

**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL**

**LA CIUDAD QUE CRECE:
TRANSFORMACIONES URBANAS EN SAN JOAQUÍN DE FLORES, HEREDIA**

**Tesis sometida a la consideración de la Comisión de Trabajos Finales de Graduación de la
Escuela de Trabajo Social de la Universidad de Costa Rica para optar por el título y grado
de Licenciatura en Trabajo Social**

SUSTENTANTES:

Bach. Pablo Artavia Madrigal

Bach. Verónica Azofeifa Vargas

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica

2022



**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE TRABAJO SOCIAL**

ACTA DE PRESENTACIÓN DE REQUISITO FINAL DE GRADUACIÓN No. 142

Sesión del Tribunal Examinador celebrada el día 27 de julio, a las 6:00 p.m. con el objeto de recibir el informe oral de la presentación pública de:

SUSTENTANTES	CARNE	AÑO DE EGRESO
Pablo Artavia Madrigal	B00678	II-2020
Verónica Azofeifa Vargas	B30750	II-2020

Quien se acoge al Reglamento de Trabajos Finales de Graduación bajo la modalidad de **Tesis**, para optar al grado de **Licenciatura en: TRABAJO SOCIAL**.

El tribunal examinador integrado por:

Dr. Freddy Esquivel Corella	Presidente
Mag. Jeniffer Gutiérrez González	Profesora Invitada
Dra. Sonia Angulo Brenes	Directora T.F.G.
Licda. Valeria Montoya Tabash	Lectora del TFG
M.Sc. Andrés Jiménez Corrales	Lector del TFG

ARTICULO I

El Presidente informa que el expediente de la y él postulante contiene todos los documentos de rigor. Declara que cumple con todos los demás requisitos del plan de estudios correspondiente y, por lo tanto, se solicita que proceda a hacer la exposición.

ARTICULO II

El y la postulante hace la exposición oral de su trabajo final de graduación titulado:

“La ciudad que crece: Transformaciones urbanas en el cantón Flores, Heredia”.

ARTICULO III

Terminada la disertación, el Tribunal Examinador hace las preguntas y comentarios correspondientes durante el tiempo reglamentario y, una vez concluido el interrogatorio, el Tribunal se retira a deliberar.

ARTICULO IV

De acuerdo a los artículos 26 y 27 del Reglamento Finales de Graduación. El Tribunal considera el Trabajo Final de Graduación:

APROBADO () APROBADO CON DISTINCION (X) NO APROBADO ()

Observaciones: _____

ARTICULO V

El Presidente del Tribunal le comunica a él y la postulante el resultado de la deliberación y se les declara acreedores al grado de Licenciatura en: **TRABAJO SOCIAL.**

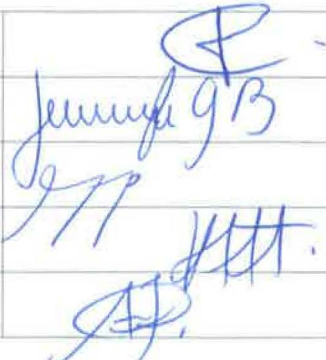
Se les indica la obligación de presentarse al Acto Público de Reglamentación, al que serán oportunamente convocados.

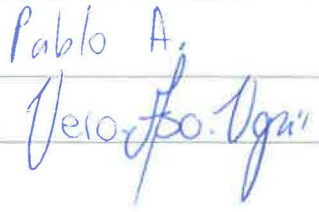
Medio electrónico utilizado para la defensa y comprobación de personas asistentes es vía plataforma <https://udecr.zoom.us/j/88992644318>

ID de reunión: 889 9264 4318

Código de acceso: 732173

A las _____ se levanta la sesión.

Tribunal Examinador	
Dr. Freddy Esquivel Corella	
Mag. Jeniffer Gutiérrez González	
Dra. Sonia Angulo Brenes	
Licda. Valeria Montoya Tabash	
M.Sc. Andrés Jiménez Corrales	

Postulantes	
Pablo Artavia Madrigal	
Verónica Azofeifa Vargas	

Dedicatoria

Dedicado a

Todas esas personas que históricamente han luchado por que la educación sea accesible y nos permiten en este momento investigar sobre nuestra sociedad.

También a las personas que como nosotros se interesan en investigar aspectos sobre la ciudad en miras de aportar información valiosa para una sociedad con mejores condiciones de vida para todos y todas.

A nuestras familias, amigas y amigos que nos han apoyado en este y muchos otros trayectos; los cuales nos hacen ser quienes somos hoy.

A quienes sostienen la vida, habitando en las ciudades del mundo.

Agradecimiento

Le agradezco a mi papá y a mi mamá por haberme facilitado las condiciones y el amor necesario para poder ser lo que soy en este momento. El agradecimiento es mucho más grande de lo que podría expresar en estas páginas.

Le agradezco a mis hermanos, que siempre me inspiran a ser mejor profesional, pero sobre todo, mejor persona.

Le agradezco a Luci por ser tan bella compañía. Por no dejarme vencer y ser la voz de sabiduría y calma cuando la necesito.

Le agradezco a Caro G. por apoyarme a no tirar la toalla.

Le agradezco a Vero, por su divertida compañía y porque literalmente sin su propuesta, no hubiese continuado la carrera.

Le agradezco a la profe Sonia, por su trato tan humano, profesional y cariñoso con el que nos orientó en todo este proceso.

Le agradezco a Vale y a Andrés que incluso antes de ser elegidos como lectores, ya nos estaban colaborando y apoyando para realizar esta investigación.

A todos mis amigos y amigas, por haber hecho de todos estos años en la universidad, una experiencia más entretenida y divertida.

A los y las profes que con mucho cariño me apoyaron y compartieron su conocimiento.

Son muchas las personas a las que agradezco y no puedo incluir aquí, así que a todos ellos y ellas: ¡Gracias!

Pablo

Agradecimiento

Le agradezco a mi tita, por sentarse con nosotros cada tarde a hacer la tarea cuando regresábamos de la escuela.

Le agradezco a mi mamá por sembrar en mí el compromiso con esta profesión, la pasión por el aprendizaje y la gratitud por las condiciones sociales e históricas que me permitieron como mujer latinoamericana alcanzar esta licenciatura.

Le agradezco a mi papá que me enseñó a amar la vida, a trabajar con humanidad y a ser una mujer fuerte, con capacidad de construir mis propios sueños.

Le agradezco a Pablo, porque sin su esfuerzo y compañía este trabajo no hubiera sido posible.

A Vale, Andrés y Sonia por su compromiso con la docencia y por acompañarnos durante todo este recorrido; nos queda claro con su ejemplo, que es posible construir mundos donde la enseñanza nazca del corazón y la crítica siempre camine de la mano con la ternura.

Al entrevistado y las entrevistadas joaquineñas, que participaron de esta investigación, porque en su memoria se preservan las raíces de la ciudad que se construye hoy. Gracias por compartirlas con nosotros.

Vero

Índice

Resumen.....	viii
Índice de cuadros.....	ix
Índice de figuras.....	x
Introducción.....	1
Capítulo I: Proceso de investigación y aproximación teórica-metodológica sobre el capitalismo y la producción ciudad.	5
1.Estado de la Cuestión.....	9
1.1. Gentrificación.....	9
1.2. Tejido urbano.....	10
1.3. Transformaciones espaciales.....	11
1.4. Trabajo social y políticas públicas entorno a la producción del espacio urbano.....	13
2.Delimitación del objeto y tesis de investigación.....	17
3.Objetivos de investigación.....	20
4. Aproximación teórica-metodológica.....	21
4.1. La neoliberalización de la vida.....	21
4.2. Los cimientos de la ciudad capitalista y los procesos de urbanismo.....	24
4.3. El “sentido” de la movilidad urbana.....	27
4.4. La ciudad en disputa.....	30
4.5. La vida cotidiana en la ciudad.....	34
5.Método de investigación.....	37
6.Propuesta técnico-operativa.....	40
6.1. Técnicas de investigación.....	41
6.1.1. Revisión documental y bibliográfica.....	42
6.1.2 Entrevistas semiestructuradas.....	43
6.1.3. Observación no participativa en la Calle Real.....	44
7.Fundamento ético-político.....	45
8.Conclusiones.....	46
Capítulo II: Flores a través de la historia: Algunas de las transformaciones espaciales del cantón en el siglo XIX y XX.....	47

1. Génesis del territorio denominado San Joaquín: De la independencia de Centroamérica, a la introducción del café y otras formas de dominación	48
2. De la expansión cafetalera al auge del liberalismo	56
3. Expansión de las fronteras urbanas: La influencia ideológica norteamericana y la intervención del Estado en las formas de habitar	63
4. “Habitando” la ciudad neoliberal: Pérdida de “control” en la producción del espacio.	73
5. Conclusiones	80
Capítulo III: Transformaciones espaciales y relaciones de poder en la Calle Real	84
1. Información general de la Calle Real	86
1.1. Información específica sobre la ampliación de la Calle Real	92
2. Implicaciones espaciales de la ampliación de la Calle Real en el habitar ampliación en el habitar	96
2.1. Transformaciones en el habitar en la Zona Urbana Comercial-Residencial	100
2.2. Transformaciones en el habitar de la Zona Industrial	105
2.3. La movilidad en la Calle Real	109
2.4. La Calle Real como “frontera”	115
5. Participación y relaciones de poder en la Calle Real	123
6. Conclusiones	134
Conclusiones	136
Recomendaciones	141
Referencias Bibliográficas	143
Anexos	153

Resumen

Artavia Madrigal, P. y Azofeifa Vargas, V. (2022). *La ciudad que crece: Transformaciones urbanas en San Joaquín de Flores, Heredia*. Trabajo final de graduación para obtener el grado de Licenciatura en Trabajo Social. Universidad de Costa Rica.

El presente trabajo se desarrolla en torno a las transformaciones urbanas que se acrecientan en la zona urbana de Costa Rica. El interés recae en analizar el ejemplo específico del cantón Flores que por su particularidad geoespacial sugiere una variedad de elementos que afectan su composición territorial. En este cantón se presenta la particularidad que, como parte de los procesos de expansión urbana, se construye la ampliación de la Ruta Nacional N°3 a cuatro carriles. Este hecho sirve como punto de partida para evidenciar cómo a partir de modificaciones en la ciudad, se generan cambios en las formas de habitar y en la vida cotidiana de las personas habitantes.

La metodología de esta investigación permitió recoger las voces de las personas que día a día viven en este espacio por lo que entrevistas a personas estratégicas fueron de gran valía para la recopilación informativa. A esto se le suma la revisión bibliográfica de material teórico y técnico relevante con el urbanismo en general pero también con la carretera en particular. Asimismo, se realizaron observaciones no participantes en el espacio con el fin de recopilar información y fotografías que funcionaran de insumo para la discusión y análisis.

En el primer capítulo del presente documento se reconstruye el proceso teórico y metodológico que dio forma a la investigación. En el capítulo II se realiza un recorrido histórico por las dinámicas que han formado al cantón Flores y las relaciones de poder que se gestaron y dieron forma en este recorrido. Además, en el capítulo III se analizaron elementos específicos de la ampliación de la popularmente llamada “Calle Real” y de qué manera esto afectó a las dinámicas cotidianas de las personas que viven en sus alrededores. Por último se exponen las conclusiones y recomendaciones relevantes de esta investigación.

La comprensión de estos elementos sienta bases preliminares para comprender la relación existente entre el territorio, sus habitantes y la influencia recíproca entre ambos. Lo anterior en términos de su configuración como terreno habitable y como actores claves y participativos del mismo.

La tesis motivadora de investigación propone que las modificaciones visibles en la conformación del territorio herediano de Flores, tienen influencia en las formas en que las personas se desenvuelven en ese espacio, así como en las costumbres y dinámicas propias de esta locación. La falta de identificación con su espacio y la poca capacidad que se tiene para decidir sobre el mismo, genera un distanciamiento con el lugar donde viven estas personas y que por ende, modifica sus dinámicas diarias.

Descriptor: Urbanismo- ciudad- habitar- espacio-relaciones de poder

Índice de cuadros

Cuadro 1.	
Referencias bibliográficas de apoyo para la investigación	42
Cuadro 2	
Lista de personas escogidas para participar en las entrevistas semiestructuradas	43
Cuadro 3	
Infraestructura que se observa en los alrededores de la Calle Real	87
Cuadro 4	
Usos de suelo permitidos en la ZUCR.....	101
Cuadro 5	
Usos de suelo permitidos en la ZI.....	106

Índice de figuras

Ilustración 1. Fotografía de algunas casas que sufrieron afectaciones en su fachada	7
Ilustración 2 Mapa de ubicación de San Joaquín. Vista del cantón Flores y su posición con respecto a las provincias Alajuela y Heredia y a la autopista General Cañas.....	18
Ilustración 3. Fachada del cementerio del cantón Flores.	53
Ilustración 4. Distancia entre la vía del tren y la Calle Real..	57
Ilustración 5. Escuela Estados Unidos de América.....	65
Ilustración 6. Fotografías representativas de algunos comercios presentes en la Calle Real.....	85
Ilustración 7. Fotografía de la pulpería La Máquina en las orillas de la Calle Real.	86
Ilustración 8. Fotografías de la fachada de la empresa Florida Bebidas.	87
Ilustración 9. Fotografías de las fachadas de algunas casas que se encuentran en la Zona Industrial de la Calle Real.....	87
Ilustración 10. Fotografía durante la ampliación de la Calle Real.	91
Ilustración 11. Trayecto completo que incluye el tramo de la Calle Real.....	92
Ilustración 12. Imagen ilustrativa del tramo que incluye únicamente a la Calle Real.	92
Ilustración 13. Mapa del cantón Flores donde se aprecia cada uno de sus distritos en relación con la Ruta Nacional Numero 3.....	95
Ilustración 14. Mapa de zonificación..	96
Ilustración 15. Fotografías de la Calle Real donde se observan postes en medio de la acera... ..	108
Ilustración 16. Trayecto completo que realiza la familia Hidalgo Ramírez desde su casa ubicada con la estrella roja, hasta la iglesia de San Joaquín.	109
Ilustración 17. Fotografías que muestran el comportamiento predominante de hacinamiento entre ambos distritos.	114
Ilustración 18. Fotografías que ejemplifican la configuración del espacio en cada distrito y el rasgo sobresaliente de las áreas verdes en cada uno..	114
Ilustración 19. Fotografías que muestran las capillas de velación de ambos distritos.	115
Ilustración 20. Fotografías de las plazas centrales de cada distrito.....	119
Ilustración 21. Imagen de la Ruta Nacional N°3 donde se aprecia desde el centro comercial Oxígeno hasta el aeropuerto Internacional Juan Santamaría..	117
Ilustración 22. Imagen que muestra la posición de la empresa Desarrollos Inmobiliarios La Lillyana al lado derecho de la Calle Real.	121
Ilustración 23. Imagen que muestra la posición de la Cervecería Costa Rica al lado izquierdo de la Calle Real.....	122
Ilustración 24. Fotografía de la antena que se encuentra frente a una vivienda.....	128

Introducción

A lo largo de la historia, los espacios urbanos constituyeron el asentamiento de los grupos más poderosos que administraban los territorios. Los principales centros de población articularon lo político y lo comercial, aprovechando el transitar de las personas por estos centros para desarrollar su economía; de ahí que “el espacio urbano se convirtiera en el enclave donde se opera el contacto entre las cosas y las gentes, donde tiene lugar el intercambio” (Lefebvre, 1972, p.16).

Con el paso del tiempo y la llegada de la globalización, se ha incrementado la capacidad de atracción de personas y capitales por parte de los espacios urbanos¹ en comparación a los espacios rurales, configurándose en las ciudades un mayor acceso a servicios, centros de salud, posibilidades de empleo, entre otros (Harvey, 2019). Los incrementos en la densidad de población que se observan en algunas ciudades se han exponenciado e incluso, pueden considerarse insostenibles.²

La población en la urbe no cesa en su crecimiento y con esto un entramado de nuevas prácticas y formas urbanas, entre ellas un conjunto de manifestaciones de la “cuestión social” como la violencia, la desigualdad, la explotación laboral que afloran de la conglomeración de personas en una zona específica (Llanos, 2010). Además de esto, surgen nuevas infraestructuras y acomodos espaciales que contribuyen a que gestar una realidad urbana desigual.

Como consecuencia del aumento en las magnitudes de las ciudades, se han propuesto planes de regulación, planificación e intervención de los territorios urbanos.³ Sin embargo, las normativas institucionales, debido a las políticas neoliberales, generan una distribución disímil de los beneficios que se encuentran en las ciudades.

¹ Horacio Capel (1975) afirma lo complejo y delicado que puede ser definir términos relacionados con la urbanidad ya que median aspectos tanto geográficos como sociales y culturales que pueden ser estigmatizantes. Este autor señala que a grandes rasgos los esfuerzos por teorizar en este sentido se han valido de ciertos parámetros tales como: “el tamaño y la densidad, el aspecto del núcleo, la actividad no agrícola y el modo de vida, así como ciertas características sociales, tales como la heterogeneidad, la "cultura urbana" y el grado de interacción social” (pág. 265). Además, el mismo autor (1975) señala que la definición tiende a variar según el país y la región. Para efectos de este trabajo, y como referencia de otras nociones alrededor de lo urbano, se entiende todas estas conceptualizaciones a partir de aquellos espacios en las cuales el grado de transformación de la naturaleza por parte del ser humano es mayor, específicamente en términos de infraestructura tanto vial como habitacional, comercial, etc.

² A propósito: “La población urbana actual (3.200 millones) es mayor que la población total del mundo en 1960. El campo global, por su parte, ha alcanzado la cuota máxima de población (3.200 millones) y empezará a reducirse a partir del año 2020. Por consiguiente, las ciudades representarán todo el crecimiento demográfico mundial, que se espera que llegue a cerca de 10.000 millones en el año 2050” (Davis, 2004, pág.5)

³ Un ejemplo concreto es el Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana, PLAN GAM-2013-2030. Este documento refiere a una iniciativa por parte del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH) a través del Consejo Nacional de Planificación Urbano y coordinación con otras instancias, para organizar y planificar de manera más eficiente el crecimiento urbano de la GAM. Disponible en: https://www.mivah.go.cr/Biblioteca_PlanGAM.shtml.

¿Pero quienes pueden invertir en un lugar determinado? Es necesario responder en términos del derecho a la ciudad y más dentro de un contexto de álgidas transformaciones espaciales a causa del crecimiento urbano. Estas modificaciones se evidencian no sólo en el cambio arquitectónico debido a los flujos migratorios que impactan, sino también en la metamorfosis de barrios a urbanizaciones cerradas privadas, de pulperías a supermercados transnacionales, de calles a radiales. Estos cambios, a su vez, transfiguran las costumbres y la participación social de los habitantes, así como su experiencia de vida.

A propósito de lo anterior, y siguiendo los postulados de Orellana y Panez (2016), se torna fundamental cuestionar la supuesta “neutralidad” en los espacios⁴ y, por el contrario, considerarlos como territorios dominados y apropiados en los cuales convergen distintos intereses, muchas veces contrapuestos.

Sin embargo, las decisiones con respecto a la utilización del espacio con unos u otros fines, tiene efectos más allá de lo espacial y geográfico. Esto debido a que impacta en las relaciones sociales que se desarrollan entre las personas habitantes de cada uno de los espacios en específico y, además, determina el nivel de apropiación con la que cuenta cada grupo poblacional. La cita de Orellana y Panez (2016) es esclarecedora en este sentido:

Observando nuestra realidad actual, vemos relaciones sociales marcadas por profundas desigualdades que separan, relegan, invisibilizan, violentan y oprimen a parte importante de los seres humanos que habitamos el planeta. He aquí una contradicción fundamental de nuestro ser en el espacio: si bien todos/as deambulamos por éste (algunos con mayor capacidad de movilidad que otros), muchos de nosotros/as rondamos por un espacio que nos es cada vez más ajeno y al cual tenemos menos capacidad de transformar. (pág. 66)

Es por esto que para las Ciencias Sociales en general, pero para Trabajo Social en particular, debe de ser clave empezar a fijar la mirada en el espacio territorial, como punto de expresión de relaciones de poder. Un terreno donde convergen necesidades vitales de la sociedad en busca de la construcción de un hábitat digno.

Toset (2010) enlista algunas de las funciones que la profesión de Trabajo Social puede ejercer en materia de vivienda y urbanismo. Sin embargo, para efectos de esta investigación es vinculante la siguiente: “intervenir sobre la corresponsabilidad y participación real de la ciudadanía, más allá de estrategias formales fomentadas desde las instituciones y preestablecidas

⁴ Entendiendo espacio a partir de la siguiente cita: “Caracterizando la categoría espacio, podemos ver que algo compar-tido en varias perspectivas que lo conceptualizan, es la definición de su carácter de *totalidad*. Esto es clave, porque nos señala que el espacio no se trata exclusivamente de una dimensión física o topográfica de la realidad en la que nos desenvolvemos, sino que remite a los objetos creados por el ser humano y las relaciones sociales entre éstos” (Orellana y Panez, 2016)

de antemano, pero que requieren de la legitimación política de los habitantes de estos espacios”. (Toset, 2010, p. 144)

En este sentido, existe la necesidad de que desde la profesión (y las Ciencias Sociales) se garantice una verdadera participación de las personas que conviven en un determinado espacio, respecto a lo que se planifica y construye en el tiempo. Esta investigación contribuyó a la construcción de conocimiento en urbanismo permeado por el análisis que permite las herramientas propias del Trabajo Social y plantea la posibilidad de abrir las discusiones en el tema de la ciudad; argumentando desde un posicionamiento histórico crítico, la relevancia contextual que implican las relaciones de poder en los territorios que se están viendo modificados y sus transformaciones en la vida social.

Es por esto que se tomó como ejemplo un proyecto urbanístico de amplia extensión y con un alto impacto en términos de movilidad vial. Refiere a la ampliación de la ruta San José-San Ramón, producto de un fideicomiso financiado con los fondos de las reservas voluntarias del Instituto Nacional de Seguros, que permitió la construcción de intervenciones viales a lo largo de la carretera General Cañas y Bernardo Soto⁵, específicamente se centró en el trayecto que corresponde el cantón Flores, denominado popularmente como Calle Real.

De acuerdo con lo anterior, se delimitó como objeto de estudio: “Transformaciones urbanas en el cantón Flores de Heredia a partir de la ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N°3”. Se consideró el cantón Flores al ser punto estratégico que interconecta la provincia Alajuela, Heredia y la autopista General Cañas que significa una vía de comunicación y comercio importante para el país.

Asimismo, en el primer capítulo se expone la recopilación de los antecedentes, a partir de los cuales fue posible identificar una tendencia hacia el análisis de cuestiones urbanas centradas únicamente en la provincia San José. Son amplios los estudios que señalan el contexto actual como un momento histórico caracterizado por la expansión de la ciudad. Esto resaltó la necesidad de fijar la mirada en otras regiones de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. En este apartado

⁵ Según lo publicado en la Gaceta número 168 del día 11 de julio del 2017, las operaciones en infraestructura vial que van a ser financiadas con el fideicomiso del INS son: “1- Radial Río Segundo: radial entre Río Segundo de Alajuela y San Antonio de Belén con dos carriles de ruedo y espaldones por sentido. 2- Radial a Sarchí: radial para conectar en forma directa la autopista Bernardo Soto con el cantón de Valverde Vega, con al menos un carril de ruedo y espaldón por sentido. 3- Tramo de intercambio con la Punta Sur de carretera Naranjo Florencia, según la Ley N.º 4476, de 3 de diciembre de 1969. 4- Interconexión a Heredia: para conectar la autopista General Cañas, ruta N.º 1, con la ruta N.º 3 a través de las rutas N.º 171, del Colegio Castella a la ciudad de Heredia y N.º 129, de la Firestone a la ciudad de San Joaquín de Flores. Las mismas contarán con al menos dos carriles de ruedo por sentido y los respectivos espaldones.” (p.23)

también se encuentran los objetivos de investigación, las aproximaciones teóricas y la estrategia técnico-operativa que encaminó el proceso de recopilación, procesamiento y análisis de la información.

En el capítulo dos, se expone un compendio histórico del siglo XIX y XX, de algunas transformaciones espaciales experimentadas en Flores. Para los investigadores, estas transformaciones fueron determinantes en la comprensión de las formas en que se han desarrollado las dinámicas con la ampliación de la Calle Real, durante la segunda década del siglo XXI. El capítulo cierra con el momento en que se da la entrada del neoliberalismo y las expresiones de este modelo económico en el cantón; reflexiones que introducen el siguiente capítulo, el cual abordó a profundidad el siglo XXI y se centró en la ampliación de la Calle Real.

A lo largo del capítulo tres, se hace hincapié en cómo y por qué es que los procesos de expansión urbana que se viven en todo el mundo se particularizan en el cantón herediano, alterando la vida cotidiana de quienes habitan en el espacio paralelo al tramo de la Ruta Nacional Número 3 correspondiente a Flores.

Los tres capítulos entretienen las narraciones y experiencias de las personas entrevistadas, habitantes de Flores que plantean el interés por la producción espacial del cantón en el que habitan. Por último, la investigación cierra con los apartados de conclusiones generales, recomendaciones y anexos.

