

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
CENTRO UNIVERSITARIO DE TONALÁ
MAESTRÍA EN MOVILIDAD URBANA, TRANSPORTE Y TERRITORIO



**LA MOVILIDAD URBANA EN EL CASCO CENTRAL DE LA CIUDAD DE SAN
JOSÉ, COSTA RICA: EL CASO DE LAS MOTILIDADES DE VECINOS Y
VECINAS DE BARRIO LUJÁN Y BARRIO ESCALANTE**

**Tesis para optar por el grado de Maestro en Movilidad Urbana, Transporte y
Territorio**

Aspirante: Gustavo Adolfo Jiménez Barboza

Director: Dr. Rodolfo Humberto Aceves Arce

Guadalajara, Julio 2018

Agradecimientos

Infinitas gracias a todas y todos los tapatíos que me recibieron con especial cariño en ese hermoso lugar llamado Guadalajara. Especial agradecimiento para Fernando Martínez, Rogelio Loera, Pablo Ayala, Alejandra Cárdenas, Marisol Marroquín y Lucina Acosta por estar ahí como amigos y amigas.

A las y los vecinos de Barrio Luján y Barrio Escalante que me trataron de maravilla en todo momento, y a mi tío Macho y David Maroto por apoyarme en varios de los recorridos.

A la Secretaría de Relaciones Exteriores que me dio el apoyo económico para realizar mis estudios en México. Además, gracias a Fernando Calonge por su incondicional apoyo desde el proceso de ingreso al posgrado, y con todas las tediosas gestiones que me ayudó a realizar en el ámbito administrativo.

A todas y todos los académicos, amigos y personas que han pasado por mi vida en mi formación por la Universidad de Costa Rica y otras instancias académicas.

A Miriam Guerra que fue una pieza fundamental en todo mi proceso académico y personal en esta ciudad. Mi gran amiga.

A Rodolfo Aceves por la paciencia, dedicación, y por siempre creer en mí, a pesar de que en momentos tuve inseguridad en mis capacidades. Gracias por ser un gran director.

A mi familia por tanto apoyo y estar siempre ahí en las buenas, pero sobre todo en las malas. Los amo demasiado.

<p>Esta tesis corresponde a los estudios realizados con una beca de excelencia otorgada por el Gobierno de México por medio de la Secretaría de Relaciones Exteriores – Agencia Mexicana de Cooperación Internacional para el Desarrollo.</p>

Tabla de contenido

Capítulo 1. Motivaciones para estudiar la movilidad urbana en Costa Rica.....	11
Justificación.....	15
Breve contexto histórico de la Ciudad de San José.....	19
Una aproximación preliminar a Barrio Escalante y Barrio Luján.....	23
Enfoques teóricos para entender la movilidad urbana.....	24
De la ciudad compacta a la ciudad dispersa - La teoría del <i>Sprawl</i>	25
¿Cómo entender la movilidad urbana en la era neoliberal?.....	26
Estudios sobre las implicaciones de las infraestructuras.....	28
La movilidad urbana como capital: el concepto de motilidad.....	28
Estudios sobre la Movilidad Urbana en San José.....	31
Aproximación teórica de la investigación.....	34
Planteamiento del problema y metodología.....	35
Objetivos de la investigación.....	40
Capítulo 2. Una visión general de la movilidad urbana en el Gran Área Metropolitana.....	41
La GAM y el urban sprawl.....	42
Los desplazamientos en la pequeña ciudad.....	44
El Área Metropolitana de San José.....	47
El AMSJ respecto a Barrio Escalante y Barrio Luján.....	50
Un cambio en el paradigma de la movilidad urbana para la GAM.....	52
Vivienda vertical y movilidad sustentable.....	56
Capítulo 3. Barrio Luján: la proximidad latente.....	58
Un acercamiento al barrio desde el investigador.....	58
Percepción de expertos urbanos.....	71
¿Qué decir de la movilidad urbana de Barrio Luján?.....	78
Arraigo.....	80

Transformaciones	84
Capitales para la movilidad urbana	87
Motilidades	92
Vivencia urbana y seguridad	96
Relación con el casco histórico de San José.....	98
Epilogo 1. La movilidad sustentable como forma de proximidad: el caso de Trí-o.....	99
Capítulo 4. Barrio Escalante: el derecho a la ciudad a través del derecho al tiempo y la proximidad.....	105
Un acercamiento al barrio desde el investigador.....	105
Percepción de expertos urbanos	118
¿Qué decir de la movilidad urbana de Barrio Escalante?.....	122
Arraigo.....	124
Transformaciones	127
Capitales para la movilidad urbana	129
Motilidades	133
Vivencia urbana y seguridad	137
Relación con el casco histórico de San José.....	138
Epilogo 2. La movilidad sustentable como forma de proximidad: el caso de URBN Escalante.....	140
Capítulo 5. Las motilidades: los capitales como diferenciadores en la movilidad urbana.	144
La relación entre elementos de motilidad.....	145
Capital económico	145
Capital social	147
Capital cultural	149
La motilidad: pistas sobre una diferencia.....	152
Acceso	152

Competencias	153
Apropiación	154
Capítulo 6. Conclusiones: Costa Rica y el estudio de la movilidad urbana	157
Referencias bibliográficas	163
Anexos	176

Índice de tablas

Tabla 1 Costa Rica: Vehículos automotores en circulación, según estilo 2012-2015.....	15
Tabla 2 Rasgos de repliegue barrial y de movilidad metropolitana	31
Tabla 3 Criterios y cualidades observados y registrados fotográficamente	37
Tabla 4 Guía de trabajo etnográfico	39
Tabla 5 Población para los cuatro distritos centrales del AMSJ	47
Tabla 6 Extracto banco de noticias sobre movilidad urbana	54
Tabla 7 Resumen de la motilidad en Barrio Luján.....	96
Tabla 8 Resumen de la motilidad en Barrio Escalante.....	137
Tabla 9 Generalidades sobre capitales para Barrio Luján y Barrio Escalante.....	150
Tabla 10 Resumen de elementos de motilidad para Barrio Luján y Barrio Escalante	155

Índice de mapas

Mapa 1 Ubicación de la GAM respecto a Costa Rica	41
Mapa 2 Territorio de la GAM dentro de San José, Cartago, Alajuela y Heredia.....	41
Mapa 3 Propuesta “Red verde, paseos, ciclovías”	45
Mapa 4 Límites imaginados y administrativos de Barrio Escalante y Barrio Luján	50
Mapa 5 Área Metropolitana de San José y ubicación de Barrio Escalante y Barrio Luján..	51
Mapa 6 Lógica de movilidad urbana sustentable en torno a desarrollos verticales de alta renta, AMSJ	57
Mapa 7 Barrio Luján imaginado.....	60
Mapa 8 Movimientos pendulares Barrio Luján 2011 según dirección de viaje	78
Mapa 9 Movimientos pendulares Barrio Luján 2011 según peso territorial	79
Mapa 10 Movilidad Urbana Fundamental Barrio Luján	80

Mapa 11 Barrio Escalante Imaginado	106
Mapa 12 Movimientos pendulares Barrio Escalante 2011 según dirección de viaje	122
Mapa 13 Movimientos pendulares Barrio Escalante 2011 según peso territorial	123
Mapa 14 Movilidad Urbana Fundamental Barrio Escalante	124

Índice de figuras

Figura 1 Incremento del parque vehicular en Costa Rica, 2012-2015	16
Figura 2 Lógica para la comprensión de la motilidad	29
Figura 3 Intermodalidad practicada.....	46
Figura 4 Población para los cuatro distritos centrales del AMSJ	47

Índice de imágenes

Imagen 1 Punto de fusión entre el Boulevard Ave. 4 o de la Unión Europea y el Boulevard del Barrio Chino o Paseo de los Estudiantes	17
Imagen 2	18
Imagen 3 Trayecto Tren Urbano	52
Imagen 4 Ejemplo de material generado por el Estado de la Nación en materia de movilidad urbana	53
Imagen 5	54
Imagen 6	54
Imagen 7	55
Imagen 8	55
Imagen 9	55
Imagen 10	56
Imagen 11	59
Imagen 12	60
Imagen 13	61
Imagen 14	61
Imagen 15 Bus de Barrio Luján.....	62
Imagen 16 Bus de Barrio Luján 1936.....	63
Imagen 17 Panadería de Barrio Luján	63

Imagen 18	64
Imagen 19	65
Imagen 20 Paseo de los Estudiantes (Barrio Chino)	65
Imagen 21 Feria Gastronómica Barrio Chino.....	66
Imagen 22 Inundación en Barrio Luján en los años 60	67
Imagen 23 Proyección Torres Trí-o.....	68
Imagen 24 Pulpería y cantina El mar azul	68
Imagen 25 Pulpería La Reforma.....	68
Imagen 26 Soda Los Mangos	69
Imagen 27 Parque contiguo a Soda Jackson, Barrio Luján	70
Imagen 28 Parque de Los Mercaditos	70
Imagen 29	73
Imagen 30	73
Imagen 31 Foto de publicidad de Glidden para restaurar el barrio	73
Imagen 32 Verdulería de Doña María	75
Imagen 33 Proceso de construcción de Torres Trí-o.....	76
Imagen 34 Nota en revista inmobiliaria sobre Trí-o.....	77
Imagen 35	82
Imagen 36 Casas deterioradas en El Cerrito.....	84
Imagen 37	85
Imagen 38 Antigua Fábrica de la Dos Pinos	86
Imagen 39 Soda La Turrialbeña Barrio Luján.....	89
Imagen 40 Bar Adriático en las intermediaciones de la Diagonal 10	91
Imagen 41	93
Imagen 42	93
Imagen 43 Tarima tapando hueco en acera	93
Imagen 44 Foto de una parada de autobuses de Barrio Luján.....	94
Imagen 45 Cantinas de Barrio Luján.....	95
Imagen 46 Persona en condición de indigencia durmiendo en la banqueta	98
Imagen 47 Un ciclista y el autobús captado en la rotondita de Barrio Luján en su ruta hacia Trí-o.....	100

Imagen 48 Ruinas de la Dos Pinos donde se construirá Trí-o.....	101
Imagen 49 “¡San José está cambiando y vos podés ser parte! #Trí-o”.....	102
Imagen 50	103
Imagen 51 “Viví el #Ritmodelanoche, redescubriendo San José como todo un #Chepeholic”	104
Imagen 52	107
Imagen 53 Banquetas invadidas en Barrio Escalante.....	108
Imagen 54 Utilización de la línea del tren para estacionar.....	108
Imagen 55 “No hay lugar donde esperar el bus de Escalante”	109
Imagen 56 “El ruido es un tema importante con el tren, así como la basura que tiran por ahí”	110
Imagen 57	111
Imagen 58	111
Imagen 59	111
Imagen 60	111
Imagen 61	114
Imagen 62 Jóvenes en el Parque Francia de noche	115
Imagen 63 Parque Francia	116
Imagen 64 Invasión de la banqueta y caño del Parque Francia.....	117
Imagen 65	121
Imagen 66	121
Imagen 67 Festival Gastronómico La Luz	126
Imagen 68	128
Imagen 69 Ciclo-puerto en los negocios de Barrio Escalante	129
Imagen 70 Lugar preferido para consumir en el barrio de uno de los vecinos.....	132
Imagen 71 El tren pasando por Olio en el Eje Gastronómico La Luz.....	134
Imagen 72 “La moto estaba como si nada ahí parqueda por donde camina la gente”	135
Imagen 73 Festival Gastronómico La Luz	136
Imagen 74 La policía invadiendo el carril de la ciclovía en la Avenida 4 en San José.....	140
Imagen 75 “¡Conocerás todos los rincones llenos de color e historia en Escalante!”	142

Imagen 76 “...la diversidad es el común denominador para hacer de este país, un lugar con muchas más riquezas, libertad y amor por celebrar”	142
Imagen 77 “¡En #URBNEscalante somos el cambio! Contarás con parqueos para bicicletas y una excelente ubicación y cercanía con tu trabajo y universidad.”	143
Imagen 78 “¡Sábados de Feria Verde! Súper cerca de #URBNEscalante.”	143
Imagen 79 Casa Barrio Luján.....	146
Imagen 80 Casa Barrio Escalante	146
Imagen 81 Banqueta Barrio Luján.....	153
Imagen 82 Banqueta Barrio Escalante.....	153
Imagen 83	155
Imagen 84	155

Cuando el insomnio, mal de los filósofos, aumenta con la nerviosidad debida a los ruidos de la ciudad, cuando en la plaza Maubert, ya tarde en la noche, los automóviles roncan, y el paso de los camiones me induce a maldecir mi destino citadino, encuentro paz viviendo las metáforas del océano

Gastón Bachelard
La poética del espacio

El final del flâneur también está relacionado con su transformación como cyberflâneur: ya no camina en la ciudad, sino que observa la ciudad desde un monitor: la privatización de la flânerie

Giampaolo Nuvolati
***The Flâneur: A Way of Walking,
Exploring and Interpreting the City***

Las prácticas móviles y corporales son fundamentales para la forma en que experimentamos el mundo, desde las prácticas de escritura y percepción, hasta el caminar y conducir. Nuestras movilidades crean espacios e historias: historias espaciales

Tim Cresswell y Peter Merriman
Geographies of Mobilities – Practices, Spaces, Subjects

Capítulo 1. Motivaciones para estudiar la movilidad urbana en Costa Rica

Costa Rica es un pequeño país ubicado en el centro del continente americano de 51,100 kilómetros cuadrados. Como división administrativa está constituido por 7 provincias, donde se ubican a su vez 81 cantones o municipalidades. De estas 7 provincias, las 4 centrales tienen partes consideradas urbanas, donde varios de sus asentamientos tienen características que los hacen pertenecer a lo que se conoce como Gran Área Metropolitana (GAM); estas provincias son: Alajuela, Heredia, Cartago y San José (capital del país). Sobre esta última existe bastante literatura para comprender el origen sus barrios urbanos, siendo un gran referente el texto de Quesada (2007) “La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930”. Como el título de este trabajo indica, la constitución de las ciudades en muchos otros países ha estado vinculada a las actividades agrícolas, ya que el Costa Rica fue por muchas décadas del siglo XIX y XX uno de los principales productores de café a nivel global, siendo en el Valle Central del país donde se daba la mayor producción de este grano. De ahí que los primeros asentamientos urbanos estuvieran vinculados a la relación que había entre los productores hacendados, los obreros, y las conexiones que coexistían con los puertos para la exportación de las producciones. Precisamente es a partir de la estructura ferroviaria que surgen muchos de los barrios históricos del país, ubicados en los extremos sur y norte de la ciudad de San José.

En la parte sur los barrios que se constituyeron fueron y han sido históricamente de características obreros populares, tales como Barrio Colección, Barrio Keith, Barrio Luján, entre otros. En contraposición, en la parte norte del casco central de la ciudad de San José los barrios fueron constituidos por personas vinculadas a la política y al comercio exportador (conocidos como sectores oligarcas), como por ejemplo Barrio Amón, Barrio Otoya y posteriormente Barrio Escalante.

Los estudios sobre la vida cotidiana hablan mucho acerca de las prácticas urbanas y mecanismos de control social diferenciados que se establecieron en la ciudad de San José durante estas épocas como parte de la modernización y las políticas de sanidad. Es muy claro el control establecido hacia los sectores populares sobre sus prácticas en el espacio, tal como

lo han trabajado Marín (2000) en “Civilizando a Costa Rica: la configuración de un sistema de control de las costumbres y la moral en la provincia de San José, 1860-1949” y Quesada (1996) en “Los del Barrio Amón”: marco habitacional, familiar y arquitectónico del primer barrio residencial de la burguesía josefina (1900–1930)”. Este último menciona que en el país las burguesías habían establecido un proyecto de renovación urbana modernizador, creando casas y edificios con una lógica arquitectural inspirada sobre todo en países europeos, tales como el Teatro Nacional, el Parque Morazán, El Edificio Metálico y el Parque Nacional. Menciona Quesada (1996) que:

Las nuevas burguesías en ascenso conformaban las ciudades a su imagen, con proyectos de renovación urbana inspirados en los cánones arquitectónicos europeos y bajo la ideología del progreso. Amplios bulevares dividían las ciudades y marcaban una jerarquización espacial dentro de la ciudad, ya que la élite se alejaba de las clases populares y se albergaba, gracias a la suburbanización, fuera del núcleo tradicional urbano, en barrios exclusivos (p. 217).

Estas ideas modernizadoras son muy trabajadas por Sennett (1997) en su texto “Piedra y Carne. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental”, cuando menciona que a partir de los descubrimientos médicos de la circulación de Harvey en el siglo XVII conllevaron a que:

Los planificadores trataban de convertir la ciudad en un lugar por el que la gente pudiera desplazarse y respirar con libertad, una ciudad con arterias y venas fluidas en las que las personas circularan como saludables corpúsculos sanguíneos (p. 274).

Con esto se quiere mencionar que desde la propia constitución de San José ya existía un proyecto de movilidad urbana vinculado al centro de la ciudad, regulado principalmente por los sectores dominantes, que planificaban su espacio, pero también indicaban a partir de las normas burocráticas establecidas las formas en que debía estar constituido el espacio habitado por los sectores populares. En la actualidad los conocidos como “barrios del sur”, siguen manteniendo el estigma de barrios populares, insalubres, peligrosos y hacinados.

Ya desde mediados de los 80, pero sobre todo visible en los 90, el centro de la ciudad de San José se comienza a percibir como un lugar peligroso, como espacio poco habitable, sucio, mal oliente. Esta imagen empieza a darse a partir de los primeros impactos de las políticas neoliberales en el país, donde se producen tanto un aumento de las desigualdades sociales

como un *boom* inmobiliario de urbanizaciones cerradas o cotos de alta renta en zonas periurbanas principalmente al este y oeste de San José, tal como lo trabaja Araya (2010) en su libro “San José. De “París en miniatura” al malestar en la ciudad”. Muchos de los espacios centrales de la ciudad quedan en un abandono importante, tanto barrios pudientes como los históricamente populares. San José se convierte en una especie de lugar de tránsito, de oficinas, de comercio ambulante, y ya no tanto en una zona habitacional.

Ante este panorama, el auge del automóvil comienza a crecer como una alternativa para realizar los desplazamientos en la ciudad funcionalista que se estaba constituyendo (al mejor estilo de Le Corbusier). De ahí que los porcentajes de utilización del transporte público empiezan a bajar, y el número de autos importados para uso privado a aumentar. La falta de infraestructura vial comienza a ser entonces un tema de discusión cotidiana entre las personas, generando una satanización sobre la entrada del transporte público, como los autobuses, a las zonas del centro de San José. El Plan Regional de Desarrollo Urbano del Gran Área Metropolitana es de 1982 y no contempla una planificación al crecimiento que empieza a tener la ciudad, ni mucho menos el tema de la movilidad urbana. Más bien, la planificación, como en otras ciudades latinoamericanas, está llevada a cabo por sectores privados que comienzan a especular con propiedades en zonas con poca proximidad y desconectadas de funciones espaciales, lo que genera un crecimiento de la mancha urbana josefina (gentilicio para los habitantes de la ciudad de San José). Ante este panorama de ciudad dispersa, incremento de automóviles, largos tiempos de desplazamiento, contaminación ambiental, poco crecimiento de la infraestructura vial y problemas con los sistemas de transporte público masivo; la discusión en torno a la movilidad urbana se convierte en uno de los centros de atención de la política pública, sin avanzarse en esta materia de manera considerable.

En la actualidad, la movilidad urbana es uno de los principales temas de discusión en las instituciones estatales, sectores privados y ciudadanía en general, enfocado en la tendencia hacia una movilidad urbana sustentable, la creación de un Tren Rápido de Pasajeros (TRP) y el rescate del centro de San José como lugar para vivir. Este último aspecto es el que motiva esta investigación, la cual empieza como una suerte de análisis de dos barrios históricos de

la ciudad de San José como lo son Barrio Escalante, asociado desde sus inicios a sectores de altos ingresos, y en contraposición Barrio Luján, asociado desde su nacimiento con sectores populares. Me llamaba poderosamente la atención como Barrio Escalante se empezaba a repoblar por personas jóvenes, profesionales en su mayoría; cómo había un incremento importante de los comercios de comidas fusión, de ropa de autor, de alimentos orgánicos, de clases de música, yoga, de espectáculos culturales y demás. Me interesaba conocer qué elementos estaban propiciando esta transformación del barrio.

Pero también veía Barrio Lujan; un barrio con una proximidad similar al centro de San José, que tiene comercios históricamente asociados a los barrios populares del país como las pulperías (tiendas), las sodas (fondas), los talleres mecánicos, las panaderías, las verdulerías, etc. Me preguntaba ¿por qué no tiene el mismo crecimiento o transformación que Escalante? Encontré desde el análisis territorial de las movilidades urbanas un elemento importante para estudiar este fenómeno. Tal vez entendiendo hacia dónde se movilizan las personas, cuáles eran sus motivos de desplazamiento, sus intereses, sus medios de transporte; podría vislumbrar respuestas.

En este proceso descubro algo interesante: dentro de los planes de creación de una ciclovía en el centro de San José, Barrio Luján está contemplado, y no solo eso, sino que se une a modo de puente con Barrio Escalante, pasando por Barrio González Lahmann, Barrio La California en el sentido sur-norte, y por Barrio Los Yoses y Barrio Francisco Peralta en sentido norte-sur. También noto que en Barrio Luján empiezan los sectores inmobiliarios a ver un nicho de mercado y se piensa generar torres de condominio de alta renta, tal como ya habían empezado en Barrio Escalante y Los Yoses; por lo que me interesaban las implicaciones que eso tendría sobre la lógica barrial y sus dinámicas de movilidad urbana.

La investigación que llevé a cabo la hice desde una lógica antropológica, buscando conocer a detalle la experiencia de las personas de los barrios a través de la entrevista, del caminar con ellas por los barrios, del descubrir lugares importantes como bares, restaurantes, teatros, parques, casas, entre otros. Además, me valí de la fotografía para ejemplificar elementos de movilidad de los barrios y en sus cercanías. Además utilizo la sociología como herramienta

de lectura de los elementos de transformaciones urbanas más estructurales, lógicas en la planificación de la movilidad urbana, de los intereses inmobiliarios y la organización comunitaria respecto a estas transformaciones. Como lo mostraré adelante, los estudios sobre movilidad en el país son relativamente pocos desde las ciencias sociales, por lo que esta investigación pretende ser un aporte en miras de que se comience a ver en la movilidad urbana un objeto de estudio para estas disciplinas.

Justificación

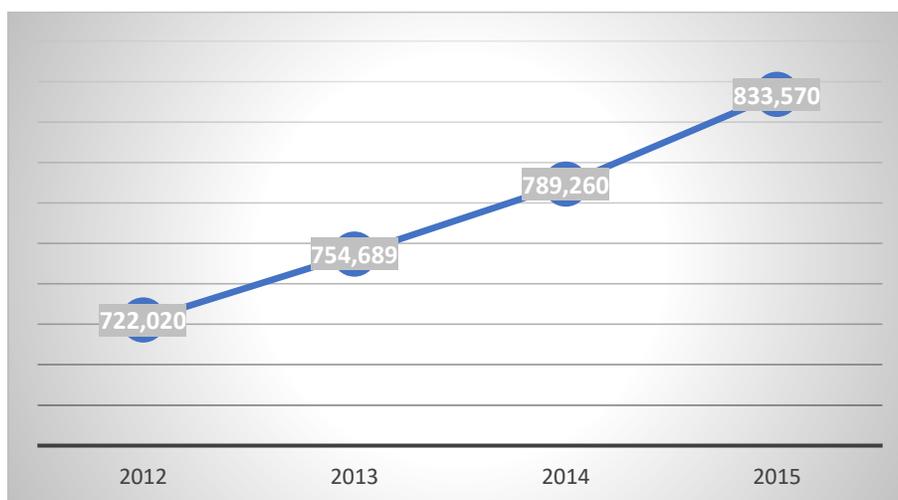
Durante los últimos 30 años, el acelerado crecimiento de las ciudades periurbanas o intermedias hacia el este y el oeste del Casco Central de la ciudad de San José, han puesto en evidencia varios fenómenos socio-espaciales presentes en las ciudades latinoamericanas, una de ellas el fenómeno de la crisis de movilidad urbana. Si bien este era un problema visible en el propio casco años atrás, con embotellamientos permanentes por la convivencia de transporte público con el transporte individual motorizado en calles de dos carriles, este se fue extendiendo a las autopistas (o radiales) con el aumento de movilidad hacia los polos de la ciudad, tanto por factores de fuentes de empleo como habitacionales, realizándose en su mayoría estos desplazamientos en automóvil. Esta situación es más alarmante cuando se tiene el segundo mayor número de vehículos automotores de la región centroamericana (para 2015, 1,346,344), y el primero en número de autos *per cápita* con 173 por cada 1,000 habitantes según las proyecciones de población para 2015. La tabla 1 muestra el incremento automotor de 2012 a 2015 según el Instituto Nacional de Estadística y Censos de Costa Rica (INEC), y la figura 1 el aumento de autos para el mismo período.

Tabla 1 Costa Rica: Vehículos automotores en circulación, según estilo 2012-2015

Año	Total	Estilos de vehículos						
		Automóvil	Autobuses	Camiones de carga < 3500 kg	Camiones de carga > 3500 kg	Taxis	Equipo especial c/	Motocicletas
2012	1 134 373	722 020	16 354	160 742	35 042	12 150	11 791	176 274
2013	1 187 624	754 689	17 411	164 736	35 392	12 261	12 879	190 256
2014	1 258 183	789 260	18 554	169 864	35 897	12 420	13 455	218 733
2015	1 346 344	833 570	17 237	176 091	36 868	12 635	14 026	255 917

Fuente: Elaboración a partir de datos de INEC (2015)

Figura 1 Incremento del parque vehicular en Costa Rica, 2012-2015



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de INEC (2015)

Esta situación ha generado colapsos viales de hasta 4 horas diarias, en recorridos que no superan los 10 km. Aunado a esto, históricamente Costa Rica no es conocida por sus inversiones en formas de transporte alternativo, generando incluso retrocesos en esta materia con la eliminación del tranvía en 1950, el cual fue un proyecto de movilidad muy importante que tuvo la etapa liberal, un método que desapareció a pesar de tener un servicio bastante bueno. Este tranvía conectaba los sectores sur-norte de San José, con una línea que salía de la terminal del ferrocarril al Pacífico (estación de trenes hacia el pacífico del país) y llegaba hasta Guadalupe; y los sector este-oeste, por medio de una segunda línea que iba desde Escazú hasta San Pedro de Moján. Otro retroceso fue la eliminación del tren urbano en 1995, tren que originariamente fuera utilizado para las exportaciones de mercancías hacia los puertos del país, y que en los últimos años se había convertido en tren de pasajeros regional.

Tampoco han existido intentos por mejorar las condiciones de los medios de transporte público, diversificación de los horarios y rutas acorde a las nuevas necesidades de movilidad, ni formas integrales de peatonalizar la ciudad. Es hasta años recientes en los que se han intentado, a partir de las instituciones del Estado, el retomar el tren urbano (con el Instituto Costarricense de Ferrocarriles), la creación de rutas de autobuses intersectoriales, así como restricciones vehiculares en miras de mitigar un poco el caos vial generado diariamente en el casco y sus alrededores, sin realmente tener resultados visibles.

Además se han intentado construir de manera forzosa ciclovías, las cuales conviven con la vialidad, así como con los pasos peatonales; creando una mezcla incompatible de transportes, que están muy lejos de incluir de manera sostenible los diferentes medios para la movilidad, marcando en el proceso el privilegio que se le da al automóvil. La construcción en los últimos años bulevares (andadores) peatonales, los cuales tienen recorridos de oeste a este del casco central, no han logrado articular los otros polos de la ciudad, ya que funcionan más como espacios de tránsito que como creadores de proximidad, al no vivir las personas en el Casco Histórico. En años recientes, se crea la unión del Boulevard (andador) de la Unión Europea con el del Barrio Chino (Paseo de los Estudiantes), polo que es parte de la estrategia de repoblamiento de la ciudad de San José.

Imagen 1 Punto de fusión entre el Boulevard Ave. 4 o de la Unión Europea y el Boulevard del Barrio Chino o Paseo de los Estudiantes



Fuente: <http://static.panoramio.com/photos/large/91707998.jpg>

Los esfuerzos de la Municipalidad de San José para dicho repoblamiento parecen estar orientados a un sector específico, ya que el mismo está pensado para realizarse a partir de emprendimientos de vivienda vertical de alta y mediana renta, tal como lo muestran las “Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José” (2014) que indican que esta clase de emprendimientos será premiada con la reducción del impuesto de construcción “a un 0.01% del valor de la obra” (p. 20). Otro documento que muestra estas intenciones es la “Propuesta del Plan de Acción Para el Centro Histórico de San José 1850 (Estrategia 2016-2021)” que elaboran la Municipalidad de San José y el Instituto

Tecnológico de Costa Rica (2016), donde a partir de diez puntos detonantes buscan incentivar este repoblamiento. La imagen 2 muestra sus puntos destacados para llevar esta tarea a cabo.

Imagen 2



Fuente: Municipalidad de San José – ITCR (2016: 34)

Tal como lo muestra el trabajo de Carnegie y Escobar (2013), el gobierno local no ha podido planificar la ciudad pensando en todos los estratos socioeconómicos, sino que siempre se ha orientado a un solo sector social. Mencionan que:

Deficiencias a la hora de plantear accesibilidad a los diferentes estratos sociales, y contar con una pobre oferta de proyectos que cubriesen los niveles sociales mayoritarios –clase media y baja-, han sido los mayores inconvenientes para alcanzar plenamente lo que se quería lograr en cuanto a vivienda. A esto se suman los problemas de transporte, contaminación e inseguridad, que siguen siendo los puntos negros del discurso, los que obligan a un abordaje integral en que sociedad y gobierno local participen parejamente (p.77)

Desde el campo de las ciencias sociales (como la sociología urbana, la antropología y la geografía) en Costa Rica existen trabajos muy básicos para comprender las lógicas de movilidad urbana (Brenes, 1995; Cordero, 2005; Bussiére *et al*, 2005; Sánchez, 2010), así como intentos por acercarse a los imaginarios urbanos de la ciudad de San José (Araya, 2010). Sin embargo, no se ha realizado un estudio sistemático para comprender las lógicas

de desplazamiento de las personas en el espacio urbano, y menos aún, la comprensión de los motivos y sus diferencias según las características del grupo social del que forman parte. Por tal motivo es pertinente realizar una aproximación más integral a la relación entre personas, territorio, transporte y la movilidad urbana, por lo que este trabajo parte del concepto de motilidad, donde se busca dar cuenta de los motivos de desplazamientos de las personas de barrios iconos del Casco Central de la Ciudad de San José, como los son Barrio Escalante al noreste de la ciudad, y Barrio Luján al sureste. Muchos de los trabajos sobre las movi­lidades se han centrado en comprender las moti­lidades de lugares periféricos que no cuentan con lo que se denomina proximidad (por ejemplo el trabajo de Jouffe, 2011). En este caso, se pretende realizar un ejercicio inverso, analizando cuáles son las moti­lidades de barrios con proximidad pero con un origen de clase social contrapuesta, buscando comprender el cómo los capitales presentes en la población de ambos barrios modifican las dinámicas de movilidad que se realizan en el espacio urbano. El estudio de las moti­lidades en vecinos y vecinas de los barrios con proximidad al centro de San José ayudará a comprender en qué medida el diseño de este repoblamiento está pensado para los pobladores de los barrios históricos de la capital costarricense.

Breve contexto histórico de la Ciudad de San José

La ciudad de San José es la capital de Costa Rica. A mediados del siglo XIX, San José era una zona dedicada prioritariamente al cultivo del café. El uso de suelo estaba en función de la plantación de este producto, los medios de transporte y las redes de caminos se construían en miras del traslado del grano para su exportación. La consolidación de pueblos y ciudades intermedias también estuvo ligada al desarrollo de la actividad de este monocultivo (Carvajal y Vargas, 1987: 74). Si bien existían otras actividades comerciales, financieras y artesanales; la producción de café era la que ocupaba la mayor cantidad de tierras, causando que grandes poblaciones se asentarán en lugares específicos. Tenemos el caso de importantes migraciones internas hacia los puertos de Limón y Puntarenas (los puertos más importantes de Costa Rica hacia el Atlántico y Pacífico respectivamente), debido a que en ellos se realizaban las exportaciones de este y otros productos. Es así como gracias a la producción cafetera, llevada a cabo principalmente en el Área Metropolitana del país, se da un importante crecimiento agroexportador (Carvajal y Vargas, 1987: 73).

Para este periodo, existía un patrón de segregación residencial muy marcado en San José, no tanto por barreras físicas, sino principalmente a través de imaginarios colectivos. Por el valor de la tierra, ciertas zonas del casco central se excluían a los sectores populares, los cuales eran expulsados a lugares periféricos. Por ejemplo, en la zona noreste del casco central (Barrio Amón, Barrio Escalante, Barrio Aranjuez, entre otros), se concentraban los sectores oligarcas del país, mientras que en la zona del sur (Barrio Luján, Barrio Cuba, Cristo Rey, Barrio Los Ángeles, etc.) se ubicaban los sectores trabajadores. Como bien lo menciona Quesada (2003) el patrón de segregación residencial se manifestó en la construcción de “...nuevos barrios residenciales para la burguesía al noreste de la ciudad de San José y la zona suroeste de la capital se consolidó como el asiento de los barrios populares.” (Párrafo 3).

En los años 20, los precios del café en el mercado internacional experimentaron un alza, lo cual permite avanzar en la segregación de terrenos para el cultivo de este grano, generando minifundios. Se pasa de terrenos extensos concentrados por pocas familias, a terrenos medianos en manos de un mayor número de familias (Jiménez, 1998: 25). Este mismo fenómeno produce un acelerado crecimiento urbano y productivo, que tiene un declive en 1928 a raíz de la crisis de sobreproducción en Estados Unidos. Pese a la crisis, en el país se da un importante surgimiento de nuevos sectores medios que logran tener acceso a bienes importados, y cambia su forma de relacionarse con el medio nacional, estos surgen de una:

...transformación de los viejos sectores ligados a la artesanía y al pequeño comercio o por incorporación de otros a la expansión de los servicios, la burocracia pública y privada y a la renovada actividad mercantil (Torres-Rivas, citado por Jiménez, 1998: 26).

Para este periodo, se hace aún más marcada la polarización entre los sectores Norte/Centro/Sur de la capital, en donde existe un marcado imaginario del norte con una valorización entre positiva y negativa, el centro con una posición positiva al concentrarse allí los sectores oligarcas del país, y una valorización negativa del sur, al ser el lugar donde vive la población trabajadora y en condiciones de mayor vulnerabilidad (Araya, 2010: 11).

En el período de la sustitución de importaciones, más o menos de 1950 a 1970, se empieza a dar un escape del centro, principalmente de los sectores ubicados en el noreste y sur del casco central, y se dan las primeras señales de que las clases altas y clases medias del país se desplacen hacia el oeste y hacia el este. En el oeste se pueden identificar lugares como Mata Redonda, Rohrmoser y más tarde Escazú, y en el este, barrios como Lomas de Ayarco y Montes de Oca.

La consolidación urbana de Costa Rica se comienza a dar a partir de los años 70, con la constitución formal de lo que se denominó el Gran Área Metropolitana (GAM). Es a partir de estos años en los que se comienza a dar un proceso de expansión urbana, principalmente debido al crecimiento de la red vial del país, ejemplo de ello es la construcción de la autopista General Cañas y la autopista Florencio del Castillo, en donde se puede ver como se da un vuelco total hacia la ciudad orientada al automóvil. Es así como se logra una aglomeración urbana en las cabeceras de Alajuela, Cartago, y Heredia (Carvajal y Vargas, 85: 1987). Además, existe una expansión en la prestación de servicios básicos en lugares aledaños a la GAM y otras regiones del país. La gestión de lo correspondiente al transporte lo lleva a cabo el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y la organización del territorio queda a cargo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU). En estos años se robustece una red vial consolidada, con la red de servicio más eficiente de Centroamérica, y una de las más completas de Latinoamérica. Carranza *et al* (2012) mencionan al respecto que:

...la gestión de la infraestructura vial, Costa Rica, que hace cuatro décadas contaba con una de las redes viales más desarrolladas de América Latina, se encuentra hoy en una posición desventajosa por el deterioro y la falta de inversión, a pesar de que aproximadamente el 90% del presupuesto total del MOPT se destina a la red vial... (p. 66).

Esto viene relacionado con el aumento en la densidad de población en zonas urbanas, a pesar de que se registra un decrecimiento poblacional en el centro de San José. Posiblemente, esto último está relacionado con el aumento de la infraestructura vial, principalmente en radiales, lo que modificó las relaciones espaciotemporales, haciendo posible el rápido desplazamiento de personas desde zonas periféricas hacia el centro y viceversa. En relación con esto, Jiménez (1998) señala que:

...en principio, el desplazamiento hacia las localidades circundantes de la ciudad de San José es tras la búsqueda de terrenos más baratos, posibilidades de expansión comercial e incluso tranquilidad de vecindario, sin despreciar la inevitable dependencia del centro (p. 39).

Como se menciona, el centro de San José sigue siendo el principal polo económico del país, sin embargo, los nuevos espacios de la GAM toman un posicionamiento importante, y comienzan a crecer en infraestructura y servicios, dando posibilidades importantes para la migración interna hacia zonas hasta ese momento consideradas periféricas. Respecto a este mismo tema, Loria (2014) muestra cómo se va dando un decrecimiento del centro como lugar habitacional, pero no así como lugar en donde se desarrollan funciones de uso mixto. Comenta que los datos de los censos de población reflejan esta situación, puesto que "...entre los años 2000 y 2011 San José ha sufrido una pérdida habitacional del 5% y los cantones periféricos han aumentado en más de un 15% su población" (p. 11).

Desde que el mayor porcentaje de la inversión pública fue orientada en gran medida a la gestión de la infraestructura dedicada al transporte privado por encima del colectivo, han bajado año con año los viajes promedios en transporte público, y ha aumentado de manera exponencial el uso del automóvil; teniendo la tasa de motorización más grande de Centroamérica per cápita, como se mostró en la tabla 1. En esta dirección González (2013) menciona que:

La ausencia de ofertas atractivas para trasladarse estimuló la duplicación del parque vehicular en los últimos 10 años. Las políticas públicas han premiado esa tendencia al enfocarse exclusivamente en la red vial, incentivando el cambio modal hacia medios más ineficientes. La consecuencia práctica de esa medida es, que la congestión en las carreteras todavía es un problema; porque no existe una correlación acertada entre la demanda de los usuarios y los modos de transporte disponibles para viajar (p. 2).

Esta tendencia hacia la creación de infraestructura, en su mayoría para el automóvil, parece quererse cambiar en los últimos años, con una tendencia hacia la construcción de un Tren Eléctrico Urbano de Pasajeros, así como la construcción de ciclovías en varias provincias del país como en San José y Cartago. Más adelante ahondaré sobre este tema de otra movilidad urbana.

Una aproximación preliminar a Barrio Escalante y Barrio Luján

Barrio Escalante fue la siguiente etapa en la evolución de la burguesía oligárquica costarricense, la cual se había ubicado desde finales del XIX en Barrio Amón, donde se había concebido un tipo de urbanización para hogares burgueses en un “...entorno habitacional: diferenciado, especializado y rodeado de las comodidades modernas” (Quesada, 1996: 232). Este barrio fue diseñado desde una nueva concepción liberal, guiada por el primer ingeniero municipal de San José, Salomón Escalante, y quien estableció una nueva lógica moderna de construcción de la ciudad (Quesada, 2007). En Barrio Escalante se establecieron las principales figuras de la política y la economía del país, como el caso del presidente Rafael Calderón Guardia, y el líder del partido comunista Manuel Mora, ambos propulsores de las principales garantías sociales en los que se funda la Segunda República aún vigente. Barrio Escalante se convirtió en un espacio icónico por sus casas con diversos estilos arquitectónicos que no se pueden encontrar en el resto de los barrios del país, como lo son el estilo neocolonial, tudor, el *Art-Decó*, ecléctica, moderna y posmoderna (Malavassi y Bonilla, 2009).

Importantes cambios en el barrio se dan a partir de los años 90 cuando muchas de las familias que tradicionalmente lo habitaban deciden desplazarse a los nuevos desarrollos residenciales en las zonas intermedias del Valle Central de San José. En este momento se modifican los usos de suelo, y muchos de las casas se convierten en casas de estudio, museos, universidades, locales comerciales, así como en ruta de paso para vehículos que se dirigen desde el centro de San José hacia el cantón de Montes de Oca (cuna de la Ciudad Universitaria de la Universidad de Costa Rica). En los últimos años existen algunas pinceladas de propuestas gentrificadoras, tal y como mencionan Solís y Coto (2014), “Saltan a la vista las proyecciones de una lucha, la redefinición de la identidad de un barrio otrora habitacional, ahora presionado por las zonas comerciales de la ciudad (p. 39).

El caso de Barrio Lujan es distinto, su origen es más obrero, siendo su primer nombre Turrujal, hasta el año de 1930 cuando se extiende y pasa a llamarse Barrio Luján (Malavassi, 2013: 456). Es un barrio conocido por su organización obrera y comunitaria, teniendo un sentido de pertenencia importante reflejado en la existencia de muchas organizaciones

comunitarias desde su propia fundación. En él se encuentran diferentes evidencias en materia de dinámicas sociales y participativas, así como de los imaginarios urbanos estudiados desde la antropología y el paisajismo (Madrigal, 2008; Solano, 2008). Es una de las zonas de habitación con más población en el cantón central de San José, la cual, tal y como menciona Madrigal:

...se sigue manteniendo como uno de los pocos barrios de clase popular que resiste a la presión comercial, un espacio que representa historia y una serie de luchas que conforman lo que hoy es su identidad y cultura barrial (2008. 48).

La arquitectura de este lugar sigue manteniéndose muy acorde a la que se observó en su constitución, característica por sus casas de madera. A inicios de los 2000 los vecinos de este lugar “...consideran que Barrio Luján es un lugar habitable, que mantiene todas las características tradicionales de un barrio” (Madrigal, 2008. 76), a pesar de que, al igual de Barrio Escalante, sus usos de suelo se han ido modificando y que muchas de sus áreas están abandonadas. Menciona Malavassi (2013) respecto al tema de las viviendas del barrio:

...que tiene las viviendas en mejor estado de conservación, esto puede deberse al sentido de identidad que caracteriza al sitio y a su clara organización comunal que se ve reflejada en la existencia de la Junta Progresista (p. 456).

Se considera que el caso de ambos barrios es interesante de analizar en materia de motilidad, ya que ambos son barrios que mantienen proximidad con el Casco Central de la Ciudad de San José, tienen una fecha de fundación similar, y una identidad comunitaria muy arraigada, uno desde los sectores altos, y otro desde los sectores populares. El caso de Luján muestra pocas modificaciones notables en materia barrial, al contrario de Escalante que está intentando ser reinventada por sectores inmobiliarios y comerciales, tal y como lo muestra el Plan de Renovación de Barrio Escalante (2010-2015) coordinado por la Municipalidad de San José.

Enfoques teóricos para entender la movilidad urbana

En el siguiente apartado se muestran algunas perspectivas teóricas para la comprensión de fenómenos de movilidad urbana, que sirven de orientación para este trabajo. Se aclara que

existe una revisión previa de trabajos clásicos de los estudios urbanos críticos sobre la ciudad como los de Lefebvre (1976), Topalov (1978), Sassen (1998), Castells (2004), Davis (2007), Harvey (2008) y Soja (2008); los cuales no son desarrollados en este apartado, pero están presentes en el análisis y la discusión.

De la ciudad compacta a la ciudad dispersa - La teoría del *Sprawl*

El patrón de segregación residencial exhibido por las ciudades latinoamericanas durante los años 80 muestra a las elites concentradas en el centro de la ciudad, con acceso a la mejor infraestructura y proximidad, además las clases altas y medias altas empiezan a conformar una especie de “ciudad moderna” hacia las periferias, mientras los sectores populares, se concentran en la lejanía periférica (Sabatini, 2006). Ligadas a las teorías sobre ciudad dispersa, aparece el concepto de *urban sprawl*, el cual se entiende como:

“...la extensión de las zonas urbanas provocadas por el crecimiento descontrolado, sin coordinación y sin planificación. Esta consecuencia se ha visto a lo largo de la periferia de las ciudades, a lo largo de las autopistas, y a lo largo de las carreteras que conectan una ciudad... (Sudhira y Ramachandra, citado por Bhatta, 2010: 9).

Esta teoría viene muy ligada a la participación de los sectores inmobiliarios dentro de la política pública urbana. A partir de esto se comprende como dentro de la lógica del Estado como organizador del territorio, los sectores empresariales realizan presiones para que el territorio se expanda según sus lógicas de urbanización, provocando una dispersión de los núcleos urbanos. Consecuente con este fenómeno, se da una estimulación desde la política ya que “... el crecimiento libre o descontrolado de la ciudad, o *sprawl*, podría debilitar a otra política que quisiera reforzar la tendencia espontánea a la reducción de escala de segregación” (Sabatini y Arenas, 2000:27).

Dentro de esta dispersión se da un pensamiento binario jerárquico (Soja, 2008), o sea, un ordenamiento territorial por categorías, donde el par yo/otro se asume en confrontación. Este binarismo jerárquico es una praxis espacial que es a su vez la producción de la diferencia: un espaciamento que es la diferenciación entre lo Mismo y lo Otro; comenta Soja que:

...en esencia, una política de reubicación, una «posición espacial», un «desarrollo desigual» a través del cual el orden hegemónico mantiene su posición aventajada, vía producción y ubicación de un otro inferiorizado en espacios subordinados, devaluados... (p. 506).

