cultura urbana es entendida como el sistema de percepciones (visión de mundo, creencias) y forma de comportamiento social o estilo de vida (actitudes, costumbres, hábitos, valores y normas) en áreas urbanas que es aprendido y típico para una sociedad en particular. Es la forma en que las personas perciben su entorno urbano, se adaptan y reaccionan hacia él, así como lo crean y ajustan. Esto cambia con el tiempo, por espacio y entre personas (Nanda, Serena. *Cultural Anthropology*. 5th Edition. California: Wadsworth, Inc., 1994).

64 FLACSO. *Informe Final del Estudio Social para PRUGAM*. San José: FLACSO, 2007: anexo 7.

temblores, ha generado una cultura de vivir en edificios de máximo dos pisos. Esto, aunado a la falta de planificación, ha causado que el crecimiento urbano de las últimas décadas muestre una preocupante expansión urbana lineal a lo largo de una vía principal, situación que dispersa el crecimiento, dificultando y haciendo más costoso el traslado de servicios a zonas cada vez más distantes.

El costarricense mantiene una visión implícita de que la ciudad contiene lo necesario para vivir, y que en el campo, debido a la distancia y la dispersión de la población, las inversiones públicas en servicios son más escasas (lo cual genera solidaridad entre los vecinos por su interdependencia). Sin embargo, en la misma GAM, incluso más en las partes urbanas que en las rurales, se viven necesidades apremiantes en torno a temas tales como la seguridad y disponibilidad de espacios públicos, la calidad del agua, el manejo de desechos sólidos, las vías públicas y el transporte.

Inicialmente, el territorio de la GAM estaba conformado por fincas (sobre todo cafetaleras) y selva. Las fincas fueron vendidas y convertidas en urbanizaciones por razones económicas, sociales y culturales⁶⁵. Se hizo más rentable vender los terrenos para ser urbanizados que seguir cultivando café, aún más en los años noventa, debido a la caída en los precios del café a nivel mundial; no obstante, este proceso sigue en la actualidad. Alejándose de los centros urbanos, aún se aprecia el uso antiguo del suelo, que da una apariencia bastante verde a la GAM. Adicionalmente, hay ambientes naturales muy cercanos en la forma de parques nacionales protegidos, como el Braulio Carrillo.

En el presente, la mayoría de las actividades económicas y políticas se ubican en la GAM, de manera que se puede decir que la sociedad está en una transición de lo rural a lo urbano.

En conjunto, estos factores tienen implicaciones y consecuencias para el ambiente y la salud de los habitantes, ponen en peligro los recursos naturales (el agua potable, entre otros), la capacidad productiva sostenible de la región y la

65 Como indica la antropóloga costarricense María del Carmen Araya Jiménez, en los capítulos “Las estructuras elementales de la ciudad” y “Las flores del mal” de su tesis doctoral (2006), es importante hacer notar que los cafetales que rodeaban la ciudad de San José fueron vendidos, urbanizados, convertidos en centros comerciales, escuelas, etcétera; porque las clases sociales altas siguieron un modelo de desarrollo económico-social y cultural distinto, relacionado con la globalización y el consumo. Cambiaron sus intereses económicos, pero también sus expectativas personales, sociales, su sentido de país –de presente y futuro– y su visión de mundo.

belleza escénica del Valle Central. El desarrollo urbano no planeado ha generado ciudades que no son del agrado de muchos costarricenses.

Fragmentación Espacial - Segregación Social: Un Círculo Vicioso

En razón del crecimiento urbano sin planificación, la GAM se ha desarrollado como una ciudad fragmentada, y socialmente segregada. En las palabras de Patricia Fumero⁶⁶: “[...] la ciudad estaba constituida por barrios relativamente homogéneos en cuanto a su conformación socio-espacial y eran habitables pues tenían los servicios básicos.” Hoy, los barrios de la clase media y media-baja se han concentrado en los centros originales de los pueblos y ciudades. Fuera de estos han aparecido las comunidades cerradas de la clase media a alta (las cuales siguen creciendo, mientras que muchos de los centros originales disminuyen), y barrios de la clase baja. Aunque uno puede estar junto al otro (ejemplo, la comunidad cerrada Ciudad Cariari y el asentamiento informal La Carpio, que solo están separados por una frontera natural: el río Virilla), no hay una integración. En caso que los tengan, sus habitantes cuentan con sus propios servicios, escuelas, áreas de recreación y hacen sus compras en comercios distintos. La única interrelación que hay entre los habitantes de estos mundos de vida urbana distintos se da a nivel laboral y es unidireccional: las personas de las clases baja a media trabajan en las comunidades cerradas de las clases media a alta, como guardas de seguridad, empleadas domésticas, jardineros, constructores, etcétera. Son mundos diferentes, espacialmente fragmentados y socialmente segregados.

En el año 2004, el 20% de la población costarricense con más ingresos, ganaba 53,9% de la riqueza, que en 1988 fue 43,1%.

Al mismo tiempo el 20% de la población con menos ingresos, ganaba 4,0% de la riqueza en 2004, que fue 6,3% en 1988.⁶⁷

66 Fumero, Patricia. “La Ciudad Fragmentada”. En: *Ancora*. San José: La Nación, 24 de febrero 2007.

67 INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2004. Principales resultados*. San José: INEC, marzo 2006: p. 39.

La fragmentación espacial es un reflejo de la segregación social (la creciente brecha en la distribución de la riqueza entre las clases, la exclusión social, la desigualdad y la individualización de la sociedad), que también la profundiza y crea una sensación de miedo. Esto, a su vez, incrementa la imagen urbana fragmentada, ya que conlleva a la formación de diferentes mundos de vida urbana, medidas extremas de seguridad (como el enrejado de las casas, uso de alarmas y alambre tipo navaja, la contratación de guardas de seguridad) y el abandono de los espacios públicos. Este círculo vicioso de la fragmentación espacial y la segregación social forma la espiral descendente de la cultura urbana costarricense.

Convivencia

Un aspecto de la cultura urbana es la convivencia. Esta se expresa de formas diferentes en cada uno de los mundos de vida urbana.

Arraigo

El costarricense, en general, muestra un gran arraigo al lugar de nacimiento. Muchas veces la gente, sobre todo la mayor, se queda viviendo en el mismo lugar donde creció. Con el crecimiento de la ciudad y la separación de funciones, los ciudadanos tienen que desplazarse sobre distancias más largas o han tenido que mudarse por razones de trabajo, estudio o casamiento. A pesar de esto, mantienen un vínculo estrecho con el sitio de origen, visitando a la familia los fines de semana. Es en los centros antiguos de la GAM donde todavía se aprecian características de los pueblos originarios: entre los vecinos, muchas veces “nativos” de allí, se conocen, se conversan, se cuidan, y mantienen una buena relación. Hay una vida comunal, la cual se ve reflejada en vecinos activos, quienes –a veces con ayuda de la iglesia y de organizaciones comunales– organizan turnos, procesiones u otras actividades culturales, sociales y religiosas para recaudar fondos y realizar obras en el barrio o la iglesia. Como los propios vecinos aportan víveres, dinero y esfuerzos en la realización de la obra, se crea una identidad y apropiación respecto de esta, lo que se traduce en un mayor cuidado y mantenimiento, en comparación con las que son levantadas por una entidad gubernamental.

Catolicismo

La influencia de la religión –en específico la católica⁶⁸–, en la vida de los costarricenses es obvia y se refleja en la estructura urbana –con el lugar central que la iglesia ocupa en cada pueblo y con la frecuencia con que es utilizada como punto de referencia en las direcciones ticas⁶⁹– así como en el ámbito cultural. Muchas de las actividades religiosas que se organizan durante el año son consideradas como tradicionales de la cultura costarricense y desempeñan un papel importante para la comunidad: sirven para estimular la convivencia comunal y recaudar fondos con los cuales se satisfacen necesidades del barrio.

La convivencia comunal en los pueblos originales se da a pesar de que muchos de sus habitantes trabajan, estudian y salen fuera. Esto refleja otro binario opuesto: el de las ciudades dormitorio *versus* las ciudades de trabajo. La ciudad más conocida de la primera categoría es Cartago pero también pasa en el caso de los pueblos originales más pequeños: en las madrugadas hay mucha gente en la calle y las paradas de los buses, que se dirigen a San José y las zonas (francas) industriales en su alrededor, para trabajar. Regresan de noche, solo para dormir, ya que incluso la diversión se busca afuera.

A su vez, el centro de San José, donde se encuentran gran parte de los empleos públicos (por la presencia de varias sedes del gobierno nacional y municipal) y privados, tiene mucha vida durante el día. Sin embargo, en la noche la presencia de personas se reduce drásticamente. La vida nocturna josefina⁷⁰ es corta: la mayoría de los restaurantes, teatros y bares cierran antes de medianoche. Después de esa hora, las opciones de entretenimiento se limitan a ciertos espacios sociales como bares y casinos. En sus alrededores se moviliza un grupo pequeño de transeúntes nocturnos que comparten la ciudad con los frecuentemente llamados “antisociales” (drogadictos, alcohólicos, indigentes y travestís que se prostituyen en la calle). Los habitantes originales se han mudado a los suburbios de la ciudad, dejando los distritos centrales a las instituciones gubernamentales, culturales y comercios.

68 La Constitución de Costa Rica establece que la Religión Católica, Apostólica, Romana es la del Estado y requiere que éste contribuya a su mantenimiento. Sin embargo, también prohíbe al Estado impedir el libre ejercicio de otros cultos que no se opongan a la moral universal ni a las buenas costumbres.

69 “Tico” o “Tica” es un adjetivo coloquial que quiere decir “costarricense” y que surgió por el uso frecuente de diminutivos con la terminación “ico” en vez de “ito” como es usual en el castellano.

70 El término “josefino” se usa para personas o asuntos procedentes de San José.

La marginalización del centro de San José, rodeado de barrios residenciales cuidados estéticamente, ha conllevado a desplazar el amor por la ciudad por el amor al barrio, o incluso a un enfoque restringido a la propiedad privada: la casa.

Aunque la mayoría de la población costarricense todavía se puede clasificar como clase media, hay dos mundos de vida urbana extremos que caracterizan la GAM actual: los asentamientos informales de la clase baja y las comunidades cerradas de la clase alta, los cuales simbolizan la brecha creciente entre pobres y ricos. Muchos costarricenses temen que este fenómeno reducirá la clase media y fomentará la individualización de la cultura, que siempre se ha caracterizado como solidaria. Por tanto, interesa conocer la forma de vivir en estos mundos cada vez más opuestos en términos de su convivencia comunal.

Vivir en Precario

En la GAM, el 11% de los hogares (es decir, más de 61.000) se ubica en territorios clasificados por el INEC como “predominantemente en precario”.⁷¹ Son lugares donde la gente vive en hacinamiento, en casas pequeñas de mala calidad (muchas hechas de zinc, cartón, *plywood* y materiales reciclados), construidas por sus propios ocupantes, pegadas unas a las otras, y a veces encima, a lo largo de callejones estrechos.

Los tugurios están llenos de muebles viejos o hechos a mano, equipos de música y de televisión, armarios y cajas llenas de ropa u otras pertenencias, adornos como fotos de los miembros de la familia en eventos importantes (boda, graduaciones de los hijos) y reliquias religiosas. Fuera, los habitantes tienen un área para lavar por donde las aguas servidas circulan al aire libre hacia el río, que muchas veces colinda con el precario.

Por lo general, las familias que viven en asentamientos informales no poseen título de propiedad de su terreno, ya que estos son asentamientos espontáneos, construidos en terrenos ajenos o que por ley deben mantenerse libres (como las márgenes de los ríos). Por esta razón, sus habitantes no pueden obtener un bono de vivienda gubernamental para hacer mejoras a sus casas, ni tienen siempre acceso a servicios básicos como agua potable o electricidad (razón por la cual a veces se conectan ilegalmente a la red eléctrica en la vía principal más cercana).

71 FLACSO, 2007: capítulo 3.3.

La Carpio

La Carpio es el asentamiento informal más grande de la GAM. Esta comunidad surgió tras una invasión de terrenos pertenecientes a la Caja Costarricense de Seguro Social, realizada entre 1993 y 1994. Su nombre, La Carpio, alude al apellido de uno de los organizadores de la toma de terrenos. La Carpio tiene una extensión de 23.618 metros cuadrados y está rodeada al sur y al norte por dos ríos: el Virilla y el Torres, respectivamente. Hacia el oeste colinda con un depósito de basura administrado por la empresa Ebi, una subsidiaria del grupo empresarial canadiense Berthierville, y hacia el este tiene una única salida. Abelardo Morales y Marian Pérez, de FLACSO, estimaron la población de La Carpio en 19.020 personas (en el 2004), con un 59% de costarricenses y 41% nicaragüenses. Hasta el momento, quienes viven en La Carpio no tienen título de propiedad de sus viviendas. Además, desde la perspectiva gubernamental, otorgar títulos de propiedad en La Carpio podría tener un efecto de demostración para otras comunidades similares y podría ser juzgado por los medios de comunicación como una actitud “blanda” frente a un problema considerado como de seguridad pública.⁷²

Las casas son ocupadas por familias extendidas (abuelos, padres, hijos, nietos y otros) de clase baja y nacionalidad costarricense o nicaragüense mayoritariamente (el 1% de los costarricenses y 7% de los nicaragüenses que viven en Costa Rica, viven en precarios). Sus miembros trabajan en las casas (convirtiéndolas en talleres o pequeños comercios) o como empleadas domésticas, guardas, vendedores ambulantes u otra ocupación informal, que implica condiciones laborales malas, como largos horarios, salarios bajos e inseguridad social.

En muchos precarios hay problemas de alcoholismo y tráfico de drogas, que se dan abiertamente en los callejones donde los niños suelen jugar, y los familiarizan con estos vicios desde una edad temprana. Además, aportan a la inseguridad en el barrio.

A pesar de –o tal vez por– sus condiciones marginales de vida, hay una convivencia cercana con los vecinos: platican, se reúnen en sus casas o en la calle, organizan eventos, intercambian comida y otros bienes. Hay un apoyo mutuo, reflejo de algo que en otros lados ya no se manifiesta: la solidaridad cara a cara.

72 Sandoval García, Carlos. *La Carpio. La experiencia de segregación urbana y estigmatización social*. San José: Escuela de Comunicación / Instituto de Investigaciones Sociales, UCR, 2005.

Vivir en los Suburbios

El otro mundo extremo de vida urbana es el de los residenciales cerrados de clase alta en suburbio, los cuales se caracterizan por la impersonalidad y la falta de una convivencia comunal. Los habitantes viven en sus “fortalezas”, salen y llegan en sus automóviles, y abren los portones eléctricos de su garaje desde el vehículo, sin necesidad de poner un pie en la calle. En algunas casas, los portones eléctricos del garaje han sido convertidos en la puerta principal por la facilidad de abrirlos. Por esa vía entran la empleada doméstica, las entregas a domicilio e incluso las visitas.

Hay poca costumbre de compartir espacios públicos y socializar. Las familias residentes tienen sus propios espacios de recreación como un parque infantil, parrilla o jardín, pues, su economía lo permite. Es decir, no utilizan —y mucho menos se apropian de— los espacios colectivos del residencial que son hechos por mandato legal. Por lo tanto, estos no funcionan como generadores de interacciones sociales.

Invitar al vecino a la casa es una excepción, además de que no hay mucha apertura a dialogar o buscar soluciones de manera conjunta para mejorar la convivencia, y se tiende a evitar la confrontación directa. Esta forma individualista de vivir también es causada por el tipo de habitantes: en gran parte la gente no es oriunda del lugar, e incluso hay quienes provienen de otros países, de los cuales muchos son rentistas (solo pasan en Costa Rica los meses del verano) o están de tránsito (se quedan unos meses, hasta un par de años máximo), por lo cual no se crea una sensación de pertenencia con el lugar. Como dijo un residente de Ciudad Cariari: “Frecuentemente, se ven rótulos de venta de casas y anuncios de ventas de garaje en señales de orientación situadas por todo el residencial y muchos globos en la casa por desocupar; es decir, cuando los habitantes salen del país es cuando los vecinos pueden visitar tal casa”.

En estas comunidades la infraestructura y los equipamientos urbanos se mantienen en perfecto estado y las casas miden de 200 metros cuadrados en adelante. Algunas incluso tienen los cables eléctricos y telefónicos enterrados, un lujo que no se da en el resto de la ciudad, donde están expuestos a cortes por causas del clima, los pájaros y conexiones ilegales. Cada casa tiene su propio diseño y color pastel, según el gusto de su habitante. Sin embargo, el estilo arquitectónico es homogéneo y se conoce como “Rosti Pollo”, porque es parecido a la arquitectura neo colonial utilizada por los restaurantes de la cadena de comida rápida con

ese mismo nombre. Este estilo se relaciona con el poder colonial europeo, ya que está compuesto mayoritariamente por elementos arquitectónicos traídos por los españoles hacia América. Es decir, las comunidades cerradas costarricenses de clase alta son adaptaciones locales del suburbio típico de los Estados Unidos con rasgos europeos, al cual el costarricense ha dado su propia interpretación e identidad.

¿La Identidad Tica?

Si se pregunta a un costarricense en la GAM a cuál nacionalidad se parece más la cultura costarricense, responderá en primer lugar a la estadounidense, en segundo lugar, panameña, luego española, y por último, se compara con el resto de los centroamericanos.⁷³ En la realidad hay varias expresiones de otras culturas nacionales en la costarricense. Por una parte, tiene muchas características parecidas a las de otros países centroamericanos, en específico Nicaragua. Esta similitud es aún mayor en áreas rurales, sobre todo el área de Guanacaste, que era nicaragüense hasta su anexión a Costa Rica en 1825. Sin embargo, también se ve reflejado en la GAM, que tiene rasgos muy rurales hasta el día de hoy, donde viven muchos nicaragüenses así como costarricenses con raíces familiares de ese país.

Por otra parte, hay vínculos importantes entre Costa Rica y los Estados Unidos, sobre todo en términos económicos y políticos⁷⁴. El enfoque hacia los EUA y la relacionada forma americana de vivir (American way of living), ha llevado a una “gringonización” de la cultura, más que todo de la GAM (así como en áreas costeras donde hay mucha inversión estadounidense), lo cual se ve reflejado en la estructura e imagen urbana. Algunos ejemplos son las vallas publicitarias, las franquicias estadounidenses de comida rápida, los malls, y las comunidades cerradas en los suburbios, que son copias de los típicos suburbios estadounidenses.

73 Basado en los resultados de una encuesta realizada por la facultad de Derecho de la UCR, presentado por Gustavo Cabezas en la mesa redonda: “Delincuencia y Migración: Mitos y Realidades”, el 27 de setiembre del 2006.

74 Por ser un país sin ejército, ubicado en una región con mucha inestabilidad política –hasta guerras civiles en los años 1980 y parte de los 90–, los gobiernos de Costa Rica han mantenido una estrecha relación con los Estados Unidos, que ven como un aliado importante en los asuntos políticos.

Percepciones Respetto de la Densificación

El surgimiento de los suburbios es una muestra del deseo del costarricense de vivir de forma individualizada, en zonas de poca densidad poblacional, “alejado del vecino y su bulla”. Este crecimiento poblacional horizontal ejerce una fuerte presión sobre el territorio de la GAM, su infraestructura existente –que es cara de ampliar–, y sus recursos naturales. Por ende, es evidente la necesidad de densificar la población en ciertas áreas definidas, aún más en vista del crecimiento poblacional de 2,2 millones en 2000 a más de 3,5 millones en 2030 según estimaciones realizadas por FLACSO⁷⁵, y el número de viviendas que se debe generar para hospedarla: casi 332.000⁷⁶. Esto requiere no solo una propuesta habitacional, sino una propuesta urbana integral, que tome en cuenta los servicios, comercios, recursos naturales y espacios públicos, que pueda atender y soportar esa mayor cantidad de población en el terreno. Hay que cuantificar la masa crítica que puede ocupar un área sin perjudicar el balance entre espacios privados, públicos y colectivos, así como entre el ambiente verde y el construido.

Una solución puede ser la construcción en vertical, la cual requiere mucho esfuerzo y tiempo pues implica establecer un cambio cultural (algo que, por lo general, sobrepasa por lo menos una generación poblacional). Aunque los habitantes de la GAM que participaron en el estudio cultural están conscientes de la necesidad de densificar, a la vez tienen una fuerte resistencia a vivir en construcciones verticales multifamiliares. Sienten que no son seguras en caso de temblores; además, quieren ser dueños de una casa con terreno propio y no están acostumbrados a vivir en plantas altas, ni a compartir espacios y servicios con otras familias.⁷⁷

La resistencia a vivir en edificios en altura también ha sido causada por algunas malas experiencias, que fueron realizadas con apoyo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) para la clase baja-media. Esto ha generado una

75 FLACSO, 2007: anexo 7.

76 En 2000 había un total de 512.500 viviendas en la GAM de los cuales 116.500 tenían que ser mejoradas, 20.500 sustituidas y 58.500 reubicadas (FLACSO, 2007: 169).

77 No obstante, al preguntar si estarían dispuestas a compartir ciertos servicios, muchas de las personas consultadas indicaron que sí. En específico mencionaron la seguridad privada, el mantenimiento, y espacios como áreas verdes, una huerta, terraza en el techo, gimnasio, sala de *spinning*, un área para hacer parrillada, *playground*, cuarto de juego y otras áreas recreativas para niños y jóvenes (FLACSO, 2007).

imagen de, en las palabras de varios de los informantes, “edificios multifamiliares de mala calidad para personas pobres, que tienen habitaciones y áreas comunes pequeñas, donde no hay privacidad ya que todo el mundo puede entrar, y se escucha todo lo que hace el vecino”.

Por otra parte, existen las experiencias de los edificios de lujo, como en Escazú y recientemente también alrededor del Parque La Sabana, que son de mejor calidad con un mayor costo, por lo cual, no están al alcance de toda la población sino de un grupo pequeño selecto. Son ocupados por la clase alta, en muchos casos extranjeros que están más acostumbrados a vivir en este tipo de edificios. Carecen de una infraestructura urbana para el peatón: la entrada y salida principal están pensadas para automóviles, no hay aceras ni comercios cercanos a los que se pueda llegar a pie. Se convierten en guetos de clase alta, similares a los suburbios pero en forma vertical, que no dan respuestas a la segregación social en el territorio.

Sin embargo, la respuesta no necesariamente tiene que buscarse en la construcción de edificios en altura. La densificación también puede darse en forma horizontal, aprovechando mejor los espacios en las ciudades. Por ejemplo, en el centro de San José, la especulación con la tierra ha llevado a la destrucción de edificios para construir parqueos, los cuales son económicamente interesantes ya que pueden absorber la gran cantidad de automóviles que llega cada día desde las ciudades dormitorio. Otros dueños mantienen sus lotes o edificios vacíos puesto que actualmente no hay un interés en ellos por el éxodo hacia los suburbios. En el caso de los edificios patrimoniales, el Ministerio de Cultura y Juventud (MCJ) se esfuerza por proteger el patrimonio nacional que todavía existe, pero hay dueños de edificios antiguos que prefieren destruirlos antes de que se declaren patrimoniales. Así evitan que caigan bajo la Ley N.º 7555 del Patrimonio Histórico Arquitectónico⁷⁸, que incluye una serie de restricciones para su uso y, según ellos, puede involucrar altos costos de mantenimiento. Este desarrollo ha modificado la estructura urbana original a una con poco patrimonio y grandes distancias entre los comercios, oficinas y viviendas aún existentes, que tiene su impacto en la imagen de la ciudad y la seguridad ciudadana.

78 La Ley N.º 7555 fue publicada en *La Gaceta* N.º 199 del 20 de octubre de 1995. Le antecedió la Ley N.º 5397 de 1973 (Vargas Arias, Claudio. *El Patrimonio Histórico Arquitectónico en Costa Rica y su Tutela Jurídica*. San José: Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, sin fecha).

Seguridad Ciudadana

“The carefully manicured lawns [...] sprout forests of ominous little signs warning: ‘Armed Response!’ Even richer neighborhoods in the canyons and hillsides isolate themselves behind walls guarded by gun-toting private police and state-of-the-art electronic surveillance.”

Este párrafo, que describe Los Ángeles desde los ojos de Mike Davis⁷⁹, podría haber sido escrito sobre las comunidades cerradas en la GAM. Ya han aparecido los rótulos que anuncian una respuesta con “balas” o “perros bravos”, y estos anuncios han sido puesto en prácticas, con resultados fatales para los transeúntes. Lo primero que se observa cuando se llega a San José son las casas con rejas, alambres navaja, alarmas, cámaras de vigilancia y guardas de seguridad armados. Se siente como si se hubiera llegado a una fortaleza, más aún en las comunidades cerradas en los suburbios. Vivir aquí es un “privilegio” para la clase media y alta. Los que no tienen la capacidad económica, se quedaron en los centros de las ciudades⁸⁰, los asentamientos informales o desarrollos suburbanos para clase media-baja que se distinguen por sus casas más pequeñas, mayor densidad, y proximidad a una infraestructura vial grande y contaminante. Es decir, están menos protegidos y se ubican más cerca de la ciudad ruidosa, contaminada, peligrosa, donde el espíritu del respeto mutuo y la paz –imagen famosa de Costa Rica por la abolición del ejército y por tener un presidente que ganó el premio Nobel de la Paz–, está lejos de la realidad.

¿Pero es tan pacífico vivir entre los cafetales? En los residenciales donde la estructura urbana refleja la preocupación de los habitantes de ser víctima de un robo: una aguja en la entrada / salida, con un guarda que pasa todo el día en su caseta de tres metros cuadrados y otro que anda en motocicleta por el residencial, vigilando que todo esté bien en los castillos “Rosti Pollos”. Dentro del residencial hay otra seguridad privada para casas individuales o en condominios, los cuales tienen su propia aguja o verja eléctrica en la entrada / salida. Cada casa es además protegida por rejas y alambres navaja o electrificados, y la mayoría tiene alarma o perro por si acaso alguien lograra superar todas esas barreras. Aún cuando han

79 Davis, Mike. *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. London: Pimlico Edition, 1998, p. 223.

80 Fenómeno contrario al de las ciudades europeas y otras latinoamericanas como Buenos Aires y México D.F., donde “vivir en el centro implica cierta cultura urbana, y un nivel socioeconómico relativamente alto” (Barahona, Alejandra. “La Ciudad Durmiente”. En: *Difusión*. Revista de Diseño y Arte, pp. 40-45. San José: Universidad Veritas, setiembre-diciembre 2006: 42).

tomado todas estas precauciones, las familias que van de viaje buscan a alguien que les cuide la casa temporalmente.

Un estudio de Jorge Vargas y Luis Rosero del Centro Centroamericano de Población (CCP)⁸¹ mostró que el miedo a un robo en la casa es razón de no dejarla nunca sola (más del 75% de los hogares de la GAM respondieron haber adoptado esta decisión en los últimos años). A esta medida de protección más difundida entre los hogares de la GAM le siguen tres decisiones que significan inversión de recursos o cambios en estilos de vida: mejorar la seguridad de la casa (casi 50%), afectar la vida social dejando de ir a actividades sociales (más del 30%), pagar un servicio de seguridad privada (casi el 30%). Por último, casi el 8% han adquirido recientemente un arma de fuego.

Todas estas medidas de seguridad de las casas tienen su efecto en la imagen de la ciudad. No es sorprendente entonces que Vargas y Rosero encontraran que la sensación de inseguridad en los costarricenses (específicamente en los ciudadanos de la GAM) es mayor que las cifras reales de crímenes en el país. Incluso, Costa Rica destaca en la intensidad con que las personas creen que la delincuencia amenaza al país: una percepción casi unánime, muy por encima de países con niveles de violencia criminal altamente superiores, como Colombia, México, Guatemala.⁸²

En el decimotercer informe del Programa Estado de la Nación (2007)⁸³, también se habla de los datos reales objetivos de la inseguridad así como el subjetivo: la inseguridad percibida. Uno de los datos objetivos indica que la tasa delictiva en Costa Rica se mantiene como una de las más bajas de América Latina. “El aumento de los delitos a los que se da mayor importancia, como son contra la vida de las personas (homicidios, lesiones o agresiones) o su patrimonio (robos y hurtos), han tenido un crecimiento que va de discreto a moderado o incluso en algunos rubros han bajado en su número de denuncias (...). Incluso tratándose de los delitos contra la propiedad, que son los que muestran un mayor crecimiento, se nota que la reacción social ante su proliferación es desproporcionada a su cantidad.”

81 Vargas Cullell, Jorge; Luis Rosero Bixby (CCP). *La cultura política de la democracia en Costa Rica. Un estudio del Proyecto de Opinión Pública en América Latina (OPAL)*. Colaboradores: Áurea Villalta, Érica Méndez y Mitchell A. Seligson. ARD, Vanderbilt University, USAID. San José: CCP, 2004.

82 *Ibíd.*, pp. 79-82.

83 Programa Estado de la Nación. *Decimotercer Informe sobre el Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. San José: Programa Estado de la Nación, 2007.

Se señala que ya en 2004 la inseguridad ciudadana figuraba como el principal problema nacional en la percepción de los y las costarricenses, y que entre el 2004 y 2006 esa sensación de inseguridad aumentó fuertemente. Sobre todo la proporción de personas que siente el país amenazado por la delincuencia y, al mismo tiempo, percibe sus barrios como inseguros, se incrementó, hasta representar casi la mitad de la población. Se trata de un grupo que siente que la inseguridad ha llegado a su entorno inmediato.⁸⁴

Cuando se indagan los factores que más inciden en la alta percepción de inseguridad ciudadana, se encuentra que esta se ha incrementado sobre todo entre las personas que viven en la ciudad capital, quienes han sido víctimas de delitos y tienen menos confianza en sus vecinos, así como entre aquellas que muestran bajo apoyo al sistema. Hay varias historias que refieren a la poca ayuda del Estado e incluso a casos de corrupción de la fuerza pública y OIJ (Organismo de Investigación Judicial), las cuales influyen en lo que se ha empezado a llamar “la cultura del miedo”. Ver noticiarios en la televisión también incide, aunque más levemente.⁸⁵

Otro factor puede ser la historia pacífica del país, con decisiones como la abolición del ejército en 1949. En la actualidad se ha formado un “nuevo ejército”: el de los guardas de la seguridad privada. Esta privatización de la seguridad ciudadana es un proceso preocupante. Por un lado, porque en vez de crear un ambiente seguro aumenta la percepción de inseguridad por la presencia de hombres armados en la calle. Además, en caso de un robo, la gente tiende a acusar a los guardas de seguridad. Por otro lado, porque la seguridad ciudadana no debe ser un bien o servicio que solo esté al alcance de los que puedan pagarla. Es un derecho humano básico, que debe ser accesible para todo el mundo, sin exclusión de ninguna persona.

Con ello llegamos nuevamente al importante tema de la exclusión y segregación social que tiene su impacto en la fragmentación del espacio urbano, y por tanto, en la seguridad real y emocional. Salas, en el Estado de la Nación del 2007, señala que hay una correlación importante entre la desigualdad en la distribución del ingreso y el delito, específicamente los delitos contra el patrimonio: “No es una simple ‘desmoralización’ o pérdida de valores tradicionales lo que lleva a estos delitos, como tampoco lo es el nivel de pobreza, sino el crecimiento de la

84 Ídem.

85 Vargas Cullell y Rosero Bixby (CCP), 2004.

desigualdad social que ha caracterizado durante los últimos lustros a la sociedad costarricense. Entre mayor sea la desigualdad, a pesar de que hipotéticamente se redujera la pobreza, es previsible que los delitos contra el patrimonio aumenten, pues en el fondo lo que yace es un sentimiento anómico (de no tener medios para alcanzar lo que se le impone al sujeto tener como forma de figuración social y autoestima) y de refracción hacia los demás. [...] Esto, evidentemente, con un serio deterioro de las relaciones sociales entre los sectores y una devaluación del capital social con consecuencias incalculables, tanto para el sentimiento de seguridad de los posibles afectados como para la institucionalidad, que desde la perspectiva de los menos poseedores es vista como indiferente o incluso promotora de ese agrandamiento de la brecha social y desde la de los más poseedores como incapaz de asegurarles el sano disfrute de los bienes.⁷⁸⁶

La inseguridad ciudadana percibida y real ya ha resultado en un desperdicio de los espacios públicos: mucha gente los evita por miedo de asaltos, porque están “invadidos por los antisociales” y porque están arruinados por vandalismo y robo del equipamiento urbano público. Hasta las empresas públicas y privadas han tenido que tomar medidas para evitar el robo de cableado eléctrico, teléfonos públicos, basureros, tapas de alcantarillado, medidores de agua, vallas publicitarias, etcétera. Son las mismas medidas antes señaladas, como el uso de alambre navaja, cámaras de vigilancia y guardas de seguridad.

Como indica el urbanista estadounidense Kevin Lynch⁸⁷, la seguridad emocional (la sensación de seguridad) y la seguridad real aumentan cuando el ambiente es legible, distintivo, familiar, conocido. Es decir, algo tan simple como mejorar la iluminación en los espacios públicos de la GAM puede tener un impacto significativo. Más aún si se considera que la seguridad emocional es clave para la identificación con la ciudad (o un barrio), lo cual estimula a que los moradores cuiden el lugar y creen ese ambiente familiar, conocido y seguro.

En este podrían desempeñar un papel importante los programas de seguridad comunitaria, en los cuales los vecinos se organizan y capacitan, apoyados por el Ministerio de Seguridad Pública y Policía, con el objetivo de disminuir la sensación de inseguridad en el barrio. Desafortunadamente, hasta ahora no los han

86 Salas, Ricardo. “Reflexiones sobre la seguridad ciudadana y la justicia penal”. En: *Decimotercer Informe sobre el Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. San José: CONARE, Defensoría de los habitantes, 2007, p. 5.

87 Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1961, pp. 4-5.

implementado de una forma consistente. Si este fuera el caso, podrían fortalecer mucho más los lazos comunales y tener una influencia positiva en la convivencia comunal y la identificación con el barrio.

El tema de la seguridad comunitaria se vincula al del control social formal e informal⁸⁸, que, en forma positiva, puede mejorar la seguridad real y percibida mediante el cuidado de la casa y otros bienes privados del vecino y la protección de equipamientos urbanos públicos. El control social es a su vez estimulado por sentimientos de convivencia comunal, la apropiación de espacios y una mayor densidad poblacional. Por lo general, en áreas habitacionales de baja densidad hay mayor inseguridad real y percibida. Por la misma razón, las actividades culturales y laborales que se ejercen en espacios públicos —como las ferias del agricultor, conciertos y teatros—, que atraen a una cantidad de gente, aumentan la seguridad (percibida y real). No es coincidencia que en Semana Santa y Navidad, cuando hay un éxodo de los habitantes de la GAM hacia las playas, la cantidad de robos y hurtos aumenta.

Uso y Apropiación del Espacio Público

Espacio público... ¿un lugar para todos y por tanto de nadie? Así se puede resumir una de las nociones del espacio público en Costa Rica. Como el espacio público es para toda la población, en vez de cuidarlo y aprovecharlo al máximo, la tendencia es que nadie asuma una responsabilidad sobre él. Por lo tanto, nadie se preocupa por su mantenimiento y mucho menos por su embellecimiento.

Es más, el descuido de los espacios y bienes públicos ha conducido a que muchos costarricenses sientan que no hay suficientes espacios públicos recreativos u oportunidades para aprovechar los que hay. Existen canchas deportivas, campos de juegos, parques y plazas públicos, salones comunales, templos de oración, y otros en todas las comunidades, pero son subutilizados.

88 Control social informal: son mecanismos que regulan el comportamiento de personas y grupos de personas según las normas, valores, tradiciones, hábitos y costumbres de la sociedad. Es ejercido por la sociedad sin mencionar explícitamente las reglas. Se puede expresar en forma positiva como cuidar la casa del vecino, proteger los equipamientos públicos, conversar y mostrar interés en la vida de uno. En caso negativo se expresa en sanciones informales como criticar, desaprobar, culpar, avergonzar, chismear y vigilar, lo cual, en casos extremos, puede llevar a la exclusión social. Por lo general, el control social informal tiene más control sobre la mente de las personas que el control social formal (leyes, reglamentos, etcétera), ya que forma la personalidad.

La falta de interés por utilizar estos espacios tiene varias razones como su difícil acceso por la ausencia de aceras, su saturación con basura, la falta de mobiliario urbano (como bancos, adornos, arte, iluminación, teléfonos públicos) y su mal mantenimiento. Pero la razón más importante dada por las personas consultadas, es que como consecuencia de la subutilización, los “antisociales”⁸⁹ se han apropiado de algunos espacios públicos, lo cual ha generado (una percepción de) inseguridad en estos. He aquí otro círculo vicioso, pues ésta apropiación es también promovida por la negligencia en el uso de los espacios y bienes por parte de la población en general.

Por estos motivos, una gran cantidad de los espacios y bienes ya no son cien por ciento públicos (es decir, abiertos a todo público en cualquier momento, sin restricciones), pues los han convertido en espacios colectivos (no son solamente públicos o privados, sino ambas al mismo tiempo. Suelen ser lugares cerrados, hay que pedir permiso para usarlos, buscar la llave y en algunos casos pagar una cuota) e incluso privados. Muchos de los espacios colectivos los maneja un comité o asociación comunal, los cuales utilizan el dinero obtenido para cubrir gastos de seguridad y mantenimiento. Aunque esto tiene aspectos positivos, no se debe olvidar que también puede conducir a la pérdida de su función original: ser un espacio de interacción. En muchos casos, los espacios cerrados dejan de ser utilizados o se convierten en áreas exclusivas para un cierto grupo poblacional, lo cual aumenta la segregación social.