Capítulo I:

Proceso de investigación y aproximación teórica-metodológica sobre el capitalismo y la producción ciudad

El concepto de espacio liga lo mental y lo cultural, lo social y lo histórico. (...) Se trata de una reconstrucción evolutiva, genética (con una génesis) pero de acuerdo a una lógica: la forma general de la simultaneidad.

(Lefebvre, 1973, p.57)

Introducción

El interés por comprender las transformaciones espaciales producidas por las dinámicas sociales en las últimas décadas motiva el contenido del primer capítulo de esta investigación. Las condiciones de vida materiales son determinadas por el interés de clase que produce múltiples formas de desigualdad. La vivienda, la movilidad, el comercio, los puntos de encuentro entre personas, múltiples elementos que podrían ser definidos por cada individuo, pero, dentro del capitalismo, estos son elementos manipulables por las lógicas del mercado.

Toset (2010) asevera que cada territorio es la conjugación de una serie de factores que promueven la exclusión y desigualdad entre las personas que lo habitan. En este sentido, la investigación mantuvo el interés por reflexionar acerca de las prácticas necesarias para “favorecer procesos de inclusión social que potencien la capacidad inclusiva de esta dimensión espacial, mitigando a través de las intervenciones su impacto excluyente” (p.133).

Este interés da sustento al marco investigativo desarrollado a lo largo del presente capítulo en el que se expone el estado de la cuestión, la delimitación del objeto, la tesis, sus objetivos, la aproximación teórica, la propuesta técnico-operativa y los fundamentos éticos.

El proceso desarrollado resalta la relevancia por la comprensión de la realidad, desde una lógica dialéctica y de esa característica se desprende la priorización por historizar los objetos de análisis, su influencia en el sujeto y viceversa. La necesidad de comprenderlos como procesos, en esta ocasión dentro del campo del urbanismo, tal como indica Lefebvre (1973):

Por un lado la ciudad ha estallado, y por otro hay una urbanización general de la sociedad. Este resultado se da como cosa hecha pero, sin embargo, lo que aparece es otra relación de la sociedad al espacio. Es, pues, con este conjunto de hechos como se ha apoderado el capitalismo moderno del espacio total. (p.221)

En el mundo la huella urbana se expande por los territorios, configurando nuevas formas de relacionamiento social. Costa Rica no está exenta de esta dinámica y en correspondencia con la tendencia mundial de crecimiento de las ciudades, el país cuenta con un 60% de su población viviendo en espacios urbanos

A pesar de lo anterior Costa Rica sufre una desactualización en el campo de la planificación urbana institucionalizada. Ha existido propuestas por renovarlo sin embargo al año 2022 aún se encuentra en vigencia el Plan Regional de Desarrollo Urbano “Gran Área Metropolitana” del año 1982, imponiéndose una descontextualización histórica de las zonas urbanas actuales con y los lineamientos que fueron creados para el siglo XX y que en todo caso no se han logrado concretar tal y como evidencia el informe del Estado de la Nación del 2014:

Durante este decenio no se ha incentivado la optimización del uso del suelo, ni el aprovechamiento de facilidades existentes como lo estipulaba el Plan GAM 1982 (e.g. infraestructura, transporte público, centros concentradores de zonas verdes y recreativas). Por contraste, se ha favorecido un modelo lineal y se han promovido desarrollos residenciales en las zonas periféricas, y en el sector noroeste se ha incentivado algún nivel de crecimiento en altura (e.g. cantones de Flores, Belén, San Pablo, Heredia, y la zona central de Alajuela) (p.11).

Ante el incumplimiento de lo regulado por el “Plan GAM 1982”, han existido varias propuestas posteriores, como es el caso del “PLAN GAM 2013-2030 Actualización del Plan Regional de la Gran Área Metropolitana” que fue declarado inconstitucional por la Sala IV en el año 2020, pero se permitió su vigencia por un plazo de 36 meses mientras son corregidas las faltas constitucionales en las que incurre, principalmente en materia ambiental. De no ser subsanadas estas faltas en el plazo establecido el “PLAN GAM 2013-2030” debe ser retirado⁶ (Sala IV, 2021, 26 de mayo). Al no existir un eje articulador claro a nivel nacional en temas de ordenamiento territorial y respetuoso de todas las consideraciones de la ley, es posible que la planificación urbana se genere de forma segregada según cada municipalidad y sin responder a un proceso de desarrollo urbano común para la ciudad que crece en el Valle Central.

A pesar de la desactualizada legislación en materia urbana con que cuenta el país y tomando en cuenta que los gobiernos centrales y locales no han cumplido con las regulaciones que existen, aumenta la expansión del área urbanizada, dando como resultado que para el año “(...) 2012, más de una cuarta parte de la superficie urbanizada (27,0%) estuviera localizada fuera del anillo de

⁶Otro de los casos fue el Plan Regional Urbano y Rural de la Gran Área Metropolitana (PRUGAM 2008-2030). (Estado de la Nación, ,2018, p.22)

contención, sobre todo en las áreas al norte y el oeste de la GAM”. (Estado de la Nación, 2015, p.284)

A pesar del que el cantón de Flores si se encuentra dentro de lo estipulado por el anillo de contención urbana, es una muestra del crecimiento urbano que experimenta el país y como punto de partida la investigación se centró específicamente en la ampliación de la Ruta Nacional N°3. Para el proceso de transformación del espacio, se identificó una fuerte articulación de inversiones público-privadas y afectaciones directas en las viviendas paralelas a la carretera, un ejemplo de esto se muestra en la ilustración 1; algunas perdieron el espacio frontal de su casa, alterando sus fachadas y desnivelando la entrada hacia su casa y muchas otras se encuentran actualmente en venta.



Ilustración 1. *Fotografía de algunas casas que sufrieron afectaciones en su fachada.* Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.

Dentro de los primeros datos que recabó esta investigación, fue posible perfilar cambios que se vinculaban con la ampliación de la Ruta Nacional N3 y actores sociales con intereses específicos en la ampliación, un ejemplo de esto es lo expuesto en el periódico La Nación:

Explicaciones. El rápido desarrollo en las zonas ubicadas hacia el este capitalino y oeste de Heredia fue refrendado por los sectores involucrados: construcción y los bienes raíces. Rándall Murillo, director ejecutivo de la Cámara de la Construcción, y Danny Quirós, gerente de Inteligencia de Mercado de Colliers International (firma de asesores inmobiliarios), explicaron, en primera instancia, que ambas zonas muestran un sostenido crecimiento demográfico, con el levantamiento de diferentes complejos residenciales” (2011, junio 7)

Las estrategias de operación de los sectores financieros inmobiliarios se ven en el caso del cantón Flores, cimentadas por la facilitación del Estado para los procesos de desarrollo constructivo y de comercio. Sobre esto, Mansilla (2011) afirma que “(...) el Estado mediante la inversión pública ha condicionado el desarrollo urbano metropolitano a través de la provisión de infraestructura vial de alta velocidad, diseñando y ejecutando proyectos de autopistas que atraviesan la ciudad” (p.5) Este accionar abona el territorio para la inversión.

Sin embargo, vuelve a resaltar la interrogante de cuáles sectores de la sociedad tienen la capacidad y oportunidades de invertir en la ciudad de la manera en la cual el capital lo exige. De manera competitiva y sin mayores riesgos. De igual forma, es por esto que para la presente investigación fue pertinente analizar desde dónde y para quién se planifica la ciudad. ¿Con qué objetivo se intervienen los espacios y para qué se amplía una carretera?

Por lo tanto, durante el estado de la cuestión se recopiló una serie de investigaciones nacionales e internacionales, con el fin de dilucidar las categorías teóricas con más pertinencia para esclarecer los hechos que suceden en Flores y a su vez se obtuvo la claridad del recorrido que han atravesado los estudios en urbanismo en Costa Rica. De esta forma se consolidó el objeto y la tesis de investigación enmarcando el proceso de análisis espacial y temporalmente, en la Calle Real⁷ de Flores durante el siglo XXI.

Al estar el trabajo delimitado temporalmente en los inicios del siglo XXI⁸, se consideró las categorías analíticas dentro del periodo de intensificación del neoliberalismo, y la neoliberalización de la vida como eje que articula la construcción teórica de la investigación. Junto con los cimientos de la ciudad capitalista y el proceso de urbanismo, el “sentido” de la movilidad urbana, seguidamente de la ciudad en disputa. Por último, se expone, el apartado llamado la vida en la ciudad.

1. Estado de la Cuestión

Los insumos investigativos que cimientan el estado de la cuestión derivan de catorce trabajos de investigación publicados entre los años 1999 y 2022⁹. Se seleccionaron trabajos de

⁷ La Calle Real es el nombre popular que se le otorga al trayecto de la Ruta Nacional Número 3 que atraviesa el cantón Flores

⁸ La delimitación se enmarca en las décadas correspondientes entre el año 2000 y el año 2020.

⁹ Las investigaciones fueron identificadas, a través de la base de datos del Sistema de bibliotecas, documentación e información de la Universidad de Costa Rica. También a través de la Biblioteca Virtual de la Escuela de Trabajo

investigación relacionados con los conceptos teóricos de gentrificación, tejido urbano, transformaciones espaciales, y políticas públicas en torno a la producción del espacio urbano. Se lograron comprender las diferentes aproximaciones que se abordan en los estudios sobre la urbanidad lo que posibilitó la definición del objeto de investigación.

Se contemplaron todos los trabajos de investigación de modalidad tesis, que se han publicado en la Escuela de Trabajo Social de la Universidad de Costa Rica, relacionados con la categoría del espacio urbano. Posteriormente se identificaron algunos trabajos de investigación de otras carreras de la misma universidad y publicaciones de investigaciones realizadas en México, Colombia, Chile y Buenos Aires; países latinoamericanos con larga data en cuanto a estudios urbanos.

Los elementos tomados en consideración para el análisis de los antecedentes fueron el objeto, delimitación espacial y las conclusiones de dichas investigaciones. A nivel nacional, se puntualizó con mayor atención aquellas investigaciones que exponen manifestaciones de transformación espacial dentro de la GAM, y a los proyectos e intereses políticos que existen detrás de estas reconstrucciones de las dinámicas urbanas.

A continuación, se exponen las investigaciones agrupadas por los criterios teóricos seleccionados:

1.1. Gentrificación

Una de las tendencias teóricas en los estudios urbanos es la gentrificación¹⁰. Se analizaron los trabajos de Quiróz y Cadena (2015) y el realizado por Contreras y Gatica (2015). La primera de las investigaciones realizó un aporte significativo en cuanto a los procesos históricos de cambio morfológicos en las ciudades, y a nivel metodológico resulta interesante el taller que se realizó para la comparación de las condiciones de gentrificación de Alemania y de México. Una de las conclusiones que las personas participantes de la investigación construyeron, es que cada territorio desarrolla los procesos de transformación según sus características; pero a su vez, en ambos lugares

Social de la misma universidad. Muchas de las investigaciones internacionales fueron localizadas a través de la base de datos Google Scholar.

¹⁰“Se comprende la gentrificación como un proceso de cambio socioespacial dominado por grupos de mayores ingresos respecto a los preexistentes, y por tanto, el desplazamiento voluntario o involuntario de los hogares de menores ingresos” (Contreras y Gatica, 2015, p.325)

se reproduce un mismo patrón de inversión y crecimiento inmobiliario producto de una misma lógica.

La investigación de Contreras y Gatica (2015) por su parte pone entremesa el cuestionamiento a la tendencia generalizada de explicar siempre a partir de la gentrificación todos los procesos de transformación en los centros poblacionales. Lo anterior, afirmando que estas transformaciones son innegables, pero no necesariamente todos los cambios actuales en las dinámicas urbanas pueden ser denominados gentrificadoras. De igual manera, se concluye en la investigación que uno de los factores que predominan, independientemente del tipo de reestructuración urbana que se experimente, son los intereses del mercado inmobiliario como motor principal para los cambios geoespaciales en las ciudades.

Ante las reflexiones planteadas en las investigaciones sobre gentrificación, cabe cuestionar si las transformaciones que actualmente suceden en la GAM costarricense están relacionadas con la gentrificación o responden a un proceso distinto. ¿De qué forma puede entenderse la gran diversidad de factores que determinan estos cambios?

1.2. Tejido urbano

En cuanto a tejido urbano se analizó la propuesta de los autores Arreola y Ferretti (2012) y Mansilla (2011). La primera investigación gira en torno a la búsqueda de un “desarrollo arquitectónico funcional” para los espacios; y en este sentido argumentan que ciertas composiciones desordenadas de un espacio local impiden la construcción de tejido social. Sin embargo, esto también lo generan ciertas formas planificadas de organización espacial, como lo son los denominados “fraccionamientos cerrados”.

Según Arreola y Ferretti (2012) a partir de una intervención “bien pensada” del modelo arquitectónico del espacio, se puede generar un tejido social integrado. Surge entonces el cuestionamiento ¿Es posible la composición de espacios físicos independientes de las tensiones propias de las relaciones de clase, es decir, es posible lograr un tejido social integrado? Según los autores antes mencionados, sí es posible, sin embargo, para efectos de este trabajo esta interrogante dio pie a las reflexiones que se generaron en torno al cantón Flores.

Por su parte, sobre tejido urbano Mansilla (2011) presenta un artículo con cuestionamientos claves: “¿Quiénes son los ganadores en los procesos de expansión urbana?, ¿Hacia quien se

encuentran dirigidas la red vial urbana?, ¿La expansión espacial y la compresión temporal es un hecho para todos los habitantes de la periferia urbana?” (2011, p.3).

El autor (Mansilla, 2011) identifica las intervenciones viales que se han realizado en Santiago de Chile como punto de estudio sobre las demás transformaciones urbanas que se están desarrollando y analiza cómo el Estado facilita el proceso de regulación y planificación urbana para el desarrollo del sector inmobiliario. A su vez, es contundente al mostrar que no necesariamente estas movidas tienen el interés de la integración espacial de todas las personas que habitan en la región.

Es interesante recalcar la forma en la cual la investigación analiza a partir de la construcción de las nuevas redes viales, las nuevas dinámicas poblacionales que surgen en la periferia de la urbe. Asimismo, considera la desigualdad temporal que vive la población, con las transformaciones que facilitan el acceso y la movilidad a las clases altas y no a la totalidad de los habitantes.

1.3. Transformaciones espaciales¹¹:

Uno de los estudios más influyentes para la definición del objeto de esta investigación fue el de Gallaguillos e Inzulza (2015). En su trabajo se abordó la nueva inversión inmobiliaria que se está realizando en la periferia de la capital chilena (donde anteriormente se ubicaban grandes barrios populares) se empezó a identificar una nueva composición residencial de clase alta, la cual desdibuja las identidades territoriales que anteriormente particularizan la zona. Gallaguillos e Inzulza exponen:

La hipótesis que guía el estudio (...) argumenta que la inversión inmobiliaria en altura en barrios pericentrales históricos, así como en urbanizaciones periféricas, está cambiando la configuración social barrial y los significados. La diversidad socioespacial aparente es un síntoma de un momento en un proceso tendiente a significar un estilo de vida polarizado socioespacialmente (2015, p.131).

El estudio señala al Estado y el mercado como dos de los principales agentes que influyen la diferenciación espacial de un lugar. Estos dos agentes permiten, regulan y ejecutan, bajo normativas como los usos de suelo, las sectorizaciones y enclaves residenciales; la diferenciación territorial en la que habitan los grupos pertenecientes a las distintas clases sociales.

11 En la presente investigación se utilizó el concepto de transformación espacial y no el de transformación socioespacial debido a que se considera que el espacio incluye la vida social que lo determina.

Por otro lado, la investigación realizada por la Laura Bernal (2013), expone otro factor importante que ha influido en la reconstrucción de lo urbano. El mismo refiere a los intereses de reproducción y producción de un espacio anteriormente denominado como rural, pero que a partir de las dinámicas de expansión urbana se encuentra en un proceso de metropolización para la ocupación suburbana.

Bernal (2013) comparte con la mayoría de las investigaciones consultadas, el señalamiento al sector inmobiliario y al Estado como actores principales dentro de esta dinámica. En este trabajo se recuperan los principales conflictos por las transformaciones en el municipio de San Jerónimo de Antioquia. Se menciona que existe una segregación en doble sentido, por un lado, un grupo poblacional que se ve excluido del acceso a ciertos sectores y servicios, y por otro lado, grupos turísticos, que se “autosegregan” para aislarse y protegerse del “otro”.

Bernal (2013) enfatiza en que hay actores sociales que demandan mayor regulación en los procesos de suburbanización y concluye afirmando que “La apropiación del territorio por parte de la actividad turística repercute en la cotidianidad y estilo de vida de la comunidad local, la cual se ve afectada por el uso y las prácticas del habitante metropolitano” (2013, p.54). Como un aspecto particular que acrecentó las nuevas formas impuestas de distribución del espacio, la autora (2013) analiza la implantación de un túnel vial, que ahora interconecta al municipio con zonas centrales de la región y que antes no existía.

A nivel nacional, se encontró la investigación de Alvarado y Jiménez (2014). Los autores posicionan el análisis de las transformaciones que se configuran en el territorio urbano, producto del contexto social que se experimenta en el país con la implementación del neoliberalismo. Se problematiza el ensanchamiento de la brecha social y la consideración de la exclusión y autoexclusión como opción individualizante de convivencia, ante el miedo que generan las condiciones socioeconómicas (Alvarado y Jiménez, 2014, p.101). En este sentido cabe destacar las causas que influyen en la conformación de los espacios para los autores (2014):

Este miedo no se manifiesta como miedo, sino como un discurso en el que la petición de seguridad se coloca en el centro y está presente en la oferta de las desarrolladoras y las promotoras inmobiliarias, (...) De esta manera, la seguridad, interpretada como la presencia de un conjunto de mecanismos de control, como el cerco perimetral y los controles de entrada y salida, modela estas formas urbanas (p.102).

Alvarado y Jiménez (2014) dejan en claro cómo los sentimientos, en este caso el miedo, no son únicamente emociones estructuradas, sino que pasan a ser estructurantes de este modelo de

sociedad y a partir de este sentimiento se legitiman prácticas clasistas. Se construyen, nuevas nociones de “nosotros” como grupo social homogéneo, protegido por los muros residenciales y a su vez, nuevas nociones de una otredad peligrosa que se encuentra en los espacios abiertos (p.141). La investigación plantea la capacidad de poder de decisión y acción en cuanto a gustos y preferencias en la construcción de los espacios residenciales cerrados.

Alvarado y Jiménez (2014) reflexionan sobre los cambios en la democracia socialmente practicada, debido a que dentro de la administración de estos espacios (condominios), los sujetos pasan de ser “ciudadanos a accionistas”, proceso respaldado por la Ley Reguladora de Propiedad en Condominios. En esta ley se permite que el “poder” y el conjunto de deberes y derechos que maneja una persona, sea en función del número de acciones que posee dentro de una finca. (p.143)

En este marco y continuando con la comprensión de las formas de participación dentro de los espacios, se ubica el trabajo de investigación de Araya (2016). El autor divide su objeto de investigación en tres componentes relacionados con la producción del espacio, que son “lo concebido, lo percibido y lo vivido” (p.11). Estos componentes son descritos en las experiencias de diferentes actores sociales en Hatillo 8.

Entre anotaciones relevantes, Araya (2016) identifica características de cómo se da la apropiación por parte de los sujetos de investigación, del espacio privado y del espacio institucional. Este último como el espacio exterior que es administrado por alguna institución como municipalidades, iglesias, entre otros. Algunas de las conclusiones problematizan lo determinante de las estipulaciones institucionales sobre cómo debe de ser un espacio; entorpeciendo en algunos casos los procesos de apropiación autónomos de las personas residentes y que “(...) en términos generales siguen siendo espacios isotópicos. Sus apropiaciones cotidianamente reproducen el discurso político hegemónico (...)” (Araya, 2016, p.76).

1.4. Trabajo Social y políticas públicas en torno a la producción del espacio urbano

Dentro de las investigaciones consultadas en Trabajo Social sobre urbanismo, se ubicaron seis trabajos que resaltan la importancia de los análisis de las políticas públicas que norman dinámicas de producción del espacio urbano. En primer lugar, la investigación de Abadía, López, y Umaña (1999), las cuales afirman que desde el año 1989 no se abordaba el tema de vivienda en Trabajo Social. Es destacable que realizan la incorporación de la perspectiva de género para el entendimiento de las dinámicas que se generan en los procesos de autoconstrucción de la vivienda.

Para las autoras (1999) es relevante las significaciones y relaciones de poder que las personas construyen del espacio. Así mismo sucede con el trabajo de Rojas (2001), quien posiciona la importancia de la urbanidad para la investigación del Trabajo Social. La autora (2001) afirmó que “La Zona Roja” es un lugar en el que se manifiestan expresiones de la cuestión social asociadas a la ciudad como un lugar habitado.

Son pocas las investigaciones que desde el Trabajo Social se enfocan al análisis del espacio. Sin embargo, durante la última década existe un mayor interés por la temática urbana dentro de la profesión. Al estar íntimamente ligado el Trabajo Social a las políticas públicas, la política social de asistencia y de vivienda son un apéndice a las reflexiones sobre la ciudad.

En esta vía, el trabajo de investigación de Kung (2015) plantea desde la territorialización, la manera en la que se contemplan las contradicciones que surgen en un espacio determinado a partir de estos procesos. Entre uno de los principales aportes de este trabajo se encuentra el exponer el territorio como un espacio en conflicto con determinantes económicas, sociales y políticas.

De igual forma coloca la capital San José como un espacio en el que interactúan actores sociales que buscan la construcción de determinado proyecto político, a partir de sus intereses particulares. Posteriormente en la investigación también se aborda una recuperación histórica de distintas acciones colectivas que se desarrollaron en la provincia San José. Lo anterior permite identificar las luchas de poder y los aspectos de mayor conflictividad de la provincia con respecto a la administración del espacio.

Entre uno de los muchos aportes que realiza Kung (2015) al campo del urbanismo desde Trabajo Social, está el análisis de las políticas de regeneración urbana que implementa la municipalidad de San José, haciendo énfasis en la conformación de departamentos como el Área de Proyección Social y sus implicaciones. En las conclusiones de su trabajo, la autora expone la importancia de comprender San José como un espacio que “ha sido una zona en la que el fenómeno de urbanización ha expresado de manera fundamental las contradicciones sociales que se despliegan a partir de la relación entre capital-trabajo.” (Kung, 2015, p.314)

Otra de las investigaciones realizadas en períodos más recientes es la presentada por Chacón (2016). Esta tesis aporta un completo panorama sobre cómo se ha venido trabajando la política social de vivienda en el país, tomando en cuenta la planificación del ordenamiento territorial que existe, cuáles son las propuestas que han ofrecido diferentes actores políticos y qué políticas se han ejecutado.

En el trabajo se exponen elementos que resaltan la importancia que implica para muchos de los grupos de poder que administran el país, definir cuál será el ordenamiento que configure el territorio. Un ejemplo de esto es el surgimiento de las instituciones vinculadas a la política social de vivienda, fundadas en una época de importante expansión demográfica y por lo tanto residencial. Tal es el caso del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (Chacón, 2016, p.83) fundado en 1986.

Para ese entonces las políticas intervencionistas del Estado buscaban accionar ante las demandas sociales más explícitas y conflictivas en temas de posesión de la tierra y vivienda digna. El recuento histórico que realiza Chacón (2016) remarca la importancia de cuestionar la manera en la que está accionando actualmente el aparato institucional en respuesta a las nuevas transformaciones geográficas que vive el país.

En el mismo campo de la vivienda está la investigación de Cruz (2017). En su trabajo se plantea una reflexión interesante acerca de los factores que potencian o limitan los proyectos habitacionales verticales como soluciones de vivienda integrales para familias en condiciones de pobreza (p.27). La investigación está enfocada en el caso particular de proyectos de vivienda ubicados en Los Guido en Desamparados y Hatillo, el análisis de urbanidad se limita al territorio de San José dentro de la GAM como centro económico y urbano del país.

Para Cruz (2017) es fundamental profundizar en los cambios estructurales que se presentan a nivel territorial y recuperar el quién y para quién se están formulando dichos cambios. La autora (2017) pone en discusión conceptos teóricos que son poco abordados desde el Trabajo Social, como el derecho a la ciudad y los análisis de las tendencias hacia las ciudades compactas, lo cual implica una mayor profundización en el espacio urbano, en comparación a lo que anteriormente se ha venido estudiando.

Para finalizar se incorporó en el estado de la cuestión el trabajo de Barquero y Madriz (2020) acerca de la planificación urbana y los residenciales cerrados en la Gran Área Metropolitana de este país. En él se destaca el ímpetu por posicionar en el trabajo social, el tema de la configuración del espacio y el desenvolvimiento de las relaciones de poder. A su vez el análisis histórico y de clase con que se analizan los residenciales cerrados como modelo habitacional con gran auge en el periodo neoliberal.

1.5. Balance final

Araya (2016) y Cruz (2017) señalan el papel de las instituciones públicas en cuanto su relación con las organizaciones populares y apuntan que en las dinámicas de la producción del espacio existe un margen en el que las instituciones públicas no logran interferir. Se considera necesario contextualizar el momento histórico del neoliberalismo, en el que se están replanteando los vínculos entre el Estado y los intereses del capital, identificándose una incapacidad y/u omisión del aparato estatal por regular la expansión de la ciudad.