Estas dinámicas de dispersión espacial suponen un cambio en el modelo de ciudad que había definido la evolución del espacio urbano de América Latina durante el siglo XX, hasta principios de los años 80, pasando del modelo de ciudad compacta, de inspiración europea, al modelo de ciudad dispersa, muy inspirado en las lógicas de sub-urbanización estadounidense, ligada a la arquitectura funcionalista dependiente del automóvil inculcado por Le Corbusier (Jacobs, 2011: 381). Como mencionan Miralles-Guasch y Marquet (2013), “A nivel de planeamiento urbano y territorial estas dinámicas se han visto respaldadas por los postulados apuntados por el Funcionalismo de principios de siglo XX” (p. 504). Las ciudades latinoamericanas no han escapado a esta lógica de comportamiento, y el caso costarricense en un ejemplo de ello.

¿Cómo entender la movilidad urbana en la era neoliberal?

Son varios los estudios que han discutido el tema de la movilidad urbana en la época reciente, ya Bauman (2001) mencionaba que es un elemento más en la estratificación de la sociedad, ya que en esta se “...construyen y reconstruyen diariamente las nuevas jerarquías sociales, políticas, económicas y culturales de alcance mundial” (p. 16). Los enfoques críticos a la movilidad urbana están presentes sobre todo en los trabajos de Beck (2008), quien a partir del debate actual, concluye que se está dando en las ciudades una especie de cosmopolitización, refiriéndose a que el margen de acción de las personas para decidir si son urbanas o no ya es mínimo; es decir, existe una tendencia dentro de la sociedad capitalista hacia forzar una cultura cosmopolita. En este sentido, argumenta que esto se da a través de “...formas de "cosmopolitismo banal": finalmente, cosmopolitización cotidiana en el nivel del consumo cultural (música, estilos de vestimenta, comida), viajes cotidianos y conexión entre lugares distantes y personas en el mundo” (p. 30).

Esto es importante, ya que implica que las sociedades actuales generan mecanismos de consumo, no necesariamente exclusivos de una clase social, que involucran a las ciudades como centro. Esto no implica que las ciudades se vuelvan lugares más heterogéneos, y donde

se rompen diferenciaciones sociales; más bien los mecanismos de exclusión mutan respecto a otros patrones de segregación que se podían ver con sistemas periféricos.

Para el caso latinoamericano, trabajos como los de Hidalgo y Janoschka (2014) intentan comprender como el proceso neoliberal ha reconfigurado el espacio urbano. En este sentido, los actores gubernamentales y privados juegan un papel crucial, en el sentido de que han sabido comprender como a partir de la depreciación y la revalorización del suelo urbano se pueden obtener ganancias. Es así, como en las ciudades latinoamericanas se ven ofertas pensadas para distintos segmentos de la población, unas que contribuyen a la dispersión urbana con la construcción en áreas periféricas de los cascos urbanos, y más recientemente aprovechando espacios de estos mismos centros con alto valor cultural y arquitectónico, o con valores de suelo bajos, donde la rentabilidad de los proyectos inmobiliarios es mejor. Esto se ha generado a la par de las instituciones de gobierno, que a partir de planes y políticas públicas han fomentado uno u otra iniciativa. Respecto a esto último los autores mencionan que:

...la neoliberalización significa también la producción de ensambles políticos específicos para cada lugar.... Específicamente en las políticas urbanas que insertan y reestructuran trayectorias de gobernanza que muchas veces han sido elaboradas y montadas localmente en relación con las específicas demandas del tejido social y económica existente (Hidalgo y Janoschka, 2014: 11).

Muchos grupos y colectivos urbanos, movidos sobre todo por una idea de ciudad más compacta y sustentable han apoyado en gran medida estas políticas de planificación urbana, sobre todo las orientadas a la recuperación de los centros urbanos, la movilidad sustentable y la ciudad compacta. Estos están vinculados en gran medida a sectores con alto capital económico, cultural y social, que tienen conocimiento de otras lógicas de planificación de las ciudades, muy al estilo europeo. Tal como lo menciona Rojo (2016), el Estado y el mercado funcionan como principales agentes gentrificadores, pero también aparecen los nuevos propietarios, quienes principalmente "...son artistas y nuevos comerciantes, los cuales tienden a generar revitalizaciones estéticas y de negocios en las áreas ocupadas" (p. 700). A la par de esto, también se fundan resistencias, las cuales están bien documentadas en los trabajos de Paulsen (2014) y Delgadillo (2014).

Estudios sobre las implicaciones de las infraestructuras

Existen trabajos que han incursionado en los estudios de las infraestructuras urbanas (Kooy y Bakker, 2008). Aquellos que se han enfocado en analizarlas, vinculándolas a la movilidad urbana, han profundizado en los impactos que estas han tenido sobre las poblaciones usuarias de los servicios, así como los que viven en sus alrededores. Estudios como los de Graham (2000) han buscado mostrar la conexión esencial, dialéctica entre redes de infraestructura y la naturaleza del urbanismo moderno, en donde mencionan que cualquier análisis de las redes de infraestructura urbana debe adoptar una perspectiva multidimensional e interdisciplinario (p. 15). Es importante el estudio de estas infraestructuras ya que forman una parte importante de lo material, económico y geopolítico de las ciudades, generando primordiales conexiones, pero también desconexiones. Otro aspecto fundamental es que son generadoras y modificadoras de las características de la cultura urbana. Además, el estudio de las infraestructuras se puede encausar al estudio de la formación de lugares heterogéneos en las ciudades, que atraen personas, grupos sociales y diversos usos urbanos. Además, cómo las mismas participan en el mantenimiento de las geometrías socio-técnicas de poder, este podría ser otro eje de estudio.

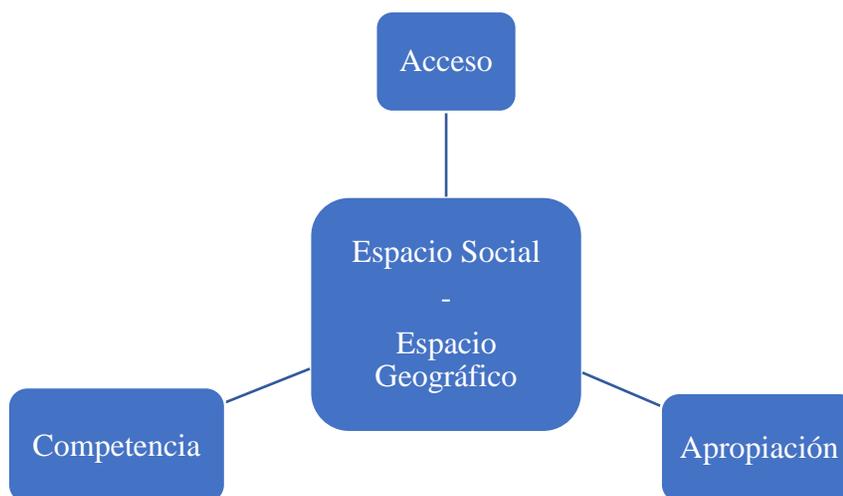
La movilidad urbana como capital: el concepto de motilidad

Recientemente aparecen los trabajos sobre las motilidades, los cuales innovan en materia de cómo la movilidad urbana se da de manera desigual no solamente a través de las condiciones sociales de los individuos, sino que incorpora el espacio como elemento de análisis. En este sentido, existe una serie de trabajos que servirán como referente teórico para esta investigación, ya que esta perspectiva no sólo ha tomado fuerza teórica (Kaufmann, Bergman, y Joye, 2004; Beck, 2008; Viry, y Kaufmann, 2015; Ravalet, Dubois, y Kaufmann, 2015), sino también empírica (Bonnet, Collet, y Maurines, 2008; Jouffe, 2011; Ravalet, Vincent-Geslin, y Viry, 2015; Vincent-Geslin, y Ravalet, 2015; Cass, y Faulconbridge, 2015).

La motilidad se refiere a las capacidades de ser móvil en el espacio social y geográfico (Kaufmann, Bergman, y Joye, 2004: 750), incorpora a la fluidificación como concepto para

entender los potenciales para la movilidad, así como sus limitaciones y márgenes de actuación. Estos están relacionados intrincadamente con “...aspectos sociales, culturales, políticos y económicos de la movilidad” (p. 749). Es así como se presentan una serie de elementos a contemplar a la hora de estudiar la forma en que las personas son móviles, ya que su capacidad dependerá de una serie de factores relacionados a los capitales. La figura 2 muestra estas categorías.

Figura 2 Lógica para la comprensión de la motilidad



Fuente: Elaboración propia a partir de trabajo de Kaufmann, V., Bergman, M. y Joye, D. (2004).

Al comprender que desde la teoría bourdiana los capitales están en constante disputa, la motilidad aparece como:

...una forma de capital que puede ser movilizado y transformado en otros tipos de capital (es decir, económico, capital humano y social), y que permite a los estudios de movilidad realizar contribuciones originales en las áreas de investigación relativas a la desigualdad social y al cambio social (p. 754).

Se podría entender los diferentes espacios de la movilidad como campos, en donde se dan relaciones de poder a partir de los capitales con los que se cuenta. Estas capacidades diferenciadas y potenciales de movilidad se engloban en este concepto, el cual viene siendo la manera en que un individuo o grupo se apropia del campo de posibilidades en movimiento

(Sheller, 2011: 5). La motilidad aporta tanto a nivel teórico como metodológico, ya que logra albergar una doble condición –material e inmaterial– que acompaña la construcción social del espacio, su dotación de sentido y su apropiación (Gutiérrez, 2012: 64).

A un nivel empírico, los estudios sobre motilidad buscan enfocarse en cómo el acceso, competencia y la apropiación son moderadas por las condiciones a través de diferentes espacios. Entre los aspectos que interesan son la comprensión de procesos de innovación tecnológica y su difusión, aspectos de geopolítica y sus pormenores, así como aspectos relacionados a las limitaciones estructurales, y aunque los trabajos sobre motilidad aún son exploratorios, estos han demostrado tener una alta relación con la clase social (Viry, y Kaufmann, 2015: 7).

Los niveles de movilidad, como por ejemplo la hipermovilidad (Elliott y Urry, 2010), pueden tener implicaciones en la elección de las áreas de residencia, tal como lo demuestran Ravalet, Dubois, y Kaufmann (2015) cuando mencionan que “Las personas con movilidad débil tienden a residir en áreas menos urbanizadas. Por el contrario, aquellos con una fuerte movilidad tienden a vivir en áreas muy urbanizadas.” (p. 140). Este punto es interesante, ya que muestra el valor que puede tener para personas con alta movilidad vivir en espacios de proximidad y con un alto grado de conectividad.

Trabajos como Jouffe (2011) son interesantes, ya que muestran cómo para el caso latinoamericano se puede realizar una investigación sobre motilidades desde un enfoque antropológico. El trabajo busca establecer la relación entre el capital territorial y la clase social, vinculando el factor social con el espacial. El estudio lo realiza en una zona popular barrial sin proximidad, y en una zona de clase media metropolitana, obteniendo una serie de elementos diferenciadores para lo que denomina clase socio-territorial. La tabla 2 muestra la lógica explicativa de este trabajo.

Tabla 2 Rasgos de repliegue barrial y de movilidad metropolitana

Categoría	Clase popular-barrial	Clase media metropolitana
Arraigo	Lazo afectivo con el lugar	Capacidad de cambiar de casa
Integración	Lazos vecinales	Lazos amistosos difundidos
Aspiración	Quedarse en el barrio	Surgir socialmente
Trabajo	Trabajo informal local	Trabajo calificado distante
Transporte	Caminata y bicicleta	Autobús, metro, auto
Ocio	Cuidarse y ayudar a los vecinos	Consumo distante

Fuente: A partir del trabajo de Jouffe, Y. (2011: 102).

Los trabajos sobre motilidades buscan realizar un análisis a nivel micro, meso y macro, donde a un nivel micro, los estudios pueden enfocarse en las opciones y posibilidades de desplazamiento por parte de las personas y su relación con los intercambios de capitales en el espacio. A un nivel meso, analiza la relación entre la movilidad social y espacial, la cual puede ser estudiada a partir del análisis de las redes sociales, la familia, u otros grupos sociales. A nivel macro, se pueden estudiar las políticas sociales y geopolíticas, y las relaciones que estas tienen con la desigualdad social, y su vinculación en la diferencia de las relaciones de motilidad. (Kaufmann, Bergman, y Joye, 2004: 752). El presente trabajo de investigación pondrá énfasis en el nivel micro y macro, aunque incorporará elementos del nivel meso.

Estudios sobre la Movilidad Urbana en San José

Son pocos los trabajos que han intentado realizar un acercamiento a la movilidad urbana desde un enfoque integral al contexto de Costa Rica. Sobre el tema de las políticas públicas y gestión de la movilidad existen trabajos como el de Pérez (2012), que analiza las políticas públicas en materia urbana de manera histórica para el caso de Costa Rica, desde los planteados en los años 80 por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), hasta los más recientes llevados a cabo por el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH). Los principales trabajados son el Plan Regional de la Gran Área Metropolitana GAM (1982), el Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica 2008-

2030 (2006), y más recientemente el Plan de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana 2011-2030 (2011) y la Política Nacional de Ordenamiento Territorial 2012 a 2040 (2013). Este trabajo es importante no solo por su abordaje en cuanto al desarrollo de políticas urbanas en Costa Rica, sino por analizar qué factores socio-económicos contribuyeron a su creación, sin entrar en detalles sobre agentes privados interesados en materia de infraestructura y vivienda. Cabe destacar su interpretación del boom del AMSJ a partir de:

La crisis económica de inicios de los años ochenta del siglo pasado interrumpió en Costa Rica un período de treinta años de crecimiento económico, caracterizado por una fuerte inversión pública en política social y por una política de salarios reales crecientes. Esos treinta años, que también fueron los años de crecimiento de la población urbana del país y de la formación del Área Metropolitana de San José (AMSJ) (Pérez, 2012: 10).

Si bien este trabajo muestra algunos aspectos sobre las políticas públicas en materia de movilidad y transporte para el caso costarricense, esto lo realiza de manera tangencial, y se evoca más a una descripción sobre la planificación del territorio.

El trabajo de Sánchez (2010) analiza desde la psicología ambiental los casos de agrupaciones alternativas al transporte motorizado para el caso de Costa Rica, lo realiza a partir del estudio de tres casos muy específicos que son el Automóvil Club de Costa Rica (ACCR), la Asociación de Deportistas Contra la Violencia Vial (Aconvivir), y la Asociación Caminar (Acaminar). Este trabajo muestra algunas características de la movilidad urbana actual en la ciudad de San José, los problemas de planificación para formas alternativas de movilidad, así como comportamientos básicos que predominan en los medios de transporte motorizados. El texto ayuda a conocer situaciones actuales en materia de movilidad y alternativas que van surgiendo al transporte no motorizado desde la sociedad civil, sin embargo, no muestra un análisis a nivel histórico comparativo que ayude a explicar las formas en que la ciudad se ha ido modificando desde los años de entrada del modelo neoliberal, lo que deja poco claro la evolución que ha tendido la ciudad en las últimas décadas. Tampoco hace una relación de las modalidades que guían u orientan a los colectivos ciclistas que han surgido en el país, algo que sería interesante de realizar, así como conocer su impresión acerca de las deficitarias

infraestructuras ciclísticas con las que se cuenta. La vida cotidiana de un ciclista en el Casco Central de la ciudad de San José es un interesante ejercicio por realizar.

Otros dos trabajos que abordan el caso propio de las dinámicas de movilidad en San José son los de Cordero (2005) y Bussiére *et al* (2005). En ellos se realiza una encuesta a miembros de estratos sociales bajos para medir calidad y tiempo invertido en transporte público hacia el lugar de trabajo, obteniendo datos sobre dinámicas de trayectoria en el territorio, pero sin realizar un análisis propio de la movilidad y las características de los medios de transporte públicos y motorización individual. Además, tiene el problema de basarse en un solo estrato socioeconómico, lo cual hubiera podido enriquecerse con un análisis más sistemático de la dinámica de centros comerciales en las zonas aledañas a los casos de estudio, los cuales son mencionados, mas no están analizados en el texto.

El estudio de Brenes (1995) presenta una propuesta de peatonalización para la ciudad de San José, siendo el trabajo que más aborda el tema de la infraestructura relacionada a la movilidad urbana no motorizada. Muchas de sus propuestas están inspiradas en ciudades europeas y brasileñas, donde hay todo un movimiento para la desmotorización. En este el autor identifica como problema de la ciudad de San José la falta de áreas públicas dedicadas a las personas y sus actividades. Menciona que si se quiere lograr el mejoramiento de los espacios para los peatones se deben “...poner en práctica una serie de decisiones políticas acerca del diseño, zonificación, construcción, normas de salud y seguridad, impuestos y tarifas, y otros aspectos del mantenimiento y operación de estas áreas” (p. 71). A esto se complementa que los usos de suelo para usos recreativos y de zonas verdes en el centro de la ciudad son pequeños, como indica Marín (2006) cuando menciona que para estos usos en los distritos centrales se dedica “...apenas un 5%, déficit que se refleja en la baja calidad ambiental y de vida pública urbana, por el deterioro y estética del medio ambiente urbano del centro” (p. 70). Como podemos ver, el tema de las motilidades y la infraestructura está prácticamente desierto en la literatura sobre la movilidad urbana para el caso de la ciudad de San José, por lo que a continuación realizaré una pequeña propuesta que pretende servir de guía de investigación para futuros trabajos.

Aproximación teórica de la investigación

Para entender el papel de las motilidades dentro de la comprensión de la movilidad urbana debemos adentrarnos en la teoría de los capitales de Bourdieu (2001), ya que esta es una de las propuestas analíticas pilares de este modelo de estudio. Los capitales están inmersos dentro de un espacio social específico, en el cual se dan relaciones de acuerdo con los poderes o capitales que se manejan. En este espacio social se dan disputas que hacen que unos tengan mayores cuotas de poder sobre otros dentro del campo.

Muchas veces la no posesión de un capital específico produce la clausura a un campo, por lo que para la movilidad urbana esto puede significar tener o no capacidad de acceder a determinada forma de desplazamiento. Se puede entender al capital como “...una fuerza inherente a las estructuras objetivas y subjetivas; pero es al mismo tiempo -como *lex insita*- un principio fundamental de las regularidades internas del mundo social” (p. 131). Es decir, a diferencia de los principios de *laissez faire*, que evocan a una competencia perfecta a partir de la mano invisible, el concepto de capital viene a poner en la mesa el tema del tiempo, necesario para la acumulación de los distintos tipos de capital.

Los capitales no están dotados de una ley de azar que determina quién los posee y quienes no, sino que vienen precedidos por una historia. Por esta razón podemos hablar de la historia de los capitales para conocer las trayectorias que estos tienen dentro de un campo. Menciona Bourdieu (2001) que: “El capital es una fuerza inscrita en la objetividad de las cosas que determina que no todo sea igualmente posible e imposible” (p. 132).

Los capitales más trabajados son el económico, relacionado a los medios de producción; el social que refiere a la totalidad de los recursos potenciales o actuales asociados a la posesión de una red duradera de relaciones de conocimiento y reconocimiento mutuos; el cultural, que es incorporado, objetivado e institucionalizado y que se vincula a la capacidad de tener información; y el capital simbólico que se define por una relación determinada entre quienes ejercen el poder y quienes lo sufren, en la estructura misma del campo donde se produce y reproduce la creencia (p. 106).

Una vez comprendido esto, se tiene un marco interpretativo para caracterizar a las personas o a los grupos sociales dentro de este espectro de capitales, y entender como la posesión diferenciada de estos tiene implicaciones sobre las características de motilidad. Esta tiene que ser entendida, tal y como arriba mencionamos, como la capacidad de las entidades (por ejemplo, bienes, información o personas) de ser móviles en el espacio social y geográfico, y como la forma en que las entidades poseen el acceso y la adecuada capacidad de movilidad socio-espacial en función de las circunstancias.

También podemos tomar en cuenta el trabajo de Kesselring (2006) y el de Jouffe (2011) porque dan pistas del cómo podemos entender dos realidades presentes en nuestras sociedades. Primero, aquellos actores más vinculados a la vida cosmopolizada, como decía Beck (2008), a la que sectores queriendo o no, se han tenido que adaptar y han tenido que generar un:

...alto nivel de motilidad, utilizando redes espaciales como los sistemas de transporte y comunicación para establecer una fuerte red social y profesional alrededor de un centro de vida claramente definido (Kesselring, 2006: 276).

En contraposición a grupos que pueden no estar tan involucrados espacial y socialmente a estas lógicas, y que por tanto, se vuelven poco móviles. La motilidad ayuda a conocer no solo la movilidad alta, sino también cómo el acceso, la apropiación y la competencia pueden estar clausurados por una falta de capital de las poblaciones en un mismo espacio geográfico. Este último elemento será clave para la investigación.

Planteamiento del problema y metodología

A partir de la revisión bibliográfica sobre teorías de ciudad, el estudio de las movilidades urbanas y la motilidad en especial, así como por la revisión de antecedentes investigativos que permiten comprender los desplazamiento de las personas según motivos, y esperando aportar a la investigación de la movilidad urbana para el caso costarricense, este trabajo parte de la pregunta ¿Cuáles son las características de las motilidades llevadas a cabo por vecinos y vecinas de Barrio Luján y Barrio Escalante dentro del Casco de la Ciudad de San José, Costa Rica? Como hipótesis de investigación se plantea que estas motilidades se dan de

manera diferenciada en ambos casos debido a las características económicas, sociales y culturales que históricamente representan cada uno de los barrios (diferenciación de capitales). La investigación es de carácter exploratorio, y busca incentivar el estudio de la motilidad para la comprensión de los centros urbanos.

Metodológicamente el enfoque escogido en el desarrollo de este trabajo es un enfoque primordialmente cualitativo, en tanto permite conocer de manera detallada la movilidad de personas de los barrios escogidos para la investigación. Para entender el papel de las motilidades dentro de la comprensión de las movilidades urbanas seguiremos el enfoque de la posesión de capitales y sus implicaciones sobre la capacidad o no de acceder a determinada forma de desplazamiento, o simplemente ser inmóvil como se mostró en el planteamiento teórico.

La recopilación de datos para la investigación inicia con una etnografía que ayude a identificar y caracterizar las dinámicas de movilidad urbana presentes en los barrios de estudio, así como las infraestructuras para la movilidad a las que tienen acceso según barrio. El etnógrafo, como bien lo menciona Guerrero (2002) tiene a su mano "... un método privilegiado para el conocimiento directo de los hechos sociales" (p. 20), si bien no es una interpretación de sus informantes, si es una percepción de lo que estos perciben (Geertz, 1994: 76). Por etnografía entenderemos un tipo de investigación social en donde:

El etnógrafo o la etnógrafa participa, abiertamente o de manera encubierta, de la vida cotidiana de personas durante un tiempo relativamente extenso, viendo lo que pasa, escuchando lo que se dice, preguntando cosas, o sea recogiendo todo tipo de datos accesibles para poder arrojar luz sobre los temas que él a ella ha elegido estudiar. En muchos sentidos la etnografía es la forma más básica de investigación social (Hammersley y Atkinson citado por Ameigeiras, 2007: 113).

Esta observación detallada logra a partir de una serie de criterios conocer las características del espacio urbano, así como las dinámicas de motilidad presentes en la zona de estudio. A partir de varios criterios y cualidades de análisis que se presentan en la tabla 3, se vincula la observación etnográfica con un registro fotográfico, tal como lo hicieron para investigaciones urbanas como Mairal (2000), y Safa y Ramírez (2013); y para el caso específico de estudios

sobre motilidades los trabajos de Bonnet, Collet, y Maurines (2008), Ravalet, Vincent-Geslin, y Viry (2015), y Vincent-Geslin y Ravalet (2015)

El registro fotográfico dentro de la investigación etnográfica menciona Harper (2002) que amplía las posibilidades de la investigación empírica convencional, produce un tipo diferente de información, es decir, ayudan a explicar la descripción densa que se realiza de la información recopilada con las notas de campo.

Tabla 3 Criterios y cualidades observados y registrados fotográficamente

Límites	Marcas (sendas, lunares, cicatrices,
Tamaño	sonoridad, olor).
Movilidad	Fijo, semifijo y móvil
Orden (organización / normas)	Individual y colectivo
Adentro y afuera (entradas y salidas)	Sagrado y profano
Distancias (proximidad)	Salvaje y domesticado (hostil / amable)
Ritmo (diurno / nocturno, rápido / lento).	
Función	

Fuente. Elaboración a partir de la propuesta de Ferro (2010)

Un enfoque etnográfico resulta apropiado para la descripción de experiencias de movilidad, ya que como propone Jirón (2012), esta clase de método permite "...explorar, a través de la descripción densa, las rutinas diarias de los habitantes urbanos móviles, ofreciendo una descripción "profunda" y "multifacética" (p. 6). Lo valioso de esta clase de ejercicios es que logra poner a las personas como el principal sujeto de análisis, tal cual el nuevo paradigma de la movilidad sustentable plantea; así como logra realizar una relacionalidad entre los objetos (los medios de transporte, las infraestructuras, el hábitat urbano) y los diferentes grupos sociales. En este sentido, se vincula la etnografía con la Teoría del Actor-Red (ANT por sus siglas en inglés), la cual intenta observar "...las conexiones entre un gran conjunto de actores heterogéneos (la asamblea), en ciertos lugares y alrededor de ciertos temas (los tópicos). Y su interés lo expresa rastreando esas conexiones y, luego, describiéndolas densamente" (Silva y Burgos, 2011: 98). El ejercicio se realiza a partir de estas líneas de interpretación, y fueron capturadas a partir de la creación de un registro fotográfico, así como las notas de campo que se llevaron con el programa Evernote.

Se realizaron 18 entrevistas semi-estructuradas grabadas, y otras 3 que no fueron grabadas por petición de los informantes. Las entrevistas se realizaron a vecinos y vecinas de los barrios de estudio, miembros de organizaciones, expertos en el estudio de los barrios; así como a dos promotores de la movilidad urbana sustentable en San José¹. Los nombres de los informantes de los barrios fueron modificados para mantener el anonimato. Estas fueron analizadas con el software Atlas-Ti y se realizó una interpretación siguiendo los principios aludidos por Flick *et al* (2014) sobre el análisis de la entrevista, el cual debe ser “...un análisis informado, minucioso y riguroso situado en tradiciones teóricas particulares” (p. 309).”

Otro ejercicio que se realizó fue la aplicación de algo que llamamos “Vivencias fotográficas de la ciudad”, en donde se le pidió a los entrevistados que a través de una cámara fotográfica o celular facilitar aspectos relevantes de su movilidad cotidiana. Lo valioso de esta técnica es “...que deja las puertas abiertas para diferentes análisis y narrativas, que se contraponen unas a otras dando lugar a constantes cambios en las maneras de observar esas imágenes” (Rabadán y Contreras, 2014: 149). Se complementó este trabajo con un análisis de información referente a la movilidad urbana en redes sociales, así como un pequeño ejercicio de descripción de las ofertas de vivienda que promueven la movilidad urbana sustentable en ambos barrios de estudio. Cabe mencionar que no todas las personas entrevistadas proporcionaron fotografías, por lo que se complementaron con otras fotografías solicitadas vía redes sociales en grupos privados de cada barrio.

En relación con el alcance de este estudio, el mismo es de carácter exploratorio, pues se trata de un fenómeno poco estudiado en el país. Asimismo, contiene un segundo momento explicativo, relacionado con los procesos de la evolución histórica de la ciudad y de las consecuencias de estas han tenido en materia de movilidad urbana en el país. El nivel de análisis se maneja según lo que Fernández, Fernández y Sabín (2014) llama nivel estático y nivel dinámico, donde se obtienen datos ya existentes y otros generados por actores clave para la contratación. En su investigación, sobre movilidad ciclista, estos autores logran realizar un importante ejercicio analítico de triangulación. En este sentido, en el nivel estático se recopilan aspectos del territorio, de los cambios socio-demográficos, de movilidad

¹ Ver instrumento de entrevistas en anexos.

y de políticas de movilidad. A nivel dinámico, se recurre a actores clave involucrados al tema de la movilidad, para realizar una categorización de sus perspectivas sobre el tema en cuestión, para posteriormente contrastar con los datos obtenidos en el nivel estático. En la tabla 4 se presenta la propuesta de guía etnográfica según objetivos y criterios de observación.

Tabla 4 Guía de trabajo etnográfico

Pregunta principal de investigación ¿Cuáles son las características de las motilidades de las y los vecinos de Barrio Luján y Barrio Escalante dentro del Casco de la Ciudad de San José, Costa Rica?	
Observación 1. Características urbanas de Barrio Luján y Barrio Escalante Objetivo. Describir las principales características urbanas de ambos barrios de estudio.	<ul style="list-style-type: none"> - Describir las características arquitectónicas de los barrios de estudio. - Observar las principales capacidades de accesibilidad de las poblaciones al Casco de San José - Identificar las intermodalidades presentes en los barrios.
Observación 2. Motilidades Objetivo. Observar los principales motivos de desplazamiento de los vecinos de los barrios de estudio.	<ul style="list-style-type: none"> - Describir funciones espaciales presentes en los barrios de estudio. - Observar los desplazamientos realizados por los vecinos. - Ver los vínculos existentes entre las funciones realizadas entre los barrios de estudio. - Percepción de los vecinos acerca de sus características de movilidad urbana.
Observación 3. Capitales Objetivo. Caracterizar los distintos tipos de capital presentes en los vecinos de los barrios de estudio.	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar las características sociales de las poblaciones de cada barrio. - Observar las características de los capitales presentes en los vecinos de cada barrio. - Detectar como los capitales identificados influyen en sus motilidades.

Objetivos de la investigación

General

Analizar las características de las motilidades realizadas por vecinos y vecinas de Barrio Luján y Barrio Escalante en el Casco Central de la Ciudad de San José.

Objetivos Específicos

- Realizar una aproximación a la movilidad urbana para el caso costarricense.
- Describir las diferentes dinámicas de movilidad urbana presentes en Barrio Luján y Barrio Escalante.
- Comparar las motilidades de desplazamiento de las y los vecinos de Barrio Luján y Barrio Escalante.
- Caracterizar los diferentes capitales (social, cultural y económico) y sus intercambios que se dan en los accesos, competencias y apropiaciones del espacio geográfico y social en cada barrio.

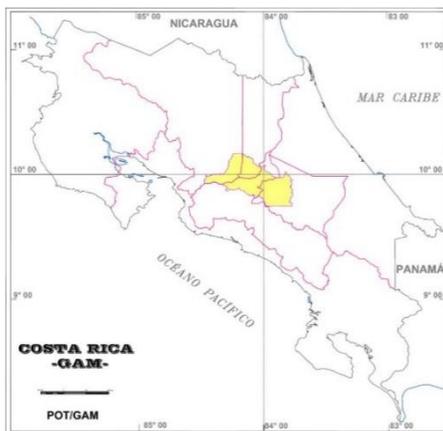
Capítulo 2. Una visión general de la movilidad urbana en el Gran Área Metropolitana

Últimamente yo vengo diciendo que aquí sólo hay dos políticas, entre comillas, urbanas, que es la feria de la vivienda (refiriéndose a Expo Casa), que vende precisamente condominios y urbanizaciones en las afueras, y la feria del automóvil (refiriéndose a Expo Auto), que le inyecta a este enorme flujo vehicular que tenemos, cuatro o cinco mil carros de una sola sentada, en una semana en esas ferias.

Arq. Eduardo Brenes Mata

El Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica es el territorio considerado más urbano del país, que contempla un total de 31 cantones o municipalidades y 164 distritos (división administrativa cantonal). Abarcan 4 provincias del país (San José, Cartago, Alajuela y Heredia) y albergan en el 4% del territorio nacional a poco más del 60% de la población, unas 2,600,000 personas según el Censo del Instituto Nacional de Estadística y Censos (2011). Los mapas 1 y 2 muestran la relación de la GAM respecto al país, y su distribución provincial respectivamente².

Mapa 1 Ubicación de la GAM respecto a Costa Rica



Fuente: POTGAM (2011)

Mapa 2 Territorio de la GAM dentro de San José, Cartago, Alajuela y Heredia



Fuente: POTGAM (2011)

² En los anexos se encuentran todos los mapas de este trabajo en formato ampliado para su mejor lectura.

La delimitación de la GAM viene concebida desde la Ley de Planificación Urbana número 4240 del año 1968. Han existido varios instrumentos de planeación para ordenar su territorio y regular su crecimiento, siendo el más importante y vigente el Plan de Desarrollo Urbano para la Gran Área Metropolitana generado en 1982 por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. Haré a continuación una reconstrucción de las principales transformaciones que ha tenido la GAM a partir del momento en que se da ese plan de ordenamiento territorial hasta la fecha, poniendo énfasis en aspectos concernientes a la movilidad urbana. Para ello me basaré en entrevistas hechas a expertos en materia de estudios urbanos en el país, en material documental y el análisis de noticias recientes sobre el tema de movilidad urbana.

La GAM y el urban sprawl

Como le ocurrió a la mayoría de las ciudades latinoamericanas (y a las ciudades funcionalistas diseñadas en función del uso del automóvil), las áreas urbanas en Costa Rica tuvieron un crecimiento vertiginoso a mediados y finales de los 80, lo que se vio reflejado en el incremento de la urbanización y la infraestructura para la movilidad privada. Esto está ampliamente documentado en trabajos como los de Pérez y Alvarado (2012), Pérez (2012), Pujol, Sánchez y Pérez (2012), Molina (2013) y Martínez (2014). Casi todos estos trabajos concuerdan en que para el caso de la GAM hubo un importante crecimiento de la mancha urbana en el centro del país, trayendo como consecuencias una ciudad dispersa, segregada, y con problemas asociados a la movilidad urbana.

Fueron los sectores privados los que pusieron la pauta para dicha expansión, tal como nos lo comento el Arquitecto Eduardo Brenes, quien fuera secretario del Plan Nacional de Desarrollo Urbano y director del Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM). Para él en el país:

...no hay una política urbana; lo que hay es un comportamiento: por la tendencia, por las presiones del sector privado, que son precisamente las que hacen que el modelo urbano se aplique geográficamente de forma muy extendida y en baja densidad, convirtiendo suelos agrícolas, todo el anillo de la zona productiva del GAM, que se convierte en urbanizaciones.

Ante este panorama, y al no tener capacidad de regular a los privados, la GAM se expande considerablemente a través de los años, generando como consecuencias problemáticas no solo a nivel de movilidad, sino que además de vivienda. Fueron principalmente los sectores más populares los que se fueron a vivir a las partes más periféricas, no sólo porque el suelo urbano fuera más accesible económicamente; sino además porque muchos de los movimientos de tomas de tierra se dieron en esas zonas. Como lo menciona Pérez (1998), para este periodo "...la clase media y los estratos urbanos bajos vieron frenados abruptamente su expansión" (p. 111), las posibilidades de acceder a vivienda disminuyen, lo que provoca que se den varias tomas ilegales de tierras en varios lugares del país, principalmente en la GAM. Ese modelo es aprovechado por el sector privado para urbanizar todos los territorios suburbanos, o rurales en ese momento, de la GAM, y empezar a hacer grandes urbanizaciones en manos del sector privado, que primero fueron urbanizaciones abiertas, después urbanizaciones cerradas y luego condominios; pero el proceso fue el mismo.

Uno de estos ejemplos fueron los Hatillos, barriada josefina que era un tipo de ciudad satélite que estaba de moda por los años 70 y 80. Brenes nos comenta al respecto que:

A partir de los últimos 20 o 25 años, más o menos, comienza una transformación de consumo territorial que yo la ubico más o menos desde el momento en que el INVU genera el proyecto de Hatillo, y entonces ya lo que es la ciudad de San José no crece orgánicamente.

Este proyecto se convirtió en un importante hito a nivel de ordenamiento del territorio, ya que fue la manera en que el Estado regularizó y ubicó a varias de las familias en torno a una poco planificada ciudad. Estos sectores contaban con varios problemas de servicios y transporte, organizándose incluso en varias oportunidades para exigir al gobierno servicios básicos y de transporte como lo muestra el trabajo de Alvarenga (2005). Este tipo de planificación y de crecimiento desproporcionado propicio que se siguiera dando una mala gestión de los sistemas de movilidad urbana en el país.

Es fácil de entender la expansión del GAM cuando un plan pensado en 1982 es el que rige la política urbana y de ordenamiento territorial de la zona más urbanizada de Costa Rica. A pesar de que existieron intentos de crear nuevos planes como el PRUGAM en el 2004-2009,

posteriormente el Plan de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana (POTGAM) en 2011 y luego la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) en 2013; todos estos fueron impugnados por sectores privados que no han permitido que el país cuente con una herramienta actualizada para la gestión de su territorio metropolitano. A esto se le suma según Brenes que:

... la infraestructura vial ha sido muy escasa después del anillo de circunvalación que viene desde los años 60, al cual se le han ido haciendo pequeñas agregaciones a lo largo del tiempo, lo único que uno podría mencionar es la ampliación de las radiales del centro de San José hacia los cantones periféricos, que se hicieron de dos a cuatro carriles, con lo cual tampoco viene a mejorar la fluidez del tránsito, porque usted puede tener seis carriles u ocho, pero si no hay un control de vialidad, es igual que tener dos, entonces quedamos igual.

El tema de la GAM continúa, esta sigue en expansión, no hay una regulación clara a las construcciones de vivienda fuera de los anillos de la GAM, ni incentivos para que personas de clases medias y bajas compren casa en lugares con proximidad. Además, en el país se han alcanzado cifras históricas de importación de vehículos, entrando al país 61,584 en 20015 y 58,556 en 2016; datos que ponen a Costa Rica como el país centroamericano con más autos *per cápita* con 173, y uno de los más altos de América Latina (Ministerio de Hacienda, 2016).

Los desplazamientos en la pequeña ciudad

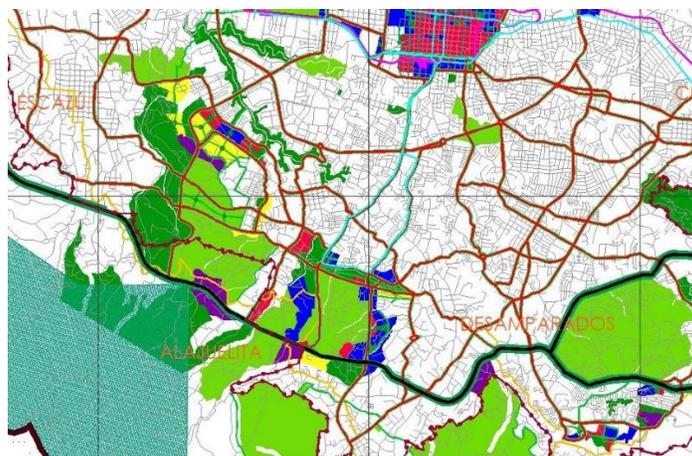
Para la Encuesta Origen Destino de Julio de 1982 el 25.48% de los viajes se concentraban en los cuatro distritos del Área Metropolitana de San José (Merced, Carmen, Hospital y Catedral) y se realizaban prioritariamente en transporte público; disminuyendo a un 16.9% para 1990 (PRODUS, 2002). Este dato es importante, tomando en cuenta que un porcentaje muy elevado de los viajes se concentraba en un territorio con una extensión de 9.24 km². Respecto a los datos de las encuestas posteriores Loría (2014) menciona que hubo una notable disminución en la utilización del transporte público, basado en la última encuesta origen-destino de 2007.

Comparando la encuesta de origen-destino realizada entre febrero de 1989 y enero de 1991 en el Estudio de Transporte Urbano de la Gran Área Metropolitana (ETUGAM) con la encuesta de origen-destino de 2007 para la GAM el autobús pasa de representar el 75% del total de viajes motorizados, a un 63%” (p. 19).

A pesar de que San José y sus alrededores están ubicados relativamente cerca, los desplazamientos se vuelven difíciles al no tener medios de transporte público eficiente en cuanto a rutas, repartición modal y tecnologías. El servicio de bus es manejado por empresas concesionarias del servicio, y no se han implementado sistemas de pago electrónico, exceptuando un caso aislado con poco auge que realizó la empresa de buses Periférica. Se avanzó en coordinar a varios consorcios para dar un servicio intersectorial, el cual de poco ha servido al no desincentivar el uso del automóvil. Lejos de esto, como ya vimos, el uso del automóvil crece día con día.

Han existido propuestas diseñadas para crear formas de movilidad urbana sustentable, pero éstas al estar presentes en los planes de ordenamiento territorial impugnados, han quedado en un escritorio. Una de ellas era la “Red verde, paseos, ciclovías” que propuso el Plan de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana (2011) la cual consistía en áreas verdes y corredores para el esparcimiento y la cultura. En ellos, mencionaba el documento, se “...integrarán plazas, parques, zonas de protección de ríos y quebradas a lo largo y ancho del GAM, así como en los Nuevos Núcleos Urbanos Multifuncionales” (p. 126). Lastimosamente la falta de voluntad política y el interés de grupos inmobiliarios frenaron ese tipo de iniciativas en su momento; aunque en estos momentos son vistas con buenos ojos al ponerse de moda la sustentabilidad y al ser una importante fuente de valor agregado para los proyectos inmobiliarios (Loreta, Slater y Wily, 2008).

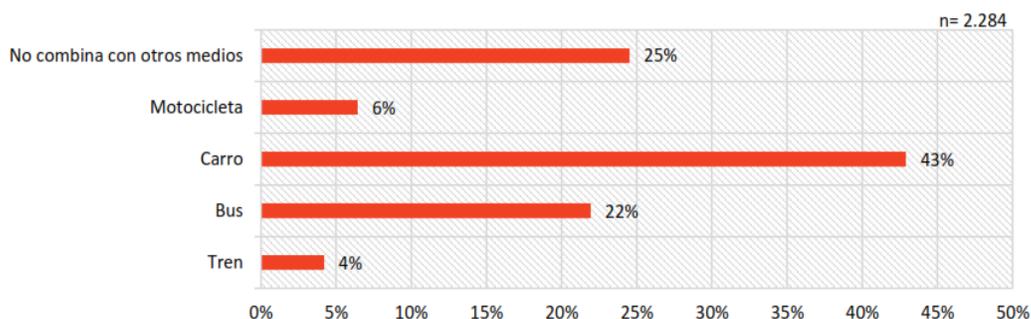
Mapa 3 Propuesta “Red verde, paseos, ciclovías”



Fuente: POTGAM (2011)

En 2016, el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT) realizó la “Encuesta Ciclista”, una encuesta en línea voluntaria para conocer algunos elementos sobre la movilidad no motorizada en la GAM. El esfuerzo fue interesante, ya que visibilizó el tema de la bicicleta como medio de transporte y no sólo como instrumento de recreación y deporte; aunque al ser voluntaria no permite ser significativa respecto a la utilización real en el país de este medio de transporte. Según los resultados publicados del estudio un “81% de las personas que llenaron la encuesta fueron hombres y el 19% mujeres. El 46% de los participantes tienen edades entre los 26 y 35 años” (Avenidaño, 2016). Este dato es importante, ya que muestra el segmento de la población que más utiliza la bicicleta como medio de transporte, aunque seguramente el estudio dejó por fuera a adultos mayores, personas sin acceso a Internet o que no saben utilizar una computadora o *smartphone*. La figura 3 muestra los datos sobre intermodalidad practicada por los ciclistas.

Figura 3 Intermodalidad practicada



Fuente: Murillo, J. (2016).

El trabajo de Figueroa (2009) buscó comprender las dinámicas relacionadas a los transbordos y las lógicas de las paradas de buses en el centro de San José. Encontró importantes problemas con los trasbordos a unidades de autobuses, donde en un 50% de los casos, los trasbordos superaban los diez minutos; por lo que proponía mejorar las conexiones por andadores en el centro de la ciudad. Deja en evidencia que las rutas internas de autobuses de San José no están pensadas con una lógica amigable con el peatón (p. 170). Tal y como lo veremos a continuación, el AMSJ es relativamente pequeña en territorio y su población ha

decrecido, pero es un importante lugar de tránsito y un nuevo foco para los desarrolladores inmobiliarios.

El Área Metropolitana de San José

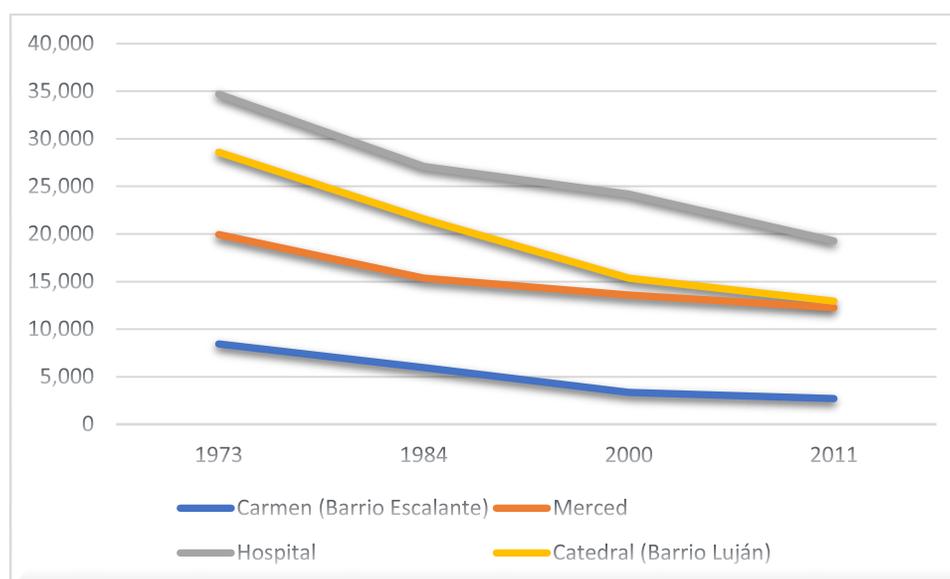
Como mencionamos arriba, el AMSJ contempla cuatro distritos de once que tiene el cantón central de San José. Su territorio es de 9.24 km², y ha tenido un decrecimiento importante de la población desde 1973 hasta los últimos datos de 2011 como lo muestra la tabla 5 y la figura 4.