Otros lugares que han sustituido la idea clásica de espacio público son los *malls* y centros comerciales. Hace 50 años se tenía todo en o alrededor del cuadrante principal de la ciudad: la escuela con un parque para jugar al lado, la municipalidad, la iglesia, el mercado central, los cines, una serie de tiendas y sodas familiares, entre otros. Hoy, una gran cantidad de cines y muchas de las tiendas y lugares para comer (en su mayoría pertenecientes a una cadena) se han aglutinado en los *malls*, separando los servicios de entretenimiento de los educativos, políticos y religiosos.

Estas áreas comerciales cerradas son frecuentadas por familias enteras y grupos de jóvenes, que han perdido la costumbre de encontrarse en una cancha pública para practicar algún deporte, y pasan ahora el tiempo viendo ventanas, haciendo compras, comiendo comida chatarra, o yendo al cine. El *mall* no solo les

89 El nombre “antisocial” fue usado por varios de los entrevistados para referirse a indigentes, drogadictos, alcohólicos y travestís que se prostituyen en la calle.

atrae por ser un lugar diversificado, sino que también ofrece protección contra las lluvias tropicales y brinda seguridad.

Que estos desarrollos urbanos contribuyen a la segregación social es expresado claramente por Enrique Peñalosa, ex alcalde de Bogotá / Colombia⁹⁰: “En estas sociedades subdesarrolladas el centro comercial es casi un club. Están diseñados para excluir a los ciudadanos de menores ingresos, para que el ciudadano pobre se sienta incómodo. Es como que si voy a la tienda de la Rolls Royce, me siento intimidado y tengo temor de que me van a preguntar si se me ofrece algo: ‘no estoy mirando’, y de pronto el empleado me dice, ‘bueno es que esto no es un museo, señor.’”

Además, en muchos casos se encuentran en las afueras de la ciudad, lo cual dificulta el acceso para ciertos sectores de la población. La clase baja y media que no tiene automóvil llega más fácilmente al centro de San José, donde terminan las rutas de todos los buses. Allí, las avenidas y calles principales están llenas de comercios, vendedores ambulantes y mercados. La clase alta intenta evitar el centro de San José y solo lo pasa (en su vehículo) cuando no tiene otra opción. Hacen sus compras en *malls* cercanos a la infraestructura vial y donde se ofrece amplio espacio de parqueo, como Multiplaza de Escazú o Terramall. La clase media a su vez, compra en centros comerciales de sus pueblos o *malls* que se encuentran cerca de los cascos centrales de la ciudad, como Multiplaza del Este y Mall San Pedro.

El traslado de las fuerzas económicas desde espacios urbanos públicos en el centro hacia espacios privados en la periferia, ha reforzado el anteriormente descrito abandono, descuido y pérdida de muchos espacios públicos en las ciudades costarricenses. No obstante, también se pueden observar otras tendencias: el uso y apropiación de espacios públicos urbanos para efectos laborales y culturales.

En el caso laboral, solo el 15% de la población del país trabaja en agricultura, el 22% en industria y el 63% en servicios. Del empleo no agrícola (85% del total de los empleos) el 20% labora en el sector informal.⁹¹ Esto tiene un impacto importante en la imagen de las ciudades, tanto positivo como negativo, en la forma

90 Entrevista realizada por A foundation el 22 de febrero del 2008 en San José, Costa Rica.

91 PNUD. *Informe de Desarrollo Humano 2007 / 2008. La lucha contra el cambio climático: Solidaridad frente a un mundo dividido*. Nueva York: PNUD, 2007: cuadro 21. Basado en datos del 2000.

de ferias informales en plazas públicas, vendedores ambulantes en las calles, y otros trabajadores que se esfuerzan en una de las muchas construcciones o como guardas de seguridad, vigilando las calles, con el arma en el cinturón.

En la parte cultural, hay dos aspectos importantes que se describen a continuación. Uno tiene que ver con la cultura urbana en general y se refiere tanto a expresiones culturales tradicionales como a actividades culturales nuevas que han surgido a raíz de un incremento en el discurso de la planificación y regeneración urbana en Costa Rica. El otro tiene que ver con subculturas que se apropian de espacios específicos con los cuales se empiezan a identificar.

Espacio para Eventos

Hay una importante cantidad de parques en la GAM que son puntos de encuentro, donde los adultos mayores se sientan en un banco a platicar y a ver pasar la gente; adonde llega gente a leer, jóvenes a jugar o familias enteras para pasar un tiempo juntos los domingos. A veces, hay bandas que tocan o alguna otra actividad cultural, y siempre atraen a vendedores ambulantes que intentan vender su mercancía. Y aunque sigan allí los llamados “antisociales”, la gran cantidad de gente alegre y activa invisibiliza su presencia y crea (una sensación de) seguridad.

Además, son muy comunes en Costa Rica los eventos culturales tradicionales, como los desfiles del 15 de septiembre para festejar el Día de la Independencia y los topes que se hacen en las diferentes ciudades de la GAM. Los más grandes son los topes y desfiles nacionales que pasan por las principales avenidas en el pleno centro de San José. En esas ocasiones, se llenan las calles de gente para ver pasar a niños y jóvenes uniformados de las escuelas, quienes presentan el número musical que han practicado durante semanas, y los jinetes que llevan la bandera.

Adicionalmente a estas tradiciones la gente viene a ver las expresiones culturales más contemporáneas y comerciales, como las carrozas con las ya conocidas como típicas “rubias Pilsen” (término referido a las modelos, muchas veces rubias, que promueven la cerveza marca Pilsen desde las carrozas. Además, popularmente para pedir o referirse a una cerveza, se dice “una rubia”).

La Romería

Un evento tradicional de la cultura nacional es la romería: peregrinaje que lleva a más de un millón de costarricenses a la Basílica de la Virgen de los Ángeles, la Patrona de Costa Rica, en la antigua capital, Cartago. Con esta romería se celebra la aparición de “La Negrita”, el 2 de agosto de 1635. Dependiendo de dónde viven, los peregrinos salen días y hasta semanas antes para llegar a tiempo a la misa oficiada por el Obispo, que cuenta con la presencia del Presidente de la República. Pero es en los últimos días cuando realmente aumenta la cantidad de personas jóvenes, adultos y mayores, caminando a la par de la carretera con ropa deportiva y mochilas con agua y comida, hasta familias que caminan en ropa informal y llevan consigo a sus niños y bebés. Y donde hay demanda, llega la oferta: el último tramo de los 20 kilómetros entre San José y Cartago se inunda de comercios informales, que venden agua, comida y paraguas pues si llueve o hace sol, estos son siempre bienvenidos.

Las fiestas patronales, que se celebran prácticamente en todas las comunidades, también son expresiones tradicionales de la cultura costarricenses. Actualmente, las fiestas más conocidas y frecuentadas son las Fiestas de Palmares –en el cantón alajuelense del mismo nombre, que se ubica justo fuera de la GAM–, y las Fiestas de Zapote, que se celebran en una plaza pública cerca del centro de la ciudad de San José.

Originalmente, las Fiestas de Palmares eran visitadas por gente que vive en los alrededores. Durante los últimos años se han vuelto más conocidas y actualmente llega gente de todo el país. Por su lejanía son visitadas sobre todo por personas que tienen vehículo propio o que alquilan un autobús, lo cual genera grandes presas (costarricense para “caravana”). Festejan trece días con topes, corridas de toros, juegos pirotécnicos, conciertos, actividades deportivas, carruseles, comidas, un carnaval, mucho baile y cerveza en los “megabares”. Son organizadas por la Asociación Cívica Palmareña, que utiliza las ganancias para invertir en la comunidad. Zapote, a su vez, se localiza cerca del centro de San José, adonde se llega más fácilmente en transporte público. La plaza en Zapote es lo que se puede llamar un espacio público “flex”. Es un área urbana que se utiliza de forma flexible, permitiendo que la cultura se exprese en distintas formas. Por lo general, se utiliza como parqueo, pero cambia su uso durante el año para abarcar eventos puntuales, como el circo o motódromo, y habituales como la feria del agricultor los domingos, o las Fiestas de Zapote, que se celebran en las últimas semanas de cada año, con actividades similares a las de Palmares.

Son expresiones folclóricas, tradicionales de la cultura costarricense, que se llevan a cabo en los espacios públicos de la ciudad y forman un contraste interesante con respecto a la “gringonización” de una parte de la cultura, el descuido de los espacios públicos y su sustitución con servicios relacionados al automóvil.

Por el otro lado, se pueden observar actividades de la cultura urbana más recientes que han surgido con el fin de cambiar la tendencia del abandono de los espacios públicos. Algunos ejemplos son los conciertos de grupos latinos y bailes para celebrar el Día de San Valentín, en el Parque Morazán, o festivales de mayor escala como el festival de verano TransitarTE, que se celebra en marzo de cada año, en los parques Nacional, Morazán, España, el Jardín de Paz, el Anfiteatro del Tribunal Supremo de Elecciones y el CENAC; o el FIA (Festival Internacional de las Artes) en el Parque La Sabana. Muchas de estas actividades culturales son patrocinadas por entidades públicas, como la municipalidad, el MCJ, museos y apoyadas financieramente por entidades nacionales (como el Banco Nacional) e internacional como el Centro Cultural de España.

Hay mucha belleza y potencial en estos eventos que logran, temporalmente, un uso masivo y contemporáneo de los espacios públicos. Son muestras de que se están creando espacios en la ciudad aptas para una serie de actividades públicas temporales, que se repiten periódicamente (por lo general, cada año), como el Parque La Sabana y la plaza de Zapote. Los eventos culturales y el arte son utilizados estratégicamente para regenerar los espacios urbanos y crear una interacción con el público.

Cow Parade

Este desfile, que embelleció los espacios públicos, colectivos y privados de San José de marzo a agosto del 2008, está basado en el International Cow Parade que surgió en Suiza en 1998. Es una exhibición internacional de arte público que ha sido realizada en diferentes ciudades del mundo. El aspecto repetitivo es la escultura de la vaca (de pie, echada en el piso o pastando). El encanto está en la decoración, realizada por artistas locales que integren elementos de la cultura nacional o la ciudad específica en que se exhibe.

La idea original es la exposición en espacios públicos como parques, plazas, avenidas principales, paradas o estaciones de transportes públicos. En el caso de San José, se extendió a espacios colectivos y hasta privados, como los malls. Además, aquí intervino el aspecto de seguridad y la falta de cuidado de lo público: después

de algunas experiencias de vandalismo instalaron rótulos que decían “No tocar, las vacas son obras de arte” e incluso se rodeó algunas de las vacas con rejas.

Por otro lado, tuvo resultados positivos: mucha gente fue a apreciar esta exposición, lo cual resultó en un incremento de visitas a expresiones de arte urbana y en mayores ventas para tiendas, bares y restaurantes en los alrededores. Ayudó a fomentar la recuperación de varios espacios urbanos y lograr el objetivo primordial del evento: atraer turistas y residentes a los espacios públicos de la ciudad y generar beneficios económicos para ella.

Identificación Territorial

Las fiestas tradicionales y patronales son expresiones de identificación con el lugar y a la vez la crean o fortalecen. Más aún si son organizadas por y para sus propios habitantes. Un ejemplo es la procesión de la resurrección en Aserrí, que recorre una alfombra de unos 500 metros, hecha por los vecinos con flores y aserrín coloreado. En las palabras de doña Flor, una participante de 77 años, es “un esfuerzo de toda la gente”, que a su nieto de 22 años le gusta porque le “trae recuerdos”.⁹²

Fiestas Tradicionales

Un taxista de San Antonio de Belén cuenta que el 8 de junio del 2007 se celebraron los cien años del cantón de Belén y el 15 de agosto la fiesta patronal de Asunción. En este tipo de fiestas tradicionales se hacen subastas, venden comidas típicas como chicharrones y tamales, y hay una “diana”: un grupo de música folclórica que pasa por todo el pueblo en un vehículo con cajón, tirando bombetas. A estos grupos también se les dicen “cimarrona”, son acompañados por mucha gente y terminan enfrente de la imagen de la Virgen para rezar el rosario.

Específicamente, las procesiones religiosas de la Semana Santa ejercen un papel importante para la población, que en su gran mayoría se autoidentifica como católica. Muy populares son las que se hacen en pueblos tradicionales como San Joaquín de Flores en Heredia, donde cada año se elige un nuevo grupo de actores entre los vecinos para interpretar a Jesús, María y los otros protagonistas.

92 Entrevista informal realizado por A foundation el 30 de marzo del 2008.

Es un privilegio ser elegido para encarnar cualquiera de esos papeles. El pueblo se junta en las calles para ver estas procesiones, y los vecinos adornan sus patios con flores a lo largo de la trama. Hoy, viene gente de todo el país y turistas internacionales, lo cual alimenta el orgullo de los habitantes.

En el caso de las identificaciones territoriales, es interesante analizar el sistema de orientación en el terreno. En Costa Rica hay dos formas de dar las direcciones. En las cuadrículas coloniales de los centros urbanos en la GAM se utiliza un sistema numérico. Por ejemplo, en San José las calles se dirigen del norte al sur y las avenidas del este al oeste. El punto central de la ciudad es donde se cruzan la Avenida Central y la Calle Central. Hacia el este de la Calle Central, las calles tienen números impares y hacia el oeste números pares. A su vez, las avenidas al norte de la Avenida Central tienen números impares y al sur pares. Este sistema numérico, relacionado con los puntos cardinales, facilita mucho la orientación. Por ejemplo, cuando la dirección dice “Avenida 3, entre Calle 5 y 7”, uno sabe que debe dirigirse hacia el noreste del punto central. Sin embargo, la gran mayoría de los costarricenses se orienta por hitos o puntos de referencia. En muchos casos estos hitos son edificios públicos que todo el mundo conoce o reconoce (como las escuelas e iglesias), comercios que son bien visibles por los rótulos que anuncian su nombre (por ejemplo, “del taller Wabe, 200 Este, 300 Sur”)⁹³, e incluso pueden ser elementos ambientales o casas de personas famosas. Para ubicarse, ayuda que muchas de las tiendas y edificios públicos tienen nombres que refieren al lugar, por ejemplo Súper Canoas en la urbanización Canoas. No obstante, por lo general, se necesita conocer bien la ciudad para poder orientarse con este sistema. Incluso requiere un conocimiento histórico, pues no es raro encontrar direcciones con hitos que ya no existen. Este es el caso del higuerón en San Pedro, árbol que se murió y fue reemplazado por una obra de arte pública, pero que en las direcciones se sigue nombrando: “del antiguo higuerón, 100 Este, 50 Norte”. Otro ejemplo, es “frente a la antigua casa Matute Gómez”. Aunque la vivienda sigue allí, ya no es ocupada por el Sr. Gómez. Esta orientación por lugares clave bien conocidos en combinación con indicaciones métricas hacia uno de los puntos cardinales, es una costumbre que se ha adquirido por la falta de rótulos con los nombres o números de las calles y avenidas, sobre todo fuera de los centros coloniales. Dado que tampoco se suelen usar números de casa, las direcciones se alargan con indicaciones que ayudan a encontrar el edificio correcto (Granadilla de Curridabat, de la Farmacia Fischel 300 metros Oeste, 25 metros Norte, Residencial Corazón de Jesús, 200 Norte,

93 Cada cien metros corresponden a una cuadra, sin importar si esta en realidad es de cien, ciento cincuenta u ochenta metros.

100 Este, casa esquinera de dos pisos, frente al parque, color verde con rejas negras y palmeras enfrente).

Con el fin de simplificar las direcciones la municipalidad intenta incentivar el uso de la nomenclatura oficial, colocando placas con la numeración en las esquinas de todas las calles y avenidas. No obstante, hasta la fecha la cultura de orientación por hitos continúa vigente y se usa incluso en el correo formal. Una costumbre similar, que se puede observar en ciertos pueblos, es la de dar nombres informales a algunas de las calles, que hacen referencias a familias que ocupan una calle o manzana entera y llevan tiempo de vivir allí, o a personas conocidas y oriundas del lugar (como “la calle de los Zumbado” y “la calle Eugenio Cruz” en Asunción de Belén). Tanto el uso de puntos de referencia para ubicarse y moverse por el territorio así como la asignación de nombres a los espacios públicos tiene impactos importantes: genera una identidad para los espacios y fortalece la identificación con estos, lo cual estimula su uso y apropiación (y con ello el cuidado).

Subculturas Urbanas

Se puede observar la apropiación de e identificación con ciertos espacios urbanos por grupos sociales específicos que comparten una identidad: las subculturas urbanas. Son grupos de personas en áreas urbanas que tienen un estilo de vida (por ejemplo, actitudes, costumbres, hábitos, y normas de comportamiento social), así como sistema de percepciones (como cierta visión de mundo, creencias y valores), que son significativamente diferentes de la cultura dominante, de la cual también forman parte. La subcultura se puede distinguir por sexo, etnia, edad, actividad económica, maneras de pasar el tiempo libre, localización territorial, forma de moverse, clase, etcétera. Una sola persona puede ser parte de más de una subcultura durante su vida, dependiendo del tiempo, actividad que ejerza o espacio donde esté. Los miembros de una subcultura muchas veces señalan su membresía mediante un estilo de vida distintivo y simbólico.

Varias de las subculturas en la ciudad se pueden definir a partir del uso del espacio urbano. Por ejemplo, una subcultura costarricense que ha surgido como alternativa a la cultura dominante de consumo es la cultura “bohemia”. Está formada por profesionales jóvenes, artistas y estudiantes universitarios, que suelen tener una conciencia social fuerte (muchos ejecutan actividades en apoyo a grupos

vulnerables, lo cual también es estimulado por el requisito de la universidad de realizar un TCU - Trabajo Comunitario Universitario).

Este grupo se encuentra informalmente en diversos espacios urbanos, que pueden cambiar de un día al otro. Los eventos se desarrollan más alrededor de una idea que de un espacio, por lo cual se puede hablar de una cultura virtual o de “no lugar”. Los puntos de encuentro pueden ser públicos –como el popular Parque Morazán– o privados –como apartamentos, bares y restaurantes de pequeña escala, que a veces se esconden (sin querer o a propósito) de otros grupos en edificios residenciales (como la pizzería de Lolo en barrio La California)–. En el caso de los lugares privados, suele suceder que la gente se expande hacia la calle, hacia el dominio público, creando un espectáculo hermoso en sitios no esperados, convirtiendo “no lugares” en lugares populares, con su propia identidad temporal relacionada con los eventos.

Para identificar estos eventos se usan nombres de organizadores (como Revista Colectiva), lugares (como Kiosko San José) o actividades (como Cuentacuentos). El propósito primordial del encuentro es relajarse, intercambiar ideas y noticias sobre diferentes acontecimientos, o celebrar algo (con una razón específica o sin esta). Típicamente, después del trabajo, el colegio o la universidad se puede observar un incremento masivo de correos electrónicos, conversaciones por Skype o MSN y más aún del uso del celular, pues el SMS es la forma más conveniente para informar sobre la ubicación y el contenido del próximo encuentro.

Cómo Llegar a Lolo...

“Ahí llevo solo a gente especial’ fueron las palabras con la que me generaste la expectativa del lugar. Nos subimos al carro y tomamos rumbo. Llegando a barrio Escalante y doblando a la derecha como quien va a salir a Los Yoses, nos acercábamos a Olio. Obvio que pensé ‘puta..., ajá sí, qué lugar más especial’, pero seguimos unos metros más y doblamos a la izquierda, nos metimos en una calle aparentemente sin salida, hasta pegar con la línea del tren. Mi confusión no era para menos, yo pensaba, ‘o esta amiga está loca o el chante es un vagón abandonado o algo’. Doblamos a la derecha como siguiendo la línea hasta que parqueaste y apagaste. Yo hasta ahí seguía bateadísimo. Caminamos uno o dos metros y me dijiste: ‘Es ahí’, señalando un montón de matas como enredaderas que salían como de una especie de balconcito, donde nos recibió el guachi y un perrito boxer de aspecto inofensivo. El guachi nos abrió amablemente y entramos [...]”⁹⁴

94 <http://www.delebimba.com/articles/view/189>

Uno de los muchos ejemplos de subculturas móviles que se apropian temporalmente de espacios urbanos privados, públicos o colectivos, es el del club de motos Tico Superbikes, que se junta todos los miércoles en el parqueo del “McDonalds Curri”, como anuncia su sitio web. Los 60 miembros activos vienen en sus motos pisteras de toda la GAM. El uniforme de estos “muchachos” de entre 20 a 40 años es un pantalón vaquero con una chaqueta negra de cuero. Se juntan allí “porque es visible desde la calle”, según uno de los organizadores, y el dueño los deja porque compran comida y llaman la atención. Además, los mejores tramos de las carreteras se encuentran en San José. A la 1 de la madrugada y los domingos hacen carreras en esas carreteras, síntomas del crecimiento suburbano, aprovechándose de la ausencia de vehículos a esas horas. Es decir, se apropian de espacios privados, como el parqueo de McDonald’s, así como de las vías públicas. No obstante, aunque “la velocidad les apasiona”, pasan su tiempo “muy tranquilo y amistoso”, una influencia de la cultura dominante de “pura vida”.⁹⁵

Pura Vida

“Pura vida” es un costarrriqueñismo, o sea, una expresión típica costarricense. Se utiliza, por lo general, para indicar que todo está muy bien. Si le preguntas a un “tico”: “¿Cómo está?”, probablemente responderá “pura vida”, más aún si es joven, pues es muy usado como parte de la jerga de los jóvenes. En este caso, “pura vida” es una expresión positiva que muestra tolerancia: vivir y dejar vivir.

Vivir y dejar vivir puede también ser interpretado de una forma negativa. Si un costarricense no está interesado en un asunto puede decir “pura vida” para distanciarse de ello. Por ejemplo, el descuido de los espacios públicos puede ser visto como una actitud de pura vida, lo que refleja una falta de interés o de preocupación hacia lo público. Como indicó un costarricense, el uso de “pura vida” es un reflejo de que “el tico deja pasar las cosas y no actúa cuando debe actuar”. Además, dijo que “pura vida es una actitud muy llevadera: se adapta a cualquier persona, momento y situación”.

Otro ejemplo son los *skaters*, quienes han descubierto las plazas públicas en la ciudad o las calles lisas sin huecos en las nuevas urbanizaciones en los suburbios. En este último caso, los *skaters* jóvenes se apropian del espacio, redefiniéndolo como un tipo de espacio colectivo, con una identidad

95 Basado en una entrevista realizada a uno de los organizadores de Tico Superbikes.

temporal, relacionada con su principal actividad, que también les marca su propia identidad.

Los “metaleros” también forman una subcultura significativa de la GAM. Son fácilmente identificables por su amor por el rock pesado y el *heavy metal*, casi siempre acompañado con un código de vestuario predominantemente negro y con elementos de cuero, y una abundante cantidad de tatuajes sobre sus cuerpos. Uno de sus lugares favoritos de encuentro es el bar Sand en San Pedro (San José), pero la escena se extiende a otros lugares de la GAM como bares, estudios de tatuajes, puntos informales de encuentro (como las escaleras del Centro Comercial ELICAR en Grecia, Alajuela), fiestas espontáneas y conciertos de gran escala de bandas como Iron Maiden o Metallica –protagonistas de la escena metal global–, que han tocado en el Estadio Ricardo Saprissa. En el caso de los conciertos, las áreas alrededor del estadio se convierten en un verdadero día de *Metal Fest*, con metaleros apropiándose de las calles, bares y restaurantes de esta parte de San Juan de Tibás (algunos incluso vienen a acampar frente al estadio desde semanas antes, para asegurarse el mejor lugar en la fila de entrada). La atmósfera se construye hacia el propio evento principal, creando un ambiente único y poderoso que también es reconocido por las bandas visitantes. Encantados con la intensa muchedumbre costarricense, “Maiden” los honró con una mención especial en el documental de su gira *Flight 666*, y “Tallica” creyó haber sido testigo de potencialmente el mejor público de su gira mundial *Death Magnetic*, agradeciendo a la multitud en el Saprissa con las siguientes palabras: “San José, eres bella” y “ustedes están a punto de ser el mejor público que hemos tenido en esta gira”. Las opiniones y experiencias de la escena son expresadas en fan clubs locales, foros y páginas Web o blogs como www.metalicos.com, www.zonaunderground.com o www.craneometal.com.

Mientras que las subculturas arriba descritas de vez en cuando tienen el poder de convertir “no lugares” urbanos en espacios populares, hay otras que se mantienen más en su dominio privado. Este es el caso con la subcultura de la Kula: la comunidad de personas que practican yoga y que tienen una posición fuerte respecto a la salud, la espiritualidad y el ambiente. En los últimos años, Costa Rica se ha convertido en un centro poderoso para la Kula, entre otros, por la imagen de ser un país que vive en equilibrio con la naturaleza (una imagen que se contradice cuando se trata de áreas urbanas). Centros de yoga, salud alternativa (incluida la masoterapia y la medicina oriental), restaurantes de comida vegetariana, compras y ventas en ferias orgánicas, etcétera, son expresiones físicas de esta subcultura. En menor medida tiene su impacto en espacios públicos, específicamente en áreas

verdes dentro y fuera de la GAM, donde los miembros de la Kula se juntan para practicar yoga, meditar, compartir y disfrutar de la naturaleza.

Los espacios públicos pueden empezar a formar parte de la identidad de la subcultura que los utiliza, pero las subculturas también pueden dar una identidad al espacio público del que se apropian como suyo. El Parque de la Merced, por ejemplo, es conocido como el parque de los nicaragüenses.⁹⁶ Muchos inmigrantes nicaragüenses lo visitan los domingos para “encontrarse con sus amistades” de sus pueblos de origen. Allí consiguen comidas típicas de Nicaragua, como el vigorón, escuchan la marimba, platican con “paisas” o llaman a sus seres queridos en Nicaragua desde los teléfonos públicos instalados en este parque –ya que para obtener una línea de celular se necesita presentar una cédula de residencia⁹⁷–. Una serie de comercios informales y formales han surgido en el parque y sus alrededores, por ejemplo los lugares desde donde se pueden mandar las remesas.

Otra subcultura que tiene su influencia en espacios públicos en el centro de San José es la relacionada con la prostitución. En las calles alrededor del Parque Morazán, se pueden encontrar los travestís que buscan clientes durante la noche. En la misma área han surgido negocios como hoteles y casinos que son visitados por prostitutas y potenciales clientes nacionales y extranjeros. Josefinos que solían pasar por esta zona, ya no lo hacen porque se sienten amenazados por esta subcultura a la cual no pertenecen, y que desde su punto de vista ha causado una degeneración de los espacios públicos presentes.

Existen también iniciativas de organizaciones de ciertas subculturas urbanas que, con apoyo de instituciones públicas y la cooperación internacional, organizan eventos en lugares públicos y privados. Un ejemplo es el FADAU, un festival abierto de danza, arte y otras expresiones urbanas, en el cual subculturas como los *skaters*, *BMX bikers*, *breakdancers*, y los grafiteros, se apropian del CENAC

96 De todas las migraciones centroamericanas sobresale, por su magnitud, el flujo de nicaragüenses que migran a Costa Rica (más de 60% del total). Según el Censo 2000, hay 226.000 nicaragüenses en Costa Rica. Tomando en cuenta la subestimación por la migración irregular y temporal, el número real puede llegar a más de 300.000 nicaragüenses en la temporada alta del sector agrícola. A partir del año 2000, el número de inmigrantes nicaragüenses dejó de crecer, al punto de que algunos sectores productivos de Costa Rica tienen dificultades para encontrar trabajadores (datos tomados de la exhibición “Migración y Desarrollo Urbano” de A foundation, expuesto en 2006 en el Museo Nacional de Costa Rica. Basado, entre otros, en datos suministrados por el CCP).

97 No fue hasta el 2009 que llegó el servicio de telefonía prepago a Costa Rica, impulsado por la aprobación del Tratado de Libre Comercio de America Central, Republica Dominicana y los Estados Unidos.

(el terreno y las instalaciones de la antigua fábrica de licores) donde se localizan las oficinas del MCJ y el Museo de Arte y Diseño Contemporáneo (MADC). En esos eventos se escucha mucho el “pachuco”, la jerga utilizada por los jóvenes, como “tuanis, mae”, o como dicen los españoles, “tío, que guay”.⁹⁸

Este tipo de programas sociales y culturales ayudan a crear una apropiación del espacio por parte de la población, que también depende mucho de la calidad de los espacios, promovida por aspectos como la densidad, diversidad, flexibilidad, seguridad e integración. La ocasional “toma de la calle” por diversas subculturas anteriormente descritas, forma una excepción interesante a la falta de apropiación de muchos espacios públicos ubicados en la GAM por parte de la población en general. La segregación social y la fragmentación espacial hacen que la gente no se apropie de los espacios: no se siente dueña, ni siente que puede usarlos como y cuando quisiera. Preguntas clave que debemos hacernos son: ¿Es necesario crear más espacios públicos o ya hay suficientes? ¿Cuál es la calidad de los existentes? ¿Necesitamos apoyar a las subculturas creando espacios para ellas, o es más valioso dejarlo a su imaginación e iniciativa propia? Si hay que apoyarlas ¿quién debe hacerlo, la municipalidad, el sector privado, otros actores?

Cultura Vial

Entre 1993 y 2005 la flota vehicular de Costa Rica creció de 400.000 a un millón.⁹⁹ El 70% de esta flota se concentra en la GAM. Respondiendo a este predominio, el sistema de carreteras del país es radial concéntrico, pero no hay un sistema alterno de circulación o vías periféricas que alimenten esta centralidad. En Costa Rica, todos los caminos llevan a San José.

Transporte Público y Privado

Para el 2007 el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) calculó un total de más de 7 millones de viajes diarios en la GAM (casi 3 por habitante). De estos,

98 “Tuanis” es sinónimo de “pura vida”, “muy bien” o, en jerga española, “guay”. “Mae” se usa para referirse a una persona de cualquier de los dos sexos. Es sinónimo de “hombre” / “mujer” o, en jerga española, “tío” / “tía”.

99 Estadísticas del Consejo de Seguridad Vial, publicadas en L.C.R. Logística S. A. *Estudio de oferta y demanda de transportes de la GAM. ESP-A12110-06*. Realizado para el PRUGAM. San José, 2007.

un 35% (2,4 millones) se hizo de modo privado, el 54% (3,8 millones) colectivo y el 11% (0,8 millones) a pie.¹⁰⁰ Un total de 1,6 millones de vehículos llevó a esos pasajeros, de los cuales 626.000 pasaron por San José.¹⁰¹

Mientras que en 1994 el 19% de las personas que entraron y salieron del centro de San José en hora pico de la mañana (de 6 a 8 a.m.) utilizaron un auto privado, en 2007 esto ha subido al 24%. El transporte público, por su parte, bajó de 66% al 47%.¹⁰²

Predominan básicamente seis modalidades de transporte público urbano en la GAM: autobuses regulares y especiales, taxis regulares, porteadores, servicios informales (piratas) y tren.¹⁰³ En cuanto a los autobuses regulares, hay una flota de 1.200 buses, que cubre 125 rutas y es administrada por 50 operadores.¹⁰⁴ Todas estas rutas de los buses llevan a San José, resultando en viajes largos para los pasajeros, que muchas veces tienen que tomar más de 2 ó 3 buses diferentes para llegar a su destino.

El tren es una herencia del siglo XIX, que conectaba la costa caribeña con la capital por razones económicas: transportar el café y, en segunda instancia, el banano que se empezó a sembrar en las zonas aledañas al ferrocarril para alimentar a los peones que lo construyeron. El ferrocarril dejó de funcionar a mitad de los años noventa del siglo XX, pero se volvieron a poner en funcionamiento dos tramos: uno entre la Universidad Latina y Pavas (en el 2005) y otro entre San José y Heredia (2009). La gente está a favor del transporte en tren para resolver problemas viales, como la gran cantidad de vehículos, el embotellamiento y la contaminación (en Costa Rica, los vehículos tienen que ser revisados cada año por Riteve, pero con regularidad se ven automóviles y buses que expulsan un humo negro, maloliente y asfixiante). No obstante, se requiere una fuerte modernización ya que los trenes actuales son de un sistema antiguo basado en diésel que contamina, es lento y solo cubren dos rutas. Se espera resolver esta situación con la instalación del TREM (Tren Eléctrico Metropolitana) en el año 2010, pero la realización de este proyecto se encuentra en peligro por los altos costos.

100 PRUGAM calcula que para el 2035 será el 44%, 42% y 14% respectivamente, tomando el primer lugar de importancia el transporte privado.

101 L.C.R. Logística S. A., 2007.

102 *Ibíd.*

103 *Ibíd.*

104 Estos datos son del 2004 y fueron suministrados por la Municipalidad de San José, Departamento de Urbanismo.

Por otra parte, en 2006 el 67% de la flota vehicular de Costa Rica eran vehículos particulares.¹⁰⁵ En la GAM se tenía un vehículo motorizado particular por cada 1,65 familias.¹⁰⁶ La elección y el alto uso del automóvil por parte del ciudadano de la GAM es estimulada por la inseguridad (real y percibida). Se usan preferiblemente autos de todo terreno –los cuales permitan atravesar hasta las áreas menos desarrolladas–, incluyendo el *Hummer*, una fortaleza móvil de origen militar que se utiliza para transportarse desde las comunidades cerradas hacia otros espacios capsulares que abarcan el trabajo, escuela, centro de compras o área recreativa.

No es sorprendente que en estos entornos de alta protección, y de cierta forma hostiles, el conductor se crea intocable y se comporte de una forma grosera. Aunque el costarricense es conocido por el respeto mutuo y la evasión de conflictos, una vez que se encuentra tras el anonimato que le brinda su vehículo, cambia radicalmente su actitud y parece perder estos valores. Conduce a altas velocidades y prácticamente nunca da preferencia a los peatones ni al ciclista, ni siquiera cuando corresponde. Algunos conductores ni se detienen frente a la luz roja o señal de alto, menos aún si es para dejar pasar peatones.

En cuanto a la actitud hacia otros conductores, la competencia por llegar y salir primero resulta en accidentes y atascos. Si un conductor aún mantiene normas de cortesía y da vía a otro usuario de la carretera, recibe gritos o bocinazos de los que vienen detrás, o le ponen las luces largas. Más aún si es un autobús, los cuales también tienden a “besar el guardabarro” para apurar al de adelante. Además, muchas de las presas y atascos se deben a que no se dejan libres entradas y salidas de bocacalles o comercios. Rótulos digitales del MOPT en las vías nacionales lo resumen muy claramente: “Costa Rica ama la paz pero tiene una guerra en sus vías. No seas otra víctima”.

Conectividad

La conectividad es un punto clave para el tema de la exclusión social, porque define la accesibilidad a recursos, servicios y espacios que la ciudad ofrece (empleos, educación, ocio, compras, iglesia, y otros lugares cruciales). La variable en juego es el tiempo de desplazamiento, el cual depende del tipo de transporte

105 Según estadísticas del Instituto Nacional de Seguros (INS).

106 Datos basados en la encuesta de hogares realizada en 2007 y L.C.R. Logística S. A., 2007.

(vehículo propio, bicicleta, a pie, transportes públicos como taxi, bus, tren); de la calidad y cantidad de la red vial, y de las distancias (que dependen de la localización del lugar cotidiano y otros lugares que se frecuentan).

En Costa Rica, el crecimiento horizontal del territorio urbano ha tenido un impacto negativo en la conectividad. Las presas en las carreteras y calles principales, sobre todo en horas pico, son un fenómeno muy conocido. En esas horas, la ocupación de personas por vehículo en la GAM ha descendido paulatinamente hasta niveles sumamente bajos de 1,44 personas por vehículo en 2007 y bajará aún más en el futuro¹⁰⁷. Esto alarga el tiempo de los viajes, incluso de los que en distancia son relativamente cortos, especialmente si uno tiene que atravesar el centro de San José, por donde circula la gran mayoría de vehículos.

Todo esto ha disminuido la conectividad del territorio y ha generado una cultura vial informal de buscar atajos a través de calles secundarias en áreas residenciales.¹⁰⁸ El resultado es que las calles y zonas creadas para poco tránsito se convierten en rutas de alta frecuencia, usadas por automóviles y camiones. Esto crea una alta presión sobre calles secundarias, en muchos casos municipales, causando daños que la municipalidad no puede arreglar por falta de ingresos (públicos). Además, se incrementa la contaminación sónica y del aire en estas áreas mayoritariamente residenciales. Aunque hay quienes dicen que “uno se acostumbra”, para otros es una razón para mudarse.

Esta informalidad se expresa físicamente en los recorridos que parecen corredores vermiculares y se ve reflejada en las direcciones típicas de Costa Rica que asocian los caminos con puntos de referencia, identificando lugares puntuales (como un árbol, comercio o edificio público) para ubicarse y transitar por el territorio. Es una lógica espacial¹⁰⁹ que la población crea

107 L.C.R. Logística S.A., 2007.

108 La informalidad en la cultura vial, que se expresa claramente en la cultura de buscar atajos, es apoyada por emisoras de radio que reportan los accidentes y choques. Hay chóferes que usan ese medio para informarse y poder desplazarse por la ciudad más fácil y rápidamente, cambiando su ruta de acuerdo con lo que suceda en las carreteras. Esto es importante de tomar en cuenta a la hora de planificar sistemas formales de tránsito, como por ejemplo la colocación de rótulos con indicaciones para el tráfico en las vías principales.

109 En vez de una lógica funcional, como se ha creado por ejemplo en Los Ángeles, donde todo está bien demarcado con rótulos y una numeración de vías formales. Allí también se identifican corredores vermiculares, pero son formales: no se usan puntos de referencia, sino la señalización oficial para llegar a su destino.

informalmente para llegar más rápido a su destino, ya que las rutas formales están congestionadas.