Las investigaciones expuestas identifican distintos niveles de intervención estatal al respecto. Por un lado, el Estado juega un rol interventor en la construcción de barrios populares, como lo presentan las investigaciones de Araya (2016) y de Cruz (2017). No obstante, en los proyectos sobre residenciales cerrados y expansión inmobiliaria existe una tendencia estatal al “dejar hacer”; es decir, existe poca o nula intervención por parte del Estado. Los proyectos direccionados a configuraciones espaciales ejecutados por consultoras o empresas inmobiliarias poseen un mayor margen de participación de las personas habitantes, que en los proyectos de vivienda por bono.

Se consideró la necesidad de explorar otros puntos geográficos de la GAM aparte de la capital, para analizar cómo se estaban dando estos procesos de desarrollo en las demás provincias de esta región urbana y así descentralizar los estudios en el campo urbano.

Para el objeto de investigación del presente trabajo, lo expuesto por Mansilla (2011) y Bernal (2013) sugirió un punto de partida interesante con su análisis de las transformaciones dentro de un espacio geográfico a partir de la construcción de vías de transporte. De esta forma se logró vincular la ampliación de la Ruta Nacional N°3 con los procesos de transformación espacial que se gestan en el cantón Flores.

Se identificaron actores como el Estado, las corporaciones inmobiliarias y las poblaciones que se están viendo afectadas, a partir de lo expuesto en las investigaciones de Galleguillos e Inzulza (2015), Bernal (2013), y el trabajo realizado por Contreras y Gatica (2015), en donde se analiza con mayor detalle la función del modo de producción dentro de las dinámicas espaciales. Otro aspecto relevante fue el papel de las organizaciones populares y comunales frente a la onda expansiva de la ciudad y del neoliberalismo que afectan la planificación y distribución urbana.

Las investigaciones donde se explicita una concordancia con el método del marxismo para la aproximación a la realidad como las de Kung (2015), Cruz (2017), Bernal (2013) permiten analizar sobre la función actual del capitalismo en la configuración de los territorios. A su vez,

comprender los espacios geográficos como espacios materiales determinados por un conjunto de contradicciones sociales y relaciones de poder que les particularizan.

2. Delimitación del objeto y tesis de investigación

La búsqueda bibliográfica pertinente para la elaboración del estado de la cuestión sugirió elementos interesantes de considerar para la delimitación del foco de atención del presente trabajo. Estos nodos permitieron ser adecuados a los aspectos específicos del espacio geográfico seleccionado, el cantón Flores, que por sus características fue de interés para esta investigación.

Específicamente el elemento principal que delimitó temporalmente el análisis fue la ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N°3 en el año 2011; y los impactos en el territorio desde su intervención. Esta construcción y ampliación responde al proyecto “Mejoramiento de la Ruta Nacional N°3. Sección San Francisco de Heredia- San Joaquín de Flores- Río Segundo de Alajuela” licitación pública número N° 2008LN-000017-ODI00 (Consejo Nacional de Viabilidad, 2008) y que posteriormente se interconecta con un proyecto de mayor escala el “Desarrollo de Obra Pública Corredor Vial San José-San Ramón y sus radiales mediante fideicomiso” Lo que lo ubica como parte de una de la estrategia de intervención de movilidad urbana de la GAM.

Junto con este elemento, existen otros que permiten identificar al cantón Flores como espacio geográfico idóneo para la realización de esta investigación. Flores es el cantón más pequeño de Costa Rica, con apenas una extensión de 6,9 km². Colinda con el cantón central de Heredia, la provincia Alajuela y la autopista General Cañas (Rodríguez y Ulate, 2015); hecho relevante ya que su territorio se coloca en una zona de confluencia para movilizarse entre estos tres puntos económicos importantes del país.

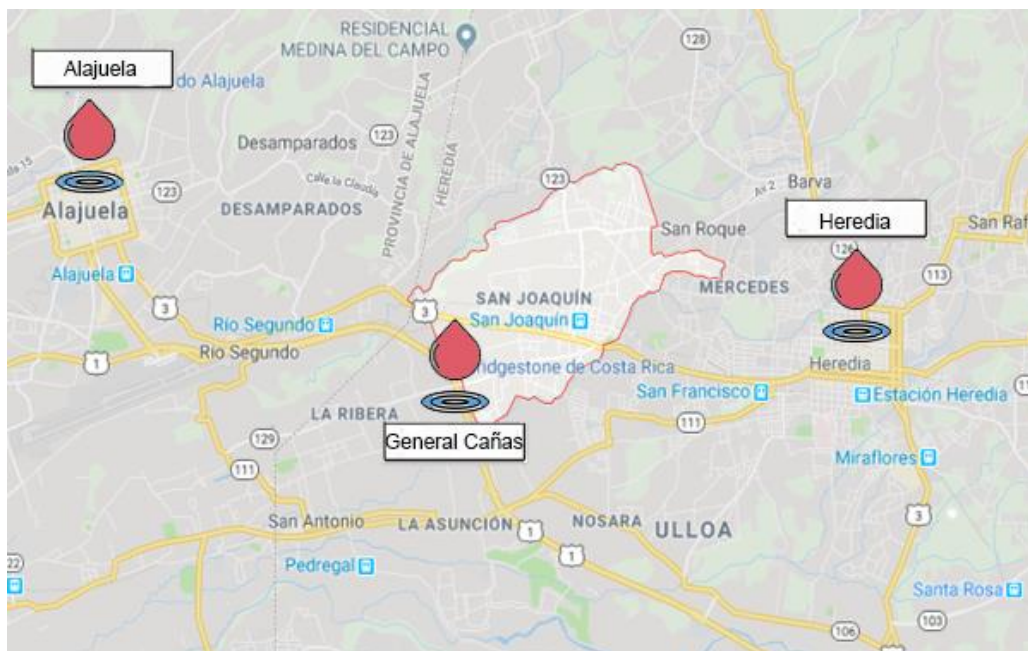


Ilustración 2 Mapa de ubicación de San Joaquín. Recuperada de www.googlemaps.com.

En la ilustración 2 se observa el cantón Flores y su posición con respecto a las provincias Alajuela y Heredia y a la autopista General Cañas. Entre los tres puntos se puede observar una de las líneas amarillas etiquetadas con el número 3 correspondiente al trayecto que realiza la Ruta Nacional N°3.

Para el Censo de Población del año 2011 (INEC), en Flores habitaban 20.037 personas. Según el Estado de la Nación (2014) se ha caracterizado por ser un espacio residencial y para los últimos años se encuentra junto con Santa Ana y San Pablo como uno de los cantones con mayor crecimiento poblacional de Costa Rica (p.30).

De lo anterior, y con el propósito de justificar mayormente el proceso investigativo de este trabajo, se plantea el objeto y tesis de investigación.

Objeto de investigación

Transformaciones urbanas en el cantón Flores de Heredia a partir de la ampliación a cuatro carriles de la Ruta Nacional N°3.

Tesis de investigación

Las transformaciones espaciales en la conformación del territorio del cantón Flores de Heredia relacionadas a la ampliación de la Ruta Nacional N°3, tienen injerencia en la manera de habitar de las personas pertenecientes a este cantón.

Las manifestaciones de los procesos de neoliberalización en los espacios han generado en la GAM la “desconcentración urbana (desconexión con los centros tradicionales) y un crecimiento polarizado (conexión entre las zonas de la periferia).” (Durán y Montes, 2018, p.8).

Bajo esta lógica, es posible ubicar al cantón Flores contemplando la ampliación de una de sus carreteras principales, radial que interconecta tres provincias de la región central de Costa Rica. No obstante, cabe preguntarse: ¿puede una calle transformar las dinámicas históricas de un pueblo? Lefebvre (1972) expresa sus reflexiones en contra y a favor de las calles y expone cómo éstas intervienen subjetivamente en el habitar de las personas:

La calle se ha convertido en retículo, organizado por y para el consumo. La velocidad de circulación, todavía permitida, del peatón se halla determinada y calculada en función de la posibilidad de percibir los escaparates y de comprar los objetos exhibidos. El tiempo pasa a ser "tiempo-mercancía" (tiempo de compra y de venta, tiempo comprado y vendido). La calle reglamenta el tiempo más allá del tiempo de trabajo y lo somete al sistema, el del rendimiento y del beneficio. La calle ya no es más que la obligada, transición entre el trabajo forzado, los esparcimientos programados y la habitación, en cuanto lugar de consumo (p.15).

Esta situación se refleja en Flores posterior a su ampliación cuando se inició la construcción alrededor de la carretera de franquicias comerciales. Algunos ejemplos como Mas x Menos (de la cadena de supermercados Walmart) (Redacción, 2015, octubre 9), Automercado (Montero, 2014, septiembre 30), varios centros comerciales los cuales fueron cada vez ampliando más su tamaño, hasta llegar en el 2018 a la construcción del centro comercial Oxígeno (Rodríguez, 2018, diciembre 13). Este se encuentra justo en el límite entre el distrito de San Francisco de Heredia y Flores.

Flores se ha convertido en foco de conflicto de diversos intereses, donde instancias oficiales como instituciones públicas y sus normativas legales, se encuentran al margen de muchas de estas transformaciones; dando paso libre al hacer y deshacer dentro del espacio. Desde el año 2011, la ampliación de la carretera plantea un antes y un después en la forma en que las personas habitantes de Flores se relacionaban entre ellos y ellas en el espacio.

Justamente, la presente investigación planteó su tesis con base a la importancia de las calles para las relaciones sociales, para la vida de las personas, el desenvolvimiento de su cotidianidad y de un verdadero habitar. Lefebvre (1972) argumentó a propósito de las calles:

¿Qué es la calle? Es el lugar (topo) del encuentro, sin el cual no caben otros posibles encuentros en lugares asignados a tal fin. (...)En la escena espontánea de la calle yo soy a la vez espectáculo y espectador, y a veces, también, actor. Es en la calle donde tiene lugar el movimiento, de catálisis, sin los que no se da vida humana, sino separación y segregación, estipuladas e inmóviles. Cuando se han suprimido las calles, sus consecuencias no han tardado en manifestarse: desaparición de la vida, limitación de la "ciudad" al papel de dormitorio, aberrante funcionalización de la existencia. La calle cumple una serie de funciones que Le Corbusier¹² desdeña: función informativa, función simbólica y función de esparcimiento. Se juega y se aprende (p.14).

¿Qué ha pasado en Flores desde que se operacionaliza la estrategia de movilidad urbana mejoramiento de la ruta nacional N°3? A partir de lo expuesto, es necesario identificar el impacto del neoliberalismo en los territorios; en las dinámicas de expansión urbana presentes en el país. Resultando fundamental para las ciencias sociales en materia urbanística, comprender lo acontecido en el caso de Flores, como una experiencia particular de las transformaciones a nivel nacional y mundial en la expansión de la ciudad.

3. Objetivos de investigación:

Objetivo general:

Analizar las relaciones entre las transformaciones espaciales y la ampliación de la Ruta Nacional N°3 en las formas de habitar de las personas pertenecientes al cantón Flores de Heredia.

Objetivos específicos:

1. Reconstruir históricamente las principales transformaciones espaciales que constituyen la conformación de Flores como cantón.
2. Analizar las implicaciones espaciales en el cantón Flores, a partir de la ampliación de la Ruta Nacional N°3.

¹² Charles-Édouard Jeanneret-Gris, arquitecto francés nacido en 1887. Es conocido por ser uno de los principales impulsores de la arquitectura moderna. (Ruiza, Fernández & Tamaro, 2004).

3. Analizar las relaciones de poder entre los actores locales involucrados en las decisiones respecto a las transformaciones urbanas en el cantón Flores de Heredia, a partir de la ampliación de la Ruta Nacional N°3

4. Aproximación teórica-metodológica:

4.1. La neoliberalización de la vida

El neoliberalismo es el eje central en el desarrollo teórico de esta investigación. Funciona como base contextual para la identificación de las características particulares del objeto en estudio. En Costa Rica, en la década de los ochenta, la puesta en práctica del neoliberalismo fue dictada por medio del Consenso de Washington. Para Esquivel (2013) algunos de los argumentos dictaminados fueron:

(...) el sector privado gestiona más eficientemente los recursos en lugar del público(...) se proclamó que las economías de los países debían internacionalizarse a toda costa, abrir sus fronteras al capital, atraer el máximo de inversión extranjera, tratar que la producción nacional salga al exterior y que las empresas transnacionales se penetren (p.83).

La disminución del campo de acción del Estado abre paso a que la empresa privada gestione las funciones que anteriormente correspondía al sector público. Se establecen alianzas entre el Estado y el sector empresarial para la ejecución de proyectos de inversión. Según Díaz y Lourdes (2013) lo anterior determinado por los intereses de los grupos de poder, los cuales expresan la incapacidad del planeamiento estatal de adaptarse a las continuas exigencias derivadas de la competitividad¹³.

Para Vásquez (2009) el neoliberalismo comprende una corporativización empresarial¹⁴ de la intervención estatal, asegurando la presencia de miembros de las cámaras de comercio dentro de las juntas directivas de instituciones públicas. Es decir, se toma en cuenta la opinión del grupo empresarial en la toma de decisiones acerca de las políticas públicas, a diferencia de los demás

¹³ “De hecho, desde los años ochenta se han impulsado nuevas figuras como la planificación estratégica, uno de cuyos principales objetivos ha sido agilizar la implementación de las grandes intervenciones urbanas, favoreciendo las estrategias de colaboración público-privada”. (Díaz y Lourdes, 2013, p.9)

¹⁴ Traducción propia: “Se entiende la corporativización empresarial como: “Sistema de representación (intermediación) de intereses en el cual, las partes constituidas están organizadas dentro de un número limitado de categorías singulares, obligatorias, jerárquicamente ordenadas y funcionalmente diferenciadas, reconocidas o autorizadas (sino creadas) por el Estado, a las que les concede un deliberado monopolio de representación, dentro de sus respectivas categorías a cambio de seguir ciertos controles en su selección de líderes y articulación de demandas y apoyos” (Schmitter, 1974, p.93).

sectores de la población beneficiaria la cual es sometida a mayores complejidades administrativas. La voz de estos sectores es ignorada a la hora de decidir sobre las transformaciones económicas que sucedieron a lo interno del Estado (Alvares, 2014).

Dentro de sus funciones en el neoliberalismo, al Estado también se le adjudica la tarea de vigilancia de las consecuencias que pueden ser generadas con las acciones de “liberación de los mercados”, y en cierta medida estabilizador de las entidades financieras, según Harvey (2007):

Los Estados neoliberales acostumbran a facilitar la propagación de la influencia de las instituciones financieras a través de la desregulación pero, asimismo, con demasiada frecuencia también garantizan la integridad y la solvencia de las instituciones financieras sin importar en absoluto las consecuencias. (...) de manera paradójica, esto significa que el Estado neoliberal no puede tolerar que se produzcan errores financieros masivos aunque hayan sido las instituciones financieras las que hayan tomado una decisión equivocada (p.80)

A su vez, se plantean las reformas del Estado a partir de los tratados firmados con organismos internacionales. El neoliberalismo trae consigo la imposición de apertura comercial a las economías nacionales, la cual se dictamina en el ámbito internacional y se ejecuta desde los Estados. No desde un rol de regulación como sucedía durante el periodo histórico del Estado Empresario (Esquivel, 2013), sino, en esta ocasión, el Estado cumple el rol de facilitar los procesos administrativos y de inversión económica permitiéndoles a las grandes empresas mayor libertad de acción.

Sin embargo, es importante ampliar en la discusión elaborada sobre la forma que adopta el neoliberalismo a partir de la crisis financiera del año 2008 y que para algunos autores como García (2007) se profundiza en el año 2015 constituyéndose como: el ultraneoliberalismo. En su análisis sobre el desarrollo de esta etapa del capitalismo, García (2017) lo caracteriza al afirmar que “(...)se pueden identificar claras señales de gobiernos de derecha que intentan volver hacia políticas de libre mercado, pero en un escenario mundial distinto. Es decir, en un mundo de países centrales menos demandante y más proteccionista” (p.93).

Rosseti, Fiúza y Souza (2020) aseguran que con el ultraneoliberalismo, el discurso que se propone es semejante al que se manejaba en décadas anteriores; en el entendido que la crisis del Estado debe ser resuelta a partir de la socialización de los costos. No obstante, en la operacionalización de ese discurso, el mayor peso de la solución es puesta sobre la clase trabajadora. Rosseti, Fiúza y Souza (2020), evidencian esta injusta distribución de los costos, a partir del desgaste en los indicadores sociales de la clase trabajadora brasileña:

Entendemos por ultraneoliberalismo esa más reciente forma del neoliberalismo, que no se resume a Brasil, porque puede ser observada en varios países en el mundo. La mayoría de los autores del campo crítico, adoptando o no ese término, concordan que el neoliberalismo sufre una inflexión que profundiza sus presupuestos, como consecuencia de la crisis financiera de 2008. A pesar de la crisis ser centralmente de las actividades del sector privado financiero, y formar parte de un momento estructural de la crisis del capital que se arrastra por décadas, ella fue presentada, una vez más, como una crisis del Estado, que de hecho, absorbió los prejuicios del capital por medio del fondo público, con la justificación de que bancos e instituciones financieras eran “muy grandes para quebrar” lo que afectaría al conjunto de la sociedad. (Rosseti, Fiúza y Souza, 2020, p. 106)¹⁵

A partir de la cita anterior se muestra la manera en la cual se adopta esa crisis y cómo se atribuye el peso de la solución a los y las trabajadoras. El Estado, entonces, busca a partir de los fondos públicos, subsanar las problemáticas que presenta la empresa privada financiera. El salario de las personas trabajadoras es expropiado para fondos capitalizados que permite la apropiación de esos recursos por parte de las autoridades y direccionado hacia el sector privado. Por contraparte, se observa la precarización de los servicios públicos y los derechos de la clase trabajadora (Rosseti, Fiúza y Souza, 2020).

En este sentido, la relación entre el Estado Neoliberal y el espacio urbano se caracteriza por acciones en la administración pública concomitantes con las necesidades del mercado. Se desentiende el Estado como proveedor de bienes y servicios y se desregulariza la producción de la ciudad; dando libertad de decisión y operación a los grupos empresariales dominantes y generando en términos de Brites (2017) una planificación urbana mercado-céntrica. “Una ciudad remozada y remodelada, pensada y rediseñada por y para el mercado, donde los proyectos estratégicos como pensamiento único, redefinen el sentido de lo urbano” (p.73).

La administración y regulación se da en función de los grupos de poder y sus inversiones bajo la lógica de coste-beneficio. Este modo operativo a su vez permite otra de las características primigenias del neoliberalismo:

La entrada en escena del mercado torna más crítica la accesibilidad al espacio urbano, construye entornos residenciales embellecidos, clasistas (elitistas) generalmente favorecidos por proyectos de rehabilitación y renovación urbana y, en paralelo la ciudad reproduce

¹⁵ Traducción propia: Entendemos por ultraneoliberalismo essa mais recente forma do neoliberalismo, que não se resume ao Brasil, pois pode ser observada em vários países no mundo. A maioria dos autores do campo crítico, adotando ou não esse termo, concordam que o neoliberalismo sofre uma inflexão que aprofunda seus pressupostos, como consequência da crise financeira de 2008. Apesar de a crise ser centralmente das atividades do setor privado financeiro, e fazer parte de um momento estrutural de crise do capital que se arrasta por décadas, ela foi apresentada, mais uma vez, como uma crise do Estado, que de fato, absorveu os prejuízos do capital por meio de fundo público, com a justificativa de que bancos e instituições financeiras eram “grandes demais para quebrar” o que afetaria o conjunto da sociedade. (Rosseti, Fiúza y Souza, 2020, p. 106)

estructuras urbanas muy precarias, proceso que ahonda la distancia entre clases en la ciudad (Brites, 2017, p.574-575).

La presente investigación considera las apreciaciones de Núñez (2008), al identificar que las luchas de poder entre los grupos que tienen intereses particulares en un territorio determinan la configuración de ese espacio. Asimismo, Harvey (2012) argumenta que: “La reproducción del capital pasa por los procesos de urbanización en múltiples vías; pero la urbanización del capital presupone la capacidad del poder de clase capitalista de dominar el proceso urbano” (p.106).

Esta disputa territorial protagonizada por los grupos empresariales hace necesaria no solamente la acción del Estado en función de sus necesidades, sino también el control y dominio de los espacios para su libre funcionamiento; implementando a su vez, un dominio cultural de la sociedad que establece un *modus vivendi*, una visión del mundo (Harvey, 2012, p.106), la cual fue, en el caso específico del presente estudio, el principal interés investigativo.

4.2. Los cimientos de la ciudad capitalista y el proceso de urbanismo

La investigación reconoció que la ciudad tiene un componente social e histórico. Carlos (2007) coloca algunos puntos relevantes a propósito de esto:

La ciudad, en cuanto construcción humana, es un producto histórico-social y en esta dimensión aparece como trabajo materializado, acumulado a lo largo del proceso histórico de una serie de generaciones. Expresión y significado de la vida humana, obra y producto, proceso histórico acumulativo. La ciudad contiene y revela acciones pasadas, al mismo tiempo en que el futuro, que se construyó en las tramas del presente - lo que nos coloca delante de la imposibilidad de pensar la ciudad separada de la sociedad y del momento histórico analizado. (Carlos, 2007, p.11)¹⁶

En este sentido, la ciudad sintetiza en su conformación, el trabajo de la sociedad durante toda su existencia. Con el avanzar de los siglos, la forma de distribución de los espacios se modifica, la tecnología se especializa y la ciudad continúa en su construcción de la mano del crecimiento de la sociedad. De esto se concluye la interrelación entre sociedad, historia y ciudad.

De igual manera, el urbanismo como disciplina es también afectado tanto por el devenir histórico como por la coyuntura en la cual se desenvuelve. Zoido, De la Vega, Morales, Mas y Lois (2000), hablan del surgimiento del urbanismo como una práctica político-administrativa a

¹⁶ Traducción propia: A cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações. Expressão e significação da vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente –o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado. (Carlos, 2007, p. 11)

partir del momento que se determinó la necesidad de organizar la ciudad para resolver problemáticas de higiene pública y hacinamiento que afectaba a la clase trabajadora de Europa del siglo XIX. Se convierte, entonces, el desarrollo del urbanismo como una práctica de intervención pública.

Zoido y otros (2000) afirman que el establecimiento del urbanismo como práctica administrativa precisó de una alianza con el ámbito de la administración local (entiéndase gobiernos locales). Esta unidad, de igual forma, propició la aparición de tensiones y conflictos, ya que se comienzan a designar a ciertos grupos poblacionales para tomar las disposiciones en términos de urbanismo; excluyendo, a su vez, a otros sectores de la sociedad.

Por lo tanto, el urbanismo ha sido utilizado como una práctica ejercida desde las autoridades que formalmente se han establecido como encargadas de realizar estas labores. Se parte de la comprensión que, este proceso de expansión y construcción de la ciudad no es de forma azarosa, sino que subyacen decisiones tomadas por personas a cargo, lo cual sugiere que las decisiones están atravesadas por un posicionamiento e intereses particulares acerca de la funcionalidad y distribución de los distintos elementos que componen los espacios.

A su vez, Harvey (2012) afirma que la ciudad es “el lugar donde se entremezcla gente de todo tipo y condición, incluso contra su voluntad o con intereses opuestos, compartiendo una vida en común, por efímera y cambiante que sea” (p.107). Lo que sugiere la necesidad de contemplar esos distintos elementos a la hora de la conformación de una ciudad.

Se comprende lo urbano desde la interacción entre las personas que habitan un espacio y su relación con el medio específico; una interacción marcada por fricciones, conflictos y decisiones tomadas respecto a la distribución y construcción de la ciudad. Es lo urbano un territorio de continuo relacionamiento social y en el cual es mayor la transformación de la naturaleza por parte del ser humano en términos habitacionales, viales, etc. comparado con zonas consideradas como rurales.

Sin embargo, Harvey (2012) asevera que la contemplación de las diferentes voces presentes, no son realmente el punto principal por el cual se piensa una ciudad. Por el contrario, la urbanización adopta un significado fundamental en lo que este autor llama, la “absorción del producto excedente” que la clase capitalista produce en su afán por obtener mayor plusvalor¹⁷.

¹⁷ Tal como lo expone Harvey (2012) “La política del capitalismo se ve afectada por la perpetua necesidad de encontrar campos rentables para la producción y absorción de un excedente de capital.” (p.12). En este afán es que el urbanismo entra a solventar esa necesidad. A partir de la reorganización urbana, y la construcción de la ciudad como tal, se

Es decir, la construcción de infraestructura tanto vial, habitacional, comercial, etc. es beneficiosa a las aspiraciones del propio capital ya que por medio de estas obras se continua el flujo de sus recursos, por medio de la renta de inmuebles, locales comerciales, venta de infraestructura y la explotación de la fuerza de trabajo involucrada en la propia urbanización.¹⁸

Harvey (2012), además, expone sobre la diferencia entre lo que se considera como bienes públicos y bienes comunes. Siendo los primeros aquellos servicios o elementos que son, dentro del discurso formal, “para todos”; entre ellos destacan ejemplos como: la electricidad, el agua, las carreteras, etc. Sin embargo, a pesar de exponerse como bienes públicos, no son necesariamente considerados para y por las personas que conviven en un lugar específico. Por el contrario, el beneficio principal es adjudicado a aquellas personas y corporaciones que explotan esos recursos.