Tabla 5 Población para los cuatro distritos centrales del AMSJ

Distrito	1973	1984	2000	2011
Carmen	8,442	5,942	3,360	2,702
Merced	19,938	15,363	13,565	12,257
Hospital	34,689	27,097	24,175	19,270
Catedral	28,590	21,574	15,341	12,936

Fuente: Elaboración a partir de datos del INEC 1973, 1984, 2000 y 2011

Figura 4 Población para los cuatro distritos centrales del AMSJ



Fuente: Elaboración a partir de datos del INEC 1973, 1984, 2000 y 2011

Este decrecimiento se asocia primordialmente con expansión de la mancha urbana de la GAM, dando la posibilidad a sectores históricos del AMSJ encontrar vivienda que los

inmobiliarios ofrecían en zonas periféricas, sobre todo nuevas opciones de habitación que surgen en los 80 en el país como lo son las urbanizaciones cerradas y condominios (Alvarado y Jiménez, 2012). Además, la decadencia de la imagen de la ciudad de San José hace que se empiece a asociar el centro con la inseguridad (real y percibida), así como con el desorden, caos y suciedad (Araya, 2010). Como lo comenta Eduardo Brenes refiriéndose al caso de San José:

Son ciudades en donde nada más pasa el flujo vehicular, pero eso genera también otro problema, es imposible vivir en una ciudad en esas condiciones, entonces ha provocado en gran medida la salida de la gente hacia la periferia, y otra vez volvemos al cuento. De esa situación se valida el sector inmobiliario para ofrecer una oferta fuera de las ciudades.

Es decir, una de las consecuencias de salir del centro de la ciudad, como lo es el incremento en el parque vehicular del país, también es uno de los factores que aleja a las personas de San José, como lo veremos más adelante con las impresiones de vecinos de Barrio Luján y Barrio Escalante. Esto se contrapone a lo que se encontraba en San José en fechas de antaño, ya que como lo recalca el trabajo de Quesada (1996) y lo ratifica el historiador Alejandro Bonilla, las instituciones encargadas de planificar la ciudad de San José, mejoraban los trazados urbanos, ampliaban calles y aceras, haciendo que:

...la ciudad fuera salubre según la lógica liberal de aquel entonces; entonces tenemos las ampliaciones hacia el norte de lo que va a ser Barrio Tournón, Barrio Amón, al sur todo lo que va a ser el Barrio La Colección, que actualmente es Barrio Los Ángeles, San Cayetano, Barrio La Cruz, todos esos sectores.

Sin embargo, por más de 20 años la imagen urbana ha cambiado poco, incluso no se le han agregado áreas verdes al AMSJ, sigue teniendo los mismos espacios construidos por los liberales a finales del XIX y principios del XX, entre ellos el Parque España, Parque Nacional, Parque Morazán, la Plaza Braulio Carrillo, como nos lo comentó el propio Bonilla.

Un espacio que sí se transformó en espacio público fue la Avenida 1 o Central, en uno de sus tramos, cuando al propio Eduardo Brenes le toco diseñar el andador sobre esta importante avenida. Este punto ha sido históricamente el eje comercial del AMSJ, y del país por mucho

tiempo, y que para Paulo Coto, sociólogo que ha estudiado varios barrios históricos del AMSJ y la dinámica urbana del país, fue:

...básicamente un centro comercial natural, o que lo fue inclusive en los 80s, y que se fue despoblando con la aparición de los centros comerciales que empezaron a sumir esa función de timpos de consumo.

A pesar de este decaimiento en los 80, el proyecto de transformar la Avenida Central en andador se hizo en el año de 1994, aprovechando el proyecto de electrificación subterránea en la capital. Como comenta Brenes:

Ya en el 94, la Compañía Nacional de Fuerza y Luz empieza con el proyecto de electrificación subterránea, que trae consigo la peatonalización y un movimiento de rescate de la ciudad, en los que yo he participado muy asiduamente.

En un inicio el proyecto fue muy cuestionado por dueños de comercio y conductores, pero con el tiempo la zona se incrementó comercialmente hasta el día de hoy, suerte que no ha tenido el boulevard de la Avenida 4 diseñada por el propio Brenes en el marco del PRUGAM. A este proyecto de peatonización se le agrego el eje del Paseo de los Estudiante, el cual fue rebautizado por las autoridades municipales como “Barrio Chino”. Fue muy cuestionado este proyecto, ya que fue borrada la memoria histórica de la lucha contra una dictadura en el país en a inicios del Siglo XX, y es uno de los proyectos insignes del plan de repoblar el AMSJ. Costa Rica es una de las pocas ciudades en Latinoamérica sin un centro histórico bien definido, en parte por el poco rescate de la memoria histórica. Como lo menciona el antropólogo Javier Madrigal:

No tenemos casco histórico, tenemos algunos elementos ahí, segregados. Sin embargo, no hay una visión ni de protección ni de visión de ciudad, ni de integrar como se integra la nueva arquitectura con eso, las nuevas torres. Para mí se va a seguir con la misma lógica de exclusión verdad, no se ve otra, y lo que se va a generar es una ciudad con todavía mayor plusvalía a nivel hipotecario, y ¿quién va a vivir ahí? ¿quiénes están viviendo ahí?

Se han comenzado a activar *tours* en bicicleta y caminando por zonas del AMSJ, sobre todo en las partes históricamente pudientes del casco, han sido rescatadas por grupos urbanos que tienen como objetivo revalorizar el centro, no solo en materia simbólica, sino también en plusvalor del suelo urbano. Existen varios grupos organizados como Chepequetas, Bicibus,

Pausa Urbana, el Centro para la Sostenibilidad Urbana, ACONVIVIR, entre otras que se dedican a este tipo de actividades. Eliot González de Pausa Urbana menciono que lo que ellos realizan con las personas es:

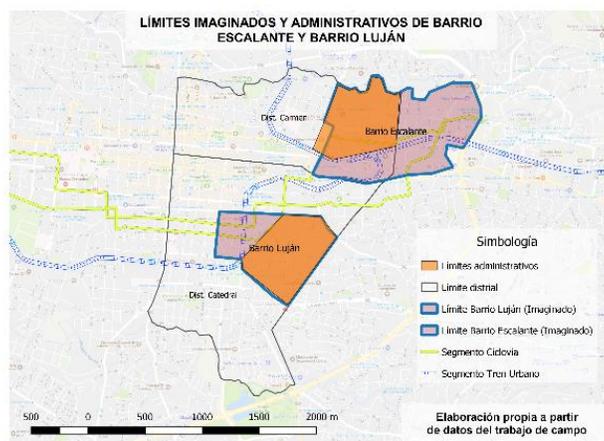
...invitarlos a retomar a la ciudad para que los haga ser más críticos con su forma de movilizarse en la ciudad, porque nosotros nos hemos enfocado mucho en espacios nocturnos, en zonas urbanas bastante céntricas. Todo ese gancho que implica el arte para acercar a la gente; eso promueve que la gente se mueva.

Muchos de las labores que realizan estos grupos están orientadas al motivar el uso de la bicicleta en el centro de la ciudad, e inclusive para trasladarse entre provincias, rescate de ríos urbanos, actividades artísticas, ferias gastronómicas, entre otras actividades.

El AMSJ respecto a Barrio Escalante y Barrio Luján

Barrio Luján y Barrio Escalante son dos barrios del este del AMSJ, están a una distancia aproximada de 1.2 Km; y 2 Km con respecto al Parque Central de la Ciudad de San José. Administrativamente los barrios son mucho más pequeños que el territorio con los que las personas lo asocian. El mapa 4 muestra los barrios imaginados respecto con el límite administrativo.

Mapa 4 Límites imaginados y administrativos de Barrio Escalante y Barrio Luján



El trabajo de campo etnográfico, así como los puntos de referencia históricos conocidos por familiares y amigos me permitió realizar este imaginario de barrios. Resulta interesante ver como Barrio Escalante es percibido más del doble de su tamaño administrativo, incluso sobrepasando los límites cantón de San José y teniendo dentro de su territorio imaginado parte en el cantón de Montes de Oca. Barrio Luján tiene sus límites bien claros con Barrio González Lahmann hacia el norte, barrio conocido como La Corte, hacia el este bien delimitado con Barrio Montealegre, y hacia el sur con Vasconia. Sin embargo, hacia el oeste su frontera se fusiona con Barrio Laberinto (barrio poco o nada conocido).

Los barrios siempre han tenido buena conectividad con el centro de San José, y con otros espacios ya que desde su constitución han contado con la infraestructura de tren, la cual los une, y están a una distancia muy cercana los principales puntos de destino en la capital, tanto caminando como por autobús o vehículo particular. El mapa 5 muestra los cuatro distritos que conforman el AMSJ con la ubicación de los barrios de estudio Escalante y Luján y sus principales calles.

Mapa 5 Área Metropolitana de San José y ubicación de Barrio Escalante y Barrio Luján



Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG y Google Earth

En las notas etnográficas desarrolladas para cada barrio ampliaré las conectividades, proximidad y estrategias para la movilidad urbana.

Un cambio en el paradigma de la movilidad urbana para la GAM

Desde hace unos 4 años el tema de la movilidad urbana, y principalmente el de la movilidad sustentable, ha estado en el foco de la discusión en materia de políticas públicas. Esto está más que presente en las propuestas de los aspirantes a cargos públicos, así como en los planes de desarrollo del país³. Desde la administración anterior Solís Rivera (2014-2018) se dieron pasos importantes en materia de mejorar el transporte masivo con la revitalización del tren urbano de pasajeros, el cual había sido abandonado en 1995. El tren se pensó en un sentido más regional, que intentaba ser una opción para personas que se desplazaban entre provincias, más que un transporte metropolitano.

Imagen 3 Trayecto Tren Urbano

FACILITANDO LA MOVILIDAD

El trayecto atravesaría zonas urbanas e interurbanas en pasos a nivel. Su primera fase de construcción comprendería el tramo entre la Basílica de Cartago y El Coyol de Alajuela, y en su segunda fase, el sector entre la Estación al Pacífico y Belén



Fuente: La República, 2017

³ Se puede ver como ejemplo la propuesta en esta materia del actual presidente de Costa Rica (2018-2022) Carlos Alvarado en <https://carlos.cr/transporte-y-movilidad-segura-y-sostenible>

Desde la academia también el tema fue empezado a abordar de manera más recurrente. El Estado de la Nación, programa que es liderado por las universidades públicas del país, empezó a generar pequeños estudios en esta materia, sobre todo lo abordado en el Vigésimosegundo Informe Estado de la Nación (2016). El estudio menciona respecto a una comparación del país con la región latinoamericana que:

En términos *per cápita*, San José es la que tiene más motocicletas y la quinta con mayor cantidad de vehículos. Esto conlleva una baja demanda de transporte público, de modo que la cantidad de asientos en transporte público *per cápita* es la más baja de la región. Mientras el costo económico por kilómetro en el transporte público es bajo en San José, en vehículo privado es el más alto de las ciudades estudiadas. Si se analiza el reparto modal (el porcentaje de la población que usa transporte público y privado), la capital costarricense ocupa el segundo lugar en mayor uso del vehículo, solo superada por Buenos Aires. (pp. 234-235).

Imagen 4 Ejemplo de material generado por el Estado de la Nación en materia de movilidad urbana



Fuente: CONARE, 2017

El grado de congestión vial en la ciudad ha sido tal, que se han experimentado situaciones en las que las carreteras se vuelven “estacionamientos”, donde se tardan horas y horas para avanzar. Una nota periodística comentaba que “Esta tarde la presa es tal, que la gente mejor se baja a conversar” (CRhoy.com, 2017).

Actualmente la propuesta de modernización del transporte público gira en torno a la construcción de un Tren Rápido de Pasajeros (TRP), el cual es una opción que se viene trabajando desde 2016 con el tema de consultas populares acerca de aspectos relacionados al

cobro eléctrico y sectorización⁴. Esto a pesar de que existen varios cuestionamientos por su alto costo y poca cobertura de la red. Ya Pérez (2006) hace más de una década mencionaba que:

El tren urbano no es una buena opción para expandir al sistema de transporte público del AMSJ. Las vías fueron originalmente diseñadas para el transporte de carga interregional, en particular hacia los puertos, por lo cual un sistema de transporte público basado en las líneas del tren tendría accesibilidad limitada para gran parte del territorio del AMSJ. Expandir esta red de base sería muy costoso (p. 111).

Otros espacios como los periódicos impresos, digitales, los *blogs* y las redes sociales han sido importantes medios donde la discusión sobre los problemas de movilidad urbana actuales en el país, y las opciones se han discutido. La tabla 6 muestra algunos ejemplos en este sentido.

Tabla 6 Extracto banco de noticias sobre movilidad urbana

<p>La falta de planificación urbana, el aumento del uso del automóvil, pésimo sistema de transporte público y la mala calidad de las carreteras, provocan un enorme congestionamiento vial, en consecuencia, las personas optan por cambiar de lugar de residencia, el uso de motocicleta, bicicleta o caminar grandes distancias.</p>	<p style="text-align: center;">Imagen 5</p> <p>El calvario de atravesar 5,5 km en 56 minutos</p> <p>Un equipo de La Nación acompañó, el miércoles anterior, a Javier Chinchilla, contador de 24 años, de su trabajo, localizado en el Mall San Pedro, a su casa en San Rafael de Montes de Oca. En el recorrido, de 5,5 kilómetros, tardamos 56 minutos en autobús, saliendo del Mall San Pedro a las 4:00 p. m. ¿Cómo es el trayecto?</p>  <p style="text-align: center;">Fuente: Bosque, 2016.</p>
<p>Proponen teleférico como medida para el gran congestionamiento en la gran área metropolitana, conectaría comunidades con centros de ciudad y paradas de autobuses y trenes, no sería un medio de transporte masivo.</p>	<p style="text-align: center;">Imagen 6</p>  <p style="text-align: center;">Fuente: Chinchilla, 2016.</p>

⁴ Ver nota en <https://presidencia.go.cr/comunicados/2016/12/inicia-consulta-para-decreto-que-regulara-modernizacion-de-transporte-publico/>

Ministerio de obras públicas y transportes propone cobro a los choferes que deseen ingresar al centro de la ciudad (zona restringida vehicularmente), con el fin de combatir el congestionamiento vial.

Imagen 7



Fuente: Rodríguez, 2016.

Inicia propuesta para sustituir el uso de combustibles fósiles, se optaría por automóviles y transporte urbano eléctricos.

Imagen 8

El panorama parece ser favorable. Varias instituciones del sector público se están preparando para dar el salto y un proyecto para incentivar esta modalidad de transporte avanza en la Asamblea Legislativa. Por otro lado, entre el 2020 y el 2022 se estima que los carros eléctricos costarán igual que los convencionales, según Araya.

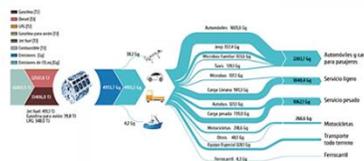


Figura 21 Emisión de CO₂ expresada como CO₂e en el Sector Transporte-2012.
Este gráfico muestra la fuente de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte convencional. La mayoría viene de vehículos particulares y carga, no el transporte público (buses, taxis y tren) con una pequeña participación.

Fuente: Román, 2016.

La ciudad de San José cada vez más inhabitable, quedan pocos lugares adecuados para peatones, hay pocas opciones que favorecen la descongestión vehicular como los trenes, el transporte público adecuado, las ciclovías, etc. El modelo actual de distribución urbana solamente favorece a la industria automotriz, y a la clase económica favorecida, cambio reflejado en el comercio local, mismo ha aumentado sus costos considerablemente, enfocados a la clase media para arriba.

Imagen 9

¿CÓMO HACER UNA CIUDAD INTRANSITABLE? O SOBRE LA ESTUPIDEZ URBANA DE SAN JOSÉ.



Fuente: Navarro, 2016.

Las personas que trabajan y viven en a gran área metropolitana hacen recorridos demasiado extensos de sus casas al lugar de trabajo y viceversa, la mayoría no puede pagar un lugar cercano al trabajo por el costo del terreno, lo cual los obliga a buscar lugares de menor costo pero demasiado lejanos. Las políticas actuales favorecen a las personas que pueden solventar un medio móvil particular, lo que fomenta la desigualdad social.



Fuente: Chinchilla, 2014.

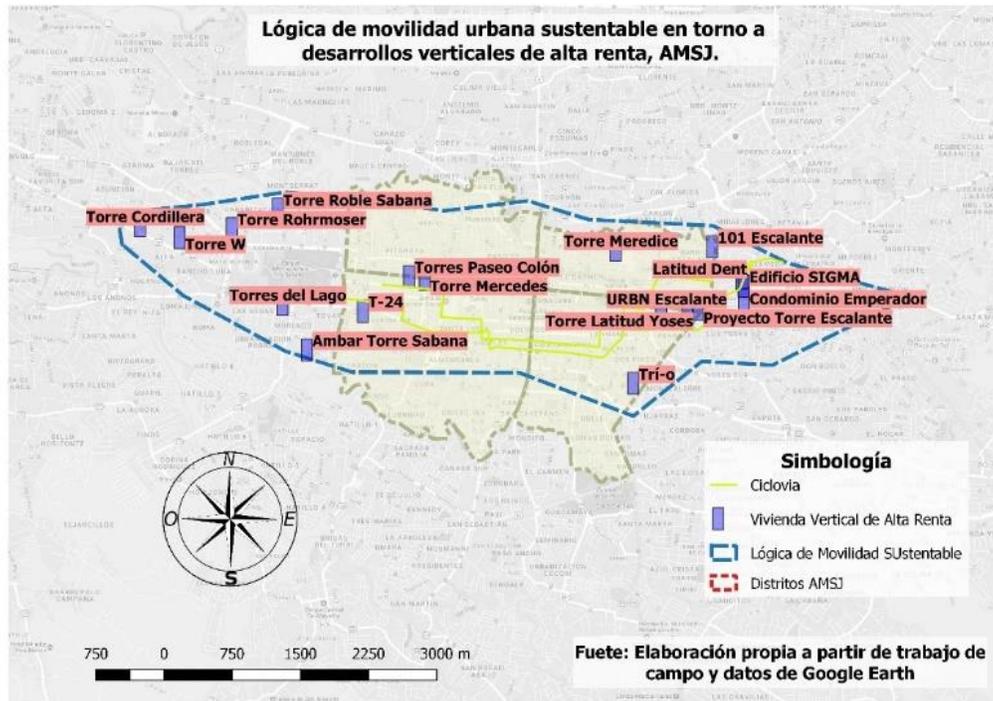
Fuente: Extracto de banco de noticias sobre movilidad urbana con anotaciones propias.

Vivienda vertical y movilidad sustentable

Se realizó el ejercicio de construir una lógica de los desarrollos de movilidad urbana actuales enfocados en la ciclovía, y el tren urbano actual, y el que se planea para el 2021 a partir de sistemas de información geográfica (SIG). Esto se comparó con algunas de las torres de apartamentos y proyectos multitemáticos existentes y planeados el AMSJ y sus límites, dando como resultado el mapa 6⁵.

⁵ Cabe señalar que se pusieron torres en puntos representativos según el investigador.

Mapa 6 Lógica de movilidad urbana sustentable en torno a desarrollos verticales de alta renta, AMSJ



Lo que denota el análisis es que los proyectos, al menos los existentes hasta el momento, plantean una lógica en torno a la movilidad sustentable asociada a los medios de transporte masivo y no motorizados de este a oeste. Los sectores sur y norte están poco o nada desarrollados. Los recorridos en bicicleta y tren contemplan trayectos desde el sector de Pavas y Sabana en el oeste, y Barrio Luján, González Lahmann, Los Yoses, Escalante y San Pedro hacia el este. Proyectos como el T-24 aún en fase de desarrollo y la Terminal de Buses 710 pueden atraer desarrollos dentro de esta lógica de torres de apartamentos e infraestructura para la bicicleta y pasos peatonales. Por ahora, Barrio Luján es el único barrio popular donde se está planteando un proyecto de proximidad asociado a vivienda vertical de alta y mediana renta.

Capítulo 3. Barrio Luján: la proximidad latente

Un acercamiento al barrio desde el investigador

Barrio Luján es el inicio de los conocidos barrios del sur de San José. Históricamente estos barrios han sido populares y estigmatizados como los puntos donde se ubican los delincuentes de la capital. Era normal escuchar en los 90 de “Los chapulines”, quienes eran barras o bandas de jóvenes que tomaban espacios como las esquinas o parques para el consumo de drogas, la ingesta de licor y la conversada. En Barrio Luján estas prácticas las encontramos desde sus orígenes, con lo que se llamaban “Las huelgas”, que eran grupos de jóvenes que se reunían en puntos estratégicos del barrio, y que ocasionalmente tenían riñas con otros grupos similares en la defensa del territorio. Desde la adolescencia tuve alguna relación con el barrio, ya que mi colegio (secundaria y preparatoria juntos) el Liceo de Costa Rica, se encontraba a la par de este barrio. Era común ir a hacer compras ocasionales a sus librerías y pulperías (tiendas). Además, la cancha azul era un espacio utilizado para ir a jugar bola (fútbol) en las lecciones libres o después de clases. Era interesante, ya que el barrio siempre ha sido un espacio acogedor, las cercanías de las casas con la acera dan una proximidad difícil de encontrar en otras partes de San José, donde las casas tienen rejas y un patio que las divide de la entrada. Era común en aquel entonces ver gente con las sillas afuera conversando, o vendiendo algún tipo de comida para los transeúntes.

Yo me identificaba con el barrio, y con otros barrios similares del sur, pues vengo de uno con estas características a unos 3 kilómetros del centro de San José, específicamente Paso Ancho. Es importante esto, ya que como mencionaré para el caso de Barrio Escalante, mi experiencia y mi posicionamiento juega un papel fundamental a la hora del análisis. Intenté durante dos meses de trabajo de campo en Costa Rica visitar diariamente el barrio, con libreta y cámara en mano. Mi intención era captar todos los elementos sociológica, antropológica y geográficamente pertinentes para los fines de mi investigación. De esta manera, recorrí el barrio caminando, en bicicleta y en automóvil a todas las horas posibles, de noche, de día, de madrugada, intentando captar elementos como la movilidad urbana, la seguridad, la utilización de espacios públicos, el tipo de consumo, en fin, las prácticas en el espacio que

me ofrecía el barrio, en sus alrededores, y cómo eran utilizados por las personas. Aprovechaba que existe un puente simbólico y cercanía con Barrio Escalante para hacer recorridos en ambos barrios de estudio. Como lo muestra la siguiente foto, la línea del tren urbano hacia la Estación de Trenes al Pacífico de Costa Rica conecta Barrio Escalante, Barrio La California, con Barrio González Lahmann y Barrio Luján.

Imagen 11



Fuente: Fotografía propia.

Estos recorridos sirvieron para poder hacer *in situ* comparaciones, diferenciaciones y conexiones entre ambos barrios de estudio. La distancia entre un barrio y otro caminando es de aproximadamente 15 minutos. Intentaré acá resumir de forma sistemática los hallazgos encontrados en esta materia, los cuales posteriormente ampliaré con los relatos de las personas entrevistadas y sus fotografías. El mapa 7 muestre los límites imaginados del barrio, por tanto, el territorio recorrido sistemáticamente durante el trabajo de campo.

Mapa 7 Barrio Luján imaginado



Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG y Google Earth

Las personas en Barrio Luján son de clase obrera en su mayoría, que tienen como destinos de trabajo lugares cercanos a San José. Muchas personas en el barrio cuentan con vehículo, a pesar de que la mayoría de las casas no tiene cochera. La siguiente foto es de un conjunto de casas típicas históricas del barrio.

Imagen 12



Fuente: Fotografía propia.

Las casas son en gran medida de menos de 3 metros de ancho, y unos 20 o 30 metros de largo. Existen casos en que casas históricas de más de 70 u 80 años se les han adaptado cocheras. La fotografía a continuación muestra un ejemplo de esta situación.

Imagen 13



Fuente: Fotografía propia.

Estas casas son remodeladas o restauradas de manera ilegal en la mayoría de los casos, ya que a nivel municipal para realizar modificaciones a las propiedades deben tener al menos 6 metros de frente, lo que no permite que se hagan modificaciones a muchas de las casas. Es común ver construcciones hechas (caseras) para que los vehículos puedan ingresar a las viviendas, tal como lo muestra la siguiente fotografía.

Imagen 14



Fuente: Fotografía propia.

Durante el trabajo de campo no se vio la utilización de la bicicleta dentro del barrio como medio de transporte, más sí del autobús y del automóvil. Con el autobús un tema recurrente en la conversación es que el servicio es poco regular, y que el precio es desproporcionado para el recorrido corto que realiza. En Costa Rica, a diferencia de Guadalajara, el precio para cada ruta es diferenciado de acuerdo con criterios de número de pasajeros y recorridos que realiza. La ruta de buses de Barrio Luján trabaja de lunes a domingo de 5:00 a.m. a 9:00 p.m., y sale del Barrio Montealegre, atraviesa Barrio Luján y sigue su trayecto por el centro de San José, hasta llegar al extremo oeste del Centro Histórico de San José, específicamente hasta la Calle 14 y el cruce con el Paseo Colón.

Imagen 15 Bus de Barrio Luján



Fuente: Fotografía de Ligia.

Más al oeste se tiene la posibilidad de tomar una ruta de buses a unas 4 cuadras de la parte oeste del barrio con el autobús hacia La Sabana (Parque Metropolitano de San José). Cercano al barrio existe proximidad con los buses que vienen del sur de la capital como Desamparados, Barrio La Cruz, San Francisco de Dos Ríos, entre otros. Además, se tiene conexión con el este de San José y con la provincia de Cartago con los buses de Zapote y Cartago que pasan por la Plaza Gonzáles Víquez. Desde ya muy temprano Barrio Luján tenía buena conectividad por el Tren hacia el Pacífico y con rutas de buses para distintos puntos de la ciudad. La siguiente foto muestra el servicio de transporte público de Barrio Luján en 1936.

Imagen 16 Bus de Barrio Luján 1936



Fuente: Facilitada por informantes

Es común ver un tránsito importante de vehículos por las orillas del barrio, tanto al norte sobre la Avenida 10, al sur por la Avenida República de Israel (conocida como Radial a Zapote), así como al oeste por la Diagonal 10. Esta última calle es muy importante, ya que es una de las entradas al centro de San José y donde se dan muchas de las principales actividades económicas del barrio. Es común ver a personas parqueando su carro, la moto, llegando en taxi o caminando a comprar pan y repostería en la histórica Panadería Barrio Luján, la cual se muestra en la siguiente foto.

Imagen 17 Panadería de Barrio Luján



Fuente: Fotografía propia.

Este es un punto de tránsito obligatorio, y donde siempre hay vendedores de lotería y cuida carros (conocidos en Costa Rica como guachimanes y en Guadalajara como viene vienes). Es común además ver problemas a la hora de parquear para hacer las compras en el barrio. En varios espacios las y los vecinos han recalcado que el problema de estacionamiento en esta zona en particular es recurrente. Por ejemplo Estela nos compartió esta foto donde menciona que “La gente se estaciona donde quiera para ir comprar pan”

Imagen 18



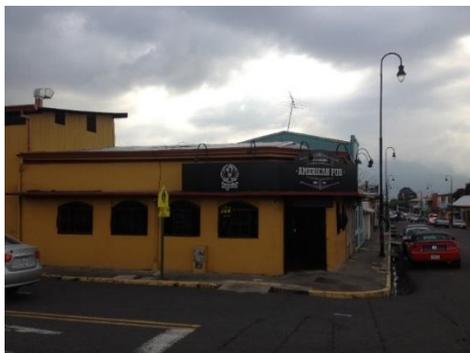
Fuente: Fotografía de Estela.

Además en esta calle, al momento del trabajo de campo, albergaba dos bares tipo cantina, y uno históricamente cantina que se transformó en bar tipo *pub*. También en este punto se ubica uno de los pocos espacios públicos de Barrio Luján, como lo es el Parque de Barrio Luján, el cual le pertenece a la Escuela República de Chile⁶, que es la escuela primaria pública icónica del barrio. En esta diagonal también se ubica la Universidad de las Ciencias y el Arte (UNICA), institución privada que tiene unos 15 años de estar ahí ubicada. Esta diagonal es

⁶ Para ver una explicación de la historia de la construcción y características históricas de la Escuela República de Chile consultar Sonia Gómez *et al.* (2008)

la que conecta además Barrio Luján con Barrio González Lahmann (conocido como barrio La Corte) donde se ubican las oficinas centrales del Poder Judicial de Costa Rica. Además, esta calle conecta a Barrio Luján con Barrio La California, El Parque Nacional, y Barrio Escalante, estos recientemente conectados con una ciclovía como lo mostraré más adelante.

Imagen 19



El American Bar es un bar que tiene ya bastantes años en el barrio, pero recientemente se ha convertido en estilo pub.

Fuente: Fotografía propia.

Este punto lo utilizan muchos vecinos de Barrio Luján para llegar caminando a San José, así como el Paseo de los Estudiantes (Calle 9), andador que recientemente la Municipalidad de San José peatonalizó con un proyecto bastante cuestionado, y que renombró el espacio como Barrio Chino. La siguiente foto muestra el andador del Paseo de los Estudiantes.

Imagen 20 Paseo de los Estudiantes (Barrio Chino)



Fuente: Fotografía propia.

Por este andador se duran entre 15 y 20 minutos caminando para llegar al Parque Central de San José y la Plaza de la Cultura, espacios públicos insignes de la capital costarricense. Este andador es utilizado por los estudiantes del Liceo de Costa Rica para ir al centro de San José, pero además los vecinos de Barrio Luján lo utilizan para hacer sus compras en las tiendas de San José, ir al Mercado Central, como lugar de tránsito para tomar un bus en la parte norte de San José o para hacer gestiones en instituciones gubernamentales y bancos. De noche este punto era hasta hace algunos años un lugar poco frecuentado, y hasta peligroso por su falta de iluminación; pero con la construcción del andador han proliferado algunos bares nocturnos y de ambiente (bares de personas diversas sexualmente) que han creado más vida nocturna cercana a Barrio Luján. Además, la Municipalidad de San José ha promovido en fines de semana ferias gastronómicas de comida internacional, exposición de pinturas y esculturas, así como conciertos en esta parte de San José. Este tipo de iniciativas más que pensadas para las comunidades aledañas, están pensadas para el turismo visitante extranjero, así como para personas que viven en otras partes del casco de San José o que vienen de zonas periféricas y que visitan el centro.

Imagen 21 Feria Gastronómica Barrio Chino



Fuente: Castro, 2018.

Puedo decir que Barrio Luján es una zona con proximidad, que tiene al alcance todos los servicios básicos y más, a unos cuantos metros caminando desde casa. La tendencia es caminar el barrio, conocer al vecino, saludarlo y preguntarle cómo está. El barrio es históricamente organizado, ya que desde sus orígenes era la cuna de varios personajes políticos de izquierda como Carlos Luis Fallas o Carmen Lira, y es donde aún se mantiene la única Junta Progresista del país, organizaciones comunitarias que en los 70 fueron transformadas por el Estado en Asociaciones de Desarrollo manejadas por el gobierno, con el fin de atacar a grupos de izquierda⁷. Actualmente la organización que existe en el barrio está más orientada a los problemas históricos que ha tenido de inundaciones, los cuales se dan por el crecimiento del Río Ocloro que atraviesa el barrio de norte a sur, y que ha formado un Comité de Emergencias oficial, otro *ad hoc*, así como varias gestiones y discusiones para resolver el problema con distintas instancias gubernamentales. Cabe mencionar que tres de las personas del comité “no oficial” fueron entrevistadas, pero prefirieron no ser grabadas, por lo que sus apreciaciones son reinterpretaciones del investigador.

Imagen 22 Inundación en Barrio Luján en los años 60



Fuente: Facilitada por informantes.

⁷ Una interesante reseña al respecto se puede ver en Mondol, M. (2009).

El proceso se ha visto con mayor importancia luego de que Kirebe Promotores Inmobiliarios planteara el proyecto urbano Trío, el cual consta de 3 torres de apartamentos de 27 pisos cada torre, por un valor de 28 millones de dólares⁸. La siguiente fotografía es parte del *Master Plan* de Trío.

Imagen 23 Proyección Torres Trío-o



Fuente: Sitio web Kirebe Promotores Inmobiliarios

Barrio Luján es conocido por sus sodas (fondas), pulperías (tiendas) y cantinas. Estos espacios por años han sido espacios de encuentro de la comunidad, de taxistas y visitantes. Existen pulperías como La Reforma que tiene más de 90 años de existir. Otros lugares como El Mar Azul, ya desaparecido, era un referente del barrio.

Imagen 24 Pulpería y cantina El mar azul



Fuente: Facilitada por Vecinos de Barrio Luján

Imagen 25 Pulpería La Reforma



Fuente: Fotografía propia.

⁸ Ver Fallas (2016).

También están las sodas Los Mangos y La Jackson, que siguen manteniendo las características de barrio popular, que sirven de espacio de convivio, pero además donde se organizan los vecinos para discutir problemas como las inundaciones, la inseguridad, y el deterioro urbano.

Imagen 26 Soda Los Mangos



Fuente: Fotografía propia.

Una característica del barrio es que los espacios públicos son pocos. El historiador de barrios josefinos Alejandro Bonilla comentó que:

...en Barrio Luján hay carencias de espacios públicos, a menos de que incluyamos Plaza Víquez, pero Plaza Víquez es un proyecto de 1922, entonces muy tardío; pero salvo ese espacio, Barrio Luján va a tener muy poquitos espacios de sociabilidad por lo menos públicos.

En el barrio se cuenta con el Parque de Barrio Luján, el cual es utilizado sobre todo en horas de la mañana por personas que asisten a la Escuela República de Chile, y los fines de semana por personas de la comunidad para llevar a sus hijos a jugar. Otro espacio es un parquecito cercano a la Soda Jackson, al este del barrio, el cual permanece prácticamente siempre cerrado, es pequeño, y se encuentra cercano a la zona de inundación en invierno.

Imagen 27 Parque contiguo a Soda Jackson, Barrio Luján



Fuente: Fotografía propia.

Cercano al barrio existen otros espacios públicos como Plaza Víquez, que es más utilizado por personas que visitan San José en el día, así como el Parque los Mangos que pertenece a Barrio Montealegre, y es utilizado como parte del espacio público por los estudiantes de la Universidad Veritas. Otro espacio es el Parque de los Mercaditos, el cual está en las fronteras simbólicas de Barrio Luján al oeste, y que las personas del barrio no lo utilizan, ya que es donde viven varias personas en condición de indigencia y es percibido como inseguro.

Imagen 28 Parque de Los Mercaditos



Fuente: Fotografía propia.

La mayoría de las prácticas sociales del barrio se daban antes en la calle, como los turnos (fiestas cívicas con comidas, música y juegos), los bingos, y las fiestas patronales. Sin embargo, estas actividades se han ido perdiendo al utilizarse la calle casi en exclusividad para el tránsito de vehículos. Era común, cuentan los vecinos, ver a niños jugando fútbol y niñas saltando la cuerda en las calles. Javier Madrigal, antropólogo que estudia Barrio Luján recuerda que:

Luis Ferrero describía que ahí llegaban los chiquillos a jugar porque estaba lleno de ranas, eran lagunas verdad. Carmen Lira lo describía como los arrabales de San José. Eso eran barriales.

Al respecto de la utilización de la calle como espacio público el historiador Alejandro Bonilla agrega que:

...la calle va a ser su espacio público, donde se van a hacer los turnos (ferias de juegos y comidas), donde se van a hacer los bailes, el Baile de las Melcochas verdad, que es muy representativo de Barrio Luján, se hace en la calle; o en los salones comunales que también se desarrollan, muchas veces bajo el cobijo de la iglesia (católica), casi siempre la iglesia va a tener un espacio, la Iglesia de Barrio Lujan tiene su espacio.

Es interesante ver como el espacio público en San José no ha crecido en casi un siglo, y los barrios históricos no son la excepción. En la sección de análisis del material recopilado por los informantes ampliaré las modificaciones y prácticas en el espacio urbano.

Percepción de expertos urbanos

Para ampliar el conocimiento del barrio y complementar el trabajo de campo e investigativo se consultó con dos expertos que han trabajado Barrio Luján, Alejandro Bonilla desde la historia, y Javier Madrigal desde la antropología. Estas entrevistas sirvieron para poder hacer una comparativa de las apreciaciones que se realizaban durante el trabajo etnográfico, así como para tener otro punto de vista de las dinámicas propias del barrio. Tal como se pudo constatar en las caminatas por el barrio, un eje importante para la movilidad urbana es el Paseo de los Estudiantes, que siempre fue un punto de entrada al centro de San José. Bonilla nos comentó que:

...el Paseo de Los Estudiantes va a ser también como un eje de movilidad importante, porque ese si te lleva al centro de San José, esa va a ser una de las calles más importantes.

El barrio está compuesto por varios mini-barrios a lo interno, como lo son el Milflor, el Cerrito (parte más popular del barrio y asociada a conflictos en los 70 y 80) y barrio Dos Pinos, este último muy importante, ya que la Cooperativa de Productores de Leche Dos Pinos se instala en el barrio a partir de los 50 y atrae nueva población al barrio que trabaja para la cooperativa, así como nuevas prácticas como el alquiler de cuartos y casas para sus empleados. Los vecinos y vecinas nos comentarán más respecto a este tema. Madrigal menciona que aunque el barrio haya tenido varias transformaciones, el tema popular de la organización se ha mantenido. Explica que:

Barrio Luján es un barrio arraigado todavía, están viviendo familias de hasta tercera generación en el barrio, lo cual ha mantenido vivo el tejido histórico, el tejido mental, el tejido de memoria colectiva verdad, que ellos tienen todavía intacto.

A pesar de ello, sí existen momentos en que las nuevas generaciones no mantienen el legado arquitectónico del barrio, sobre todo porque el Estado no ha tenido una política clara sobre la recuperación y conservación de la memoria arquitectónica de San José. Bonilla menciona que el barrio ha experimentado "...la pérdida de tejido histórico en algunos tractos, porque la gente que llega y compra las propiedades antiguas, las bota y construye algo nuevo, o vende los terrenos".

Imagen 29



Fuente: Facilitada por Vecinos de Barrio Luján

Imagen 30



Fuente: Facilitada por Vecinos de Barrio Luján

En su momento se planteó la recuperación del patrimonio arquitectónico del barrio por sectores privados, en especial por la empresa de pinturas Glidden, la cual restauro algunas de las casas, pero no hubo seguimiento y no trascendió. Respeto a esto Madrigal nos comentó que la empresa:

...puso la pintura para pintar algunas casas con el mismo color; me parece que fue la copia de un proyecto del Barrio del Boca (Argentina) porque usaron hasta los mismos colores, y sí supe que quisieron hacer una ruta de un bus turístico que pasara por algunos barrios de la comunidad, cosa que no se concretó, no sé si por falta de interés.

Imagen 31 Foto de publicidad de Glidden para restaurar el barrio



Fuente: Facilitada por informantes.

La calle fue por excelencia el espacio público del barrio, para hacer fiestas y actividades, al tener pocos espacios, esta fue por mucho su espacio de socialización. Además, la iglesia católica y el salón comunal jugaron un papel importante en el ocio y el esparcimiento⁹. Las pulperías y cantinas también eran motivos importantes para los desplazamientos, no sólo para los vecinos y vecinas del barrio, sino también para otras personas de los barrios populares del sur. Bonilla menciona que:

El asunto es que el ocio estaba muy concentrado en Barrio Luján ¿por qué? porque ahí estaban los bares, ahí estaban las esquinas, tenían Plaza Víquez, tenían dos cines, entonces digamos, sí existía ocio, se iba al centro de San José, pero a ciertos sitios.

Aún hoy en día este imaginario de barrio se mantiene, hay visitas a la pulpería, a las cantinas, y a las sodas del barrio; como lo comenta Madrigal cuando nos dice que:

Yo planteaba en mi investigación que el elemento principal de identidad de imaginario barrial era lo que ellos planteaban, que había una pulpería (tienda de abarrotes), una cantina y una soda (fonda) en cada esquina, (se interrumpe la entrevista porque pasa el tren) y que eso para ellos era primordial.

Sin embargo el tema de utilizar el espacio de la calle para las fiestas, juegos como jugar bola y demás se han ido perdiendo; achacado en gran medida a que las calles ya son muy transitadas por vehículos y se vuelven peligrosas como lo comentarán algunos vecinos en las entrevistas. Bonilla lo deja muy claro cuando sugiere que:

En Barrio Luján lo que ha pasado es que se ha transformado en un eje de circulación vehicular muy fuerte, digamos, la diagonal que yo te mencioné, ahí no se puede caminar, ahí siempre hay presas (tráfico). Las calles ahí en Barrio Luján son pequeñas, están en muy mal estado, contrario a Barrio Escalante, que te las encuentras mayoritariamente en buen estado. ¿Qué es lo que deja de entrever esto? Que todavía se mantienen históricamente las divisiones del espacio, la heterogeneidad del espacio, que se institucionalizan también, ¿en qué sentido? porque la municipalidad de San José le da muy poca atención, o muy poca prioridad a esos sectores, por qué, porque no son turísticos, vive gente común y corriente; en cambio los otros tienen más afluencia de turistas, tienen que estar en mejores condiciones, etcétera, que trazan una línea histórica de atracción a esos sitios, que todavía se mantiene en la actualidad.

⁹ Una amplia discusión sobre la socialización, juegos, ocio y arquitectura sobre el barrio se encuentra en Malavassi, R., Vargas, V. y otros (2010). Proyecto Barrios Costa Rica: Barrio Luján y Barrio México. San José: Imprenta GEDI, ICE.

Sobre el último punto hay algo interesante, ya que la Municipalidad de San José ha puesto sus ojos en los últimos años en Barrio Luján, contemplándolo como un eje potencial para repoblar San José, aunque no esté necesariamente despoblado. Sobre la transformación del barrio, tal como Madrigal dice, "...San José no estaba deshabitado, sino que los habitantes no eran del gusto del discurso de poder". Las organizaciones en el barrio se han valido de la visibilidad que han tenido con las Torres Trí-o para lanzar sus peticiones acerca de la problemática de las inundaciones por el rebalse del cauce del Río Ocloro. La situación de las inundaciones en Barrio Luján ha provocado que sobre todo la parte este del barrio pierda plusvalor. Vanessa de la Comisión de Emergencias menciona al respecto que:

La icónica verdulería de doña María ya fue sustituida por un parqueo, y lo increíble de la movilidad es que estos terrenos aquí se han devaluado y gente con mucho dinero viene y los compra inmediatamente. Muchos los están convirtiendo en parqueos.

Imagen 32 Verdulería de Doña María



Fuente: Amigos de Barrio Luján

Ligia y Estela de la otra comisión de emergencias han acudido a conversar con autoridades municipales y de otras instancias para intentar frenar el proyecto de las torres, ya que comentan que va a cambiar la lógica del barrio y que no se resolverá con eso el problema de las aguas, más bien empeorará. No ven beneficiada la económica del barrio, ya que creen que

el consumo que tendrán las personas que habiten Trí-o no estará asociado a los servicios que el barrio ofrece en la actualidad, por lo que los buscarán en otras partes. Además, la cantidad de carros que incorpore este proyecto a las vías de Luján les preocupa. Para Vanessa esto no es sólo en relación con un proyecto de repoblamiento de la ciudad, sino obedecen a que “...Barrio Luján es un paso intermedio entre el nuevo desarrollo que quiere hacer Jonny Araya con Ciudad Gobierno, que va del Liceo de Costa Rica hacia el este”.

La construcción de torres ya comenzó desde finales de 2016, sin que se sepan nuevas noticias del proyecto. Algunos vecinos del barrio como Lucrecia, nos comenrn que han tenido importantes afectaciones sobre la construcción de estas torres. Ella en su caso mencionó que:

Psicológicamente me ha afectado la construcción, yo trabajo con máquinas y viendo tele, y ya ni puedo ver tele. Cada vez que pasa un camión yo pienso que se me van a meter a mi casa.

Ella vive en una pequeña casa de madera justo al frente de donde se desarrolla el proyecto inmobiliario.

Imagen 33 *Proceso de construcción de Torres Trí-o*



Fuente: Fotografía propia

A partir del análisis de entrevistas y el trabajo de campo, se cree que Barrio Luján cumple las condiciones para ser depredada, tiene todas las condiciones de mercado para desarrollar

ahí, tiene una proximidad con los centros de consumo más importantes del AMSJ, situación que atrae a lo que Vanessa “*millennials*”, ella cree que:

Hace 10 años se planearon estos cambios para hacer vivienda vertical, sin que se haya tomado en cuenta las consecuencias sobre las lluvias de las que Barrio Luján históricamente ha sido afectado. Las torres Trío-o están pensadas para una población específica, los *millennials*, que son chicos nacidos en los 80 y 90, profesionales, sin una capacidad económica suficiente, pero que ha cambiado su forma de hacer familia; entonces viven solos o una pareja, y tienen de hijo un perro, un perico o un gatico.

Esta clase de desarrollos inmobiliarios, no sólo atraerán nueva población no autóctona de Barrio Luján, sino que también cambiarán la lógica de movilidad presente hasta el momento en el AMSJ, así como la del barrio. La pregunta acá es ¿cómo son tomados en cuenta los y las residentes actuales de Barrio Luján a la hora de la planificación urbana de su barrio? ¿Su motilidad está relacionada a la nueva movilidad urbana que se propone? A las respuestas de estas y otras preguntas el análisis de la información buscará dar un acercamiento a las respuestas.