Solo las comunidades y calles cerradas evitan esta cultura informal y el subsecuente congestionamiento y contaminación. En especial, las urbanizaciones cerradas para la clase alta son conocidas por su tranquilidad, lo cual también se debe a que no hay transporte público.¹¹⁰ Los residentes no tienen problemas de movilidad porque tienen su propio vehículo (en muchos casos hay más de uno por familia). Prefieren no tener buses atravesando el residencial, para mayor privacidad y menor contaminación, congestionamiento y probabilidad de accidentes. Los transportes que se ven en estas urbanizaciones, aparte de los privados, son la buseta de la escuela, la motocicleta del guarda, los carritos de golf o cuadríciclos que los residentes usan como diversión o para desplazarse dentro del residencial. En el caso de los trabajadores (empleadas, guardas, constructores, etcétera), estos se movilizan en bicicleta o a pie, y caminan a veces hasta un kilómetro desde la entrada donde los deja el bus.

Por lo general, en la GAM hay una gran falta de infraestructura vial generada por el crecimiento en la flota vehicular y la expansión urbana. Además, los caminos están en pésimo estado, lo cual aumenta la posibilidad de presas y accidentes (en el 2008 se registraron 185 víctimas lesionadas y 18 muertes en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes¹¹¹).¹¹² Las calles están llenas de huecos, no están bien señalizadas, son estrechas, y algunas ni siquiera están asfaltadas. Además, no cuentan con carriles diferenciados para los distintos tipos de transporte: automóviles, buses, camiones, motos, o bicicletas. Hasta los peatones utilizan los mismos carriles. Por esta misma razón, el uso de transporte público no es una alternativa para los usuarios del transporte individualizado, ya que sus pasajeros tienen que aguantar el mismo congestionamiento que quienes se mueven con más

110 Las urbanizaciones anteriores fueron creadas por desarrolladores que no pensaron en la conectividad sino solo en el terreno que tenían bajo su control. Las urbanizaciones nuevas tienen otra lógica: son comunidades cerradas con una sola conexión (de entrada y salida) a la calle principal. Es decir, no se puede usar como atajos porque no hay otra salida.

111 Programa Estado de la Nación. *Decimoquinto Informe sobre el Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. San José: Programa Estado de la Nación, 2009.

112 Un grupo muy expuesto a accidentes son los motociclistas. En los años 2006 y 2007, aumentó significativamente el uso de motocicletas en la GAM. Solo en 2007 se inscribieron 25.593 motocicletas nuevas ante el INS (L.C.R. Logística, 2007). Sin embargo, en las palabras de un miembro de Tico Superbikes: “las carreteras no son hechas para motos: están llenas de baches, las pendientes en las curvas no van en favor sino en contra de la sinuosidad, faltan carreteras largas y bien mantenidas”.

confort en vehículos privados. Con el fin de utilizar de forma eficiente el tiempo de traslado, los usuarios del transporte individualizado hacen sus llamadas o disfrutan de la nueva tecnología de DVD TV. En los buses es difícil aprovechar el tiempo de viaje puesto que la cantidad de pasajeros y el ruido de la calle hace difícil concentrarse y el uso de portátiles, MP3 u otros, se evita por razones de seguridad (temen un asalto). No hace falta indicar que las actividades adicionales en los automóviles (aparte de manejar), han generado otra forma de inseguridad: la de mayores accidentes de tránsito.

Tampoco hay espacios junto a estos carriles donde se puedan estacionar los vehículos para la salida y entrada de personas (en el caso de taxis y buses), para subir y bajar mercadería en áreas de comercios o para aparcar los automóviles que han tenido un accidente. En el último caso, ni es permitido mover el vehículo hasta que haya llegado el inspector del INS. Por lo tanto, se bloquea la calle, lo que genera presas y maniobras temerarias y peligrosas de los demás conductores.

La cultura de caminar “en media calle”, que refiere por lo general a los heredianos (ver la sección sobre la imagen urbana percibida en Heredia), también se observa en los centros y urbanizaciones de otras ciudades. Aunque ha sido relacionado con la forma rural de vivir en la ciudad (muchas áreas, como en Heredia, solían ser cafetales), actualmente no hay otra opción: no se puede caminar por las aceras porque no existen o son de tan mala calidad (tienen huecos, irregularidades, terminan antes de llegar al destino) que la gente se ve obligada a asumir el peligro de caminar por la calle y exponerse a la actitud de los conductores costarricenses antes descrita.

Ciudad para los Automóviles

La ciudad y los espacios públicos y peatonales son cada vez más ocupados por el automóvil y la infraestructura y servicios (informales) relacionados como parqueos y “cuidacarros”. La entrada de muchos edificios está enfocada al usuario de vehículos, y solo en segundo lugar, al peatón, quien tiene que cuidarse para no ser atropellado. Por ejemplo, muchos comercios, como la famosa Soda Tapia al costado este del Parque La Sabana, tienen el parqueo justo enfrente, lo cual convierte la acera pública en un especie de *drive-in*. En toda la GAM existe una gran cantidad de parqueos privados por razones de seguridad, tanto respecto a robos de automóviles como asaltos a sus pasajeros.

Tampoco hay una costumbre de andar en bicicleta. Aunque a mucha gente le gusta utilizar la bicicleta para deporte y como medio de transporte barato, no lo hacen por razones como las fuertes lluvias tropicales y la irregularidad del terreno. Sin embargo, esto no ha evitado que la gente ande en bicicleta los domingos (cuando hay menos vehículos en las carreteras), en las zonas rurales, o que organicen competencias deportivas dentro y fuera de la ciudad.

Tal vez la razón primordial para no andar en bicicleta entre semana en la ciudad es el peligro de ser atropellado. La gran cantidad de corazones pintados en las calles por cada persona que ha fallecido en un accidente, es una muestra clara de esta posibilidad. Esto es causado por la falta de infraestructura para el ciclista (no hay carriles específicos, señalización, etcétera) y por cuestiones culturales, como la falta de costumbre de tener bicicletas en la ciudad (en áreas rurales es más común su uso) y el irrespeto de muchos conductores hacia otros usuarios de la red vial, más aún si usan un medio de transporte “inferior” (como los peatones o ciclistas).

La Municipalidad de San José y el PRUGAM están buscando formas de mejorar el transporte y atender otros problemas de la ciudad. Un programa es “Trama Verde”, que busca hacer conexiones entre las zonas verdes y corredores biológicos de la ciudad. Como parte del programa se ha planificado construir una ciclo vía, usando los corredores de la línea de tren y de los ríos urbanos. Ya gran parte del ferrocarril se ha convertido en corredores verdes, que en algunos casos –como en San Pedro, donde hay una población estudiantil importante por la presencia de universidades–, son utilizados por peatones y bicicletas como atajos verdes y tranquilos, aislados del ruido de la carretera. No obstante, no forman parte de una red vial articulada ni cuentan con equipos urbanos o iluminación para la seguridad en horas de la noche.

La gran mayoría de la población está a favor de crear corredores biológicos formales como vías de transporte a pie, en bicicleta, o lancha; áreas de protección ambiental y contención urbana (muchos de los límites actuales de los distritos o cantones en la GAM coinciden con ríos y la gente también percibe los ríos como límites de espacios urbanos); para la recreación y el deporte.¹¹³ Asimismo, puede generar una imagen positiva de la GAM como conglomerado eco-amigable.

113 Hay que tomar en cuenta que una parte del ferrocarril ha sido privatizada y no se puede recuperar tan fácilmente porque se ha construido sobre ella, según expresó Carmen Araya en una entrevista realizada en el 2007.

Medio Ambiente Urbano

Costa Rica es conocido mundialmente por su naturaleza: casi el 25% del territorio nacional es área natural protegida. Si uno ve la GAM en una foto aérea, lo que ve son grandes manchas verdes: los volcanes y montañas que rodean las ciudades, parques nacionales como el Braulio Carrillo, las represas y ríos que generan energía renovable, los cafetales que quedaron y otros campos agrícolas que son herencia de la época en la cual lo agropecuario tenía un papel clave para la economía del país. Hasta los parques urbanos contribuyen a la calidad ambiental de la GAM.

Esto quiere decir que la GAM podría ser una conexión fantástica entre el ambiente verde y el gris construido. Por un lado, los costarricenses aprovechan los pulmones de fácil acceso en la ciudad, pues salen los fines de semana a los parques urbanos y nacionales con la familia, a caminar, almorzar, leer un libro e incluso apreciar un eclipse de luna camino al volcán Irazú, donde la luz artificial de la ciudad no imposibilita verlo.

Sin embargo, también hay otra realidad relacionada con la misma problemática expresada anteriormente. Es la visión del costarricense respecto del espacio público: ya que es de todos, nadie se siente responsable. Es más, como siempre ha parecido como si hubiera naturaleza en abundancia, gran parte de los costarricenses no se ha preocupado por el cuidado y mucho menos ha asumido la responsabilidad de mantenerla.

Mientras la estrategia de mercadeo del país y su imagen hacia fuera lo describe como un país exitoso en aprovechar eficientemente los recursos naturales, la realidad de vivir en la capital describe un escenario diferente, sobre todo para la población más vulnerable. Las personas que viven en asentamientos en precario son empujadas hacia zonas restantes, no adecuadas para vivir, como las orillas de ríos y declives, áreas geográficamente críticas e inaccesibles, altamente contaminadas con desechos sólidos y aguas residuales –provenientes de las industrias urbanas o del propio barrio por la falta de servicios adecuados para recogerlos–, lo que les crea condiciones insalubres, situación que aumenta aún más su vulnerabilidad.

En San José, solo el 6% de la superficie es área verde protegida. Hace tres décadas los niños aún jugaban a la orilla de los ríos, nadaban y pescaban en el agua. Pero hoy, la gente viaja a las playas para recrearse y le ha dado la espalda al gran recurso que representan los 857 kilómetros de ríos que corren por el Área

Metropolitana de San José.¹¹⁴ Las mayores barreras para usar estas áreas como espacios urbanos de calidad son la contaminación por industrias y desechos domésticos (dado que es área pública nadie se preocupa por mantenerla limpia), la falta de mantenimiento y embellecimiento, la inseguridad, las actividades económicas formales e informales así como las construcciones no reguladas como asentamientos informales en precario que crecen en estos territorios urbanos restantes, convirtiéndolos en fronteras degradadas de la fragmentación espacial y segregación social en la ciudad.

*Diariamente el Área Metropolitana de San José produce 1.400 toneladas de desechos sólidos, entre el 30% y 40% no llega a un relleno.*¹¹⁵

Aparte de la contaminación de ríos y el mal manejo de los desechos sólidos o líquidos, hay otros problemas ambientales, como la poca cultura de reciclaje, el irrespeto a las zonas verdes protegidas (por ejemplo, tala de árboles para la construcción), la contaminación sónica y del aire por el alto tránsito vehicular así como las industrias, el uso de agroquímicos en la agricultura que contaminan los productos y el ambiente, además de los riesgos naturales como inundaciones y deslaves.

Es obvio que la indiferencia que una parte de la población tiene respecto al ambiente, en combinación con una falta de planificación urbana y el poco interés en aspectos como el paisajismo o la imagen urbana ambiental, ha creado una presión grande sobre la naturaleza urbana. Afortunadamente, en los últimos años se puede observar un cambio en esa noción de la naturaleza. El deterioro ecológico urbano se ha vuelto una preocupación para muchos. Según dijo un líder joven: “Es hora de que dejemos a nuestro país su naturaleza.” La legislación ambiental de este país conocido como “ecológico”, es considerada por representantes de organizaciones ambientalistas que participaron en el estudio, como “bastante buena”, pero no se respeta ni se fiscaliza bien.

Existen algunos programas para concientizar a la población sobre esta situación alarmante y generar el cambio cultural necesario. Hay campañas nacionales de instituciones públicas, por ejemplo las del Instituto Costarricense de

114 Los datos son del 2004 y fueron suministrados por la Municipalidad de San José, Departamento de Urbanismo.

115 Ídem.

Electricidad (ICE), para estimular un manejo más sostenible de los recursos. Otro ejemplo es la educación ambiental en escuelas y colegios, orientada a capacitar a la población desde una edad temprana y a los adultos, pues “los niños llevan el mensaje a su hogar”.

Además, están surgiendo cada vez más iniciativas, privadas y públicas, de reciclaje. Hace varios años, la Municipalidad de San José intentó implementar un programa de reciclaje, pero fracasó por la falta de la cultura en este tema. Esa cultura tampoco es promovida cuando la gente se da cuenta que en algunos casos las personas a cargo de la recolección arrojan los desechos corrientes con los reciclables en el mismo relleno o camión compactador. Es claro que hace falta una infraestructura básica, como contenedores para depositar basura diferenciada bien ubicados y la realización de recolectas separadas. Recientemente han surgido nuevamente iniciativas formales en varias municipalidades para recoger de las casas, semanal o quincenalmente, los desechos reciclables (papel, aluminio, vidrio, plástico, etcétera) en momentos distintos a la recolección programada para la basura doméstica. El impacto de estas iniciativas en la cultura costarricense aún está por evidenciarse. Adicionalmente, desde hace un tiempo, se ha venido desarrollando una economía informal de reciclaje importante, desde personas que van de casa en casa para recoger basura reciclable hasta los “buzos” que la recogen en los rellenos sanitarios de la ciudad e incluso han construido sus casas en esos terrenos con el material que encuentran allí mismo. Un ejemplo es La Carpio, el asentamiento informal más grande de San José, ubicado contiguo a uno de los rellenos más importantes de la capital, donde se encuentran muchas viviendas hechas de cartón, zinc, madera y otros materiales reciclados. En la entrada del precario hay un centro de acopio, al que los recolectores de los desechos domésticos venden el material reciclable que sacaron de la basura recolectada durante el viaje, antes de llevar el resto al relleno sanitario.

Es decir, varios sectores de la población han reconocido el valor económico (más que ambiental) de los residuos sólidos. Incluso existen barrios donde buscan formas de vender material reciclable en vez de agradecer que se los recojan. Todo esto ha creado una infraestructura informal de reciclaje con recolectores, centros de acopio o procesamiento, y empresarios innovadores, que crean nuevos productos de los residuos. Sin embargo, aún son iniciativas aisladas que todavía no han podido generar un gran impacto en la disminución de la contaminación por desechos, mucho menos porque varios de los grandes contaminadores, como las fábricas, talleres y otras empresas, no han asumido su responsabilidad en disminuir ni manejar bien sus desechos.

Poderes Urbanos

Entonces, ¿quién hace la ciudad?

En Costa Rica, el sector público siempre ha proveído gran parte de los bienes y servicios, específicamente los básicos como agua, telefonía, Internet y electricidad. Muchos costarricenses sienten que la provisión de estos servicios básicos por monopolios estatales es un privilegio, pues permite una cobertura más amplia con precios más bajos en comparación con países vecinos. No fue casualidad que la aprobación del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y los Estados Unidos (TLC), que promueve la privatización y el libre mercado, estimulara tanta discusión que la llevaría a una votación popular. El referéndum del 7 de octubre de 2006, sobre el “SÍ” o “NO” al TLC, movilizó a las y los costarricenses, incluyendo a muchos estudiantes. En la historia del país hubo pocos enfrentamientos o manifestaciones de tan gran escala. Los lugares públicos más populares para las marchas fueron las avenidas principales en el centro de la capital y frente a edificios de instituciones públicas, como la Asamblea Legislativa y el ICE, que desempeñaron un papel importante en la discusión sobre el TLC.

Respecto a la ciudad, ha habido poca planificación e insuficiente inversión por parte de las municipalidades y el gobierno central para poder satisfacer las necesidades crecientes respecto a la cantidad y calidad de los espacios y bienes públicos urbanos, generadas por la extensión continua de la GAM. La estructura urbana actual es desarrollada sobretudo por el sector privado, que tiene mayor poder financiero. Han aumentado la huella urbana en el Valle Central empresas inmobiliarias como Génesis, que construyó los oficentros Forum I y II (zona franca donde están ubicadas empresas internacionales como Hewlett Packard, Procter & Gamble, Chiquita), y varias comunidades cerradas en las afueras de las ciudades. Por lo general, estos desarrollos capsulares grandes –mayoritariamente destinados a la clase alta– no se relacionan con el entorno; contienen sus propias infraestructuras, bienes y servicios. Por un lado, esto ha contribuido a la fragmentación espacial y segregación social, y por otro, son lugares generadores de empleo, lo cual es un factor importante para la inclusión social.

El desarrollo urbano fomentado por entes privados crea una situación ambivalente. El sector privado se enfoca en proyectos económicamente exitosos, no en el desarrollo de servicios y bienes sociales que beneficien a la población de la GAM en su totalidad. Al contrario, absorbe gran parte de los presupuestos gubernamentales para la construcción de una amplia infraestructura vial y

de comunicaciones, que debe conectar los desarrollos aislados en la periferia suburbana al resto de la ciudad. Es decir, el “nuevo San José” –como fue llamado el Forum por uno de sus creadores–, compite con el “viejo San José” por los fondos de la municipalidad y el gobierno central; entidades que tienen la responsabilidad de suministrar los bienes y servicios para ambos.

Recientemente, algunas compañías privadas han asumido las tareas del sector público (como en el sector de la telefonía celular o en el caso del grupo español Autopistas del Sol que construyó –bajo concesión– una autopista con su propio sistema de peaje desde el centro de San José hasta Caldera, en la Costa Pacífica). Aún está por verse si este modelo (que también es promovido por la aprobación del TLC) será capaz de mejorar las condiciones urbanas (de forma parcial o general) al hacerse cargo de dominios anteriormente públicos, o si esto conducirá al reforzamiento de la segregación social (como se teme por ejemplo en el caso de sistemas de salud o educación divididos por clase). Esto también dependerá del papel que el Estado escoja desempeñar en el futuro: cuántas responsabilidades le pasará al sector privado y cuánto control mantendrá en sus propias manos (a nivel central o local).

Dentro del sector público, muchas decisiones se toman al nivel central. Como indica el informe *Estado de la Región*, en el 2001 se aprobó “una reforma constitucional para destinar una proporción del presupuesto del gobierno central a las municipalidades, ligada a una ley de transferencia de competencias. Pese a la profusión de reformas legislativas, puede decirse que éstas no introdujeron modificaciones sustanciales en el marco de competencias municipales. Aun en los casos en que hubo cambios legales que en forma expresa obligaban a la descentralización, ésta no se encuentra vigente.” Las municipalidades costarricenses son las que menos dependen de las transferencias estatales en comparación con otros países de la región Centroamericana. No obstante, el país tiene los mayores ingresos municipales per cápita (USD 34,8 en el 2004), de los cuales más de la mitad proviene de los ingresos tributarios (USD 19,1). Lo que hace falta es una mejor distribución de los gastos municipales, ya que más del 40% de estos ingresos se destina a gastos administrativos, incluyendo los salarios del personal, y solo una quinta parte se invierte en obras y otros proyectos para la comunidad.¹¹⁶

116 Programa Estado de la Nación. *Estado de la Región en Desarrollo Humano Sostenible. Un informe desde Centroamérica y para Centroamérica*. San José: Programa Estado de la Nación, 2008, pp. 367 y 373-375.

La inversión que las municipalidades realizan solo se enfocan en el territorio dentro de las fronteras del cantón, a pesar de que comparten problemas con cantones colindantes en temas como el ambiental (por ejemplo, ríos contaminados que pasan por varios municipios). Al mismo tiempo, hay una falta de coordinación entre los diferentes ministerios del gobierno central, que dificulta la planificación de las ciudades a nivel nacional. Varios de los líderes comunitarios y ambientalistas consultados señalaron la necesidad de una mejor coordinación horizontal y vertical entre los gobiernos (locales y nacional).

Surge entonces la pregunta de quién debe liderar ese proceso: ¿una de las municipalidades más fuertes? ¿Uno de los ministerios del gobierno central? ¿O hay que crear una entidad nueva que se responsabilice por el territorio total de la GAM? ¿O tal vez cuatro entidades regionales: una para cada área metropolitana (San José, Heredia, Cartago, Alajuela)? En el contexto de este vacío de poderes públicos, el sector privado ha sido el que hasta ahora ha mantenido el liderazgo respecto al desarrollo urbano.

Participación Ciudadana

“En cuanto a la potestad de plantear propuestas de reforma o nueva legislación relacionada con el régimen municipal, los legisladores y el Poder Ejecutivo son los principales actores políticos, aunque no los únicos. [...] En Costa Rica existe el mecanismo denominado ‘iniciativa ciudadana’, mediante el cual cualquier ciudadano puede presentar un proyecto de ley.” No obstante, en términos de participación ciudadana, aunque existen varios mecanismos e instancias para su promoción a nivel local (audiencias públicas, cabildos, plebiscito, referéndum, juntas viales, concejos de distrito, comisiones municipales, organizaciones comunales, revocatoria del mandato del alcalde), en la práctica hay poca asistencia a los cabildos municipales, y los ciudadanos tampoco suelen hacer peticiones ante las autoridades locales.¹¹⁷

Por lo general, hay una falta de participación ciudadana en la toma de decisiones respecto a sus ciudades. Existen asociaciones y comités comunales, pero no siempre son tan activos. Muchos costarricenses se preocupan solo por su propiedad y vida privadas. Han perdido el interés de ocupar puestos de liderazgo o de responsabilidad pública de forma voluntaria en pro de los bienes, servicios y

117 Ibid.: 378 y 381.

espacios comunales. Aparte de la cultura del individualismo (y del “pura vida” en su expresión negativa de no querer asumir la responsabilidad), esto fue causado por las malas experiencias que se han tenido con los intentos de cambiar las cosas, pues muchas veces los ciudadanos no son tomados en cuenta. Actualmente existe la percepción de que la ciudadanía no tiene el poder de tomar decisiones. Por lo tanto, la norma predominante es esperar que las instancias públicas solucionen los problemas. Al mismo tiempo, la población costarricense es muy escéptica respecto a la fiscalización de las leyes, reglamentos o planes reguladores municipales.¹¹⁸ Por lo general, opinan que no se respetan y que las instancias públicas que deben controlarlos no lo hacen bien.

Las asociaciones comunales que sí son activas velan por obtener bienes y servicios para su barrio, incluso los servicios básicos, en el caso de las comunidades de clase baja. Las asociaciones de los barrios de clase media a alta se enfocan en organizar actividades culturales-religiosas para beneficencia, o recaudar fondos y arreglar el equipamiento urbano o la estructura vial (lo cual es responsabilidad del MOPT y la municipalidad, pero las personas opinan que es más rápido hacerlo por sus propios medios), como una parada de bus, reductores de velocidad o un parque infantil.

Un tema que ha incentivado tal vez los mayores niveles de participación ciudadana, aparte del TLC, es el tema ambiental. En la GAM existen grupos comunales, respaldados o no por organizaciones ambientalistas, que trabajan el tema, sobre todo respecto a la protección del agua y la biodiversidad (por ejemplo, para la protección del volcán Barva en Heredia, La Carpintera en Cartago, los cerros de Escazú en San José y el volcán Poás en Alajuela). Muchas veces son iniciativas particulares de personas que se preocupan por el ambiente, que no cuentan con el respaldo de la municipalidad o de instituciones gubernamentales, incluso se lucha a veces en contra de procesos impulsados por esas entidades. Las personas que participaron en el estudio indicaron que esta falta de unión en los esfuerzos realizados también se puede observar entre los propios grupos civiles: los pocos ciudadanos que participan activamente suelen trabajar según su propia agenda política. Como resultado, se tienen esfuerzos aislados, poco integrados y mucho menos enfocados hacia una estrategia común de largo plazo.

118 A pesar de que existen instrumentos como la Ley contra la Corrupción y el Enriquecimiento Ilícito en la Función Pública –la cual establece causales automáticas para la pérdida de credenciales de las autoridades municipales– y el Código Municipal –que obliga a una rendición de cuentas anualmente– (Ibíd.: 378).

Participación Tripartita

En los últimos años han surgido varios esfuerzos interesantes para la regeneración urbana, impulsados por diferentes entidades o de forma tripartita (es decir, ejecutados conjuntamente por la ciudadanía, el gobierno y el sector privado).

La Asociación de Vecinos de Barrio Escalante presentó un proyecto de ley para la renovación urbana que se implementará entre el 2010 y el 2015. El plan es coordinado por la Municipalidad de San José, gestado por la Asociación de Vecinos Barrio Escalante Siglo XXI, dirigido por la empresa privada LDB Arquitectura y patrocinado por una serie de instituciones culturales, gastronómicas y empresas comerciales, que en su gran mayoría se ubican en la zona. Tanto la municipalidad como la Asociación de Vecinos cubrirán la mitad de la inversión, la cual se calcula en 800.000 dólares estadounidenses.¹¹⁹

Otro ejemplo es la recuperación –a través de una mejor iluminación, la arborización, el reemplazo de cables eléctricos expuestos con subterráneos, etcétera– de la Avenida Central, el Parque Morazán, el Paseo o Avenida de las Damas (también llamado Avenida de los Damas)¹²⁰ y la peatonización de la Avenida Cuatro en el centro de San José. Esta última iniciativa es parte de un proyecto más amplio para mejorar el centro histórico de San José (llamado “San José Posible”), que es diseñado y promovido por el Instituto de Arquitectura Tropical con el apoyo financiero y logístico de PRUGAM y la Municipalidad de San José. El objetivo de la municipalidad es convertir a San José en una “ciudad de destino en vez de camino”, en las palabras de su propio alcalde. Actualmente, la gran mayoría de los turistas que llegan al país se dirigen directamente a las playas o parques nacionales sin pasar mucho tiempo ni gastar dinero en la capital (o la GAM).

Estos esfuerzos han convertido la Avenida Central en el “mejor *mall* de la ciudad” y el McDonald’s (situado en esa avenida) en el “tercero en ventas en América Latina”, según el mismo alcalde. En el caso de la Avenida Cuatro, han surgido nuevos comercios (tiendas, restaurantes, bares) diversificados para atender a la gran

119 Fuentes: LDB Arquitectura; Fonseca, Pablo. “Barrio Escalante se prepara para una renovación urbana”. En: *La Nación, Aldea Global*. San José: La Nación, 21 de febrero del 2010.

120 La vía fue bautizada a finales del siglo XIX como Avenida de las Damas, más acorde con el estatus de refinamiento que se le quería dar –aunque fuera tan sólo una angosta calle–, y debido a los árboles de damas (*Citharexylum Caudatum*) que se sembraron en 1895 (Quesada, Florencia Avendaño. “Entre Cafetales. La modernización urbana: el noreste de San José (1880-1930)”. *Ciudades Sostenibles*. Cartago: Editorial Tecnológica de Costa Rica, por publicar).

cantidad de peatones (funcionarios públicos, trabajadores en tránsito, estudiantes, turistas, familias, artistas, comerciantes informales, nicaragüenses) que utilizan el bulevar en la actualidad. El uso de estos espacios públicos urbanos de mayor calidad por una población diversa es facilitado por su accesibilidad: aquí entran y salen los buses que se dirigen a los pueblos y parques industriales fuera de San José. También en Alajuela centro se han mejorado los espacios públicos, específicamente con la reconstrucción de la Plaza Central y su conexión a una vía peatonal.

En Barva de Heredia, representantes de una cooperativa, una escuela, estudiantes de un colegio, la municipalidad, y miembros del Programa Bandera Azul Ecológica realizaron labores de limpieza en la quebrada Amanda para promover la creación de una cultura ambiental en los habitantes de las comunidades, así como impulsar tareas de limpieza que tiendan a conseguir que el cantón de Barva quede libre de desechos.¹²¹

Un último ejemplo prometedor es el proyecto del Parque La Libertad: una alianza público-privada enfocada en la transformación urbana de un lote industrial a un parque urbano nacional. La empresa privada HOLCIM donó un terreno en la GAM anteriormente usado para la producción de concreto. Con apoyo de PRUGAM y la Fundación Parque Metropolitano La Libertad (creada con el objetivo de administrar el proyecto) se convocó un concurso arquitectónico para generar el Plan Maestro del Parque Metropolitano La Libertad. El proyecto propone un uso mixto basado en cuatro ejes programáticos: arte, deporte, naturaleza, comercio. Debe atraer atención nacional a través de eventos grandes como ferias, y funcionar como un impulsor diario de una mejor calidad de vida urbana para las comunidades colindantes de clase baja y media.

Estos proyectos responden a los problemas señalados en la GAM y muestran que otro camino es posible: las y los costarricenses pueden reclamar sus espacios urbanos y tomar el desarrollo urbano en sus propias manos. Hemos visto que la GAM es un conglomerado de diferentes mundos de vida urbana, espacialmente fragmentados y socialmente segregados. En los intentos por crear una mejor ciudad, con una mayor cohesión espacial y social, el papel de los tres actores (el gobierno, el sector privado y la ciudadanía) es clave. Solo trabajando de forma tripartita, con todos estos actores, se puede lograr cambios necesarios en la cultura urbana y con ello una mayor sostenibilidad de las acciones realizadas.

121 Angulo, Francisco. "Comunidad procura ambiente limpio". En: *La Nación, Panorama Cantonal*. San José: La Nación, 11 de mayo del 2007.

SECCIÓN 3

La Imagen Urbana Percibida

Marije van Lidth de Jeude



“La población urbana adopta diferentes estrategias y formas de vivir la ciudad. De acuerdo con sus condiciones económicas y socio-culturales, cada habitante tiene formas diferentes de pensar e imaginar la ciudad, y adoptan prácticas territoriales particulares. Según García Canclini, la ciudad ‘se concibe tanto como un lugar para vivir, como un espacio imaginado’. Y las representaciones simbólicas o imaginarios urbanos permiten entender como el ciudadano vive, percibe y usa la ciudad y como elaboran de manera colectiva ciertas maneras de entender la ciudad subjetiva, la ciudad imaginada, que termina guiando con más fuerza los usos y los afectos de la ciudad ‘real’.”¹²²

Esta cita y la sección sobre la cultura urbana, nos muestran la importancia de que la planificación urbana sea un proceso participativo, que se realice con los diferentes actores que habitan la ciudad. Las imágenes cognitivas son cruciales para este proceso de crear ciudades más inclusivas e interesantes, que satisfagan las necesidades de la población de una forma sostenible.

A continuación, presentamos algunas de las imágenes cognitivas que se produjeron durante el trabajo de campo del estudio de la cultura urbana. Con base en los dibujos realizados por participantes en talleres desarrollados con diez grupos focales (véase cuadro 1) analizamos las imágenes urbanas de las cuatro áreas metropolitanas de la forma como estos las perciben.

122 Quesada Avendaño, Florencia. “Imaginarios urbanos, espacio público y ciudad en América Latina”. En: *Pensar Iberoamérica*. Revista de Cultura. Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI) N.º 8, abril-junio 2006. <http://www.oei.es/pensariberoamerica/ric08a03.htm>

Cuadro 1: participación según sexo en los diez talleres con grupos focales.

TALLER			TOTAL
<i>Adultos mayores</i>	2	11	13
<i>Representantes de organizaciones ambientalistas</i>	3	4	7
<i>Corredores de Bienes y Raíces</i>	11	8	19
<i>Líderes Jóvenes</i>	6	4	10
<i>Líderes de proyectos FULPROVI</i>	4	13	17
<i>Personas con discapacidad</i>	2	4	6
<i>Líderes comunitarios Alajuela</i>	6	3	9
<i>Líderes comunitarios Cartago</i>	6	12	18
<i>Líderes comunitarios Heredia</i>	4	4	8
<i>Líderes comunitarios San José</i>	6	11	17
	50	74	124

Fuente: elaboración propia, con base en las transcripciones de los talleres (2007).

Esta sección concluye con dos dibujos hechos por representantes de organizaciones ambientalistas, en los que se refleja una aproximación a un mejor modelo para la GAM en su totalidad.

Identificación Territorial

La GAM no es un solo territorio, sino que consiste de muchos territorios fragmentados. En primer lugar, se divide en cuatro áreas o subregiones metropolitanas (Heredia, Cartago, Alajuela, San José). Tiempo atrás se podían distinguir más claramente las cuatro áreas metropolitanas, pero su crecimiento urbano en los últimos 30 años las ha juntado, creando una sola mancha urbana. Estas cuatro subregiones se dividen en 31 cantones, que a su vez se dividen en 188 distritos, y a nivel más micro tienen además las urbanizaciones, barrios o

residenciales. Estas divisiones también se ven al nivel de la identificación territorial de los habitantes.

Los líderes comunitarios y sectores específicos de la población que participaron en el estudio, se identifican tanto con la ciudad central de la subregión metropolitana donde viven como con su cantón. Una explicación para el último es la división política: cada cantón es gobernado por una municipalidad, que es (o debe ser) un ente político importante en la solución de los problemas y satisfacción de las necesidades en los barrios o urbanizaciones. Además, el centro que más se visita es el del cantón. En todos los cantones hay servicios y tiendas disponibles, por lo cual no se siente una necesidad de frecuentar los centros más grandes de las subregiones. Incluso se prefiere ir al centro del cantón por su cercanía y por los problemas de contaminación e inseguridad en los centros subregionales, sobre todo en San José.

Por otra parte, como resonancia de lo anterior, aún existe una tendencia de la población a confiar más y considerar de mejor calidad los servicios que se ofrecen en los centros subregionales, especialmente los de salud, gubernamentales y culturales. Esto se evidencia en el hecho de que la gente sigue haciendo recorridos a esos centros en busca de productos o servicios que tiene a su disposición en su propio cantón. Adicionalmente, hay una necesidad de ir a los cuatro centros grandes para realizar ciertos trámites, especialmente en el caso de San José donde hay varias sedes gubernamentales, o para ir a una tienda especializada que solo se encuentra allí.

Además, hay una identificación con el distrito, el barrio e incluso la urbanización en que se vive. Esto se puede explicar por la cercanía y, en el caso de los líderes comunitarios, por el hecho de que son elegidos por los vecinos de su urbanización para velar por sus necesidades.

Seguidamente, se analizarán las representaciones sociales¹²³ que los líderes comunitarios y representantes de sectores específicos de la población utilizan para identificar a sus cantones y áreas metropolitanas, así como para reflejar su percepción y valoración sobre esos lugares: la identidad urbana percibida.

123 Se refiere a los aspectos representativos y simbólicos como edificios importantes, esculturas, lugares públicos, uso del suelo, tipos de vivienda, elementos de infraestructura, servicios existentes, actividades significativas, o prácticas culturales particulares. En su conjunto, sirven como referentes estructurantes de la identidad de cada ciudad.

San José

Una gran parte de las representaciones sociales dibujadas por los diferentes grupos focales fueron negativas, lo cual muestra la preocupación de las personas en relación con la capital. Es conocida como una “Ciudad de Caos”, muy poblada y con poca seguridad. Además, la ven como consumista por la gran cantidad de comercios, que incluyen tiendas especializadas que no hay en otros lugares de la GAM.

El antiguo San José –de hace 40 años– es representado por los adultos mayores con una cuadrícula colonial que incluye las principales avenidas, la catedral y el Parque Central con su quiosco, donde se organizaban bailes públicos en días feriados. Había salones de baile, cines, sodas, farmacias y varios bancos en el centro. En el San José de hoy se mantiene la cuadrícula colonial, pero se amplía de forma desordenada, reflejando el crecimiento no planificado de la ciudad. Quedan pocos cines y salones de baile, pues los jóvenes de hoy van a los *malls*, bares y discotecas en los suburbios lujosos. Muchas sodas han sido reemplazadas por restaurantes de comida rápida (como Rosti Pollos y McDonald’s). Siguen allí los principales hospitales (públicos y privados), farmacias y bancos –los cuales incluso han aumentado su presencia ya que es el centro financiero del país–. Además, hay una serie de hoteles, parques, museos, teatros y, por ser la capital, la mayoría de las instituciones de gobierno se encuentran allí. Por lo tanto, una gran parte de los empleos públicos y también privados se encuentran en San José.

Anécdotas de San José

Un señor adulto mayor dice que algo muy lindo de las ciudades de antes, como Desamparados 40 años atrás, era que la gente se conocía: en la noche se topaban sin luz y todos se saludaban. Hoy día, Desamparados ha crecido mucho y lo llama ahora “el dormitorio más grande de San José”. Ya no hay comunicación, no se saluda, ni se ve la cara, ni se conoce el vecino de a la par.

Una señora adulta mayor, quien creció en Naranjo, Alajuela, pensaba que la ciudad de San José era la de los enfermos porque había hospitales. Le encantaba que alguien de la casa se enfermara porque iban a la capital, y le traían repostería. No fue hasta que tuvo doce años cuando conoció San José. Su abuelita la trajo a Tejidos Saprissa a comprar telas. Viajaban en tranvía.

Dibujo 1: imagen percibida de San José por líderes de proyectos de vivienda de interés social de FUPROVI.



Fuente: grupo de San José en el taller con líderes de proyectos de vivienda de interés social de FUPROVI (2007).

El dibujo 1 refleja muy bien la “centralización” de los tres poderes del país en San José (representados con un edificio dividido en tres partes, cada una con una arquitectura propia, que refiere a los poderes Legislativo, Judicial y Ejecutivo). Los líderes de proyectos de vivienda de interés social también dibujaron representaciones sociales de otros aspectos que contribuyen a la imagen negativa que la gran mayoría de los ciudadanos y visitantes tienen de San José: la contaminación sónica, la basura, y los malos olores; el embotellamiento; el desorden urbanístico y la inseguridad ciudadana por los asaltos. La subregión metropolitana (particularmente el Cantón Central) es la que se percibe como más peligrosa, lo cual se asocia con una mayor presencia de problemas socio-económicos, como pobreza, asentamientos en precario, presencia de inmigrantes de clase baja, indigentes, drogadictos y alcohólicos.

Un ícono positivo para los habitantes y visitantes del centro de San José es el Parque Metropolitano La Sabana: un espacio público de recreación y deporte abierto, sin costo, a todo público. Es también apreciado por su naturaleza, que lo convierte en “el pulmón” de San José. La realización del parque fue posible gracias a la decisión de trasladar el aeropuerto internacional, que estuvo ubicado en La Sabana hasta finales de los años 1960, a la subregión de Alajuela. En la actualidad, el parque es un extraordinario, multifuncional y flexible espacio urbano, que tiene grandes áreas de sombra para descansar y caminar, un lago artificial, el Museo de Arte Costarricense, así como diversas instalaciones deportivas, incluyendo el Estadio Nacional (que es actualmente reconstruido y será inaugurado en el 2011).