En contraposición, los bienes comunes son un punto de aspiración por el cual articular la organización de los movimientos sociales ya que refieren a recursos que sean verdaderamente potenciadores de la calidad de vida de las distintas personas. Fue valioso para los fines de la presente investigación, pensar la ciudad desde esa óptica. Un espacio en el cual los bienes son comunes a las personas que habitan el mismo lugar; y que en ellos se refleja el parecer y los intereses de las personas involucradas en su cotidianidad. Retomando la aclaración de que el cambio en la ciudad debe ser coherente con una modificación en el modo de producción imperante ya que está internamente relacionada entre sí.¹⁹

Con el propósito de ejemplificar, Harvey (2012) analiza la infraestructura vial. Una carretera que debería ser pensada para el tránsito de las personas, se limita a la priorización de los vehículos motorizados, como primer punto. Además, el tráfico desmedido vuelve intransitables las calles; por lo cual las autoridades encargadas establecen medidas restrictivas que, según este autor, eliminan la posibilidad de que estas vías sean consideradas como bienes comunes. Las calles dejan de ser pensadas para la interacción de las personas siendo más bien, un paso para movilizarse de un lugar a otro.

produce el flujo de producto excedente necesario para mantener las aspiraciones de la clase capitalista. Mediante el negocio y comercio de obras de infraestructuras y de la explotación de la mano de obra, se perpetúa el plusvalor. Entendido como la extracción de un porcentaje de la jornada laboral de la clase trabajadora que en manos de la clase capitalista funciona para su enriquecimiento y para mantener el crecimiento de capital.

¹⁸ Jiménez (2018) aporta en esta discusión: “En este sentido, los actores gubernamentales y privados juegan un papel crucial, en el sentido de que han sabido comprender cómo a partir de la depreciación y la revalorización del suelo urbano se pueden obtener ganancias.” (p.27)

¹⁹ A manera de síntesis, la propuesta de Harvey (2012) habla de bienes públicos como gastos productivos del Estado, y define los bienes comunes como una relación social inestable y maleable entre las personas con su entorno, en búsqueda de la transformación de los recursos disponibles para el desarrollo de su vida y para su beneficio.

Si a esto le sumamos la complicidad por parte del urbanismo con el capital; se concluye que la edificación de centros y locales comerciales cercanas a vías importantes de la ciudad se adscribe a la intencionalidad de la planificación urbana para la absorción del excedente de capital mediante el consumo de la población en general.

En este sentido, cabe discutir referente al tema de la movilidad urbana tanto en su acceso como en su planificación. El por qué y para qué de la expansión de infraestructura vial es relevante para comprender el nivel de apropiación que cuentan las personas dentro de la ciudad.

4.3. El “sentido” de la movilidad urbana

Para dar comienzo a la discusión, es importante colocar la diferencia expuesta por Creswell (2006) entre desplazamiento y movilidad. La primera refiere al movimiento de un cuerpo de un punto a otro con la carencia de sentido en ese trayecto. A diferencia de la movilidad, que incorpora un sentido consciente en ese movimiento; es decir, el recorrido de un punto a otro adopta un propósito del porqué y para qué se desea llegar a un destino específico.

La intencionalidad es un elemento fundamental al momento de analizar el tema de la movilidad ya que permite a las personas tener una razón de porqué se mueven dentro de la ciudad; lo cual genera cierta identidad con su espacio y, en casos ideales, permite la apropiación del mismo. La movilidad urbana entonces, es entendida como la capacidad de las personas de moverse con sentido e intencionalidad dentro de los espacios de la ciudad.

En oposición con la intencionalidad de la movilidad urbana, existe la forma de transitar por parte de las personas sin ningún tipo de interés ni rumbo. Un ejercicio de movimiento casi que robotizado y rutinario en el cual no se obtiene ningún tipo de apropiación del espacio sino que es un desplazamiento meramente obligatorio para llegar al lugar de trabajo o de domicilio, por ejemplo. Transitar con miedo, desconfianza y desinterés podría ir de la mano de esta poca apropiación del espacio. La movilidad ha estado presente en la historia y conformación de la sociedad desde las épocas del nomadismo. Sin embargo, es a partir de la modernidad, según lo planteado por Creswell (2006), que la movilidad adopta un carácter más conflictivo.

Arriaga, Jiménez y Loera (2017) señalan que, específicamente a partir de la década de 1970, con el giro hacia las políticas neoliberales, la construcción de infraestructura vial tanto como de los servicios de transporte público, adoptaron una direccionalidad diferente. Su principal interés se asentó en el beneficio económico de las élites capitalistas.

La teoría del “Urban Growth Machine”²⁰ aparece para analizar este aspecto. Sus postulados aseveran que, a partir de ese momento histórico, la clase capitalista se adjudica y presiona a las instancias gubernamentales para la toma de decisiones a propósito del desarrollo urbano. A modo de inversión o de adjudicación de concesiones; la élite capitalista se comienza a beneficiar con el aumento en el precio de las tierras que limitan con las nuevas carreteras y viaductos construidos con una intencionalidad específica. Esto además, significa la expulsión de poblaciones empobrecidas que son incapaces de mantener sus viviendas. (Arriaga, Jiménez y Loera (2017).

Las carreteras no son pensadas entonces, para el beneficio de las personas en su movilidad cotidiana, sino que se concentran en la acumulación del capital. Esto evidentemente trae repercusiones a la hora de darle sentido a los espacios por los que transitan las personas. Graham (2000) habla de las “*infrastructure networks*” refiriéndose a aquella infraestructura que en teoría deberían de funcionar como redes para conectar a las personas. En ese concepto incluye la infraestructura vial como ejemplo.

Graham (2000) afirma que estas construcciones no deben verse como algo neutral o universal, sino que por el contrario condensan en su interior un mecanismo de control y poder de una clase dueña de esos medios, sobre aquel sector de la sociedad para la que supuestamente se elaboran este tipo de infraestructura. Este autor afirma que una persona puede estar físicamente sobre una carretera, pero no tener un verdadero acceso para hacer uso de la misma, por falta de recursos impuestos para su utilización.

Las confecciones de las carreteras no son necesariamente el reflejo de lo que necesitan las personas, sino que prima el movimiento de los automóviles lo cual excluye a la población que no cuenta con los recursos para acceder a medios de transporte motorizados. Asimismo, una carretera con pagos obligatorios como lo son los peajes es, a su vez, una condicionante para su uso.

Entonces, el movimiento se convierte en movilidad cuando adquiere sentido y propósito; el sentido y propósito reflejado en los lugares permite que las personas generen identidad en sus espacios y que la apropiación se encamine de mejor manera. No obstante, si el interés del capital es el factor predominante a la hora de diseñar y planificar la infraestructura (vial, habitacional, etc.), el resultado no pretende adecuarse a las necesidades de las clases subalternas.

²⁰ Teoría política que explica el interés por parte de diversos sectores sociales para el crecimiento de una ciudad de manera acelerada. De ahí el nombre que en español sería: “Máquina de crecimiento urbano”

Esto contribuye al desinterés y falta de apropiación de las personas que día a día transitan y conviven los espacios. Lo anterior causa un detrimento de la calidad de vida de quienes construyen rutinas en su traslado y movimiento de un lugar a otro; y disminuye la posibilidad de construir espacios de interacción social donde las personas puedan sentirse cómodas y seguras. Esto es analizado por Carlos (2007) quien afirma:

La metrópoli cortada por vías de tránsito rápido, basada en la circulación sobre puentes y viaductos cada vez más modernos, representa el vacío por completo, caracterizado por la tendencia a la imposibilidad del uso de los espacios públicos y, como consecuencia, por el distanciamiento del individuo en relación a los lugares de realización de la vida (p.13)²¹.

En este sentido, el tiempo dentro de la ciudad se vuelve efímero, rápido e instantáneo por la misma reestructuración de locales y de las vías de tránsito. Esto conforma lo que la autora llama el “espacio amnésico” el cual refiere a la incapacidad de las personas de poder generar vínculos e identificación con su espacio, ya que la instantaneidad no lo permite.

El espacio por el cual se movilizan las personas es constantemente modificado. Las vías de tránsito se reacomodan desde los intereses de las clases que ostentan el poder. Esto, afirma Carlos (2007), obliga a las personas a estar en constante adaptación a las modificaciones urbanas impuestas. Por lo tanto, no se genera ningún tipo de arraigo hacia su lugar de vivienda y empobrece las interacciones entre las personas habitantes de una ciudad.

La falta de referenciales significativos en el espacio y de lugares en los cuales las personas puedan interactuar, genera un distanciamiento de las personas entre sí pero también con la ciudad. Por ende, la construcción vial afecta no solo la organización urbana de un lugar, sino también las mismas relaciones sociales que se desarrollan en ese espacio en específico.

La organización de la ciudad tiene una intencionalidad específica según sea los intereses que medien en su planificación. Al estar inmersa dentro de la lógica del urbanismo, la construcción de las carreteras no escapa a las dinámicas de poder y disputa frente a las decisiones que se toman para la ciudad.

4.4. La ciudad en disputa

²¹ Traducción propia: A metrópole cortada por vias de transito rápido, baseada na circulação sobre pontes e viadutos cada vez mais modernos, representa o vazio no cheio, caracterizado pela tendência à impossibilidade do uso dos espaços públicos e, como consequência, pelo distanciamiento do indivíduo em relação aos lugares de realização da vida. (Carlos, 2007, p.13).

A la hora de organizar la ciudad, se posiciona el capital por encima de las relaciones sociales y la vida de las personas. En este sentido surgen diversas críticas hacia el urbanismo y la planificación urbana. El punto medular sobre el que se sustentan estas críticas es el hecho que la urbanización ha estado relacionada con la división de la sociedad en clases. Sociedad en la cual, es una clase la que comanda los procesos de producción y se adueña de los mismos. Cardona (2008) afirma al respecto:

Si bien el espacio urbano reúne personas diversas, no siempre es pensado, planeado o diseñado contemplando tal diversidad. La planeación —el instrumento básico para el ordenamiento del territorio— y la participación —uno de sus principales instrumentos—, que permiten al ciudadano verse, reflejarse y adquirir mayor sentido de pertenencia, no suelen dialogar entre sí, y esta última suele ser ignorada, utilizada o subvalorada (p.44).

Lefebvre (1972) asevera que el urbanismo ha sido utilizado como herramienta para el control de una clase sobre otra. Por medio de la configuración de la ciudad y su planificación con fines específicos, moldea la convivencia de las personas que habitan ese lugar. Este autor es enfático en criticar una supuesta racionalidad científica en la planificación urbana sobre la cual se levantan ciertos parámetros de cómo se debe ordenar y construir una ciudad. Esta formalización de una sola forma de concebir el urbanismo tiene un efecto negativo en la articulación y convivencia de las personas que habitan un espacio ya que pretende delimitar y enmarcar la población dentro de un parámetro de mercado mundial²².

Durante esta investigación, se consideró la ciudad como un espacio en constante disputa. Harvey (2012) realiza una anotación clave para ampliar la comprensión de esta dinámica:

(...) la urbanización del capital presupone la capacidad del poder de clase capitalista de dominar el proceso urbano. Esto implica la dominación de la clase capitalista, no sólo sobre los aparatos de Estado (en particular los aspectos del poder estatal que administran y gobiernan las condiciones sociales e infraestructurales dentro de las estructuras territoriales), sino también sobre toda la población: su forma de vida así como su capacidad de trabajo, sus valores culturales y políticos así como sus concepciones del mundo. (p. 106)

De acuerdo con esto, es necesario tener claridad respecto a las fuerzas que entran en disputa dentro de la dinámica urbana. Por un lado, tal como se ha mencionado anteriormente, la clase dueña de los medios de producción que, por medio de la supuesta ciencia del urbanismo, diseña y construye a su parecer, mediado por los intereses latentes de enriquecimiento a partir de esos

²² “Dicho ‘consensus’ no hace sino limitar la presencia, la acción y el discurso de los actores. Esto es, bloquea la posibilidad de plantear cualquier orden espacial alternativo e incluso introducir modificaciones en el ya existente” (Lefebvre, 1973, p. 22).

procesos. En este sentido se retoman los postulados de Harvey (2012) sobre la “absorción del excedente de capital”.

Por otro lado, se encuentra la población que convive y desarrolla todos sus procesos vitales en un espacio. Tal como lo demuestra Lefebvre (1972), la posición de esta clase es influenciada, y muchas veces limitada, por la falta de una verdadera distribución en la cuota de poder que se tiene por parte de cada bando a la hora de tomar decisiones respecto a la ciudad. Es decir, las ciudades no se piensan ni se construyen desde las mismas personas que habitan el espacio, sino que es desde la visión de aquellos sectores de la población, encargados formalmente de la planificación urbana, los cuales a su vez están mediados por intereses del capital:

Vivimos en ciudades cada vez más divididas, fragmentadas y proclives al conflicto. La forma en que vemos el mundo y definimos nuestras posibilidades depende del lado de la barrera en que nos hallemos y del nivel de consumo al que tengamos acceso. En las últimas décadas el giro neoliberal ha restaurado el poder de clase de las élites más ricas. (Harvey, 2012 p. 35)

A pesar de esta desigual relación, Carlos (2007) habla de la importancia de identificar esos puntos de conflicto con el fin de potenciar una verdadera apropiación de los procesos urbanos por parte de las personas que habitan la ciudad. La contraparte a la apropiación privada de la ciudad debe ser considerada como una reapropiación y recreación del espacio urbano por parte de la clase que históricamente ha sido despojada del comando de los medios de producción. Es necesario, por ende, consolidar un verdadero giro cualitativo a la planificación urbana y del uso del espacio.²³

De esta necesidad de recuperar la apropiación del espacio, se desprende el estudio del derecho a la ciudad. Como punto de partida, se puede entender “como un marco de comprensión para el estudio de los problemas espaciales urbanos.” (Molano, 2016, p.4) No obstante, es importante aclarar que la elaboración teórica de este concepto contiene en su desarrollo, particularidades que son debatibles y polémicas. De lo anterior la necesidad de precisar algunas pautas para su entendimiento.

Lefebvre (1973) plantea el derecho a la ciudad en contrapropuesta a la despolitización y desigualdad que generaba el urbanismo moderno en la sociedad. Es relevante mencionar que estos procesos han sido administrados y propiciados por la acción del Estado moderno. Por ende, el

²³ “Una transformación de la sociedad supone la posesión y la gestión colectivas del espacio mediante una intervención constante de los «interesados», con sus múltiples, diversos y contradictorios intereses.” (Lefebvre, 1973, p. 451)

derecho a la ciudad, en su forma ideal, procura reivindicar la capacidad de las personas de poder habitar, construir y decidir sobre la ciudad.

Asimismo, Harvey (2012) afirma que este concepto sugiere la posibilidad de pensar la ciudad como un bien común. Para este autor, el derecho a la ciudad es un derecho individual, pero, principalmente un derecho colectivo. Esto con la intención de recuperar el parecer y vivir de todas las personas en su individualidad, pero también como un colectivo que construye y moldea la misma ciudad, en su cotidianidad:

La cuestión de qué tipo de ciudad queremos no puede separarse del tipo de personas que queremos ser, el tipo de relaciones sociales que pretendemos, las relaciones con la naturaleza que apreciamos, el estilo de vida que deseamos y los valores estéticos que respetamos. El derecho a la ciudad es por tanto mucho más que un derecho de acceso individual o colectivo a los recursos que esta almacena o protege; es un derecho a cambiar y reinventar la ciudad de acuerdo con nuestros deseos. Es, además, un derecho más colectivo que individual, ya que la reinención de la ciudad depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo sobre el proceso de urbanización. (Harvey, 2012, p. 20).

El derecho a la ciudad no debe verse desde la pasividad de las personas que viven en un espacio y se limitan al mero vivir y uso de los bienes que se presentan disponibles para la sociedad. Bajo esta premisa, se asegura que las personas habitantes de un lugar deben tener verdadera cuota de participación en la toma de decisiones respecto a la configuración de un espacio.

Sumado a eso, Harvey (2012) propone que el derecho a la ciudad es en sí mismo un fin, pero a la vez es un medio. Por un lado, permite que la apropiación de la ciudad propicie un mejor desarrollo de las personas que habitan el espacio, pero un medio en la medida que se convierte en un proyecto político para alcanzar otros objetivos propios de lo que el autor llama la lucha anticapitalista. Apropiarse de la ciudad sería en este caso un escalón hacia una sociedad diferente.

Pero como proyecto político alternativo a lo establecido desde el capitalista, debe enfrentarse al Estado y al mercado. Tal como lo presenta Carlos (2007), es un error no contemplar el derecho a la ciudad desde su relación con las dinámicas del capitalismo, el Estado y las posibilidades que en este marco se le presentan a los movimientos sociales. La subordinación del Estado al capital internacional dice Molano (2016), amerita una relectura y actualización del pensamiento respecto al derecho a la ciudad.

De lo anterior Harvey (2012) afirma que el derecho a la ciudad es un concepto vacío y que su reivindicación sugiere reclamar algo que ya no existe (incluso titubea si alguna vez existió). El derecho a la ciudad refiere este autor, se encuentra en manos de una pequeña élite política y

económica lo que limita el trasfondo de este concepto ya que es utilizado para las propias necesidades e intereses de esa clase social.

Desde las élites políticas y económicas, el debate sobre el derecho a la ciudad gira en torno a los riesgos de dejar en manos de la ciudadanía, el ejercicio de tomar decisiones respecto a la conformación de una ciudad (Molano, 2016). De ahí que el autor habla de una “reapropiación burguesa” del término, en la medida que no se concede de ninguna manera esa autoridad para decidir. El término derecho a la ciudad ha sido adoptado por diferentes Estados y de organismos internacionales con el fin de darle un giro a su comprensión y utilizarlo para intereses particulares.

Para efectos de esta investigación, cabe aclarar que cuando se trate el tema de derecho a la ciudad se entiende como una herramienta teórica que permita analizar las relaciones de poder inmersas en un espacio. Harvey (2012) aclara al respecto:

Por esa razón el derecho a la ciudad tiene que plantearse, no como un derecho a lo que ya existe, sino como un derecho a reconstruir y recrear la ciudad como un cuerpo político socialista con una imagen totalmente diferente, que erradique la pobreza y la desigualdad social y que cure las heridas de la desastrosa degradación medioambiental. Para que esto suceda habrá que interrumpir la producción de las formas destructivas de organización que facilitan la perpetua acumulación de capital. (p. 202).

No obstante, al plantearse como derecho, su marco de acción está ligado al ejercicio del Estado de derecho, lo cual instala ciertas limitaciones y dudas respecto a su alcance. A pesar de ser un punto de partida para la comprensión de las relaciones de poder, lo polémico del término amerita que la comprensión del objeto de estudio de esta investigación pueda trascender el plano estatal.

Tomando en consideración al Estado como el instrumento utilizado por la clase capitalista para ejercer el poder político; el rango de acción dentro de estos ámbitos se ve siempre limitado al control ejercido por el capital. De ahí la justificación de recuperar el concepto de derecho a la ciudad con el fin de evidenciar la disputa de intereses inmersos en un espacio, pero nunca como un objetivo final.

Es por esto que el poder de transformación y apropiación del espacio, no se comprenderá únicamente desde el derecho a la ciudad, sino que se acompaña desde la comprensión teórica de las categorías de vida cotidiana y habitar. Esto con el afán de obtener mayores insumos desde la cotidianeidad de las personas que habitan un espacio.

4.5. La vida cotidiana en la ciudad

Las reflexiones sobre la vida cotidiana permiten fijar la mirada en el transcurrir de la historia individual y colectiva de un grupo de personas en un espacio determinado. Se compone de las relaciones y acciones de transformación de la naturaleza. Es el tiempo y el espacio constante empleados en la reproducción de la vida, involucrando aspectos que en palabras de Lefebvre (1972) pueden ser:

(...) lo humilde y lo sólido, lo que se da por supuesto, aquello cuyas partes y fragmentos se encadenan en un empleo del tiempo. Y esto sin que uno (el interesado) tenga que examinar las articulaciones de esas partes. Es lo que no lleva fecha. Es lo insignificante (aparentemente); ocupa y preocupa y, sin embargo, no tiene necesidad de ser dicho, ética subyacente al empleo del tiempo, estética de la decoración del tiempo empleado. (p.35)

La vida cotidiana según Lefebvre (1972) abarca “donde se formulan los problemas de la producción en sentido amplio: la forma en que es producida la existencia social de los seres humanos” (p.35). Es donde converge la praxis consciente y el accionar inconsciente, para Mayol (1999) lo que hace “la vida posible”, un conjunto de acciones que permiten la coexistencia entre seres humanos que comparten un momento específico. Prácticas que son incorporadas al actuar diario y no necesariamente reflexionadas en cada momento que se efectúan.

Mayol (1999) también aporta la noción de ciudad dentro de los análisis de la vida cotidiana y las construcciones subjetivas que las personas que habitan en estos espacios generan cotidianamente. Este aspecto fue de gran importancia para el presente estudio ya que permitió ubicar las manifestaciones del capitalismo dentro de estas construcciones de sentido en la vida urbana. Para De Certeau (2000) “se puede medir la importancia de estas prácticas significantes como prácticas capaces de inventar espacios.” (p.119) en el constante flujo de relatos articulados y desarticulados que expresan la interpretación de las personas sobre la realidad en que se vive.

Para el autor:

Los relatos de los lugares son trabajos artesanales. Están hechos con vestigios de mundo. Aun si la forma literaria y el esquema actuante de las "supersticiones" responden a los modelos estables de los que desde hace más de treinta años a menudo se han analizado las estructuras y las combinaciones, el material (todo el detalle retórico de la "manifestación") está provisto con los restos de nominaciones, taxonomías, predicados heroicos o cómicos, etcétera, es decir con fragmentos de lugares semánticos dispersos. Estos elementos heterogéneos, incluso contrarios, llenan la forma homogénea del relato. (...) Se tiene así la relación misma de las prácticas del espacio con el orden construido (De Certeau, 2000, p.120).

Esta construcción social alrededor de un espacio es lo que permite a las personas definir su vínculo con un lugar a partir de si se considera un espacio habitable o no. Paralelamente, las

construcciones de sentido acerca de un espacio, son determinadas también por la estructura social y la división social del trabajo (Heller, 1967). Situación que imposibilita por completo la construcción autónoma de las interpretaciones que se producen. En los postulados de Carlos (2007), es medular que las personas tengan los insumos para poder generar con libertad una identificación con su lugar habitado y así lograr apropiarse de las formas en las que es configurada la ciudad. En contrapartida con el tiempo efímero propuesto por el capitalismo y la velocidad con la cual constantemente modifica los espacios que viven las personas.

El establecimiento cotidiano en un espacio permite la seguridad y el control necesarios para la apropiación de ese lugar. A manera de ejemplo, el transitar por un lugar poco conocido, genera que las personas usualmente estén alerta, conscientes de cada elemento, sea para ubicarse, o para apreciarlo porque no se había visto antes. A diferencia del transcurrir por un lugar diario, en un espacio que se ha definido para establecerse cotidianamente; hecho que aumenta la posibilidad de bajar la guardia, de no tener que prestar atención a cada aspecto. Con el tiempo las personas comienzan a construir una experticia sobre el cómo vivir en cierto punto geográfico. Esta situación desde la presente investigación se representó por el concepto de habitar.

Habitar es esa variable que surge de la relación entre un espacio particular y la vida cotidiana de las personas. La potencialidad de esta categoría yace en que se comprenda desde el vínculo mencionado, debido a que como argumenta Cuervo (2008) con facilidad habitar puede ser utilizado únicamente como un concepto descriptivo sobre la “ocupación del espacio” y de ser así el autor afirma que:

Cuando se entiende de esta manera es un problema, ya que el simple ocupar puede ser ocupar un puesto, un lugar destacado, un objeto (como sillas, camas, enseres, etc.). Pero desde su carácter filosófico, antropológico, arquitectónico o sociológico, se han planteado algunas aproximaciones muy concretas y de abundante significado como una “construcción” simbólica, física, comunicativa y estética; donde una común preocupación es el “sentimiento de arraigo”, el de las formas de pertenencia, apego y contingencia del ser humano con el lugar en el que habita como parte de afianzamiento e identificación del ser humano en el universo físico y socio-cultural en el que se mueve.” (Cuervo, 2008, p.45)

Por lo tanto, habitar puede contener el universo de construcciones cotidianas que mencionaba De Certeau (2000); es decir, la producción y reproducción diaria de la vida. Comprendiendo que estas responden a las condiciones materiales en que cada persona se desarrolla. Illich (1983, 5 junio) lo expresa de la siguiente forma:

Nunca se vivió del mismo modo en dos lugares distintos del mundo, y por eso nunca se construyó ni se habitó del mismo modo. Hábito y habitar son palabras que guardan estrecha

relación. Lo que los antropólogos llaman "arquitectura vernácula"²⁴ es tan peculiar de un pueblo o región como un dialecto. Cada cual habla como ha aprendido a hacerlo; el hombre construye y habita según le va en la vida (*s.p.*)

Illich (1983) problematiza el orden uniforme de la construcción de viviendas en la era industrial, y su antagonismo con la categoría habitar. En muchas ocasiones, al establecerse un alquiler y en las normativas de ciertos residenciales o condominios, se prohíbe la intervención funcional o estética de las viviendas. Según el autor, el ser humano, al aceptar vivir bajo estas condiciones, renuncia a su capacidad de sujeto activo que habita un espacio, y se desempeña como un organismo alojado, sin capacidad de acción.