Imagen 34 Nota en revista inmobiliaria sobre Trío-o

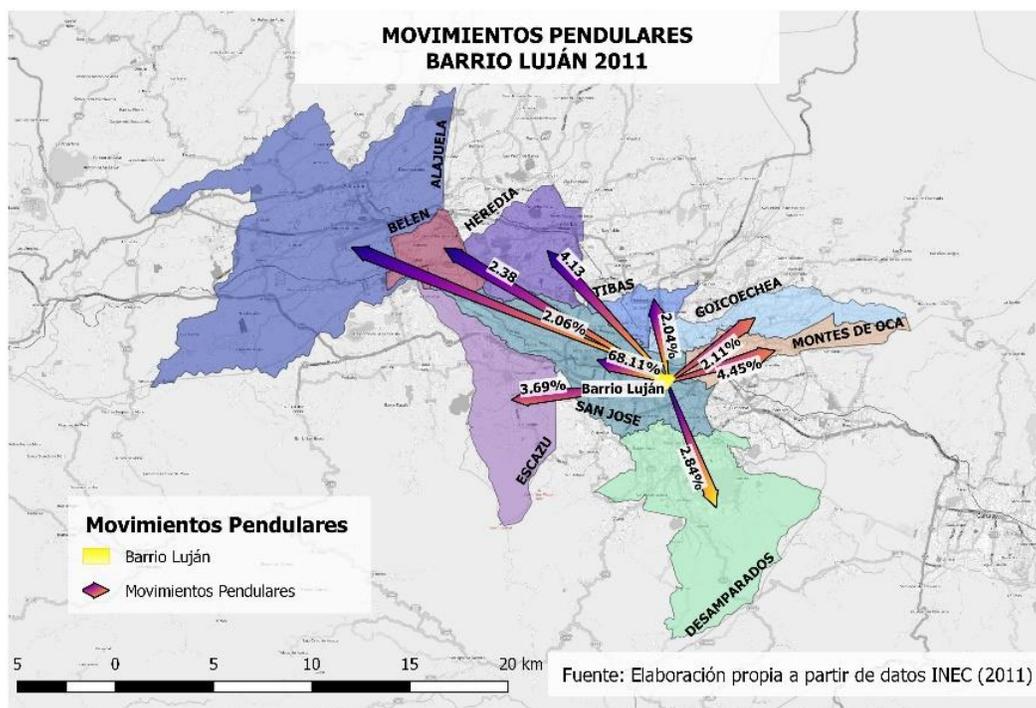


Fuente: Facilitada por organizaciones de Barrio Luján.

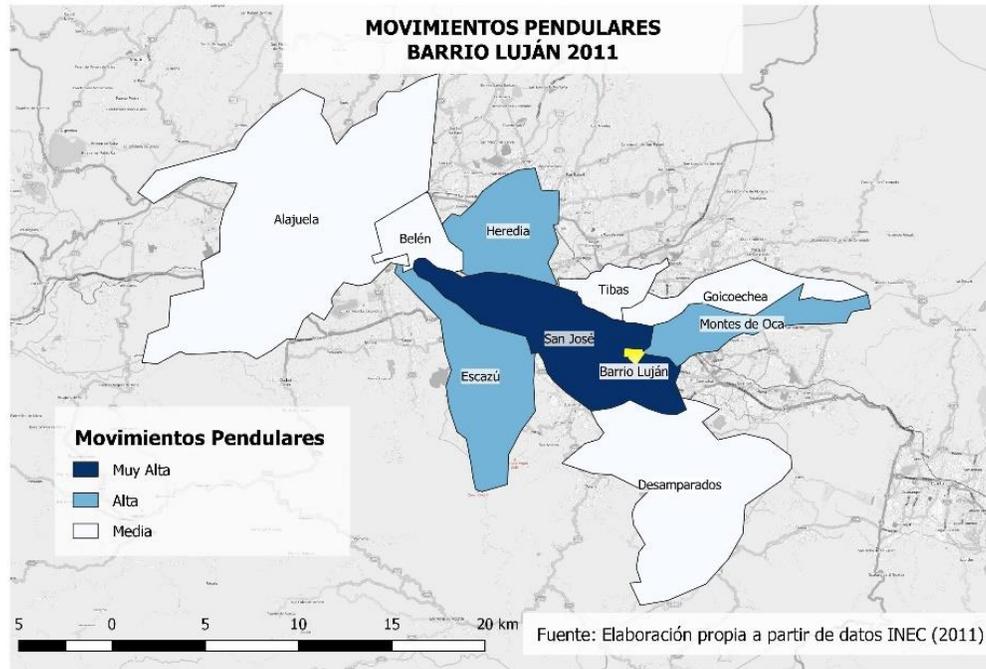
¿Qué decir de la movilidad urbana de Barrio Luján?

Costa Rica no cuenta con estudios que le permitan conocer las lógicas de movilidad cotidiana de sus habitantes de manera cuantitativa. Lo más cercano son los datos que recupera el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) en los censos de población, siendo el último disponible el de 2011. Se realizó un ejercicio a partir de los datos disponibles para la movilidad pendular o al trabajo para el Distrito Catedral, esto para tener pistas de dónde se realizan al menos esta clase de desplazamientos. La información arroja los distritos a los que se desplazan a trabajar las personas empleadas, por lo que una parte de la población no empleada es omitida para esta clase de estudios. Se decidió mostrar cuales son los distritos a los que se tiene un valor medio, alto y muy alto de desplazamiento a partir de los porcentajes que arrojan los datos consultados. La relación se puede ver en los mapas 8 y 9.

Mapa 8 Movimientos pendulares Barrio Luján 2011 según dirección de viaje

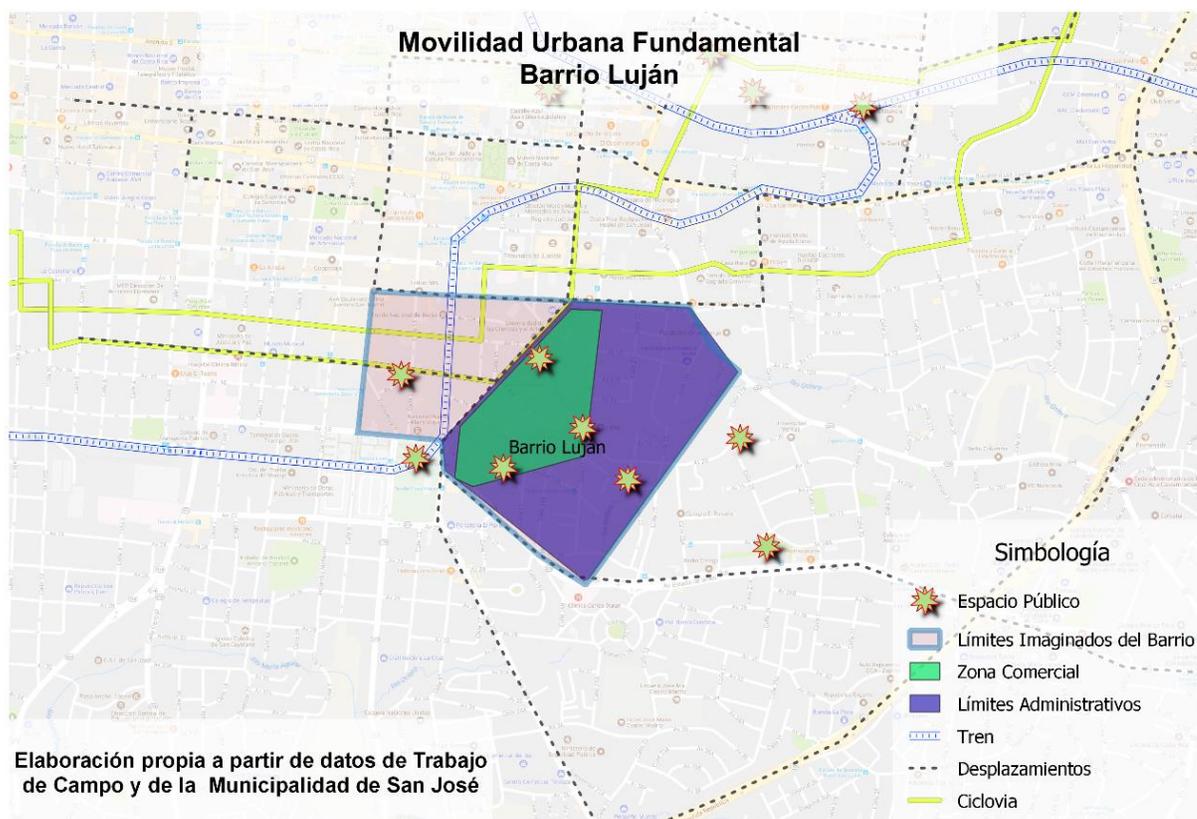


Mapa 9 Movimientos pendulares Barrio Luján 2011 según peso territorial



Los mapas 8 y 9 muestran la totalidad de desplazamientos que superaron los dos puntos porcentuales de la base de datos. Donde se da un mayor desplazamiento de la población de Luján hacia el trabajo al cantón de San José con un total de 68.1%, seguido por Montes de Oca con un 4.5%, Heredia con 4.1% y Escazú con 3.69%. Destaca que San José sigue siendo el principal atractor de empleo de la población, a pesar de que como vimos en la caracterización de los distritos del AMSJ, la población ha decaído en esta zona. Por motivos de trabajo los habitantes de Barrio Luján van a tener una alta proximidad, ya que la mayoría de sus destinos están a distancias que no superan los 6 km de radio. En el caso de los viajes a Heredia y Escazú sí se tiene una distancia mayor, y estos son puntos donde se ubica gran parte de la zona comercial de alta renta y *call centers* del país. Cabe mencionar que aparece en el caso de Luján y no de Escalante, porcentajes medios de viaje al Cantón de Desamparados al sur, y al noroeste a Belén. El mapa 10 muestra la lógica de conectividad fundamental para el caso del barrio.

Mapa 10 Movilidad Urbana Fundamental Barrio Luján



A continuación me dispondré a realizar el análisis de las motilidades de vecinos y vecinas de Barrio Luján a partir de las entrevistas realizadas y de fotografías.

Arraigo

...el barrio está precioso para vivir gracias a Dios, uno que otro maleantillo, mariguano, hay uno o dos bunkers pero no afectan mucho porque francamente no se ve tanta inseguridad. El barrio está tranquilo, yo nací aquí y aquí moriré.

Alba. Vecina de 82 años de Barrio Luján

Barrio Luján cumple con todas las características de un barrio popular josefino, desde sus inicios como Turrujal y luego al incorporar a mediados de los 40 los barrios Milflor, Dos Pinos y el Cerrito empezó a tener particularidades que lo distinguían de otros barrios de San José (Álvarez y Gómez, 2000). Esto sobre todo está muy presente en su poder organizativo, que a pesar de la expulsión de población en los 90 del AMSJ, han logrado mantenerse no

solo en población y familias originarias, sino además en cierta medida en su lógica comercial y arquitectónica. Este punto es importante, ya que la arquitectura identifica mucho a los vecinos y vecinas con su barrio. Franco nos habla que desde que se acuerda las casas eran parte importante de la identidad de barrio. Menciona que:

...cuando yo tuve noción de las cosas, y eso sí pude apreciar, que todas estas casas eran iguales, todas las fachadas eran la misma fachada y tenían su artesanado igual, y en las casas que uno pudo entrar el piso era de madera.

Alba, Luis y Cinthya hicieron énfasis en este tema, ya que para ellos también ha sido un importante valor simbólico de las casas. Vanessa también recordaba que por ejemplo, la verdulería de doña María ha sido un referente del barrio, no sólo porque es un punto de consumo, sino porque es donde se enteran de las noticias y acontecimientos del barrio. La casa que la albergaba también era un icono, pero fue demolida para hacer un parque. Carmen también vio ese fenómeno frente a su casa, nos comentó que: “en la esquina botaron como seis casitas, ahora hicieron un edificio”.

Alba que nos recibió en su casa nos decía que “el barrio es un barrio muy viejo y no le veo como mucho adelanto tampoco, las construcciones son viejas como usted ve estas casas”. Ella es una señora de 84 años que tiene toda la vida de vivir en el barrio. Las casas son muy antiguas, superan en mucho los 80 años de existir y tienen una arquitectura tipo vernácula. Doña Alba nos decía que “Estas casas tienen ochenta y... más de ochenta y cinco, ochenta y seis años y se mantienen aún”.

Muchas de estas casas no se han transformado por el hecho de que no se han dado permisos de construcción, ya que no tienen el ancho que la ley exige para construcciones nuevas. Sólo las personas que han podido comprar las propiedades contiguas a sus casas han podido construir nuevas viviendas, como lo veremos en la transformación del barrio.

Imagen 35



Fuente: Fotografía propia.

El total de entrevistados tenía más de 30 años de vivir en el barrio, es difícil encontrar población nueva en Barrio Luján. El fenómeno más común es que los hijos de los residentes autóctonos de barrio sean los que tengan movilidad social y busquen dejar el barrio, como en el caso de Luis, Franco, Alba y Carmen. Sus hijos han ido a vivir a otras partes de la GAM, aunque siempre siguen teniendo relación con el barrio, ya sea por el cuidado de sus padres o por el cuidado de sus hijos. Carmen respecto a esto nos comentó que:

...el barrio muy tranquilo, lo que pasa que ya no es un barrio como de niños ni nada de eso, ya inclusive mi hija ahora que ya tiene un chiquito dice que ella no cambia el condominio, la seguridad. Ella quiere que su hijo salga ya a jugar con otros chiquitos, pero me entiendes, es otra cosa; yo pienso que ya inclusive yo me quiero pensionar, ya me queda poco, y también tengo la idea como ya irme del centro, retirarme un poco más.

El caso de Carmen y Franco es interesante, porque ambos indican que si tuvieran los recursos para poder dejar el barrio lo harían, a pesar de haber vivido ahí toda su vida. La primera como vemos motivada por un tema de percepción de inseguridad y el segundo por problemas asociados al no tener donde guardar su carro ni parquearlo. Franco menciona que:

Le digo a mi señora si yo compro un terreno para mí, si Dios me diera la vida de tener un dinero ehh y comprar un terreno, yo no lo compraría en Barrio Lujan, porque ya ahorita nos pintan de amarillo ahí, ya no se puede parquear ahí...

El caso de Luis, Vanessa y Alba es distinto, ya que ellos están muy felices en el barrio. Comenta incluso Alba, que a pesar de tener una percepción de que el barrio ahora es más inseguro, ella no se iría si tuviera oportunidad.

...el barrio está precioso para vivir gracias a Dios, uno que otro maleantillo, mariguano, hay uno o dos bunkers pero no afectan mucho porque francamente no se ve tanta inseguridad. El barrio está tranquilo, yo nací aquí y aquí moriré.

Hay un importante sentido de pertenencia, sobre todo porque tienen casi toda su trayectoria de vida ha estado ligado al barrio. Luis nos comenta que "...yo soy feliz, claro que me gusta vivir en Barrio Luján, yo tengo cincuenta y cinco años de vivir en este barrio"

El caso de Cinthya es distinto, ella ha sido una de las afectadas por las inundaciones del Río Ocloro, por lo que si bien le gusta estar en el barrio, las inundaciones la obligan en época de lluvia a alquilar una casa en otra localidad. Menciona que "Vengo cada día por medio, tenemos que sostener esta casa y alquilar una. Como es de alto riesgo, no podemos ni alquilarla ni venderla."

Ligia tiene el mismo problema, incluso teniendo un negocio de comunidad en la zona de inundaciones, pero con más de 50 años de vivir en el barrio, comenta que no se moverá, y es incluso una de las que se ha organizado para que el problema de las inundaciones en el barrio se solucione. Esto es importante, ya que uno de los principios de arraigo al barrio que es la organización, lo vemos presente en varios de los entrevistados, que actualmente forman parte de organizaciones comunitarias.

El análisis muestra que la tendencia es que ese arraigo del barrio que se mantenía en la investigación de Madrigal (2008) se ha ido perdiendo, que es más propenso a que la segunda o tercera generación del barrio alquile sus propiedades o las venda. Muchas casas a pesar de que se mantienen con técnicas de construcción original están deterioradas por abandono o

porque las personas que viven ahí ya son mayores y no tienen recursos para repararlas como nos lo comento Vanessa en un recorrido caminando por el barrio. Ella comenta que:

...he notado que en los últimos diez años ha envejecido más la población, sobre todo lo que es el río, siguen viviendo en sus casas muy deterioradas, y no pueden arreglarlas porque todos recibimos la negativa de la municipalidad desde hace diez años para acá, para poder repararlas.

Imagen 36 Casas deterioradas en El Cerrito



Fuente: Fotografía propia.

Transformaciones

El barrio comenzó a tener una transformación importante a partir de que se eliminó la fábrica de la Dos Pinos en el año 2000. Incluso antes ya había cambiado la lógica de consumo en el barrio, ya que había descuentos para las personas del barrio y una tienda abierta al público. Recuerda Alba que antes para conseguir productos lácteos un señor:

...venía en un caballillo, después venía ya en un carretón y después ya en un carrito, y cuando ya salió la Dos Pinos entonces ya los lecheros desaparecieron y seguí yo siempre con la Dos Pinos.

La salida de la fábrica provocó que muchas personas que vivían en el barrio por su cercanía con la fábrica migraran, además, varias de las personas del barrio que trabajaban ahí se quedaron sin empleo y hubo un impacto sobre la economía en relación con los

encadenamientos productivos que la presencia de la fábrica generaba. Relacionado a esto Cinthya nos comenta que esto produjo no solo desempleo, sino que muchas de las casas que ya no alquilaban las vendían y unían, cambiando la arquitectura de las casas. Respecto a esta situación comenta que:

Ya en los últimos años se dio con la salida de la Dos Pinos, hubo un cambio enorme de pérdida de fuentes de trabajo que provocó también una pérdida de empleo y mucha gente empezó abandonar sus casas y a tener problemas para poder mantenerlas bien, y las fueron vendiendo.

Imagen 37



Fuente: Fotografía propia.

Franco menciona que el “progreso” estaba asociado a la Dos Pinos, que luego de que esta se fue, el barrio fue convertido en un lugar más de comercio, y no tanto habitacional. Él menciona que cuando estaba la fábrica en el barrio:

...alquilaban por aquí, trabajaban por aquí, porque la Dos Pinos tenía horarios de madrugada y horarios así, entonces mucha gente vino a vivir aquí por la Dos Pinos. Una vez que se fue la Dos Pinos decayó un poco eso, pero se metió mucho el comercio, entonces a raíz de eso usted si ha notado digamos, por ejemplo un lugar que le llaman ahí La Tortillería, que viene mucha gente a desayunar ahí, que le dijera, la Panadería Lujan que no es muy vieja de estar.

Imagen 38 Antigua Fábrica de la Dos Pinos



Fuente. Fotografía Estela.

Luis menciona que el barrio ““Si ha cambiado bastante, hay restaurantes y ya han botado muchas casas, han desaparecido muchos bares que había también”. La entrada de la Universidad de las Ciencias y el Arte también tuvo un impacto sobre la población que venía ahora al barrio, creo más movimiento de carros y produjo que muchas de las casas históricas de barrio desaparecieran. Menciona Carmen que:

Ahorita aquí lo que tenemos es una universidad, que nos queda aquí y una universidad que ha ido creciendo, porque el parqueo que está allá también eran un montón de casitas, por eso te digo que antes era como mucho vecino verdad, ahora botaron todo ese montón de casitas, y ahora es un gran parqueo, la universidad se ha venido extendiendo para acá, allá hay abogados, ahora digamos la panadería famosa.

En lo que el barrio no se ha modificado en sus espacios públicos, como bien lo mencionan Ligia y Estela. Ellas vinculadas a organizaciones comunitarias han intentado recuperar espacios públicos como el parque frente a la Soda Jackson, en apoyo con la Universidad de Costa Rica. Para Cinthya esta situación le preocupa, y lo menciona pensando en los nuevos desarrollos inmobiliarios en la zona, que:

...Barrio Luján no tiene lugares de esparcimiento para toda esta gente que va a venir aquí no hay un lugar abierto para concierto o para actividades que generen alguna convivencia.

La principal transformación que identifican vecinos como Liga, Estela, Vanessa y Franco es el tema de las Torres Trí-o, donde Vanessa, miembro de una organización comunitaria, comenta que

...se están abriendo más lugares como para tomar un café, las antiguas sodas están siendo desplazadas y creo que eso es algo que ya no se va a detener, van a ver cambio de negocios y con las torres nuevas que van a traer un centro comercial con todas las modernidades de un edificio de apartamentos.

Franco agrega que la transformación del barrio:

...yo creo que barrio Lujan como barrio va a llegar a desaparecer, porque diay, lo que lo que yo creo que aquí habrá es mucha cuartería, mucha cosa así, o por ejemplo que armen torres, entonces ya la gente va a tener dentro de aquello su parqueo, su zona verde, su cuestión.

Estas transformaciones del barrio han traído consigo implicaciones importantes en la vida económica, social y cultural del barrio, que se ven reflejadas en sus movilidades urbanas, las cuales analizaremos a continuación a partir de la comprensión de los capitales presentes en el barrio.

Capitales para la movilidad urbana

Esta investigación parte del hecho de que las personas tienen capitales diferenciados según sus trayectorias personales y de la estructura social (Bourdieu, 2001). Dentro de la teórica de los capitales los más comunes de observar son los económicos, sociales y culturales, pero también existen capitales como el simbólico y dentro de la lógica de los estudios de motilidad siguiendo a Jouffe (2011) los capitales que ven la relación entre la estructura social y el territorio, lo que denomina capital socio-territorial. Siguiendo esta misma línea se hace el análisis de los capitales en los barrios a partir de las apreciaciones etnográficas, de las entrevistas y fotografías.

En general, la población en Barrio Luján tiene poco capital económico, cuenta con poco acceso a fuentes de trabajo profesional por su falta de capital social y cultural. La cultura está muy asociada al hogar, al quedarse en casa y salir sólo cuando es necesario. La mayoría de

funciones en el espacio se dan a lo interno del barrio o en desplazamientos cortos, en donde el caminar y el usar el transporte público predominan. El carro es la alternativa utilizada para desplazamientos más relacionados a los trabajos fuera del Distrito Catedral, para las compras y para vacacionar esporádicamente fuera de San José. Dentro del barrio encontramos profesiones tales como comerciantes de pequeños locales como Luis, personas con microempresas como Cinthya, Estela y Ligia, ebanistas como Franco, y personas que se han dedicado al hogar como Alba. Además, existen personas dedicadas a un comercio más informal como Lucrecia. El caso de Carmen es distinto, ya que tuvo la posibilidad de estudiar una carrera universitaria y trabaja en una institución pública.

Es común ver en el barrio una dinámica vinculada a los pequeños negocios, como peluquerías, verdulerías, pulperías y sodas. Además, se encuentran profesiones como el mecánico, el panadero, el zapatero y el sastre. Existe también mucho comercio relacionado a los servicios jurídicos, por la cercanía del barrio con el Poder Judicial del país, pero estas son oficinas de personas que en su mayoría viven fuera del barrio. Luis nos comenta que para conseguir ingresos para el hogar “...empecé a pulsearla (echarle ganas) a trabajar en comercio que esto y que lo otro, tuve mi pulpería y tuve mi bar y todas las cuestiones ahí pulseándola”

Lucrecia nos decía que por ejemplo ella tiene un negocio de venta de ropa para bebé afuera de su casa, la cual está frente a la construcción de Trío. Su negocio es informal y ha tenido problemas con el polvo generado con la construcción. Nos decía “Lo que yo vendo no lo puedo tener en exhibición porque la ropa se me negrea”. Vanessa en el recorrido por el barrio nos comentaba de la importancia de negocios como las sodas, las cuales utiliza y son accesibles a su presupuesto.

Imagen 39 Soda La Turrialbeña Barrio Luján



Fuente: Propia tomada en tomada en caminata con Vanessa.

Mucho del capital económico, por ejemplo, el asociado al acceso a la vivienda está relacionado con las herencias familiares. Las casas donde viven las personas son las históricamente habitadas por sus familias, como nos comenta Franco “Luego se nos quemó la casa ahí, y pasamos otra vez aquí, esta casa es patrimonio de mi mamá y sus hermanos, ahora yo ya formo parte por sucesión”. Los servicios utilizados de salud por las personas entrevistadas son los brindados por el Estado, al tener una cercanía con la Clínica Carlos Durán. Sólo en el caso de Carmen no se da, ya que cuenta con mejores ingresos económicos, sumados al de su marido, que también es profesional, y utilizan servicios de salud privada. Menciona Carmen que “... está la clínica de la caja (sistema de salud pública del país), pero también tenemos muy cerca la clínica Bíblica que es privada, que es la que yo utilizo”. Franco recalca la importancia que la clínica ha tenido para la comunidad:

La Carlos Durán es la clínica que está, y pues, que da un buen servicio y que ha mantenido mucho a la gente en lo social, dígame en lo que es enfermedad y eso la Carlos Durán es lo que nos ha salvado (hecho el paro).

Las instituciones educativas en el barrio son públicas, con excepción de la Universidad de las Ciencias y el Arte, así como el Colegio Rosario y de la Universidad Veritas que están cercanos al barrio. Los lujanos van a escuelas y colegios públicos, a la Escuela República de Chile, la Escuela García Flamenco o la Escuela España, al Liceo de Costa Rica, Colegio de

Señoritas y al Colegio Castro Madriz. Los y las hijas de Franco, Luis, Lucrecia, Ligia y Alba asistieron a este tipo de instituciones.

En términos de capital cultural, como ya lo comentaba arriba, y siguiendo la definición más bourdieusiana en el sentido de que "...puede convertirse bajo ciertas condiciones en capital económico y resulta apropiado para la institucionalización, sobre todo, en forma de títulos académicos" (Bourdieu, 2001: 135-136), es poco presente en el barrio. Los conocimientos que las personas tienen están más asociadas a labores técnicas, como Franco que es Ebanista, Lucrecia que cose, Cinthya que tiene una micro-empresa de limpieza, Ligia tiene una soda, y así podemos seguir mencionando profesiones.

Hay muchas amas de casa, como Alba, que ya es una adulta mayor y siempre se ha dedicado al hogar. Sus actividades están relacionadas a pasar en la casa tejiendo, que es una labor que la motiva a ir al centro de San José. Ella comenta que "...voy al mercado principalmente, después me voy a las pasamanerías porque me gusta mucho tejer entonces tengo que estar comprando lanas". Menciona para su caso Franco que "...toda la vida me he dedicado al trabajo de la madera, estuve en corta de madera, hasta ahora que trabajo en muebles y todo lo que es esto".

Lugares como museos, teatros, cines u otras actividades culturales no están presentes como destinos. Los lugares que si visitan están más asociados a un consumo más globalizado (Bauman, 2001) de los *malls*, como el caso de Carmen que "Nosotros como familia preferimos ir a los mallas, creemos que es más ir al *mall* que, yo creo que más que todo es por seguridad". En el caso de Cinthya tiene una idea de que el barrio, así como en San José, debe pensarse para otra generación, con otro tipo de mentalidades. Menciona que:

...Escalante es un lugar exitoso, donde lo que se ve son comercios liderados por jóvenes como de la edad suya, que tienen nuevas ideas y debería de ser San José un lugar amigable para esos emprendimientos, que pueden traer nuevos desarrollos económicos que no sea solo dejárselos a las cadenas grandes como aquí.

En general el capital cultural en Luján es bajo, tiene importantes matices relacionados a la organización social, sobre todo representado en sus organizaciones relacionadas a las

inundaciones y a la Junta Progresista. Sin embargo, a nivel cultural la iglesia católica, así como algunas iglesias protestantes son las que marcan mucho los patrones con los que se rige el barrio. Varios de los lugares donde se genera conocimiento y opinión están asociados a la cantina y la pulpería también, más que a los círculos académicos y culturales.

Imagen 40 Bar Adriático en las intersecciones de la Diagonal 10



Fuente: Fotografía propia.

El capital social de las personas del barrio es bajo. Las relaciones sociales que se tienen se realizan en su mayoría a lo interno de este. Los vecinos y vecinas no ocupan puestos directivos ni poseen alto rangos en las esferas que se desempeñan. Las organizaciones vecinales vinculadas a trabajar problemáticas del barrio, la iglesia y otras redes de cooperación estarían más relacionadas a un tipo de capital social desde la definición de Putnam (1993), que refiere a estas organizaciones sociales y redes en beneficio mutuo. Sin embargo, esta clase de definición elimina en gran medida las relaciones de poder que pueden generar decisiones en torno al barrio sin tomar en cuenta a los vecinos. Como bien lo indican Ligia y Estela, y nos los confirma Vanessa; en torno al barrio ya hay proyectos por parte de las esferas políticas y económicas altas, de los cuales los vecinos y vecinas del barrio no son parte. Vanessa nos menciona que:

...los desarrollos en el barrio tienen puerta abierta en la municipalidad de San José para realizar sus construcciones, mientras que los vecinos no pueden remodelar o arreglar su casa porque las propiedades tienen menos de 6 metros.

El análisis de los capitales es una herramienta poderosa a la hora de entender la movilidad del barrio, tanto en temas de acceso, competencia y apropiación.

Motilidades

Se parte del concepto de motilidad como la capacidad de bienes, información y personas de ser móviles en el espacio geográfico y social (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004). El tema del acceso a formas de movilidad en el caso del barrio no tiene grandes problemas en términos opciones de redes y conectividad, ya que el barrio cuenta con proximidad y todas las facilidades en lo referente a desplazamientos a lo interno del barrio y con puntos del AMSJ y alrededores. En este sentido, las personas utilizan el tomar un autobús, ir caminando, pedir un taxi, utilizar el tren urbano para desplazamientos más lejanos, o el uso de su vehículo particular. Recientemente la construcción de un tramo de ciclovía que atraviesa el barrio da la facilidad para utilizar este medio de movilidad, aunque es más utilizado por personas que no son del barrio.

En términos de condiciones aparece como problemática para el periodo de invierno el acceso por el este, las inundaciones sí dejan incomunicada a la población de sectores como El Cerrito y lo que antes se conocía como barrio Dos Pinos. Como lo recalcan Vanessa, Ligia, Cinthya y Estela que viven por esta zona. Cinthya nos decía que:

...el barrio más antiguo no soporta la cantidad de agua que la tienen que jalar, y todos los vecinos por las alcantarillas sufren inundaciones, sobre todo saliendo ya al barrio hacia el oeste, que es donde tenemos más crisis de alcantarillado, porque hay ya demasiada agua que sale de los nuevos edificios y van por el caño.

En esta parte del barrio mucha de la infraestructura vial es antigua, y tiene deterioro. Por ejemplo el puente por donde pasa el Río Ocloro, y en la parte donde hay más problemas con las inundaciones que es del año de 1940; además, cuando llueve y se inundan las calles hay material que queda y dificulta el tránsito. Las imágenes 38 y 39 ilustran esta situación.

Imagen 42



Fuente: Comité Comunal de Emergencias de Barrio Luján

Imagen 41



Fuente: Compartida por Ligia

Otro problema presente es en relación con el caminar, los vecinos y vecinas del barrio recalcan en todo momento el problema de las aceras. Para Alba por ejemplo el problema se agrava, ya que es una persona mayor. Ella comentaba que:

...mucha gente, conocidas más se han caído, se han quebrado por las a huecos, porque les han robado las tapitas a los medidores de agua, las alcantarillas que rompen se quedan rotas por mucho tiempo.

Imagen 43 Tarima tapando hueco en acera



Fuente: Compartida por Luis.

En relación con las competencias, y sobre todo relacionado a lo que Kaufmann, Bergman y Joye (2004) llaman habilidades adquiridas y de organización, existen problemas presentes en términos de no poder haber mejorado la frecuencia y el valor de la ruta de autobuses de Barrio Luján. Todos los entrevistados comentaron que existía este problema, sobre todo lo recalca Cinthya cuando mencionó que se organizaron los vecinos contra la empresa, pero la demanda no trascendió.

Imagen 44 Foto de una parada de autobuses de Barrio Luján



Fuente: Fotografía propia.

Otro aspecto relacionado a las competencias en habilidades adquiridas fue el hecho que a pesar de que exista la ciclo vía, esta no es suficiente para que las personas del barrio se animen a andar en bicicleta, consideran que es peligroso. Esto lo vimos sobre todo en el caso de Franco y Luis, ellos recalcaron este punto. Luis decía que “No, en la calle solo en carro, porque en bicicleta muy difícil, aquí el movimiento es en carro”. Dicho aspecto es importante, debido a que valoramos que el potencial para una movilidad ciclista es buena y amplia, pero dentro del imaginario de las personas el andar en bicicleta es incompatible con la lógica del barrio, así como de San José en general. Es decir, aunque las condiciones en infraestructura existan, y se estén dando indicios de generar infraestructura para la movilidad sustentable en el barrio, esto no basta, ya que las personas no cuentan con las costumbres, los códigos, ni la capacitación para hacerlo.

En términos de apropiación, el barrio está decayendo en un sentido romántico, ya que se maneja un anhelo a un espacio que ya no existe. Se tiene una idea de un barrio que no volverá, el cual tenía prácticas sociales populares, acorde a las poblaciones que lo habitaban. Por ejemplo Alba recuerda sobre la movilidad en sus épocas de juventud que:

...es tan difícil volver a la seguridad que teníamos años atrás, cuando iba a los cines, al Teatro Ideal, Teatro Lux, Teatro Raventós, el Palace y se venía uno al Capitolio y se venía uno de todos esos lados a las diez, once de la noche, felices de la vida como pareja con el esposo.

Las personas consideran que el barrio está destinado a desaparecer, que las personas irán envejeciendo y sus hijos y nietos venderán para otros desarrollos. Luis por ejemplo mencionaba que: "...cuando uno se crío, que era aquel barrio de jugar en la calle, de eso ya no se ven chiquillos en la calle, aquí muy poco se ven"

Para Cinthya y Vanessa lo que sucederá es que el barrio se tendrá que transformar a la lógica de las nuevas construcciones de vivienda que se hagan en el barrio. Vanessa en este sentido nos dice que estos desarrollos "...van a desplazar este tipo de barcitos, que tienen toda la vida, para que cambie el estilo del bar a uno más moderno".

Imagen 45 Cantinas de Barrio Luján



Fuente: Fotografía propia.

Además, como para el caso de Carmen, Franco y Carmen muchos de los negocios ya no son fuentes de desplazamiento, están decayendo, muchos de los consumos se realizan cada vez más en *malls* y cadenas transaccionales, desplazando a los mercados, sodas y pulperías.

Menciona Franco que: “yo creo que en eso están ganando los *malls*, porque diay, usted va al *mall* y se divierte”. En la tabla 7 muestro un resumen de las motilidades en términos de acceso, competencia y apropiación.

Tabla 7 Resumen de la motilidad en Barrio Luján

Elementos en relación	Componente	Valoración
Acceso	Conectividad	+
	Proximidad	+
	Servicios de transporte público	+
	Transporte masivo	+ -
	Caminar	+ -
	Andar en bicicleta	+
Competencia	Habilidades organizativas relacionada a la movilidad	-
	Habilidades adquiridas (uso de bicicleta)	-
Apropiación	Arraigo al barrio	+ -
	Consumo dentro del barrio	+ -

Vivencia urbana y seguridad

Un aspecto que interesó recuperar fue las vivencias de las personas que se entrevistaron; captar más allá de las nociones ciudad que viven día a día en Luján. Por ejemplo el tema de la calle como espacio de socialización, de juego, de ocio. Este espacio se considera como extinto, sobre todo relacionado a que ya la calle está tomada por el automóvil, en todos los rincones del país. Franco por ejemplo comentaba que “...hay tanto carro que, uno no puede soltar a un hijo para que vaya a jugar, es una irresponsabilidad decirle “vaya juéguesela” (arriéguese), y este ahí jugando, no se puede”.

Las personas son conscientes de que ha existido una mala planificación de la movilidad en el país, donde muchos lo asocian al tema de que no existe infraestructura renovada para el tema del automóvil como lo enfatizaban Ligia y Estela, pero por ejemplo Luis lo asociaba de la fácil tenencia de automóviles que se ha generalizado en el país. Menciona que “...¿cómo

no se va a llenar esto de carros aquí? ¿ahora cuánto cree que vale un carro de segunda? Son regalados (muy baratos)”.

También se enfatizó en el hecho de que hay problemas en las conexiones de algunos puntos de la ciudad, como por ejemplo algunos ejes este y oeste, o norte y sur. El AMSJ no tiene una diversificación de rutas troncales ni alimentador debidamente planificada. Cinthya en este sentido nos decía que: “...yo siento que el este y el oeste tienen como una laguna de separación y eso hace que San José sea un lugar de paso nada más”. Las vivencias en relación con el transporte público fueron buenas, con excepción del bus del barrio por su frecuencia, pero la valoración de los sistemas de transporte es positiva. La flotilla de buses en San José es bastante nueva y todas las unidades por ley deben contar con rampas y asientos para personas con discapacidad. Carmen fue la única que comentó algún disgusto con este tipo de medio, sobre todo en época de lluvias. Decía que: “...cuando llueve las ventanas todas cerradas y aquellos olores, me entiende, entonces mejor cojo (utilizo) un taxi”

Un aspecto recurrente de la vivencia de la ciudad fue el tema de la seguridad. Realmente este rubro no estaba tan contemplado a la hora del planteamiento de la investigación, pero fue notoria su pertinencia a la hora de entender vivencias de movilidad y urbanas en general. Franco, Cinthya y Vanessa por ejemplo, identificaron que no sólo en el barrio, sino que en otras zonas de la ciudad han proliferado focos de venta de drogas, reconfigurando la lógica de las comunidades. El tema de la seguridad es muy asociado con el centro de San José, como lo menciona Carmen cuando dice “...yo pienso que hay mucha delincuencia y a mí en lo personal me da mucho miedo ir al centro”. Carmen refiriéndose a lo mismo menciona que: “Ya a las cinco de la tarde hay que buscar la casa, porque ya comienza la oscuridad y ya uno adulto mayor es más fácil que lo asalten”.

Imagen 46 Persona en condición de indigencia durmiendo en la banqueta



Fuente: Foto de la esquina de su casa compartida por Carmen.

Es interesante el caso de Alba y Carmen, ya que el tema de percepción de la inseguridad determina de manera marcada su movilidad cotidiana. Para Alba esto implica no andar a ciertas horas de la noche fuera de su casa, o si lo hace, tenga que utilizar como medio de transporte el taxi o llamar a su hija para que vaya por ella. Para Carmen implica que su movilidad se limite a esperar a su esposo que es el que tiene carro. La seguridad o la inseguridad implica en este sentido un aspecto para ser o no móvil, sobre todo fuera del barrio.

Relación con el casco histórico de San José

Interesó también conocer la relación con el Casco Histórico de la San José, esto porque fue uno de los motivos que justificó la selección del barrio como parte de su proximidad. En general las personas entrevistadas acuden siempre a San José, unos por motivos de trabajo, para compras, para hacerle mandados a familiares, reuniones, entre otras actividades. San José no es vista como un lugar donde se genere el ocio y esparcimiento, ya que como mencionamos antes, estas actividades están ahora más asociadas para los entrevistados con los *malls*. En este sentido Cinthya ponía énfasis en que San José no tiene opciones atractivas para las personas y que han sido desplazadas por los centros comerciales. Ella agrega que:

...no hay un boliche, no hay lugares de esparcimiento, esos están como condenados en los centros comerciales que también siento que se están agotando en sus ofertas, vos vas a Guatemala o a México y hay muchas opciones para la gente joven, que no tiene San José.

Se identificaron algunos elementos interesantes en materia de cómo ven a San José en términos de movilidad. El principal resultado fue el problema del automóvil, donde por ejemplo Luis mencionaba que "...San José es una presa (tráfico), los carros aquí ya no caben, no se puede definitivamente pasar por ahí". El mismo Luis comentaba que era muy necesario que se generaran más andadores para que pudiera la gente caminar, ya con los que se cuenta no es suficiente. Respecto a esto Alba mencionaba que:

...en horas pico no se puede ir a arriba a San José, es difícil caminar. Los sábados los bulevares (andadores) todo eso está demasiado lleno, hay demasiada gente y uno con el miedo de la inseguridad en que vivimos.

La valoración de la movilidad en San José fue mala, asociado al caos vial, a la contaminación, suciedad y ruido; Carmen y Lucrecia ponían énfasis en que la transformación del centro debía ser completa. Se preguntó qué tenía que tener San José para que fuera más atractivo para visitarlo, teniendo como principal respuesta el tema de la seguridad. Este factor insistimos, es importante de destacar, ya que determina en gran medida el motivo y el modo de movilizarse de las personas.

Epílogo 1. La movilidad sustentable como forma de proximidad: el caso de Trí-o

El trabajo etnográfico dictaba que había que poner algún énfasis en el tema inmobiliario presente al momento del desarrollo de la investigación relacionado al proyecto inmobiliario Trí-o. Hay elementos que ya se abordaron en buena medida en el capítulo, pero me interesaba comentar algunos aspectos presentes en entrevistas no grabadas por petición de los informantes, por lo que me limitaré a no poner nombres ni citas en esta sección.

Quise complementar el apartado con publicidad del proyecto inmobiliario, y que juegan un papel determinante a la hora de saber el público meta y el concepto que este alberga. Lo hago a modo de epílogo para el caso de Luján y Escalante (con el caso de URBN Escalante), aunque no busca ser una conclusión, sino más bien un elemento para el debate en torno a la

relación entre la proximidad, movilidad sustentable y desarrollo inmobiliario. Más que respuesta, busco generar preguntas acerca de ¿qué tanto se toma en cuenta las motilidades de las personas que habitan los barrios donde construyen este tipo de vivienda vertical?, y ¿qué consecuencias traería este tipo de emprendimientos sobre la lógica barrial actual?

Imagen 47 Un ciclista y el autobús captado en la rotondita de Barrio Luján en su ruta hacia Trío



Fuente: Fotografía propia

El proyecto Trío es un emprendimiento inmobiliario creado por la desarrolladora Kirebe, consta de tres torres de apartamentos de 27 pisos cada torre y tiene un valor aproximado de \$28 millones. El proyecto se comienza a construir por el 2015, pero todo indica que estaba planeado desde 2006. El proyecto se construye en lo que fuera anteriormente un estacionamiento de la fábrica Dos Pinos, la cual como mencionamos en el capítulo, tuvo una importancia significativa en la historia del barrio. La iniciativa se enmarca en gran medida en las políticas de repoblamiento de San José impulsadas por el gobierno municipal.

Imagen 48 Ruinas de la Dos Pinos donde se construirá Trí-o



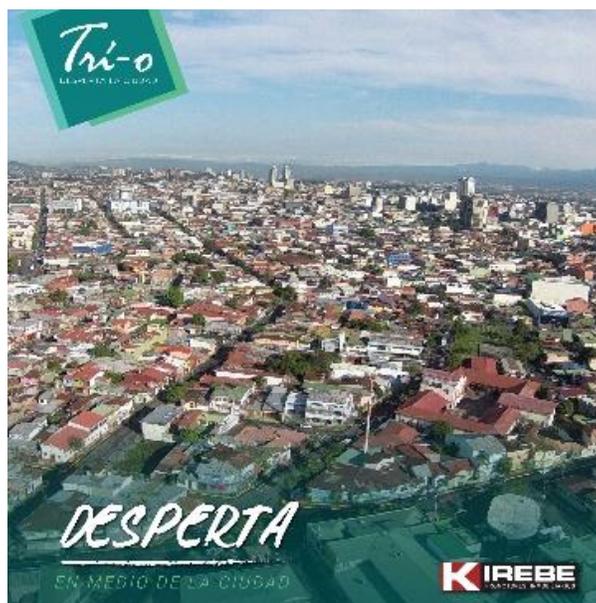
Fuente: Fotografía propia.

Justamente en el lugar donde se construye el proyecto es en el cual existen más problemas de inundaciones en el barrio, como lo es el sector este que limita con Barrio Gonzáles Lahmann y Barrio Montealegre. Muchos de los vecinos afectados han sido los que se organizan en agrupaciones para la gestión del riesgo en el barrio, ya que son notables las afectaciones que provocan las inundaciones, poniendo la vida de los habitantes en peligro. Por ejemplo el caso de una familia que vive en las orillas del cauce del río, y otras más que viven en zonas entubadas que se desbordan. Las causas de las inundaciones identificadas por los informantes van desde el cambio de cauce del río cuando se construyó la fábrica, la falta de limpieza de cañerías, que el cauce del río arrastra muchas ramas y árboles, el no contar con infraestructura pluvial adecuada, así como la falta de planificación metropolitana entre las municipalidades de San José y Montes de Oca; esta última encargada del río en el sector de Los Yoses.

La población aledaña a la construcción de Trí-o no fue consultada sobre el proyecto, simplemente vio como empezaba a realizarse poco a poco. Incluso, en redes sociales del barrio existen denuncias de que se empezaron a construir partes de la obra sin contar con los permisos correspondientes. Los informantes mencionaron que el problema del proyecto

“Replemos San José”, es que no contempla el cambio climático, y están corriendo a dar permisos a todas las torres que están haciendo, sin tener un programa de mitigación del agua que se hecha a los ríos, y las aguas hervidas. La constante es escuchar a los vecinos decir “Esta gente nunca habló con ningún vecino”, refiriéndose a los desarrolladores del proyecto. Esto es interesante, ya que dentro de la publicidad de Trío se menciona “¡San José está cambiando y vos podés ser parte! #Trío”, pero los vecinos de zonas aledañas no han sido parte.

Imagen 49 “¡San José está cambiando y vos podés ser parte! #Trío”



Fuente: Redes sociales torres Trío

El discurso presente dentro de la publicidad para la venta de este desarrollo es primordialmente un discurso de proximidad. La cercanía con el centro de San José y con Montes de Oca predomina; y es que realmente el barrio sí cuenta con esta proximidad y es aprovechada por los vecinos actuales del barrio. El tema del repoblamiento no es en sí porque la ciudad esté despoblada, sino porque no necesariamente es poblada por las personas indicadas para los planificadores urbanos o para los desarrolladores inmobiliarios que quieren emprender. Harvey (2001) lo expresa muy bien cuando se refiere a lugares con poco valor simbólico y que a través de aspectos como redes de comunicación y transporte eficiente pueden ser recapitalizados como marcas de distinción (capitales en el mejor sentido de Bourdieu) para aumentar su valor de mercado (p. 405).