En general, se reconoce que hay una cantidad considerable de parques, incluso un zoológico, en la capital, donde las familias pueden recrearse y los niños pueden volar cometas. Sin embargo, muchos no se visitan por ser espacios con pésimo mantenimiento y percibidos como inseguros.

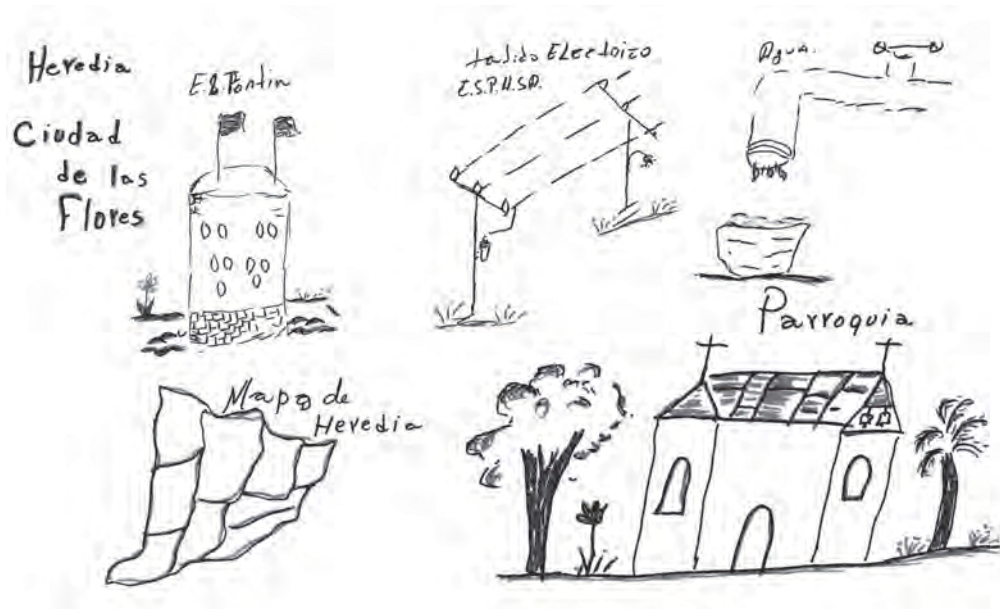
La actual subregión metropolitana de San José se puede dividir en cinco zonas: este, oeste, norte, sur, centro. El eje más conocido es el que va del este al oeste, el cual se hace cada vez más largo por el crecimiento urbano hacia zonas que fueron cafetales y naturaleza. En el oeste están los servicios para la clase alta: hoteles, el hospital privado Cima, el *mall* Multiplaza Escazú, muchos otros centros comerciales y grandes desarrollos de condominios de clase alta –algunos de los cuales causan problemas ambientales como la deforestación con sus consecuentes deslizamientos y problemas de abastecimiento de agua–. El este se conoce por la gran cantidad de universidades, como la de Costa Rica (UCR), Latina, Fidélitas, Autónoma de Centroamérica (UACA), Creativa, Hispanoamericana, Americana (UAM), Libre de Costa Rica (ULICORI) con sus comercios y servicios relacionados. Por ejemplo, la “Calle de la Amargura”, que se encuentra cerca de la UCR, está llena de centros de fotocopiado, librerías, bares, sodas y restaurantes de comida rápida. Esta calle representa diversión para estudiantes y contaminación sónica, basura e inseguridad para otras personas.

Son también los jóvenes quienes llaman “Chepe” (sobrenombre usado para personas llamadas José) a San José y se auto-identifican como “josefinos”. Es decir, tienen una cierta identificación con la ciudad, a pesar de la imagen negativa que ha obtenido en las últimas décadas.

Heredia

Los ciudadanos de Heredia muestran un gran orgullo de ser heredianos. Llamam a Heredia la “Ciudad de las Flores”, lo cual es una referencia a la integración de la naturaleza en las viviendas y la estructura urbana: la gente solía tener muchas flores en los jardines frente de la casa. Todavía se ven algunas flores, pero esta tradición se ha perdido en gran parte porque, según indican los informantes, se las roban. Otra explicación de la denominación “Ciudad de las Flores” que surgió más recientemente –y para algunos la única conocida– es la que se refiere a la belleza de las mujeres de Heredia. Supuestamente, “las mujeres más hermosas son de Heredia”.

Dibujo 2: imagen percibida de Heredia por líderes comunitarios.



Fuente: grupo del cantón central en el taller con líderes comunitarios de Heredia (2007).

En segundo lugar, Heredia es conocida por el tema de la educación ya que aquí se encuentran la Escuela Normal, donde fueron formados los maestros de todo

el país, y la Universidad Nacional Autónoma (UNA). La presencia de la UNA ha tenido su efecto en la visión de la estructura urbana del centro, pues de una zona habitacional pasó a una de bares, restaurantes y tiendas para los estudiantes.

Otras dos actividades relacionadas con Heredia son la religión y el arte. En cuanto a la religión: Heredia, sobre todo San Joaquín de las Flores, es conocida por sus procesiones en Semana Santa. En esa época, las calles y plazas públicas se convierten en tarimas por donde pasan las personas que representan a Jesús, María y a otras figuras de la Biblia o que cargan las imágenes religiosas. Estas procesiones no solo son visitadas por los ciudadanos de San Joaquín, sino de toda Heredia, otras áreas del país y por turistas extranjeros. En diciembre, las comunidades iluminan las calles y venden artesanías en plazas, parqueos y otros espacios urbanos, dándoles con ello un valor agregado y apropiándose de estos.

La gente dice que los heredianos “caminan por media calle”. Esto refiere a cuando el centro de la ciudad era fundamentalmente peatonal y todo el mundo caminaba por media calle. Se puede decir que los peatones eran “los dueños” de las calles. Los adultos mayores indican que por esa razón se conocía mejor a Heredia. Hay personas que siguen caminando en media calle, muchas veces obligadas por el mal estado de las aceras. Sin embargo, esta práctica se ha vuelto bastante peligrosa por la gran cantidad de vehículos que hoy circulan por la zona.

En esa misma época (hace unos treinta años) los servicios necesarios –la escuela, el parque, la municipalidad, el mercado central, los cines, una serie de tiendas de las familias tradicionales de Heredia, etcétera– estaban disponibles dentro de un área relativamente pequeña. Actualmente, muchas de las funciones comerciales (incluyendo todos los cines), que había en el centro de Heredia, se han aglutinado en dos *malls* grandes: Real Cariari y, más recientemente, Paseo de las Flores. Este último no solo sacó su nombre de la imagen más conocido de la ciudad de Heredia, sino también comercializa su ícono más importante, utilizándolo en su arquitectura: el fortín.¹²⁴

124 El Fortín es una torre en el centro de la ciudad que, según Wikipedia, “fue mandado a construir en el año de 1876 por orden del Comandante de Plaza y Gobernador de la Provincia, Fadrique Gutiérrez (1844-1897). Sin ser arquitecto, él mismo hizo el diseño de la obra. El historiador herediano Luis Dobles Segreda señala que era parte de un proyecto de cuatro torres en total, una en cada esquina del lugar donde se encontraba el Cabildo. Al parecer se suspendió la construcción por falta de recursos económicos”. http://es.wikipedia.org/wiki/Fort%C3%ADn_de_Heredia

Dibujo 3: imagen percibida de Heredia por líderes jóvenes.



Fuente: grupo de Heredia en el taller con líderes jóvenes de la GAM (2007).

Tal vez por tener todos los comercios aglutinados en dos *malls* grandes, se indica que hay “poco” centro comercial, lo cual refleja el deseo de tener más lugares de compra en los diferentes cantones de la subregión metropolitana. Tampoco hay tanta agricultura como en Alajuela o Cartago. Los usos de suelo más comunes en los cantones de Heredia son el habitacional y el industrial.

El volcán Barva es un ícono de gran orgullo que representa el ambiente. El parque natural del volcán tiene importantes fuentes de agua que abastecen a Heredia y otras regiones. Además, es un atractor de turismo, lo cual representa una fuente de ingresos, pero también una preocupación de la población por su presión sobre los recursos naturales. Se indicó que uno de los problemas principales de esta subregión metropolitana es la contaminación del agua, debido a las construcciones, industria, tala de árboles y mal manejo del agua potable. Igualmente contaminante, pero a nivel sónico y del aire, es la gran cantidad de automóviles que existe en la actualidad.

La naturaleza ofrece sombra y refresca el clima, que en Heredia y Alajuela es más caliente que en San José o Cartago. Por lo tanto, a los heredianos les gusta vivir en el norte de la subregión, donde están las montañas verdes, que dan un clima más fresco.

Cada uno de los nueve cantones que conforman la subregión metropolitana de Heredia tiene una identidad propia. El Cantón Central cuenta con íconos importantes que le dan una identidad única (como son el fortín, la UNA, el Palacio de los Deportes y el hospital), pero los otros cantones también tienen sus símbolos representativos. El cantón de Barva se caracteriza por su trabajo de rescate cultural, lo cual se representa en el dibujo 3 realizado por líderes jóvenes con una máscara de un diablillo (referencia a las mascaradas realizadas). En San Rafael está la iglesia católica, cuya arquitectura gótica se destaca (representada con una cruz). En Santo Domingo se encuentran las principales fuentes de agua, representadas con una gota de agua. Belén se distingue por su gran desarrollo industrial, con empresas como Intel, reflejado con el dibujo de un teclado. San Joaquín de Flores es conocido, según los jóvenes, por los deportistas que se han destacado en la segunda mitad del siglo veinte (representado con una bola de fútbol, el deporte más popular del país). San Isidro tiene un origen cafetalero (representado con montañas) y tiene el túnel del Zurquí que refleja su conectividad.

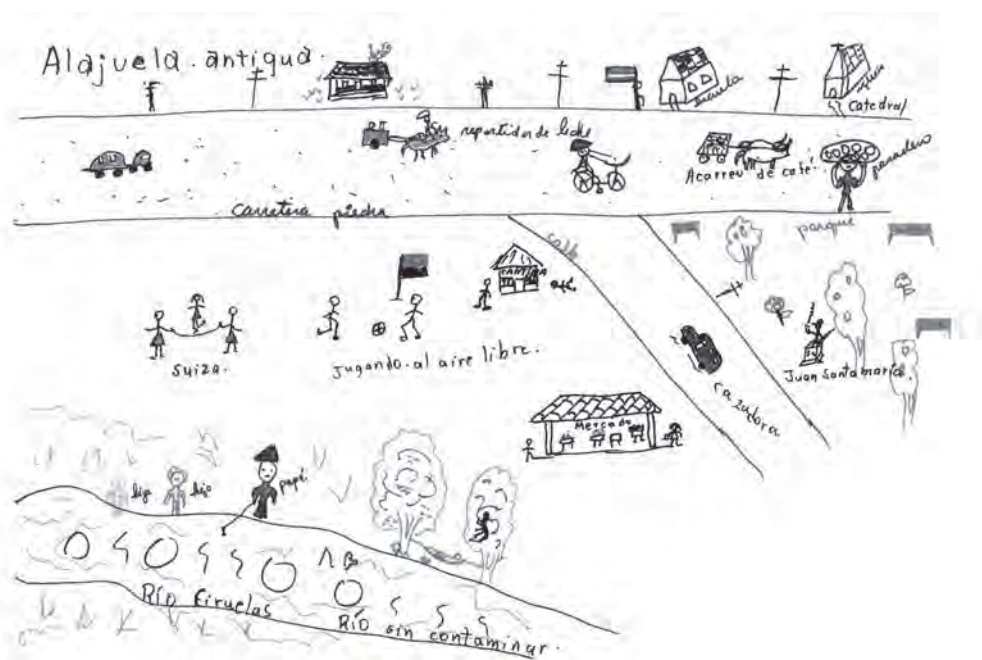
Alajuela

Alajuela es conocida por el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, una fuente de ingresos importante para la ciudad y una atracción para los alajuelenses. Los fines de semana se juntan familias enteras a la orilla de la pista para ver los aviones despegar y aterrizar. Enfrente visitan, con sus niños pequeños, el parque y el Monumento al Agricultor. Alrededor han surgido atracciones de feria y comercios (montar caballo, venta de cometas, etcétera), convirtiendo este espacio junto a la carretera en un parque de recreación.

Varios alajuelenses se molestan cuando las azafatas de los aviones les dicen a los pasajeros que han llegado a San José, ya que se sienten diferentes a los josefinos, quieren distinguirse de la capital y ser vistos como otra ciudad con su propia identidad. Esta identidad es reforzada con expresiones y arte folclóricos como el Monumento del Boyero y la artesanía de Sarchí en el cantón de Valverde Vega. En el Parque Central de Alajuela se organizan actividades culturales. En ese lugar, los alajuelenses se reúnen debajo de los “palos” de mango –protegiéndose del clima caliente–, para conversar, comer mangos y, especialmente en el caso de la gente mayor, poner apodos a las personas que pasan. Es debido a la alta presencia de esos árboles frutales que a Alajuela la llaman la “Ciudad de los Mangos”.

A los alajuelenses se les llaman “los manudos”, según los informantes por ser buenos trabajadores agrícolas. Esto indica la importancia de la agricultura para la subregión. Otro uso de suelo utilizado en las representaciones es la industria: la zona franca en general y ciertas empresas grandes en específico (como Dos Pinos y RECOPE, la Refinadora Costarricense de Petróleo) al oeste del aeropuerto, las cuales representan fuentes de empleo e ingresos clave para el área.

El patrimonio histórico de Alajuela se concentra en el Parque Central, con la Catedral al costado este y la municipalidad al norte. En el centro hay una gran cantidad de iglesias, urbanizaciones, servicios como el centro de salud, y a un costado, el estadio, el hospital San Rafael, el Instituto de Alajuela y el salón parroquial. Otro ícono importante es el Autódromo La Guácima, un espacio multifuncional que aparte de ser una pista automovilismo sirve como tarima para conciertos y festivales grandes, visitados por personas de todo el país.

Dibujo 4: imagen percibida de Alajuela Antigua por adultos mayores.

Fuente: grupo de Alajuela en el taller con adultos mayores (2007).

Los adultos mayores recuerdan la Alajuela de hace 40 años (véase dibujo 4): con bueyes que jalaban carretas con leche o café; el panadero con su canasta de pan en la cabeza; “la cazadora” (el autobús); y las casitas tradicionales de campo con chimenea –para dejar salir el humo de la cocina de leña– y techo de tejas. Había mucha naturaleza accesible a la población, como los bosques, y el río Ciruelas, aún no contaminado, donde se pescaba y nadaba. La red vial era pequeña y consistía de calles de piedra, por donde pasaban transportes livianos (bicicleta, bueyes, peatones) y unos pocos vehículos. Esto permitió tener mucha vida en la calle, como niños jugando fútbol y brincando suiza al aire libre. El único aspecto negativo que los adultos mayores recuerdan es la cantina con el “borrachillo”, que según ellos persiste en la actualidad. Un símbolo que aún es válido es la bandera de “la Liga”, el club de fútbol de muchos aficionados, lo cual fortalece el sentido de ser alajuelense.

El mercado y la feria del agricultor, que son expresiones comerciales de hace mucho tiempo, siguen en funcionamiento, pero el mall se vuelve cada vez más popular. Es muy frecuentado por familias enteras y más aún por jóvenes, quienes han perdido la costumbre de encontrarse en el parque o en una cancha para practicar algún deporte. Pasan su tiempo viendo ventanas, yendo al cine, haciendo compras o comiendo comida chatarra; todo en un mismo lugar. Otro espacio muy popular para la vida nocturna de los jóvenes, es una calle pública al este de la cuadrícula central de Alajuela que cuenta con un conjunto de bares, restaurantes y videojuegos.

En comparación con el dibujo 4, hoy la red vial está asfaltada, es más amplia y tiene un papel central, definiendo la composición de la ciudad con la “calle ancha”, la cual enmarca la cuadrícula colonial que forma el centro (véase el mapeo del Distrito Central de Alajuela). En todos los dibujos se incluye la autopista que une Alajuela con Heredia y San José, mostrando la importancia de la conectividad a otras subregiones de la GAM. Sin embargo, es una red vial muy transitada con automóviles y vehículos pesados, lo cual ha llevado a que los diferentes grupos de la población perciban el congestionamiento vial como uno de los problemas más grande de la ciudad de Alajuela contemporánea.

Las presas, así como las industrias, han tenido su efecto en la calidad y cantidad de agua (el río Ciruelas ha reducido el caudal y su contaminación ya no permite pescar ni nadar), el aire y la contaminación sónica. Otro problema ambiental es la gran cantidad de basura en la calle, lo cual genera malos olores y enfermedades como el dengue, y crea una imagen negativa. La naturaleza con sus nacientes siempre ha tenido un papel importante en la vida del alajuelense: para recrearse, abastecerse de agua, y atraer turismo. El volcán Poás, al igual que el volcán Barva en el caso de Heredia, es un orgullo para la población.

En las últimas décadas hubo un crecimiento grande de la ciudad de Alajuela, que ha reemplazado la naturaleza, las tradiciones y las actividades realizadas en la calle y espacios públicos en general. Los ciudadanos se desplazan cada vez más a espacios privados como sus casas y *malls*, entre otras razones porque se sienten inseguros en la ciudad, más aún cuando los lugares están mal iluminados o muy desolados. Este desarrollo tiene efectos negativos en los niveles de apropiación de los espacios públicos, en la sensación de pertenencia y el honor de ser alajuelense, lo cual puede resultar en una menor identificación con la cultura colectiva de esa ciudad e incluso de Costa Rica.

Cartago

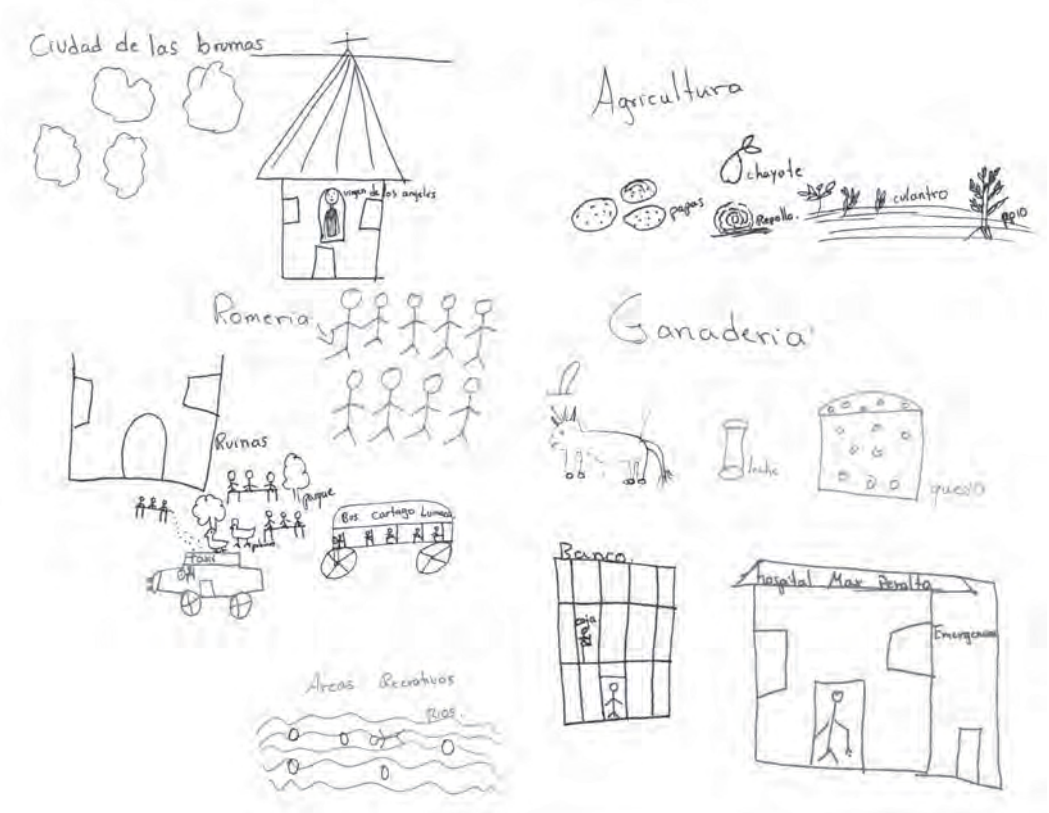
Cartago es conocida como la “Ciudad de las Brumas”, lo cual es una referencia al clima: es la subregión metropolitana más fría de la GAM y muchas veces se llena de neblina. Para los “cartagos”, es un orgullo vivir en la antigua capital de Costa Rica, pues Cartago lo fue hasta 1823. Desde ese entonces y hasta hoy, los “cartagos” tienen la reputación de ser conservadores (mientras que San José era vista como “liberal”, una denominación que ahora ya no se usa).

Se dice que es una ciudad religiosa, lo cual se representa con el ícono más importante de Cartago: la Basílica de Nuestra Señora de Los Ángeles, donde está la Patrona de Costa Rica. Cada año se celebra la aparición de la Virgen, hecho acaecido el 2 de agosto del 1635, con una romería. La Virgen es llamada cariñosamente “la Negrita”, y la representa una pequeña estatua de jade, grafito y roca volcánica. El peregrinaje es realizado por personas provenientes de todo el país, en busca de un milagro, para cumplir promesas hechas a la Virgen cuando les sucedió un milagro, o simplemente para agradecer. Detrás de la Basílica los fieles recogen agua bendita de un manantial que nace allí.

Cartago es también conocido como una ciudad dormitorio, pues muchos de sus residentes trabajan en San José y dependen de los servicios creados allí. No obstante, la subregión metropolitana cuenta con una zona agropecuaria considerable, con la papa como cultivo más importante, seguido por hortalizas, como el repollo y la cebolla.¹²⁵ En segundo lugar, tiene una zona industrial relevante, ubicada al oeste y representada por íconos como RECOPE y el Parque Industrial Zeta. Es una fuente de trabajo clave para los habitantes de toda la subregión metropolitana (y otras como San José) hasta de cantones lejanos como Alvarado (véase el mapeo del distrito Pacayas de Alvarado). Otra fuente de ingresos es el turismo. Cartago cuenta con una naturaleza abundante y volcanes como el Irazú, que son una gran atracción para el turista nacional e internacional. Además, son conocidas las ruinas en el centro de la ciudad, el Monumento Nacional de Guayabo que tiene más de 3.000 años de antigüedad, la represa de Cachí, el embalse, los Diques, el cerro de Ochomogo y Charrarra.

125 Un problema relacionado con la actividad agropecuaria en la subregión metropolitana de Cartago, específicamente en el cantón de Oreamuno, es la alta incidencia del cáncer gástrico. Una de las diferentes explicaciones que se tiene para la concentración de la enfermedad en esta zona es el consumo de productos cultivados en la tierra volcánica del cantón, el uso de fertilizantes y la contaminación de las aguas y productos lácteos (mediante las vacas que pastorean allí).

Dibujo 5: imagen percibida de Cartago por líderes de proyectos de vivienda de interés social de FUPROVI.



Fuente: grupo de Cartago en el taller con líderes de proyectos de vivienda de interés social de FUPROVI (2007).

Según los jóvenes, Cartago es la cuna de la cultura. En toda la subregión se explota mucho el folclor de Costa Rica, en parte basado en los antecedentes indígenas. En los eventos culturales se ofrece comida propia, hay grupos de bailes folclóricos y pasacalles. No obstante, también a Cartago ha llegado una representación importante de la nueva cultura del consumo, específicamente de los jóvenes, en la forma de

Terramall. Este *mall* se ha convertido en un lugar de encuentro para los jóvenes, sobre todo de Cartago y San José (por su ubicación estratégica entre las dos ciudades) que, según ellos, ha dado impulso a su vida social.

Los habitantes de los diferentes cantones de Cartago se dirigen en primer lugar a los centros de su cantón. De vez en cuando visitan la antigua capital para ir al hospital, hacer trámites o compras en el mercado. Solo en casos necesarios viajan hacia San José para hacer una compra muy específica, o un trámite en el Registro Nacional. No les gusta ir a San José porque la ven como una ciudad muy insegura y tienen miedo de ser asaltados.

No obstante, también el centro de Cartago es visto como una zona muy visitada que carece de lugares públicos seguros para recrearse. Hay una percepción de que son “invadidos” por indigentes y drogadictos. Además, se perciben problemas en la red vial (especialmente fue mencionado el peligro de accidentes) y de aguas servidas, aunque según los informantes, no se puede comparar con los problemas de la capital. Por lo general, se opina que Cartago es más seguro, la gente es “más linda”, con su propia forma de hablar y otros estilos que le distinguen.

Imágenes Idealizadas de la GAM

Como conclusión de esta sección sobre la imagen urbana percibida respecto a cada una de las subregiones metropolitanas, se analizarán algunas imágenes idealizadas de la GAM en su totalidad. Esto se hace con base en dos dibujos realizados por representantes de las organizaciones ambientalistas (véase dibujos 6a y b).

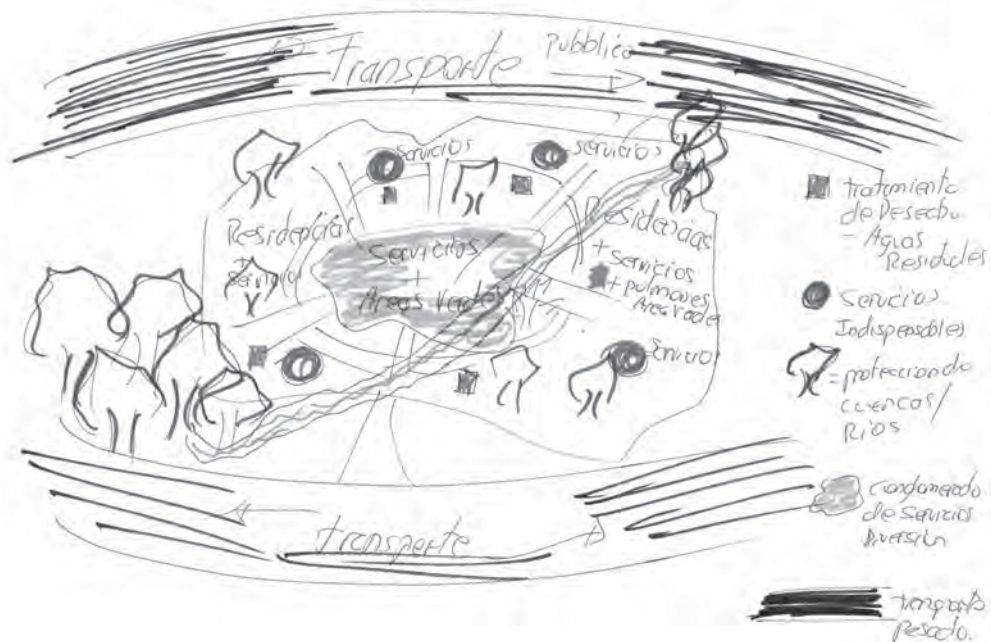
En los dibujos se puede apreciar la importancia que dan a la zonificación: tener espacios claramente designados para las viviendas, la recreación, la industria, la agricultura, los servicios, etcétera. Reflejan un balance inteligente entre las zonas verdes y las construidas.

Concuerdan en que las zonas residenciales deben contar con viviendas de baja a mediana altura y espacios verdes colectivos. Las áreas verdes tienen un papel clave en la ciudad idónea de las personas ambientalistas –visualizadas con montañas, ríos, árboles, flores, etcétera– ya que estas sirven para la protección de fuentes de agua, la recreación, el paisaje y funcionan como pulmones para generar

aire fresco. Los informantes indican la necesidad de tratar los desechos y aguas residuales, y también proponen el aprovechamiento del viento, la lluvia y el sol para generar energía de una forma sostenible.

Un tema que se considera clave es la conectividad entre los diferentes centros de los distritos y cantones de la GAM, así como con otras ciudades del país. Los informantes del estudio opinaron que, aparte de crear una estructura territorial eficiente para disminuir las presas, es importante modernizar el sistema de transporte público instalando rutas intercantonales, ciclovías y trenes eléctricos. Esta modernización tendría una influencia directa en la economía de tiempo de las personas y en su calidad de vida.

Dibujo 6a: imagen idealizada para el futuro GAM según representantes de organizaciones ambientalistas.



Fuente: taller con representantes de organizaciones ambientalistas (2007).

Dibujo 6b: imagen idealizada para el futuro GAM según representantes de organizaciones ambientalistas.



Fuente: taller con representantes de organizaciones ambientalistas (2007).

SECCIÓN 4

Mapeo Socio-Cultural

Marije van Lidth de Jeude
Oliver Schütte

En la sección anterior, hemos visto cuáles son las imágenes que la población tiene de sus ciudades y cómo las quisieran tener. Sin embargo, para analizar la cultura urbana, interesa también saber cómo se comporta la gente en el territorio y profundizar en sus percepciones estando en el área. Para ello, desarrollamos la metodología del mapeo socio-cultural. El comportamiento, las actitudes, memorias, orientaciones y percepciones de los ciudadanos fueron recopilados y traducidos en mapas que ilustran las imágenes cognitivas del sistema urbano de la GAM desde el punto de vista de sus usuarios y las observaciones de los investigadores.

Este análisis sirve para responder preguntas como: ¿cuáles son los usos más comunes en el territorio? ¿Cuál es la visión de la gente hacia (la calidad de) la estructura urbana? ¿Cómo se orienta dentro del área? ¿Qué es el nivel de inclusión de la población del distrito? ¿A cuáles servicios y espacios públicos tiene acceso la gente? ¿Cuánto se interrelacionan las diferentes clases sociales? ¿Cómo es la conectividad del área hacia el resto de la GAM y que efecto tiene para sus habitantes? ¿Cuán segura se siente la población? ¿De qué forma convive la gente? ¿Cuánto se ha apropiado la población del espacio urbano? ¿Se identifican como ciudadanos de su propia ciudad?

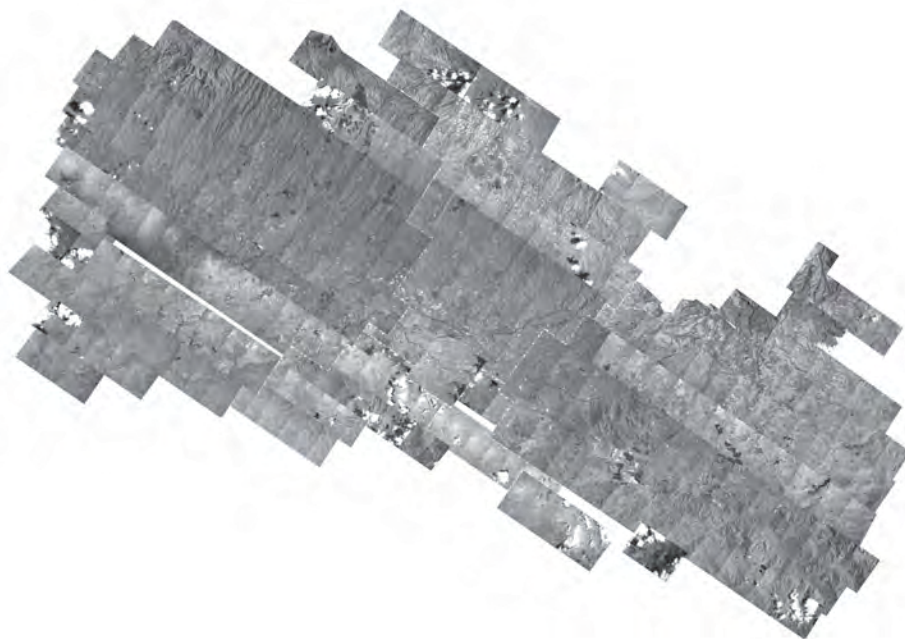
Metodología

El mapeo socio-cultural es una construcción de un territorio, basada en el comportamiento en y la percepción hacia ese espacio físico por parte de las personas que lo habitan. Sirve para precisar:

- La estructura urbana y elementos que conforman el área.
- El comportamiento socio-cultural urbano y las formas en que los y las ciudadanos usan el espacio.
- La percepción de los y las ciudadanos respecto al territorio urbano.
- Problemas en términos de obstáculos a la integración de los diferentes estratos sociales y su interrelación.
- El funcionamiento de estructuras informales de organización.

Imagen 1: ejemplos de los materiales usados y generados para el mapeo de los distritos y centros seleccionados de la GAM.

Imagen 1a: conjunto de fotografías aéreas que forman la GAM.



Fuente: PRUGAM (2008).

Imagen 1b: fotografía satelital del distrito Pozos de Santa Ana.



Fuente: Google Earth (2007).

Con base en fuentes secundarias, se reconstruye el proceso de conformación de los territorios seleccionados y se generan planos e imágenes satelitales, necesarios para realizar el trabajo de campo. Las metodologías usadas para la recolección de información primaria consisten en 1) talleres con los y las habitantes del territorio y 2) visitas a los territorios para tomar fotografías, hacer observaciones ordinarias y participantes, y realizar entrevistas informales con preguntas relacionadas con los variables que se investigan.

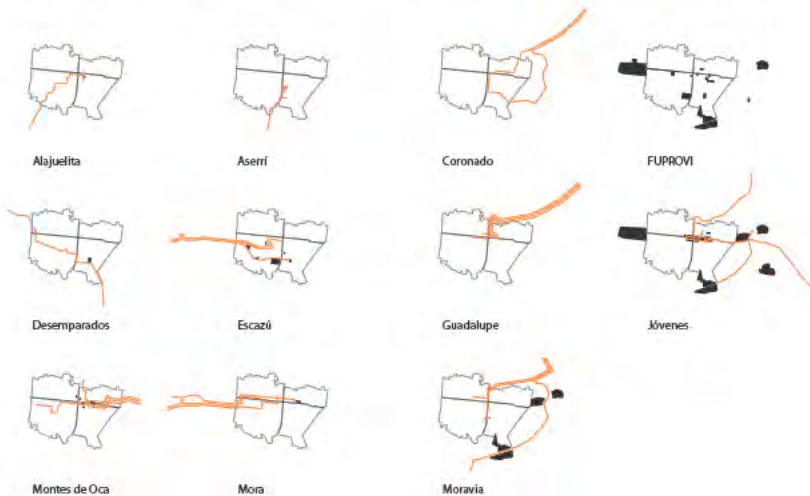
Se elaboran los mapas socio-culturales tomando como base los planos cartográficos del SIG (Sistema de Información Geográfica), fotografías aéreas e imágenes satélites. Se apuntan los resultados en el plano cartográfico que solo indica los límites del territorio por mapear con los caminos y ríos. Las imágenes 1a, b, c y d muestran varios ejemplos de los materiales usados y generados para el mapeo de los distritos y centros seleccionados dentro del marco de este estudio.

Imagen 1c: fotografía satelital con plano cartográfico y muestra de recolección de datos del distrito Pozos de Santa Ana.



Fuente: Google Earth, MOPT y elaboración propia (2007).

Imagen 1d: fotografía satelital y muestra de resultados del trabajo de campo (principales recorridos y zonas de interés de diferentes grupos de informantes) en los cuatro distritos centrales de San José.



Fuente: Municipalidad de San José / Departamento de Urbanismo, MOPT y elaboración propia (2007).

Índice de Exclusión / Inclusión

Dentro del marco de la investigación que realizamos con FLACSO para el PRUGAM, aplicamos la metodología del mapeo socio-cultural a cinco distritos que representan a cada uno de los cinco niveles socio-territoriales en los cuales el equipo FLACSO¹²⁶ dividió a la GAM: bajo, bajo-medio, medio-bajo, medio-alto, alto / alto-medio (véase mapa 1).

Para construir la territorialidad social, FLACSO determinó un índice de exclusión / inclusión con base en los datos del último censo realizado en Costa Rica en el 2000, seguido por una clasificación de territorios de la GAM que ha trascendido su carácter político-administrativo entendiendo el territorio desde la óptica de las dinámicas de exclusión / inclusión.¹²⁷

La construcción del índice de exclusión / inclusión fue realizada con base en el procesamiento de los datos de una encuesta de hogares que se realizó para fines del estudio para PRUGAM. El índice toma en cuenta las siguientes variables:

Inserción laboral: fallos en el mercado laboral.

- Asalariados: precarización baja / media / alta.
- No asalariados: tipología de autoempleo: subsistencia / intermedio / dinámico.
- Clasificación de empleos: baja / media / alta.

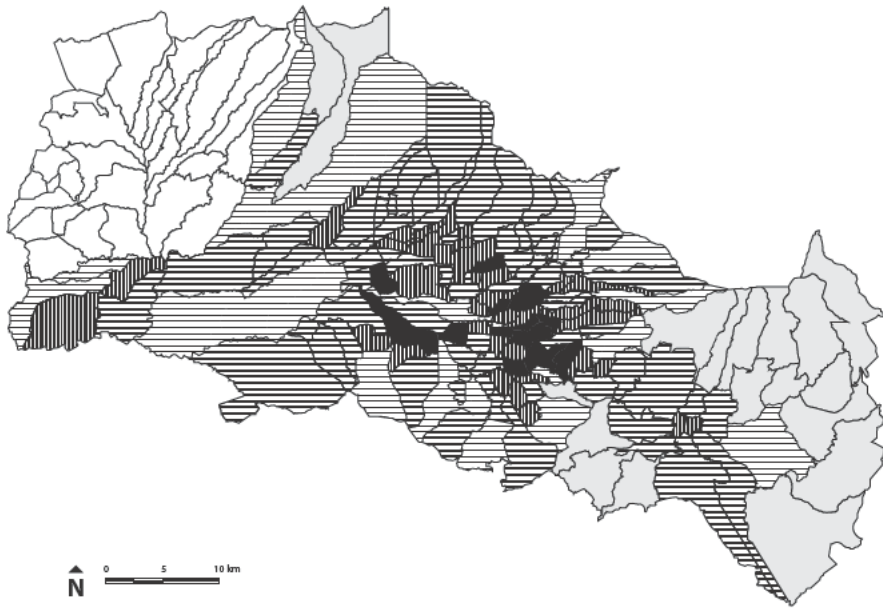
Ciudadanía social: abandono social por el Estado.