El mismo autor (Illich, 1983) afirma que cuando esto sucede, los cuartos de la casa pasan a cumplir la misma relación que cumplen las cocheras para los autos, situación en la que no existe posibilidad de que el ser humano tenga una interacción de transformación con la materia. El autor relaciona el habitar con el construir, manipular, crear. En palabras del autor, "habitar es vivir".

Como resultado de esta reflexión se torna indispensable distinguir entre el "valor de uso" que la arquitectura vernácula da al lugar habitado y el "valor de cambio" que el sistema de producción actual les asigna a los territorios. Es esta contradicción la que da paso a las disputas que se están produciendo en torno a la ciudad y que determinan la posibilidad de que las ciudades sean espacios habitados. Por lo tanto, se entiende habitar, y se destaca su valor político como categoría de análisis dentro del contexto neoliberal actual, según lo expuesto por Lefebvre (1971):

(...) habitar, para el individuo o para el grupo es apropiarse de algo. Apropiarse no es tener en propiedad, sino hacer su obra, modelarla, formarla, poner el sello propio. Esto es cierto tanto para pequeños grupos, por ejemplo la familia, como para grandes grupos sociales, por ejemplo quienes habitan una ciudad o una región (p.210).

Lo importante de basarse en la propuesta de Illich (1983) y Lefebvre (1971) sobre habitar, es reconocer la capacidad de acción que tienen las personas como sujetos políticos en la producción de los espacios urbanos. Tomar en cuenta su injerencia dentro de las complejas disputas territoriales propias del sistema de producción capitalista. Al respecto Martínez (2014) afirma que:

El discurso lefebvriano presenta la ciudad como el topos donde se condensan los procedimientos técnicos, económicos y políticos de dominación de la vida social, pero es lo urbano como virtualidad (la sociedad urbana) donde el "habitar" activo y combativo

²⁴ La expresión acerca de la "arquitectura vernácula" puede ser ampliada de la siguiente manera: (...) la personalización local (de los modos de cultivar, las formas de apropiarse del espacio, los modos de nombrar y medir las cosas, etc.) realizada por comunidades antes del surgimiento de los estados-nación o aún mantenida en las que se han conservado al margen del poder estatal hasta hoy, tiene un nivel de complejidad y sofisticación que solo puede ser comprendido por quienes habitan diariamente cada comunidad específica. (Araya, 2016, pág.22)

podría verificar la emancipación colectiva, la ciudadanía plena y la apropiación del espacio como superación de la alienación social. (p.6)

Por lo tanto, la investigación efectuada se inscribe como un esfuerzo por develar la complejidad de relaciones que constituyen un espacio, las mediaciones que afectan no solo la distribución y planificación urbana sino también la manera en la cual las personas despliegan sus acciones cotidianas y transforman su habitar.

Se puede concluir que el espacio determina las relaciones sociales, a la vez que estas influyen en las configuraciones del espacio. Por lo tanto, el neoliberalismo como manifestación de la sociedad capitalista, caracteriza un tipo de configuración espacial específica; en este caso en estudio denominada “ciudad”. De esta manera, se generan relaciones contradictorias de clase que ponen en disputa los diferentes intereses que existen en la ciudad.

Por ende, se abre el cuestionamiento sobre las posibilidades de apropiación del lugar habitado. Esto en términos del derecho a la ciudad, en el tanto no existan las condiciones para la toma de decisiones de todas las personas que vivan en un lugar específico. Además, se rescata el componente político de las categorías teóricas de vida cotidiana y habitar, como posibilidad emancipatoria de la clase trabajadora en el acceso y dominio de los lugares en que se desea vivir.

5. Método de investigación

La presente investigación comprende la relación sujeto-objeto a partir de los postulados de la teoría marxista. Para realizar la exploración según los parámetros de este método, se recuperan dos coordenadas metódicas: Totalidad e historia (Esquivel, 2002). Para explicar el primero es fundamental remitir a lo expuesto por Lukács (1970) cuando menciona que:

Esta concepción dialéctica de la totalidad, que tanto se aleja en apariencia de la realidad inmediata y que construye esa realidad de una manera en apariencia «no científica», es, de hecho, el único método que puede captar y reproducir la realidad en el plano del pensamiento. La totalidad concreta es, pues, la categoría auténtica de la realidad. La justeza de esta perspectiva se revela con toda claridad cuando colocamos en el centro de nuestra investigación el sustrato material real de nuestro método; la sociedad capitalista con su antagonismo interno entre las fuerzas y las relaciones de producción (p. 44).

En primera instancia, existe la necesidad de concebir la “unitariedad ontológica del ser” es decir, la realidad como un complejo y articulado caos de sus partes y no como un conjunto de fenómenos aislados (Lessa, 2000). Esta premisa de concebir la totalidad de la realidad supone un

reto a la hora de entender el objeto de estudio ya que se pretende trascender lo aparential o superficial. Por el contrario, que se analice según las mediaciones que constituyen la complejidad del mismo y de esta manera procurar el estudio riguroso del objeto a tratar.

Por otro lado, el segundo postulado (historicidad), señala la importancia de entender los objetos como “procesos”, trascendiendo la concepción limitada de analizarlos según hechos aislados (Esquivel, 2002). Es decir, reconocer que todo objeto es la síntesis de un proceso dialéctico construido por las mismas condiciones históricas de la sociedad.

La concepción de totalidad no excluye la necesidad de comprender los objetos más allá de lo mostrado en el presente. Por el contrario, para aprehender lo estudiado es menester reconocer el bagaje histórico que pesa en la conformación de los objetos (Lessa, 2000). Si se parte de la noción que la historia es determinante para la conformación de la sociedad (y en este caso particular, de los espacios que habitan); historizar los objetos significa un esfuerzo por conocer la transformación no sólo del objeto en particular, si no la totalidad de la cual pertenece e influye. En palabras de Lukács (1970), es entonces un esfuerzo para ver “las fuerzas motrices históricas más profundas que en realidad engendran los acontecimientos” (p. 232).

A manera de síntesis, el acercamiento al objeto de estudio amerita concebir la realidad desde una noción de totalidad como punto de partida. Permitiendo que los diferentes elementos que la conforman se relacionen entre sí de manera caótica. Por otro lado, la forma en la cual se observa el objeto en el presente debe entenderse desde la construcción histórica del mismo. Sin embargo, concebir el proceso histórico y la noción de totalidad, no significa dar por ignoradas las manifestaciones singulares que presenta el objeto estudiado. Por el contrario, es en este punto que aparece el “percurso de ida y vuelta” como solución a la cuestión presentada (Lessa, 2000).

Para el presente trabajo, desmenuzar lo investigado fue necesario para poder entender el funcionamiento interno del objeto de estudio, junto con las contradicciones que en el mismo se condensan. Se instala la necesidad de acercarse a los elementos más básicos que conforman el objeto de estudio desde la intención investigativa (pero desde el desconocimiento al menos parcial del mismo).

Esto, a su vez, permite realizar conexiones con nociones que sí se conocen y de esta manera alcanzar un mejor entendimiento de lo estudiado. Es este momento en el que se identifica el proceso de “ida” (Lessa, 2000). No obstante, es fundamental, según lo demuestra Lessa (2000), dar un salto cualitativo hacia la articulación de los elementos más simples para comenzar a

estudiarlo según la representación del objeto como totalidad. Es este el momento en que se efectúa el “camino de vuelta”.²⁵

De esta manera, se procuró que la investigación tuviera una base concreta sobre la cual realizar el análisis pertinente. Es decir, el proceso investigativo no partió de una idea abstracta sino que se contextualizó en la base material que presenta y afecta al objeto de estudio. La fuente primaria de toda investigación, según este método, es el propio intercambio material de las relaciones sociales.

Las relaciones sociales son un punto crucial en el marxismo, al desligarse de las corrientes atomísticas de la sociedad que sitúan a las personas en su individualidad. Por el contrario, se busca concebir la interrelación entre una sociedad y de contradicciones internas que en ella misma se gestan (Marroni, Domaresky, Dos Anjos y Torres, 2019).

La comprensión del espacio como una totalidad, constituido por las contradicciones sociales que lo definen y al mismo tiempo, identificando la influencia de lo singular del espacio en la vida cotidiana de las personas, depende de un análisis dialéctico que posiciona el constante movimiento de la vida como eje central dentro de la investigación. En palabras de Hermi (2017):

Es desde este movimiento que la reproducción de la sociedad conduce a la producción del espacio, en el que se crean y recrean formas y contenidos cuyas funciones son, a la vez, producción de bienes y mercancías, y reproducción de la vida cotidiana. La ‘apropiación del espacio’ y la producción y reproducción del territorio encierran, en su esencia, un proceso contradictorio que impulsa nuevas configuraciones territoriales (p.2).

Es la orientación del proceso desde la lógica dialéctica la que permite identificar una relación entre la ampliación de la carretera Nacional Ruta N°3, los intereses de clase que subyacen en las decisiones que están configurando el espacio y la vida cotidiana de las personas habitantes de la zona. Tal como lo explicita Hermi (2017): “Esta es la razón, porque el espacio convertido en medio, condición y producto de las relaciones sociales, adquiere peculiaridades que se reproducen y se superan continuamente en función de las dinámicas socioeconómicas (...)” (p.2).

De tal manera, el espacio no se escapa a las contradicciones que se engendran en sí mismo como representación de totalidad, pero también adscrito al caos de relaciones dentro de la realidad. Asimismo, los procesos de formación de los espacios, así como los temas de urbanismo y

²⁵ “Si en el momento de “ida” el movimiento decisivo era la descomposición del ‘todo caótico’ en sus elementos más simples, de modo a investigarlos en cuanto determinaciones singulares, en la ‘vuelta’ se trata de desvendar la relación de esos elementos entre si y con la totalidad de la cual hacen parte.” (Lessa, 2000,p. 215).

movilidad urbana deben entenderse dentro de la misma historia; la cual presenta, a su vez, la manera en la cual se han moldeado y se hacen ver en el presente.

A pesar de que aisladamente se puede ver la ampliación de una carretera sin ningún tipo de mediación entre su singularidad con lo universal, es fundamental para los intereses de esta investigación ir más allá de lo aparente y superficial. En una vía, entender lo singular como parte de un universal que aporta a la aprehensión de su particularidad. Pero, por otro lado, elevar lo singular hacia lo universal para dar cuenta de aspectos particulares que permita un mejor acercamiento hacia la comprensión de la totalidad.

Fundamentado en la teoría expuesta anteriormente, es determinante destacar la relevancia de analizar el conjunto de manifestaciones del capitalismo que determinan las formas de producción del espacio urbano. Esto es importante ya que media en la configuración de la vida cotidiana de las personas imposibilitando el habitar²⁶.

Desde el marxismo es importante analizar los cambios materiales del espacio, pero, también, las relaciones humanas, y cómo se vinculan en la realidad. La sociedad como un colectivo, construye el espacio, y al mismo tiempo el espacio determina su vida.

6. Propuesta técnico-operativa

La propuesta técnico-operativa que en este apartado se presenta, tiene su fundamento en el anteriormente detallado método dialéctico. En este sentido, es fundamental reconocer que este método permite acercarse al objeto de estudio que se desconoce y en este acercamiento determinar los caminos adecuados para su aprehensión. Ese diálogo continuo con la realidad es la determinación principal para encontrar la propuesta metodológica más adecuada según la investigación se lleve a cabo (Esquivel, 2002). Esto quiere decir que las técnicas de investigación aquí presentadas no son en ningún sentido, un tramo unidireccional y rígido.²⁷

Según las conclusiones del estado de la cuestión, son pocas las investigaciones académicas sobre la temática de transformaciones urbanas en espacios fuera de la capital josefina. Por lo cual,

²⁶ Comprendido como la apropiación consciente del espacio en el que se vive.

²⁷ Debido a la crisis producida por el virus COVID-19, la propuesta técnico-operativa debió ser ajustada a la coyuntura tan anormal que se presentó en los años que se desarrolló la presente investigación. El acceso a fuentes documentales y bibliográficas así como el acercamiento a ciertas poblaciones para desarrollar las entrevistas tuvo que ser modificado y adecuada al alcance de la investigación.

la presente investigación presenta un acercamiento a un campo investigativo poco estudiado, incluso desde la profesión del Trabajo Social en Costa Rica.

El espacio de estudio, tal como se ha colocado, radicó en el territorio donde se realizó la ampliación de la Ruta Nacional N°3 a cuatro carriles, en el distrito San Joaquín de Flores; el cual pertenece a la provincia Heredia. Asimismo, la delimitación temporal de la investigación se estableció a partir del comienzo del siglo XXI: del año 2000 al 2020. Es en este periodo que se registra la ampliación de la Ruta Nacional N°3 (alrededor del 2011). Por lo anterior es estratégico delimitar el foco de atención de la investigación en estos años y así tener una mejor comprensión del objeto de estudio y saber en qué manera esto arrastra consecuencias hasta la actualidad. Sin embargo, fiel al método que mueve esta investigación, la revisión histórica del territorio en cuestión es fundamental para la rigurosidad del tema.

La investigación se enfoca en el cantón Flores ya que, como se expuso anteriormente en el apartado correspondiente al objeto y tesis de investigación, Flores reúne las características demográficas y espaciales para llevar a cabo el análisis propuesto. Es en este espacio donde se visibilizan cambios concretos a partir de la ampliación de la carretera. Es de interés, por consiguiente, conocer en qué medida esas modificaciones han alterado la vida cotidiana de las personas que habitan ese lugar.

6.1. Técnicas de investigación

Las técnicas escogidas para la investigación realizada fueron de apoyo para las personas investigadoras en su afán por aprehender el objeto de estudio. A continuación, se detallan los elementos más relevantes que dan forma a estas técnicas.

6.1.1 Revisión documental y bibliográfica

Esta técnica se utilizó con el afán de recopilar de forma exhaustiva y especializada el material bibliográfico y documental a propósito de la ampliación de la Ruta Nacional N°3. Esto con el fin de obtener insumos teóricos y oficiales para el trabajo de análisis y en correspondencia a los objetivos planteados. Para este fin se consultaron documentos oficiales de la Municipalidad de Flores, así como bibliografía facilitada por la Biblioteca de Flores, como se visualiza en el cuadro 1.

Cuadro 1.
Referencias bibliográficas utilizadas en la investigación.

Documento	Lugar de referencia	Pertinencia para la investigación
Plan regulador vigente del cantón Flores	Municipalidad de Flores	Identificar las características que definen el rumbo del proceso de urbanización en el cantón y determinar si la ampliación de la carretera se alinea con el modelo de planificación urbana expuesto.
Planes de desarrollo municipal del periodo determinado.	Municipalidad de Flores	Indagar sobre la intencionalidad de la ampliación de la carretera.
Plan operativo anual municipal en correspondencia al periodo de ampliación de la carretera.	Municipalidad de Flores	
Documentos referentes al cantón	Archivo Nacional	Información relevante que fortalezca el análisis del objeto de estudio.
Viquez, B. y Viquez, G. (1972) Cantón de Flores, Solares. Costa Rica: Editorial Don Quijote.	Biblioteca de Flores	Recapitulación de los hechos históricos que dieron forma al territorio de Flores hasta la década de 1960. Permite un abordaje histórico para la comprensión del cantón.
García, A. y Quesada, J. (1990) Centenario de la parroquia. San Joaquín de Flores. 1888-1989. San José: Imprenta Nacional.	Biblioteca de Flores	Aporta una reseña histórica de San Joaquín de Flores que permite recolectar insumos para la reconstrucción del cantón.
Rodríguez, E. y Ulate, M. (2015) Cantón de Flores: Un enfoque histórico de su desarrollo. Heredia, Costa Rica.	Biblioteca de Flores	Realiza una recopilación de la historia del cantón Flores abarcando más temporalidad (hasta comienzos siglo XXI) por lo cual se torna fundamental para la investigación ya que aporta información histórica relevante.

Fuente: Elaboración propia.

6.1.2. Entrevistas semiestructuradas

Las entrevistas semiestructuradas ahondaron en información específica de los procesos de urbanismo que rodean la ampliación de la carretera. Para este fin, se identificaron algunas personas actoras clave alrededor del tema en cuestión, ya que de una u otra manera se vinculan con la temática. Sea desde la cuestión administrativa, tanto como de lo técnico y lo vivencial:

Cuadro 2.

Lista de personas escogidas para participar en las entrevistas semiestructuradas

Persona	Criterio de selección	Información pretendida
Jenny Alfaro Chaves	Alcaldesa del cantón en el periodo de aprobación y construcción de la carretera (2007-2011)	Conocer el proceso administrativo y político detrás de la ampliación.
María Ulate Rodríguez	Escritora e historiadora del cantón. Coautora del libro: “Cantón de Flores: Un enfoque histórico de su desarrollo”	Recopilar información relevante del cantón en el periodo específico de interés.
Édgar Rodríguez Bolaños	Escritor e historiador del cantón. Presidente de la Asociación de Desarrollo Integral de Flores. Coautor del libro: “Cantón de Flores: Un enfoque histórico de su desarrollo”	Recopilar información relevante del cantón en el periodo específico de interés.
María del Carmen Ramos	Adulta mayor y vecina de la carretera en estudio. Reside en Flores durante el periodo donde se construye la ampliación de la carretera.	Conocer su perspectiva respecto a los cambios observados en la zona específica
María del Carmen Ramírez	Adulta mayor y vecina de la carretera en estudio. Reside a la orilla de la carretera y fue testigo los cambios de la ampliación	Conocer su perspectiva respecto a los cambios observados en la zona específica
Yanina Hidalgo	Su madre (Mariel Ramírez) vive actualmente en la orilla de la ruta estudiada. Ella se crió en este espacio.	Conocer su perspectiva respecto a los cambios observados en la zona específica
María José Morales	Nieta de Mariel Ramírez. Completa tres generaciones de personas que experimentan el vivir a la orilla de la calle investigada.	Conocer su perspectiva respecto a los cambios observados en la zona específica
Daniela Castro	Persona que labora en una empresa ubicada cerca de la Calle Real. Por ende, su traslado amerita transitar esta carretera.	Obtener el parecer de una persona, que sin ser habitante de Flores, experimenta día a día el tránsito por esta carretera. Impresiones sobre las dinámicas que se gestan en el espacio.

Fuente: Elaboración propia.

Esta recopilación permitió contraponer los documentos técnicos de la planificación urbana del cantón, con las experiencias de las personas que habitan desde una larga data en el territorio. Esto para comprender de una manera integral los procesos de urbanización que se gestan en Flores.

Es importante mencionar que, para conocer el parecer tanto de Hidalgo, Ramírez, Ramos y Morales; se organizó una reunión donde pudieran interactuar las cuatro personas con las investigadoras. De esta manera, la opinión e interpretación de tres generaciones distintas se pudo condensar en una conversación que permitió recabar información muy valiosa para la investigación.²⁸

Esto es de relevancia ya que el presente trabajo final de graduación parte de que la construcción de la historia es un proceso de socialización colectiva. Este proceso, a su vez, sugiere un acto de reivindicar la memoria histórica en oposición a la idea de que la historia es homogénea y contada por una sola fuente.²⁹

Siguiendo a Frick y Fagalde (2014), este trabajo parte de la posibilidad de acceder al conocimiento sobre un espacio determinado de distintas formas, y que, a partir de esto, se construyan métodos de lectura de los espacios que retratan los diferentes componentes geográficos de un lugar, y no solo la versión oficial.

6.1.3. Observación no participativa en la Calle Real

Con el fin de recopilar información sobre la ruta analizada; las personas investigadoras realizaron diferentes visitas de campo a la carretera que se estudia. Esto con el objetivo de conocer a mayor profundidad el espacio, pero también para realizar una síntesis de los elementos que se observan a la orilla de esta calle. El levantamiento de esta información permitió vislumbrar la manera en la cual se hace uso del espacio y qué finalidad es la que aparentemente se promueve a partir de la funcionalidad que se le da a la Calle Real. De esta manera, poner en contraste esta información con los relatos de las personas entrevistadas y obtener conclusiones respecto al estudio realizado. El cuadro con la información específica es presentado en el capítulo III y utilizado como base para la discusión pertinente.

²⁸ Era de interés para esta investigación, realizar un proceso participativo con personas adultas mayores del Centro Diurno de Flores. Incluso, ya se contaba con la anuencia a colaborar por parte de la administración del lugar. Sin embargo, las consecuencias registradas por la pandemia del COVID-19 no permitieron llevarlo a cabo. La entrevista a las mencionadas 4 personas, funcionó como un intento de rescatar el afán por que la investigación fuera más participativa.

²⁹ “Toda memoria es una construcción social y espaciotemporal erigida en la vida cotidiana, en el seno de diversos ámbitos de interacción subjetiva y en diferentes espacios, los cuales, a su vez, son producto de la racionalidad social, al tiempo que inciden en los propios lazos sociales.” (Kuri, 2017, p.10)

7. Fundamento ético-político

Debido al interés de involucrar a los actores locales del espacio de Flores de Heredia, es fundamental dejar explícito en este documento, el posicionamiento ético y político desde el cual se parte para desarrollar la investigación. El compromiso ético-político de la presente investigación con la realidad, posiciona la necesidad de analizar y exponer las relaciones de poder implícitas y explícitas en el objeto de estudio.

Es importante conocer los motivos e intereses inmersos en el proceso de la expansión urbana, las formas en que se manifiesta este proceso y cuánta posibilidad de decisión tienen los diferentes actores sociales en el proceso. Fijando principal atención en aquellas personas que han habitado en el cantón toda su vida, generación tras generación.³⁰

Durante las últimas décadas, el capital financiero ha marcado el pulso en los ritmos y formas de crecimiento de las ciudades. Históricamente los modelos hegemónicos de transformación han tenido a su merced a la institucionalidad oficial y por lo tanto las formas de planificación de los territorios siendo de esta forma en muchos casos anuladas las posibilidades de creación y transformación por parte de quienes habitan los espacios urbanos.

La demanda política generada a mitad del siglo XX acerca de la urgencia de intervención de las ciudades problematiza el control y alienación que en ellas se vive. Esta disputa se sintetiza en el anteriormente nombrado concepto de “derecho a la ciudad”.

El asunto de fondo no es el cuestionamiento o problematización de la transformación de los espacios ya que es propio de la evolución del ser humano y su interés por conformar una sociedad. Lo que sí resultaría problemático es que este proceso que se está llevando a cabo, suceda sin el consentimiento de quienes han habitado siempre en ese territorio.

Las dinámicas de poder implican el control sobre la toma de decisiones; lo que genera el cuestionamiento de cómo operar sin la existencia de mecanismos de información y discusión sobre lo qué está pasando. Alrededor de este aspecto es que se construye la tesis propuesta para el presente trabajo investigativo, la posibilidad de comprender, analizar y exponer lo que hegemónicamente se mantiene al margen de cuestionamientos.

³⁰ La intención de este proyecto se enmarca en lo que en palabras de Raquel Gutiérrez (2016) sería: “se trata de apostar a que cada uno y cada una actúen y piensen por sí mismos, de apuntalar la autodeterminación y la búsqueda de la emancipación social, la elaboración del futuro pasa por un esfuerzo individual y colectivo por abandonar el conservadurismo –y su hijo bobo, el “cliché”–, por proponer y conocer experiencias en un diálogo libre para animarse una vez más a hacer, y así realmente ser.” (Gutiérrez, 2016, p.156)

8. Conclusiones

De este primer capítulo el estado de la cuestión esbozó el camino en los estudios sobre urbanismo que acercó a esta investigación a la construcción del objeto final. De forma crítica es necesario expresar que en el estado de la cuestión existió un faltante de investigaciones sobre estudios de vida cotidiana y habitar. Sin embargo, el que ambos conceptos si se contemplaron en las aproximaciones teóricas, posibilitó el sustento necesario para el desarrollo del proceso investigativo.

Se considera que los objetivos de la investigación fueron pertinentes con el objeto y la tesis de estudio, los cuales lograron integrar una perspectiva histórica y contemplar las relaciones de poder entre los diferentes actores sociales. La tesis que pretende defender este trabajo adquiere sentido en la premisa de que la misma configuración de un espacio en específico tiene injerencia sobre las relaciones sociales que se construyen en el mismo. En un sentido dialéctico, esas relaciones también van moldeando el mismo espacio donde se desarrollan.

Es por esto que se consideró que los objetivos recuperaron una serie de elementos trascendentales para la verificación de la tesis propuesta, relacionando el vínculo entre la expansión de la ciudad en Flores, la pertinencia de la ampliación de la calle principal del cantón y el criterio subjetivo de los diferentes actores locales sobre las transformaciones generadas.

Otra apreciación crítica sobre el capítulo fue la ausencia en las aproximaciones teóricas de bibliografía especializada en urbanismo centroamericano; con la excepción de las producciones que se recuperaron de Costa Rica, no hubo otra autora ni autor centroamericano. A pesar de que a nivel mundial las lógicas capitalistas repercuten por todo el planeta, desde el método marxista es relevante la particularidad de los hechos, y es probable que las dimensiones y formas de expansión de la ciudad costarricense, sean más cercanas a las formas en que opera el neoliberalismo en Centroamérica que en las grandes ciudades europeas, norteamericanas y sudamericanas, geografías de donde provienen la mayoría de los autores.