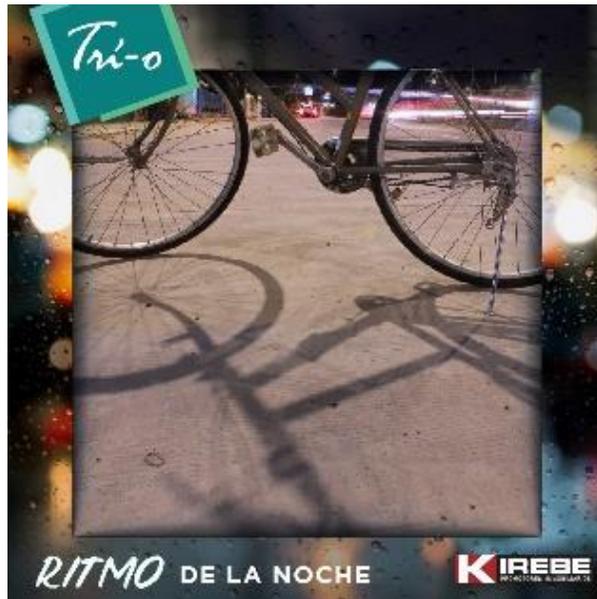
Imagen 50



Fuente: Redes sociales torres Trío

Como vemos en la publicidad, no sólo recalcan el valor que tiene la distancia a un punto de la ciudad a través de sistemas de información geográfica, sino que además marcan un segmento de mercado al que van dirigidos estos hábitats, en este caso estudiantes o funcionarios de la Universidad de Costa Rica. En la publicidad por ejemplo, no se encuentran parejas con hijos ni personas mayores; más bien son jóvenes solos, o parejas con mascotas. Tampoco aparecen automóviles dentro de la publicidad, aunque estas edificaciones sí vayan a contar con varios cajones de estacionamiento por apartamento. Está más presente el tema de la bicicleta como medio de transporte, medio prácticamente no utilizado en la actualidad en el barrio.

Imagen 51 “Viví el #Ritmodelanoche, redescubriendo San José como todo un #Chepeholic”



Fuente: Redes sociales torres Trío

Además, se plantean áreas comerciales, de ocio, parques, y demás a lo interno del perímetro, lo que indica la poca relación que el proyecto tendría con el comercio y la sociabilidad del barrio. Lejos de hacer ciudad esta clase de opciones de vivienda, ofrecidas en gran medida bajo una lógica de proximidad y movilidad sustentable, pueden llegar a romper con la lógica del barrio, ser segregativas, e incluso, motivar el desplazamiento de poblaciones. Es apresurado aún dar conclusiones al respecto, pero es una temática sugerente para ampliar en investigaciones sobre movilidad urbana.

Capítulo 4. Barrio Escalante: el derecho a la ciudad a través del derecho al tiempo y la proximidad

Ha llegado gente a tocar la puerta a ofrecer comprar la casa, para poner un local y la casa no está en venta, y también parece como que uno está destinado en algún punto a desplazarse.

Lucía. Vecina de Barrio Escalante

Un acercamiento al barrio desde el investigador

Como comenté para el caso de Barrio Luján, mi afinidad con este barrio era grande, por ser yo también de un barrio del sur, pero además porque había pasado momentos de mi adolescencia en ese lugar. Para el caso de Barrio Escalante sucede diferente, ya que es un barrio con el cual no me identificaba a nivel de clase social, y con el que no tenía una historia previa amplia; más allá de consumir en algunos de sus restaurantes un par de veces, y de utilizarlo como espacio de tránsito en mis años de universitario de San Pedro de Montes de Oca al centro de San José. Siempre admiré su arquitectura diferenciadora del resto de la ciudad de San José, pero sabía que el concepto de barrio en el sentido estricto a como yo lo entendía no existía en aquel lugar. Tenía, por investigaciones previas, conocimiento de que muchas de las familias que habían vivido ahí por años se habían ido a vivir a urbanizaciones cerradas y condominios fuera del centro, y que el barrio era muy utilizado para consultorios y oficinas, más o menos como le pasó a cierta parte de Barrio Luján.

Cuando empecé la formulación del proyecto y el trabajo de campo, había hecho bastante revisión documental, sobre todo basándome en libros de historia, periódicos impresos, digitales y en redes sociales. Sabía que Escalante era el barrio de moda de San José, y que había grandes intereses de grupos privados y de la Municipalidad de San José en invertir y renovar esta parte de la ciudad; así que bajo este precepto inicié los recorridos exploratorios, las notas de campo y las entrevistas a informantes clave y vecinos.

Mapa 11 Barrio Escalante Imaginado



Fuente: Elaboración propia a partir de datos SIG y Google Earth

Al igual que hice en Barrio Luján, inicié con vivir la experiencia de movilidad urbana del barrio, lo recorrí en todos los horarios posibles, y lo hice caminando, en bicicleta y en automóvil. Ingrese por cada una de las entradas conocidas que tiene el barrio. En el oeste por la entrada a través de la Calle 23 y el cruce con la Avenida 9, en la que el punto de referencia es la iglesia católica de Santa Teresita, o el bar Buenos Aires (icónica cantina de San José ahora transformada en *pub*). Más al norte de aquel punto están las entradas por las Avenidas 13 y 15, donde por la primera se llega a El Farolito (glorieta histórica del barrio y popularizada por las actividades culturales llevadas en sus instalaciones por la Alianza Española). Otras entradas posibles son por la Avenida Central (O calle hacia San Pedro) a la altura de la Calle 37 donde se ubicaba la pulpería La Luz. También se tiene acceso al barrio por la Calle Negritos y la Avenida Dent por la Rotonda de la Bandera, así como por las Avenidas 13, 7 y 5 por la Circunvalación. En la Calle Negritos se dice vivían las servidumbres de las casas de Barrio Escalante en antaño. En el imaginario urbano, Barrio Escalante es uno, a pesar de que a lo interno haya otros barrios como Alameda, Dent y el Empalme. Dent es conocido por muchos como Los Altos de Escalante (incluso un residencial en la zona se llama así).

La Avenida 9 es sin duda la principal calle del barrio, por ella circulan una gran cantidad de vehículos a todas horas, ya que es una ruta alternativa a la Avenida Central para ir a San José o a Montes de Oca y sus alrededores. El barrio es un lugar de tránsito importante, al igual que vimos con la Diagonal 10 de Barrio Luján, pero, además en esta Avenida y en las subsiguientes, es donde se ubica la principal zona comercial. En esta calle podemos encontrar desde comida hindú, fusión y vegana, hasta cerveza artesanal, pizza a la leña y cafeterías tipo librerías-galerías. También, es el único lugar en donde se encuentra un supermercado dentro del barrio para hacer las compras, el cual se llama *Fresh Market* y su público meta es sobre todo un sector de media y alta renta.

La tendencia es ver mucha gente caminando sobre estas calles de las avenidas 9, 11, y la Calle 33, que son las que cuentan con más comercio. En otras calles como las avenidas 15 y 17, o las calles 39 y 41 es difícil coincidir con personas caminando, que es la parte que se denomina “Altos de Escalante”. El núcleo de los peatones se concentra en lo que se denomina “Paseo Gastronómico La Luz”, del cual me referiré más adelante.

Imagen 52



Fuente: Fotografía propia.

Durante el trabajo de campo, el uso de la bicicleta fue poco, pero a raíz de la reciente creación de la ruta de ciclovía el uso de esta ha incrementado. El automóvil juega un papel importante en el barrio, no solo porque pasan diariamente miles de vehículos por su ubicación como lugar de tránsito, sino también porque es común verlos parqueados por todo el barrio. Al ser un lugar de oficinas y consumo, y al atraer muchas personas externas al barrio, los estacionamientos en vía pública en Escalante no dan abasto, y hasta las líneas amarillas, las orillas de las vías del tren, y aceras se vuelven parqueo.

Imagen 53 Banquetas invadidas en Barrio Escalante



Fuente: Fotografía de Lucía.

Imagen 54 Utilización de la línea del tren para estacionar



Fuente: Foto propia.

Al respecto de esto, incluso existen varios grupos en redes sociales privados de vecinos del barrio que se han quejado, denunciado y han tomado fotografías de sus propios vecinos, así como de visitantes que irrespetan las aceras, las cocheras o las líneas amarillas. Este elemento es interesante, ya que denota sentido de conocimiento y capital cultural respecto al tema de la movilidad sustentable en boga, el cual no se da de manera tan notoria en Barrio Luján.

En Barrio Escalante se cuenta con muy poco espacio público, tal vez el espacio por excelencia del barrio es el Parque Francia, parque con una arquitectura similar a los parques en ese país, con bastante área verde, bancas y una fuente al centro. Este parque es utilizado por personas del barrio, sobre todo para ir a pasear mascotas, pero en su gran mayoría por personas externas que utilizan Escalante como lugar de tránsito, donde paran a tomar una merienda, fumar un cigarrillo o tomarse una caja de vino. Este es otro espacio que ha estado en la

discusión de los vecinos, quienes lo han identificado como un foco de delincuencia. Es común estar en el parque y ver rondines de la policía. Una extensión de los espacios públicos del barrio son la plazoleta de la Antigua Aduana de Costa Rica, así como el Parque Nacional.

La proximidad del barrio con el centro de San José es de unos 20 a 25 minutos caminando, y un tiempo similar hacia San Pedro de Montes de Oca. Cuenta con un servicio de autobuses interno que funciona hasta las 7:00 p.m., y que recorres desde el centro de San José, pasando por Barrio Escalante, y teniendo como destino final la Ciudad Universitaria Rodrigo Facio (sede central de la Universidad de Costa Rica). El servicio de buses es poco regular, y muchos de los residentes del barrio prefieren caminar a sus destinos, que generalmente son dentro o cerca del barrio. Es importante mencionar que no existen a lo interno infraestructura de paradas de autobús, las paradas son simbólicas. Los vecinos, sobre todo los más nuevos del barrio, sí utilizan bicicleta, el auto privado o servicios como Uber; pero lo que predomina es el caminar para los recorridos a lo interno y alrededores.

Imagen 55 “No hay lugar donde esperar el bus de Escalante”



Fuente: Fotografía y frase de Lucía

Hacia el oeste se tiene acceso a los autobuses que van hacia el noreste de San José, como Guadalupe, Moravia o Coronado, y hacia el sur acceso a autobuses que van de San José a puntos como San Pedro, Sabanilla, Tres Ríos o Cartago.

Por Barrio Escalante también pasa la línea del tren urbano, punto con el que se conecta con Barrio Luján. Los espacios del barrio por donde pasa la línea están muy deteriorados, se tira basura y no es común ver personas caminando por esta parte.

Imagen 56 “El ruido es un tema importante con el tren, así como la basura que tiran por ahí”



Fuente: Fotografía y comentario de Esteban

También es la zona donde se están desarrollando varias torres de apartamentos, como el proyecto URBN Escalante, que se viene a sumar a otros proyectos que se habían dado años atrás como 101 Escalante y Condominio Latitud Dent, así como otra torre por la entrada al barrio por el cruce entre la Avenida Central y la Calle 37 que aún no tiene nombre. De manera reciente aparece el Edificio Sigma, torres multitemáticas donde se concentran cafés, restaurantes, oficinas transnacionales tipo *call center*, una universidad privada y otros servicios.

Imagen 57



Fuente: Fotografía propia.

Imagen 58



Fuente: Fotografía propia.

Se puede decir que Barrio Escalante tiene una proximidad buena con respecto al centro de San José y a la casa de educación superior más importante del país como lo es la UCR. Además, tiene acceso bueno a medios de transporte público como varias rutas de autobús y el tren urbano. El uso de la bicicleta se potencia con la construcción de una ciclovía que atraviesa el barrio, y que lo conecta con el oeste de San José con el este de Montes de Oca.

Imagen 59



Fuente: Fotografía propia.

Imagen 60



Fuente: Fotografía propia.

La oferta de restaurantes, bares, cafés y galerías invita a quedarse en Escalante, pero eso sí, son espacios de mediano y alto costo, por lo que no todas las personas pueden ir a consumir. Además, es interesante que hay lugares que podrían no ser tan costosos, pero que hay toda una barrera simbólica que hace ver al barrio como un lugar caro y exclusivo. Los alquileres y los precios de las viviendas son de los más caros de San José, por lo que tampoco todo el mundo puede vivir en Barrio Escalante. En el barrio viven muchos profesionales jóvenes,

que trabajan desde casa y que valoran mucho el tema del tiempo para ellos. El trabajo de Coto y Solís (2014) ayuda a entender de manera clara el tema de lo que denominan “gobierno sobre el tiempo” que gozan los vecinos de Barrio Escalante.

...en relación con los escenarios donde discurre el ocio, es el momento de su ejercicio, “normalmente” el ocio como se ha señalado es un recurso de tiempo que es utilizado los días sábados y domingos, no obstante, en los relatos de los pobladores de barrio Escalante, se hace evidente que estos son conscientes que el ocio es un acontecimiento que está a disposición diariamente: “soy dueña de mi tiempo” – afirma Sandra- y deja claro su propiedad sobre el tiempo cotidiano de su vida, su propio tiempo es un recurso sobre el cual nadie ejerce un control o gobierno (p. 150).

Los motivos de desplazamientos de los nuevos residentes de Escalante, pasa mucho por el esparcimiento y ocio, mucho del cual puede hacerse dentro del barrio. Las compras las realizan en el *Fresh Market* sobre la Calle 23, o en el Auto Mercado sobre la Avenida Central, el cual también es un supermercado para personas de mediana y alta renta. El salir a pasear a las mascotas también es una actividad recurrente de ver, sobre todo en el Parque Francia y en algunos espacios cercanos a la línea del tren.

En la noche el barrio se llena de automóviles, y los bares y restaurantes son visitados por muchas personas jóvenes del interior y exterior del barrio. Como lo mencionamos antes, la oferta comercial va dirigida sobre todo a personas jóvenes que buscan experiencias de comidas exóticas, saludables, cervezas artesanales, vinos, cafés, entre otros. Fuera de estas calles donde se concentra el comercio en Escalante, las demás de noche son solitarias y de poco tránsito de vehículos; incluso se puede decir que se perciben inseguras, sobre todo las avenidas 15 y 17 cercanas al cauce del Río Torres, o sobre la Avenida 13 que va hacia El Farolito.

Considero que Barrio Escalante se está convirtiendo en una especie de ciudad más exclusiva de lo que fue en antaño, donde busca que vengan a vivir personas con poder adquisitivo medio y alto, con importante capital social, cultural y económico; que satisfagan una oferta de comercios que están proliferando cada vez más a lo interno de este. El tema del gobierno del tiempo y la proximidad incentiva un valor plus para aquellas personas profesionales que valoran la movilidad urbana sustentable. Este ejercicio ha empezado a replicar en otros

barrios aledaños a Escalante, como lo son Los Yoses, Francisco Peralta y González Lahmann. Estos barrios han sido históricamente de clases medias y altas, pero el último de estos se conecta con Barrio Luján, a través de la línea del tren, calles y de un puente simbólico. Ahora además esta conexión se extiende a través de la ciclovía, por lo que considero que puede existir una relación entre el desarrollo de movilidad sustentable y los desarrollos inmobiliarios contemplados para el repoblamiento de San José, tal como lo mostré en el mapa 3.

Esto en sí mismo no es un problema, ya que el tema de la ciudad compacta es algo que está en boga en las ciudades latinoamericanas, y que tiene intenciones de mejorar la calidad de vida de las personas a través de reducir la contaminación, aminorar el tiempo de traslados, reducir los costos en transporte, así como permitirles hacer más funciones en el espacio. Sin embargo, el vínculo de la planificación con las poblaciones involucradas no ha sido una característica de la administración estatal en Costa Rica, por lo que puede existir poca relación entre los modelos de movilidad urbana que se están proponiendo, en relación con los que tienen actualmente las poblaciones que viven en los barrios, pudiendo entrar en contradicción con la identidad de estos; sobre todo aquellos más populares y arraigados. Es claro que lo que sucede en Escalante no es un proceso de Gentrificación, o al menos en sentido estricto no se están revalorizando terrenos del centro urbano, más si se están revitalizando para sectores medios. Como dice Smith (2012), la gentrificación:

Se concentra en «hacer que las ciudades sean habitables», es decir, habitables para la clase media. De hecho, y por necesidad, siempre han sido «habitables» para la clase obrera. El denominado renacimiento es así publicitado y vendido como portador de beneficios para todas las personas más allá de su clase, aunque la evidencia disponible sugiere lo contrario (p. 158).

Además, la gentrificación conlleva un desplazamiento de una clase sobre otra que ya habita el espacio, pero parece más que en el caso de Escalante la competencia puede estar entre personas de clases similares (media y alta) pero con distinto arraigo al barrio, sobre todo en tema de años de vivir en él y a un tema etario. El debate puede quedar para otra investigación que tome como ejemplo investigaciones más ligadas al caso latinoamericano, como el trabajo de Janoschka (2016) que habla de varios desplazamientos como procesos de gentrificación,

y que el caso de Escalante podría estar vinculado al aprovechamiento del valor arquitectónico de la zona para potenciar su valor de suelo urbano (p. 47). En el caso de Barrio Luján, el proceso puede estar relacionado a un argumento distinto, y que en el apartado último del trabajo buscaré hacer una aproximación, sobre todo la relación con los planes de repoblamiento desde la administración pública, así como en materias de lo que el mismo Janoschka (2016) llama “desplazamiento por desposesión de las plusvalías de la intervención pública” (p. 59).

En años recientes la Municipalidad de San José en conjunto con los vecinos organizados de manera privada formularon el “Plan de Renovación Barrio Escalante 2010 - 2015”, dicho plan contempla una serie de elementos gastronómicos, de ejes peatonales, espacios público y micro espacios de convivencia. Un ejemplo de esto es el eje gastronómico que se viene dando desde 2012 a través del Festival Gastronómico La Luz, nombre que obtiene ya que el recorrido empieza donde estaba la antigua Pulpería (tienda) La Luz. El barrio fue pensado recientemente de tal manera que se pueden hacer muchas funciones de ocio y lúdicas, sobre todo en comercios, ya que el barrio cuenta con poco espacio público. Este tipo de iniciativas están presentes en prensa, como esta nota publicada por El Financiero (2016) que menciona que:

Se pretende mejorar la calidad de vida de los pobladores de Barrio Escalante. Se contempla una terminal de buses, un campo ferial, un parque y tanque de agua, además de centros de acopio y miradores, entre otras novedades. En total costará \$26.000.000.

Imagen 61



Fuente: El Financiero, 2016

El espacio público más importante dentro del barrio es el Parque Francia, el cual es muy utilizado no solo por personas del barrio, sino que es considerado uno de los parques más bonitos de San José, por lo que es muy utilizado por jóvenes que recorren el barrio y descansan, se toman un vino o se fuman unos cigarrillos en el parque.

Imagen 62 Jóvenes en el Parque Francia de noche



Fuente: Fotografía propia.

En el Parque Francia se reúnen muchos jóvenes a tomar vino, cerveza y fuman drogas como marihuana. Hay disputas entre los usuarios del parque y los vecinos, ya que los primeros en su mayoría no son del barrio. Este es el punto del barrio donde más está presente la Fuerza Pública (policía de Costa Rica) realizando requisas. En los grupos de Facebook analizados está muy presente el descontento de vecinos sobre la utilización de este espacio por parte de personas ajenas a la comunidad. En el trabajo de campo sin embargo, me tocó ver como un vecino de la comunidad que paseaba a su perro defendido a los consumidores de marihuana, alegando a los policías que no le hacían daño a nadie y que fueran a buscar verdaderos delincuentes.

La fotografía tomada por uno de los vecinos muestra la importancia como motivo de desplazamiento que tiene este espacio. Además, dentro de los entrevistados en todos los casos se contempla este espacio como punto de destino. Por ejemplo, la experiencia de Giorgio, quien es un francés que tiene más de dos años de vivir en Escalante y comenta que los fines de semana las actividades de ocio las realiza dentro del barrio.

...mucho dentro del barrio, en este bar de Colonia Tovar o en otros bares, mucho en parque Francia porque es un parque muy lindo ehh así para conversar, tocar un poco guitarra ehh, es muy buen barrio para el ocio, para comer también.

Imagen 63 Parque Francia



Fuente: Grupo en Redes sociales “Residentes Barrio Escalante”

Vecinos como Esteban concuerdan en que el Parque Francia es un punto de encuentro no solo para personas del barrio, sino para personas de otros rincones de San José, le atribuye esto a la falta de espacios públicos en la ciudad.

Ajá, y el parque de Francia que es el que está siempre lleno de gente, igual creo que es como un punto de encuentro, ehh tal vez como llega a suplir los puntos de encuentro no hay tantos en San José para un cierto clases social, y, o sea, gente que anda ahí porque digamos el parque Morazán es otro punto de encuentro, pero para otros, no sé, con otras características.

Personas como Lucía consideran que es agradable que muchas personas utilicen el Parque Francia como motivo de desplazamiento, pero menciona que puede que esto le quite identidad al barrio.

...a veces uno oye como que se topa el parque llenísimo porque es un parque al que viene mucha gente por como las características de Escalante, es bonito saber que el parque funciona para eso verdad, pero también es fuerte porque, o sea, como que a veces se pierde la característica de barrio.

Para un estudioso del barrio desde el punto de vista sociológico como lo es Paulo Coto, el Parque Francia cumple un papel primordial en la lógica del barrio. El comenta que este espacio para:

...lo que se usa mucho es para eso, para pasear perros, caminar, ir a tomarse unos vinillos al Francia (parque Francia), o simplemente a sentarse en el parque a leer o a hacer nada. Y aparte que también lo usan las otras personas que trabajan o estudian en el barrio, que había un elemento importante a ser consultado en términos analíticos: el uso de espacio o de la movilidad del espacio, porque yo creo que el barrio lo usan en términos vivos, di, las personas que trabajan por acá, la gente por ejemplo del Taller de Danza, uno los ve ahí haciendo uso del barrio, llenando los cafés y los bares, etcétera.

En espacios como grupos de redes sociales existe un importante conflicto con relación al Parque Francia, ya que es utilizado por muchas personas para parquear el vehículo, debido sobre todo a la gran cantidad de automóviles que llegan al barrio sin que haya capacidad de estacionamiento. Este es el principal problema asociado a movilidad motorizada en el barrio, el tema de las cocheras y aceras invadidas, así como el tráfico generado sobre todo en horas de la noche por las personas que van a los bares y restaurantes que proliferan en Barrio Escalante. Ampliaremos esta discusión con la percepción que tienen expertos sobre aspectos urbanos del barrio.

Imagen 64 Invasión de la banqueta y caño del Parque Francia



Fuente: Fotografía propia.

Percepción de expertos urbanos

Al igual que para el caso de Luján, se realizó una consulta a expertos estudiosos de Escalante; en este caso con Alejandro Bonilla desde el enfoque histórico, quien también ha trabajado Escalante, así como desde proyectos vinculados al uso del tiempo y el espacio urbano el sociólogo Paulo Coto. Estas consultas ayudaron a conocer de manera más sistemática aspectos que interesaban para la investigación en materia de movilidad urbana.

Escalante tiene la particularidad de que sus calles son bastante anchas, sobre todo pensando en calles pequeñas de barrios populares josefinos, y del propio casco histórico. Esto no es casualidad, ya que desde sus inicios tenía esta forma de planificación. Como lo comenta Bonilla, en el barrio vamos a tener:

...calles bastante anchas, vamos a encontrar antejardines, las casas eran bastante amplias, nos vamos a encontrar ahí varias de las primeras casas de movimiento moderno también, eso es muy importante; pero también historicistas, nos vamos a encontrar casas victorianas, va a haber casas neoclásicas de estilo georgiano, van a haber casas estilo tudor incluso por ahí, de este estilo que predomina en Inglaterra. Vamos a encontrar también neocolonial, ya en la década de los 30, poquitico art decó, y ya después a finales de la década de los 40 y 50 movimiento moderno.

La diversidad arquitectónica presente en Escalante es muy amplia, la cual ha sido mucho más valorizada que la de otros barrios capitalinos, tal vez sólo comparada con la conservación de casas en Barrio Amón, aunque este último sí fue deshabitado ampliamente y sus casas se convirtieron en saunas, hoteles, prostíbulos y casinos.

Las personas en Escalante son muy estudiadas, tienen en su mayoría carreras universitarias y han tenido una movilidad global importante, conocen otras lógicas de ciudad y esto les ha permitido organizarse de manera privada en épocas recientes para gestionar la planificación del barrio en conjunto con las autoridades de la Municipalidad de San José, entre lo que se encuentra una revitalización del barrio en materia comercial, habitacional y de movilidad urbana. Coto menciona que:

...vos hablas con gente joven que ha venido como a poblar el barrio, gentes profesionales, de maestrías en adelante, que han estudiado a fuera; son las personas como que empiezan a habitar otra vez el barrio verdad.

Se ha dado una tendencia que tal vez no era la común en épocas pasadas, donde Escalante era un espacio habitacional, las funciones de las personas se ubicaban en San José, el ir al cine, al teatro, al parque por el Paseo Los Damas, que era el canal que conectaba el barrio con el centro de San José. Bonilla nos respecto al tema del ocio y del espacio público en Escalante que:

Tiene su espacio de sociabilidad en la Pulpería La Luz, que ahora es un centro gastronómico, o por lo menos así se le hace llamar al eje gastronómico de Barrio Escalante; pero los espacios de sociabilidad de la gente que vive ahí no eran en Barrio Escalante, sino que eran en el Centro de San José, entonces esa gente iba al Parque Nacional, iba al Cine Palace, iba al Mar Azul a hacer sus compras, iba al Parque Central, todo lo que era el eje de la Avenida Central, etcétera; esos eran sus espacios de sociabilidad.

Podemos decir que Escalante tiene dos transformaciones importantes en las décadas recientes. La primera entre los 80 y 90 cuando las familias autóctonas empiezan a migrar hacia otras partes del AMSJ o incluso fuera al este y al oeste de San José por el *boom* inmobiliario de la época, lo que no implicó necesariamente que los dueños de las propiedades vendieran, sino que muchos dejaron rentadas sus casas para oficinas y demás. La segunda a partir de 2010 cuando el barrio se coloca como una opción para personas jóvenes, profesionales, *freelance* que conocen el mundo y que buscan una nueva forma de vivir la ciudad. Este proyecto ha estado liderado por la Asociación de Vecinos de Barrio Escalante (ASVEBES), y ha logrado crear todo un pasaje artificial vinculado al consumo. Respecto al papel que ha jugado esta organización en la planificación del barrio Coto comenta que:

...ordenaron de una u otra forma la convivencia y el uso que se le da el barrio, y aparte le sacan provecho porque ahí si se queda como la visión romántica que ellos decían, digamos "sí, nosotros rescatamos el barrio y queremos rescatarlo porque el barrio era el barrio de nuestros antepasados, de nuestros padres, y nosotros queremos rescatar ese legado", pero de fondo lo que están sacando es un plusvalor al espacio, de una u otra forma generaron un bonito lugar, y lo es, para que la gente lo visite y lo conozca.

Es clave el capital económico, cultural y social con el que cuentan las personas que viven en Escalante, en especial aquellas involucradas a los procesos de gestión del barrio, no sólo

tienen el conocimiento y el capital económico para diseñar y gestionar el barrio acorde a sus visiones e intereses, sino que además cuentan con influencia y entrada directa a la municipalidad de San José; cosa con la que no todos los barrios cuentan. Esto lo recalca Coto cuando menciona que “Hay capitales muy marcados, capital social, cultural, académico. Eso se ve muy claro con el tema de la organización y la participación”. Es de destacar este punto, ya que como vimos con Barrio Luján, este era un potencial histórico de los barrios populares y débil en los sectores medios y altos, pero todo hace indicar que se invierten las capacidades organizativas para el caso específico de estudio. Es decir, tienen más capacidades organizativas los sectores de Escalante que los de Luján y también tienen más escucha. Interesa recalcar por último para esta sección la importancia del barrio como lugar de proximidad, ya que Bonilla confirma mucho de lo que se observaba en el trabajo de campo con respecto al barrio caminable, sobre todo por las personas del barrio y en las actividades como el Festival Gastronómico La Luz. Comenta Bonilla que:

Barrio Escalante tienen una super ventaja, y es que, con algunas calles, o algunas avenidas, hay muy poquito tránsito, entonces, vos podés ir prácticamente a "Heredia por media calle" (refiere a no tener la necesidad de subirse en la banqueta para caminar), eso es una ventaja porque las personas se han ido apropiando de las calles de barrio Escalante como espacios peatonales de facto.

Los principios de movilidad sustentable están presentes no sólo en la planeación del barrio, sino que además en la construcción de la ciclo vía, la amplia existencia de ciclo-puertos, así como el discurso presente por vecinos y vecinas jóvenes en redes sociales en relación con este tema. Por ejemplo la imagen 63 muestra como los vecinos del barrio se organiza para promover el respeto al peatón, pintando cebras a los 4 lados de la calle, cosa que es común en México, pero que en Costa Rica no es acostumbra. La imagen 64 muestra *renders* diseñados por vecinos y vecinas para convertirlo en un barrio orientado al caminar y a la bicicleta.

Imagen 65



Fuente: Grupo en Redes Sociales
“Residentes de Barrio Escalante”

Imagen 66



Fuente: Grupo en Redes Sociales
“Residentes de Barrio Escalante”

Otro aspecto importante de recalcar es el que trabajaron de manera amplia Coto y Solís (2014) que denominaron gobierno de tiempo, que se comentó anteriormente, pero resulta pertinente especificarlo más para el caso de estudio a partir de la entrevista realizada a Coto. Tal como lo muestran trabajos como el de Miralles-Guasch (2011):

El tiempo de la movilidad tiene que valorarse desde esta perspectiva global de los tiempos y desde la realidad cotidiana de sus ciudadanos, integrada dentro del conjunto de actividades que consumen tiempo (p. 129)

Estos valores no pueden ser administrados de manera antojadiza, sino que se deben de tener aspectos como el capital económico para poder reproducirse en un ambiente de desplazamientos próximos, capital cultural para saber qué hacer y cómo organizar un día en la ciudad, y capital social que permitan tener redes de interrelación dentro del ámbito en que se desenvuelve la persona. Coto identifica tres patrones de gobierno de tiempo muy presentes en los residentes de Escalante:

...hay un tiempo de ocio, que básicamente es extraordinario es fuga en el tiempo, básicamente son como cuatro horas al día o menos; hay un tiempo importante para el tema de la reproducción del orden domiciliario, o sea el hogar; y hay un tiempo que obedece al trabajo propiamente, que en el caso de ellos el trabajo está muchas veces en el hogar; en temas de espacialidad el tiempo realmente no se diferencia de un lugar a otro, o sea, la casa es el lugar de trabajo y el trabajo es el lugar donde se vive.

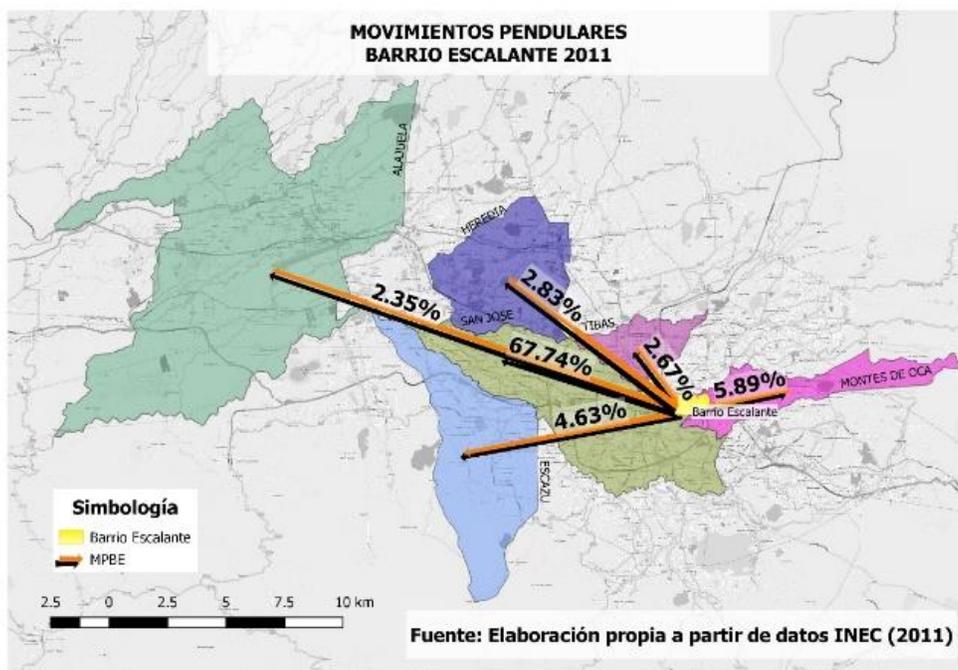
Es vital este análisis, ya que ayuda a complementar con las entrevistas a vecinos y vecinas el tema de cómo utilizan el tiempo en relación con la movilidad. Esto se puede relacionar con

el trabajo de Kesselring (2006) donde establece tres tipos ideales de estrategias de movilidad ligados en lo referente al uso del tiempo en *pioneering* o emprendedores, y estableciendo los conceptos de movilidad centrada, movilidad descentralizada y la movilidad virtual. Estos conceptos los ampliaré en el análisis de las entrevistas.

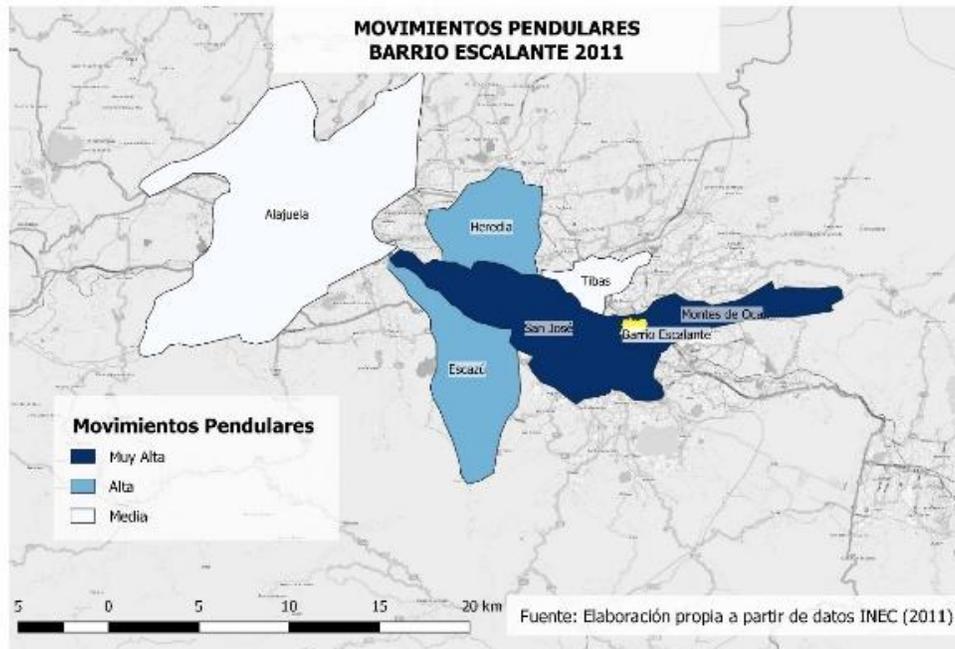
¿Qué decir de la movilidad urbana de Barrio Escalante?

Al igual que para Luján, se hizo un ejercicio a partir del Censo 2011 del INEC para conocer los movimientos pendulares o al trabajo de los residentes del Distrito Carmen, al que pertenece Escalante. Se utilizaron los datos de los cantones a donde los viajes superaban los dos puntos porcentuales y se establecieron rangos de desplazamiento medio, alto y muy alto. El cantón central de San José fue el punto más fuerte con un 67.4% de los desplazamientos al trabajo; esto podría incluir trabajar dentro de casa. El segundo foco de traslados fue Montes de Oca con 5.9% de los desplazamientos, seguidos por Escazú con 4.6% y Heredia con 2.8%. Los mapas 12 y 13 muestran la lógica de movilidad mencionada.

Mapa 12 Movimientos pendulares Barrio Escalante 2011 según dirección de viaje

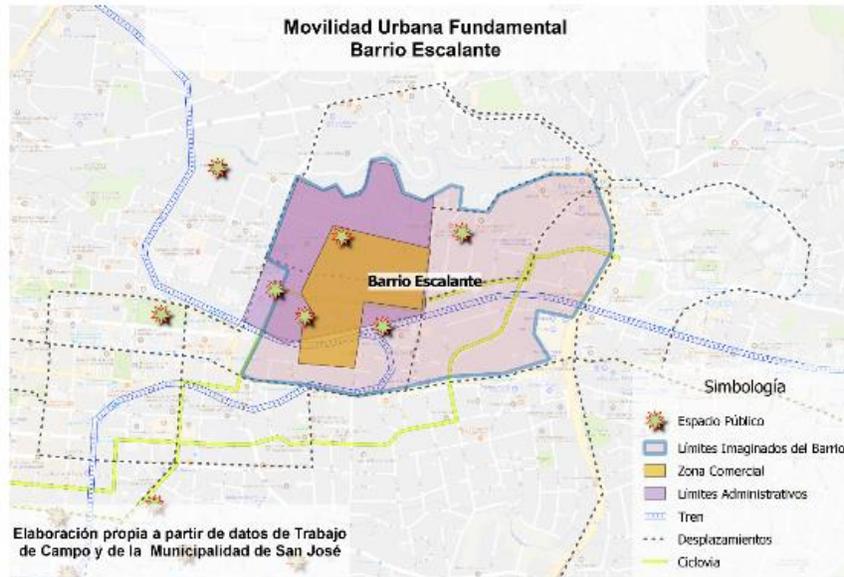


Mapa 13 Movimientos pendulares Barrio Escalante 2011 según peso territorial



A diferencia de Luján, cantones como Heredia y Desamparados no aparecen como destinos medios, y la tendencia sigue el patrón de que San José y Montes de Oca es donde se concentran las actividades de trabajo, aunque más de un punto porcentual mayor Montes de Oca para el caso de Escalante. También aparece como mayor destino Escazú, donde como mencionamos anteriormente se ubica mucha zona comercial y financiera de alta renta. Igualmente Heredia y Alajuela se vuelven los puntos de trabajo más distantes, pero la mayoría de movimientos pendulares se ubica a una distancia no mayor a un radio de 6 Km. El mapa 14 muestra la lógica de conectividad fundamental para el caso del barrio.

Mapa 14 Movilidad Urbana Fundamental Barrio Escalante



A continuación se realiza el análisis de las motilidades de vecinos y vecinas de Barrio Escalante con base en las entrevistas realizadas y de fotografías.

Arraigo

Como venimos recalcando, Escalante es uno barrio con ya más de cien años de antigüedad y fue pensado para sectores de altos ingresos en el país. Muchos de los sectores que originariamente poblaron el barrio, fueron saliendo poco a poco en los años 80 y 90, por lo quedan pocos pobladores relacionados a las familias originarias. El trabajo de Coto y Solís (2014) mostró importantes pistas para conocer la lógica de los nuevos y viejos pobladores de esta zona. Encontraron que las personas con mayor edad tenían vivienda propia (más de 50 años), mientras que los nuevos pobladores eran sobre todo entre 25 y 39 años, y que casi siempre rentaban vivienda (p. 197).

En lo particular, existe como anotamos arriba, una asociación de vecinos privada, la cual se ha encargado de generar espacios de consumo y la nueva planificación del barrio (ASVEBES), y que en gran medida ha sido la que le ha dado posibilidades de encuentro y

organización al barrio, siendo muy visible mediáticamente, aunque no todos los pobladores viejos y nuevos compartan sus ideas de planificar el barrio. Por ejemplo Esmeralda que es una empresaria con más de treinta años de vivir en la zona nos comenta que:

Diay yo tengo como treinta y cinco años del barrio, y he sido empresaria ahora no me dedico a nada vivo de las rentas y, bueno se ha desarrollado mucho el barrio, mucho restaurantes, ehh ehh no me gusta que digamos han descuidado ciertas zonas, hacen ferias que recogen millones de colones de dólares para nada, porque no ponen ni un basurero no hacen absolutamente nada, no se sabe dónde van esos dineros ni que se hacen, y para tanto desorden para que no sea vea ni el barrio bonito mejor no deberían hacer nada.

Ella agregaba que muchas de las actividades que plantea la asociación están pensadas para los nuevos pobladores de Escalante, o para personas de fuera. Incluso, muchas personas han tenido que vender, a pesar de tener un arraigo fuerte al barrio, porque la dinámica más comercial les empezaba a molestar. Lucía, quien es una profesional estudiante de 30 años y que trabaja en la UCR respecto a esto nos mencionó que:

...una señora, que era la que te dije es una maestra pensionada, vendió su casa el año pasado porque ya no soportaba en lo que se ha convertido Escalante, y es como este ejemplo de la gente que tiene que va a tener que irse. Es como este tipo de desplazamiento pero no necesariamente porque viene gente con más dinero, sino porque viene comercio.

El barrio perdió muchas de sus características de lugar más residencial, pensado para el caminar y el ir a hacer sus funciones espaciales más a lugares de proximidad como Montes de Oca o San José. Si bien esta organización comunitaria ha generado espacios de encuentro para algunos vecinos, como Claudia y Esmeralda, que mencionan que ha ayudado a conocer lo que pasa en el barrio y conocer a los vecinos, para personas como Roxana, Esteban y Franklin no consultan a la población, y se enteran de lo que hacen sólo por redes sociales o por prensa. Franklin, quien es profesional de 35 años que trabaja en la UCR comenta que “...tengo alguna idea de las medidas que han tomado por noticias, pero no han ido a la casa a comunicar ni nada de eso”.

Imagen 67 Festival Gastronómico La Luz



Fuente: Grupo en Redes Sociales “Residentes Barrio Escalante”

La capacidad de sentir arraigo al barrio para nuevos pobladores es más asociada a las personas que utilizan el barrio para consumo y no sólo como lugar habitacional. Por ejemplo el caso de Esteban, quien es un estudiante de arquitectura de 24 años y que tiene cinco años de haber venido a vivir al barrio con sus padres. Él nos decía que vecinos en sí no conoce, más allá de los que ha conocido por otros círculos fuera del barrio. Él comenta que:

...yo en cinco años no me siento para nada parte del barrio, eh lo veo funcional en tanto la conectividad y la cercanía con estos puntos que frecuento, pero no como parte de, y por ejemplo, yo no conozco nadie que viva en Barrio Escalante que yo no haya conocido ya por otro espacio, o sea, yo no he conocido a nadie por vecino...

El arraigo a Escalante está muy ligado a lo que significa vivir en Escalante en términos de estatus social, por toda la imagen que se da del barrio como exclusivo, alternativo y sustentable; esto para las generaciones nuevas como el caso de Claudia y Giorgio, que tienen apenas tres años de vivir en el barrio. Claudia comentaba que:

Ok, con la gente histórica no conozco a nadie acá, a nadie nadie, tampoco se dan como actividades para que se conozcan a nivel micro, porque a nivel macro está el festival gastronómico.

Para pobladores como Esmeralda que se haya perdido el carácter residencial, deja excluidos a los pobladores para los que no es pensado el nuevo Escalante, y se vuelve una alternativa

el vender la propiedad, ya que lo que le gusta de la nueva dinámica del barrio es que su vivienda adquirió valor. Menciona que: "...me gusta que mi propiedad adquirió más plusvalía, aquí está como a mil dólares el metro cuadrado". Parece que la tendencia es que el barrio cree nuevas maneras de arraigo de los nuevos pobladores que habitaran los nuevos emprendimientos inmobiliarios, sobre todo a partir del consumo y el uso del espacio público.

Transformaciones

En lo referente a la transformación que ha tenido esta zona de San José, todos los entrevistados concuerdan que ocurre por el hecho de pasar de ser un barrio residencia a uno comercial, de manera acelerada, al menos de 2010 en adelante. Claudia por ejemplo nos decía que: "Se ha comercializado más definitivamente, mucho más, o sea, han abierto tal vez unos diez negocios más entre Barrio Dent, Barrio Escalante verdad". Claudia es una estudiante de artes dramáticas de 21 años, y utiliza de manera recurrente las opciones de consumo que el barrio le ofrece. Para ella este crecimiento es positivo, ya que le gusta que considera que siempre hay qué hacer. Igual que para Giorgio, quien como dijimos antes, es un francés que tiene unos tres años de vivir en el barrio:

...dentro de los últimos dos años tal vez hubo como diez...diez restaurantes yo diría que han abierto, fácil, fácil en el barrio, y eso bueno, trae mucha mucho bastante más actividad, entonces bueno creo para uno, cuando uno tiene mi edad creo que es bueno, uno lo ve, lo ve de un buen ojo eso, y bueno si tenemos hay unos edificios que se van creando, pero más que nada es un desarrollo de la actividad económica no de restaurantes. Infraestructura urbana hemos tenido ahí una pequeñita ciclovía.

Existen dos tipos de transformaciones que pudimos captar notablemente. Una es la transformación de casas icónicas del barrio en comercio, concentrado sobre todo en el área del Paseo Gastronómico La Luz. En estos casos la arquitectura de las casas se mantiene, y le agrega un valor histórico al local comercial.

Imagen 68



Fuente: Fotografía Claudia.

Una segunda es la destrucción de casas antiguas para la construcción de edificios en apartamentos tipo torre. Ejemplo de este es lo que menciona Esteban:

...como proyectos de vivienda, más comercio, bares y el mantenimiento constante, que siempre se ve como casas que botan, o que pintan, y por ejemplo, por la Embajada de Rusia hay un edificio que antes era una casa vieja la botaron y ahorita supongo que son apartamentos también.