- Educación: años de escolaridad de la PEA.
- Seguridad social: tipo y porcentaje de miembros que tienen.
- Salud: modalidad de asistencia a centros médicos.

126 El equipo principal fue compuesto por Juan Pablo Pérez Sáinz (líder del equipo), Marian Pérez (coordinadora), Alonso Brenes, Juan Antonio Rodríguez y Marije van Lidth de Jeude. El trabajo de la distribución de los cinco niveles socio-territoriales fue realizado por Marian Pérez y Alonso Brenes.

127 El ejercicio de imputación fue realizado por Juan Antonio Rodríguez y el ejercicio de clasificación territorial por Luis Ángel Oviedo, bajo la coordinación de Juan Pablo Pérez Sáinz y Marian Pérez.

Mapa 1: distribución de los cinco niveles socio-territoriales de los distritos de la GAM.



Fuente: elaboración propia con base en FLACSO para PRUGAM (2007).
Véase la simbología y leyenda en las solapas.

Nota: el límite externo de la GAM es el que fue propuesto por PRUGAM pero nunca se formalizó. Se sigue usando el límite establecido por el INVU en el Plan GAM de 1982. Los distritos que están (aunque fuera en parte) dentro del límite formal son los que han sido clasificados por su nivel de inclusión / exclusión. Los que quedan fuera del límite de 1982 pero dentro del nuevo límite propuesto por PRUGAM son llamados en el mapa “nuevo distrito”.

A continuación, una breve explicación de los cinco niveles socio-territoriales y la selección de un distrito ejemplar para cada uno, con el fin de realizar el mapeo socio-cultural:

- a. **alto / alto-medio:** los territorios calificados de nivel de inclusión alto / alto-medio tienen un buen acceso a bienes públicos de la GAM. Los de mayor densidad poblacional corresponden a las cabeceras cantonales de ocupación tradicional más antigua con crecimiento negativo (Tibás, Moravia, San Pedro, San José Centro). Los de densidad más baja también pierden población o son territorios en suburbios de ocupación reciente que ganan población, con un centro de población original contiguo y un alto grado de segregación como San Rafael de Escazú, Sánchez de Curridabat, San Vicente de Santo Domingo de Heredia y **La Asunción de Belén / Heredia** (escogido para el mapeo socio-cultural).
- b. **medio-alto:** con excepción de dos distritos los territorios sociales medio-alto de densidad alta plantean un escenario donde la población disminuye ligeramente o se mantiene. Los distritos de clase media-alta se encuentran por lo general en los centros de las subregiones metropolitanas o las cabeceras de los cantones más antiguos, por lo que se trata de territorios con una gran cantidad de bienes públicos de todo tipo. Tanto la subregión de Alajuela como la de Cartago lo muestran muy claramente: el distrito central es del nivel medio-alto y alejándose de este, el nivel de los distritos baja. Razón por la cual se escogió el **Distrito Central de Alajuela** como estudio de caso para este nivel.
- c. **medio-bajo:** son distritos con una dotación de bienes públicos de calidad inferior al promedio de la GAM. Se encuentran, por lo general, en la primera periferia urbana. Incluye a distritos de asentamiento tradicional de los sectores populares de la GAM o que tienen una presencia importante de asentamientos en precario. Fueron distritos agrícolas que han sido tomados por migrantes internos e internacionales, y que están en vías de urbanización. No se clasifican como distritos de niveles más bajos porque también cuentan con desarrollos de alto nivel que mejoran la condición promedio de estos distritos. Se escogió como estudio de caso para este nivel al distrito de **Pozos de Santa Ana / San José**, que contiene asentamientos de los sectores populares, pero donde la inversión inmobiliaria ya ha iniciado su transformación.

- d. **bajo-medio:** los territorios sociales bajo-medio de alta densidad constituyen el escenario de los territorios de la GAM urbanizados a partir de procesos de ocupación informal. Es el espacio donde el impacto de la informalidad urbana asume carácter claramente fragmentador y requiere atención especial. Se estudió a **San Felipe de Alajuelita / San José** como caso paradigmático por su historia de desarrollo como un área originalmente rural (como muchos de los distritos de este nivel), del cual se redefine su uso hacia un territorio urbanizado con precarios urbanos y proyectos estatales de interés social que no generan bienes públicos y tienen un crecimiento poblacional muy acelerado.
- e. **bajo:** es el área de producción agrícola propiamente dicha de la GAM. Su importancia radica en la producción de abastecimiento de la GAM, además de preservar formas de vida que mantienen el paisaje y las tradiciones de importancia para la identidad de la región. Los distritos de este nivel se encuentran en su gran mayoría en la periferia rural de Cartago. Se ha mapeado **Pacayas de Alvarado / Cartago**, por su característica altamente rural y porque quedó enteramente dentro del límite de la GAM que fue establecido en el 1982. Tiene un limitado acervo de bienes públicos en buen estado y con una alta frecuencia de uso.

Adicionalmente a los cinco distritos socio-territoriales, se elaboraron mapas para los cuatro distritos centrales de San José y tres centros de diferentes niveles (San José, Alajuela, Pacayas). Tomando en consideración la estructura dispersa de la GAM, la pregunta clave del mapeo de los núcleos de las ciudades era: ¿qué es un centro urbano en la percepción de la gente? ¿Cómo se mueve dentro y hacia ello? ¿Cuáles son los espacios y servicios de su interés?

- a. **Los cuatro distritos centrales de San José:** se decidió mapear estos cuatro distritos por su importancia política, jurídica-administrativa, económica, cultural y social en la GAM. Es interesante observar que los cuatro distritos centrales, que abarcan un territorio relativamente pequeño (en su conjunto son más pequeños que muchos de los otros distritos solos), se encuentran en tres niveles de inclusión diferentes. El Carmen es uno de los distritos de más alto nivel, Merced y Catedral son del segundo nivel (medio-alto) y Hospital se encuentra en el nivel intermedio (medio-bajo).
- b. **El centro de San José:** es el centro del cantón más importante de la GAM, el de la capital. Este centro se ubica en el cruce de los cuatro distritos

centrales de San José, que incluyen los primeros tres niveles de inclusión. Además, es el centro de una de las cuatro áreas metropolitanas.

- c. **El centro de Alajuela:** sirve tanto como centro de un distrito del nivel medio-alto de inclusión, como centro de un cantón (por lo cual, aquí se encuentra la municipalidad) y centro de una subregión metropolitana. Se escogió el centro de Alajuela para comparar el funcionamiento de un centro de segundo nivel con el centro más importante de la GAM (San José).
- d. **El centro de Pacayas:** se escogió el centro de Pacayas para representar un centro de menor importancia. Sirve como centro de un distrito del más bajo nivel de inclusión, o sea, de un alto nivel de exclusión.

Categorías

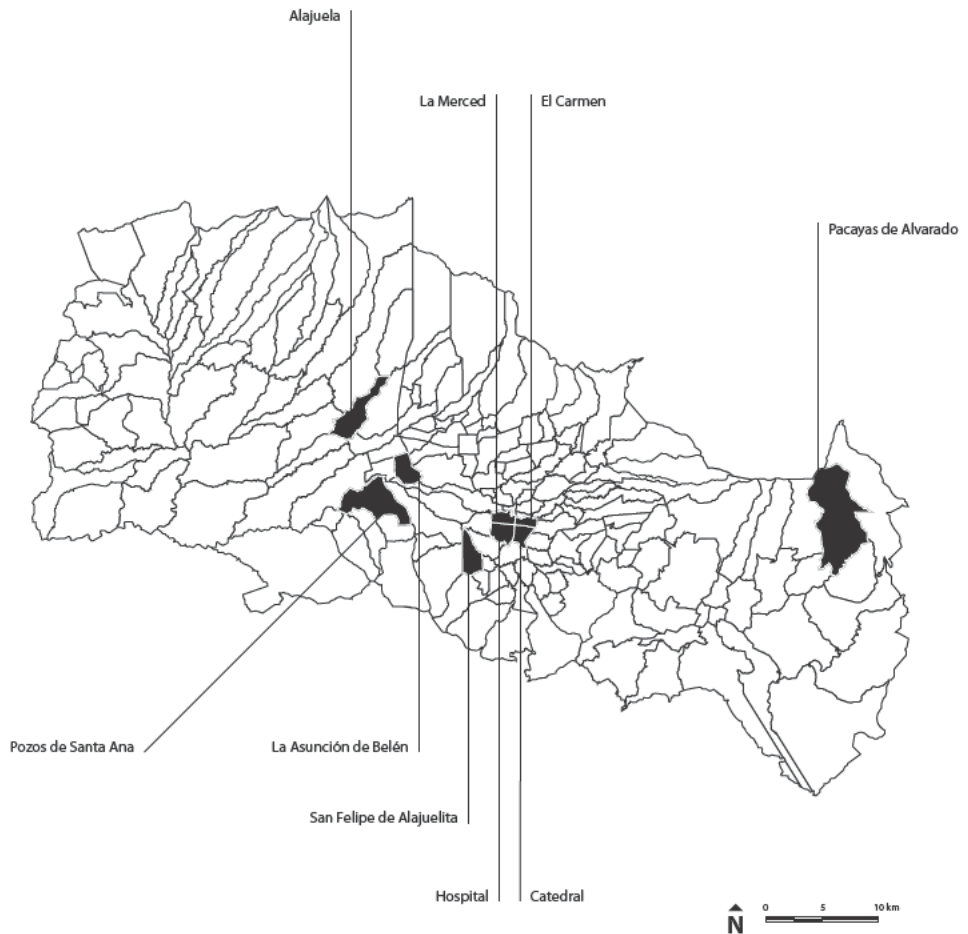
Las categorías que se han definido para el mapeo se pueden ver en la simbología en las solapas. Son una serie de iconos divididos en un grupo relacionado con la percepción y otro con el comportamiento de la población. Durante el trabajo de campo, se enfocaron específicamente en:

- **Usos de suelo típicos:** residencial, comercio, industria, ocio, servicios, espacios colectivos, infraestructura, ambiente, etcétera.
- **Nodos:** zonas de alto interés, donde hay mucha actividad. Incluye edificios y lugares claves, puntos de encuentro, prácticas culturales, etcétera.
- **Cultura vial:** recorridos principales, atajos, avenidas principales, tipos de transporte, otros elementos de infraestructura, puntos de orientación (direcciones típicas).
- **Obstáculos / problemas:** ambiental (como inundaciones, derrumbes), geográfico (quebradas, otras barreras físicas), social (inseguridad), transporte (presas), culturales (identificación y apropiación), etcétera.

Resultados

A continuación, se incluye el análisis de los mapas socio-culturales hechos para los distritos y centros seleccionados dentro de la GAM. Los mapas presentados fueron ajustados al tamaño de este cuaderno.

Mapa 2: localización de los distritos mapeados socio-culturalmente.



Fuente: elaboración propia con base en FLACSO para PRUGAM (2007).

Análisis La Asunción de Belén

Los habitantes de Asunción tienen una buena conectividad a fuentes de empleo asalariado del sector secundario y terciario (el sector primario, la actividad agropecuaria, ha ido desapareciendo), tanto fuera como dentro del distrito. Esto explica su posición como uno de los distritos de **más alto nivel de inclusión**, ya que este nivel depende de la conectividad a servicios y, específicamente, al mercado laboral (según el estudio social de FLACSO, el empleo asalariado es el único indicador que significativamente tiene influencia en el nivel de exclusión / inclusión)¹²⁸.

Segregación Social - Fragmentación Espacial

Desde la percepción de la gente, así como desde nuestras observaciones, La Asunción tiene pocas zonas no desarrolladas. Es un distrito bastante consolidado que cuenta con una diversidad de usos de suelo, creando una multifuncionalidad a nivel de distrito: residenciales de clase baja a alta, industria, comercio, servicios, recreación y áreas verdes.

Según los informantes, La Asunción era de uso agrícola, con solo una calle, que era el pueblito. Luego vino la industria y después las comunidades cerradas, así como otros desarrollos de gran escala, enfocados a la clase alta (por ejemplo, Ciudad Cariari, Hotel Marriott). Estos rodean el pueblo y lo limitan cada vez más a una escala más pequeña, empujando a sus residentes de clase media y media-baja, hacia afuera del distrito.

Cada uno de los desarrollos grandes cuenta con su propia infraestructura y servicios; hay poca integración e interrelación de sus ocupantes con el resto del distrito. Se puede decir que La Asunción es un distrito espacialmente segregado y socialmente fragmentado, con una clara zonificación en tres mundos de vida urbana de diferentes niveles socio-económicos: el área industrial en el noreste, el pueblo original de clase media a media baja en el noroeste y un área residencial de clase alta en el sur (Ciudad Cariari). Cada informante nos habló detalladamente de su mundo de vida urbana y denominó a los otros como un solo bloque, con algunos pocos detalles.

128 FLACSO. *Informe Final del Estudio Social para PRUGAM*. San José: FLACSO, 2007.

La relación que hay entre estos mundos es jerárquica y meramente laboral: los habitantes del pueblo o asentamientos informales cercanos como La Carpio (que oficialmente se encuentra fuera de los límites del distrito pero varios de los informantes lo visualizaron adentro) trabajan en la zona industrial o Ciudad Cariari. Incluso se construyó un pequeño puente sobre el río que separa La Carpio de La Asunción para pasar a pie o bicicleta. A partir de las 5 a.m. los guardas de seguridad, empleadas domésticas, jardineros, constructores, etcétera, empiezan a atravesar las vías de la comunidad cerrada. A la misma hora, los habitantes de Cariari caminan por las mismas vías con sus mascotas o para hacer ejercicio. Es decir, la estructura vial –que según la ley es pública pero es vigilada por guardas privados, que apuntan quiénes entran y salen–, es compartida por ambos grupos, en muchos casos extranjeros (por ejemplo, nicaragüenses de La Carpio¹²⁹; estadounidense y europeos de Cariari), pero estos no se interrelacionan socialmente.

La forma de vida individualizada y la falta de una convivencia o cohesión social en comunidades cerradas de clase alta en suburbio, como Ciudad Cariari, es expresada bien por uno de sus residentes: “El sentimiento de barrio, la vivencia comunal, se ha perdido en gran parte de Costa Rica. Solo existe todavía en barrios [marginales y antiguos] como La Carpio, León XIII, Barreal de Heredia. A veces voy los viernes a un bar de pueblo en Barrial. Cuando no llueve, hay mucha vida: niños en la calles, mamás gritando que tengan cuidado, novios que salen, vecinos que conversan en la calle. En cada casa hay una actividad económica: se vende madera, chicharrón, etc. El indigente que pide una ayuda es del mismo lugar. También tienen verjas, pero son una imposición del territorio, no es para segregarse. En el bar sirven todavía la cerveza con una boca. Todos se conocen. Incluso yo soy parte de ellos aunque saben que no soy de allí; me saludan y converso con ellos. Conozco y saludo a más gente allí que en mi propio barrio Cariari.”¹³⁰

129 La Carpio alberga a la mayor comunidad de nicaragüenses en Costa Rica y es la comunidad binacional más grande del país. Según el Censo 2000, hay 13.866 personas, de las cuales un 50% son costarricenses, un 49% nicaragüenses y 1% de otras nacionalidades (Sandoval, 2005). Abelardo Morales y Marian Pérez estimaron en el 2004 la población de La Carpio en 19.020 personas, con un 59% de costarricenses y 41% nicaragüenses (Morales, Abelardo y Marian Pérez. *Diagnóstico de la inmigración nicaragüense en seis asentamientos informales el Área Metropolitana de San José*. San José: FUPROVI, 2004).

130 Cita de un residente de Ciudad Cariari, tomada de una entrevista semi-estructurada realizada durante el trabajo de campo, 2007.

**Mapa 3: distrito La Asunción de Belén
según la percepción y el comportamiento de la población.**



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

Estructura Cualitativa del Entorno

Llama la atención que La Asunción tiene muchos puntos claros para la orientación, por tener casi todo el distrito desarrollado con una diversidad de tipologías urbanas con estructuras grandes y específicas que se ubican fácilmente. Ejemplos son Hotel Marriott, industrias como Kimberly Clark y Ciudad Cariari, con su estructura clara y única de la cancha de golf, alrededor de la cual se desarrolla la comunidad exclusiva.

Adicionalmente a los nuevos desarrollos se construyeron una carretera nacional (la 111) –que divide el distrito en dos partes (una al norte y otra al sur)– y una carretera desde la autopista hacia el norte –que separa el noreste del noroeste–. Estas carreteras, sobre todo la autopista que atraviesa el pueblo, han disminuido mucho la calidad de vida de los residentes originales por problemas de contaminación sónica y del aire, así como por el riesgo de accidentes. Este riesgo es aún mayor por el hecho de que la autopista ha dividido la escuela en tres: en la parte vieja está el kínder junto con el EBAIS (el nombre de los centros de salud en Costa Rica es una abreviación de Equipos Básicos de Atención Integral en Salud), en medio de las dos calles está el edificio principal y algunas de las aulas de la escuela, y al lado norte están las demás aulas y el gimnasio. No hay un puente peatonal para conectarlas.

No solo la escuela, sino también otros servicios del pueblo, están físicamente fragmentados: tanto la iglesia como la cancha de fútbol (la cuadra central del pueblo) están cerradas con una verja de hierro y las aceras hacia ellas están en mal estado, lo cual limita su accesibilidad. En el límite al norte del pueblo, entre dos residenciales nuevos para la clase alta, escondida entre los árboles, hay una cancha de basquetbol abierta (sin verjas) con un *play* cerrado a la par. Es un área conocida como peligrosa por el consumo y la venta de drogas, igual que el espacio verde al oeste de la cancha de fútbol. Ambos son lugares aislados y arborizados, lo que los hace muy oscuros y les saca fuera de la vista de la población, y con ello, de un posible control social. Son los únicos lugares dentro del distrito que son percibidos como inseguros por los habitantes.

Los grandes desarrollos de residenciales para la clase alta se han juntado al sur de la carretera en lo que se llama Ciudad Cariari. Su nombre refleja bien su identidad: una “ciudad” (casi completa) creada para la clase alta, que cuenta con su propia infraestructura y servicios colectivos (canchas de golf y tenis, un colegio, un centro comercial, un hotel). Todo bien planificado por el sector inmobiliario.

Desarrollo

“El cantón en general ha experimentado un desarrollo como una Alka Seltzer, explosivo, en términos de 20 años. Tan así es que usted aquí ya no encuentra ni un cafetal [...] familiares nuestros que cultivaban aquí en Cariari [...] emigraron, vendieron y son gente que ahora vive en Orotina, dedicados al ganado. [...] la municipalidad ahorita está tratando de modificar el plan regulador porque como esto se va desarrollando, va llegar a ser una zona comercial. [...] como pasó en Heredia, como pasó en San José. Por ejemplo, en la parte del sector de la Universidad Nacional, todo eso eran zonas residenciales [...]. Entró la Universidad Nacional y apareció Burger King, McDonald’s, los bares y en esas cuadras ya no hay ninguna casa. Lo mismo le ha pasado a Belén. Se ha desarrollado mucho.”¹³¹

Según los informantes, las razones para comprar una propiedad en Cariari son: su alto nivel socio-económico, la seguridad, la ubicación (fácil acceso al aeropuerto, San José, Heredia y Alajuela, donde trabajan, estudian, se recrean y hacen sus compras). Además, fueron mencionadas la tranquilidad y privacidad por la falta de transporte público, por lo cual no hay tanto congestionamiento como en otras partes de la GAM, así como la buena calidad de vida para los perros por la gran cantidad de espacios verdes en los lotes privados y el área colectiva.

El resultado es una “ciudad” verde, limpia, y muy silenciosa, con sonidos bonitos como los de las aves. Sin embargo, también cuenta con los ruidos típicos de estas comunidades cerradas para la clase alta como los ladridos de los perros, los motores de los cuadracillos, las máquinas de cortar césped y, por estar cerca del aeropuerto doméstico Tobías Bolaños, el ruido de los aviones pequeños.

Apropiación del Espacio y Sentido de Pertenencia

Cariari es una “ciudad” joven que ha sido construida en varias etapas durante las últimas tres décadas. Contrario al pueblo original, no surgió de forma orgánica sino que fue planeada a gran escala. La clara distinción de su estructura urbana alienígena dentro del imaginario cognitivo del distrito es también reflejada en su tejido social: los habitantes no se relacionan mucho con su entorno directo y aún menos con el pueblo antiguo. Hay una gran cantidad de espacios colectivos,

131 Cita de un residente de La Asunción, tomada de una entrevista semi-estructurada realizada durante el trabajo de campo, 2007.

diseñados para compartir entre los vecinos, como parques de recreación y la cancha de golf. Sin embargo, en la práctica son usados por poca gente y a consecuencia no funcionan como generadores de una vida social en el área. Algunas razones para esta situación son la baja densidad¹³² y el hecho de que los residentes ya tienen mucha área verde alrededor de sus propias casas, donde han instalado incluso patios de juegos completos para sus niños. La gente se identifica más con el dominio privado que con los espacios colectivos y públicos. Por lo tanto, no hay una fuerte apropiación del dominio público y colectivo, ni sentido de pertinencia con el lugar. Esto es fortalecido por el tipo de habitantes: en su gran mayoría migrantes (internos e internacionales) que no han nacido aquí o no piensa quedarse por mucho tiempo.

En cuanto al pueblo, donde viven sobre todo costarricenses, sí hay un sentido de pertenencia con el lugar, que se ve reflejado, entre otras cosas, en la convivencia comunal. En general, los costarricenses muestran un gran arraigo con el lugar de nacimiento y crecimiento. Por ejemplo, un adulto mayor nos cuenta que es de San Antonio de Belén, pero se mudó al pueblo de La Asunción cuando se casó. No obstante, sigue yéndose a San Antonio cada domingo para ir a misa y visitar a sus hermanos o, como lo dijo él: “para matar la culebra, o sea, llevarla suave” (descansar).

En el mapa cognitivo se lee bien la estructura del pueblo como la gente la percibe y como una de los informantes (trabajadora en el área industrial y vecina de La Asunción) lo describe: “Hay una calle que baja y otra que sube y hay muchas callecitas que se están metiendo con casitas, o sea, vecindarios”. Los vecindarios del pueblo de La Asunción son, en su mayoría, de clase media hacia abajo. Un aspecto interesante, que refleja un alto nivel de apropiación del espacio, son los nombres de algunas de las calles que hacen referencias a familias y personas bien conocidas y originarias del lugar. Existe por ejemplo, la “calle Eugenio Cruz”, nombre de quien fuera un ejecutivo municipal.

Conectividad y Cultura Vial

La conectividad es un punto clave para el nivel de inclusión porque define la accesibilidad a empleos, recursos, servicios y espacios que la ciudad ofrece. Tiene

132 Hay una baja densidad de población en Cariari por varias razones: en primer lugar, por la gran cantidad de lotes baldíos que están por construir. En segundo lugar, por la construcción de casas en propiedades grandes que dan alojamiento a relativamente pocas personas. En tercer lugar, porque muchos residentes de Cariari son rentistas de los Estados Unidos, Canadá y Europa, que solo pasan parte del año aquí.

mucho que ver con el tiempo de desplazamiento, el cual depende del tipo de transporte, la vialidad existente y la distancia.

El distrito de La Asunción está en un lugar estratégico para la conectividad: en el cruce de tres capitales metropolitanas (Heredia, San José, Alajuela), cerca del aeropuerto y zonas francas (hacia Barreal de Heredia y Alajuela) y con un buen acceso a centros comerciales como Real Cariari, Multiplaza de Escazú, el Mall Internacional, Paseo de las Flores. Además, tiene una infraestructura bien desarrollada: una carretera nacional de cuatro carriles que atraviesa todo el distrito del este al oeste (entre la plaza central del pueblo de La Asunción y San Antonio de Belén que se parte en dos: una carretera que sube y otra que baja, con dos carriles cada una) y una carretera de dos carriles que pasa por el área industrial. Ambas carreteras son aptas para el tránsito pesado que atiende a las industrias.

El único lugar donde no hay transporte público es en Ciudad Cariari. Las familias que viven en ese residencial de clase alta tienden a tener un alto número de automóviles por vivienda, para que cada uno de sus miembros se pueda movilizar individualmente a su lugar de trabajo o estudio. Es decir, no tienen problemas de movilidad y prefieren no tener bus en su comunidad para mayor privacidad y menor contaminación, congestión y probabilidad de accidentes. Hacia afuera viajan en vehículo y dentro de su “ciudad” muchos caminan (sobre todo como ejercicio y para pasear a los perros) o usan el carrito de golf para ir al supermercado, al club y otros servicios que Cariari ofrece.

La buena conectividad de los residentes de La Asunción, sobre todo al trabajo, es una de las explicaciones por las que se clasifica como un distrito de alto nivel de inclusión. No obstante, para los residentes “nativos” que aún viven en el pueblo de La Asunción, se ha incrementado mucho el ruido por el tránsito de los camiones y buses que ahora pasan por el centro del pueblo. Aunque hay quienes dicen que “uno se acostumbra”, para otros es razón para mudarse.

Espacios de Recreación

Aunque en el distrito de La Asunción hay varios espacios de recreación, hay una gran orientación hacia otros distritos para salir. En primer lugar, porque muchos de los espacios en Asunción son privados (por ejemplo, Acuamania, Hacienda La Negra, las canchas de golf y tenis en Ciudad Cariari), en segundo lugar, porque los pocos espacios públicos que quedan han perdido su calidad (por ejemplo, la cancha

de fútbol está rodeada por una carretera), en tercer lugar por la falta de lugares como un cine y, finalmente, por la nueva cultura de “pasear en el *mall*”.

Los residentes de Cariari tienen los servicios y espacios de diversión en su propia “ciudad”, o club privado. Además, como tienen automóviles, se movilizan con más facilidad y salen mucho a bares, restaurantes, discotecas y cinemas fuera del distrito, sobre todo en la radial Santa Ana - Belén.

Los residentes del pueblo, a su vez, no están afiliados a ninguno de los clubes privados. Muchos pasan los domingos en casa, descansando y almorzando con la familia. Si quieren recrearse pueden ir al balneario de Ojo de Agua en San Rafael de Alajuela (donde hay que pagar entrada) o al polideportivo de Belén. Sobre las opciones para salir un sábado por la noche en el pueblo de La Asunción se dijo: “Aquí, después de las siete de la noche, está muerto”.

Análisis Alajuela

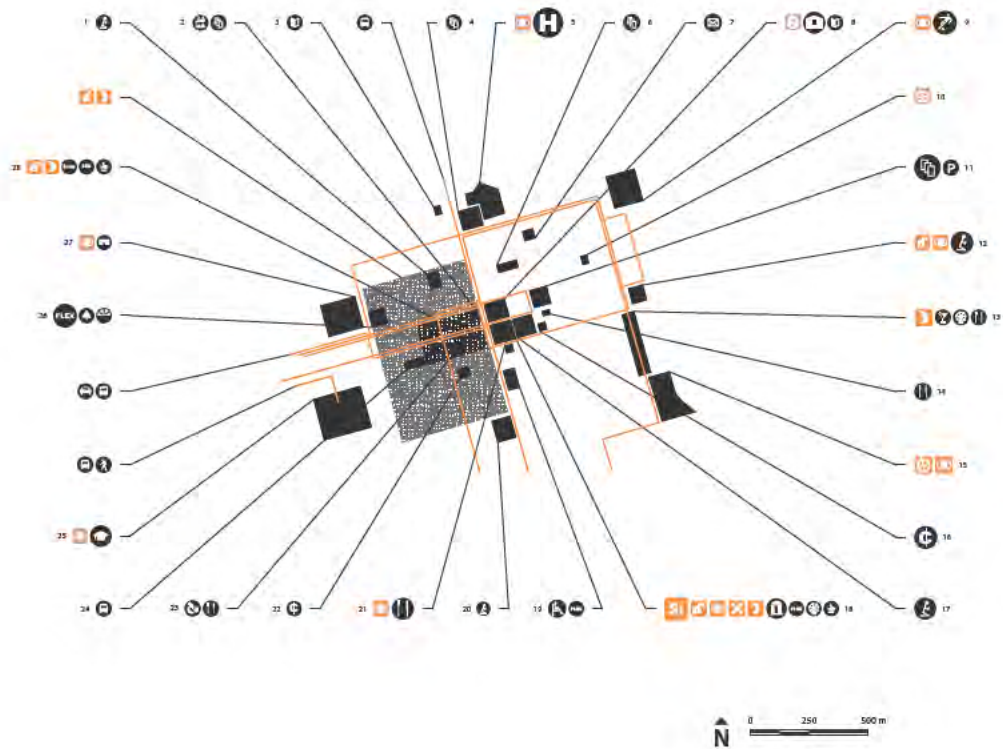
Los distritos centrales de las cuatro subregiones metropolitanas son bastante inclusivos (todos se encuentran en el **nivel medio-alto** –la segunda categoría de las cinco–, menos dos distritos de San José que están: uno en un nivel aún más alto y otro en un nivel más bajo) y ofrecen un programa urbanístico variado: diferentes fuentes de empleo, mucho comercio, espacios y bienes públicos así como una variedad de servicios sociales. Son distritos con mucha diversidad.

La Visión de la Estructura Urbana: Centro y Periferia

La estructura del centro de la subregión metropolitana de Alajuela (véase mapa 4) responde al esquema urbano clásico de Costa Rica, con la cuadrícula colonial alrededor del cuadrante principal, que incluye el Parque Central con la Catedral y el ayuntamiento. Estos dos lugares representan dos poderes importantes: la religión y la política. La cuadrícula colonial se ve claramente en fotos aéreas, pero también en el mapa del centro hecho con base en los resultados de los talleres donde la gente indicó sus recorridos principales.

Según los informantes, hay mucha gente en el centro por la gran oferta de comercios, servicios e instituciones públicas y la presencia de algunas residencias de clase media y alta. Mientras que en San José mucha gente se ha ido a vivir en la

**Mapa 4: centro de Alajuela
según la percepción y el comportamiento de la población.**



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

periferia y solo van al centro para compras especiales, trámites o recreación (en el caso del Parque La Sabana), en Alajuela hay todavía bastante gente viviendo en el centro, donde están más cerca de los servicios necesarios: pueden ir de compras a pie, tomarse un desayuno en el café de al lado, etcétera. Los habitantes del distrito se sienten muy “alajuelenses”, una identificación que se relaciona sobre todo con el casco urbano y, en algunos casos, el Distrito Central completo.

Los comercios en el centro son de pequeña escala, los más grandes comercios y servicios –como el Mall Internacional, supermercados, el hospital, el CUNA (Colegio Universitario de Alajuela) y la UNED (Universidad Estatal a Distancia)– buscaron áreas disponibles en la periferia cercana. Entre los comercios se encuentran muchos pequeños hoteles en casas de habitación, que responden al lugar estratégico en el cual se encuentra la ciudad: cerca del aeropuerto y con una “buena comunicación (conectividad) a lugares turísticos” como el volcán Poás, la Laguna de Fraijanes, La Virgen de Sarapiquí, Cataratas de La Paz¹³³ y muchos miradores con lindas vistas.

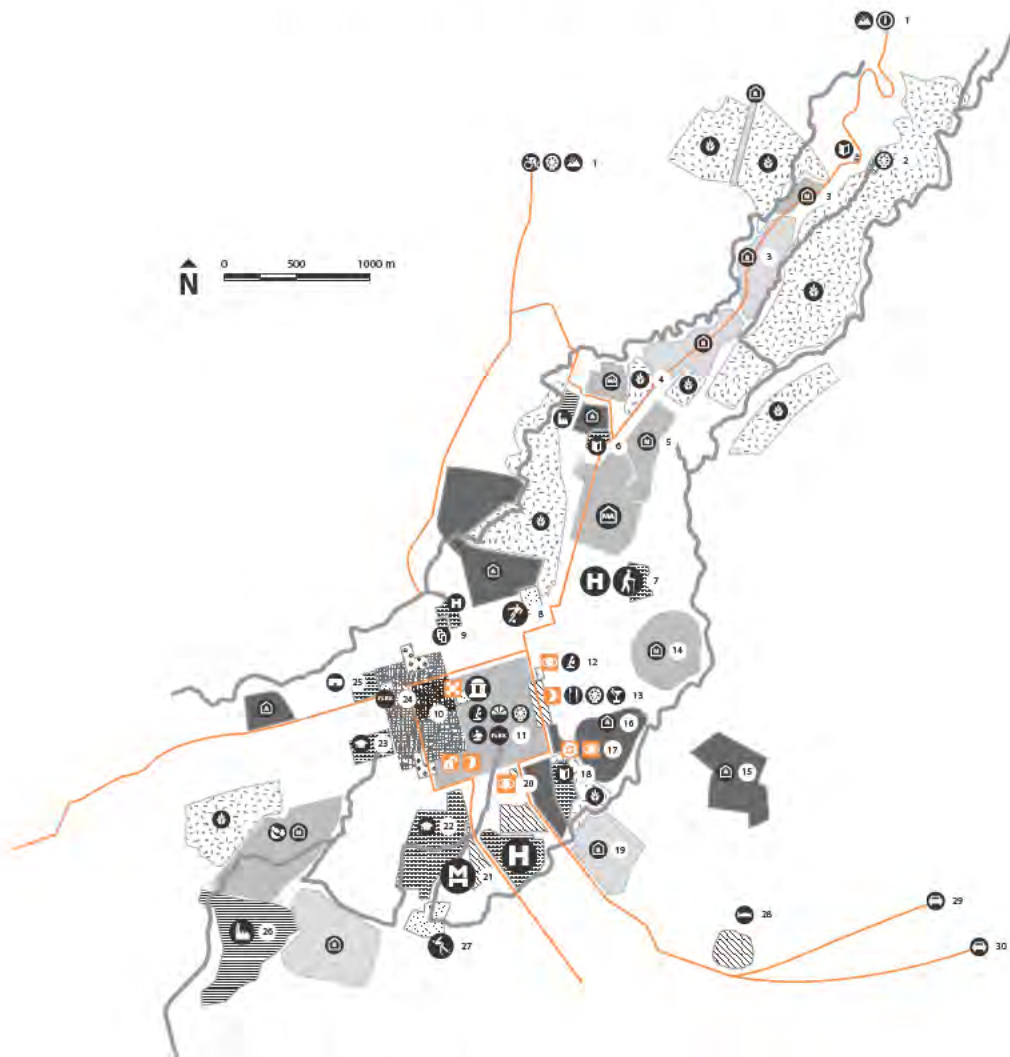
No hay industria en el centro ni en el resto del distrito. Alejándose del centro hay varias urbanizaciones, pero se ve menos gente en las calles porque hay menos comercios y servicios. Además, yendo hacia el noreste del distrito, hay cada vez más espacios verdes y agricultura. Esto refleja el fenómeno que se ve en toda la GAM: el crecimiento urbano de baja densidad que se extiende cada vez más sobre la periferia de los centros. Entre las urbanizaciones suburbanas se ven todavía partes de las áreas agrícolas y verdes del anterior uso de suelo, lo cual genera una fragmentación urbana-rural.

Apropiación de los Espacios y Bienes Públicos

Actualmente, muchas de las familias y jóvenes de la GAM prefieren ir al *mall* que a los parques públicos. No obstante, aún se observa mucha gente en el Parque Central de Alajuela los domingos. El Parque Central es un espacio público multifuncional y con un alto nivel de flexibilidad: hay una variedad de usos que le dan mucho reconocimiento (véase mapa 4 y 5). Es un lugar artístico (conciertos, arte), religioso (catedral y centros religiosos), punto de encuentro (adultos mayores escuchan misa por la radio, familias vienen a pasear, amigos hablan de fútbol), punto de orientación, lugar de recreación (niños juegan con las palomas), tiene

133 Parte de las Cataratas de La Paz fue destruida por el Terremoto de Cinchona el 8 de enero del 2009.

**Mapa 5: Distrito Central Alajuela
según la percepción y el comportamiento de la población.**



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

una buena conectividad (por estar cerca de las paradas de buses), y es un lugar simbólico: la gente aún lo llaman “el Parque de los Mangos” y se acuerda de la tradición de los mangos (que ya se ha perdido), que era un paseo por el parque en el cual se cortejaban las parejas e iban a bajar mangos. La parte negativa es la sensación de inseguridad, sobre todo por la noche. Esta sensación se relaciona mucho con la presencia de indigentes, drogadictos y alcohólicos, que se apropian del espacio a esas horas. En el día también están presentes, pero no constituyen una amenaza por la gran cantidad y diversidad de gente que desarrolla una variedad de actividades en el lugar.

En cuanto a servicios e instituciones públicas, los informantes indicaron que hay varias canchas deportivas, iglesias y escuelas en el distrito de Alajuela. Muchas veces están juntos en una cuadra, formando la trinidad de poder que cumple una función importante y “da orientación” a los ciudadanos, con el deporte, la religión y la educación. En el tema de la educación, se señaló como defecto que no hay una universidad de peso con una diversidad de carreras en Alajuela, por lo cual los jóvenes alajuelenses salen a estudiar en San José o Heredia. En relación con el deporte, el fútbol tiene un papel importante en la vida costarricense. Muchos informantes mencionaron el estadio de “la Liga” (el equipo de Alajuela), no solo como punto de orientación, sino como un lugar donde ven los partidos y que “representa la pasión de Alajuela”. Además, hay un gran número de canchas de fútbol, en su mayoría colectivas más que públicas (las tienen encerradas con verjas y candado para controlar el acceso), donde juega mucha gente, sobre todo los domingos.