Sobre la propuesta técnico-operativa es destacable la capacidad de adaptación que permitieron las técnicas investigativas utilizadas, en el contexto de pandemia durante el que se realizó el presente trabajo final de graduación. La readecuación de los instrumentos fue precisa y permitió el cumplimiento de los objetivos propuestos.

Capítulo II

Flores a través de la historia: Algunas transformaciones espaciales del cantón en el siglo XIX y XX

Las acciones ejecutadas mediante la consciencia del nosotros que influyen el curso de la historia, están siempre, en mayor o menor medida, directa o indirectamente, conectadas con la lucha de la integración dada para conservar u obtener el poder.

(Heller, 1967, p.57)

Introducción

El actualmente denominado cantón Flores, pertenece a la provincia Heredia y comprende 6.96 km² del territorio nacional. Para el Censo Poblacional del 2011 contaba con 20.037 habitantes (INEC, 2011). Sin embargo, Flores no siempre tuvo ese nombre ni abarcó la misma cantidad de territorio; le fue otorgada la asignatura de cantón hasta el año 1915 tras una solicitud de sus habitantes al Congreso Nacional (Rodríguez y Ulate, 2015, p.41).

Las transformaciones que ha experimentado Flores en sus diferentes dimensiones son el punto de inicio de este capítulo. Se exponen algunas de las coyunturas a lo largo del siglo XIX y XX que, en relación con el objeto de estudio, implican en Flores un antes y un después en el habitar local, identificando el entramado de relaciones que existe entre estos momentos de desarrollo y las formas de producción del espacio.

De igual forma, este foco de partida toma como referencia la comprensión del marxismo sobre la transformación espacio-sociedad como un proceso dialéctico a través del tiempo. Asimismo, poniendo como centro de análisis lo que se produce, cómo se produce y quienes lo producen en términos de espacio.

Martínez (2014) afirma que: “para entender la práctica social de una sociedad se debe descifrar su espacio” (p. 215). En esta misma línea, el presente capítulo analizó la influencia en el habitar local de las diferentes expresiones del capitalismo a lo largo de estos dos siglos, identificando actores sociales e intereses, que por medio de los cambios infraestructurales expresan las relaciones de poder que controlan el espacio y sus giros de transformación.

El capítulo se divide en cuatro subapartados correspondientes a los periodos históricos que son analizados:

1. Génesis del territorio denominado San Joaquín: De la independencia de Centroamérica, a la introducción del café y otras formas de dominación.
2. De la expansión cafetalera al auge del liberalismo.
3. Expansión de las fronteras urbanas: La influencia ideológica norteamericana y la intervención del Estado en las formas de habitar.
4. “Habitando” la ciudad neoliberal: Pérdida de “control” en la producción del espacio.

Siguiendo lo afirmado por Jiménez (2021), este capítulo toma como punto de partida el espacio como un producto creado y destruido constantemente. Esta modificación responde a la misma coyuntura en la cual se gesta y toma una forma específica. Los intereses políticos, económicos, culturales y sociales se exponen como determinantes para moldear el espacio de una u otra manera; sin embargo, la mediación de la que parte esta investigación es el capital que se impone a partir de su modo de producción capitalista. Por ende, el espacio difiere según el momento histórico, la geografía y el grupo social que toma su control y formación.

El transcurrir de la vida cotidiana en el espacio constituye el habitar de las y los pobladores de Flores y responde a la visión de mundo que se construyó culturalmente durante los eventos vividos en el pasado. A continuación, serán expuestas algunas de las transformaciones que, para esta investigación, experimentó el habitar en la vivencia histórica del cantón. De esta manera se definen algunos rasgos respecto a la producción del espacio particular para cada uno de los periodos clasificados, impactando en lo que se conoce hoy como Flores.

1. Génesis del territorio denominado San Joaquín: De la independencia de Centroamérica, a la introducción del café y otras formas de dominación.

Los procesos de apropiación espacial por diferentes grupos poblacionales son el cimiento de la sociedad contemporánea, y es posible reconocer las implicaciones de estos procesos a través de los cambios en el espacio, es decir en su infraestructura y sus dinámicas culturales. De esta manera el cantón Flores ha estado en constante modificación desde que era habitado como

territorio Huetar. Posteriormente, fue expropiado a las poblaciones indígenas y luego tomado por la corona española bajo el título de tierras realengas³¹.

Fue denominado Valle de la Quebrada Seca³², y se vendió por la corona española a Francisco Antonio Pérez en el año 1778. En el escrito oficial de la venta de las tierras se especifican los siguientes argumentos que validan el dominio del Valle de Quebrada Seca en manos de Pérez:

(...) en el lugar de las tierras le tomó por la mano, entró y paseó por ellas, arrancó yerbas, esparció puñados de tierra, rompió ramas de los árboles e hizo otras ceremonias y actos de posesión en señal de la toma de dichas tierras (...) (Viquez y Viquez, 1972, p.18).

Este extracto es el primer registro colonial de Flores al que se tiene acceso, y su relevancia consiste en que explicita aquellas prácticas espaciales que caracterizaban la apropiación del espacio durante el siglo XVI. Dinámicas que según Cuervo (2008) representan:

(...)una común preocupación, es el “sentimiento de arraigo”, el de las formas de pertenencia, apego y contingencia del hombre con el lugar en el que habita como parte de afianzamiento e identificación del ser humano en el universo físico y socio-cultural (significacional) en el que se mueve. (p.45)

Estas diversas formas, que menciona Cuervo (2008), de relación entre espacio y sociedad, se evidencian en el anterior párrafo expuesto sobre el registro de venta de las tierras a Francisco Antonio Pérez. En él se destaca un elemento clave en la composición del habitar de ese lugar: la apropiación espacial mediante la transformación de la materia. Lo anterior debido a que de manera simbólica el señor Pérez rompe, arranca y modifica el terreno y la flora a su alrededor.

Esta práctica de apropiación se va a ir modificando a lo largo de la historia, pero será medular durante las primeras construcciones de infraestructura en la localidad de Flores. A su vez, mediante este relato se evidencian las primeras morfologías de propiedad privada dentro de la geografía en estudio. Las tierras se empiezan a segmentar y las personas se adjudican sus títulos mediante actos que simbolizaron su posesión y dominio sobre ese pedazo de tierra.

De la misma manera, los grupos familiares de criollos que se asentaron en torno al río Quebrada Seca continuaron la reproducción de la lógica de la propiedad privada. Esto resultó en algunas ocasiones en disputas por posesión por lo cual surge la necesidad de medición y registro oficial de la propiedad (Viquez y Viquez, 1972, p.19).

³¹ Tierras Realengas eran aquellas pertenecientes al Real Patrimonio de la Corona Española.

³² El Valle de Quebrada Seca era el territorio ubicado entre el Río Quebrada Seca y Río Segundo (Viquez y Viquez, 1972, p.16).

Se presentó, entonces, la intermediación de una institucionalidad administrativa incipiente para el acompañamiento en la toma de este tipo de decisiones. Sin embargo, poco a poco se tornó en un mecanismo de control de las elites económicas locales para tener mayor legitimidad al liderar los procesos de planificación territorial.

Con el inicio del siglo XX, Centroamérica atravesaba el periodo de independencia, caracterizado por una amalgama de propuestas distintas y contrarias de carácter político-administrativo, defendidas por las familias de criollos que poseían mayor control territorial en las principales ciudades de la región.

Esto influyó en que posterior a la independencia, la presencia de un gobierno central con legitimidad a lo largo del todo el territorio nacional se vio entorpecida por algunos sectores de la población que aún defendían la autoridad de la Corona Española y la Iglesia Católica. Regiones como Heredia, por ejemplo, se oponían a la construcción de un estado soberano, Rodríguez (2012) explica:

La razón por la que Heredia, así como muchos otros cuerpos políticos de la época, no podía aceptar la imposición de un ente político mayor se encontraba en que este carecía de legítima potestad para esgrimir ese poder. Roto el pacto colonial, que mantenía unido el imperio alrededor del derecho del Rey a gobernar, la legitimidad recayó en los cuerpos políticos locales, quienes por su fuerza (ya sea física, económica o simbólica) y por tradición podían imponer su dominio sobre un territorio. (p.223)

Este periodo histórico se caracterizó por la incapacidad de homogeneizar la administración pública de los recursos a lo largo del territorio nacional. La recolección de finanzas era ineficiente y tampoco había posibilidad de ofrecer servicios públicos, por lo que no existía presencia del gobierno central en el ámbito local. Dicha situación posicionó los ayuntamientos como las entidades formales con mayor fuerza (Rodríguez, 2012, p.234).

Como resultado, en muchos de los pueblos se siguieron reproduciendo dinámicas coloniales basadas en la validación de las decisiones de los hombres jefes de familia; que a su vez eran dueños de las mayores extensiones de tierra y que contaban con alta injerencia en los ayuntamientos.

Esta primera clase de terratenientes surge a partir del negocio del café. La influencia del capitalismo competitivo en las economías periféricas catapultó la producción agraria del café y propició la consolidación de la propiedad privada y la configuración de una élite política y económica sólida (Angulo, 2014, p.76).

Molina (1988) expone a propósito de lo anterior: “el cambio económico fue aparejado, a

su vez, por una mutación social. Las relaciones asociativas y contradictorias, entre los grupos sociales, se redefinieron y un nuevo balance de fuerzas de clase ascendió en el horizonte” (p.103).

Este reconocimiento y legitimación de relaciones verticales de poder, con los años, se consolidó con el establecimiento del mercado del café que implicó delimitar roles entre patronos y peones. La producción de café en Costa Rica fue determinante en la consolidación de una élite económica y también en el ordenamiento territorial. La agricultura capitalista acrecentó la mercantilización de la tierra y de la fuerza de trabajo. Según Rodríguez y Ulate (2015) en San Joaquín:

El café se convirtió en un acicate para quienes se habían quedado con los productos tradicionales. Estos deseaban iniciar cuanto antes, la siembra de café, pero para entrar el proceso de siembra y producción, debían recurrir al crédito, con altos intereses que ofrecían los productores- exportadores o bien prestamistas que poseían dinero. Esto produjo en muchos casos, la pérdida de propiedades de los pequeños productores, quienes poco a poco, pasaron a ser desposeídos de la tierra (los peones). (p.28)

En San Joaquín durante el periodo en cuestión, se presentó un aumento en los índices de natalidad y una lenta pero creciente urbanización (Rodríguez y Ulate, 2015, p.27) Las extensiones de tierra se encontraban en manos de las pocas familias que se instauraron en el Valle de Quebrada Seca y con el paso de los años el floreciente crecimiento económico, basado en la producción del café, propició la contratación de peones. Esto marcó una contradicción de clases sociales entre patronos y obreros propia del capitalismo, definiendo quién tomaba las decisiones y quién las ejecutaba.

De esta forma se edifican las primeras construcciones de infraestructura de uso común en San Joaquín. Determinadas por los intereses de la incipiente élite económica que adquiere su estatus por medio de la producción de café y su injerencia en el ayuntamiento; y, por otro lado, una clase campesina que abandona la agricultura de subsistencia y es contratada como personas trabajadoras de los gamonales en las fincas.

Otra de las principales características es que durante este periodo es evidente la influencia de la Iglesia Católica en la producción del espacio. El componente religioso funciona como eje articulador de identidad, tanto en esta localidad como en el territorio nacional, al respecto Sandí (2011) menciona que:

Ahora bien, teniendo claro cuál era el espacio geográfico en el que podía y actuaba la jerarquía del catolicismo costarricense, se presenta como una institución a través de la construcción de templos, promoción de fiestas litúrgicas, y patronales, envío de sacerdotes a diversas comunidades y erección de parroquias, logró controlar, vigilar y apropiarse del

espacio considerado como costarricense. Se iniciará con las construcciones de templos en diversas comunidades del país pues esta tarea fue la primera de las acciones que se tomaron, y que permitió la consolidación de una comunidad que con el paso del tiempo llegó a ser parroquia. (p.57)

No es de extrañar que una de las primeras transformaciones espaciales que se registran, es la solicitud a las autoridades de dividir el distrito San Joaquín en cuadrantes ubicados en torno a la ermita del pueblo (Rodríguez y Ulate, 2015, p.29-30)³³ Se puede identificar el valor que fue asignado a los criterios espirituales en el proceso de desarrollo urbano. Al respecto, García y Quesada (1988) exponen:

La población de San Joaquín aumenta y en 1848 es elevado al rango de Distrito Parroquial del Cantón Central de Heredia. Poco después se empieza a delinear el cuadrante de la comunidad, el cual origina a su vez la aparición de la plaza. En 1855, se construyó una ermita de adobe donde actualmente se encuentra la unidad sanitaria. En 1864, surge la idea de convertir la ermita en una verdadera iglesia. Todos los joaquineños abogaban por la construcción del templo. Unos querían que fuera de adobe, otros de bahareque y otros la prefieren de piedra (...) (p.7)

De este extracto se rescatan varios aspectos. En primer lugar, la influencia de la iglesia católica en la división político-administrativa de Costa Rica, otorgando títulos de parroquia a los distritos³⁴. En segundo lugar, también determina la priorización de infraestructura pública, tanto en la ya mencionada división de cuadrantes, como en los amplios esfuerzos para la construcción de iglesias. En tercer lugar, se observa el trabajo colaborativo entre los habitantes para la construcción del edificio católico. En este aspecto resalta la élite económica con un protagonismo en la toma de decisiones. Así lo exponen Rodríguez y Ulate (2015):

Lo primero que se hizo fue designar una junta edificadora que tenía la responsabilidad de ejecutar el proyecto en todas sus fases y conseguir, además, el dinero necesario para las diversas actividades por ejecutar. Es posible que en primera y subsiguientes juntas se nombraran a los dirigentes del pueblo, que no solo sabían tomar decisiones adecuadas, conducir y orientar las masas campesinas, sino también, que eran personas pudientes, los llamados gamonales. (2015, p.30)

Otra de las principales características en la construcción de infraestructura religiosa fue que el financiamiento de las obras se generó por medio de donaciones y recolección de fondos por diversas personas de la localidad. Se organizaron ventas de comida y rifas en la ciudad de Heredia para lograr acumular los fondos necesarios (Viquez y Viquez, 1972, p.40).

Es notorio que los autores del extracto presentado, en su narración naturalizan y validan el control y poder que fueron acumulando los llamados gamonales, quienes bajo el discurso de

³³Rodríguez y Ulate narran “Es muy posible que a fines del siglo XVII los habitantes del territorio de lo que es hoy el cantón de Flores, por la presión de las autoridades españolas y de la iglesia católica, se dieran cuenta de la necesidad de dejar de vivir en haciendas dispersas y optar por la agrupación en poblados y caseríos” (2015, p.27)

³⁴ Una parroquia es comprendida como una célula territorial de la iglesia católica.

desarrollo y progreso colectivo, se vieron individualmente beneficiados con la construcción de infraestructura de uso común.

Bajo esta misma dinámica se llevó a cabo la construcción del cementerio de San Joaquín (ver ilustración 3). En este caso se analiza un conflicto entre clases económicas que se disputaron la necesidad o no, de tener un campo santo dentro de la localidad. Según Rodríguez y Ulate (2015) “la gente pobre, con frecuencia, se quejaba de esta situación por los altos costos que eso significaba, pues debían pagar, si querían llevar al difunto en carreta hasta Heredia. Los ricos no tenían tanto problema pues disponían de carretas y bueyes.” (p.32).



Ilustración 3. *Fachada del cementerio del cantón Flores.* Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.

La resolución de la pugna la dictan las autoridades católicas de la curia de Heredia, sin tener mayor consideración de las necesidades materiales del pueblo. Esta entidad decidió que el destino de la construcción del cementerio sería definido por la primera persona fallecida; si esta era del grupo de las personas que solicitaban su construcción en San Joaquín ahí se edificaría el camposanto. Por el contrario, si fallecía una persona del grupo de las familias adineradas, los entierros seguirían realizándose en Heredia (Viquez y Viquez, 1972, p.61).

Viquez y Viquez (1972) registran que muere una niña, hija de una familia de clase trabajadora y a favor de la construcción del cementerio en San Joaquín. Con su fallecimiento se da paso a la inauguración de la obra y mencionan: “a las nueve de la noche la iban a enterrar, con música y bombos, (...) ganándose así la disputa. Después todos se unieron para construir el Camposanto” (1972, p.62). La gestión de la vida y de la muerte, se identifican como elementos significativos del habitar de las personas durante este periodo, marcado por contradicciones de clase y una cosmovisión religiosa que influenciaron directamente en el desarrollo del espacio.

Cabe destacar también que, en la mayoría de los escritos recopilados, los conflictos territoriales suelen ser matizados con una apología de la unión y el consenso, propio de la configuración ideológica que se gestó durante el primer siglo de independencia en el país. Esto buscaba impulsar la articulación de la población a pesar de las diferentes jerarquías de poder de los grupos sociales, permitiendo mayor control en la administración del territorio. Lo anterior queda explícito en palabras de Rodríguez y Ulate (2015):

En este tipo de sociedad rural y patriarcal, los ricos terratenientes, conocidos como gamonales, eran los que mandaban y decidían por el pueblo; pero en el caso nuestro, casi siempre esto se hacía con el convencimiento del pueblo y la consulta previa de este(...) (p. 46).

Es posible afirmar que, en San Joaquín, como indica Molina (2014), "la construcción de hegemonía prevelece sobre el uso de la fuerza" (p.11). El contexto político de inicios y mediados de siglo XIX, exigía la validación y apoyo en las decisiones tomadas por las élites económicas debido a que era necesaria la participación de la mayoría de habitantes para lograr construir la infraestructura de uso común; ya sea recolectando fondos, gestionando actividades o siendo mano de obra. A esta dinámica Rodríguez (2012) la denomina política de la negociación³⁵ y expone que es propia de la cultura política de la época (p.233).

La mayoría de terrenos para la infraestructura de uso común en San Joaquín fueron donados por familias adineradas que con su incursión en la exportación de café y el éxito del mercado, posibilitó la rápida construcción de infraestructuras de buena calidad a lo largo del siglo XIX. No obstante, es importante analizar los beneficios económicos y políticos que obtenían con el desarrollo urbano de la localidad.

Es decir, la base financiera de la mayoría de las obras comunales dentro de San Joaquín,

³⁵ Rodríguez (2012) habla de la política de negociación como el proceso en el cuál se tomaban las decisiones. El autor identifica que la respuesta ante el conflicto a la hora de tomar las decisiones era la negociación entre las partes contrapuestas, abriendo espacios de dialogo en el que se socializaban los criterios de cada sector.

derivaron de una inversión realizada por la élite económica en gran medida. Este grupo de personas lideraba y tomaba las decisiones necesarias en términos de gestión y dirección de obra; no obstante, cabe cuestionar si existía mayor aprovechamiento de esta elite económica sobre la función que desempeñaban dentro del espacio.

A pesar de las dificultades administrativas en un periodo donde no existía consolidación de un Estado central en Costa Rica, las diferentes figuras de poder tenían acuerdo común y claridad en la importancia del desarrollo infraestructural. A cuentas de que esto implicaría la posibilidad de ascender en título territorial, de barrio en 1803 a cuartel en 1827, de cuartel a distrito en 1862 y posteriormente a cantón en 1915 (Rodríguez y Ulate, 2015, p.24). Es decir, invirtieron en el espacio común, entendiendo esto como un beneficio colectivo que, al mismo tiempo, resultaba en un beneficio personal al lograr un incremento de valor de su propiedad privada. Lo anterior se sustenta siguiendo lo expuesto por Rodríguez y Ulate (2015) que refieren a la adjudicación de cantón como un ascenso administrativo y político en el estatus del lugar.

Por lo tanto, durante el siglo XIX en San Joaquín la producción del espacio se caracterizó por la definición y el establecimiento de la propiedad privada; al mismo tiempo que se llevaba a cabo la construcción de edificaciones que representaban elementos culturales articuladores para los pobladores, funcionales a sus necesidades subjetivas.

En cuanto al habitar, se puede dilucidar que, a partir de la instauración de la propiedad privada, la relación de las personas con el espacio se vio modificada. Por un lado, se estimula el surgimiento de una clase económica dueña de los medios de producción tanto intelectuales como materiales, con legitimidad social para dirigir la toma de decisiones sobre la producción del espacio.

. Por ende, la relación de las personas con el espacio cambia ya que se comienzan a tejer relaciones de poder legitimadas por el poder económico frente a las personas que históricamente han habitado ese espacio. Este sector de la población conocido como los gamonales tenían la potestad de proponer proyectos de infraestructura alegando ser lo más adecuado para la población. De esta manera, lograban convencer al resto de la población y desarrollar la infraestructura que mejor se amoldaba a sus intereses.

La producción del espacio se torna hacia las decisiones comunes que son delegadas a los gamonales que, a su vez, suelen estar relacionadas a un componente religioso, el cual se convierte en un factor primario para la articulación de una identidad vecinal.

Por otro lado, la propiedad privada permitió la distribución y posesión de tierras de ciertas personas para comenzar a lucrar del negocio del café. Se puede afirmar que la implantación del monocultivo de café desarrollado como principal actividad económica de la época, en este y el próximo periodo, determinó la planificación del espacio y por lo tanto sus relaciones sociales. La clave de la producción del espacio se direccionó a partir de una ruta común, relacionada a la aspiración de progreso urbano.

Otra de las principales características identificadas es que durante este periodo la autoconstrucción, entendida como el recurso humano para transformar la materia por medio del trabajo en la edificación de infraestructura, es protagonista en los procesos de apropiación del espacio. Y a pesar de que las decisiones generales eran delegadas a un pequeño grupo administrador, la participación comunal era activa en la gestión y construcción de las obras.

2. De la expansión cafetalera al auge del liberalismo.

Durante este período Costa Rica experimentó una mayor influencia del capitalismo internacional, la apertura al mercado externo se vio relacionada directamente con la construcción del ferrocarril, la producción de banano y el reforzamiento del mercado del café. La economía del país fue supeditada a las dinámicas geopolíticas internacionales. Eventos como la Primera Guerra Mundial establecieron las prioridades comerciales que significaban en algunas ocasiones el auge de la producción nacional y en otras la pérdida económica a gran escala (Fumero, 2005).

A su vez, se identifica un importante fortalecimiento de las funciones del Estado costarricense. El desarrollo de la infraestructura de uso común se empezó a relacionar con la prestación de servicios públicos como educación, electricidad, telecomunicaciones, entre otros; esto durante las últimas décadas del siglo XIX, pero mayoritariamente a lo largo de las primeras décadas del siglo XX (Fumero, 2005).

Para ese entonces, el liberalismo marcó en Europa una visión de mundo secular y un punto culmen de la modernidad. Mientras que en Costa Rica se experimentó una reinterpretación profunda: en principio por la fuerte legitimidad que conservó la Iglesia Católica a pesar de la independencia de Centroamérica con la corona española. Las ideas liberales en el país direccionaron en términos políticos, económicos y culturales la organización social, en palabras de Fumero (2005):

A inicios del siglo XX la identidad costarricense se reconstruyó a la luz de los conceptos del romanticismo y liberalismo decimonónico lo que supuso una nueva cultura cuyos

patrones se trazaron en producciones consideradas nacionales. El movimiento se apoyó en el proyecto liberal asociado a la noción de progreso: urbano, europeizado y laico, visión que definió la cultura. (...) (p. 6)

Durante la segunda mitad del siglo XIX, en Costa Rica se profundizó la influencia del capitalismo industrial impulsado desde países como Gran Bretaña (Molina, 1998). Como se expresó en el apartado anterior, la apertura al mercado del café reforzó la necesidad de un establecimiento claro de la propiedad privada y profundizó la contratación de fuerza de trabajo. Angulo (2014) afirma que “(...) la transición del capitalismo competitivo al monopolístico en América Latina, se establece a finales del siglo XIX, en el marco de la confrontación entre el dominio del capital inglés y la aparición de la lógica de dominación de Estados Unidos” (p.87).

Los hechos señalados en el párrafo anterior impactaron al territorio nacional costarricense, incluido al cantón Flores. Durante este periodo histórico, la población de Flores trabajaba en el lugar que vivía, es decir el habitar se compuso de prácticas laborales diarias, en este caso dictaminadas por los cafetales. Molina (1988) indica que “en décadas anteriores lo que fueron tierras de uso comunal, con los años fueron asumidas como propiedad privada para la producción de café (p.196).

Este hecho acontece en San Joaquín a inicios del siglo XX (Rodríguez y Ulate, 2015) como una transformación espacial que repercutió profundamente en las dinámicas cotidianas. El espacio floreño empieza a direccionarse hacia la producción de café, por ende, cambia el uso que se le da al espacio del cantón.

Viquez y Viquez (1972), en uno de los registros que realizan sobre la experiencia laboral en los cafetales, describen que estos son espacios de encuentro para la articulación entre pares. El texto expone: “se conversa con el vecino de calle, y se conocen cosas que suceden; y una, ayuna de noticias, se pone al día” (p.115). La narración esboza cómo la consolidación del capitalismo agrario mediante la implementación del mercado del café en los espacios locales, influencia la configuración de las relaciones sociales y por ende en las prácticas cotidianas dentro de Flores.