También en términos de movilidad existen pequeños cambios con el tramo que atraviesa el barrio de la ciclovía San José – Montes de Oca. Las banquetas en Escalante desde hace unos años ya son amplias y cuentan con rampas respectivas. En términos de infraestructura para la movilidad sustentable, como menciona Franklin, el barrio cuenta con ella. Muchos de los nuevos negocios han incorporado ciclo-puertos a sus establecimientos, práctica que no era común de ver en el país en zonas urbanas, más si en algunas zonas rurales y costeras.

Imagen 69 Ciclo-puerto en los negocios de Barrio Escalante



Fuente: Fotografía Giorgio.

Capitales para la movilidad urbana

Los capitales tienen que ser entendidos de manera relacional, en el sentido de que están en constante disputa. Como nos comentaba Coto, las personas del barrio cuentan con importante capital social, cultural, simbólico y económico. Esto queda en evidencia en sus destinos, las casas en las que viven, sus credenciales académicas y los lugares donde consumen. Por ejemplo están los casos de Lucía, Esmeralda, Giorgio y Claudia, quien consume en el barrio o en los lugares aledaños a su casa. Ella vive en la frontera del barrio con Guadalupe, menciona que:

Bueno, yo utilizo yo utilizo todos los abastecimientos, desde el Perimercados, hasta el *Fresh Market*, hasta el Auto Mercado si tengo que comprar alguna cosa en especial, algo ahí en *gourmet*, si abastecimientos está también el chino (término que se utiliza para referirse a una tienda que la maneja un comerciante asiático) que también lo utilizo bien frecuentemente, esta Barrio Escalante está rodeado de eso, Barrio Escalante es eso, abastecimientos, negocios, facilidad.

El caso de ella no es aislado, basta con ir al barrio para saber que realmente Escalante está rodeado de negocios y de facilidad, al menos en términos de las personas que pueden pagar por lo que el barrio les ofrece. Franklin mencionaba un ejemplo con el pan, donde decía que en “en el *Fresh Market* es muy caro, así que voy a alguna pulpe (tienda) en la California que

me queda cerca”. Esta clase de estrategias son importantes, ya que los residentes que no tienen tanto poder adquisitivo, o que el ingreso es más intermitente, buscan opciones cercanas al barrio que sean más accesibles (en el mejor sentido de las tácticas mencionadas por Michel De Certeau, 1999).

La mayoría de pobladores nuevos alquilan sus casas, como el trabajo de Coto y Solís (2014) lo sugería, esto también denota importante capital económico, ya que las rentas en Escalante son caras. Los trabajos profesionales de las personas permiten poder pagar estas rentas, como el caso de Giorgio que trabaja como *freelance* y tiene ingresos medios.

También existe el caso de personas que vienen de familias acomodadas, como el caso de Camila, que su familia es de una zona exclusiva del oeste de la GAM, específicamente del cantón de Santa Ana. Ella menciona:

...mi familia vive en el oeste, completamente, ahí me crie, me forme académicamente ahí, también, y me vine acá por voluntad propia, verdad, a los 18 años decidí que quería vivir sola, más que nada porque acá culturalmente es más rico verdad.

El capital cultural es más que presente en las conversaciones con vecinos y vecinas del barrio, todo lo relacionado a la acumulación de este capital que permite el barrio es uno de los pluses para las personas jóvenes que llegan a vivir a Escalante. Recordemos que Bourdieu (2001) insiste en que este capital puede estar institucionalizado en términos de credenciales o títulos académicos, y esto es más que visible en los pobladores de Escalante. El trabajo de Coto y Solís (2014) había encontrado que un porcentaje de 53% de los residentes tenía estudios de grado y de posgrado (p. 199). En todos los casos, los entrevistados tenían estudios universitarios completos o en curso. Un ejemplo es Giorgio, que mencionaba que es “...consultor en temas de agricultura y sostenibilidad, y pues sí yo trabajo aquí en Costa Rica y viajo bastante a Centroamérica”. Esta clase de trabajos tiene importante porcentaje de casos, como Lucía, Esteban y Franklin, que muchas de sus actividades laborales las hacen desde casa, ligado a lo que Kesslerling (2006) determina como movilidad virtual, trabajos más realizados desde casa y que en muchos casos solo deben de desplazarse una o dos veces presentar informes de avances de sus trabajos. El caso de Giorgio responde más movilidad

descentralizada, quien vive constantemente viajando fuera del país para sus actividades. El caso de Claudia es particular, porque ella maneja su círculo en movilidad en función de sus clases universitarias y de *castings* de actuación. Ella comenta que muchos de sus motivos de desplazamiento:

Son como castings que están por Los Yoses, algunos están en bueno varían bastante, varían montones, entonces muchas veces sí he tenido que irme en bus, bueno en realidad no uso bus, uso Uber.

Esto está muy vinculado al capital social que tienen las personas, donde existe más control sobre las relaciones y redes en las que se manejan. Además tienen trabajos en instituciones académicas y tienen una lógica y un conocimiento para realizar sus desplazamientos en cuestión de un capital social y cultural muy específico. Por ejemplo, el caso de Lucía, quien mencionaba que los fines de semana "...voy a danza que es dentro del barrio también, es el Taller Nacional de Danza entonces me desplazo ahí". El barrio es buscado mucho por su cercanía con esta clase de opciones de formación y esparcimiento. Claudia menciona que una de las motivaciones para vivir en el barrio fue querer:

...tener una vida universitaria con todos los pluses y facilidades, porque sabes es imposible digamos ir al teatro o si quieres ir a una galería de arte ir, hasta tener una buena conversación.

El tema de la organización, como vimos antes, es un factor importante en las redes y relaciones sociales de muchos vecinos del barrio. El capital cultural y social con el que cuentan les facilita tener esta clase de vínculos, tener más conocimiento sobre otras formas de planificar la ciudad, así como influir en que se lleven a cabo los proyectos. Los viejos residentes que no están involucrados en estas organizaciones, pero que también cuentan con capital social y cultural han intentado matizar el crecimiento que ha tenido Escalante

La sociabilidad se desarrolla mucho en los lugares de consumo o en lugar como los círculos académicos. Para el caso de Lucía, Claudia, Esteban y Franklin la UCR es un espacio primordial para sus clases, sus actividades de trabajo y de ocio. Para Claudia y Giorgio mucho pasa por el barrio, y para el caso de Esmeralda pasa más por la casa y el centro de San José. Esteban cree que no hay mucha sociabilidad en el barrio, destaca que hay una oculta en los

cuidadores de carros o guachimanes; esto también lo notamos en el trabajo etnográfico. Esteban mencionaba que: "...lo más que he visto es la convivencia que hacen esas personas, digamos los cuida carros, los guachis (viene viene), en la esquina que se sientan un rato a hablar".

Imagen 70 Lugar preferido para consumir en el barrio de uno de los vecinos



Fuente: Fotografía Giorgio.

El valor simbólico del barrio como casas con valor arquitectónico es notorio, parte del valor agregado del mismo. Para Giorgio el tema no pasa por si las personas tienen dinero o no, sino más bien por poder aprovechar ese potencial de las casas. Él menciona que:

...esa particularidad de Barrio Escalante de pequeñas casas lindas de gente de plata no, que ya se ha ido la mayoría, pero las casas se quedan y entonces si es un barrio muy lindo digamos, con casas con patio y todo eso, y eso que yo buscaba yo me enamore con ese estilo de vida.

Camila es este sentido cree que al igual que ella, muchas personas vieron ese potencial del barrio y se han querido pasar a vivir en Escalante. Nos decía que el barrio:

...se ha popularizado más, mucha más gente del oeste que conozco de ahí conoce más barrio Escalante, tiene más ganas de venir acá, por los negocios verdad, y mucha gente los negocios los han traído a actividades culturales como teatrales y así, entonces este, bueno ha sido como muy bonito ver como Barrio Escalante se ha dejado conocer mediante ahí verdad, mediante el comercio, no necesariamente culturalmente, pero si ha sido por ahí.

Es muy claro cuál barrio es el que quieren los miembros de los restaurantes que existen en el Eje Gastronómico La Luz. En un comunicado sobre malestar de algunos vecinos y vecinas en torno a la actividad que se da en el barrio para las fechas del Festival, la Junta Directiva de la Asociación de Restaurantes Gastronómicos La Luz mencionaba que había un objetivo común, aunque como vimos, no es tanto así. Ellos exponían que:

En la calle 33 no abriremos toldos, no tendremos música de Festival, no tendremos cocinas en las calles, manejaremos un perfil bajo en la actividad y, al final, esta es una buena manera de practicar para que algún día Escalante tenga sus Ramblas como Barcelona y se convierta en el corazón de San José (Redes Sociales Barrio Escalante)

El análisis de los capitales nos permite tener una aproximación descriptiva en cuanto a las motilidades presentes en los y las vecinas del barrio, las cuales trabajaremos a continuación.

Motilidades

Como lo hicimos para el caso de Luján, partimos de la caracterización de las motilidades como la capacidad de ser móvil por parte de los residentes de Escalante. En términos de acceso y referido a lo opciones para la movilidad en Escalante se cuenta con bastas opciones para el desplazamiento en autobús, automóvil, en bicicleta, o caminando. El barrio tiene proximidad y las y los residentes del barrio lo saben y lo aprovechan. Por ejemplo Claudia quien nos menciona que:

Acá encuentras buses a una cuadra, bueno también precisamente por donde yo estoy ubicada, pero digamos a una cuadra están los buses de Coronado, después para allá esta San José, que si te querés ir a Cartago agarras una de San José y después otro para Cartago. Después, al lado contrario están los de la UCR, y si salís un toquecito más para San Pedro, entonces yo creo que estamos súper bien, uso bicicleta de vez en cuando y conozco muchísima gente en Escalante que la utiliza.

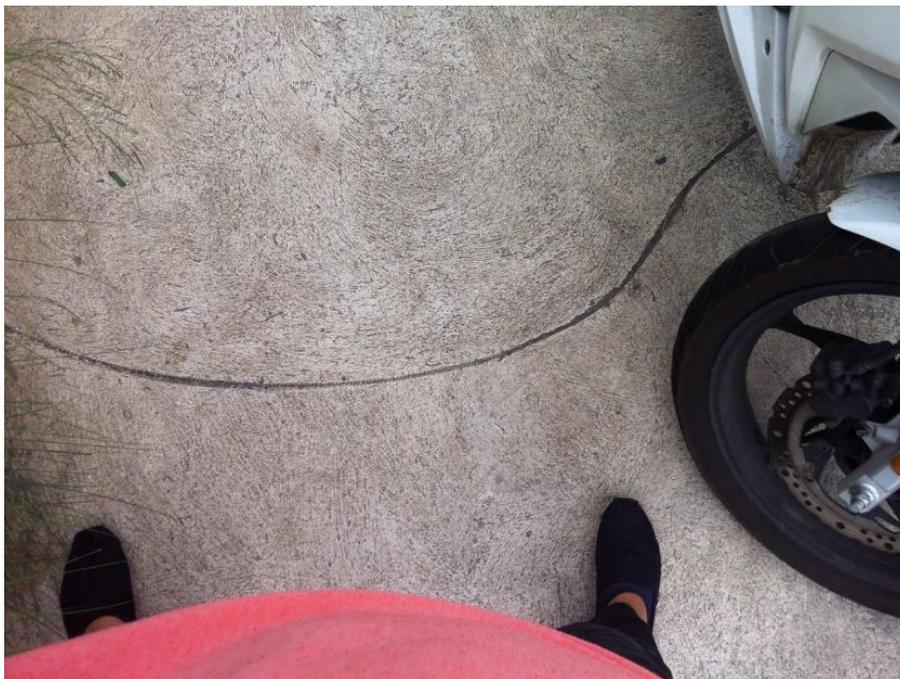
Imagen 71 El tren pasando por Olio en el Eje Gastronómico La Luz



Fuente: Grupo en Redes Sociales “Barrio Escalante Comunidad”

Es interesante como a pesar de que en el barrio haya una estación cercana del tren, tanto hacia la estación al Pacífico, como al Atlántico no son muy utilizados. Sobre todo porque los destinos a los que se dirigen no son los primordiales para los residentes de Escalante. Muchos de los desplazamientos se realizan a pie, porque en términos de condiciones de infraestructura el barrio no tiene problemas visibles, tal vez el más presente es que sólo existe un tramo de ciclovía, pero en general, las calles son transitables por su poca densidad de vehículos. Esteban, Claudia y Giorgio utilizan la bicicleta como medio de transporte, sobre todo para desplazamientos a San José y San Pedro de Montes de Oca. En todos los casos, hasta Esmeralda que tiene más de 70 años, se utiliza el caminar como medio para llegar a los lugares que motivan los viajes próximos, e incluso los más alejados a lugares como San Pedro y el centro de San José. Esmeralda comentaba que “yo en el barrio camino, no estoy usando carro porque todo me queda demasiado cerca y me sale más barato ahora andar en taxi que tener carro”. Algo que si notan las y los vecinos es el tema de la invasión de las banquetas por parte de motos y automóviles. Lucía nos compartió su experiencia caminado por el barrio en la imagen 70.

Imagen 72 “La moto estaba como si nada ahí parquedada por donde camina la gente”



Fuente: Comentario y fotografía de Lucía.

Hay dos competencias muy marcadas en relación con las habilidades adquiridas y las de organización en los vecinos y vecinas del barrio. Tienen el conocimiento y la capacidad de movilizarse por el barrio en bicicleta, es algo que practicas sin importar la infraestructura que exista. La ciclovía fue un aliento a esta actividad. Giorgio nos comenta al respecto que:

...la bicicleta es una un modo de transporte bastante bien adaptado al Barrio Escalante en el sentido de que no hay pendiente tan fuerte, entonces uno tampoco está como en una lucha enorme. Los autos no van tan rápido. Además, también aquí se sabe que hay bastante, eh, gente por la calle, entonces los autos no van tan rápido, es muy idóneo.

A nivel organizativo, el barrio cuenta con grupos privados que se ponen de acuerdo para planificar actividades y peticiones que hagan del barrio un lugar más atractivo para un público que busca opciones sustentables y alternativas, detonando en el proceso la inversión de capitales a la zona y de plusvalor a las propiedades. Además encontramos un factor que es la habilidad del “derecho a la ciudad”, es decir, la capacidad de tener un criterio amplio en a qué lugares desplazarme, con motivos muy específicos que respondan a acumular capital social y simbólico sobre todo.

Imagen 73 Festival Gastronómico La Luz



Fuente: Grupo en Redes Sociales “Residentes de Barrio Escalante”

En términos de apropiación del barrio tiene dos temas interesantes, y es el hecho de que hay una población con un anhelo a que el barrio no cambie mucho, ya que el cambio en la lógica del barrio ha modificado mucho la vida diaria de los habitantes, sobre todo por las noches. Lucía por ejemplo nos decía que

...si hay algo dentro del barrio, a veces me desplazo y saludo a la gente en el restaurante de a la par digamos, a veces me desplazo para decirles que es demasiado el ruido y que es una molestia.

Esto también ocurre en el caso de Roxana y Franklin, que creen que el cambio en el barrio ha modificado mucho sus ciclos de sueño, y que a ciertas horas el tráfico del barrio se vuelve difícil para llegar a sus lugares de destino. Y otra es la visión de los nuevos pobladores, que tienen una apropiación más basada en sus aspiraciones de tener un barrio multifuncional, más pensado en ideas de otras ciudades que han visitado y que están más orientadas a calles amplias, aceras, ciclovías, lugares de consumo y demás espacios con proximidad. Personas como Claudia y Giorgio tiene esta visión de Escalante, y en cierta medida Lucía también, pero a esta última le afecta que el desarrollo comercial sea a la par de su casa. Los nuevos residentes de Escalante, que tienen capital económico para vivir en el barrio, buscan esas opciones de ciudad que el resto de San José no les ofrece. Giorgio retrata muy bien la contradicción entre este viejo y nuevo anhelo.

...la gente que tal vez tiene esa suerte de vivir en Barrio Escalante no quiere que haya tanta gente, o tantos inmuebles grandes; pero yo creo que forma parte del desarrollo de San José no, de densificar claramente donde es tuanis (expresión de Costa Rica para decir que un lugar es muy bueno y bonito) y donde la gente quiere residir hay que hacer inmuebles muy grandes, porque si no estamos como siempre extendiendo el tejido urbano.

En la tabla 8 muestro un resumen de las motilidades en términos de acceso, competencia y apropiación.

Tabla 8 Resumen de la motilidad en Barrio Escalante

Elementos en relación	Componente	Valoración
Acceso	Conectividad	+
	Proximidad	+
	Servicios de transporte público	+
	Transporte masivo	+ -
	Caminar	+
	Andar en bicicleta	+
Competencia	Habilidades organizativas relacionada a la movilidad	+
	Habilidades adquiridas (uso de bicicleta)	+
Apropiación	Arraigo al barrio	+ -
	Consumo dentro del barrio	+

Vivencia urbana y seguridad

Se buscó recopilar algunas impresiones generales que tenían los y las entrevistadas acerca de sus prácticas cotidianas en el espacio urbano, sobre todo la relación con su visión de su vivencia en el barrio relacionada a la dinámica de las ciudades del país. Aquí los hallazgos fueron en dos sentidos. Lo primero fue el ver a las ciudades en la actualidad más como lugares para circular que como lugar de estar. Es una motivación interesante en términos de lo que ofrece Escalante, ya que como venimos recalcando, invita a tener un tipo de vivencia urbana que es difícil de encontrar en otras partes de San José. Tal vez lo más similar sean algunas partes de Aranjuez y Otoya, pero ninguna tan planificada y diseñada como Barrio Escalante.

Otro punto que aparece también es el tema de la seguridad, no tanto asociada con el barrio como en el caso de Luján, sino más a espacios aledaños al barrio y en el centro de San José. Comparando al Parque Francia con otros espacios de la ciudad Lucía menciona que:

...aquí es como una moda venir hacer picnic a este parque (refiriéndose al Parque Francia) a toda hora día, mañana tarde noche tal vez porque es más seguro y falta como esa seguridad en otros espacios en chepe (San José)

Esteban y Franklin asocian esto más a lugares como paradas de autobús, o calles solitarias para llegar al barrio. Ellos tienen una leve percepción de inseguridad, porque realmente nunca han sido víctimas de algún acto de delictivo. Giorgio también menciona que no ha "...tenido problema ni he sentido inseguridad realmente". Las mujeres tienen una percepción más negativa en torno a ese tema, por ejemplo Claudia y Lucía pusieron énfasis en el acoso callejero que se sufre en zonas de la ciudad, más no en Escalante. Claudia indica que:

Me molesta, me molesta el acoso callejero en San José (...) en San José es descontrolado, acá no me ha pasado (refiriéndose a Barrio Escalante), en Los Yoses tal vez, pero acá, o sea, allá se descontrola, se desata.

Lucía también siente una percepción de inseguridad, pero más asociada a la cantidad de automóviles que circulan a cierta hora por la Avenida 9, cuando indica que "...aquí, o sea, cruzar la calle principal de Barrio Escalante es como suicidarse...". Por su parte Esmeralda asocia la inseguridad a espacios comunes, como parques y áreas verdes; para ella el Parque Francia es inseguro.

Relación con el casco histórico de San José

La relación con el centro de San José por parte de los vecinos y vecinas con proximidad era uno de los elementos relevantes a los que buscamos aproximarnos. En general, las personas tienen una relación intermedia con San José y lo visitan dos o tres veces a la semana. El caso de Claudia es distinto, ella menciona que lo utiliza casi diario

...hago mi propia ropa de pronto, y me gusta ir por telas o a tiendas americanas o a pasamanerías, o incluso al Mercado Central, al Mercado Central voy montones y casi siempre

voy acompañada, siempre alguno de mis amigos necesita ir al Mercado Central o también a americanas.

El acompañamiento lo asocia con el tema del acoso callejero que recalca sufrir muy a menudo en el Centro de San José, por lo que se siente más tranquila no yendo sola. Ella generalmente va caminando o utiliza el servicio de Uber. Esmeralda también lo utiliza mucho, menciona que es mejor el ir a San José en bus que en carro, ya que "...los parqueos son carísimos, y es tontera ir en carro". Esteban lo utiliza como lugar de tránsito para ir a actividades laborales al oeste de la ciudad, específicamente a Escazú; él generalmente lo camina porque le parece más rápido que tomar el bus.

Personas como Franklin y Lucía van poco a San José, ellos tienen sobre todo sus motivos de desplazamiento hacia la UCR en Montes de Oca, por lo que a San José es raro que vayan. Además, Franklin es de la provincia de Cartago (al este de San José a unos 30 km), por lo que va más a visitar a la familia a esa zona. Lucía por su parte, enfatizó que ella preferiría ni pasar por el centro, porque lo asocia con el humo, la inseguridad y el desorden. Menciona que si pudiera se brincaría "el centro, es que el centro o sea a mí no me motiva para nada cruzar San José centro". Se asocia una falta de espacio público y lugares de atracción para que San José motive a quedarse a los residentes de Escalante. El tema de que no hay muchas opciones para la movilidad no motorizada también aparece, sobre todo lo mencionan Lucía, Esteban, Claudia y Giorgio. Giorgio si utiliza San José para ir en bicicleta, y Esteban de manera menos frecuente; es más común que vayan a Montes de Oca en bicicleta. Respecto al andar en este medio de movilidad no motorizada en San José Giorgio menciona que:

...yo me la juego (me arriesgo) con la bicicleta, sino es un caos, o sea en carro ni vale la pena porque son tres kilómetros, cuatro kilómetros y uno pasa mucho más tiempo en la presa (el tráfico), y parqueando el carro que manejando.

Imagen 74 La policía invadiendo el carril de la ciclovía en la Avenida 4 en San José



Fuente. Fotografía propia.

En términos generales, la relación de las personas de Escalante con el centro no es tan alta, ya que mucha de la vida social de los nuevos habitantes sobre todo, está más ligada al barrio. También un punto que se ve como fuerte son los límites con Los Yoses, donde también hay algún tipo de comercio que consumen, así como en Montes de Oca, en las zonas vinculadas a las universidades. Habría que indagar más acerca de la relación que tengan más personas del barrio con espacios de alto consumo con Pavas y Escazú, los cuales no aparecieron en el trabajo de campo como puntos de referencia comunes.

Epilogo 2. La movilidad sustentable como forma de proximidad: el caso de URBN Escalante

A modo de conclusión del capítulo agregamos un pequeño análisis de uno de los proyectos inmobiliarios que se están desarrollando en Escazú. A diferencia de Luján, acá ya hay al menos 5 desarrollos claramente establecidos dentro del barrio imaginado. El caso de URBN Escalante se vende como un proyecto de proximidad, que alberga no sólo las “bondades”

comerciales de esta zona, ya que esta ubicado a unos 200 metros del Parque Frnacia, y que como su publicidad lo indica “...es un punto urbano inigualable con universidades, servicios, entretenimiento y restaurantes a solo pasos de distancia” (sitio web URBN Escalante).

Este proyecto desarrollado por el Grupo Inmobiliario Core Developments, contará con 27 pisos y tendran costos de entre \$93.000 hasta los \$300.000¹⁰. Para Lucía es extraño que aparezcan tantas torres, ya que considera que Costa Rica no es un país acoplado a este tipo de vivienda. Agrega que “...las torres aparecen como con un precio caro, y más bien con una parte simbólica. Las torres que aparecen en Escalante son torres, torres caras yo creo”. La moda del barrio ha crecido tanto que incluso hay lugares que no están en venta y llegan a ofrecer comprarlas, como mencionábamos en el epígrafe de este capítulo, donde Lucia comentaba que:

...ha llegado gente a tocar la puerta a ofrecer comprar la casa, para poner un local y la casa no está en venta, y también parece como que uno está destinado en algún punto a desplazarse. Si quiere puede seguir alquilando la casa y seguir como gozando, digamos, del dinero que eso le va a proveer, pero igual se tendría que ir porque en un punto esto va a hacer demasiado comercio.

Todos mencionaron haber visto este rápido desarrollo, como Giorgio que menciona sobre la transformación del barrio que:

...usted mira a tres bares nuevos, tres edificios de apartamentos bien grandotes que se están construyendo ahí a la pura par (justamente a la par) de Barrio Escalante, y uno adentro de Barrio Escalante, entonces hay un desarrollo importante.

Lo lógica de vender el barrio es un poco distinta a la de Luján con Trío, donde por ejemplo no se hace mención de la historia y simbolismo del barrio. Para Escalante es distinto, porque sí se apela claramente al valor arquitectónico y social del barrio antiguo, a la par de las opciones de comida, entretenimiento y diversión del barrio nuevo.

¹⁰ Ver más sobre el proyecto en <http://www.inversioninmobiliariacr.com/index.php/es/directorio/urbn-escalante>

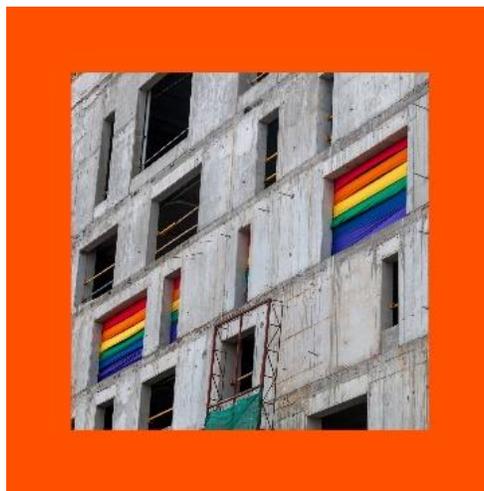
Imagen 75 “¡Conocerás todos los rincones llenos de color e historia en Escalante!”



Fuente: Redes Sociales URBN Escalante.

Dentro del imaginario que se busca crear es como generar arraigo a partir de lo que el barrio siempre ha ofrecido, aunque no se forme parte de la historia originaria del barrio. Otro aspecto que predomina, igual que en Trío es apelar a las familias no tradicionales, es decir, familias unitarias, sin hijos, con mascotas; y hasta una clara identificación con familias LGBT. La imagen 74 muestra su publicidad durante la construcción de las torres el día mundial de la diversidad sexual.

Imagen 76 “...la diversidad es el común denominador para hacer de este país, un lugar con muchas más riquezas, libertad y amor por celebrar”



Fuente: Redes Sociales URBN Escalante.

Aspectos como la movilidad sustentable también son visibles. La bicicleta, el caminar a las ferias cercanas como el Eje Gastronómico La Luz, a la Feria Verde, o a un *foodtruck*. Es interesante ver cómo se combinan argumentos muy similares a la hora de diseñar un proyecto inmobiliario en zonas con distintas características geográficas y socio-históricas como lo son Escalante y Luján.

Imagen 77 “¡En #URBNEscalante somos el cambio! Contarás con parqueos para bicicletas y una excelente ubicación y cercanía con tu trabajo y universidad.”



Imagen 78 “¡Sábados de Feria Verde! Súper cerca de #URBNEscalante.”



Fuente: Redes Sociales URBN Escalante.

Fuente: Redes Sociales URBN Escalante.

Interesa la discusión de cómo los proyectos inmobiliarios pueden estar dentro de una lógica de sustentabilidad como un valor agregado del mercado. Consideramos que la movilidad urbana sustentable puede entrar dentro de una dinámica de capitalismo cultural, en donde más allá de sus principios e intenciones de sostenibilidad ambiental y derecho a la ciudad, se convierta en un elemento generador de elitismos y segregación socio-espacial. La relación entre movilidad urbana y el acceso a la tierra dentro de una lógica de mixtura social queda para el debate.

Capítulo 5. Las motilidades: los capitales como diferenciadores en la movilidad urbana

Moverse implica hacer una elección dentro o a pesar de las restricciones de la sociedad y la geografía.

Tim Cresswell y Peter Merriman.

*Geographies of Mobilities –
Practices, Spaces, Subjects*

En los capítulos anteriores se buscó realizar un ejercicio de cómo entender la movilidad dentro del debate de la fluidificación, el cual refiere a los “...potenciales de movilidad, las limitaciones y los márgenes de maniobra, e incluye una variedad de aspectos sociales, culturales, políticos y económicos de la movilidad” (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004: 749). El concepto de motilidad introduce la relación de las estructuras sociales y geográficas para explicar lo concerniente a los distintos niveles de lo social, es decir, un nivel micro, un nivel meso y uno macro.

El tipo de metodología que se realizó permitió de manera descriptiva captar elementos en varias direcciones. Por ejemplo, la entrevista y la fotografía abonaron a las opciones y posibilidad de movimiento, no sólo a partir de la construcción de una suerte de movilidad cotidiana de las personas, sino por introducir elementos intrínsecos en la fluidificación. El ejercicio fue más allá, ya que a partir la interpretación etnográfica y densa de las entrevistas se realizó una aproximación a nivel meso, descubriendo algunas redes sociales y organizaciones presentes en los barrios de estudio. Por último, el trabajo con expertos, material documental y el acercamiento a las redes sociales privadas y públicas de los barrios abonó en gran medida a una comprensión macro en el sentido de que se propone un análisis crítico de la movilidad urbana sustentable como elemento que puede mantener o incrementar las desigualdades sociales que existen y van en aumento en la sociedad costarricense (Mora y Pérez, 2009; Sojo, 2010).

La primera parte de trabajo fue una ardua reconstrucción de lógica urbana que ha experimentado la GAM, el AMSJ y los propios barrios desde sus orígenes hasta nuestros días. Este ejercicio se hace al entender lo importante de la historia como elemento para contextualizar de manera acertada al etnógrafo a la hora de ir al campo. No sólo le permite tener una posición respecto a su historia de vida (Bourdieu, 2008), sino que además logra involucrarse en las transformaciones propias de la estructura geográfica y social.

Buscaré en este apartado ser sucinto, ya que varias de las ideas fueron explicadas durante el análisis propio de los barrios. Me limitaré a realizar una reflexión relacional en dos sentidos. El primero será un análisis de las tablas de elementos de acceso, competencia y apropiación interpretados a través del trabajo de campo y las entrevistas. Luego, se analizará por barrios los elementos y componentes para la aproximación a la motilidad como capital.

La relación entre elementos de motilidad

Si bien el concepto de motilidad pretende ser un capital en sí mismo, la construcción debe realizarse a través de la de los capitales más tradicionales presentes en lo social y geográfico. Esta interseccionalidad le da cierta lógica a la forma en que se comprende cómo se manejan los capitales en la vida social.

Capital económico

El capital económico para los vecinos de barrio Luján es de difícil acceso, ya que sus cualificaciones profesionales no les permiten incorporarse a un mercado laboral profesional con ingresos económicos altos. Tal es el caso de vecinos y vecinas como Franco, Lucrecia y Cinthya, quienes tienen sus propios negocios bajo una lógica de auto-empleo. Estela tiene un negocio formal de comida, con la limitante de que está justo en la zona de inundación del barrio. Esto ha conllevado para ella grandes gastos. Luis y Alba están ya más desvinculados de la esfera laboral, y tienen dependencia de pensiones del Estado. En contraposición encontramos en Escalante un acceso a trabajos cualificados y profesionales, incluso muchos de estos sin un horario fijo, lo que permite un mayor disfrute del barrio. El gobierno del tiempo existe en Escalante (Coto y Solís, 2014).

En lo referente al consumo en Luján, este es más globalizado en términos de que se ha pasado de consumir en el barrio en los comercios del barrio, para consumir en espacios como *malls* y centros comerciales, que se convierten también en lugares para el ocio y esparcimiento. Para el caso de Escalante, lo llamo consumo tematizado, en el sentido de que se da un criterio específico y vinculado a un capital cultural con relación a lo que se consume. Esto no excluye que exista un consumo globalizado por parte de los residentes de Escalante, pero este está

más combinado con el ir a un bar tipo *pub*, al teatro, a un restaurante de comida japonesa, o a una feria orgánica. Esto implica, en la mayoría de casos, más capacidad adquisitiva para el consumo.

Las casas en barrio Luján tienen considerablemente un valor inferior a las de Escalante, y no sólo por la ubicación, sino por un tema de antigüedad y deterioro por el tipo de materiales de construcción. Las viviendas son en general heredadas o se compraron desde hace varios años ya. Existe renta de vivienda en Luján, sobre todo en algún tipo de mini-condominios que se ha hecho, así como en cuarterías. En Escalante pasa más por casas de alta renta que comparten entre varias personas, o apartamentos tipo *loft*.

Imagen 79 Casa Barrio Luján



Fuente: Fotografía propia

Imagen 80 Casa Barrio Escalante



Fuente: Fotografía propia

El acceso a trabajos más calificados por parte de los residentes de Barrio Escalante pasa por sus estudios universitarios, hay muy poco niño en el barrio e incluso no se encuentran instituciones de educación pública primaria y secundaria dentro del barrio. En Luján como vimos, las instituciones públicas educativas predominan, y las instituciones privadas como la Universidad de las Ciencias y el Arte, así como el Colegio del Rosario son poco utilizadas por las personas del barrio. Los de Escalante utilizan universidades públicas como la UCR, aunque cuentan con tres privadas que son la Universidad Monterrey, la Universidad Hispanoamericana y la Universidad San José. Se hace el uso de servicios de academias particulares para clases de baile, el Taller Nacional de Teatro, el de Danza y otro tipo de academias que hay a lo interno y en las proximidades del barrio.

Encuentro un punto de comparación entre los aspectos de capital acá mencionados, que es el comercio pequeño y próximo a las residencias de las personas. Está muy marcado por el segmento al que va dirigido, pero mantiene un tema de proximidad. La tensión principal la encuentro en el cambio en el patrón poblacional. Por un lado Luján puede que modifique su estrato socio-económico en unos años, pero aún no lo está haciendo, más allá de que se note que existen intentos de cambiar la lógica de urbanización de barrio. En Escalante sí aparece marcado en términos de que sectores de un segmento de ingresos altos y medios están siendo desplazado por un sector medio cosmopolizado (Beck, 2008), tema que abordaré más adelante.

Capital social

Relacionado a la discusión del trabajo de Kesselring (2006) sobre los ideales de estrategias de movilidad, identificamos en Escalante una fuerte tendencia al ser móvil, tal vez no una hipermovilidad, pero son muchos motivos los que tienen para salir de casa. Sin embargo, también aparecen modalidades como la movilidad virtual que les permite mantenerse en casa, trabajar, consumir y descansar. Esto no solo posibilita su tipo de trabajo, como en el caso de Giorgio, Lucía, Franklin y Esteban; sino que también su composición familiar. Por ejemplo Lucía vive con sus padres, pero casi nunca están en la casa, ella necesita solo una computadora para trabajar. Giorgio y Claudia viven con *roommates* y administran su tiempo de trabajo de manera flexible. En Luján aparece la casa como el lugar de estar, muy ligado a la percepción de inseguridad presente en el caso de Alba, Carmen y Luis. El caso de Cinthya es distinto, porque tiene que pasar fuera de casa para buscar clientes para su negocio. En todos los casos las personas entrevistadas viven con su familia nuclear, o incluso incorporan un hermano o un tío.

El tema de la seguridad pasa mucho por el salir a disfrutar el barrio y la ciudad. Sobre todo el barrio de Escalante fue catalogado como seguro, sólo Esmeralda considera que el Parque Francia es un foco de delincuencias, al igual que muchos vecinos en redes sociales. Pero en general el barrio va a ser óptimo para la socialización en los espacios de consumo

primordialmente, ya que los parques y zonas verdes son escasas, , aunque destaca el caso del Parque Francia.

La organización vecinal pasa por un tema asociado tanto al capital cultural como al social. En Barrio Luján, que como nos lo comentaba Madrigal y Bonilla en las entrevistas, había sido históricamente conocido como lugar de lucha y colectivos, ha ido en detrimento, y las organizaciones se han fragmentado y tienen poco impacto en las decisiones sobre la planificación del territorio. En Escalante, sobre todo los nuevos residentes han podido organizarse en torno a dos grandes temas: sustentabilidad y ciudad. Además han realizado varios festivales que atraen a muchas personas de San José y sus alrededores, pero además de las afueras. Barrio Escalante recibe mucho extranjero, y Luján también, pero sobre todo inmigrantes de Belice y Nicaragua, como nos lo decían Vanessa, Luis y Cinthya.

El tema que en lo particular me resulta más interesante es la capacidad de las organizaciones en influenciar o no la dinámica del barrio. ASVEBES y otras organizaciones vinculadas a el Eje Gastronómico La Luz han podido generar planes de desarrollo comercial, habitacional y de movilidad. Pero esto no es solo a partir de contar con un alto capital social, sino que además económico. El Plan de Renovación de Escalante fue financiado por esta asociación como lo explica esta nota:

La Asociación financió el diseño del plan de renovación de Barahona, que consistía en la implementación de 20 “acupunturas urbanas” con el fin de consolidar la identidad del barrio, fortalecer el espacio público y visibilizar los valores paisajísticos del barrio (Solís, 2016)

Este tipo de capacidad no la tiene Barrio Luján, quien se ha desgastado en el proceso de negativas y falta de escucha por parte de la Municipalidad de San José; han tenido que esperar atentamente a que la desarrolladora de las torres Trí-o solucione sus problemas de inundaciones, como nos lo decía Vanessa.

Justamente el punto de organización es lo que vemos como similitud entre ambos barrios, solo que unas en crecimiento y otras con problemas de mantenerse, porque inclusive existen disputas internas por ver quién tiene la representación oficial entre las asociaciones, como

nos lo comentaban Ligia y Estela. La diferencia más notable pasa por el hecho de que por su capital social, el diálogo con las instituciones y desarrolladores que intervienen en el barrio son diferenciadas. Unos con escucha y capacidad de acción, en Escalante, y otras casi arrinconadas a esperar que llegue el invierno y las lluvias.

Capital cultural

Hay varios elementos que diferencian al capital cultural de Luján y Escalante, pero sin duda el principal pasa por la escolaridad. Escalante se distingue por tener personas con muchas credenciales académicas, y muchos de sus desplazamientos están en función del poder ver en San José un espacio de goce y ocio, donde otras personas no lo ven. El solo el hecho de asistir a un museo a ver una exposición o ir al teatro, ya modifica mucho el tema de cómo se vive la ciudad, en contraposición a los no lugares como los *malls* que visitan personas como Franco y Carmen con sus familias. En Luján hay dos teatros, que es el Luján y el Raventós, en donde se pasan obras mal llamadas “comerciales”, de comedia y mofa; a diferencia de espacios como el Teatro La Aduana o el Eugill Oneal en Escalante donde se pasan teatro clásico o de autor¹¹.

En Escalante sólo existe la iglesia católica de Santa Teresita como institución religiosa, y hay que salir del barrio para asistir a otro tipo de congregación religiosa; es un espacio relativamente laico, donde estas instituciones no tienen un poder organizativo ni ceremonial marcado. En Barrio Luján históricamente es marcada la presencia de la iglesia católica como ente organizativo y de encuentro; además, existen varias iglesias protestantes que también tienen presencia en el barrio, y que son muy influyentes en la formación de opinión de la población.

El aspecto más interesante de Luján y Escalante es que ambos comparten la cultura del caminar, ya más abandonada en el primero por percepción de inseguridad y problemas con la infraestructura de aceras. Este es un punto en común entre los barrios, así como la utilización de movilidad motorizada para desplazamientos medios y largos, tanto con el

¹¹ Un análisis sobre el teatro comercial en Costa Rica se encuentra en La Nación, 2015.

autobús como el vehículo privado. La diferencia que existe es que la cultura de la bicicleta no está presente en Luján, ni parece ser opción para los y las vecinas, a pesar de contar con algún tipo de infraestructura ciclista para hacerlo. Escalante sí va a tener una movilidad no motorizada, al menos en su imaginario de barrio. Uno de los contraste más notable que identifiqué es que en Luján va a predominar una cultura de masas, más mediatizada y de conocimiento popular; en contraposición a una cultura más alternativa o creativa (¿también de masas?), y en principio a la que es más exclusiva de poseer, muy vinculado al rescate de las características propias de la historia y arquitectura de la ciudad¹². He intentado acá resumir las generalidades en materia de capitales, los cuales compendio en la tabla 9.

Tabla 9 Generalidades sobre capitales para Barrio Luján y Barrio Escalante

Capital	Barrio Luján (Tendencia)	Barrio Escalante (Tendencia)	Comparación principal	Tensión principal
Económico	<ul style="list-style-type: none"> • Poco acceso a fuentes de trabajo profesional. • Consumo globalizado. • Predominio del empleo no calificado y auto-empleo. • Negocios pequeños relacionados a la comida, la compra de abarrotes y las cantinas. • Acceso a la vivienda a través de la herencia • Utilización de instituciones 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Freelance</i> y empleos profesionales. • Consumo tematizado • Negocios pequeños relacionados a la moda, la comida y <i>pubs</i>. • Propietarios por herencia, compra y alquiler de alta renta. • Educación pública universitaria • Academias particulares en temas especializados • Salud privada 	<ul style="list-style-type: none"> • Comercio pequeño y con proximidad 	<ul style="list-style-type: none"> • Cambio en el patrón poblacional

¹² Entiendo acá por cultura de masas a la que está más orientada por el conocimiento que se da a través de los medios de comunicación masivos o *mass media*; en contraposición de una alternativa que puede estar influenciada en medida por los primeros; pero que tiene un nivel de especialización conceptual y temático más elaborado. Se puede ver una discusión al respecto en Peck (2015).

	de educación y salud pública			
Social	<ul style="list-style-type: none"> • Predominio de la casa como lugar de estar • El barrio como lugar inseguro • Familias numerosas y nucleares • Cuarterías de baja renta • Organizaciones vecinales en decaimiento • Poca influencia en esferas políticas 	<ul style="list-style-type: none"> • Casa como lugar de trabajo, estudio y convivencia • El barrio como lugar de socialización • Unipersonales, pocas personas, compartiendo residencia de alta renta. • Círculos académicos • Organizaciones vecinales en boga • Vínculos con los tomadores de decisión 	<ul style="list-style-type: none"> • Organización comunitaria 	<ul style="list-style-type: none"> • Diálogo diferenciado con autoridades municipales
Cultural	<ul style="list-style-type: none"> • Baja escolaridad • <i>Malls</i> • Centros comerciales • Cines comerciales • Pulperías y supermercados de media y baja renta • Fuerte presencia religiosa • Caminar y movilidad motorizada • Sin movilidad internacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Alta escolaridad • Clases de artes • Teatros, museos, actividades en parques, ferias orgánicas • Supermercados de media y alta renta • Caminar, movilidad no motorizada, y motorizada • Mínima presencia religiosa • Con movilidad internacional 	<ul style="list-style-type: none"> • Caminar y movilidad motorizada 	<ul style="list-style-type: none"> • Cultura de masas vs. Cultura alternativa

La motilidad: pistas sobre una diferencia

Si bien el capital es poco medible, o al menos ese capital que no es económico, a partir de valoraciones se buscó calcular de cierta forma si se contaba o no con componentes que nos dan un acercamiento a la motilidad. La relación se hace de manera simple, siguiendo la categorización de acceso, competencia y apropiación de Jouffe (2011) donde establece componentes que sirven para relacionar cada uno de estos elementos de motilidad. Los componentes se valoraron con un signo “+” cuando a partir de la descripción etnográfica densa y las entrevistas lo permitieran. Las fotografías fueron en este aspecto de gran utilidad también, sobre todo para ver esos puntos con signo “-”, que indican una valoración negativa. La combinación de signos “+ -” indica que hay factores positivos y negativos que se examinarán para el caso de ambos barrios. El análisis se hace por barrio y no por individuo, ya que esto se desarrolló en los capítulos específicos.

Acceso

El acceso se refiere al “...rango de posibles movilidades de acuerdo con el lugar, el tiempo y otras limitaciones contextuales” (Kaufmann, Bergman y Joye, 2004: 750). El cruce de información obtenida para ambos barrios permite hacer un análisis comparado de donde se dan similitudes y diferencias según componente.

En lo referente a la conectividad, para ambos barrios es buena, existen redes de infraestructura para la movilidad motorizada y masiva, así como recientemente para la no motorizada. Además, aunque no es muy utilizado en ambos barrios, se cuenta con conectividad ferroviaria con el tren al Pacífico, y en el caso de Escalante también al Atlántico, para movimientos más regionales. La conectividad también está presente en medios de transporte no motorizados y peatonal.

La proximidad también es un elemento que se tiene en los dos barrios, no sólo a los puntos motivadores de los viajes de las personas, sino que en general se tiene proximidad con espacios de consumo, centros educativos, espacios públicos, hospitales, entre otros. En lo que refiere al acceso al transporte público y masivo, a pesar de que cuentan con una buena

conectividad, ambos barrios tienen problemas relacionados al bus interno en materia de frecuencia, pero la cercanía con el acceso a otras rutas de autobús ayuda a mitigar ese tema.

En lo referente al acceso al caminar, se cuenta con conectividad y proximidad, más se tienen problemas en Barrio Luján con el tema de la infraestructura de banquetas, sobre todo por ser pequeñas y tener poco mantenimiento. En el caso de Escalante no se encuentran problemas de esa naturaleza. Las imágenes 79 y 80 muestran una comparación.

Imagen 81 Banqueta Barrio Luján



Fuente: Fotografía propia.

Imagen 82 Banqueta Barrio Escalante



Fuente: Fotografía propia.

Para andar en bicicleta los dos barrios cuentan con buenas condiciones, tienen ciclovía y la afluencia de automóviles por la mayoría de calles internas son bajas. En general, como podemos observar, el acceso para ambos barrios es bastante similar.