Como espacio para salir de noche, en Alajuela centro, mencionaron la importancia de la calle entre “Pollo Macho”¹³⁴ y la iglesia La Agonía, donde hay muchos bares y restaurantes. La cantidad de actividades en esa calle atrae a mucha gente. Aparte del centro, los jóvenes del Distrito Central de Alajuela suelen salir al *mall* o a Heredia.

Seguridad

Igual que en San José, la gente siente inseguridad en los espacios públicos del centro de Alajuela, sobre todo por la presencia de indigentes, alcohólicos y

134 Según los informantes, la denominación “Pollo Macho” se refiere a la propiedad del hombre más rico de Alajuela (Fernando Chaverri), que desde “chiquillo” le apodaron “Pollo Macho” por ser muy rubio. Esta propiedad tiene una casa y jardín con pavos reales y venados; el lugar sirve como hito local y punto de orientación.

drogadictos. En específico, indicaron que es peligrosa de noche el área alrededor de la “zona roja” y el parque frente al cementerio (en específico, por la presencia de una gran cantidad de “antisociales”). Esa misma área es considerada como tranquila durante el día, incluso el parque enfrente del cementerio es muy popular, entre otras razones, por los conciertos que se realizan allí. La sensación de inseguridad es propia de las horas nocturnas porque ya no hay tantas personas en la calle, aparte de las que se relacionan con la prostitución y drogas.

Sin embargo, en la llamada “zona rosa”, adonde los jóvenes llegan a hacer vida nocturna, no se siente esa inseguridad debido a que es mucha la gente que se reúne allí para comer, beber, jugar videojuegos, entre otras actividades.

Hacia el norte del distrito, hay una percepción de inseguridad en las áreas donde vive la clase baja; según los informantes y nuestras observaciones, hay muchos indigentes, alcohólicos y drogadictos en la calle. Asimismo, hay áreas de muy poca densidad poblacional y mala iluminación, lo cual crea una sensación de más inseguridad. Esto es visible en la estructura urbana: las rejas y alambres alrededor de las casas. Un estadounidense que vive en Guadalupe de Alajuela cuenta que hace 15 años la criminalidad era nimia (*petty crime*), pero ahora cometen asaltos y secuestros con armas. Dice que no le da miedo: “les mato cuando entran a mi propiedad”. No obstante, ha construido alrededor de su casa paredes con alambre navaja sobre ellas para proteger a la familia.

Análisis Pozos de Santa Ana

Los distritos del **nivel medio-bajo** tenían centros de población como los distritos bajos (predominantemente agrícolas), los cuales fueron urbanizados. En esta categoría hay distritos con mucha área construida y otros de poca construcción con una gran área protegida. En el caso de Pozos de Santa Ana hay todavía áreas no construidas, pero están siendo cada vez más ocupadas por nuevas zonas residenciales, comercios, centros de oficinas, hoteles, entre otros. Otra característica es que la gran mayoría de los desarrollos en Pozos son de gran escala.

La Visión de la Estructura Urbana y su Desarrollo

Según varios de los informantes, originalmente Pozos era una zona industrial porque la tierra era barata. Además de las industrias, estaba el pueblo de Pozos,

que ahora es una sola calle con algunas bocacalles. En el centro hay una cancha de fútbol junto con una iglesia y soda. En general, hay pocos servicios y estos son de una escala pequeña.

Posteriormente –en busca de tierra barata y disponible, así como por el clima cálido, entre otras razones– la gente llegó a vivir a la zona de Santa Ana y se empezó a construir residenciales de clase alta, centros de oficinas y comercios que atienden a esta clase. La consecuencia fue un incremento en el valor de la tierra (uno de los informantes dijo que subió de 10.000 colones por metro cuadrado hace 10 años a 78.000 colones en la actualidad), con lo cual han ido desapareciendo las industrias. Un ejemplo es la fábrica de sandalias que estaba en la radial Santa Ana - Belén (el área más cara según el mismo informante) y que ahora se ha convertido en un centro comercial (Vía Lindora), que está justo enfrente de Bosques de Lindora y Hacienda de Lindora (residenciales de clase alta).

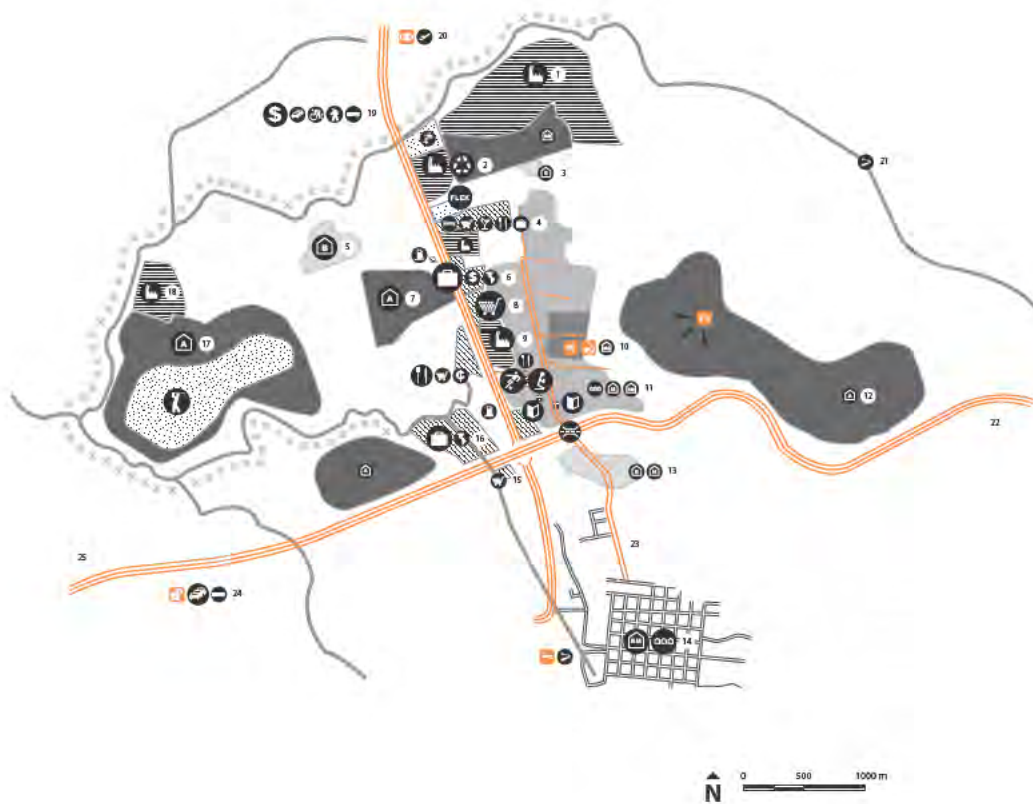
El pronóstico es que los precios de la tierra van a seguir subiendo debido a las empresas que compran casas y lotes pequeños (desplazando las residencias de clase media hacia afuera), para adquirir grandes terrenos en los cuales pueden desarrollar proyectos de gran escala (Valle del Sol, Forum, Holiday Inn Express, etcétera).

Segregación Social - Fragmentación Espacial

Al igual que La Asunción de Belén, Pozos es un distrito espacialmente fragmentado y socialmente segregado, lo que resulta en mundos de vida urbana contrastantes. Por el lado este de la radial Santa Ana - Belén se encuentra el pueblo original. Al otro lado de la radial, totalmente segregado de este poblado, se crea un nuevo mundo mayoritariamente para la clase alta. La única interrelación que hay es a nivel laboral. No hay una integración, pues estos nuevos grandes desarrollos tienen sus propios servicios, comercios, centros de oficinas (Forum I y II), infraestructura (radial *versus* “calle vieja”), áreas de recreación (como la cancha de golf), etcétera. Es decir, Pozos se ha dividido en dos mundos de vida urbana (que existen paralelamente, uno a la par del otro): la estructura vieja para la clase media hacia abajo, y la estructura nueva para la clase alta.

Aunque Pozos cuenta con grandes desarrollos de residenciales de clase alta y ofrece muchas fuentes de empleo (industria, comercio, centros de oficinas, servicios como hoteles y restaurantes), se encuentra en un nivel de inclusión medio-bajo.

**Mapa 6: distrito Pozos de Santa Ana
según la percepción y el comportamiento de la población.**



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

Una de las explicaciones es la ubicación de algunos asentamientos de interés social (IMAS y Lagos de Lindora)¹³⁵ a ambos lados de la radial. Aunque están justo al lado de las residenciales para la clase alta, se encuentran espacial- y socialmente segregadas de estas, resultando en un tercer mundo de vida urbano.

Según las mujeres de la directiva de Lagos de Lindora, el asentamiento de clase baja “está rodeado de lujo”, pero satisface propiamente las necesidades de los 2.700 personas que viven en las 375 casas. Es una comunidad “muy completa, con gente muy trabajadora”, que ha construido sus propias casas y lugares colectivos como parques, la escuela y las calles. Existe una gran convivencia comunal que se ve reflejada en la cantidad de grupos organizados que trabajan para la iglesia, el adulto mayor, el rescate de jóvenes que han caído en las drogas, la seguridad comunitaria y otros proyectos aún en proceso de planificación.

Conectividad

Otra explicación para que un distrito con tantas fuentes de empleo como Pozos se encuentre en un nivel medio-bajo de inclusión, es la falta de acceso a estos empleos para la población de Pozos y para los trabajadores que vienen de otros distritos. Aunque Pozos está en un lugar estratégico para la conectividad / accesibilidad –el cruce de tres áreas metropolitanas (Alajuela, Heredia, San José) y cerca del aeropuerto– no aprovecha este potencial por tener una infraestructura deficiente que demora el tiempo de llegada. Muchos informantes nos contaron que ha incrementado bastante el número de vehículos, por el aumento de empresas, centros comerciales y residenciales de clase alta. Las familias que viven en estos residenciales generalmente tienen varios automóviles que usan para ir a sus lugares de trabajo y estudios, ya sea dentro o, muchas veces, fuera del distrito. Además, en Pozos hay una gran cantidad de lugares que atraen gente de otros distritos (por ejemplo, Forum, hoteles, industrias). Sin embargo, las carreteras no se han adaptado al incremento de la flota vehicular; es decir, no ha aumentado el número de carreteras, ni su capacidad.

135 El asentamiento IMAS obtuvo su nombre del Instituto Mixto de Ayuda Social que apoyó la construcción. El nombre Lagos de Lindora se refiere al lago artificial (anteriormente usado como balneario) sobre el cual fue construido el asentamiento y la vía Lindora que da su nombre a varias construcciones del área (como los residenciales de clase alta Bosques de Lindora y Hacienda Lindora, así como los centros comerciales Vía Lindora y Momentum Lindora). Este asentamiento fue realizado con la ayuda de FUPROVI.

La radial Santa Ana - Belén es la única calle principal que conecta Pozos con los lugares indicados. Es una calle de solo dos carriles, muy transitada por automóviles, camiones y buses. Además, hay peatones y bicicletas que no tienen áreas para transitar (carriles diseñados al efecto), lo cual incrementa la posibilidad de accidentes. Asimismo, la pista se percibe como una barrera importante por la gente que se mueve en bus o bicicleta porque es peligroso cruzarla.

Paralela a la radial está la “calle vieja”, que atraviesa el pueblo original de Pozos. Estas dos coordenadas paralelas forman los ejes de la parte vieja y la nueva del distrito, las cuales son interconectadas por calles secundarias. Ambas se cruzan con la autopista Próspero Fernández, sin embargo, la conexión entre ellas es insuficiente para los flujos vehiculares actuales. Antes eran pocos los vehículos que circulaban aquí, pero con el incremento del número de centros comerciales, oficinas y residencias para la clase alta, aparecieron también las presas diarias, especialmente en horas pico. Otro problema percibido en la pista Próspero Fernández es la delincuencia, pues en las paradas de buses, sobre todo después de las 9 p.m., hay asaltos con uso de armas de fuego.

Identificación y Orientación

En el tema de la identificación y orientación, Pozos refleja mucha similitud con La Asunción. En primer lugar, en el pueblo de Pozos hay barrios completos de una sola familia, que llevan el nombre de dicha familia (por ejemplo, “calle de los Rodríguez”, “calle La Cubilla”). Estas denominaciones también se usan para la orientación y reflejan un alto nivel de identificación con la localidad.

En segundo lugar, el pueblo original de Pozos no tiene mucha diversidad de usos de suelo pero hay una multifuncionalidad a nivel de distrito, donde se puede encontrar industria, centros de oficinas, comercio, áreas de recreación, residenciales, etcétera. La gran mayoría de los nuevos desarrollos se enfocan en la clase alta y reemplazan la industria y los asentamientos originales de la clase media.

Quienes viven fuera del pueblo de Pozos, no sienten una gran identificación con el distrito, sino más bien con el pueblo de Santa Ana, que está ubicado justo fuera del distrito. Este último es un típico centro en formato de cuadrícula, con una gran oferta de servicios y comercios a los que acceden las clases media y baja. Sobre todo la gente que vive al sur de la pista se dirige más a ese pueblo, porque se encuentra más cerca y les queda más fácil que cruzar la pista para ir a Pozos.

Además, el Megasúper al lado de la carretera es conocido como más barato que el Automercado, otro supermercado que está ubicado en la radial.

La radial Santa Ana - Belén es un símbolo de la cultura de consumo y la atracción de inversión extranjera al país. Tiene una gran importancia para el consumo, sobre todo de la gente que vive en los residenciales de clase media y alta en el distrito de Pozos y otros cercanos como La Asunción de Belén. Hay varios centros comerciales, tiendas, boutiques, restaurantes y bares con precios más elevados que en los pueblos tradicionales de Santa Ana, Pozos y La Asunción. Además, hay una serie de bancos con cajeros automáticos sobre la radial para suministrar el recurso financiero necesario. Todo esto la ha convertido en la calle más cara de todo el país (medida en costos por metro cuadrado de los terrenos colindantes) pero a la vez en la más congestionada (sobre todo en hora pico).

Análisis San Felipe de Alajuelita

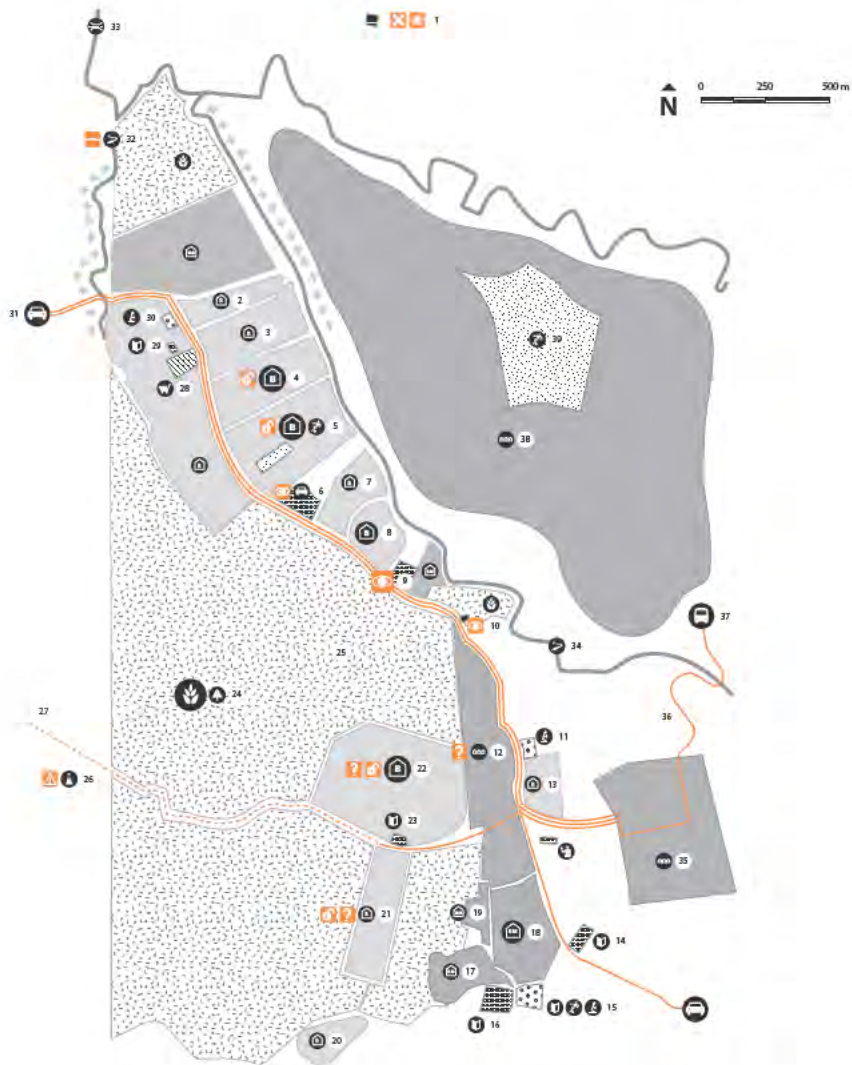
San Felipe es parte del grupo de distritos del **nivel bajo-medio**, los cuales están, en su gran mayoría, ubicados en la primera periferia rural de los centros históricos metropolitanos (sobre todo de San José), tienen un nivel alto de asentamientos en precarios, pocas fuentes de empleos asalariados y una mala accesibilidad.

Visión de la Estructura Urbana

San Felipe es percibida como una gran área verde, por la presencia de la finca cafetalera La Verbena, que se ha ido urbanizando y aun está en ese proceso. Fuera del nuevo residencial de clase media / media-alta en la punta norte del distrito, las urbanizaciones son todas percibidas como de clase media-baja y baja, hasta precarias con problemas de hacinamiento, como en el barrio Tejarillos.

La redefinición de este distrito originalmente rural hacia un área residencial empezó a finales de los años ochenta, con el plan de emergencia del presidente Arias. Con la ayuda del Banco Hipotecario de la Vivienda (BANHVI) y la Coordinadora Patriótica Nacional (COPAN), se construyeron viviendas de interés social en el norte del distrito para reubicar a la gente que vivía en precario en el área de Tejarillos. Esta intervención del Estado siguió durante el gobierno del presidente Calderón Guardia a principios de los años noventa. Se ve reflejado

Mapa 7: distrito San Felipe de Alajuelita según la percepción y el comportamiento de la población.



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

en los nombres populares de los lugares: por ejemplo, el barrio La Aurora solía llamarse IMAS porque fue construido con el apoyo del Instituto Mixto de Ayuda Social.

En San Felipe hay muy poca industria, comercio y otras fuentes de empleo. Solo se encuentran algunos negocios pequeños como pulperías, carnicerías, sodas, panaderías y talleres, muchos de los cuales son informales. Los habitantes tampoco pudieron identificar un centro de San Felipe. Lo que se percibe como más céntrico es donde están la escuela e iglesia, pero muchas de las urbanizaciones también tienen ambas. Es el pueblo del distrito de Alajuelita (capital del cantón) al sureste de San Felipe, el que cumple la función real de centro, incluso para los que viven en el norte de San Felipe. Aunque estos últimos están físicamente más cerca de Escazú, se encuentran social y económicamente más relacionados a Alajuelita, Hatillo y otros distritos cercanos al centro de San José, donde suelen trabajar, estudiar y hacer compras.

Conectividad e Interrelación

Aparte de que no hay muchas fuentes de empleos asalariados en el distrito (un indicador importante para la exclusión), tampoco tiene una buena conectividad en relación con estos. No por ubicarse lejos de los centros más importantes (como es el caso de los distritos del más bajo nivel de inclusión, como Pacayas de Alvarado), sino por fallas en la red vial y en el servicio de transporte público. Como en muchas partes de la GAM, los caminos están en pésimo estado. Es decir, son estrechos, no siempre están asfaltados, tienen muchos huecos, no tienen espacios donde los taxis o buses pueden parar, hay presas en horas pico, no hay buenas aceras, etcétera. Además, hay solo una vía principal, que también es estrecha y se halla en mal estado, con una entrada / salida por Escazú y otra por Alajuelita.¹³⁶

Los intervalos entre la llegada de los buses se perciben como bastante cortos. Sin embargo, hay demasiados pasajeros y a veces los buses no dan abasto, por lo que hay que esperar al siguiente. En las mañanas el tiempo de espera puede aumentar hasta media hora. Además, no hay una conexión de bus directa hacia

136 Al observar el mapa de San Felipe, se aprecian algunos otros caminos al oeste de Tejarillos que parecen llevar hasta Escazú. Sin embargo, solo en un vehículo de doble tracción se podría transitarlos, pues son de lastre y de mucha pendiente. En el caso de la carretera entre el centro de San José, San Felipe y Escazú que actualmente existe, ésta aún no estaba terminada en el momento de la investigación.

Escazú, un destino laboral importante para los residentes de San Felipe, sino que hay que pasar por San José. Aunque se podría ir en bicicleta, la gente prefiere ir en bus o automóvil debido a la lluvia.

Si uno entra a San Felipe por Escazú, se ve un cambio radical en la estructura urbana (las viviendas son más pequeñas, hacinadas y de menor calidad; los negocios pasan de grandes, caros e internacionales a pequeños, baratos y locales) y en el tipo de población (clase media-alta a media-baja; nicaragüenses y costarricenses en vez de estadounidenses y europeos), que tiene un comportamiento diferente (por ejemplo, hay más gente caminando y sentada en la calle en San Felipe que en Escazú, donde la gente se mueve en automóvil). Se siente aún más radical el cambio porque la parte norte de San Felipe, donde se encuentra el único camino transitable a Escazú, es la parte más pobre y es vista como peligrosa.

Seguridad

San Felipe, y el cantón Alajuelita en general, son lugares marginados y percibidos como inseguros. Aunque los propios residentes indican que esta mala fama es causada por unas pocas personas, ni ellos se sienten seguros y han tomado mayores precauciones, como la instalación de rejas dentro de los comercios para aislar el vendedor de los compradores y potenciales ladrones, para evitar robos. En San Felipe, este sentido de inseguridad se relaciona sobre todo con el consumo y la venta de drogas. Además, varios de los informantes opinan que hay muy pocos policías en la calle y, aunque andan en vehículo, llegan tarde adonde ocurren hechos delictivos.

Según la Fuerza Pública, es un distrito de seguridad “regular”. Como lugares de mayor inseguridad identifican a Tejarcillos y las urbanizaciones de Tiribí, hacia el norte (lugares que los propios residentes perciben como los más peligrosos, sobre todo los que viven cerca). La policía atribuye los problemas de asaltos y robos a los “precarios” y la drogadicción: “Hay búnkeres (casas que se prestan para consumir y vender drogas) en barrios como La Aurora, La Guápil, El Tiribí, Tejarcillos”. Los agentes conocen las casas, pero, como dijo uno de ellos, les es difícil obtener una orden de allanamiento para poder entrar. El mismo oficial opina que: “el sistema jurídico del país está muy malo, muy obsoleto”. Por ende, se mantienen vigilando las casas para estar al tanto de mayores problemas.

Apropiación de Espacios

La finca La Verbena era un lugar importante para la recreación, pero se está convirtiendo en urbanizaciones con pocos espacios de recreo. Algunos alquilan canchas para hacer “mejengas” (costarrriqueñismo para denominar los partidos de fútbol informales), otros juegan en las calles o van al polideportivo de Hatillo, el Parque de la Paz o La Sabana para recrearse o hacer deporte. Tampoco hay cine ni centros comerciales en San Felipe, por lo cual los habitantes se dirigen a *malls* en otros distritos de San José para ver una película, comer algo, hacer compras o ver ventanas.

Análisis Pacayas de Alvarado

Pacayas es parte del grupo de los distritos del **nivel socio-territorial bajo**, los cuales están ubicados en la periferia rural. Contrario al distrito más inclusivo de los mapeados (La Asunción de Belén), no tiene muchas fuentes de empleos asalariados, ni una buena conectividad (hay transporte público, pero las distancias son largas) que podría dar acceso al mercado laboral en otros distritos. Esto explica su alto nivel de exclusión.

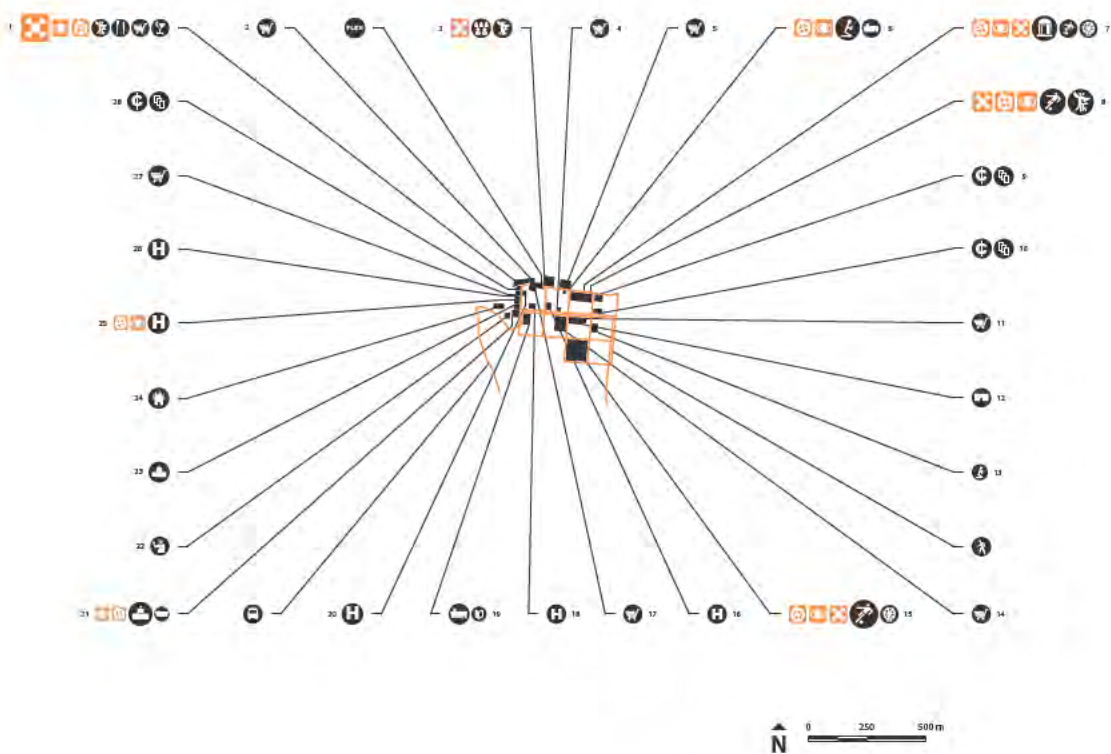
En este momento, la gran mayoría de la población de Pacayas trabaja en el sector agropecuario. No hay fuentes de empleo industriales dentro del distrito y el sector comercial es muy pequeño. Sin embargo, hay un grupo considerable (se habla de un 40%) que trabaja en San José o Cartago. Son sobre todo profesionales que estudiaron en la universidad o que no terminaron el colegio y trabajan en el Parque Industrial de Cartago.

Integración / Segregación

Aunque a nivel de la GAM Pacayas es un distrito de alta exclusión, hay una buena integración dentro del pueblo (véase mapa 8). Prácticamente todos los habitantes son originarios del lugar, lo cual ha generado una convivencia comunal fuerte. Se habló del “apoyo mutuo” y las “buenas relaciones” entre todos los vecinos: “como no hay muchos habitantes, todos se conocen”.

La integración social y espacial también se observa en las divisiones del territorio (véase mapa 9). Según los informantes, no hay barrios lujosos, sino solo

Mapa 8: centro de Pacayas de Alvarado según la percepción y el comportamiento de la población.



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

de clase media y baja, las cuales están “revueltas”. Antes había dos fincas grandes al norte del pueblo, Pinos y Guarumos, con sus dos dueños, pero por iniciativa privada empezaron a dividir las en unas 80 a 100 parcelas. Esto aumentó la calidad de vida para mucha gente del distrito, porque creó más fuentes de trabajo agrícola y permitió a muchos peones tener su propia finca. Al mismo tiempo, empezaron a trabajar en el mejoramiento de la calidad de la semilla de papa, lo cual genera mejores ingresos que el cultivo mismo de este producto.

A pesar del fuerte sentido comunal, la presidenta del Concejo Municipal cuenta que no siempre hay una buena participación en las reuniones porque “la gente es muy arraigada a su trabajo”. Solo cuando hay resultados inmediatos la gente muestra una buena voluntad de participar. Por ejemplo, muchos de los vecinos de Pacayas han formado comités para arreglar los caminos, aceras y cunetas en conjunto con la municipalidad. Estos arreglos tienen un impacto directo en la calidad de vida de los residentes. Ellos mismos ponen la mano de obra y recaudan fondos para comprar los materiales con fiestas patronales o en honor de San Isidro, que es el santo de los agricultores.

Identidad y Sentido de Pertenencia

Pacayas es un distrito agrícola. Según los informantes, la gente es muy trabajadora (se levanta y se acuesta muy temprano). Es un pueblo “tranquilo” (“nadie molesta cuando quieres dormir”) y muy religioso (“cada barrio y tienda tiene su imagen de Jesús o María”, y a la par de la carretera, antes de entrar al pueblo, han edificado un santuario).

La tranquilidad se da, entre otros factores, por la escasa circulación de vehículos motorizados, pues mucha gente se mueve a pie. No hay contaminación ambiental (se percibe el aroma del zacate recién cortado y el aire es puro), ni sónica (solo se escucha algún perro ladrando, personas jugando fútbol, un vecino saludando a otro, un gallo cantando, el “canto” de los grillos, la banda que toca en el salón parroquial).

Hay un arraigo bastante fuerte en Pacayas. Muchos jóvenes se quedan viviendo donde nacieron para trabajar en la agricultura o viajan cada día a San José, Cartago o Heredia para trabajar o estudiar. Los que salen del distrito son sobre todo quienes se graduaron en la universidad y buscan un empleo profesional. Otra razón para salir es que no hay terrenos para desarrollar por restricciones del plan

regulador (solo se puede construir urbanizaciones cerca del pueblo actual, el resto del distrito es para uso agropecuario o área de conservación).

Orientación y Diversidad

En el caso del distrito de Pacayas, a la gente le resulta difícil orientarse por la homogeneidad del terreno, la escasez de zonas desarrolladas, la mala señalización, así como la falta de puntos de referencia. El uso de suelo es meramente agrícola con algunos caseríos y bosques, por lo cual la gente lo percibe como una sola mancha verde. Los únicos puntos de orientación son el valle (al sur) y la montaña (al norte). No hay edificios que se distingan, ni una carretera principal. El camino principal que va hacia el norte tiene asfalto en unos pocos kilómetros.

En el centro de Pacayas es fácil orientarse, pues cuenta con la estructura típica de cuadrantes. Los informantes mencionaron casi todos los comercios, instituciones y espacios existentes en el pueblo de tan solo diez cuadras, e incluso saben ubicarlos bien, pero una vez que se sale del pueblo, se pierde toda orientación.

Conectividad

La conectividad es un tema muy importante para este distrito alejado del centro de la GAM. Esto lo muestra el caso de la educación, como nos contó la Presidenta del Concejo Municipal de Alvarado, quien también es directora de la escuela de Capellades, distrito del mismo cantón: “El nivel de educación de Pacayas es más alto que en Capellades. El problema es que Capellades no tiene bus en la noche. El último es a las 8 p.m.. En el caso de Pacayas se negoció con el transportista tener bus hasta las 10.30 p.m.. Algunos de los jóvenes de Pacayas estudian en universidades en Cartago, Heredia y, sobre todo, San José. Varios de los jóvenes de Capellades ni llegan al colegio, el cual se encuentra en Pacayas. Al terminar la escuela, se incorporan directamente en el trabajo agrícola de la familia.”

A pesar de tener bus que brinda servicio de día y gran parte de la noche, la conectividad de Pacayas no es buena. El tiempo de desplazamiento hacia los lugares de trabajo o estudio es considerable, por las distancias y las malas condiciones de la red vial. Solo el centro y algunas partes del resto del distrito cuentan con caminos pavimentados, el resto está lastrado. La carretera principal del pueblo hacia Cartago

es de solo dos carriles y se considera que no está en las mejores condiciones. Existen algunas rutas alternas de salida que se usan cuando hay obstrucciones como inundaciones o deslizamientos, pero su estado es aún peor. Según los informantes, los caminos internos al distrito que llegan a los volcanes Irazú y Turrialba (lugares de atracción turística) solo se pueden pasar en un vehículo de doble tracción.

Dentro del distrito se utiliza transporte motorizado y no motorizado (caballo, carreta con bueyes, bicicleta). En el pueblo también se mueve mucho a pie. Allí todo está conectado con aceras o la gente camina por las calles, pues hay poco tránsito y el riesgo de atropello es bajo.

Estructura Cualitativa del Entorno

Pacayas es un pueblo de mucha calidad. En primer lugar, porque es un pueblo rural bien definido, con todos los servicios públicos necesarios como EBAIS, escuela, colegio¹³⁷, así como una iglesia, minisúper y otros comercios básicos. Casi todos los servicios y comercios del distrito están concentrados en este pueblo, que comprende un área pequeña de unos diez cuadrantes. Es decir, hay una agrupación de funciones, lo que crea una situación urbana relativamente densa y diversa. Funciona de cierta forma como un centro compacto y multifuncional, que atiende a toda la población del distrito e incluso gran parte del resto del cantón.

En segundo lugar, el pueblo de Pacayas tiene una estructura urbana abierta y de alta calidad: las casas y tiendas abren hacia las aceras, en algunos casos con zonas de jardín, el uso de rejas es mucho menor que en otros distritos, hay varios edificios antiguos y cuenta con equipamiento urbano básico bien cuidado (algunas aceras, teléfonos públicos, basureros). También los espacios públicos deportivos, como la cancha de fútbol y de basquetbol, están abiertos, tienen la infraestructura necesaria (como asientos para el público) y vistas espectaculares. En tercer lugar, Pacayas centro es un área accesible e interconectada. Se puede caminar de un lugar a otro sobre aceras o por la calle e incluso algunos techos sobresalen de los edificios, de tal forma que protegen al peatón de la lluvia. Como en otros distritos, hay barrios que, mediante programas de seguridad comunitaria del Ministerio de Seguridad Pública y Gobernación, se han organizado en cuanto a la seguridad.

137 Fuera de la escuela (un servicio social que también se encuentra en algunos de los barrios como Buenos Aires y Llano Grande) hay un colegio, el único en el cantón. Según los informantes, la enseñanza está al mismo nivel que en otros colegios de Costa Rica.

No obstante, según los informantes, Pacayas es un lugar que hasta ahora ha sido muy seguro.

Por lo general hay un ambiente agradable cuando uno atraviesa el centro. Por ejemplo, al salir de la iglesia se pasa al salón parroquial, donde toca una banda. Hay una calle ancha que se transforma en un tipo de plaza con mucha actividad: gente haciendo compras, tomando algo en el bar-restaurante o esperando el autobús. Debido a lo ancho de la calle, se puede estacionar enfrente de los negocios sin entorpecer el tránsito. Camino hacia la cancha de fútbol, se saluda a un vecino y se empieza a escuchar a los futbolistas. Al fondo se tiene una vista preciosa del Valle Central. Es decir, la estructura del pueblo se ajusta al *genius loci* de esta zona montañosa de la GAM: se conecta perfectamente con el paisaje alrededor.

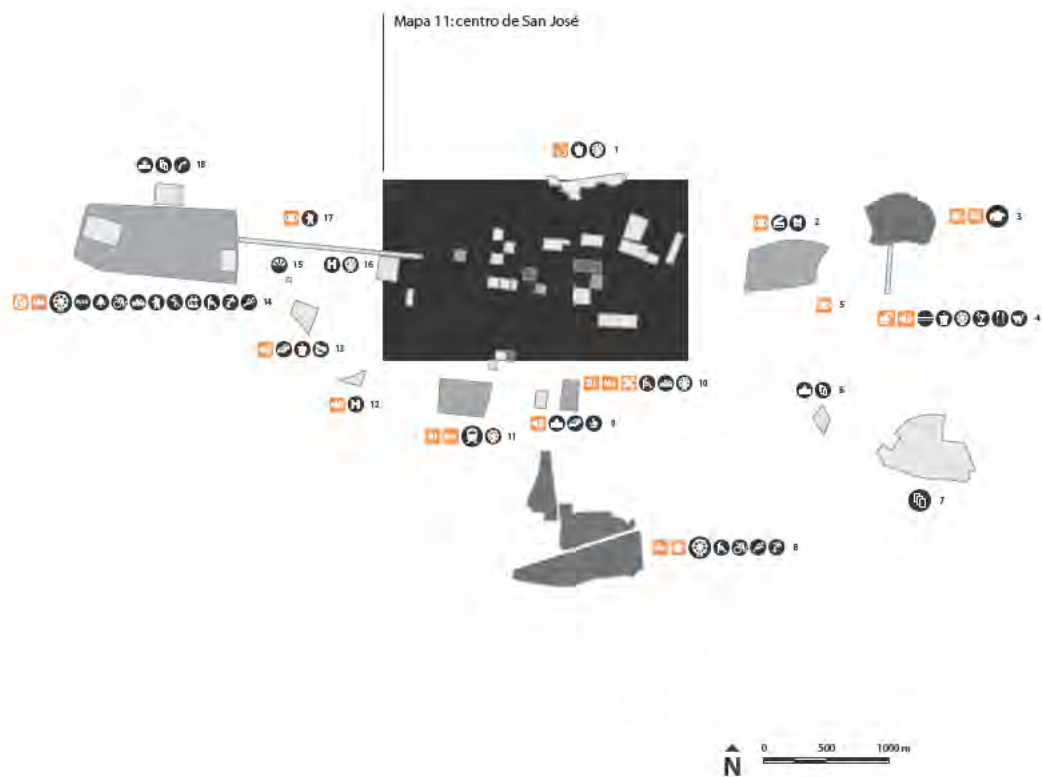
Análisis San José

Como se indica en la descripción metodológica, se ha decidido mapear los cuatro distritos centrales de San José por la importancia que tienen en términos político, jurídico-administrativo, económico, cultural y social. Muchos de estos temas ya fueron tratados en la sección sobre la cultura urbana, por lo que aquí nos enfocaremos en dos aspectos claramente visibles en los mapas generados: la estructura urbana con las zonas de interés y la conectividad.