Otro elemento que la modernidad interpuso y repercutió en San Joaquín, fue el paso del ferrocarril por el territorio. El tren llega a San Joaquín en 1872; Rodríguez y Ulate (2015) afirman que “no hay duda de que el ferrocarril fue uno de los elementos importantes en el desarrollo del cantón de Flores por lo menos, en la segunda mitad del siglo XIX y la primera del siglo XX” (p.29). Es necesario anotar que las vías férreas se construyen en paralelo a la Calle Real, remarcando la separación entre lo que hoy es el distrito de San Joaquín, y el de Llorente (Ver

ilustración 4) e interconectando las ciudades de Heredia y Alajuela y San José. La Calle Real, según lo expuesto por Rodríguez y Ulate (2015) fue de las primeras vías que fueron utilizadas para transporte en este cantón, por lo que su construcción antecede al ferrocarril. En este aspecto se profundiza con mayor rigurosidad en el capítulo 3.

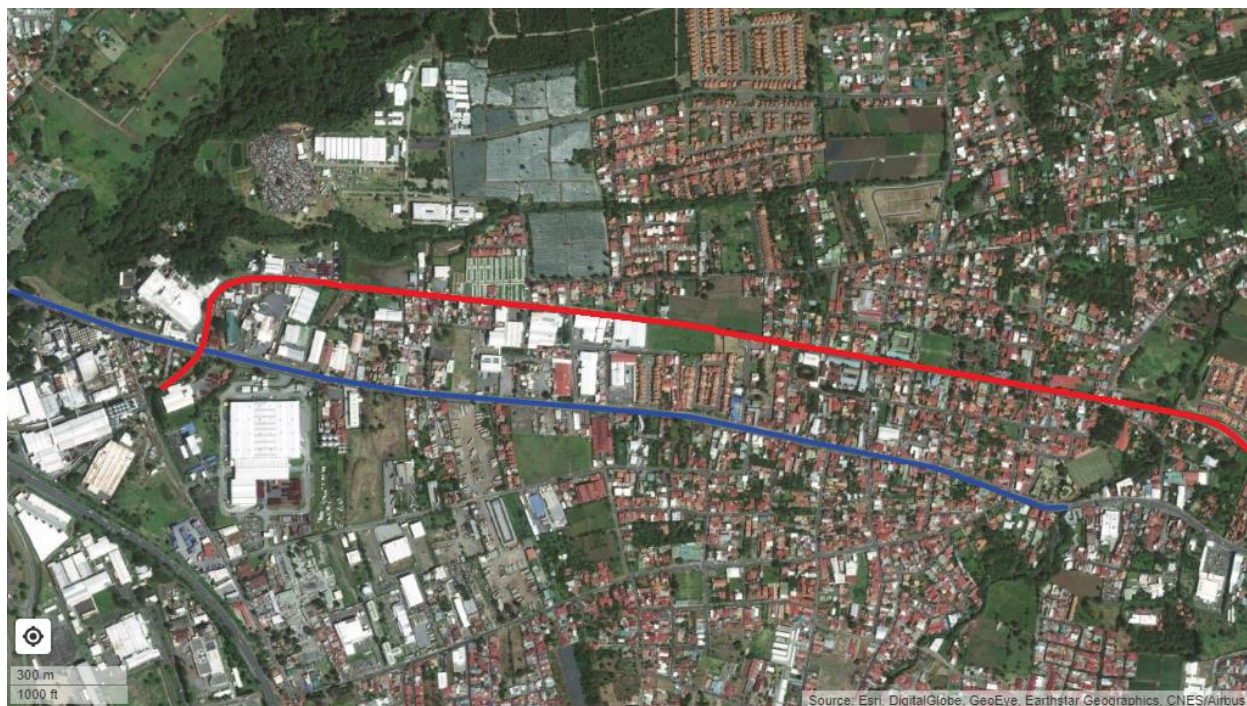


Ilustración 4. *Distancia entre la vía del tren y la Calle Real. Adaptada de: <https://maphub.net/MunicipalidadFlores/vias>.*

En la ilustración 4, en color rojo se encuentra señalado la ruta en que están ubicadas la línea férrea que conecta la provincia Alajuela con Heredia y San José, atravesando el cantón Flores. En color azul se encuentra señalado el trayecto de la Ruta Nacional N°3 que corresponde a Flores.

La estrecha relación entre la construcción del ferrocarril y el desarrollo del capitalismo agrario en Costa Rica se puede comprender en lo expuesto por Creswell (2006) al afirmar el carácter conflictivo que adquiere la movilidad urbana a partir de la modernidad, representando los intereses personales de las elites económicas en acontecimientos que se asumen como beneficios públicos de progreso urbano en los territorios. De igual forma, en términos de movilidad urbana es fundamental retomar la intencionalidad del movimiento de las personas que se genera con la construcción de una determinada vía de tránsito.

En una entrevista publicada por Víquez y Víquez (1972), una trabajadora de cafetal comentó acerca del proceso que se realizaba al entregar las cajuelas de café: “a veces la carreta

llegaba a la hora del tren (seis de la tarde) en ocasiones bajo aguaceros y una tenía que aguantar picazón de la coloradilla³⁶ y el hambre que apretaba.” (p.116). El tiempo y las necesidades básicas pasan a ser normadas por horarios laborales y representadas por elementos materiales de la vida urbana, como los horarios del ferrocarril. Construyen designaciones simbólicas tales como “la hora del tren” al convertirse estas en prácticas diarias y que se tornan en su cotidianidad.

La expansión de los cafetales y el paso del ferrocarril son ejemplo de transformaciones espaciales estructurantes de las dinámicas sociales de San Joaquín, que entretejieron el habitar de las personas. Esto a tal punto de definir los ritmos y tiempos de sus residentes e incluyeron de manera inherente las contradicciones de clase influenciadas por la modernidad y el liberalismo durante esta época; incluso a nivel estético.

Otro ejemplo es el caso de la creación de “El Fondo”, en el año 1903, cuando se prohibió que el ganado pastara en las calles o potreros abandonados, siendo decomisado por la policía y llevado a “El Fondo” donde debían pagar una multa para recogerlo. Esto a partir de una norma prohibitoria que decía “esa pésima costumbre afea sobremanera la población dándole el aspecto de un potrero y dejando en el ánimo de los visitantes la idea de una falta de cultura” (Rodríguez y Ulate, 2015, p.54).

El caso anterior ejemplifica la manera en la que la modernidad comienza a permear también en las formas de ser y estar en Flores. La imagen de progreso y estética moldean, en primera instancia el uso del espacio, pero también conlleva la imposición de prácticas que modifican el habitar de las personas.

Las ideas liberales, tendencia en las políticas nacionales también se vieron representadas en el territorio en estudio: “los cambios en el espacio josefino y la aparición de modernos medios de transporte permitieron a los pobladores trasladarse hacia los diferentes centros (...) descubrieron nuevas actividades relacionadas con el desarrollo capitalista y la cultura burguesa” (Fumero, 2005, p. 40). Por lo cual, los intereses de las élites económicas que idealizaban la cultura europea y estadounidense encontraron nuevos nichos dentro de la institucionalidad formal ya consolidada, para seguir manteniendo el control sobre las transformaciones de espacio. Al respecto Fumero (2005) indica que:

Los pensadores liberales de fines del siglo XIX e inicios del XX transformaron los patrones de comportamiento, el gusto de los ciudadanos e intentaron someter la cultura popular con

³⁶ La coloradilla es el nombre popular que se le otorga a pequeños ácaros de color rojo que se encuentra en zonas con mucha vegetación como los cafetales (Viquez y Viquez, 1972).

el objetivo de *civilizarlos*. En adelante se encuentra una clara diferenciación entre lo que se considera culto y lo popular asociado con la barbarie. El nuevo proyecto de sociedad supuso la aplicación de políticas higienistas y de control social. (p. 6)

Dentro de las principales características de esta época es notorio cómo los intereses hegemónicos en la producción del espacio reforzaron su legitimidad por medio de la consolidación de las políticas institucionales, dictadas por el Estado costarricense vigorizado con la entrada del siglo XX.

La construcción de infraestructura se acrecentó con los años, a su vez la construcción de valores subjetivos en busca de articular y generar lazos identitarios entre la población. Estas fueron de las principales estrategias utilizadas por el Estado para adquirir mayor control sobre el territorio nacional y contribuyó a la creación de elementos culturales significativos. Para Vargas (2015) esta lógica explicitó:

(...) la capacidad de producción simbólica por parte del Estado, la cual implica el reforzamiento de los valores de la democracia, la identidad nacional y la solidaridad; el sentido de pertenencia y creencia en un destino común que haga posible un sentimiento de horizontalidad. (p.4)

En San Joaquín y en el resto del país, fue estratégica la producción de espacios de encuentro que permitieran la conformación de un valor subjetivo y así fortalecer las ideas de identidad entre las personas del cantón. Estos fueron elementos claves para comprender la noción del habitar durante la época. Dentro de estos espacios de interacción social se encuentran las pulperías.³⁷

Existían principalmente dos tipos de pulperías, las pequeñas que contaban solamente con productos básicos y las grandes en las que aparte de vender los artículos de primera necesidad, también fungían como cantinas. Lo cual permitía que todas las personas socializaran ahí mismo. A su vez, alrededor de ellas giraba la economía local y operaban elementos particulares como las lógicas de fiado³⁸ basadas en la confianza y reconocimiento entre vecinos y vecinas.

A las infraestructuras comerciales se les otorgó un importante valor simbólico, no sólo por su funcionalidad sino también por estar vinculadas al desarrollo urbano que se posicionaba como una necesidad a inicios del siglo XX. Es por esto que los vecinos y vecinas de San Joaquín solicitaron al Congreso Nacional en 1914 que se valorará la decisión de convertir al distrito de San Joaquín en cantón. Sus argumentos recaen en los avances en infraestructura que han adquirido, a pesar de la poca extensión territorial que abarcaba, Rodríguez y Ulate (2015) citan:

Edificios hay 8: Una iglesia labrada en granito, valorada aproximadamente en 500000; una

³⁷ Una de las principales pulperías se encontraba en la Calle Real, la pulpería de Chico Chaverri.

³⁸ El fiado consiste en una práctica de comercios pequeños de vender productos sin un pago inmediato sino con posibilidad de pagar lo consumido a un tiempo establecido.

Casa Cural de bahareque, valorada aproximadamente en 5000; un salón de catecismo y para actos públicos, valorado en 5000; una casa escolar de adobe, valorada en 6000; una Casa Escolar de madera; un edificio para rastro, un panteón, portada de piedra de granito labrada; establecimientos hay 33 (carnicerías, vinaterías, taquillas, sastrerías, botica, barbería, candelaria, herrería, polvorista, carnicerías de cerdo y pulperías); beneficios de café hay 4; trapiches hay 9,7 de bueyes y 2 manejados por agua... (Murillo y Murillo, sf. citado en Rodríguez y Ulate, 2015, p.40)

De la anterior cita se puede destacar, en primera instancia y tal como se expuso en el apartado anterior, la importancia que se le adjudica a la infraestructura pensada para la Iglesia Católica; siendo que el monto en el cual se valoran todas esas estructuras es considerable comparado con otros lugares como la escuela, por ejemplo. De igual forma, se comprueba la afirmación hecha con anterioridad en este apartado acerca de la importancia que se le da a los establecimientos comerciales figurando 33 de los mismos en ese espacio, además de los beneficios de café y trapiches.

No es de extrañar que la idea de ascender de grado administrativo devenga de la élite económica de Flores como comentan Rodríguez y Ulate (2015): “la idea de convertir el distrito de San Joaquín en cantón surgió de los gamonales, quienes vendieron esta idea al pueblo, lo convencieron de la necesidad detectada y el pueblo los apoyó” (p.40). Como se ha visto, es posible que para la época el título de cantón fuese representativo de un ascenso social, por lo tanto, el valor de las tierras aumenta siendo esto un beneficio directo para los terratenientes. De igual forma, la formalización del espacio se traduciría en la instauración de autoridades locales las cuales funcionan como una herramienta para el control del espacio.

En los registros del Archivo Nacional del 10 de agosto de 1915 (citado por García y Quesada, 1990) se encuentra la siguiente valoración por parte del Congreso Nacional para la otorgación del título administrativo de cantón a San Joaquín:

El territorio de San Joaquín, aunque no de gran extensión, pero sí con un número de pobladores bastante para satisfacer la exigencia de la Ley de División Territorial ha alcanzado un notable desarrollo en su progreso, debido, entre otras razones, a la riqueza de sus tierras, a la laboriosidad de sus hijos y a su espléndida situación, cruzando de este a oeste por la vía férrea que une a la ciudad de Alajuela con esta ciudad. Dicho distrito tiene gran movimiento comercial y agrícola y el que conozca la región de que se trata, ha de convenir en que el número de edificios públicos y particulares que viven de comodidad y ornato en la principal población bien la colocan en un lugar distinguido entre muchas de las que hoy gozan de superior categoría administrativa (García y Quesada, 1990, p.20)

La estratégica ubicación geográfica de Flores permitió su rápido desarrollo económico y social. El ferrocarril, la producción de café y la organización comunal para la construcción de infraestructura son los principales factores argumentados para autorizar que el distrito ascienda de

categoría administrativa.

A nivel administrativo, también se generó un fortalecimiento de la institucionalidad formal. Ejemplo de esto fue la inauguración de la municipalidad del cantón en 1916 la cual comienza a funcionar como un órgano al servicio de los intereses de los gamonales de Flores, quienes desde la institucionalidad lograron oficializar la legitimidad de sus decisiones (Rodríguez, 2021).

Por lo tanto, desde finales del siglo XIX, y durante la primera mitad del siglo XX, en Flores se gestó la consolidación de una identidad entre pares, un “nosotros” que respondía a las estrategias políticas de control territorial y nacionalista que buscaba alcanzar el Estado central de Costa Rica. Este proceso identitario, al mismo tiempo, se vio determinado por las prácticas productivas que estableció el capitalismo monopólico en los espacios locales.

La cultura del consumismo y la ostentación de una vida más europeizada por parte de la sociedad costarricense tenían repercusiones en la dinámica nacional jugando un papel muy importante. Estas consecuencias se dieron no solo en la conformación territorial mediante la construcción de infraestructura en miras a responder a los nuevos intereses de la población; si no que sugiere modificaciones a nivel del habitar ya que las dinámicas sociales cambian en función de los intereses imperantes del capital.

A nivel de administración formal del espacio, las élites económicas, beneficiadas por el establecimiento del mercado del café, encontraron un mecanismo de legitimación de su poder dentro de la figura municipal. La consolidación de Flores como un espacio reconocido como cantón y la posterior fundación de la municipalidad significan en este periodo el establecimiento de mecanismos oficiales y formales de control sobre lo acontecido en este cantón, incluido el tema de la planificación territorial e infraestructura.

El Estado por medio de la prestación de servicios adquiere un mayor protagonismo financiando obras públicas bajo las tendencias liberales de la época. La producción del espacio, determinada por las contradicciones de clase, experimentó aspiraciones de desarrollo y progreso marcado al ritmo de las características del urbanismo hegemónico de la época.

Como síntesis se puede afirmar que la producción del espacio en el cantón se influenció por el fortalecimiento de un Estado central a nivel nacional. Amplió su oferta de servicios públicos, lo que decantó en la construcción de nueva infraestructura para electricidad, educación, telecomunicaciones, entre otros. La construcción del ferrocarril expresó una vinculación del Estado en favor de los intereses económicos desde finales del siglo XIX, y expuso la importancia

estratégica de Flores en la movilidad urbana de la región central del país.

A su vez se desarrolló una diversificación económica que implicó una proliferación de comercios, y con esto nueva infraestructura. Se asignó un lugar primario a la producción cafetalera, reservándose amplias porciones de tierra para el cultivo e incluso determinando la morfología del espacio en función a la cadena de producción de café, con casas para los peones, beneficios para el recibimiento del café, y zonas residenciales donde se ubicaron las grandes viviendas de los gamonales.

Por otra parte, los cafetales se consolidaron como un lugar significativo en las relaciones vecinales, convirtiéndose en puntos de encuentro cotidianos entre pares. También un componente primario fue la confección de una identidad común, la “romantización” de un “nosotros” por parte de los habitantes del pueblo que les diferencia de una otredad externa al cantón.

De igual forma, propiciado por la misma dinámica interna del país costarricense, se buscaron las medidas para construir una identidad nacionalista que genera un arraigo con el territorio nacional. Sin embargo, no es en vano el efecto de los ideales construidos externamente a partir de las nociones del progreso urbano liberal. Este ideal de ciudad se convierte en una aspiración casi que generalizada, direccionando intentos civilizatorios en la población.

Es importante retomar que en Flores, los espacios laborales se encontraban en el mismo cantón, por lo que el habitar se componía de prácticas cotidianas relacionadas a las dinámicas de trabajo establecidas. Esta característica varía con el transcurrir de los periodos analizados en esta investigación y resulta determinante en la transformación de las formas de habitar en el cantón de Flores, lo que será expuesto en los siguientes apartados.

3. Expansión de las fronteras urbanas: La influencia ideológica norteamericana y la intervención del Estado en las formas de habitar

La Costa Rica de mediados del siglo XX, comienza a moldearse a partir de los acontecimientos que en años anteriores sacudieron la dinámica internacional. La crisis generada por la II Guerra Mundial significó un impacto realmente considerable en países de la periferia del capitalismo y esto, a su vez y con más fuerza, sobre la clase trabajadora (Esquivel, 2008).

El deterioro de las condiciones de vida de la clase trabajadora es un efecto directo que autores como Esquivel (2008) y Fumero (2005) le adjudican al contexto resultante de la II Guerra Mundial. Producto de esto, se generó una aparente inestabilidad y la consecuente pérdida de legitimidad hacia el capitalismo, lo cual dio pie a que las élites económicas tuviesen que reformular

su proyecto político y económico con respecto a la dominación de los medios de producción tanto intelectuales como materiales.

Las ideas del reformismo toman fuerza como la opción viable para que el capitalismo recupere el campo que había perdido y de esta manera mostrarse como un proyecto de sociedad “benefactor” y “benevolente” para con las condiciones de vida de la clase trabajadora:

De esta forma, el Estado costarricense logró cimentar su estabilidad por medio de una política de reformas, las cuales le dieron respuesta, en cierta medida temporal, a las ya complejas manifestaciones de la “cuestión social” en el escenario de la incipiente industrialización. Sin embargo, estas reformas no tocaron las estructuras que, desde mucho tiempo atrás, habían excluido a importantes poblaciones trabajadoras de Costa Rica, imposibilitándoles reproducirse en mejores condiciones de vida, por ejemplo el campesinado (Esquivel, 2008, p. 19).

Lo anterior merece ser analizados en dos aspectos principales: en primer lugar, la intervención del Estado se vuelve más predominante no solo en la vida pública sino en la privada, pero también la apuesta económica para intentar sacar al país de la crisis posterior a la II Guerra Mundial, tiene implicaciones tanto en la conformación territorial como en el habitar de las personas.

Para una mejor comprensión de este periodo es importante recuperar lo expuesto por Cuevas (2008) al nombrar tanto la Guerra Fría y la sociedad de consumo como dos acontecimientos fundamentales en la construcción de estas décadas. Ambas se cimentan sobre el ascenso de Estados Unidos como una potencia a nivel mundial. Costa Rica, por su parte, recibe gran influencia del país norteamericano tanto en términos de directivas económicas como a nivel de cultura e ideología: “como resultado, se abrió paso una sociedad con valores cada vez más materialistas que se encontró, de pronto, con un gran vacío espiritual” (Cuevas, 2008, p. 21).

Cabe recalcar, tal como lo asegura Molina (2010), a inicios de la década de 1950, el territorio costarricense era esencialmente rural. De igual forma, el mismo autor afirma que el estilo de vida de las personas de este país fue mediado por el conservadurismo, el catolicismo y el anticomunismo; las cuales eran poco “cosmopolitas”.

Sin embargo, poco a poco y con la creciente presión de las ideas estadounidenses, la cultura costarricense incluso a nivel rural se va modificando. De igual forma, para las primeras décadas del siglo XX, los mecanismos de entretenimiento en la capital del país costarricense empezaban a mostrar rasgos más “modernos” y esto de una u otra manera comenzaba a impactar en lugares periféricos del país.

Las demandas capitalistas sobre el territorio se comienzan a traducir no solo en Costa Rica sino en cantones como Flores. Las políticas reformistas de la época y el contexto de la Segunda Guerra Mundial impactaron en San Joaquín, por ejemplo, con la construcción de la escuela Estados Unidos de América, en el año 1937. Rodríguez y Ulate (2015) registran:

En un principio la Junta Escolar, en agradecimiento al gobierno de turno por su activa participación en la construcción del edificio escolar, propuso el nombre del presidente Doctor Rafael Ángel Calderón Guardia, pero este no aceptó tal designación, y entonces se escogió el nombre de Estado Unidos de América, por ser un país abanderado de la democracia y la libertad y poderoso aliado de nuestro país. (p.70)

La escuela (ver ilustración 5) se logra construir a través de la gestión de diputados de la provincia Heredia, quienes se encargaron de solicitar los fondos necesarios al gobierno central. Previo a la construcción de la escuela Estados Unidos de América, existía mayor autonomía comunitaria para la edificación de obras. Las colectas comunales para las obras, la donación de los terrenos, junto con la mano de obra local solían ser el mecanismo de operación para la producción de infraestructura de uso común.

Hasta inicios del siglo XX, las casas de enseñanza fueron asumidas en su totalidad por la comunidad, por ejemplo, la primera escuela mixta en Flores para mujeres y hombres conformada en 1855 se construyó completamente a partir de esfuerzos colectivos (Rodríguez y Ulate, 2015, p.68).



Ilustración 5. *Escuela Estados Unidos de América.* Adaptada de: <https://mapio.net/pic/p-23820876/>

Es hasta el año 1907 cuando se realizó la primera demanda económica al gobierno central en temas educativos, al solicitarle su aporte en la construcción de una nueva escuela en respuesta al creciente interés de estudiantes en San Joaquín. (García y Quesada, 1990, p.19). Es por esto que la construcción de la Escuela Estados Unidos de América en 1937 (Rodríguez y Ulate, 2015, p.69) representa un punto de quiebre importante en las lógicas de construcción de infraestructura.

La principal característica de esta coyuntura deviene de que, a pesar de existir una junta de educación, el proceso constructivo lo llevó a cabo el Ministerio de Fomento quien posteriormente entregó la construcción a una empresa privada, figura de contratación en obra pública nueva en el territorio de Flores. Durante este periodo, se identifica que es desplazada la autoconstrucción comunitaria prevaleciente en años anteriores, por una mayor delegación de esas responsabilidades al Estado. El rol paternalista del Estado parece despojar a la comunidad de su protagonismo y de esta manera disipar la iniciativa y esfuerzo hacia la mejora del cantón floreño por parte de sus habitantes. Esta es una dinámica, si bien se ejemplifica en este caso con Flores, responde a una transformación estatal que permeó otros lugares del territorio nacional y en general de los países capitalistas.

Sumando a esta discusión, posterior a la Guerra Civil de 1948 en Costa Rica, el bando

vencedor de este enfrentamiento toma el poder de las diferentes instituciones estatales, incluidos los gobiernos locales. Tanto las personas de partidos políticos específicos como los intereses que median desde las ideologías que orientan estas agrupaciones, comienzan a modificar la administración de las municipalidades y, por ende, la injerencia de las mismas sobre el espacio.

Tanto en su texto (Rodríguez y Ulate, 2015) como en entrevistas realizadas a Rodríguez (2021) y Ulate (2021), los dos autores refieren a este hecho histórico como un momento clave a la hora de considerar la administración del espacio en Flores, ya que nuevos actores sociales toman el poder de la Municipalidad. Esto conlleva a una disminución en la cuota de decisión por parte de las personas habitantes respecto a la planificación territorial. Asimismo, se presenta mayor corrupción y conflicto de intereses debido a que el gobierno local se vuelve en un espacio de disputa entre agrupaciones políticas donde impera la búsqueda por un beneficio personal de las personas involucradas (Rodríguez, 2021). De igual forma, García y Quesada (1990) afirman:

Después de 1948, se produce un cambio importante en el orden político, económico y social de la comunidad de Flores. A la municipalidad llegan nuevos sectores sociales, los cuales, poco a poco, sustituyen el grupo tradicional que desde 1916, había tenido una gran influencia en el gobierno local. (p. 11)

Al respecto de los cambios en la administración local, tanto Alfaro (2021) y Ulate (2021) en las entrevistas llevadas a cabo, afirman que la dinámica de representación establecida posterior a 1948, fue los cimientos de la actual forma de trabajo municipal. Sin importar el partido político que haya ganado las elecciones, se estableció una ruptura con los procesos de participación e involucramiento comunitario que se describieron durante los periodos anteriores.

No obstante, se puede identificar un común denominador entre las distintas formas de administración. Desde el periodo que los gamonales eran quienes tenían la mayor legitimidad en la planificación del espacio, hasta el establecimiento de los partidos políticos en el siglo XX, en Flores ha prevalecido la lógica de control por un grupo de habitantes que lidera, toma decisiones y “convence” a la población sobre algún ideal de desarrollo urbano (Rodríguez y Ulate, 2015). Estos ideales se ven influenciados por las personas de clases altas que tienen mayor acceso y relación con los centros de poder político-económicos del país.

Por otro lado, Molina (2010) habla de una fase de expansión urbana con gran fuerza entre 1960 y 1980 que significó la ampliación de las comunicaciones y los transportes potenciando el contacto entre San José y espacios de la periferia capitalina. Asimismo, el crecimiento urbano es marcado para estos años en las ciudades de Cartago, Alajuela y Heredia.