Competencias

En lo referente a la competencia, la cual es entendida como habilidades y destrezas para la movilidad, se tomaron como puntos de discusión las relacionadas a las organizativas vinculadas a la movilidad y las adquiridas con relación al uso de la bicicleta dentro del barrio y la ciudad. El análisis mostró que en Barrio Luján tiene dos “-” en estos rubros. Para el primer caso, no ha podido generar las capacidades organizativas (y sabemos que esto es muy vinculado al capital social), para mejorar tanto las condiciones de infraestructura de las aceras, como la frecuencia del bus interno. Escalante en este rubro tienen un “+”, ya que tiene

capacidades organizativas que le permiten planificar y diseñar el barrio, de la mano con sectores públicos y privados.

En Barrio Luján no se cuenta con las capacidades para andar en bicicleta en términos de habilidades adquiridas, las personas del barrio no utilizan las facilidades ciclistas que existen. En Barrio Escalante esto sí se da, sobre todo porque muchas de las personas que habitan el barrio, tienen experiencias previas ciclistas al incorporarse a colectivos ciclistas, o al conocer otras ciudades con esta cultura de sustentabilidad más marcada.

Apropiación

El concepto de apropiación es muy difícil de medir, e incluso de definir. Para Kaufmann, Bergman y Joye, (2004) va a referir a “...los agentes (incluyendo individuos, grupos, redes o instituciones) que interpretan y actúan sobre el acceso y las habilidades percibidas o reales” (p. 750). Para efectos del análisis se recurrió al anhelo al barrio y al consumo como componentes de interpretación tal como propone Jouffe (2011) cuando menciona que: “Se puede poner en la terminología de la capacidad incorporada, es decir, de la competencia, como capacidad para apropiarse una práctica a partir de anhelos individuales y de un estatus” (p. 89).

El arraigo al barrio en Barrio Luján tiene una valoración positiva en el sentido de que las familias siguen teniendo cierto arraigo, sin embargo, sobre todo las nuevas generaciones van perdiéndolo, modificando la vivencia urbana en el mismo. El barrio cada vez es menos barrio, y tal como lo decía Franco, puede que desaparezca tal como lo conocemos hoy. En el caso de Escalante la valoración es igual, pero en el sentido de que hay un arraigo de personas que habitan Escalante y que ven cómo éste va disminuyendo ante la incompatibilidad de visiones sobre qué debe ser este espacio de la ciudad. En este sentido, los jóvenes (cosmopolizados) parecen ir ganando la pugna. Las imágenes 81 y 82 son muy representativas en cuanto al tema de la utilización y apropiación de espacios.

Imagen 83



Fuente: Grupo en Redes Sociales “Vecinos Unidos por Barrio Luján”

Imagen 84



Fuente: Grupo en Redes Sociales “Barrio Escalante Comunidad”

En el rubro sobre la apropiación en barrio a partir del consumo, Escalante parece ser el más positivo ya que hay una alta demanda por parte de personas, tanto del barrio como externas, por los bienes y servicios que en él se generan. Muchas de las tácticas y las estrategias de la movilidad van a estar determinadas por esta apropiación. En el caso de Luján ha decaído el consumo a lo interno del barrio, ya que se utilizan otros espacios más globalizados para el consumo. Quedan algunos pequeños espacios como la Pulpería La Reforma o la panadería de Barrio Luján que se mantiene, o bares como el Adriático o Los Tucanes, pero el nivel de movimiento en estos espacios es bajo, en comparación con espacios similares en Escalante. La tabla 10 muestra un resumen del análisis.

Tabla 10 Resumen de elementos de motilidad para Barrio Luján y Barrio Escalante

Elementos en relación	Componente	Valoración				Similitudes y diferencias	
		Barrio Luján		Barrio Escalante		Barrio Luján	Barrio Escalante
Acceso	Conectividad	+		+		Redes de transporte e infraestructuras presentes.	
	Proximidad	+		+		Proximidad con los lugares a los que se desplazan.	
	Transporte público y masivo	+	-	+	-	Cercanía con el tren y autobuses locales. Problema con bus interno del barrio.	

	Caminar	+ -	+	Infraestructura con deficiencias.	Infraestructura en óptimas condiciones.
	Andar en bicicleta	+	+	Ciclovía y calles con baja afluencia de automóviles.	
Competencia	Habilidades organizativas relacionada a la movilidad	-	+	Sin capacidad para mejorar infraestructura para el caminar y servicio de transporte interno.	Influye sobre la construcción de la ciclovía y sobre el mantenimiento y de la infraestructura para la movilidad.
	Habilidades adquiridas (uso de bicicleta)	-	+	Sin habilidades para utilizar la bicicleta como medio de transporte.	Alto conocimiento de la movilidad sustentable y el uso de la bicicleta.
Apropiación	Arraigo al barrio	+ -	+ -	Existe pero se está perdiendo por nuevas generaciones.	Se está transformado entre los viejos y los nuevos residentes
	Consumo dentro del barrio	+ -	+	Medio	Alto

En general, mostramos de manera descriptiva a partir de una aproximación novedosa para el caso del estudio de las movilidades urbanas en el país, criterios y elementos que ayudan a determinar qué marca a ciertos grupos e individuos con capitales diferenciados de ser móviles, no sólo en el espacio geográfico, sino que dialécticamente esto se relaciona con la movilidad social. En las conclusiones buscaré arriesgarme a proponer algunas líneas de investigación que considero serán de gran ayuda en el estudio de la relación entre las movilidades urbanas y la desigualdad socio-espacial.

Capítulo 6. Conclusiones: Costa Rica y el estudio de la movilidad urbana

Los etnógrafos urbanos siempre han estado caminando por la ciudad, escribiendo sobre sus experiencias sensoriales de moverse a través de diferentes entornos.

Helena Holgersson

Challenging the Hegemonic Gaze on Foot: Walk-Alongs as a Useful Method in Gentrification Research

He tratado de plasmar en esta investigación una aproximación al estudio de las movilidades urbanas en Costa Rica a partir de métodos cualitativos. El alcance de la investigación es descriptivo, intentando dar un aporte al estudio sobre las movilidades más integral y dejar de lado los análisis más enfocados únicamente en el transporte masivo y motorizado. Al tomar a los miembros de los barrios como sujetos de estudio, trate poner de manifiesto que las personas son el primer actor cuando de estudiar a la movilidad se trata. Además, busqué posicionar a los estudios cualitativos como herramienta valiosa para acercarse a este fenómeno, conociendo no solo la visión particular de los individuos en su vida social y geográfica, sino que además dándome la oportunidad de realizar mi interpretación a partir de la vivencia como parte de esta pequeña ciudad llamada San José.

Esta tarea no fue sencilla ni estuvo ausente de limitaciones. Tuve que acudir a redes de familiares y amigos para acceder a informantes que me ayudarán con la investigación de manera activa, ya que parte de los métodos incorporan ejercicios de auto-aplicación que resultaron medianamente exitosos. Las herramientas tecnológicas jugaron un papel crucial, ya que ayudaron a que personas informantes me compartieran algunas de sus vivencias urbanas a través de fotografías. Fue más sencillo obtener este tipo de información para el caso de Barrio Escalante, donde varios de los informantes me compartieron fotografías de sus lugares de consumo y movilidad, para Barrio Luján las fotografías fueron más motivadas como parte de sus cuestionamientos a los problemas de inundaciones que afectan el barrio; y problemáticas que afectan lugares más aledaños a sus viviendas. Una técnica de auto-llenado de una encuesta de movilidad cotidiana tuvo que ser eliminada del documento final ya que hubo muy poca respuesta por parte de vecinos y vecinas, razón por la que se completó el trabajo con una revisión sistemática de las redes sociales públicas y privadas de los barrios.

En todo momento intenté tener una cercanía con los sujetos de investigación, tanto en el trabajo de entrevistas como en la labor etnográfica, en donde muchas veces fungí como observador no participante, pero que en otras participé en conversaciones en restaurantes, cantinas y parques. Las notas de campo fueron fundamentales para el registro de esta relación, tanto la libreta física como a través de las plataformas de registro electrónico. Las entrevistas tuvieron más posibilidades de ser extensas en el caso de Barrio Luján, donde las personas sacaron casi tiempo indefinido para contestar atentamente mis preguntas, y dialogar caminando por el barrio en tramos que veían de particular interés. En Escalante fue más difícil este aspecto, ya que el valor del tiempo era importante para ellos, y me atendieron en lapsos muy específicos; con excepción de un par de casos que si sacaron más tiempo e incluso caminaron por el barrio conmigo conversando. A pesar de ello, considero que la información recopilada para el caso de ambos barrios me permitió captar generalidades muy interesantes en materia de motilidad.

Al tomar a la motilidad como enfoque teórico, logré captar elementos de la estructura social y geográfica por donde hay una interseccionalidad con elementos culturales, políticos, ambientales, económicos y más. Los capitales son históricos, y responden a un legado de la vida de cada persona, y son transformados por su trayectoria en el marco de una estructura social. Como bien lo menciona Bourdieu (2001):

La estructura de distribución de los diferentes tipos y subtipos de capital, dada en un momento determinado del tiempo, corresponde a la estructura inmanente del mundo social, esto es, a la totalidad de fuerzas que le son inherentes, y mediante las cuales se determina el funcionamiento duradero de la realidad social y se deciden las oportunidades de éxito de las prácticas (p. 132-133).

Al analizar los diferentes tipos de capital presentes en Barrio Luján y Barrio Escalante, busque mostrar cómo el imaginario social tenido a través de los años, y que nos indicaba que Luján tenía menos capitales que Escalante, se mantiene. Si bien mi interés particular era captar un análisis de motilidad más micro a través de las entrevistas y la fotografía, considero que logre evidenciar aspectos más meso en materia de sistemas de redes y relaciones que las entrevistas me aludían, y que a través del trabajo etnográfico y documental logre entretejer.

Además, al trabajar aspectos de la política urbana metropolitana y local, así como tendencias inmobiliarias en torno a San José y los barrios de estudio, obtuve un panorama más macro en relación a las posibles consecuencias que estas puedan tener sobre la estructura y las desigualdades sociales y geográficas. Respecto a este último alcance considero que la ciudad de San José está fuertemente planificada por relaciones de poder dentro del campo, por aquellos sectores que cuentan con mayores capitales que les permiten tener ventajas en la disputa sobre este. Esto aplica para el caso más específico de los barrios, pero trasciende a escalas más grandes, como el ámbito metropolitano con el Área Metropolitana de San José o el regional con el Gran Área Metropolitana de Costa Rica.

Entonces, ¿qué decir de la motilidad dentro de este escenario? La motilidad busca ser otro capital, algo que se agrega a los elementos de disputa. La motilidad se construye a partir de una serie de componentes que permiten a las personas ser o no móviles en el espacio social y geográfico. Lo que encontramos es que como capital, las motilidades para el caso de los barrios de estudio no discrepan del todo, ya que en términos de acceso a la movilidad Luján y Escalante cuentan con capacidades similares; pero cuando se trata de competencias y apropiación, los vecinos y vecinas de Escalante sobresalen en términos de reapropiación de los espacios urbanos con un espíritu de movilidad sustentable, muy basado en sus habilidades adquiridas y organizacionales para el diseño de la ciudad. En esto, sus pares de Luján no han tenido la misma suerte, ya que no han logrado mejorar sus condiciones de infraestructura urbana y sus formas de desplazarse. Ideas como la movilidad sustentable y la vivienda vertical están más determinados por la influencia de grupos privados como Kirebe, que construyen una modalidad habitacional no acorde a realidad histórica del barrio, o por la Municipalidad de San José, que genera infraestructura como una ciclovía y un andador como el del Paseo de los Estudiantes pensando más en una idea de ciudad cosmopolizada de la que los y las vecinas de Barrio Luján no forman parte necesariamente.

Cuando de apropiación se trata, observamos que el arraigo y las lógicas de consumo son distintas en cada uno de los casos. En Luján encontramos un sentimiento de desaparición, o al menos de transformación significativa, del tener que desplazarse ante la nueva lógica con la que se plantea la ciudad por parte de inmobiliarios y de la Municipalidad de San José, o

bien, tener que adaptarse comercialmente para vender servicios a los pobladores que vendrían. Además, parece que las segundas y terceras generaciones de los pobladores originarios que se mantienen piensan más en rentar o vender sus casas y abandonar el barrio. El consumo en los comercios locales se ha perdido también, y se ha incorporado lo que denominamos un consumo más global, que tiene implicaciones no sólo sobre la economía del barrio, sino también sobre los traslados cotidianos de las personas a centros comerciales y supermercados multinacionales.

En Escalante el anhelo al barrio burgués de la época tardía liberal parece romperse ante la idea de una ciudad más cosmopolita y digital. Quedan pobladores más antiguos que abogan por mantener un barrio más habitacional y sereno; mientras los nuevos pobladores, o las nuevas generaciones de los que ya existían, quieren generar una suerte de ciudad compacta dentro de una ciudad dispersa. Siguiendo la expresión de Carmen Araya (2010), se pasa de “San José como un París en miniatura”, a un “Escalante como un Barcelona en miniatura”. Además, en lo que a consumo refiere, se idealiza uno más tematizado, donde lo alternativo, exclusivo y sustentable aparecen como la tendencia; y donde que tenerlo a unas cuadras de distancia caminando se vuelve prioritario. El uso a disposición de su tiempo es fundamental para los nuevos residentes de Escalante, como también lo mostraron Coto y Solís (2014).

En términos de capitales, las diferencias sí son más marcadas, ya que Escalante sobresale tanto en el social, cultural, económico y simbólico. En este último capital, se recalca el tema aspiracional de vivir en un tipo de ciudad completa y multifuncional; donde habitar Escalante implica estar en un lugar con alto valor cultural, con restaurantes, cafés, museos y bares; es decir, los nuevos residentes que llegan a Escalante acumularán capital simbólico. En Luján en cambio, lo simbólico obedece más a un tema de proximidad. Respecto a esto último, los desarrolladores inmobiliarios quieren potenciarlo en Luján a través de desarrollos modernos -en contraposición a las formas de habitar tradicionales- que emulen lo que puede significar vivir en Escalante, pero a un menor costo y con ventajas similares. Es vital este hallazgo, ya que como se trabajó a modo de epílogo para el caso de ambos barrios, la movilidad urbana sustentable se muestra como un fuerte argumento a la hora de promover desarrollos verticales de vivienda.

Estas opciones habitacionales no siempre van a estar acordes a las necesidades de los barrios, ya que la visión de ciudad de los habitantes no es tomada en cuenta a la hora de planificar este tipo de desarrollos. El repoblamiento en este sentido pierde fuerza, ya que existen sectores en San José que no están despoblados y que tienen una vida barrial próxima a la ciudad, pero que no han sido tomados en cuenta para cambiar la lógica de su barrio, o mínimo, mejorar aspectos esenciales con los que se cuentan y que están en deterioro. Repoblar parece más una estrategia de desplazamiento de grupos que tienen poco impacto sobre las rentas urbanas, por otros en boga, que revalorizarán el suelo urbano.

Ante este panorama, considero que existen varias líneas de investigación que pueden abonar a una comprensión crítica de la movilidad urbana sustentable en Costa Rica, y con especial atención al caso de la Ciudad de San José. Los argumentos que existen para mejorar la movilidad en el país parecen ser más imitaciones de otros modelos de ciudades e intentos de implementar sistemas pensando desde una visión modernizadora alejada de la realidad local, así como elementos que solo responden a un segmento de la población. Ejemplo de ello es el caso del Tren Rápido de Pasajeros, o la ciclovía solo pensada para poblaciones que viven en este y el oeste del AMSJ, dejando de lado a las zonas sur y norte que también utilizan este medio de transporte no motorizado para desplazarse. Algunas líneas de investigación que surgen son:

- Nivel de participación de las poblaciones autóctonas en la planificación de la movilidad urbana en las ciudades centrales y medias de Costa Rica.
- Especulación sobre suelo urbano entorno a proyectos de infraestructura para la movilidad.
- Desarrollos inmobiliarios relacionados a un discurso de movilidad sustentable.
- Encuestas de movilidad cotidiana como herramientas para la planificación de la ciudad y la movilidad.
- Etnografía de las movilidades en barrios periurbanos del Gran Área Metropolitana de Costa Rica.

Espero que esta investigación motive a otras y otros estudiosos de los fenómenos urbanos a ver en la movilidad un elemento clave para la comprensión de la ciudad. Sólo a partir de una visión integral y multidisciplinaria de la urbanidad y de eso que Soja (2008) llama *sinecismo*¹³, podremos tener una posición histórica, social y geográfica de las ciudades, en miras de poder hacer de ellas espacios más equitativos e inclusivos.

¹³ Para Soja (2008) el *sinecismo* responde al aparato motor de la geohistoria, que "...supone la formación de una red regional de asentamientos nucleados y anidados de modo jerárquico, capaces de generar innovación, crecimiento y desarrollo social (así como también individual) desde el interior de su dominio territorial definido" (p. 43).

Referencias bibliográficas

- Alvarado, A. y Jiménez, G. (2012). Urbanizaciones cerradas en Costa Rica: un nuevo objeto de estudio. *Revista de Ciencias Sociales* 137, pp. 13-23.
- Alvarenga, P. (2005). *De vecinos a ciudadanos: movimientos comunales y luchas cívicas en la historia contemporánea de Costa Rica*. San José. Heredia, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica y Editorial de la Universidad Nacional.
- Álvarez, Y. y Gómez, D. (2000). *San José de Antaño. Distrito Catedral*. San José: Imprenta Nacional.
- Amegeiras, A. (2006). El abordaje etnográfico en la investigación social. Vasilachis de Gialdino, Irene (coord.). *Estrategias de investigación cualitativa*. Barcelona, Buenos Aires: Gedisa. pp. 107-152.
- Araya, M. (2010). *San José: de "París en miniatura" al malestar en la ciudad: medios de comunicación e imaginarios urbanos*. San José, Costa Rica: EUNED.
- Avendaño, M. (2016). 6 de cada 10 ciclistas usan la bicicleta para ir al trabajo. *La Nación*. [online] Disponible en: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/6-de-cada-10-ciclistas-usan-la-bicicleta-para-ir-al-trabajo/UQKLLW3YXFHEBAHZGGS6BMNPJA/story/>.
- Bachelard, G. (1975). *La poética del espacio*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bauman, Z. (2016). *La globalización: consecuencias humanas*. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica.
- Beck, U. (2008). Mobility and the Cosmopolitan Perspective.: En: W. Canzler y V. Kaufmann, ed., *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*. Est. ed. United Kingdom: MOG Boks Ltd., pp. 13-24.
- Bhatta, B. (2010). *Analysis of urban growth and sprawl from remote sensing data*. Springer: New York.
- Bonnet, E., Collet, B. y Maurines, B. (2008). Working Away from Home: Juggling Private and Professional Lives. En: W. Canzler y V. Kaufmann, ed., *Tracing mobilities: towards a cosmopolitan perspective*. Est. ed. United Kingdom: MOG Boks Ltd., pp. 141-162.

- Bosque, D. (2016). Presas ‘secuestran’ vida de habitantes de la GAM. *La Nación*. [online] Disponible en: <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/presas-secuestran-vida-de-habitantes-de-la-gam/6CEM6FABAZABRKGYLAEIX2HS6I/story/>.
- Bourdieu, P. (1997). *Razones prácticas. Sobre la teoría de la acción*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Bourdieu, P. (2001). *Poder. Derecho y clases sociales*. Bilbao: Editorial Desclée de Brouwer.
- Bourdieu, P. (2008). La objetivación participante. *Revista interdisciplinaria del INAH* Núm. 83-84. pp. 95-105.
- Brenes, E. (1995). *Peatonización, una opción para el rescate urbano*. Cartago, Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.
- Bussière, Y. y Cruz, F. (2005). *Transporte urbano en Latinoamérica y el Caribe: estudios de casos (San José, Puebla, Puerto España, Puerto Príncipe)*. San José, Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales-Sede Costa Rica.
- Carranza, C., Calvo, K. y Otarola, R. (2012). Infraestructura y obras públicas: el caso costarricense 2006-2008. *Revista del Servicio Civil*. Recuperado de <http://cidseci.dgsc.go.cr/datos/RDSC%2030%20WR.pdf>
- Carvajal, G y Vargas, J. (1987). El surgimiento de un espacio urbano-metropolitano en el Valle Central de Costa Rica: 1950-1980. *Anuario de Estudios Centroamericanos*. 13(1), pp. 71-94.
- Cass, N. y Faulconbridge, J. (2015). Satisfying Everyday Mobility. *Mobilities*. Recuperado de http://eprints.lancs.ac.uk/76461/7/Satisfying_everday_mobility_final_typset.pdf
- Castells, M. (2004). *La cuestión urbana*. México D.F.: Siglo XXI Editores.
- Castro, K. (2018). Gastronomía española toma el Barrio Chino. *CRhoy.com*. [online] Disponible en: <https://www.crhoy.com/entretenimiento/cultura/gastronomia-espanola-toma-el-barrio-chino/>.
- Certeau, M., Pescador, A., Giard, L. y Mayol, P. (1999). *La invención de lo cotidiano*. México, D.F. Tlaquepaque, Jalisco: Universidad Iberoamericana y Departamento de Historia Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente (ITESO).

- Chinchilla, D. (2014). El pequeño país de los largos viajes. *La Nación*. [online] Disponible en: <https://www.nacion.com/revista-dominical/el-pequeno-pais-de-los-largos-viajes/ITBYPP4WXJENJFATHI7MAIAL7U/story/>.
- Chinchilla, S. (2016). Municipios proponen un teleférico para escapar de presas en la GAM. *La Nación*. [online] Disponible en: http://www.nacion.com/nacional/transportes/Municipios-proponen-teleferico-escapar-GAM_0_1597440267.html.
- CONARE (2017). *Modelo de ciudad en la GAM es insostenible*. [Infografía] San José. Recuperado de http://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/022/infografia-AC.pdf
- Cordero, A. (2005). Pobreza y transporte: un estudio de caso en el área metropolitana costarricense. En: P. Bodson y J. Goulet, ed., *Vivir en la ciudad: lo cotidiano de la inserción urbana en México, América Central y el Caribe*, 1st ed. [online] San José.: FLACSO Costa Rica, pp.83-128. Disponible en: <http://www.flacsoandes.edu.ec/libros/digital/45873.pdf>.
- Coto, P. y Solís, J. (2014). *Convivencia urbana en San José. Un estudio sobre las prácticas cotidianas, las representaciones y proyecciones de las y los habitantes de Barrio Cristo Rey y Barrio Escalante (2011-2013)*. Informe de Investigación. Centro de Investigaciones en Cultura y Desarrollo. UNED-CR.
- Cresswell, T. y Merriman, P. (2011). Geographies of Mobilities – Practices, Spaces, Subjects. En: T. Cresswell y P. Merriman, ed., *Introduction: Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects*, 1st ed. Farnham, Surrey Burlington, VT: Ashgate, pp.1-18.
- CRhoy.com (2017). Esta tarde la presa es tal, que la gente mejor se baja a conversar. [online] Disponible en: <https://www.crhoy.com/nacionales/esta-tarde-la-presa-es-tal-que-la-gente-mejor-se-baja-a-conversar/>
- Davis, M. (2003). *Ciudades muertas: ecología, catástrofe y revuelta*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Delgadillo, V. (2014). Ciudad de México: Megaproyectos urbanos, negocios privados y resistencia social. En: R. Hidalgo y M. Janoschka, ed., *La ciudad neoliberal*.

Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos aires, Ciudad de México y Madrid. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 199-216.

- Dirección de vivienda y Asentamientos Humanos, (2013). *Diagnóstico socio cultural, físico espacial en los distritos de Merced, Hospital, el Carmen y Catedral, del Cantón Central de San José.* San José, Costa Rica.: Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos.
- El Financiero (2016). Nuevo proyecto propone sacarle brillo a Barrio Escalante. [online] Disponible en: <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/nuevo-proyecto-propone-sacarle-brillo-a-barrio-escalante/PLG6UQP5BZEOVLAQE46XEPSURU/story/>.
- Elliott, A. y Urry, J. (2010). *Mobile lives.* London New York, NY: Routledge.
- Fallas, C. (2016). Kirebe invertirá más de \$28 millones en nuevo complejo residencial y comercial. *El Financiero.* [online] Disponible en: <https://www.elfinancierocr.com/negocios/kirebe-invertira-mas-de-28-millones-en-nuevo-complejo-residencial-y-comercial/S53XMAGXRJC4XNITFRALMZADOA/story/>.
- Fernández, Á., Fernández, A y Sabín. F. (2014). Propuesta metodológica para un análisis más sociológico de la movilidad ciclista. Recuperado de http://ciclopart.redcimas.org/wp-content/uploads/2014/03/CIT_2014_Heredia_Fernandez_Sabin.pdf
- Ferro, G. (2010). Guía de observación etnográfica y valoración cultural del barrio. *Apuntes* vol. 23. Núm. 2. Recuperado de http://www.edeca.una.ac.cr/files/edeca/Gestion%20desarrollo%20local/FERRO-_Gua_observacion_y_valoracion_de_un_barrio_2010.pdf
- Flick, U., Metzler, K. y Scott, W. (2014). *The SAGE handbook of qualitative data analysis.* Los Ángeles London England: SAGE.
- Geertz, C. (1994). *Conocimiento local: ensayos sobre la interpretación de las culturas.* Barcelona, Buenos Aires, México: Paidós.
- Gómez et al. (2008) *Nuestro patrimonio arquitectónico público. Cuatro estudios de caso: Escuela República de Chile, Escuela República Argentina, Palacio Municipal de Oreamuno y Unidad Sanitaria de Tres Ríos.* San José: Imprenta Nacional.

- Gonzáles, E. (2013). *Transporte público en Costa Rica: desafío en la Gran Área Metropolitana hacia un sistema sectorizado, moderno, intermodal y bajo en emisiones*. San José: Fundación Friedrich Ebert. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/fesamcentral/10443-20140121.pdf>
- Graham, S. (2000). Cities and Infrastructure Networks. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, n° 1, pp. 114-119.
- Guerrero, P. (2002). *Guía etnográfica: sistematización de datos sobre la diversidad y la diferencia de las culturas*. Quito, Ecuador: Escuela de Antropología Aplicada, UPS-Quito Ediciones Abya-Yala.
- Gutiérrez, A. (2012). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. *Bitácora* 21 (2). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=74826255011>
- Harper, D. (2002). Talking about pictures: a case for photo elicitation. *Visual Studies*, Vol. 17, No. 1. pp. 13-26. Recuperado de <https://www.nyu.edu/classes/bkg/methods/harper.pdf>
- Harvey, D. (2001). *Spaces of capital: towards a critical geography*. New York: Routledge.
- Harvey, D. (2007). *Espacios de esperanza* (3a edición). Madrid: AKAL.
- Hidalgo, R. y Janoschka, M. (2014). La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica. En: R. Hidalgo y M. Janoschka, ed., *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp. 7-32.
- Holgersson, H. (2014). Challenging the Hegemonic Gaze on Foot: Walk-Alongs as a Useful Method in Gentrification Research. En: T. Shortell y E. Brown, ed., *Walking in the European city: quotidian mobility and urban ethnography*, 1st ed. Farnham: Ashgate, pp.207-224.
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (1982). *Plan Regional de Desarrollo Urbano "Gran Área Metropolitana"*. San José: La Gaceta 119 – 22 de junio de 1982.
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (2011). *Plan de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana 2011-2030*. San José: INVU.

- Jacobs, J. (2011). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Navarra: Entrelíneas-Capitan Swing.
- Janoschka, M. (2016). Gentrificación, desplazamiento, desposesión: procesos urbanos claves en América Latina. *Revista INVI*, 31 (88), pp. 27-71.
- Jiménez, E. (1998). *Urbanismo y propiedad de la tierra en San José: 1950-1974*. San José: JyC Editores.
- Jirón, P. (2012). Transformándome en la sombra. *Bifurcaciones* No. 10. Recuperado de http://www.bifurcaciones.cl/bifurcaciones/wp-content/uploads/2012/11/bifurcaciones_010_Jiron.pdf
- Jouffe, Y. (2011). Las clases socio-territoriales entre movilidad metropolitana y repliegue barrial. ¿Tienen los pobladores pobres una movilidad urbana de clase?. *Revista Transporte y Territorio*, [online] (4), pp.84-117. Disponible en: <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00406073.pdf>.
- Kaufmann, V. Bergman, M. y Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 28, n°4, pp. 745-756.
- Kesselring, S. (2006). Pioneering mobilities: new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning*, v. 3, pp. 269-279.
- Kooy, M. y Bakker, K. (2008). Technologies of Government. Constituting Subjectivities, Spaces, and Infrastructures in Colonial and Contemporary Jakarta. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 32, n° 2, pp. 375-391.
- La Nación (2015). ¿Comercial o independiente?. [online] Disponible en: <https://www.nacion.com/viva/cultura/comercial-o-independiente/YLIZVB4WWVDF5DWFJ36Q4QWR64/story/>.
- La República (2017). Tren urbano mejoraría calidad de vida. [online] Disponible en: <https://www.larepublica.net/noticia/tren-urbano-mejoraria-calidad-de-vida>.
- Lees, L., Slater, T y Wily, E. (2008). Aburguesamiento de barrios centrales, un proceso en expansión y mutación. *Sociedad y Territorio*, vol. X, núm. 34, pp. 835-846. Recuperado de <http://www.scielo.org.mx/pdf/est/v10n34/v10n34a10.pdf>
- Lefebvre, H. (1976). *La revolución urbana* (2a edición). Madrid: Alianza Editorial.
- Loria, L. (2014). *Implicaciones en infraestructura y transporte*. Informe Final. Vigésimo primer Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible.

Costa Rica: CONARE. Recuperado de https://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/021/ordenamiento/Loria_Infraestructura_y_movilidad.pdf

- Madrigal, J. (2008). *Transformación en el imaginario urbano barrial de la ciudad de San José: un estudio de Barrio Luján*. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Antropología Social. Universidad de Costa Rica.
- Mairal, G. (2000). Una exploración etnográfica del espacio urbano. *Revista de Antropología Social* 9. Pp. 177-191. Recuperado de <http://revistas.ucm.es/index.php/RASO/article/viewFile/RASO0000110177A/9989>
- Malavassi, R. y Bonilla, A. (2009). *La aventura del Barrio Escalante: historia de su pasado, presente y por-venir*. Proyecto Barrios. Ministerio de Cultura y Juventud-CR.
- Malavassi, R. (2013). Los “barrios del sur” del Cantón Central de San José, Costa Rica. Los corredores históricos y la vivienda de madera, 1910-1955. En: M. Aguilar y O. Niglio, ed., *La conservación del patrimonio cultural en Costa Rica*, 1st ed. [online] San José: Ministerio de Cultura y Juventud Costa Rica, pp.447-469. Disponible en: <http://file:///C:/Users/HP/Downloads/Textos%20Referencias/Dialnet-LaConservacionDelPatrimonioCulturalEnCostaRica-577983.pdf>.
- Marín, H. (2006). *Deterioro y transformaciones de centro de la ciudad de San José*. Tesis para optar por el grado de Magister Scientiae en Diseño Urbano. Sistema de Estudios de Posgrado. Universidad de Costa Rica.
- Marín, J. (2000). *Civilizando a Costa Rica: la configuración de un sistema de control de las costumbres y la moral en la provincia de San José, 1860-1949*. Universidad Autónoma de Barcelona.
- Martínez, T. (2014). *Treinta años de Metamorfosis Urbana Territorial en el Valle Central*. Vigésimoprimer Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible. San José: CONARE.
- Mendoza, F. (2016). La gentrificación en los estudios urbanos: una exploración sobre la producción académica de las ciudades. *Cadernos Metrópole*, 18(37), 697-719. <https://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2016-3704>

- Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (2006). *Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica 2008-2030*. San José: PNUD.
- Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (2006). *Política Nacional de Ordenamiento Territorial 2012 a 2040*. San José: ONU-Hábitat.
- Miralles-Guasch, C. (2011). Dinámicas metropolitanas y tiempos de la movilidad. La región metropolitana de Barcelona, como ejemplo. *Anales De Geografía De La Universidad Complutense*, 31(1), 125-145. doi:10.5209/rev_AGUC. 2011. v31.n1.6.
- Miralles-Guasch, C. y Marquet, O. (2013). Dinámicas de proximidad en ciudades Multifuncionales. *Revista Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*. (177). pp. 503-512. Recuperado de https://www.academia.edu/7396160/Din%C3%A1micas_de_proximidad_en_ciudades_multifuncionales
- Molina, W. (2013). Segregación residencial socioeconómica en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. Niveles y patrones entre 1984 y 2000. *Población y Salud en Mesoamérica*, 10(2). doi:http://dx.doi.org/10.15517/psm.v10i2.8511
- Mondol, M. (2009). Las asociaciones de desarrollo de la comunidad en Costa Rica durante el decenio de 1970. *Cuadernos de Investigación UNED* 1(1): pp. 69-123. Recuperado de <https://investiga.uned.ac.cr/revistas/index.php/cuadernos/article/download/235/109>
- Municipalidad de San José (2014). *Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José*. San José, Costa Rica: Diario Oficial La Gaceta N.º 29.
- Municipalidad de San José e Instituto Tecnológico de Costa Rica (2015). *Plan de Acción Para el Centro Histórico de San José 2015-2021*. San José, Costa Rica: Programa de Gestión y Asesoría Urbana Territorial de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica.
- Murillo, J. (2016). *Análisis de opinión pública generada por medio de encuesta en línea, como primer acercamiento a la población ciclista activa de San José*. Recuperado de <https://www.msj.go.cr/MSJ/Capital/SiteAssets/ciclovia/Informe%20Final%20CICL>

OVIA%20MOPT%20MSJ_Una%20Ciclov%C3%ADa%20para%20San%20Jos%C3%A9.pdf

- Navarro, S. (2016). ¿Cómo hacer una ciudad intransitable? o sobre la estupidez urbana de San José. [Blog] *Revista Paquidermo*. Disponible en: <http://revistapaquidermo.com/archives/13179>.
- Nuvolati, G. (2014). *The Flâneur: A Way of Walking, Exploring and Interpreting the City*. En: T. Shortell y E. Brown, ed., *Walking in the European city: quotidian mobility and urban ethnography*, 1st ed. Farnham: Ashgate, pp.21-40.
- Paulsen, A. (2014). Negocios inmobiliarios, cambio socioespacial, y contestación ciudadana en Santiago Poniente. En: R. Hidalgo y M. Janoschka, ed., *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos aires, Ciudad de México y Madrid*. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile, pp.75-100.
- Peck, J. (2015). A vueltas con la clase creativa. En: *El mercado contra la ciudad. Sobre globalización, gentrificación y políticas urbanas*, 1st ed. [online] Madrid: Traficantes de Sueños, pp.53-106. Available at: <https://www.traficantes.net/sites/default/files/pdfs/El%20mercado%20contra%20la%20ciudad%20-%20Traficantes%20de%20Sue%C3%B1os.pdf>.
- PEN-CONARE (2016). *Vigesimosegundo Informe Estado de la Nación*. Recuperado de http://www.estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/022/PEN-22-2016-BOOK-BAJA.pdf
- Pérez, E. (2006). *Oportunidades para reducir el consumo de combustible en el Área Metropolitana de San José*. Informe de trabajo de graduación para optar por el grado de Licenciatura en Ingeniería Civil. Universidad de Costa Rica.
- Pérez, J. y Alvarado, K. (2012). *Poder y acaparamiento de rentas en nuevos ejes de acumulación en Costa Rica*. En VII Jornadas de Investigación de la Universidad de Costa Rica.
- Pérez, M. (1996). La gobernabilidad urbana y la estrategia centroamericana de desarrollo sostenible. El caso del Área Metropolitana de San José. En: M. Lungo (comp.) *Gobernabilidad urbana en Centroamérica*. San José: FLACSO-GURJ. pp. 95-150.

- Pérez, M. (2012). *Avatares del ordenamiento territorial en Costa Rica*. San José: FLACSO.
- Pujol, R., Sánchez, L., y Pérez, E. (2012). Patrones de crecimiento y concentración de actividades urbanas en la Gran Área Metropolitana de Costa Rica, 1993-2010. *Reflexiones/Jornadas De Investigación*, pp. 191-209.
- Putnam, R. (1993). The prosperous community. Social Capital and Public Life. *The American Prospect*. Recuperado de <http://prospect.org/article/prosperous-community-social-capital-and-public-life>
- Quesada, F. (1996). Los del Barrio Amón”: marco habitacional, familiar y arquitectónico del primer barrio residencial de la burguesía josefina (1900–1930)”. *Mesoamérica* 31, pp. 215-241.
- Quesada, F. (2003). El ambiente de la elite”. Modernidad, segregación urbana y transformación arquitectónica: San José, Costa Rica, 1890-1935. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Vol. VII, no. 146(027). Disponible en [http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146\(027\).htm](http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-146(027).htm)
- Quesada, F. (2007). *La modernización entre cafetales San José, Costa Rica, 1880-1930*. Helsinki: Universidad de Helsinki, Instituto Renvall.
- Rabadán. Á. y Contreras, P. (2014). La Fotografía Participativa en el contexto socio-educativo con adolescentes. *Comunicación y Hombre*. N. 10, pp. 143-156. Recuperado de http://www.comunicacionyhombre.com/pdfs/10_inve_rabadanycontreras.pdf
- Ravalet, E, Vincent-Geslin, S. y Viry, G. (2017) Methodological Choices and Research Design. En: G. Viry y V. Kaufmann, ed., *High mobility in Europe: work and personal life*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire New York, NY: Palgrave Macmillan, pp. 16-28.
- Ravalet, E., Dubois, Y., y Kaufmann, V. (2015). Territories of High Mobility: Micro and Macro Analysis. En: G. Viry y V. Kaufmann, ed., *High mobility in Europe: work and personal life*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire New York, NY: Palgrave Macmillan, pp. 129-152.
- Rodríguez, F. (2016). MOPT explora cobrar tarifa por ingreso a zona de restricción vehicular para combatir presas. *Amelia Rueda*. [online] Disponible en:

<http://www.ameliarueda.com/nota/mopt-explora-cobrar-tarifa-por-ingreso-a-zona-de-restriccion-vehicular>.

- Román, J. (2016). Costa Rica navega entre el adiós al petróleo y el hola al transporte eléctrico. *Ojo al Clima*. [online] Disponible en: <https://ojoalclima.com/costa-rica-entre-el-adios-al-petroleo-y-el-hola-al-transporte-electrico/>.
- Sabatini, F. y Arenas, F. (2000). Entre el Estado y el mercado: resonancias geográficas y sustentabilidad social en Santiago de Chile. *Revista EURE*, vol. XXVI, núm. 79. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/196/19607906.pdf>
- Sabatini, F. (2006). *La segregación social del espacio en las ciudades de América Latina*. (Publicación del Banco Interamericano de Desarrollo). Recuperado de http://idbgroup.org/sds/publication/publication_4338_s.htm
- Safa, P., y Ramírez, J. (2018). Calidad de vida urbana y organizaciones vecinales: El caso de la colonia Jardines del Sol en Zapopan, Jalisco. *Sociedad y Ambiente*, 1(2), pp. 141-157. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/4557/455745076007.pdf>
- Salas, M. y Pérez, J. (2000). *Se acabo la pura vida: amenazas y desafíos sociales en la Costa Rica del siglo XXI*. City: D - FLACSO.
- Sánchez, A. (2010). Agrupaciones alternativas de transporte en Costa Rica. *Revista de Ciencias Sociales* 128-129, pp. 193-203. Recuperado de <http://revistas.ucr.ac.cr/index.php/sociales/article/view/8759>
- Sassen, S. (1998). Ciudades en la economía global: enfoques teóricos y metodológicos. *Revista EURE*, 71 (XXIV), pp. 5-25. Recuperado de <http://www.eure.cl/wp-content/uploads/1998/03/Doc0001.pdf>
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza.
- Sheller, M. (2011). *Mobility*. Editorial Arrangement of Sociopedia.isa. Recuperado de <http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/mobility.pdf>. DOI: 10.1177/205684601163.
- Silva, C. y Burgos, C. (2011) Tiempo mínimo-conocimiento suficiente: la cuasi-etnografía sociotécnica en psicología social. *Psicoperspectivas* Vol. 10, N.º 2. Recuperado de <http://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/146/155>

- Smith, N. (2012). *La nueva frontera urbana: ciudad revanchista y gentrificación*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Soja, E. (2008). *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Sojo, C. (2010). *Igualitarios: la construcción social de la desigualdad en Costa Rica*. San José, Costa Rica: FLACSO-Costa Rica PNUD.
- Solano, N. (2008). *Recorrido imaginario: un ejercicio en el desarrollo de pautas de intervención urbana desde la imaginación ciudadana*. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura. Universidad de Costa Rica.
- Solís, A. (2016). La transformación de un barrio: ¿Qué pasó en Escalante?. *La Nación*. [online] Disponible en: <https://www.nacion.com/revista-dominical/la-transformacion-de-un-barrio-que-paso-en-escalante/SBE5SEPZB5CWVOBHDTR7B5AR3I/story/>.
- Topalov, C. (1978). *La urbanización capitalista*. México D.F.: EDICOL.
- Valdivia, F. (2012). *Comunícalo con imágenes: la metodología de la fotografía participativa como herramienta para promover identidad local y prevenir conductas de riesgo. La experiencia del proyecto Nuestra Mirada – Callao 2009*. Tesis para optar el Título de Licenciado en Comunicación para el Desarrollo. Pontificia Universidad Católica de Perú. Recuperado de file:///D:/Dropbox/Dropbox/MAESTRIA/TESIS/AGJB%20-%20Insumos%20bibliogr%C3%A1ficos%20tesis/Metodolog%C3%ADa/VALDIVIA_PIZARRO_CARLOS_COMUNICALO_METODOLOGIA.pdf
- Vincent-Geslin, S. y Ravalet, E. (2015). Socialisation to High Mobility? En: G. Viry y V. Kaufmann, ed., *High mobility in Europe: work and personal life*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire New York, NY: Palgrave Macmillan, pp. 59-82.
- Viry, G. y Kaufmann, V. (2015). High Mobility as Social Phenomenon. En: G. Viry y V. Kaufmann, ed., *High mobility in Europe: work and personal life*. Houndmills, Basingstoke, Hampshire New York, NY: Palgrave Macmillan, pp. 1-15.

Fuentes electrónicas

- Datos y mapas en línea del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible de la Universidad de Costa Rica. Disponible en <http://produs.ucr.ac.cr/>
- Fotografías e información Kirebe Promotores Inmobiliarios. Disponible en <http://www.kirebe.com/>
- Grupos de redes sociales de los barrios consultado: “Barrio Escalante Comunidad”, “Mercado Escalante”, “Residentes Barrio Escalante”, “Amigos de Barrio Luján”, “Comité Comunal de Emergencias de Barrio Luján”, “Vecinos Unidos por Barrio Luján”.
- Instituto Nacional de Estadística y Censo. Bases de datos 1978 1984, 2000, 2011 y 2015. Disponible en <http://www.inec.go.cr/>
- Ministerio de Hacienda datos 2016. Disponible en <http://www.hacienda.go.cr/>
- Redes Sociales Torres Trí-o. Disponible en <https://www.facebook.com/TrioCiudad/>
- Redes Sociales URBN Escalante. Disponible en <https://www.facebook.com/urbnescalante/>

Anexos

Entrevista a expertos GAM

1. En los últimos 30 años ¿Cuáles han sido las principales transformaciones urbanas que ha tenido la GAM? (demográficos, vivienda, equipamiento urbano, crecimiento carreteras, y uso de suelo)
2. En este sentido ¿Cuáles han sido las propuestas y la política urbana aplicada a la GAM? ¿Qué papel han jugado en dichas transformaciones?
3. ¿Cuáles son los límites del casco histórico de la ciudad de San José?
4. ¿Qué características arquitectónicas son las que tiene dicho casco?
5. ¿Cuáles han sido los principales cambios urbanos que ha tenido el casco histórico de San José?
6. A nivel de funciones que se dan en el espacio ¿Cuáles han sido los diferentes cambios que se han dado? ¿Por qué considera que se han dado estos cambios?
7. ¿Hacia qué dirección han ido orientadas las políticas públicas en materia de movilidad urbana? ¿En qué niveles administrativos se maneja esta política? (Municipal, Estatal)
8. ¿Qué papel han jugado los sectores privados en el ordenamiento del territorio de la GAM y el Casco histórico?
9. ¿Cómo caracterizaría las dinámicas de segregación de los últimos 30 años y sus consecuencias sobre el ordenamiento del territorio?
10. En lo que respecta a las características de movilidad urbana (motorizada y no motorizada), ¿qué cambios se han dado en esta materia en los últimos 30 años?
11. ¿Cuáles son las problemáticas de movilidad urbana que usted identifica en el casco histórico de San José? ¿Qué propuestas serían las más adecuadas para solventarlas?
12. ¿Qué esfuerzos se han realizado en los últimos años para mejorar la movilidad urbana y cuales actores las han llevado a cabo?

Entrevista a expertos en materia de los barrios de estudio

1. ¿Cuáles son los límites del casco histórico de la ciudad de San José?
2. ¿Qué características arquitectónicas son las que tiene dicho casco?

3. ¿Cuáles han sido los principales cambios urbanos que ha tenido el casco histórico de San José?
4. ¿Cómo describiría las características urbanas del Barrio Escalante o Barrio Luján?
5. ¿Qué diferencia a este barrio de los otros barrios del Cantón Central de San José?
6. A nivel de movilidad urbana ¿Qué tipo de movilizaciones son las que usted identifica para este barrio?
7. ¿Cuáles cree que son los principales motivos para realizar los desplazamientos en dicho barrio?
8. ¿Qué problemas de movilidad urbana se presentan en el barrio? ¿Cómo cree que las y los habitantes enfrentan estos problemas?