Estructura Urbana y Zonas de Interés

En el territorio bajo análisis se encuentran los tres primeros niveles de exclusión / inclusión. El distrito más incluido es El Carmen (**nivel alto / alto-medio**), en el noreste, que tiene un carácter cultural. Como se indica en los mapas 10 y 11, aquí se encuentran museos, el zoológico, el MCJ / CENAC (Centro Nacional de Cultura ubicado en el terreno y las instalaciones de la antigua Fábrica Nacional de Licores, llamado “Fanal”), la antigua Aduana (que se usa para ferias, conciertos y otros eventos) y otras instituciones culturales así como públicas (el Instituto Nacional de Seguros (INS), el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Asamblea Legislativa, el Tribunal Supremo de Elecciones). En el noroeste se ubica Merced, uno de los dos distritos del segundo nivel (**medio-alto**), donde están los Correos, el Banco Nacional y Central de Costa Rica, el Mercado Central y un gran número de talleres y comercios, dándole un carácter comercial. El otro distrito de **nivel medio-alto**, Catedral, en el suroeste, contiene, además de la catedral

Mapa 10: zonas de interés en los cuatro distritos centrales de San José según la percepción y el comportamiento de la población.



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

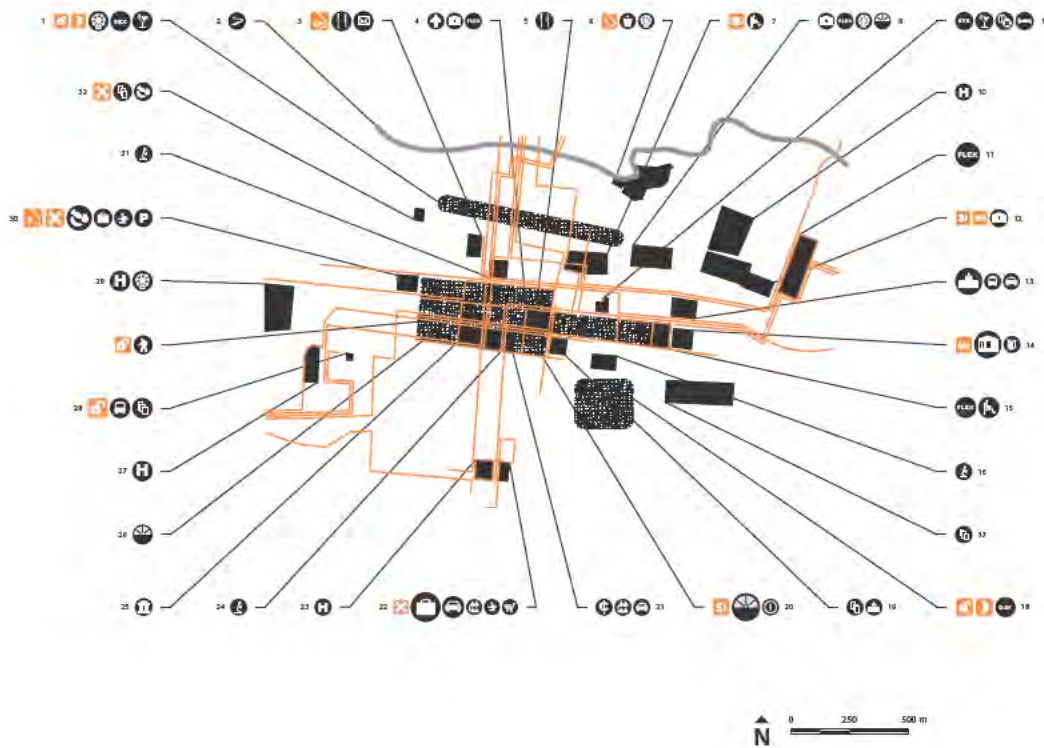
metropolitana y varias iglesias, la Plaza de la Cultura con el Teatro Nacional, la Plaza González Víquez con una serie de instalaciones deportivas, el MOPT, el Ministerio de Hacienda, la CCSS (Caja Costarricense de Seguro Social), la Corte Suprema de Justicia y el OIJ (Organismo de Investigación Judicial), por lo cual se puede denominar un distrito mayoritariamente institucional. Hospital, en el sureste, es caracterizado por la localización de la Municipalidad de San José y una gran cantidad de instituciones de salud. Aquí se ubican, como ya indica su nombre, el Hospital San Juan de Dios, el Hospital Nacional de Niños, el Ministerio de Salud y muchos negocios relacionados al tema de salud como clínicas, consultorios de médicos, centros de fotografía rayos X, farmacias, la morgue San Juan de Dios, el cementerio, etcétera. Hacia el río María Aguilar, en el sur de este distrito, se han formado varios asentamientos informales, llamados popularmente “Barrios del Sur”. Esto explica su nivel de inclusión más bajo en comparación con los otros tres distritos centrales. No obstante, aún se encuentra en una categoría intermedia de los cinco niveles socio-territoriales definidos (**medio-bajo**).

La mayoría de los lugares y zonas de interés en la ciudad –según están indicados en los mapas 10 y 11–, tienen más de un uso o se perciben de diferentes formas. Son más grandes alrededor de la carretera de Circunvalación y en las afueras, donde hay más espacio (ejemplos son los parques, *malls*, instituciones como universidades y el Registro Nacional). En el centro el terreno está dividido en lotes más pequeños y las construcciones son verticales o de una escala más reducida (como los comercios y parques más pequeños), aunque hay todavía lotes sin construir o lugares que pueden ser transformados para nuevos usos (por ejemplo, las estaciones del ferrocarril al Pacífico y Atlántico o la antigua Aduana). Los desarrollos grandes en la periferia han atraído mucho poder económico del centro antiguo, donde numerosos lotes se han quedado vacíos o fueron convertidos en estacionamientos para atender a los funcionarios de las instituciones públicas – que aún se encuentran aquí– y los visitantes que vienen de los suburbios.

Las largas distancias para llegar a los sitios de interés en la periferia han resultado en un mayor uso del vehículo en esta zona (contrario al centro, donde mucha gente se mueve a pie). Esto se ve reflejado en la oferta de servicios relacionados con el uso del automóvil, como restaurantes de comida rápida donde se puede pasar sin tener que salir del vehículo (*drive-through*), “lavacar” y parqueos.

En los mapas 11 y 12 se ve la importancia de la parte más central de los cuatro distritos alrededor del cruce donde se unen: allí todos los recorridos confluyen y hay una saturación de puntos de interés visitados. Esta área fue indicada por los

Mapa 11: zonas de interés y recorridos principales en el centro de San José según la percepción y el comportamiento de la población.



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

informantes como “insegura”, más aún de noche cuando la gente regresa a sus casas en los suburbios y quienes se quedan son los llamados “antisociales”.

Las fronteras hacia los distritos periféricos no se distinguen bien en el mapa, por ser sobre todo divisiones físicas delimitadas por ríos que no se utilizan como espacios de calidad. Son abandonados, usados como relleno u ocupados por asentamientos informales. Solo se indica una parte del río Torres, que la gente ubica mejor por su conexión con el Parque Zoológico.

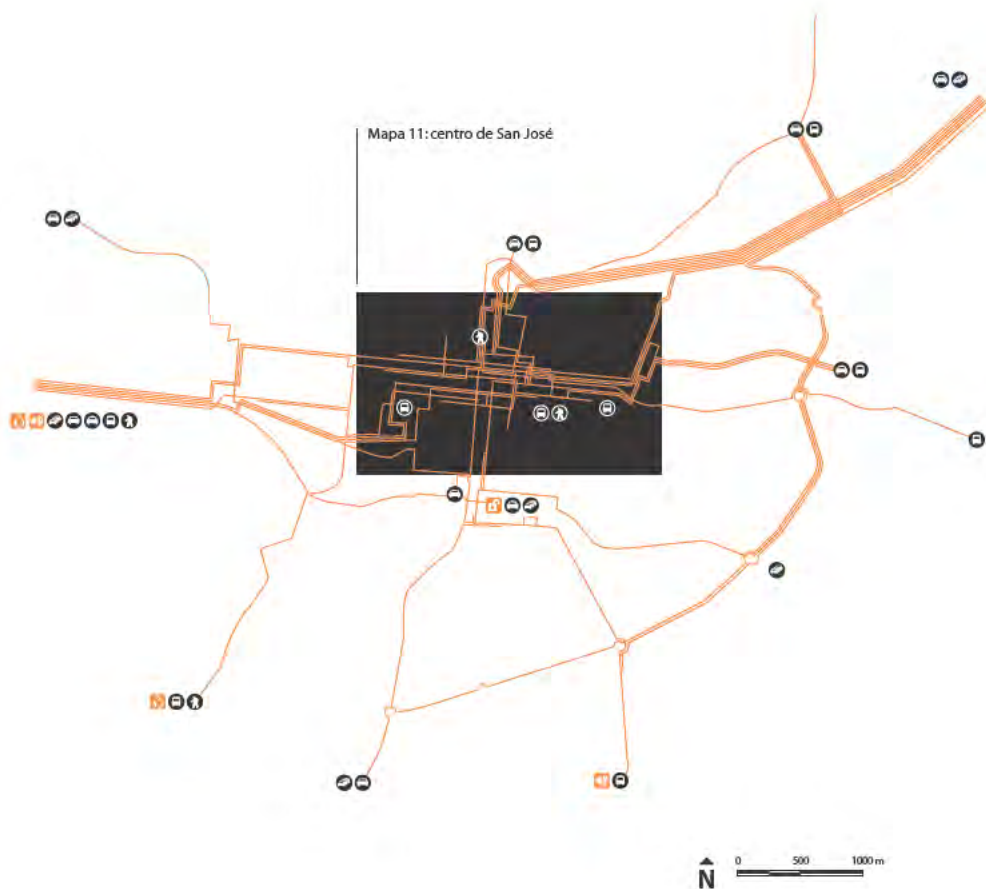
Cuanto más se aleja del centro, más disminuye la densidad de recorridos y destinos. Al mismo tiempo, el patrón de las calles cambia: ya no forman parte de la cuadrícula colonial que define la estructura del núcleo urbano, sino que siguen la estructura orgánica de las fincas y cafetales que había originalmente (véase mapa 12). Las urbanizaciones y residenciales se crearon a lo largo de esa red vial, una lógica de desarrollo urbano (no planificado) que continua hacia los suburbios más lejanos.

Conectividad

En todos los talleres se trató el problema de la congestión en la subregión metropolitana de San José. Dentro de la GAM, el centro de San José cuenta con más densidad de transporte y personas que lo transitan cada día. En el mapa 12, con los recorridos más importantes que los líderes juveniles y comunitarios de la subregión de San José realizan hacia, alrededor y dentro de los cuatro distritos centrales de San José, aparecen dos puntos de entrada / salida principales: por la avenida central de Guadalupe y por el Parque La Sabana. En el caso de La Sabana, es parte de una carretera principal que conecta San José a la Costa Pacífica. Es una carretera en buen estado que tiene cuatro carriles sin semáforos, separados del tránsito local que se mueve por una vía paralela de dos carriles. Además, pasa por aquí la línea de tren. A su vez, la avenida central de Guadalupe también tiene cuatro carriles, pero estos son compartidos por todo tipo de tránsito (distrital e intercantonal) y se encuentra en peor estado. Una serie de intersecciones controladas con semáforos lo convierte en una calle apta para poco tránsito, pero por ser la carretera principal del cantón de Goicoechea, es una ruta de alta circulación.

Varias de las rutas reflejan uno de los problemas que fue señalado en diferentes ocasiones durante el trabajo de campo: todas las rutas de buses llegan al centro de San José. Allí se tiene que tomar otro bus para llegar a su destino e incluso hay casos en los que se tienen que tomar más de dos buses entre salida y llegada.

Mapa 12: principales recorridos de líderes juveniles y comunitarios de San José hacia, alrededor y dentro de los cuatro distritos centrales de San José.



Fuente: elaboración propia. Véase la simbología y leyenda en las solapas.

Hay pocas rutas periféricas o interdistritales para llevar de forma más directa a su lugar de trabajo, estudio u otro destino, los pasajeros que no se dirige hacia la capital. Esto no solo aumenta el tiempo de viaje, sino también la saturación vial, sobre todo en el centro. Como resultado, se observa la densidad de recorridos en la parte más central de la cuadrícula colonial del casco urbano (área marcada en mapa 12 y detallada en mapa 11), donde la mayoría de los buses tiene su parada principal. La gran cantidad de paradas y buses en el centro de San José lo convierten en una enorme terminal de este tipo de transporte público.

La carretera de Circunvalación fue planeada como un anillo que rodea los cuatro distritos centrales. Sin embargo, solo la parte este, sur y oeste fue construida y es actualmente mejorada (con puentes en rotondas y nuevas salidas). En el norte se mantiene la carretera vieja con muchos semáforos y congestión, causada sobre todo por la gran cantidad de camiones que llegan y salen desde las empresas e industrias localizadas a lo largo de ese tramo. La Circunvalación es vista como una carretera importante, que también cuenta con problemas de congestionamiento, en específico por las rotondas, que se espera aliviar con las nuevas construcciones. Esta carretera no se usa mucho para ir al centro de San José, sino más bien para pasarlo. Por esta razón, es usada más que nada por conductores de automóviles, pues los buses se dirigen directamente al centro.

Síntesis

En la actualidad, más del 60% de la población de Costa Rica es urbana, porcentaje que sube al 87% en el caso de la GAM. El proceso de urbanización de las últimas décadas ha transformado muchas zonas antiguamente rurales en distritos urbanos. En algunos casos, los orígenes rurales se mantienen visibles en medio del desarrollo urbano, creando una condición híbrida rural-urbana (“rurbana”).

En el caso de los distritos más inclusivos, como La Asunción de Belén y Pozos de Santa Ana (que se encuentra actualmente en el nivel intermedio de inclusión / exclusión pero muestra un proceso de desarrollo similar al de La Asunción, que es de mayor inclusión), el uso rural del suelo ha sido prácticamente eliminado y reemplazado por diversas tipologías urbanas como industrias grandes, residenciales, centros comerciales y oficentros. Ambos distritos se han desarrollado explosivamente y muestran una tendencia marcada hacia proyectos de gran escala con su propia infraestructura y servicios.

Son ciudades satélite, que compiten en tamaño y funciones con San José y otras ciudades antiguas. Han sido impulsadas por el mercado inmobiliario privado que es atraído por la disponibilidad de terrenos, sus bajos precios y la localización estratégica de estos distritos entre la capital, el aeropuerto internacional y las grandes carreteras del país. Como dijo uno de los desarrolladores: “Aquí [en un potrero en Pozos] construimos nuestro nuevo San José”. Aunque le hubiera gustado, no lo pudo construir en el centro de la capital, por la falta de terrenos grandes disponibles, el alto costo de la tierra, la infraestructura insuficiente, la contaminación y las restricciones del plan regulador.

El resultado es una mayor dispersión del programa urbano sobre un territorio más amplio y se está creando lo que en Estados Unidos se llama *airdrop urbanism*: un desarrollo definido por grandes cápsulas privadas en la periferia entre las ciudades, que no se relacionan con su entorno y que parecen haberse caído del cielo. Se orientan sobre todo a la clase alta e incluso empujan a la población del pueblo original, que es mayoritariamente de clase media a baja, hacia fuera del distrito, lo que da como resultado diferentes mundos de vida urbana segregados (la zona industrial, la residencial de clase alta y un pequeño remanente del pueblo original). Esta fragmentación espacial se lee claramente en las imágenes satelitales y mapeo de los distritos de Pozos y La Asunción. La consiguiente segregación social de la población fortalece a su vez la fragmentación espacial, un círculo vicioso que existe en varias áreas de la GAM pero es mayor en el caso de los distritos más inclusivos y desarrollados recientemente.

El alto nivel de inclusión se debe sobre todo al acceso a fuentes de empleo (asalariado) del sector secundario y terciario, así como a servicios sociales. Las áreas residenciales de Pozos y Asunción están separadas de las áreas industriales, centros comerciales y oficentros, pero suficientemente cerca para poder llegar fácilmente al trabajo. No obstante, para los trabajadores que vienen de otros distritos, la infraestructura, sobre todo en Pozos, es insuficiente, resultando en grandes presas y, en general, falta de accesibilidad.

El tema de conectividad es importante para todos los distritos. La infraestructura vial al nivel de la GAM se encuentra en mal estado y el transporte público es considerado deficiente. Los distritos que se ven más afectados por esto son los más excluidos. Entre los mapeados, los más excluidos son San Felipe de Alajuelita y Pacayas de Alvarado. Son distritos más homogéneos en su uso de suelo, con relativamente poco desarrollo. Combinan la función agrícola con urbanizaciones y, en el caso de Pacayas, con bosques secundarios. Mientras que

San Felipe tiene cierta accesibilidad a distritos más desarrollados e inclusivos, Pacayas se encuentra más aislado geográficamente. Ambos tienen una población que pertenece mayoritariamente a la clase media y baja. Incluso, en San Felipe hay una alta presencia de asentamientos en precarios, lo cual explica en parte su bajo nivel de inclusión. Con el fin de disminuir el nivel de exclusión, lo que habrá que mejorar es la conectividad, en específico a fuentes de empleo (asalariado) fuera del distrito, o crear mayores posibilidades de empleo dentro de los propios distritos que respeten (e incluso fortalezcan) su identidad (por ejemplo, relacionadas con la agricultura y el turismo ecológico).

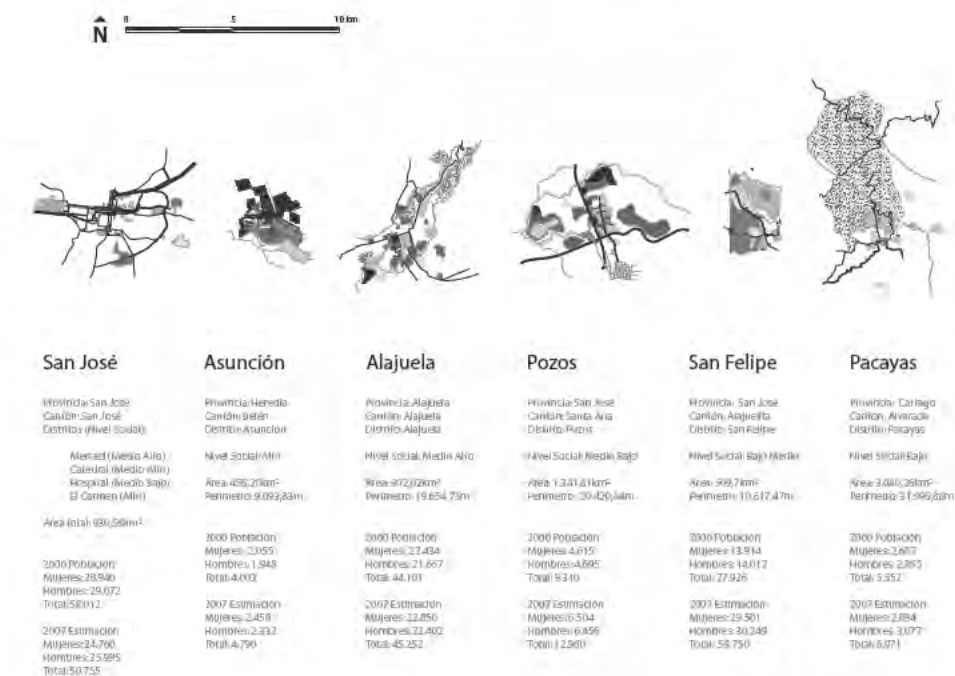
Alajuela y San José juegan un rol especial por ser los distritos centrales de dos áreas metropolitanas. Cuentan con una gran variedad de comercios y servicios sociales y, en el caso de la capital del país, instituciones públicas y culturales que solo se encuentran aquí (como el Registro Nacional, la Asamblea Legislativa, el Tribunal Supremo de Elecciones y el Museo Nacional). Como consecuencia, casi todas las rutas de buses pasan por aquí, haciendo del centro de San José la zona más visitada (y también la más congestionada) de toda la GAM. Al igual que Pozos y La Asunción, los distritos centrales de las áreas metropolitanas se encuentran en los primeros tres niveles de inclusión y muestran una presencia de espacios capsulares alrededor de los centros urbanos originales. Sin embargo, en este caso son primordialmente de carácter público y accesible a toda la población (como universidades, hospitales públicos o el Parque La Sabana).

El éxodo de la población de los centros de las áreas metropolitanas hacia los suburbios y las ciudades satélites, ha resultado en una separación de funciones y un subsecuente incremento en el tránsito (sobre todo en vehículos individuales). Además, el abandono de los centros, sobre todo de noche, ha resultado en un deterioro de la calidad de los espacios públicos, así como una mayor inseguridad (percibida y real).

Comparando los tres centros mapeados es interesante observar que el pueblo de Pacayas ofrece un programa urbano multifuncional que satisface gran parte de las necesidades de sus usuarios dentro de una huella urbana relativamente pequeña. Estos servicios son accesibles a pie y el trazado compacto evita la formación de áreas baldías e inseguras entre los edificios y espacios públicos designados. La imagen general es la de un centro urbano bien mantenido, ubicado adecuadamente en su entorno natural y cuidado por sus habitantes. Esta situación incentiva a investigar la posibilidad de desarrollar y aplicar el modelo de Pacayas en ciudades de diferentes escalas, con las adaptaciones que demande cada contexto.

Las imágenes combinadas de los diferentes distritos que fueron mapeados en términos de su condición cultural y social reflejan la creciente disparidad de clase en Costa Rica. Para romper el círculo vicioso de fragmentación espacial y segregación social, y para mejorar la accesibilidad a variables de inclusión para una mayor parte de la población costarricense, se requerirá el desarrollo de una estrategia de planificación urbana sostenible para la Gran Área Metropolitana.

Cuadro 2: resumen de los distritos mapeados socio-culturalmente.



Fuente: elaboración propia con base en FLACSO para PRUGAM (2007).

SECCIÓN 5

Implicaciones para un Urbanismo Sostenible en la GAM de Costa Rica

Oliver Schütte
Marije van Lidth de Jeude

¿Es la Gran Área Metropolitana de Costa Rica una sola ciudad, una conurbación de varias ciudades, un mega-pueblo rural o, en las palabras de Kai Voekler, “[...] una nueva forma de ciudad para la cual aún no tenemos modelos adecuados de percepción y representación”?

En Costa Rica, el tremendo crecimiento urbano no planificado de las últimas décadas ha creado un conglomerado de numerosos mundos de vida diferentes que se definen por contrastes: urbano - rural, formal - informal, rico - pobre, desarrollado - no desarrollado. Pueblos tradicionales de clase media-baja se ubican a la par de comunidades cerradas para la clase alta y asentamientos informales de clase baja; los campos de café y papa son perforados por zonas de libre comercio, centros de oficinas, desarrollos residenciales e industriales de escalas diversas. Todos estos enclaves están desperdigados sobre un gran territorio de casi 1.800 kilómetros cuadrados donde se alojan 2,6 millones de ciudadanos (que se estima llegarán a 3,5 millones para el 2030) y se han unido en una sola unidad política llamada GAM (Gran Área Metropolitana).

Durante el trabajo de campo hemos señalado varios obstáculos pero también oportunidades en la cultura y el desarrollo urbano de la GAM. Comprender la GAM a través de los ojos de sus habitantes, y definir los obstáculos y las posibilidades de la situación actual en un proceso participativo, se espera lleve a una formulación más precisa, así como a una mejor apropiación de un catálogo efectivo de futuras intervenciones. Los lineamientos presentados en esta sección pueden contribuir a la construcción de un entorno urbano sostenible en Costa Rica.

Aunque una ciudad ideal no existe, ni se puede crear una ciudad más inclusiva de un día para otro, la GAM tiene un enorme potencial de generar un modelo interesante para un discurso de cómo dar forma a nuestras ciudades del futuro.

Culturas Urbanas

Los edificios e infraestructura no hacen una ciudad. La hacen los ciudadanos al apropiarse de ella, dándole identidad y con ello vida.

El círculo vicioso de la fragmentación espacial y segregación social ha tenido un efecto negativo en la cultura de la GAM. Ha convertido la cultura de solidaridad en una de individualismo, menor participación ciudadana y mayor exclusión social. Ha fomentado una cultura de miedo al aumentar la sensación de inseguridad (que a veces se convierte en una experiencia de inseguridad real) con implicaciones como la formación de los diferentes mundos de vida urbana, el incremento en las medidas de seguridad y un abandono de los espacios públicos.

Estas tendencias son también un reflejo de la cultura de consumo que atrae la gente a los *malls* con sus cadenas de moda y comida rápida. Además, han resultado en una separación de funciones (comercio, trabajo, vivienda, recreación), lo cual fomenta la cultura de movilidad. El mayor uso del vehículo privado ha generado niveles preocupantes de congestión y contaminación ambiental.

Un nuevo desarrollo urbano solo se puede lograr con una “nueva” cultura urbana. Esto requiere, por un lado, promover cambios en los aspectos negativos de la cultura actual: revertir la cultura de miedo, de consumo y de movilidad. Hay que romper con el círculo vicioso de la fragmentación espacial y segregación social de la GAM, estimulando la interrelación entre los diferentes mundos de vida urbana e invirtiendo en los espacios públicos actualmente descuidados, para que se vuelvan más competitivos en comparación con los desarrollos privados populares y empiecen a atraer nuevamente a la gente. Requiere un proceso de concientización enfocado a fomentar una ciudadanía que se preocupe por los temas claves y sepa convivir con otros grupos poblacionales. Hay que crear mecanismos que estimulen la participación de la población, ya que la mejor forma de aprender es participar en el desarrollo de la ciudad.

Por otro lado, se pueden fomentar las expresiones culturales positivas como la actual cultura de eventos. Al dar apoyo financiero, logístico o infraestructural a la realización de eventos tradicionales y contemporáneos, formales e informales, organizados por comités comunales, subculturas específicas o la municipalidad, se puede fortalecer la “nueva” cultura urbana de la GAM. Una cultura que convierta los “no lugares” en espacios atractivos donde una diversidad de personas quiera llegar, lo cual puede disminuir la inseguridad (real y percibida), crear identidad (para el lugar y las personas que lo visitan) y fomentar la integración social.

La Imagen de la Ciudad

La “nueva” cultura urbana y la integración social se estimulan si se promueve una imagen que refleje la identidad de la ciudad y sea compartida por sus habitantes. Esta identificación con el entorno urbano es fundamental para su cuidado y apropiación. Difícilmente se puede crear una sola imagen para la GAM en su totalidad por ser un territorio tan grande y diverso. Su belleza está en el conjunto de identidades diferentes que la componen (siempre y cuando no sean socialmente segregadas). Los lineamientos de planificación urbana (en términos de zonificaciones, infraestructura, etcétera) se debe generar al nivel macro (la GAM) pero estos no generan la identidad del lugar. Esta identidad se da por expresiones típicas de una ciudad, barrio u otro territorio urbano, muchas veces formadas a lo largo de varias décadas, con las cuales la población ya se identifica.

En la actualidad, la identificación territorial de las y los ciudadanos de la GAM se da tanto a nivel de su urbanización o barrio como a nivel del cantón e incluso la subregión. Se propone fortalecer la identidad a nivel del cantón y la subregión por razones prácticas (la institucionalidad política se da a nivel del cantón: la municipalidad), financieras (es más costoso trabajar a nivel de cada barrio) y sociales (para promover la integración es clave compartir una misma imagen a nivel de un territorio más grande con mayor población). A través de un proceso participativo se define la imagen específica que refleja esa identidad: aspectos positivos de la cultura actual, como una actividad (social, cultural, económica o política), edificio u otro hito típico del lugar (entre otros, identificables en las direcciones costarricenses formales e informales). Esta se traduce en un lema e ícono reconocible y se promueve de tal forma que la ciudadanía la apropie. Por ejemplo, el carácter de San José como capital puede ser simbolizado con un ícono que represente los tres poderes (Ejecutivo, Legislativo, Judicial) y se puede hacer

hincapié en la gran cantidad de instituciones y eventos culturales en el centro. La basílica en Cartago se puede usar como un ícono que refleje su identidad religiosa e importancia como destino para la romería o, trabajando de forma conjunta entre las diferentes alcaldías, se puede enfocar en su carácter como subregión agrícola, actividad ejercida en prácticamente todos los cantones cartagineses e incluso en el central, donde se vende gran parte de los cultivos. En el caso de Alajuela, se puede promocionarla como una región turística, con íconos como el aeropuerto internacional o la artesanía típica del cantón de Sarchí. Heredia ya es conocida como cuna de la educación, representada por el edificio de la UNA. Además, se puede aprovechar su imagen como “Ciudad de las Flores”, vinculada a las procesiones de Semana Santa en los diferentes cantones y la gran cantidad de áreas verdes (como el Volcán Barva y el Parque Nacional Braulio Carrillo).

La actividad promovida no debe ser exclusiva para esa ciudad (estudiar se puede hacer en todas, igual que ir a misa, hacer trámites o comprar artesanía), pero la imagen sí tiene que ayudar a distinguirla de otras para que sus ciudadanos se identifiquen con ella y atraiga visitantes que quieran explorar su identidad nueva o fortalecida, lo cual se puede convertir en una fuente de ingresos importante.

Acupunturas Urbanas

Las imágenes deben fungir como lineamientos a la hora de diseñar y desarrollar las ciudades. A su vez, pueden ser fortalecidas a través de intervenciones específicas en puntos estratégicos del territorio urbano. Estas acupunturas urbanas pueden ser obras físicas de mejoramiento de espacios públicos, la construcción de edificios o infraestructura así como expresiones culturales. Por ejemplo, un mercado de artesanías o centro turístico en Alajuela, ferias del agricultor en Cartago, una biblioteca en Heredia o un festival artístico en los parques urbanos de San José.

Las acupunturas urbanas también pueden basarse en usos intermedios, los cuales se definen como actividades temporales (que pueden convertirse en permanentes), informales o formales, con diferentes fines (como cultura, deporte, comercio, jardinería) en áreas abandonadas o descuidadas, que tienen el objetivo de cambiar “no lugares” en “lugares”. En un ambiente urbano no planificado como la GAM, el uso intermedio no es un fenómeno nuevo: las actividades informales temporales han sido siempre una característica de la cultura urbana

costarricense, pero ahora se están haciendo más diversas, poniendo su sello en un creciente número de lugares de la ciudad y podrían convertirse en un componente estructural del desarrollo de la ciudad. Ejemplos son las rutas artísticas realizadas en centros urbanos, o actividades comerciales como las ferias del agricultor, que pueden cambiar una plaza vacía o parqueo en un espacio vibrante durante un tiempo definido. Este tipo de usos intermedios positivos deben ser apoyados por el gobierno y ayudar a las municipalidades o los inversores privados a identificar usos populares del suelo antes de formalizarlos. En San José, el uso de las antiguas vías férreas (ahora en gran parte abandonadas) como atajos por parte de los peatones y ciclistas podría ser visto como un “uso intermedio informal” que puede formalizarse en la forma de arterias de tráfico no motorizado. Al habilitar los caminos, instalar mobiliario urbano, iluminación y otros servicios, se puede convertir la cultura vial informal en una cultura formal sostenible, pues ya ha sido apropiada. También se pueden estimular nuevos usos y apoyarlos logísticamente con el fin de preparar sitios ahora indefinidos o abandonados para un uso deseado a futuro (y así prevenir su ocupación no deseada). Por ejemplo, una zona de río donde se instalen huertos populares, parques comunales o un cementerio probablemente no será ocupada por asentamientos informales o como depósito ilegal de basura.

Las instituciones públicas deben invertir estratégicamente en sectores concretos en el territorio, donde se puedan lograr impactos importantes y sostenibles en la transformación social de la sociedad y en los espacios urbanos. Hay que identificar las áreas importantes para la generación de ingresos así como las zonas más problemáticas (menos seguras, más contaminadas, los asentamientos informales o barrios donde vive la población más vulnerable), y seleccionar algunas de ellas con el fin de hacer un uso eficiente de los fondos gubernamentales disponibles. Las obras pueden fungir como catalizadoras para el desarrollo de la GAM y el beneficio de la población en su totalidad, siempre y cuando sean de alta calidad y fortalezcan la identidad de las ciudades.

Nueva Estructura Urbana

Para un positivo desarrollo futuro de la GAM es importante definir una estructura urbana óptima. El territorio de la GAM debe ser entendido en su totalidad para crear el acceso a las oportunidades de inclusión para todos sus ciudadanos. La planificación urbana debe buscar el fortalecimiento de las diferentes identidades urbanas, y su interrelación social, que están comprendidas en este ambiguo

conglomerado. Además, debe crear una conexión eficaz entre los diversos mundos de vida urbana.

El Plan PRUGAM (2008-2030) divide la GAM en tres zonas: la zona de potencial urbano forma un archipiélago con límites de crecimiento urbano a escala cantonal (LUC), rodeado por zonas de producción agropecuaria y zonas de protección ambiental. De acuerdo con esta visión, la población estaría principalmente ubicada en las zonas de potencial urbano. La producción local de alimentos tendría lugar en las zonas de producción agropecuaria, y puede ser entregada a la densificada población urbana a través de los puntos de distribución local (como supermercados o ferias del agricultor) dentro de los centros urbanos. Las zonas de protección ambiental formarían un telón verde de fondo con propósitos de conservación y recreativos que beneficien a los habitantes del conglomerado urbano.

En la realización de propuestas para la zona de potencial urbano, proponemos tomar en consideración que en la GAM actual se pueden distinguir tres niveles de centros, en orden jerárquico:

- I. El centro cabecero de cada área metropolitana: son cuatro (Alajuela, San José, Cartago, Heredia), de los cuales San José es además la capital del país.
- II. El centro cabecero de cada cantón: son 27 (el centro de cada una de los 31 municipalidades menos los 4 centros anteriormente mencionados. Un ejemplo es Pacayas de Alvarado).
- III. El centro cabecero de cada distrito: potencialmente son 157, dado que hay 188 distritos de los cuales 31 ya están incluidos en las categorías I y II, pero no todos los distritos tienen un centro muy marcado, como vimos en el mapeo de San Felipe de Alajuelita (algunos ejemplos son Pozos de Santa Ana, La Asunción de Belén, Capellades de Alvarado).

Basado en el orden existente de los centros urbanos, se debe desarrollar un esquema de distribución de los servicios accesibles. Visualizamos la GAM como una red policéntrica de alto rendimiento, salpicada con diferentes centros (nodos) que están definidos por diferentes funcionalidades. La relación entre los nodos de la red policéntrica tiene que ser autosuficiente a nivel de la GAM: lo que no se ofrece en uno de los centros urbanos, se tiene que ofrecer en otro. Todos deben servir a áreas claramente definidas y con periferias limitadas, para evitar que las

ciudades crezcan juntas y así preservar las zonas de producción agropecuaria y protección ambiental. Todos los centros y sus periferias tienen que estar conectados a un eficiente sistema regional de transporte intermodal para asegurar el acceso a cualquier servicio, espacio o actividad que la población necesite.

Una asignación claramente definida y fiscalizada de funciones residencial, industrial, comercial, agrícola y otras, junto con una red de infraestructura eficiente, son obligatorias para un proceso de planificación exitoso de la GAM. Sin embargo, los parámetros de planificación urbana deben también definirse de tal manera que permitan una transformación y regeneración constantes, en otras palabras, que permitan cambios y adaptaciones al sistema establecido o al sistema en el que se supone deben operar. Un desarrollo urbano sostenible también significa dejar espacio para el futuro.

Ciudad 24/7/365

La actual separación de funciones dentro del reciente desarrollo urbano de la GAM es tanto causa como efecto de la fragmentación espacial y la segregación social. Con el fin de romper este círculo vicioso, proponemos promover patrones de densidad modificados y ciudades de uso mixto que sean accesibles a las diferentes clases y grupos de la población.

Desarrollar un programa urbano diversificado que brinda una oferta completa de servicios, bienes y espacios públicos así como seguridad para sus habitantes es fundamental para un uso sostenible de la ciudad. La gran mayoría de los ciudadanos de la GAM muestra preocupación sobre el tema de la seguridad, el cual domina la imagen de muchas de sus ciudades (con rejas, alambre navaja, cámaras, etcétera). Existe una relación entre la seguridad, la densidad poblacional y el programa urbano en su totalidad. Cuando hay poca presencia de gente hay poco control social, lo cual crea una sensación de inseguridad que a veces termina siendo real. Si hubiera más actividades durante todo el día y la noche de lunes a domingo en todo el año (24/7/365), habría una cierta cantidad de gente presente de forma más continua.

En el corto plazo esta problemática puede ser atendida por acupunturas urbanas como la instalación de mobiliario urbano y una mejor iluminación en espacios públicos, la creación de instituciones sociales que brinden asistencia a los indigentes (como albergues, comedores y programas de rehabilitación), o

la creación de espacios multifuncionales y flexibles (espacios “flex”) como una plaza que ofrezca actividades en la mañana (por ejemplo, una feria del agricultor), durante la tarde (tiendas alrededor de la plaza) y en la noche (con la presencia de bares y restaurantes o la organización de eventos temporales como un concierto o cinema al aire libre).

Para el largo plazo se propone fortalecer el programa urbano y la oferta de espacios, bienes y servicios en su totalidad, asignando un programa urbanístico y arquitectónico a cada uno de los centros urbanos de la GAM, que se relacione con su escala y densidad. Además de que todos los centros de las ciudades deben proveer una mezcla genérica de programa urbano (que incluya vivienda, educación, comercio, oficinas, etcétera), un cierto número de centros seleccionados (basados en su importancia y ubicación estratégica actual dentro de la GAM así como los patrones de conectividad ya existentes), deben proveer servicios específicos que no son necesarios a diario. Estos diversos y densificados nodos urbanos de servicio –o Centros Compactos Multifuncionales (CCM) como los llama PRUGAM– podrían ser desarrollados en las capitales de cada una de las cuatro áreas metropolitanas (Alajuela, Heredia, San José and Cartago) y en algunos de los cantones, complementándose a nivel de la GAM. En ciertos casos se puede enfatizar el sector comercial o agrícola, en otros el de turismo, salud o educación. En unos se puede hacer hincapié en la oferta de servicios institucionales, en otros pueden sobresalir los espacios de recreación o verdes. Unos pocos tienen todavía edificios patrimoniales que deben ser protegidos y fungir como guía para los nuevos desarrollos. Obviamente, la propuesta para una ciudad en la periferia de la GAM será diferente de la de una ciudad localizada en el centro. La definición del programa urbano de cada ciudad depende de su ubicación y condición geográfica, climática, económica, social y cultural.

El programa específico tiene que reflejar la identidad de la ciudad y ofrecer funciones claras para poblaciones definidas de su centro y periferia. Para ello es importante ver la relación entre el programa que la ciudad ofrece y la población que la ocupa, así como la imagen que se quiere promocionar. Por ejemplo, en la ciudad “educada”, hay que crear vivienda específica para estudiantes y una red vial que les permita llegar de manera ágil al centro de estudios, preferiblemente a pie, en bicicleta o en transporte masivo. Se recomienda formular programas para diferentes grupos poblacionales (de diversas edades, sexos, etnias, subculturas, estructuras familiares, etcétera), para promover el concepto de barrios mixtos que faciliten la integración social. La diversidad de personas puede ser atraída por una combinación de proyectos gubernamentales de vivienda social (con bonos de vivienda u otros

subsidios) y desarrollos comerciales del sector privado (que podrían ser estimulados a invertir en estas áreas actualmente no atractivas con una infraestructura mejorada, mayor facilidad en los trámites o incentivos financieros para los proyectos que apuntan al objetivo general de desarrollo). Hay que formular una política integral de vivienda que se enfoque en la repoblación de los centros antiguos, el concepto de barrios mixtos y que sienta las bases para crear una oferta habitacional acorde con las necesidades actuales y el crecimiento poblacional previsto para los próximos 20 años. En el caso específico de los asentamientos informales se deben analizar temas como la titulación de tierras, el mejoramiento de barrios y la reubicación en zonas menos vulnerables.

La meta es generar una sana competitividad entre las ciudades, que motive mejorar la oferta de bienes, servicios y espacios públicos, y crear centros multifuncionales (con usos mixtos) e integrales (con diferentes grupos poblacionales) que logren fortalecer la economía local y mejorar la igualdad social. La subsecuente defragmentación espacial e integración social podría disminuir la necesidad (sentida) de utilizar medidas de protección que perjudican la imagen urbana y llevan al abandono de los espacios públicos. Esto puede tener efectos positivos en la seguridad emocional y real. Una vez que los ciudadanos se sientan más seguros en su ciudad, la cuidarán y se identificarán más fácilmente con ella.

Densidad

El desarrollo de una nueva estructura y programa urbanos tiene por objetivo modificar los patrones de densidad dentro del territorio general de la GAM. Tomando en cuenta las necesidades habitacionales actuales y el previsto crecimiento poblacional, así como la presión que esto generará sobre la tierra, hay que buscar formas de aumentar la densidad en el territorio ya construido para proteger las áreas aún no construidas. Los centros urbanos deben contar con las densidades más altas de la GAM, y en sus afueras se debe estimular una densificación más baja. El costo de la infraestructura y la distribución de servicios básicos puede ser optimizado dentro de esta huella urbana comprimida.

La densificación se puede dar de dos formas: horizontal y vertical. La densificación horizontal significa llenar los terrenos baldíos creados en las ciudades por el actual desarrollo fragmentado. Son terrenos que están sin uso o que tienen un uso limitado, como en el caso de los estacionamientos (sirven sobre todo de día

para los vehículos de las personas que viven en ciudades dormitorio y se trasladan a los centros grandes para trabajar). Una densidad horizontal resultará en un uso más saturado del espacio con efectos positivos para la seguridad (por la mayor presencia de gente) e integración social (en los casos donde se estimula la mezcla de diferentes grupos poblacionales).

La densificación vertical significa construir edificios de mayor altura, que en el caso de Costa Rica ya puede ser a partir de tres pisos. Efectivamente, el PRUGAM habla de “una alta densidad con baja-mediana altura”, con lo cual se refiere a una densificación combinada con la integración funcional de espacios públicos, servicios, comercios y vivienda o conjuntos residenciales de tres a cinco pisos en áreas fuera de los centros urbanos (pero dentro del LUC). En los centros puede haber edificios de cuatro a diez pisos, tomando siempre en cuenta la imagen actual de la zona y otros aspectos, como la correlación entre el ancho de las vías y la altura de los edificios, para evitar posibles impactos ambientales (por ejemplo, sombra sobre espacios e interferencias con el viento). Adicionalmente, en vista de los costos elevados de la construcción de edificios altos en zonas sísmicas, hay un riesgo de que estos solo sean accesibles para la clase alta, formando más en vez de menos cápsulas fragmentadas y segregadas, de manera que se pierde el contacto con los espacios públicos. Se requiere una serie de estudios para encontrar la mejor altura, diseño arquitectónico y combinación de funciones en términos de accesibilidad para las diferentes clases o grupos de población, las condiciones ambientales y posibles efectos socio-económicos.

Si se quiere construir en alto, aunque sea de tres a cinco pisos, hay que tomar en cuenta que esto requiere un cambio cultural. Se debe hacer un fuerte trabajo de concientización para que la gente conozca no solo las desventajas, sino también las ventajas de este tipo de edificios. Una de estas ventajas es la flexibilidad de la construcción. Los planos y la ocupación de los pisos pueden ser ajustados dentro de un marco estructural preestablecido. Este es un aspecto importante con vista en los patrones cambiantes en la demografía de la sociedad y las familias costarricenses (situación a la cual responde la tipología arquitectónica “casa generacional” que prevé los cambios sobre el tiempo en la composición de la familia que la habita). Otra ventaja es la multifuncionalidad que se podría lograr al incluir viviendas en los pisos de arriba y negocios en las plantas bajas, lo cual puede ser fortalecido con la tipología “casa productiva”, que conecta la vivienda con espacios de producción o comercialización como una tienda, taller u oficina. La propuesta de un uso mixto debería ir de la mano con la elaboración de un plan urbano integral para los espacios público, privado y colectivo, con el fin de definir el carácter general del lugar.

Adicionalmente a la flexibilidad y multifuncionalidad, se puede aprovechar la construcción en altura para compartir ciertos servicios (como seguridad, mantenimiento) y espacios (un área de parrillada, *playground* u otro), aunque esto requiere un proceso para poder acostumbrarse, así como una regulación que fortalezca la convivencia comunal.

La construcción de edificios en altura tiene que ser ecológicamente amigable y aprovechar economías de escala para bajar el precio por apartamento. Se recomienda introducir tecnologías que promuevan el uso de recursos renovables, como la captación de energía solar y agua de lluvia, tratamiento de aguas negras para su reutilización y el uso de biodigestores para convertir los desechos orgánicos en gas. Aparte de aliviar la presión sobre el ambiente, estas opciones pueden generar ventajas económicas (disminuir los gastos de electricidad, agua y gas para los habitantes) y sociales (asegurar el acceso de la población a servicios básicos clave, un tema importante en el caso de los asentamientos informales). En edificios de alta densidad, se amortiza bien la inversión en estas tecnologías por compartir los gastos y beneficios con un grupo grande de personas. En el caso de los tugurios, se podrá construir en baja a mediana altura, con el fin de liberar y regenerar las zonas de protección ambiental (como las márgenes de ríos). Las virtudes ambientales de la densificación también se dan por la liberación de tierras, así como por la reducción del consumo de combustibles generada por un menor uso de vehículos.

Conectividad

La accesibilidad a los servicios y oportunidades de inclusión puede darse de dos formas: sea llevando los servicios al lugar en el que las personas viven o acercando a las personas al lugar en el que los servicios están. De hecho, la nueva estructura urbana propuesta sugiere una vía intermedia que acumula los servicios en áreas seleccionadas, en combinación con un escenario mejorado de conectividad entre los nodos urbanos multifuncionales y sus periferias. Uno de los objetivos de la creación de una red policéntrica es la oportunidad de reducir el tiempo y costo de transporte. Al juntar diferentes funciones en los centros urbanos densificados se reduce a un mínimo la necesidad de movilizarse. Adicionalmente se propone ofrecer una infraestructura para el transporte no-motorizado (en bicicleta o a pie) y mejorar la oferta de transporte público masivo, atractivo y accesible para todo tipo de población.

La conectividad entre los diferentes centros urbanos y sus periferias (incluyendo las zonas de producción agropecuaria y protección ambiental), específicamente a áreas con fuentes de empleo como los parques industriales, ofi-centros y centros comerciales, es clave para la inclusión social. Tiene que ser realizada por una eficiente red jerárquica de transporte intermodal en la cual se generen vías específicas para el transporte público y en bicicleta, que tengan preferencia sobre el transporte en vehículos privados. Localizaciones estratégicas para las áreas de empleo son las que se vinculan con las arterias y puntos focales de tránsito nacional e internacional como la carretera interamericana, los aeropuertos y el ferrocarril (preferiblemente con conexiones reinstaladas a la Costa Pacífica y Atlántica).

A lo interno de los centros urbanos se recomienda la instalación de redes de proximidad donde prevalezca la movilización no motorizada o en transporte público (preferiblemente en medios amigables con el ambiente como un tren o autobús eléctrico). La promoción de estos tipos de transporte y el mejoramiento de la oferta actual (orientada a personas con discapacidad, entre otras) requieren una política específica y bien fiscalizada, que obligue a la gran cantidad de operadores de buses a implementar los lineamientos estandarizados o, más bien, reducir (por ejemplo, a través de fusiones) el alto número de operadores a un grupo más pequeño de empresas que tengan la capacidad de atender a la población de una mejor forma.

En los límites de cada centro urbano se instalan estaciones de conexión intermodal, que se ubican estratégicamente en aquellos puntos donde se conectan las redes de proximidad con las vías principales de la GAM. Estos puntos estratégicos pueden definirse con base en los mayores nudos (entradas y salidas) viales señalados en los mapas socio-culturales. Las estaciones que empalman los diferentes medios de transporte deben contar con un programa que satisfaga las necesidades de sus usuarios. Por ejemplo, una terminal de buses, parques para el transporte individual (*park & ride*), lugares seguros para estacionar bicicletas, servicios sanitarios y duchas (para ciclistas que se dirigen al trabajo), un área de tiendas y comida, etcétera.

Dentro (como parte de las redes de proximidad) y entre (como parte de la red policéntrica), los centros urbanos, se puede implementar los lineamientos del programa Trama Verde, aprovechando los corredores biológicos y las partes abandonadas de la línea del tren para crear conexiones entre los puntos estratégicos del programa urbano y las zonas verdes (parques, jardines, bosques) mediante la habilitación de ciclovías, caminos peatonales y puentes. Estas armaduras verdes se utilizarán para el transporte eco-amigable, la recreación, la protección ambiental

y contención urbana dentro de las ciudades y pueden igualmente enlazarse a otras áreas de la GAM (e incluso el resto del país), en específico a lugares verdes turísticos como los parques naturales de los volcanes Irazú y Poás o el Braulio Carrillo.

Medio Ambiente Urbano

Costa Rica es mundialmente conocida como un país que protege su naturaleza, un factor importante que la ha convertido en destino favorito de la industria global del turismo. Sin embargo, las ciudades costarricenses (y específicamente la GAM) muestran una imagen bastante diferente.

La flota creciente de vehículos ha aumentado el congestionamiento, la contaminación sónica y del aire, así como el número de accidentes. El desarrollo urbano horizontal ha consumido gran parte de la naturaleza que solía rodear los centros urbanos. Las fábricas han sido encerradas en la huella contemporánea de la GAM. Anteriormente ubicada en los límites de las ciudades, la industria es ahora parte integral del conglomerado urbano, a menudo situada cerca de zonas de ríos que se han convertido en receptores de desechos industriales, así como en botaderos ilegales de basura doméstica y aguas negras. Dentro de los centros urbanos los corredores fluviales suelen aparecer como vacíos lineales en medio de los espacios capsulares desarrollados: una tierra de nadie que eventualmente es apropiada por asentamientos informales y sus construcciones improvisadas. Muchos de los ríos sirven como líneas divisorias entre barrios, siendo símbolo virtual y límite físico de la aparente fragmentación espacial y segregación social.

Con el fin de mejorar el medio ambiente urbano general, toda la industria debe ser reubicada en zonas claramente definidas—separada de las áreas residenciales, sobre todo en el caso de la industria contaminante y ruidosa— y equipada con tecnologías eco-amigables para controlar los residuos tóxicos. Las empresas contaminantes mismas deben asumir los costos de instalación pero pueden ser incentivadas por el gobierno (por ejemplo, con subsidios o reducciones en el pago de impuestos).

Adicionalmente, la condición urbana-rural de la GAM debe ser examinada, pues tiene una importante capacidad para combinar la producción y consumo de alimentos dentro de un solo territorio. De hecho, esto ya está pasando, pero las áreas entre el archipiélago construido y los límites naturales protegidos pueden ser mejor desarrolladas para usos agropecuarios, y conectadas a las redes de

proximidad de los centros urbanos con distancias optimizadas de transporte para la distribución local de los alimentos. En la zona agropecuaria se puede estimular la producción sostenible (como la orgánica, alianza de bosques, y otros tipos de certificación sostenible), algo que varios agricultores ya están aplicando y tema en el cual Costa Rica tiene un papel protagónico dentro de la región centroamericana, pero que debe ser ampliado para tener mayores efectos positivos. Una reducción de los tratamientos químicos es recomendada, especialmente en áreas situadas cerca de otros usos de suelo (como el residencial y el de oficinas). Mientras la agricultura industrial crea monocultivos y contaminación por pesticidas, la agricultura orgánica reduce los riesgos para la salud y puede ser más diversificada y aplicada a un perfil local específico de alimentos. No obstante, la agricultura orgánica generalmente requiere de más tierra (en comparación con la industrial) para generar cantidades comparables de cultivos, por lo que los enclaves de agricultura urbana dentro de la GAM deben ser planificados de manera eficiente en términos de ubicación y expectativa productiva. La zona agropecuaria, así como la de protección ambiental se prestan para el turismo rural, ecológico y comunitario, lo cual ofrece nuevas fuentes de ingresos para las economías locales.

Sin embargo, para elevar la calidad de vida de los ciudadanos de la GAM y reducir su huella ecológica¹³⁸, también la calidad ambiental de la zona de potencial urbano tendrá que ser reconstituida y fortalecida. Los ríos deben ser puestos de nuevo en el centro del desarrollo urbano, regenerándolos como espacios de alta calidad recreacional, deportiva, ambiental y de vida para los ciudadanos. Para alcanzar esto, los corredores fluviales deben ser protegidos y liberados de su uso como repositorios de desechos, así como de las construcciones informales. Se pueden aplicar acupunturas urbanas a lo largo de las riveras, equipándolas con el mobiliario urbano necesario para su uso, así como creando las condiciones para que se mantengan limpios y seguros. Por ejemplo, instalar iluminación y basureros en las orillas, promover su uso con la presencia de restaurantes, anfiteatros y otros lugares públicos o privados de encuentro. Los brazos reactivados de los ríos pueden ser parte de la trama verde formalizada que atravesará el conglomerado urbano,

138 La huella ecológica mide cuánta tierra y agua requiere un individuo, una ciudad, un país, o toda la población mundial para producir todos los recursos (alimentos, bienes, servicios, viviendas, energía) que consume, y para absorber todos los desperdicios que genera, utilizando la tecnología existente. Toma en cuenta las diferencias en la productividad biológica en cuatro ecosistemas (las tierras de cultivo, pastizales, bosques y áreas marinas de pesca) impactadas por las actividades del consumidor. A fin de mantener los actuales patrones de consumo de carbono (uso de energía en el hogar y transportes), alimentos, vivienda, bienes y servicios, se necesitarán 1,5 Tierras (www.myfootprint.org).

creando espacios para la protección del ambiente, la recreación y el transporte no motorizado. Las viviendas construidas a lo largo de esta trama podrían abrir sus patios traseros hacia las arterias verdes, convirtiéndolos en patios delanteros.

También es importante respetar el tema ambiental en las construcciones y sus diseños, tanto en términos de la protección de la naturaleza como de la integración de lo verde al espacio urbano construido. Por ejemplo, aprovechar los árboles autóctonos y respetar las microcuencas existentes. Las municipalidades deben implementar proyectos de recuperación ambiental en la ciudad o apoyar las acciones tomadas por la población o el sector privado. Un tema específico que se debe apoyar son las iniciativas (formales e informales) de reciclaje, ofreciendo incentivos financieros, creando la infraestructura necesaria (como contenedores estratégicamente ubicados para depositar la basura diferenciada) y realizando recolectas separadas. Otras actividades que se pueden apoyar son la siembra de árboles, la transformación de un sitio industrial en un parque o la instalación de jardines y huertos populares. Junto con la naturaleza existente en los centros urbanos, este “ambiente verde construido” podría funcionar como un pulmón gigante para darle oxígeno a la ciudad y disminuir los niveles de contaminación ambiental urbana.

La plena consecución de la reducción de la huella ecológica depende del comportamiento, la educación y la voluntad de los ciudadanos de la GAM para mejorar la situación actual. La ya creciente conciencia de los costarricenses hacia la protección de los espacios verdes se debe seguir promoviendo a través de campañas y programas de educación ambiental, sobre todo los que se enfocan en las futuras generaciones. Es clave crear los mecanismos para una buena fiscalización de la legislación ambiental actual, que si se respeta puede conllevar a una imagen urbana ambiental positiva para toda la GAM. La protección del ambiente como un recurso infinitamente valioso (pero no infinito) requiere de un esfuerzo colectivo que sea apoyado por todos los sectores de la sociedad.

Participación Tripartita

Una ciudad es el compromiso de los diversos actores que la hacen. Con el fin de mejorar la integración social y espacial de forma sostenible, el gobierno, el sector privado y la ciudadanía deben trabajar juntos para discutir, formular, implementar y evaluar soluciones de acuerdo con sus necesidades y deseos específicos.

La coordinación horizontal entre las municipalidades, así como la vertical (entre los gobiernos locales y el central) es clave para una planificación urbana efectiva que sea sostenible en términos ambientales, sociales y económicos. Hay que contar con una entidad que tenga potestad de tomar las decisiones a nivel de toda la GAM (localizada dentro del gobierno nacional, preferiblemente en un ministerio transversal que cubra los diferentes sectores, como el Ministerio de Planificación). Para facilitar la coordinación entre esta entidad y las 31 municipalidades, se pueden crear cuatro comisiones metropolitanas (una para cada subregión), que defiendan los intereses de sus cantones y desarrollen los lineamientos para la subregión. Al mismo tiempo la eficiencia de las municipalidades existentes tiene que ser optimizada. Sus costos administrativos deberán ser reducidos de manera que se pueda invertir más dinero en proyectos específicos para sus ciudadanos.

Las instancias públicas deben generar la base legal para el desarrollo urbano en la forma de planes reguladores para cada municipalidad, que sean consistentes con un plan consensuando al nivel de la GAM y sigan los objetivos generales para un desarrollo sostenible integral. Los planes deben incluir aspectos como la zonificación (distribución de los usos del suelo), la normativa y reglamentación general, la organización de la malla vial y otros temas básicos de los reglamentos de la renovación urbana como disposiciones sobre el patrimonio. Esta información y sus implicaciones debe ser comunicada a los actores clave de la sociedad. Se deben establecer estructuras para una ágil realización de los trámites relacionados (por ejemplo, sacar los permisos de construcción), siempre y cuando respeten los lineamientos establecidos.

La planificación y el desarrollo urbano no son responsabilidad solo de las instituciones gubernamentales, sino que requieren la participación de la ciudadanía y el sector privado. Hasta ahora un pequeño grupo del sector privado ha tenido el liderazgo respecto al desarrollo urbano, siguiendo los intereses de proyectos y actores individuales, y no de la sociedad en general. Por esta razón, el enfoque debe estar en promover que los ciudadanos (en específico los grupos actualmente excluidos de los sistemas políticos, sociales y económicos de la sociedad) se aprovechen mejor de los mecanismos legales e institucionales existentes que facilitan el poder de toma de decisiones sobre su ciudad.

Las municipalidades deben ejercer un papel de gestor, brindando propuestas para discutir con la ciudadanía y el sector privado, así como motivándoles a presentar sus propias ideas y apoyarles en su ejecución. En lo posible, las propuestas para intervenciones en áreas públicas (tanto de obras puntuales como para un plan

regulador que rija el desarrollo urbano de un cantón entero a largo plazo) deben basarse en diagnósticos participativos en los cuales los sectores interesados de la población identifiquen los problemas, necesidades, obstáculos y oportunidades que deben ser respondidos (metodología que también fue aplicada en el estudio presentado en este cuaderno). Los residentes de una cierta área donde se quiere invertir pueden escoger colectivamente las obras físicas a ser realizadas, respetando limitaciones como el presupuesto disponible. Una vez que los ciudadanos sientan que tienen influencia en la selección de las intervenciones en la ciudad es más probable que las utilicen, se las apropien y asumen la responsabilidad respecto de su mantenimiento y cuidado. Las propuestas acordadas se convierten en planes finales que tienen que ser aprobados por instituciones públicas reguladores después de lo cual se los implementan. La siguiente fase de apropiación de las intervenciones determina la sostenibilidad de los mismos.

Los costos de las intervenciones públicas (desde la organización de eventos, hasta la construcción y el mantenimiento de bienes y espacios) deben ser asumidos en gran parte por la municipalidad, que tiene la responsabilidad de brindar a todos sus ciudadanos los bienes, servicios y espacios públicos necesarios. Esto requiere también que se hagan las modificaciones necesarias en sus competencias de acuerdo a las reformas legislativas de descentralización del 2001. En ciertos casos, los costos pueden ser compartidos por medio de alianzas público-privadas o tripartitas (incluyendo la contribución en especie o financiera de la población) haciendo un llamado a la responsabilidad social de cada actor urbano. Son modalidades que fortalecen la subsecuente apropiación de la intervención urbana, lo cual también se puede estimular con la formación de grupos de propietarios y residentes del sitio de intervención (ciudadanos tanto como empresarios) que den seguimiento a las intervenciones realizadas en términos de limpieza, mantenimiento, cuidado, etcétera con el apoyo técnico y logístico de la municipalidad y el patrocinio del sector privado.

El proceso de formulación y ejecución de planes e intervenciones urbanos tiene que realizarse bajo una estricta fiscalización por parte de las instancias públicas asignadas. La ciudadanía y el sector privado también pueden jugar un papel al pedir la rendición de cuentas y hacer denuncias en caso de corrupción.

Solo de forma tripartita, es decir, con la participación del sector privado, la ciudadanía, y los gobiernos, en todo el proceso (desde la planificación hasta la ejecución, el seguimiento y la fiscalización) se puede lograr un desarrollo urbano sostenible que mejore a largo plazo la calidad de vida de los ciudadanos.

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

A01	A company / A foundation
BANHVI	Banco Hipotecario de la Vivienda
BBC	<i>British Broadcasting Corporation</i>
BCR	Banco de Costa Rica
BMX	<i>Bicycle Motocross</i>
BNCR	Banco Nacional de Costa Rica
CCM	Centro Compacto Multifuncional
CCP	Centro Centroamericano de Población
CCSS	Caja Costarricense de Seguro Social
CENAC	Centro Nacional de Cultura
COPAN	Coordinadora Patriótica Nacional
CUNA	Colegio Universitario de Alajuela
EBAIS	Equipos Básicos de Atención Integral en Salud
EUA	Estados Unidos de América
FADAU	Festival Abierto de Danza y Arte Urbano
FANAL	Fábrica Nacional de Licores
FIA	Festival Internacional de las Artes
FLACSO	Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales
FUPROVI	Fundación Promotora de Vivienda
GAM	Gran Área Metropolitana
ICE	Instituto Costarricense de Electricidad
IMAS	Instituto Mixto de Ayuda Social
INEC	Instituto Nacional de Estadística y Censos
INS	Instituto Nacional de Seguros
INVU	Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo
LUC	Límite de crecimiento Urbano a nivel cantonal
MADC	Museo de Arte y Diseño Contemporáneo
MCJ	Ministerio de Cultura y Juventud
MCJD	Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes (nombre anterior del MCJ)
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transporte

OMA	<i>Office for Metropolitan Architecture</i>
OIJ	Organismo de Investigación Judicial
PEA	Población Económicamente Activa
PIB	Producto Interno Bruto
PNUD	Programa de las Naciones Unidas de Desarrollo
PRUGAM	Planificación Regional Urbana de la Gran Área Metropolitana. Proyecto ejecutado por el Gobierno costarricense y cofinanciado por la Unión Europea
RECOPE	Refinadora Costarricense de Petróleo S.A.
SEP	Sistema de Estudios de Posgrado
SIG	Sistema de Información Geográfica
TCU	Trabajo Comunitario Universitario
TLC	Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y los Estados Unidos
TREM	Tren Eléctrico Metropolitana
UACA	Universidad Autónoma de Centroamérica
UAM	Universidad Americana
UCR	Universidad de Costa Rica
ULICORI	Universidad Libre de Costa Rica
UNA	Universidad Nacional Autónoma
UNED	Universidad Estatal a Distancia
USD	<i>United States Dollar</i> (dólar estadounidense)

BIBLIOGRAFÍA

- A company, Oliver Schütte y Marije van Lidth de Jeude. “Viviendas Sostenibles”. En: *Habitar*, N.º 50. San José: Colegio de Arquitectos, 2005.
- Angulo, Francisco. “Comunidad procura ambiente limpio”. En: *La Nación, Panorama Cantonal*. San José: La Nación, 11 de mayo del 2007.
- Araya Jiménez, María del Carmen. *Imaginarios urbanos, medios de comunicación y experiencias de ciudad. Tesis para optar por el grado de doctorado*. Doctorado Sociedad y Cultura, Sistema de Estudios de Posgrado. San José: SEP-UCR, 2006.
- Arendt, Hannah. *The Human Condition*. Chicago: University of Chicago Press, 1958.
- Bachelard, Gaston. *The Poetics of Space*. Original 1958. Boston: Beacon, 1969.
- Banham, Reyner. *Los Angeles: The Architecture of the Four Ecologies*. London: Allen Lane, 1971.
- Barahona, Alejandra. “La Ciudad Durmiente”. En: *Difusión*. Revista de Diseño y Arte, pp. 40-45. San José: Universidad Veritas, setiembre-diciembre 2006.
- Benevolo, Leonardo. *Die Geschichte Der Stadt*. Frankfurt am Main: Campus Verlag, 1983. Edición Original: *Storia Della Città*. Rom-Bari: Editori Laterza, 1975.
- Boomkens, René. “The Temporalities of the Public Sphere”. En: *Oase Architectural Journal*, N.º 77, pp. 9-20. Rotterdam: NAI Publishers, 2008.

- Borret, Kristiaan. "On Domains. The Public, the Private and the Collective". En: *Oase Architectural Journal*, N.º 54, pp. 50-61. Nijmegen: SUN Publishers, 2001.
- Boyer, M. Christine. "Manhattan Montage". En: *The City of Collective Memory. Its Historical Imagery and Architectural Entertainment*, M. Christine Boyer, pp. 421-476. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1994.
- Brill, Michael. "Transformation, Nostalgia, and Illusion in Public Life and Public Place". En: *Public Places and Spaces*, I. Altman & E. Zube (eds.). New York: Plenum, 1998.
- Cerdá, Ildelfons. *The Five Bases of the General Theory of Urbanization*. Arturo Soria y Puig (eds.). Madrid: Electa, 1999.
- Choay, Françoise. *The Rule and the Model: On the Theory of Architecture and Urbanism*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1997.
- Davis, Mike. *City of Quartz. Excavating the Future in Los Angeles*. London: Pimlico Edition, 1998.
- Deutsche, Rosalyn. "Agoraphobia". En: *Evictions. Art and Spatial Politics*. Rosalyn Deutsche. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1996.
- Diamond, Jared. *Collapse. How societies choose to fail or succeed*. London: Penguin Books, 2006.
- Duany, Andrés. "The Celebration Controversies". *INTBAU Essays*, Volume I, N.º 8, 2004. www.intbau.org/essay8.htm.
- Ferguson, Francesca & Urban Drift. *Talking Cities. The Micropolitics of Urban Space*. Editado por F. Ferguson & Urban Drift. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser, 2006.
- Fishman, Robert. *Bourgeois Utopias: The Rise and Fall of Suburbia*. New York: Basic Books, 1987.
- FLACSO. *Informe Final del Estudio Social para PRUGAM*. San José: FLACSO, 2007.

- Fonseca, Pablo. "Barrio Escalante se prepara para una renovación urbana". En: *La Nación, Aldea Global*. San José: La Nación, 21 de febrero del 2010.
- Foucault, Michel. "Des Espaces Autres". *Heterotopias*. Conferencia dada en *Cercle d'études architecturales*, 14 de marzo 1967. Texto publicado en: *Architecture, Mouvement, Continuité*, N.º 5, pp. 46-49, octubre 1984. <http://foucault.info/documents/heteroTopia/foucault.heteroTopia.fr.html>
- Frantz, Douglas y Catherine Collins. *Celebration, U.S.A.: Living in Disney's Brave New Town*. New York: Henry Holt and Company, 1999.
- Fumero, Patricia. "La Ciudad Fragmentada". En: *Ancora*. San José: La Nación, 24 de febrero 2007.
- García Canclini, Néstor. *Imaginarios Urbanos*. 2a ed. Buenos Aires: Eudeba, 1999.
- Gottmann, Jean. *Megalópolis*. New York: Twentieth Century Fund, 1961.
- Grahame Shane, David. *Recombinant Urbanism*. London: Wiley Academy, 2005.
- Gruen, Victor y Larry Smith. *Shopping Towns USA*. New York: Reinhold Publishing, 1960.
- Harvard University Library, Open Collections Program. "Tuberculosis in Europe and North America, 1800-1922". En: *CONTAGION. Historical views of diseases and epidemics*. <http://ocp.hul.harvard.edu/contagion/tuberculosis.html>
- Hughes, Robert Studley Forrest. *The Shock of the New*. Una teleserie documental de 8 episodios transmitido por BBC (*British Broadcasting Corporation*) en los años 1980.
- INEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos). Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos de los Hogares 2004. Principales resultados. San José: INEC, marzo 2006.
- ISoCaRP (International Society of City and Regional Planners) Conference. "Honey, I Shrunk the Space". En: *Honey, I Shrunk the Space: Planning in the Information Age*. The 37th Annual ISoCaRP Congress, 2001.

- Kilian, Ted. "Public and Private, Power and Space". En: *The Production of Public Space*, Andrew Light y Jonathan Smith (eds.). Lanham: Rowman and Littlefield, 1998.
- Koolhaas, Rem y Bruce Mau, OMA. *S, M, L, XL*. New York: Monacelli Press, 1995.
- Kostof, Spiro. *The City Shaped*. Boston: Bullfinch, 1991.
- Láscaris, Constantino. *El Costarricense*. San José: Editorial Universitaria Centroamericana (EDUCA), 1975.
- L.C.R. Logística S. A. *Estudio de oferta y demanda de transportes de la GAM. ESP-A12110-06*. Realizado para el PRUGAM. San José, 2007.
- Lévi-Strauss, Claude. "Structuralism and Ecology". En: *Barnard Alumnae*, pp. 6-14. New York: Barnard College, 1972.
- Lin, Michael. "Purging of Arcadia". En: *Archis*, Volume 9, N.º 3, pp. 32-33. Amsterdam: Archis, 2006.
- Lynch, Kevin. *A Theory of Good City Form*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1981.
- Lynch, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1961.
- Maitland, Barry. *Shopping Malls: Planning and Design*. New York: Nichols, 1985.
- Millon, Henry A. (ed.). *The Renaissance from Brunelleschi to Michelangelo: The Representation of Architecture*. New York: Rizzoli, 1997.
- Moore, Charles. *You Have to Pay for the Public Life. Selected Essays*. Editado por Kevin Keim. London: MIT Press, 2001.
- Morales, Abelardo y Mariam Pérez. *Diagnóstico de la inmigración nicaragüense en seis asentamientos informales en el Área Metropolitana de San José*. San José: FUPROVI, 2004.
- Nanda, Serena. *Cultural Anthropology*. 5th edition. California: Wadsworth, Inc., 1994.

- PNUD. *Informe de Desarrollo Humano 2007/2008. La lucha contra el cambio climático: Solidaridad frente a un mundo dividido*. Nueva York: PNUD, 2007. http://hdrstats.undp.org/countries/data_sheets/cty_ds_CRI.html
- Price, Cedric. *Opera*. Samantha Hardingham (ed.). London: Wiley Academy, 2003.
- Programa Estado de la Nación. *Decimotercer Informe sobre el Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. San José: Programa Estado de la Nación, 2007.
- Programa Estado de la Nación. *Decimoquinto Informe sobre el Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. San José: Programa Estado de la Nación, 2009.
- Quesada Avendaño, Florencia. “Imaginario urbano, espacio público y ciudad en América Latina”. En: *Pensar Iberoamérica*. Revista de Cultura. Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura (OEI), N.º 8, abril-junio 2006. <http://www.oei.es/pensariberoamerica/ric08a03.htm>
- Reale, Giovanni. *A History of Ancient Philosophy: Plato and Aristotle*. Editado y traducido de la quinta edición italiana por John R. Catan. Albany, N.Y.: State University of New York Press, 1990.
- Robbins, Bruce (ed.). “The Public as Phantom”. En: *The Phantom Public Sphere*, Bruce Robbins (ed.). Minneapolis: University of Minnesota Press, 1993.
- Ross, Andrew. *The Celebration Chronicles: Life, Liberty and the Pursuit of Property Values in Disney's New Town*. New York: Ballantine Publishing Group, 1999.
- Rowe, Colin y Fred Koetter. *Collage City*. Cambridge (Mass.): MIT press, 1984.
- Salas, Ricardo. “Reflexiones sobre la seguridad ciudadana y la justiciapenal”. En: *Decimotercer Informe sobre el Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible*. San José: CONARE, Defensoría de los Habitantes, 2007.
- Sandoval García, Carlos. *La Carpio. La experiencia de segregación urbana y estigmatización social*. San José: Escuela de Comunicación / Instituto de Investigaciones Sociales, UCR, febrero 2005.

- Sánchez, Gustavo. “Escasa dinámica de tolerancia. Convivencia en condominio”. En: *La Nación*, página 2M. San José: La Nación, 30 de junio 2007.
- Satterthwaite, David and Cecilia Tacoli. “The urban part of rural development: the role of small and intermediate urban centres in rural and regional development and poverty reduction”. En: *Working Paper Series on Rural-Urban Interactions and Livelihood Strategies*. Working Paper 9, May 2003. London: IIED, 2003.
- Shane, David Grahame. *Recombinant Urbanism*. London: Wiley Academy, 2005.
- Solà-Morales, Manuel de. “Openbare en collectieve ruimte: de verstedelijking van het privé-domein als nieuwe uitdaging”. En: *Oase, Architectural Journal*, N.º 33, pp. 3-8. Nijmegen: SUN Publishers, 1992.
- Sorkin, Michael (ed.). *Variations on a Theme Park. The New American City and the End of Public Space*. New York: Noonday Press, 1992.
- Teerds, Hans. “An Architectural Reading of The Human Condition”. En: *Oase Architectural Journal*, N.º 77, pp. 21-31. Rotterdam: NAI Publishers, 2008.
- United Nations. *Urban Population, Development and the Environment 2007. Wall Chart*. New York: United Nations. Department of Economic and Social Affairs, Population Division, 2007.
- United Nations. *World Population Prospects: The 2006 Revision*. New York: Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the United Nations Secretariat, 2006.
- UN HABITAT. *State of the World's Cities 2008 / 2009, Harmonious Cities*. London: UN HABITAT, 2008.
- Urban Affairs / Veronique Patteeuw (eds.). *City Branding. Image Building & Building Images*. Rotterdam: NAI Publishers, 2002.
- Vargas Arias, Claudio. *El Patrimonio Histórico Arquitectónico en Costa Rica y su Tutela Jurídica*. San José: Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes, sin fecha.

- Vargas Cullell, Jorge; Luis Rosero Bixby (CCP). *La cultura política de la democracia en Costa Rica. Un estudio del Proyecto de Opinión Pública en América Latina (OPAL)*. Colaboradores: Áurea Villalta, Érica Méndez y Mitchell A. Seligson. ARD, Vanderbilt University, USAID. San José: CCP, 2004.
- Vidler, Anthony. *The Architectural Uncanny*. Cambridge (Mass.): MIT Press, 1992.
- Yates, Frances. *The Art of Memory*. London: Routledge & Kegan Paul, 1966.
- Yates, Frances. "Architecture and the Art of Memory". En: *Architectural Association Quarterly*, Vol. 12, N.º 4, pp. 4-14. London: Architectural Association, 1980.
- Wei, Albert. "Ascent to Dominance". En: *Archis*, Volume 9, N.º 3, pp. 30-31. Amsterdam: Archis, 2006.