Entrevista a vecinos de los barrios de estudio

1. ¿Cuántos años tiene usted de vivir en este barrio?
2. ¿De qué parte del país es oriunda su familia?
3. En los años que tiene de vivir en la zona, ¿Cuáles cambios a nivel de infraestructura urbana se han dado en el barrio y en los lugares aledaños?
4. Según su opinión ¿Cuáles son los principales equipamientos urbanos¹⁴ con los que se cuenta en su barrio? ¿Utiliza usted alguno de esos equipamientos? ¿Cuáles?
5. ¿Cómo considera la movilidad urbana de su barrio?¹⁵
6. ¿Sabe cuántas rutas de autobús llegan hasta su barrio? ¿En qué horario funcionan? ¿Le parecen suficientes para las necesidades de los habitantes del Barrio?
7. ¿Aproximadamente, cuántos viajes realiza usted al día? (Referirse a motivos de viaje)
8. ¿Estos viajes en qué medio de transporte motorizado o no motorizado los realiza?
9. ¿Las principales motivaciones para hacer estos viajes cuáles son?
10. ¿Cuáles son los principales destinos a los que usted viaja?
11. Para el caso de sus familiares ¿Cuáles son sus principales motivos y destinos de desplazamiento? ¿En qué modalidad lo realizan?¹⁶

¹⁴ Por ejemplo centros de salud, escuelas, espacios de recreación, abastecimiento, paradas de transporte público, entre otros.

¹⁵ En esta parte, se da una breve explicación de que se entiende por movilidad urbana.

¹⁶ Solicitar acá especificar para cada miembro de la vivienda en la medida de lo posible.

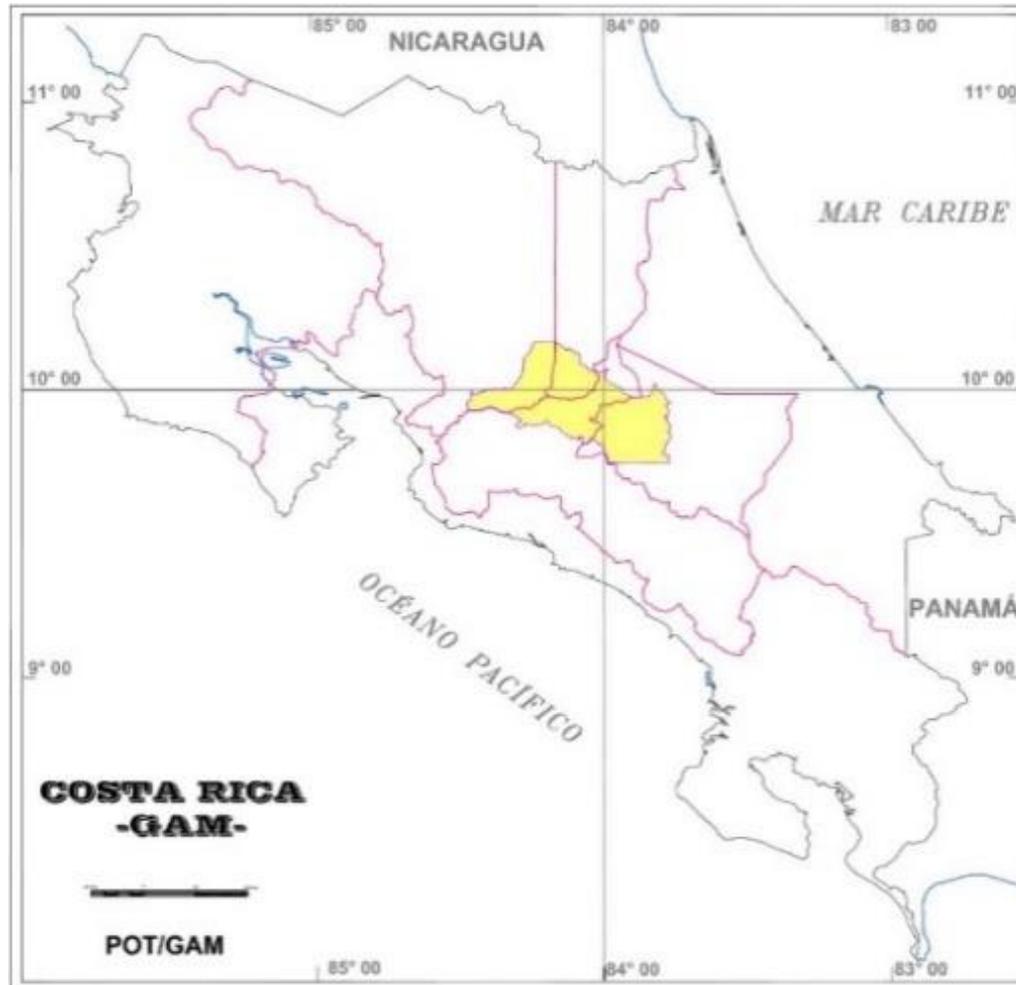
12. ¿Con que frecuencia usted viaja al Casco de San José y a cuáles motivos?
13. En términos económicos ¿Cómo describiría su gasto y el de sus familiares en realizar sus desplazamientos?
14. ¿Cómo considera la movilidad urbana que conecta el Casco de San José con su barrio?
15. ¿Le gusta ir al Casco de San José?, ¿por qué sí o por qué no?, ¿cuáles son sus motivos más frecuentes?, ¿le gustaría visitar más con mayor frecuencia el Casco de San José?

Entrevistas realizadas

Nombre	Temática	Fecha
Arq. Eduardo Brenes Mata (Arquitecto y urbanista)	Desarrollo histórico de la GAM y nuevas tendencias de movilidad urbana.	15 de febrero de 2016
M. Sc. Alejandro Bonilla Castro (Historiador)	Desarrollo histórico de la GAM y experto en los barrios Luján y Escalante.	10 de noviembre de 2016
M. Sc. Paulo Coto Murillo (Sociólogo)	Desarrollo histórico de la GAM y experto en Barrio Escalante.	4 de noviembre de 2016
Lic. Javier Madrigal Córdoba (Antropólogo)	Desarrollo histórico de la GAM y experto en Barrio Luján.	22 de noviembre de 2016
M. Sc. Roberto Guzmán Fernández (Chepequetas)	Desarrollo histórico de la GAM y nuevas lógicas de movilidad urbana sustentable.	11 de febrero de 2016
Eliot González (Pausa Urbana)	Desarrollo histórico de la GAM y nuevas lógicas de movilidad urbana sustentable y reapropiación del centro de San José.	10 de febrero de 2016

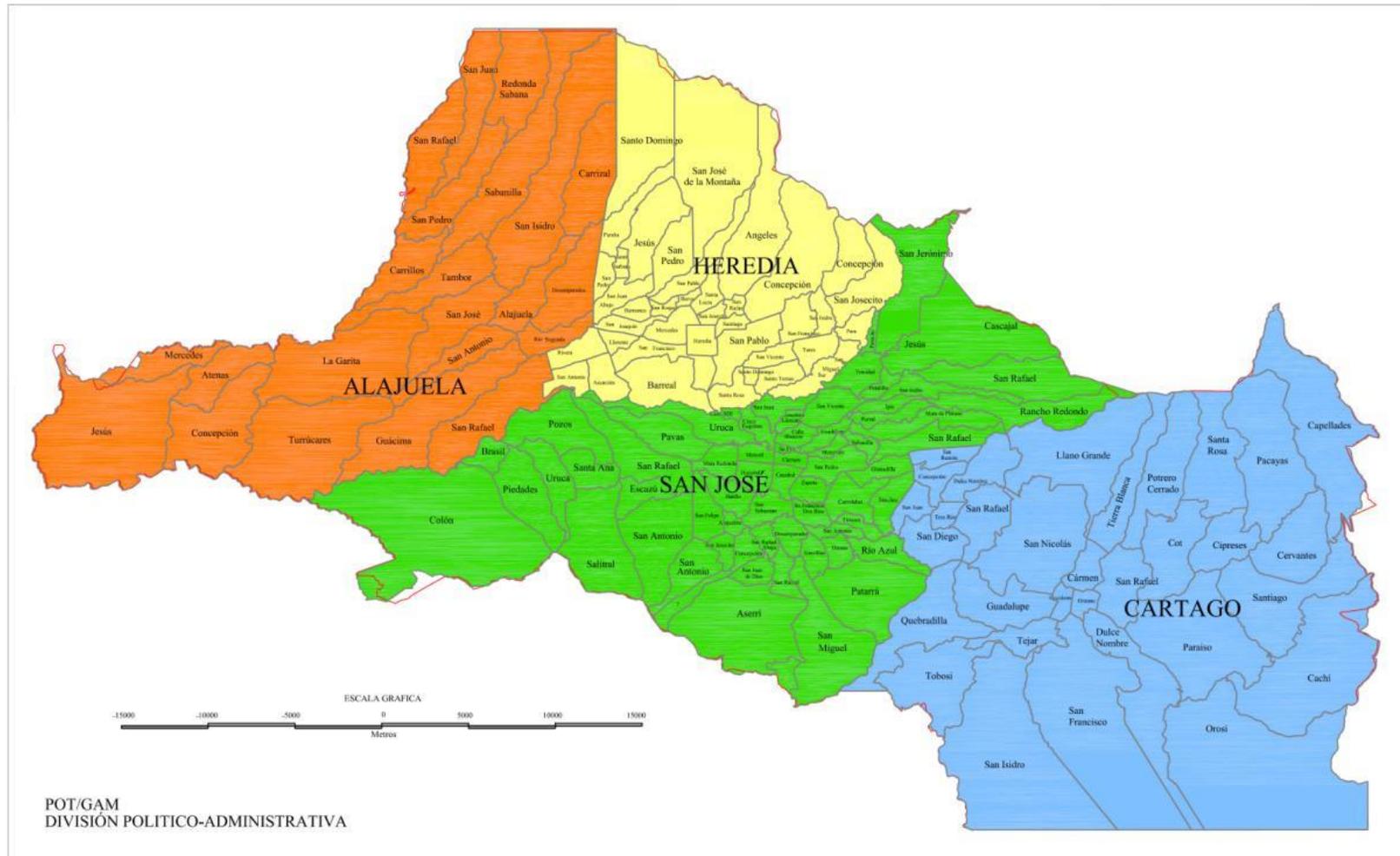
Giorgio	Vecino de Barrio Escalante.	8 de noviembre de 2016
Lucía	Vecina de Barrio Escalante.	3 de noviembre de 2016
Esteban	Vecino de Barrio Escalante.	10 de noviembre de 2016
Claudia	Vecina de Barrio Escalante.	4 de noviembre de 2016
Esmeralda	Vecina de Barrio Escalante.	6 de noviembre de 2016
Franklin	Vecino de Barrio Escalante.	25 de noviembre de 2016 (no grabada)
Vanessa	Vecina de Barrio Luján.	3 de diciembre de 2016
Cinthya	Vecina de Barrio Luján.	1 de diciembre de 2016
Alba	Vecina de Barrio Luján.	14 de noviembre de 2016
Ligia	Vecina de Barrio Luján.	5 de diciembre de 2016 (no grabada)
Estela	Vecina de Barrio Luján.	5 de diciembre de 2016 (no grabada)
Luis	Vecino de Barrio Luján.	9 de noviembre de 2016
Franco	Vecino de Barrio Luján.	10 de noviembre de 2016
Carmen	Vecina de Barrio Luján.	14 de noviembre de 2016
Lucrecia	Vecina de Barrio Luján.	3 de diciembre de 2016

Mapa 1. Ubicación de la GAM respecto a Costa Rica



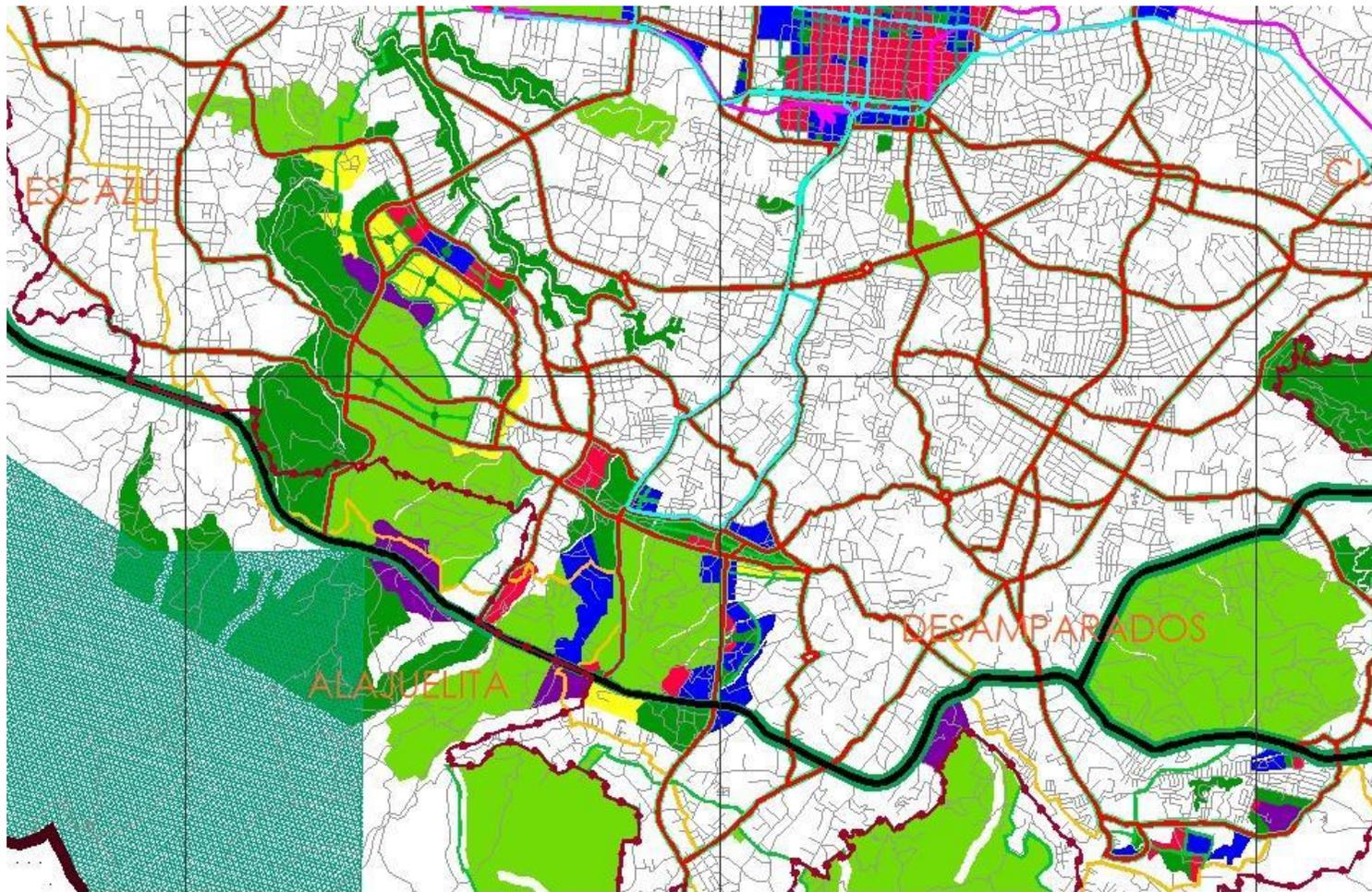
Fuente: POTGAM (2011)

Mapa 2. Territorio de la GAM dentro de San José, Cartago, Alajuela y Heredia



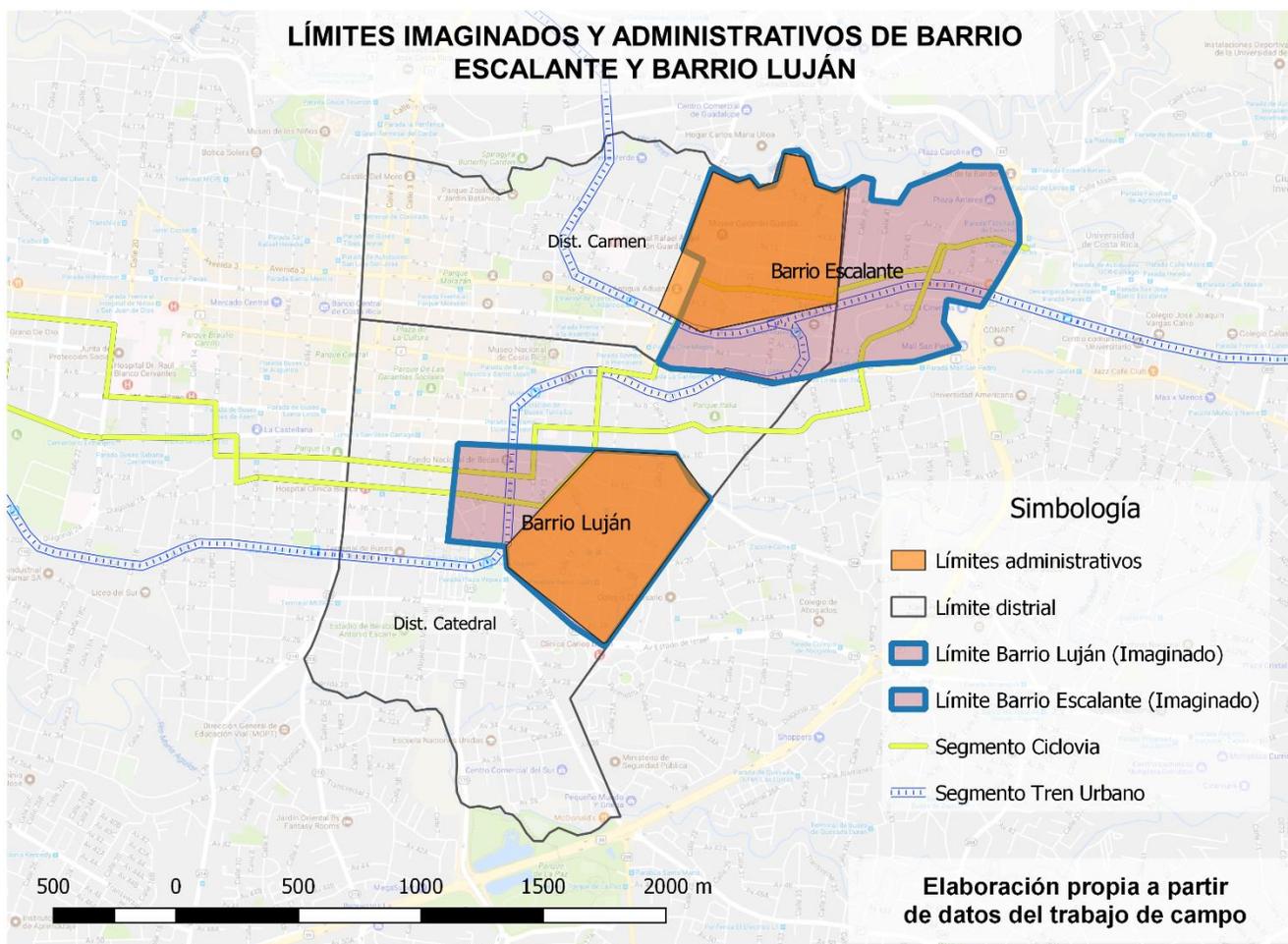
Fuente: POTGAM (2011)

Mapa 3. Propuesta “Red verde, paseos, ciclovías”

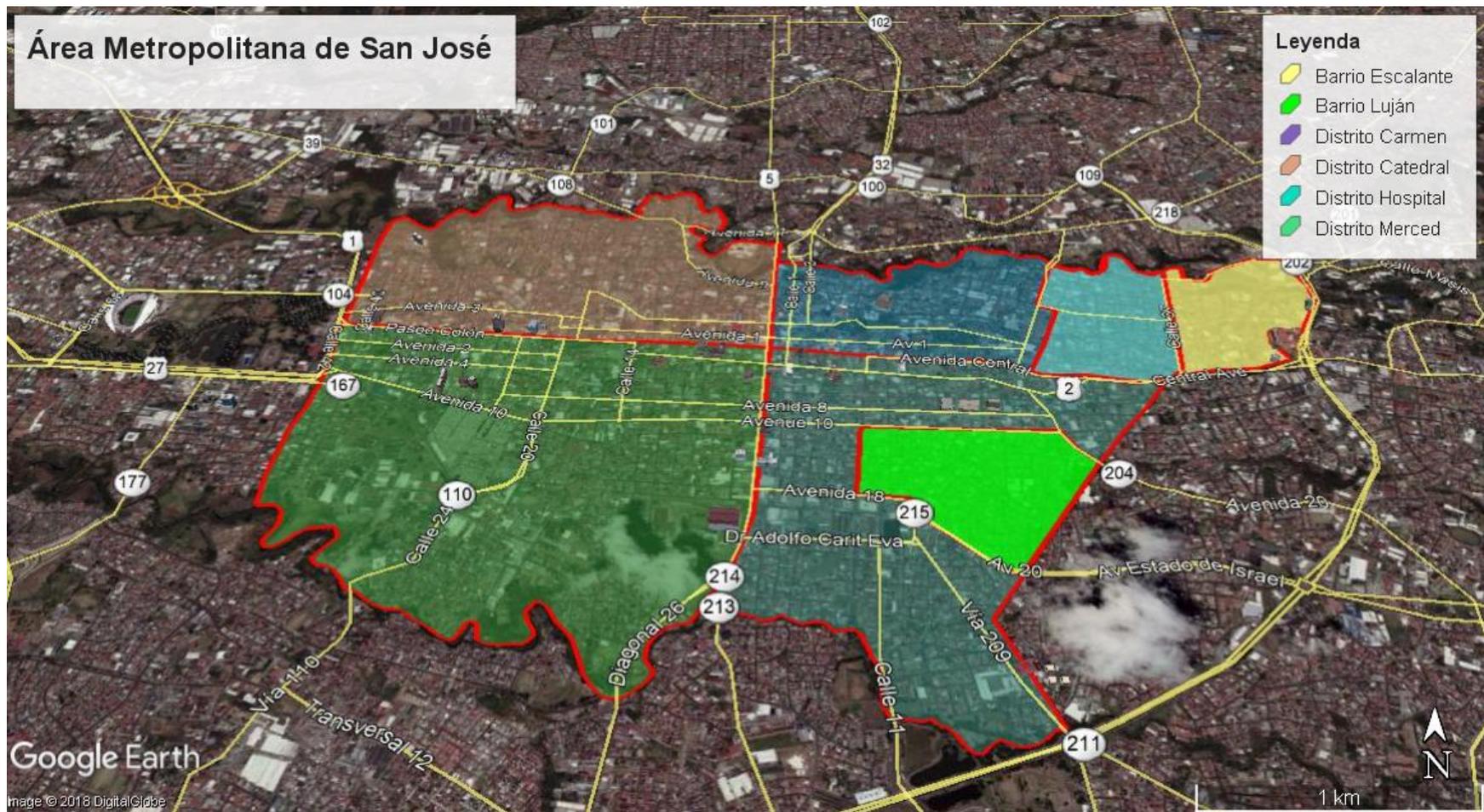


Fuente: POTGAM (2011)

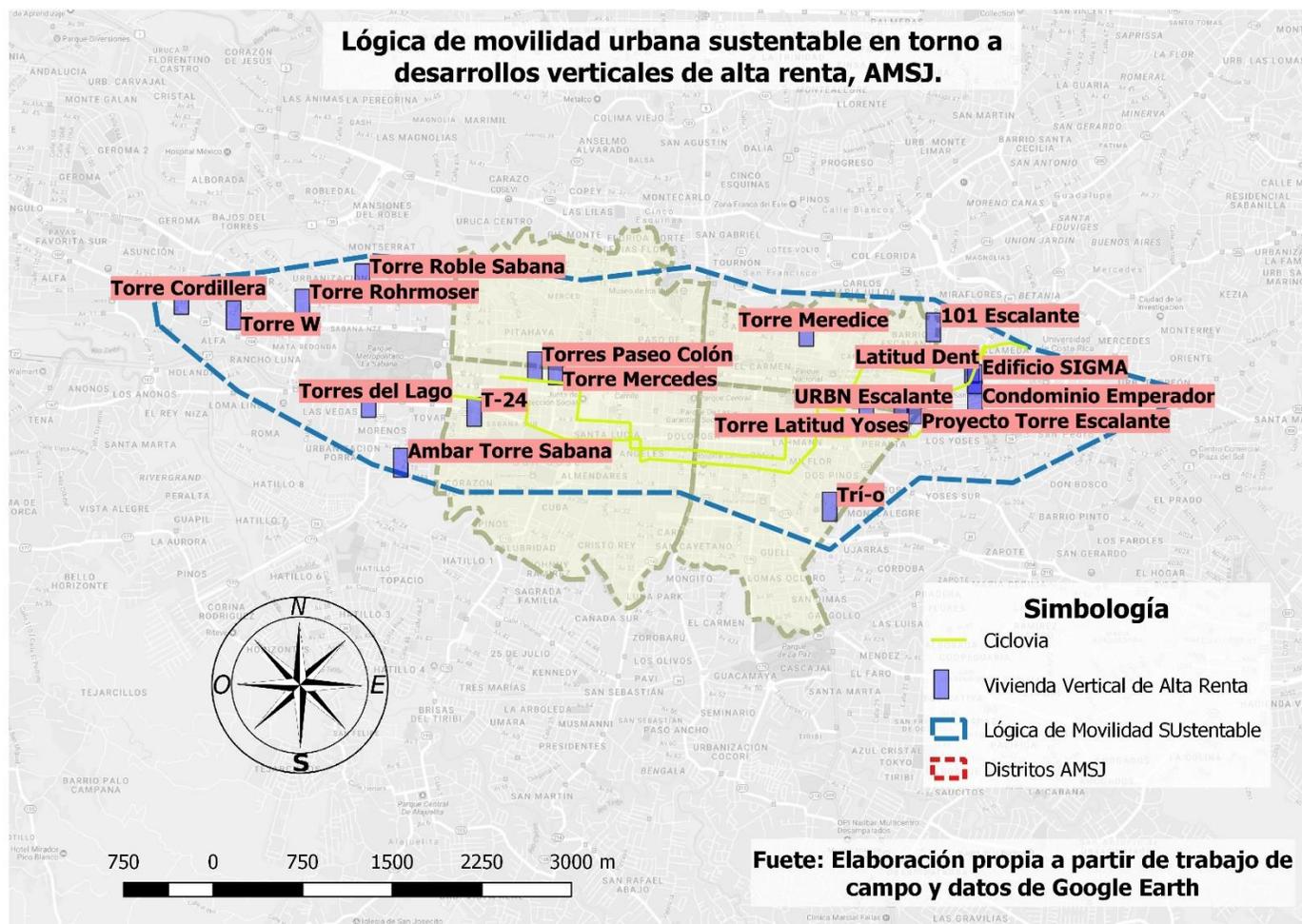
Mapa 4. Límites imaginados y administrativos de Barrio Escalante y Barrio Luján



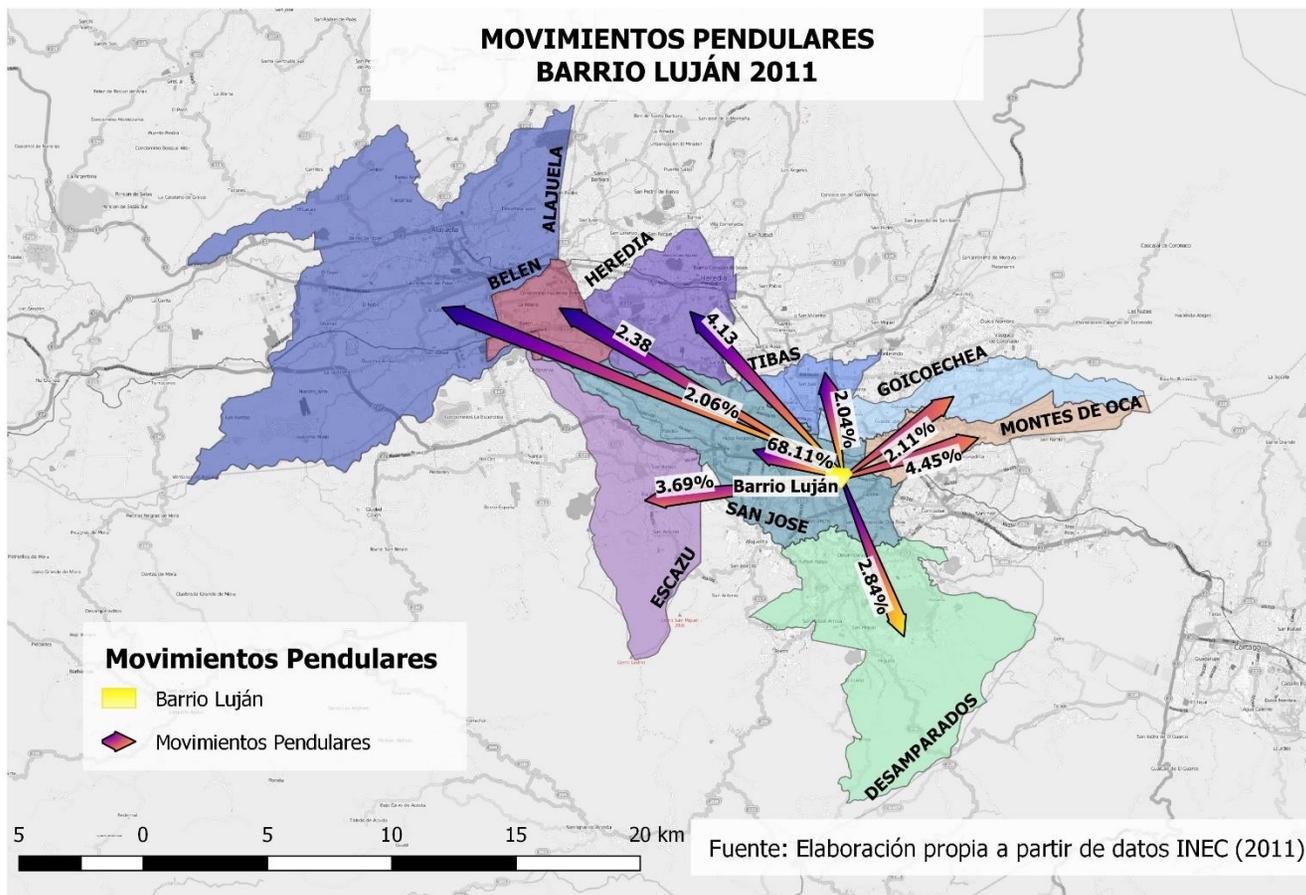
Mapa 5. Área Metropolitana de San José y ubicación de Barrio Escalante y Barrio Luján



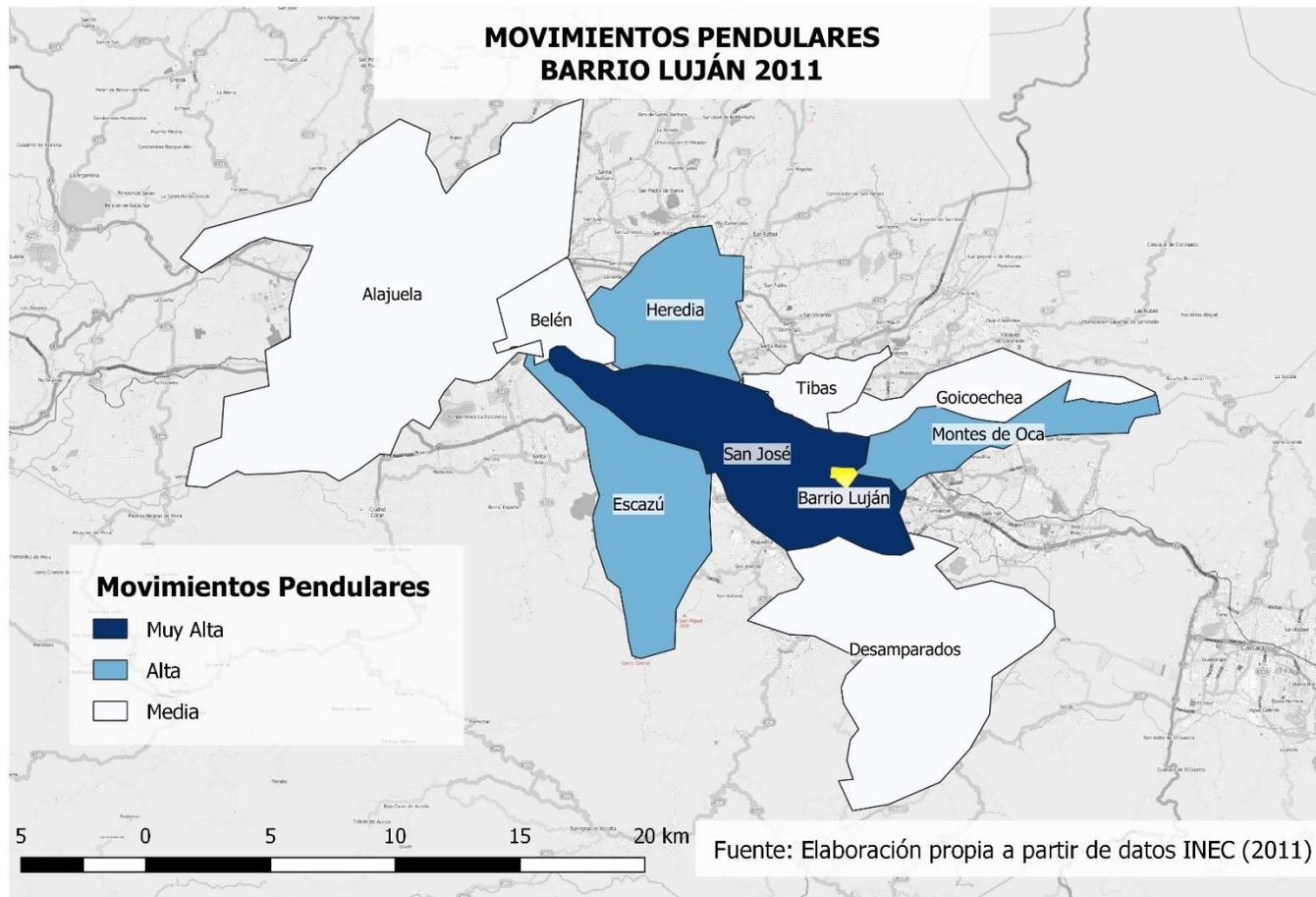
Mapa 6. Lógica de movilidad urbana sustentable en torno a desarrollos verticales de alta renta, AMSJ.



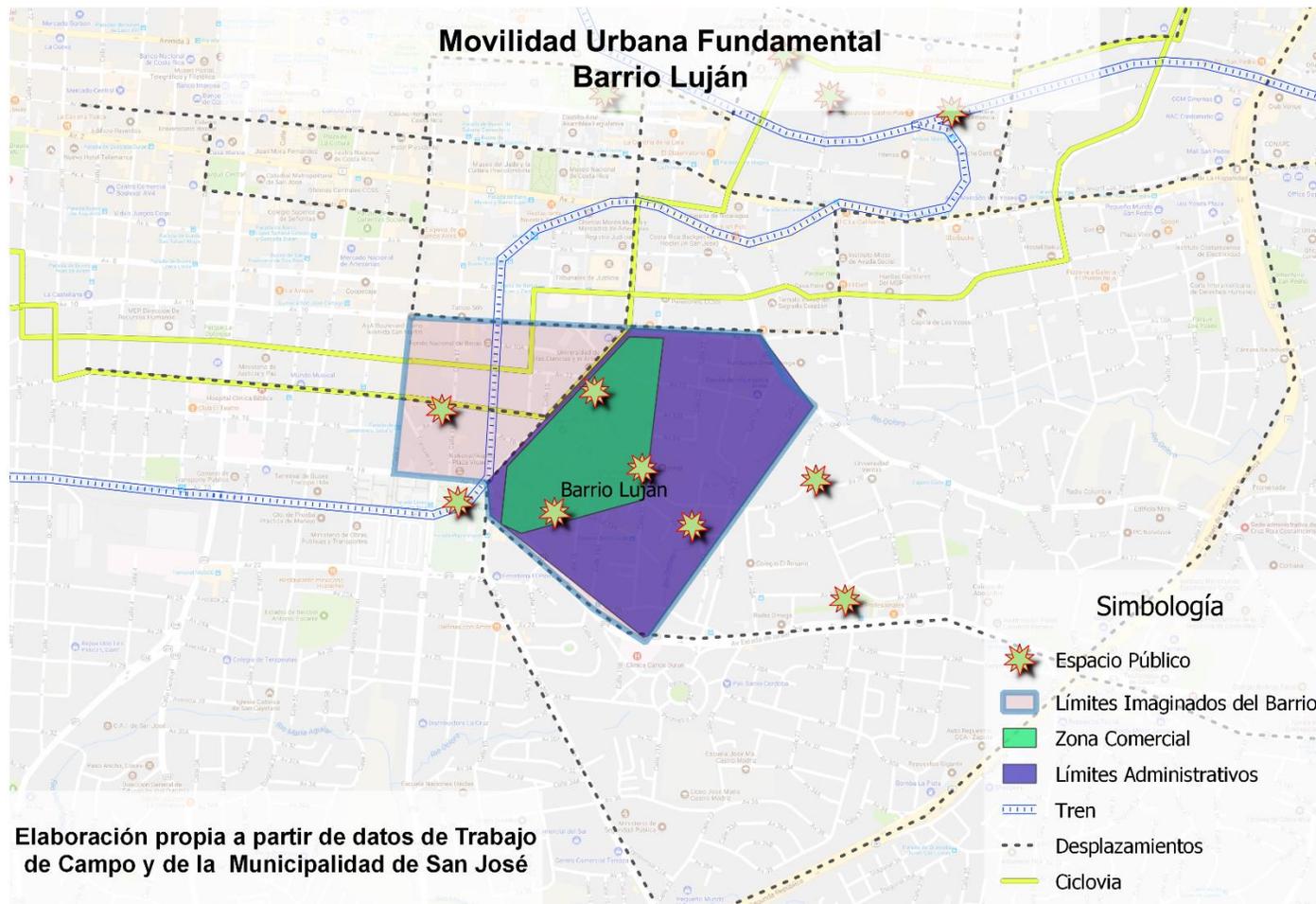
Mapa 8. Movimientos pendulares Barrio Luján 2011 según dirección de viaje



Mapa 9. Movimientos pendulares Barrio Luján 2011 según peso territorial



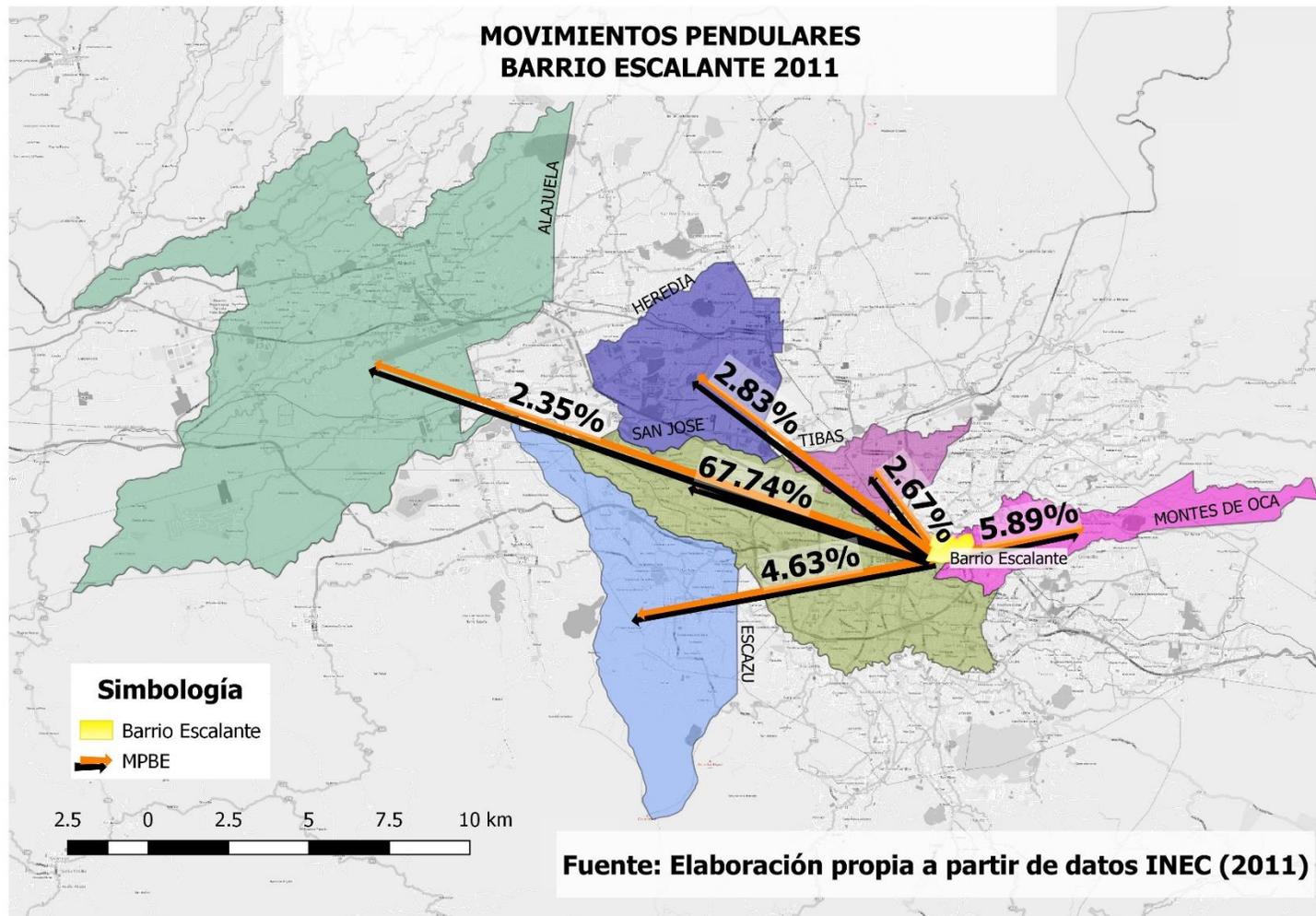
Mapa 10. Movilidad Urbana Fundamental Barrio Luján



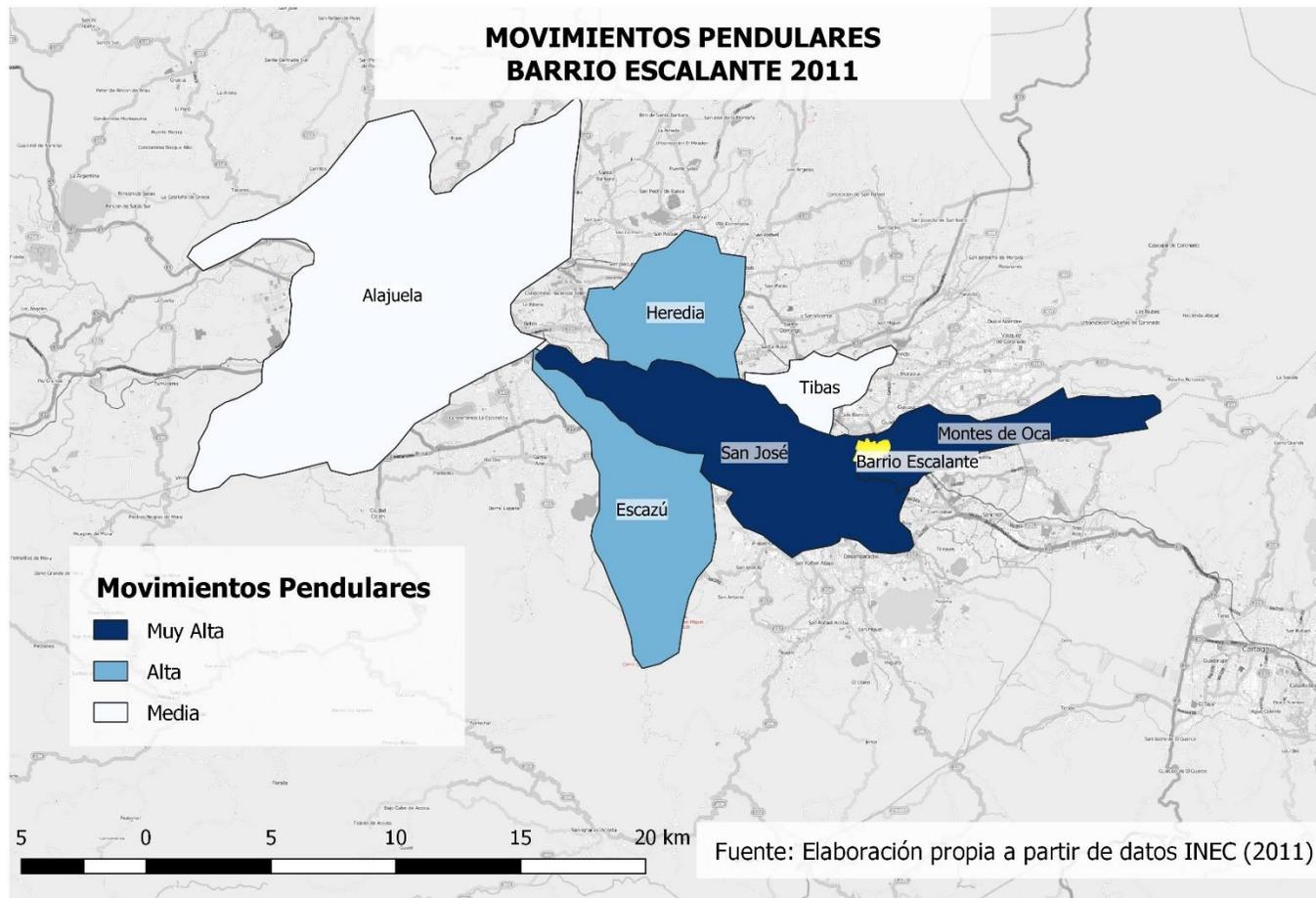
Mapa 11. Barrio Escalante Imaginado



Mapa 12. Movimientos pendulares Barrio Escalante 2011 según dirección de viaje



Mapa 13. Movimientos pendulares Barrio Escalante 2011 según peso territorial



Mapa 14. Movilidad Urbana Fundamental Barrio Escalante