De acuerdo con esto, la transformación del espacio en lugares centrales genera las condiciones para que otros espacios se adecuen a las nuevas demandas que el capitalismo exige. En Flores esto no fue la excepción ya que su espacio se empieza a modificar a partir de las ideas que se insertan desde la hegemonía josefina. Rodríguez y Ulate (2015) son claros en afirmar que las décadas de mediados del siglo XX, son determinantes en la forma de habitar y en la conformación del territorio florentino.

Por una parte, la población del cantón se comienza a mezclar con personas de diferentes lugares debido a que la migración a este espacio se da, en primer lugar, por la búsqueda de oportunidades laborales que crecían en Flores debido a la entrada de industrias de una mayor escala al comercio local que existía anteriormente.

Ramos (2021) mencionó en su entrevista que algunos ejemplos de estas empresas abiertas durante este periodo fueron la Fábrica de Hielo San Joaquín, las bodegas de la empresa internacional de lencería Leonisa y la empresa también de lencería Lovable, esta última con tan injerencia en la zona, que la calle en que se encontraba aún lleva el nombre de Calle Lovable, dato que se corroboró con Google Maps.

Estas tres industrias mencionadas por Ramos (2021) compartieron la característica de encontrarse ubicadas en las inmediaciones de la Calle Real junto a comercios más pequeños como la pulpería La Vencedora, la cantina la Frontera, el Salón Rosales, la verdulería de Amparo, la botica San Joaquín y Bichos Bar (Hidalgo, 2021), perfilándose desde esta época la característica comercial de la ruta nacional; esto será desarrollado a profundidad en el capítulo III. Por otro lado, el deterioro del espacio y de la vida en la capital presentaba a Flores y otros lugares de la periferia como un sitio atractivo por su relativa tranquilidad:

El deterioro de las condiciones de vida en las ciudades es uno de los factores que, junto con la búsqueda de terrenos más baratos, explican el desplazamiento de la antigua población citadina a las afueras, en un proceso caracterizado por una fuerte segregación social (Molina, 2010, p.6).

Durante este periodo muchas personas de Flores cambian su lugar de trabajo hacia otros espacios del país más centralizados (Rodríguez y Ulate, 2015) lo que sugiere también un intercambio entre ideas que luego eran traducidas hacia la población de Flores. Estas razones anteriormente descritas presuponen el cambio no solo en la conformación territorial de Flores para ser más “modernos” si no que la forma de actuar y de habitar el espacio se adecuaba más hacia la ideología imperante de la época.

Rodríguez y Ulate (2015) exponen desde su subjetividad el surgimiento de una

“proliferación de males sociales”, con esto hacen alusión al incremento en la venta y consumo de drogas, robos, indigencia y una mayor sexualización del cuerpo de la mujer. Sin embargo, para efectos de esta investigación, el cambio en esas formas de interacción social, lejos de ser una discusión moral, tiene que ver con la misma ideología que sustenta el modo de producción imperante. Tal cual lo dice Jiménez (2021): “cada modo de producción produce o genera espacios distintos”

La producción del espacio hacia un modelo más urbano significó, a nivel del país, la expansión del control estatal sobre gran parte de la construcción de infraestructura tanto vial como comercial. Para esta época, incluso las municipalidades son despojadas de ciertas funciones que se le adjudicaban para dar mayor peso al modelo de Estado Interventor (Molina, 2010). Este punto será determinante de retomar cuando se analice el objeto de estudio de esta investigación que refiere a la ampliación de la Ruta Nacional N°3 en el siguiente capítulo.

Molina (2010) afirma que existe una implicación en la vida cotidiana de las personas a partir de esta creciente urbanización que es impulsada desde el Estado generando una: “despersonalización del quehacer urbano en las áreas urbanas” (p. 5). Los espacios públicos (principalmente de la ciudad) dejan de ser pensados para la interacción de las personas, sino que se vuelven un espacio de tránsito.

Sin embargo, ese tránsito también deja de ser atractivo, tal y como lo escribe Molina (2010):

La despersonalización del quehacer cotidiano en las áreas urbanas se expresó en varios niveles. La experiencia de caminar de la casa al lugar de trabajo y viceversa, tan frecuente antes de 1950 y que permitía a las personas identificarse con un cierto paisaje social y cultural, empezó a disiparse con el crecimiento de las ciudades. Las aceras estrechas, las calles deterioradas e insuficientes y una flotilla vehicular en ascenso (...) convirtieron los casos ciudadanos en espacios poco atractivos para peatones y ciclistas. (p. 6)

La experiencia con Flores no deja de parecerse a lo anteriormente descrito por Molina (2010). Rodríguez y Ulate (2015) escriben con nostalgia acerca de la desaparición de las pulperías y espacios en común, donde las personas podían interactuar mediante tertulias o actividades sociales. Estas formas de comercio son barridas por cadenas comerciales mucho más empresariales e incluso, transnacionales con mayor medida a partir del siglo XXI. Lo anterior no es menos de considerar debido a que la falta de espacios de interacción es determinante a la hora de analizar las formas en las cuales habitan las personas e incluso, la capacidad de organizarse y participar para con su territorio.

El trabajo realizado por Rodríguez y Ulate (2015) da cuenta de la gran cantidad de cambios espaciales que presentó Flores en esta época e incluso las modificaciones en la forma en la que se construye y quien administra estos cambios. Es importante cuestionar si este aumento en la producción de infraestructura genera la pérdida de control y conocimiento del proceso constructivo por parte de las personas que habitan un espacio. Esto en contraparte al siglo XIX donde eran construcciones más escasas y la comunidad participaba del proceso.

Este análisis, lejos de culpabilizar a las personas, plantea la necesidad de analizar las aspiraciones del modo de producción capitalista y su afán por la reproducción permanente. Como lo demuestra Esquivel (2008), las acciones del capitalismo a través del Estado como su herramienta de dominación van en miras de apaciguar el conflicto social que podría desencadenar la creciente exacerbación de problemáticas relacionadas con manifestaciones de la “cuestión social”.

Entonces, poder desarticular las diferentes organizaciones sociales y comunales debe ser un imperativo para que el capitalismo mantenga su hegemonía. Un ejemplo de esto tiene que ver la entrada de Costa Rica en el Mercado Común Centroamericano (MERCOSUR) que se da en esta época (1963). Esquivel (2008) muestra que este hecho significó un aumento del sector industrial en el país; tal y como sucedió en Flores según Rodríguez y Ulate (2015).

Sin embargo, la llegada de mayores industrias junto al capital extranjero significó un golpe para la clase trabajadora específicamente en el sindicalismo (Esquivel, 2008). Los métodos para desarticular la organización de trabajadores fueron mucho más invasivos lo que sugiere una manera para disminuir el riesgo de desestabilizar el sistema político.

Lo mismo sucedió en Flores con la firma del MERCOSUR, García y Quesada (1990) afirman que, a raíz de este evento, la Municipalidad aprovechó las circunstancias para atraer inversionistas industriales. Generando una mayor cantidad de empleos y una gran afluencia de personas hacia el cantón en búsqueda de oportunidades laborales. Esto trae algunas implicaciones para el cantón (y al objeto de estudio) que merecen ser detalladas.

En primer lugar, la industria comenzó a desplazar la actividad que inicialmente potenció el desarrollo económico del cantón: el café. Esto a su vez se puede desengranar en otras precisiones: este cambio significó la modificación territorial para responder ante las exigencias del capital. Tanto infraestructura vial como comercial y habitacional se verán afectadas. Las vías de tránsito, a su vez, fueron construidas pensando en las exigencias del capital, tanto para recibir producto como para que las personas salgan y entren al cantón por motivos laborales.

Como segundo punto a resaltar, aquellos espacios en los cuales basaban su actividad económica en el café deben pasar de una vida campesina a la lógica de explotación artesanal y/o fabril. Esta transición fue compleja a nivel del país ya que se dieron grandes procesos de migración involuntarios al no encontrar trabajo en las plantaciones agrícolas.

Asimismo, al basar muchos años su principal actividad económica en el café, muchas personas habitantes de larga data, tuvieron que optar por trabajos dentro de las industrias que se empezaron a instalar e incluso vender sus terrenos frente a la presión de las grandes empresas. Las personas entrevistadas, Ulate (2021), Rodríguez (2021) y Alfaro (2021), recuerdan con nostalgia la manera en la que estaba construido el cantón al reconocer que en esa época muchos potreros y haciendas fueron sustituidos por concreto y cemento.

Esta situación influyó la dinámica comunitaria en cantones como Flores, según Rodríguez y Ulate (2015) el flujo de personas que se asentaron en este espacio a partir de la búsqueda de oportunidades laborales modificó la tónica que se mantenía en el cantón acerca de que las mismas familias desde el siglo XIX eran las que habitaban ese espacio. “La población nueva, en su mayoría, no es autóctona del cantón y, por diversas razones, no ha logrado integrarse a la resolución de asuntos y problemas que atañen a la población florence”. (Rodríguez y Ulate, 2015, p. 99).

No obstante, esta variable debe ser vista con mucha precaución debido a que usualmente se presta como discurso discriminador entre distintos sectores. La falta de arraigo con el territorio por el poco tiempo de vivir en él no debe ser interpretado con superioridad moral por quienes tienen mayor tiempo de habitarlo.

La falta de interacción producto del desinterés por construir espacios comunes, la falta de arraigo emocional con el espacio y la misma lógica de explotación capitalista, la cual drena a las personas de energía limitándoles a resolver el comer, descansar y trabajar; significa un duro golpe para la organización de las personas con miras a mejorar la calidad de vida en sus territorios, más allá de lo económico e infraestructural.

En esta misma línea, las personas debían someterse a jornadas y horarios impuestos por las empresas y además sufrían cohesión por parte de sus empleadoras para desarticular e inmovilizar toda iniciativa asociativa (Esquivel, 2008). La siguiente cita aporta a propósito de esta discusión:

Por su lado, los trabajadores del área rural se vieron afectados por las transformaciones del capitalismo, donde la inversión industrial llevaba a establecer competencia por alcanzar

beneficios para la estimulación de la inversión. Incluso, se tecnificaba el cultivo y se iba requiriendo menor mano de obra; no obstante, a la vez un personal más preparado técnicamente. Aguilar (1989:65) menciona: “A esta crisis se suman también los efectos de la tecnificación de la agricultura, sobre todo el uso de herbicidas y fungicidas, lo cual disminuía las necesidades de mano de obra para el mantenimiento de los cultivos de café”. (Esquivel, 2008, p.14)

García y Quesada (1990) aseguran que en esta época se presentó un incremento exponencial del desarrollo tanto económico como infraestructural del cantón. “Se inicia una etapa de desarrollo urbano, se realizan obras de encunetado, se mejora la cañería, se comienzan a asfaltar las calles (...)” (p. 11). Es fundamental no dejar de lado que estos elementos modifican la vida cotidiana de las personas que históricamente han habitado en Flores.

Todos estos factores no se dan de forma azarosa, sino que responden a un interés marcado por parte del capital y de las clases capitalistas por mantener el control de la sociedad. Esto es importante de mencionar porque si bien existen otros factores a propósito de ese control; los mencionados anteriormente se relacionan directamente con el espacio. Asimismo, sugiere una constante vigilancia hacia otros aspectos de la vida cotidiana que influyen en la reproducción del modo de producción capitalista.

A manera de síntesis, la forma en la cual se construye en el territorio floreño sufre una evidente modificación debido a la misma coyuntura que afecta las dinámicas de poder en el espacio. Con las ideas del reformismo, la intervención estatal desplaza una gestión comunitaria sobre el qué se construye y cómo se construye. En vez de encontrar una mayor participación de la comunidad en estos procesos, adopta mayor fuerza la mediación institucional por parte del Estado para llevar a cabo todo proceso constructivo.

Con la entrada de una nueva clase política en el poder, los servicios brindados por la Municipalidad son impregnados por una lucha de intereses que caracteriza la arena política de esta época. Las decisiones respecto al espacio son tomadas a propósito de los fines particulares y siempre con miras al crecimiento económico del cantón que empezaba a invertir más en industria que en otras formas de empleo.

Esto trae repercusiones a la forma en la cual habitan las personas de Flores. Por un lado, la falta de participación en la construcción y en la toma de decisiones, figura como una hipótesis explicativa a la disminución del arraigo de las personas con su espacio, por ende, se desarticula la organización comunal. Pero también, al ser la infraestructura pensada más hacia objetivos económicos, no existe una verdadera valoración del espacio que potencie la interacción de las

personas, lo cual vuelve a recaer en el tema de la articulación comunitaria.

Es en esta época que el individualismo se convierte en una herramienta estratégica de control debido a que a partir de nociones como la “autorrealización”, se instituye una ideología que procura desgranar la organización social y comunal. Las ideas provenientes de la lógica hegemónica a través de lo que se conoce como la “sociedad de consumo” y que predominantemente son promulgados por Estados Unidos, apelan al entretenimiento y al desarrollo individual. Esto significa velar única y exclusivamente por el bienestar personal y, en algunos casos, familiar.

Las concepciones anteriormente descritas son determinantes para comprender las dinámicas que se construyen dentro de los espacios que comparten las personas. Sin embargo, si bien comienzan a gestarse en este periodo, es con el neoliberalismo que se insertan con mayor fuerza dentro de la realidad social.

4. “Habitando” la ciudad neoliberal: Pérdida de “control” en la producción del espacio.

La década de los ochentas es analizada a partir de la entrada del neoliberalismo bajo la influencia de sus políticas y dinámica económica; siempre en miras del modo de producción capitalista. En el presente apartado se exponen las implicaciones del neoliberalismo para Costa Rica y su impacto en el territorio de Flores.

Cuevas (2008) habla de la implantación de las políticas neoliberales en Costa Rica a partir de la aprobación de los Programas de Ajuste Estructural; los cuales comenzaron a ser implementados durante el gobierno de Luis Alberto Monge en 1982. Estos programas significaron una serie de directrices provistas por el Fondo Monetario Internacional en miras de “ordenar las finanzas nacionales” (Cuevas, 2008, p. 35). La capacidad económica de este ente internacional le daba la potestad y autoridad para ordenar ciertos mandatos como condicionante para proveer de ingresos a los países que se encontraban en situaciones financieras complicadas.

Estas políticas si bien significaron diferentes implicaciones en el orden estatal; es el mercado que, según esta orientación neoliberal, debe desplazar al Estado en sus funciones (Cuevas, 2008). Esto quiere decir que la empresa privada asume protagonismo ahora, en el ámbito público. Es, entonces, el mercado un lugar donde las personas se relacionan bajo una supuesta capacidad de libre decisión.

Debido a que la interacción de las personas se desarrolla bajo la dinámica del mercado; se convierten en relaciones altamente competitivas y basadas según las aspiraciones del capital. Esto, a su vez, trae repercusiones en la vida cotidiana de las personas y su relación con el espacio que habitan. De igual forma afecta la capacidad que tienen para decidir sobre su propio espacio. En manos de la empresa privada, la ciudad se convierte en un espacio de lucro y alienación.

Por otro lado, el Estado es relegado a un rol de mediador en el sentido que debe propiciar las condiciones para la estabilidad del mercado y, a su vez, funcionar apaciguando el conflicto social, destinando la menor cantidad de recursos para atender las manifestaciones de la “cuestión social”. Esquivel (2013) habla del Consenso de Washington como un momento fundamental para la consolidación del proyecto neoliberal. La siguiente cita aporta a la comprensión de la distribución de las labores adjudicadas tanto al mercado como al Estado:

Dicho Consenso arremetió entonces contra el Estado, bajo el argumento de que el sector privado gestiona más eficientemente los recursos en lugar del público, de tal manera que se debía situar como un mero facilitador de los negocios para brindar estabilidad, actuando como un regulador minimalista de los excesos del mercado (programas de alivio de la pobreza y del medio ambiente) y un garante de la paz social (gobernanza). (p. 83)

En términos de la conformación de la ciudad y la toma de decisiones respecto a la planificación urbana en Costa Rica (y en el mundo); se observa que la lógica imperante a partir de la década de 1980 se modifica notoriamente. No obstante, en muchos aspectos la dinámica sigue un camino similar a las épocas pasadas inclusive potenciando con mayor fuerza las acciones a favor de los intereses del capital.

La ciudad ya había comenzado a expandirse desde las décadas anteriores a este periodo. Cuevas (2008) asegura que:

De vivir en pequeñas comunidades en donde todos se conocían, los habitantes del Valle Central (en donde llega a concentrarse el 51% de la población total del país) ven crecer el área metropolitana en proporciones nunca antes vista, la cual llega a tener una extensión de 169 kilómetros cuadrados. (p.17)

El mismo Cuevas (2008) asegura que a partir del gobierno de Rafael Ángel Calderón de 1990 a 1994, se reducen los impuestos a los carros usados lo que significó una importación a gran escala de los mismos, provenientes de Estados Unidos y otros lugares. “Miles de automóviles inundan, entonces, las estrechas calles del Valle Central, originalmente construidas para que transitaran carretas de bueyes entre cafetales.” (Cuevas, 2008, p. 32). Esto es importante ya que el aumento en la flota vehicular modifica la funcionalidad de las carreteras en respuesta a un mayor flujo de vehículos, lo cual no necesariamente es favorable para las personas que habitan o transitan en esos espacios.

Al respecto, en una entrevista realizada a Hidalgo (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021), vecina de la Ruta Nacional número 3 en Flores, ella comenta que ya para el año 1982 se empiezan a proponer planes para la ampliación de la ruta nacional ubicada frente a su casa y la de sus papás. Con el gobierno de Luis Alberto Monge se realizan trabajos para agregar un carril más a la Calle Real; sin embargo, nunca se finalizó el proyecto según relata la entrevistada.

No obstante, Ramírez (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021), comunica oralmente que para ese entonces los trabajos realizados implicaron la destrucción de la fachada de las casas ubicadas alrededor de la carretera. Comenta que su casa tenía unas gradas a la entrada y estas fueron demolidas en 1982 sin consulta alguna y como en ese entonces se encontraba en el poder un gobierno de Liberación Nacional; únicamente el Estado arregló la entrada de las casas en donde vivían familias pertenecientes a ese partido político. Ramos (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) también rememora dicha experiencia y recuerda las familias carazistas³⁹ que en ese entonces quedaron sin fachada en sus casas.

Rodríguez y Ulate (2015) en su texto aseguran que los cambios propuestos por el neoliberalismo generaron un impacto trascendental. Dentro de estas acciones enumeran el ingreso del país al proceso de globalización y la firma de tratados de comercio lo que implicó también un modelo de país según estas directrices. El caso de Flores no se aleja de lo anterior ya que, en el cantón Flores, “se dio, en forma evidente, el cambio de una sociedad rural campesina a una sociedad semiurbana”. (Rodríguez y Ulate, 2015, p. 93)

Se observa entonces, la mutación de una forma de ciudad hacia otra que prioriza la urbanización y el tránsito de vehículos. Este detalle no es menor debido a que, las implicaciones sobre la vida de las personas son las que mayor trascendencia tendrán ya que una ciudad que no es pensada para y desde las personas. Será a fin de cuentas, un espacio con tendencias a la desarticulación social.

La planificación sobre la producción del espacio fue asignada únicamente a la institucionalidad municipal, que con el transcurrir de los siglos resultó en una figura burocratizada, con personal administrativo que responde únicamente a los procedimientos establecidos. Este factor permite esbozar parte de las transformaciones que ha experimentado la producción del espacio en el cantón. No se encuentran en este punto de la historia, espacios comunes de encuentro

³⁹ Familias y personas simpatizantes del gobierno de Rodrigo Carazo Odio el cual se mantuvo en el poder de 1978-1982.

y diálogo sobre cómo se produce el espacio en Flores. Análisis que se retomará con mayor rigurosidad en el capítulo 3 a propósito de los procesos de consulta de la ampliación de la Calle Real.

La conformación del territorio bajo el neoliberalismo sugiere Jiménez (2021), está basada en lógicas mercantiles de apropiación y control geográfico que priorizan la ganancia económica individual sobre el “bien común” (p. 52). El urbanismo neoliberal, dice este mismo autor, propicia una planificación y modo de gestión del espacio dirigido hacia la rentabilidad, la eficiencia y la competitividad económica. Con el fin de sustentar esta estrategia, se construyen discursos que apoyan, de manera ideológica, un único estilo de ciudad. Jiménez (2021) habla de las ideas de “ciudad sostenible” o “ciudad compacta”. Refiriéndose a estos discursos:

En su conjunto, este tipo de urbanismo genera las condiciones para crear territorios funcionales a los intereses del empresariado, bajo un movimiento de mercantilización completa de la vida urbana. Este modo de gestión afecta el espacio de modos distintos, distribuyendo beneficios de forma excluyente entre la población y los territorios. (Jiménez, p.54)

La teoría presentada por Jiménez (2021) refuerza la idea de cómo la ciudad configurada desde las ideas neoliberales no contempla las necesidades e intereses de las personas que habitan en el espacio. Pero, a su vez, abre la discusión respecto a las implicaciones que tiene sobre la vida cotidiana de las personas y la interacción entre las mismas.

Un espacio construido a partir de la lógica mercantil propiciará relaciones sociales sustentadas en el individualismo y la competitividad. A propósito de esta aseveración, Cuevas (2008) asegura que los valores promulgados por la ideología neoliberal afectaron la dinámica en el espacio costarricense en temas morales: “la ideología neoliberal se basa en un ser que es individualista, consumista y materialista (en el sentido que privilegia la posesión de bienes materiales como objetivo de la existencia)” (Cuevas, 2008, p.36).

Los valores de la sociedad de consumo que se venían presentando desde el periodo anterior, se maximizan con la entrada de la ideología neoliberal. Esto a su vez tiene repercusiones para el tema en cuestión. Como primer punto, se intensifica la separación de las personas con su espacio en términos de involucramiento a la hora de decidir sobre su conformación.

Asimismo, se agudiza la separación de las personas entre sí ya que por un lado no existen espacios que propicien la interacción social, pero por otro lado, la dinámica mercantil promueve la competitividad entre las mismas personas de un mismo espacio. De esta manera, se alcanza el objetivo del capital por mantener su hegemonía y evitando una eventual organización social que

ponga en jaque la permanencia del capitalismo como modo de producción imperante.

Un claro ejemplo de esta lógica individualista es la proliferación de condominios cerrados en esta época del país. Flores no es la excepción a este comportamiento, debido a que en entrevistas tanto Alfaro (2021), Ulate (2021) y Rodríguez (2021) aseguran que la velocidad con la que se empezaron a observar este tipo de vivienda se exacerbó en la última década.

Rodríguez y Ulate (2015) afirman que uno de los cambios más evidentes en esta época es el cambio en la forma en que se construye y que se utiliza el espacio. De hecho, estos autores afirman que muchos de los terrenos que eran utilizados antiguamente para la agricultura, son utilizados para desarrollar proyectos como urbanizaciones y condominios. Según Ramos (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) en su entrevista, la mayoría de terrenos que fueron cafetales, se vendieron por los hijos y por los nietos debido a que muchos asistieron a la universidad y tenían otros intereses profesionales, a su vez el mercado del café perdió fuerza y cultivar y recolectar cosechas requería mucho esfuerzo, mientras tanto la tierra para la urbanización empezó a valer mucho más.

Ramos, Hidalgo, Ramírez (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) y Alfaro (2021) coinciden en que muchos de los cafetales que se vendieron eran de familias de clase alta, como la familia Arias Sánchez las cuales siguen vinculadas al sector empresarial pero ahora dentro del negocio inmobiliario. Es decir, vendieron los cafetales y conformaron una empresa inmobiliaria de nombre la Lillyana que desarrolló los proyectos de condominios que ahora se encuentran en esas mismas fincas donde anteriormente su misma familia era dueña de los monocultivos de café en Flores.

Es así como el proyecto Anderes, Valle de Eucalipto Sur, Hacienda las Flores fueron todos ejecutados por la Desarrolladora Urbana La Lillyana (La Lillyana, 2021). Este tipo de construcción demuestra una nueva tendencia a la producción del espacio al cantón y a las formas de habitarlo y sin dejar de estar vinculadas con las familias históricas de los grandes gamonales de Flores.

La cita de Molina (2010) propone una manera crítica de ver estos condominios bajo la mirada de la ideología neoliberal:

La otra cara de tal proceso son los nuevos residenciales de sectores medios y acaudalados, con sus viviendas enrejadas y amuralladas, protegidas por alarmas electrónicas y guardián privados; un estilo de vida que, en asocio con el exitoso ascenso de la ideología neoliberal, fomenta el aislamiento, el desconocimiento de los vecinos, el individualismo y el desinterés por lo que exceda el umbral de la propia familia. (Molina, 2010, p.7)

Es entonces el residencial una representación simbólica de lo que las políticas neoliberales

han ocasionado en el espacio. Un territorio en el cual no se prioriza la interacción social y que, por el contrario, está fundado sobre el miedo al otro, son más importantes los intereses individuales que el propio desarrollo común. La intervención del capital en el espacio ha ocasionado que las mismas viviendas de las personas sean la muralla perfecta para desarticular una posible organización social (en este caso en particular por tomar decisiones respecto al espacio que se habita).

La ciudad neoliberal, asegura Jiménez (2021), permite la producción de territorios urbanos cada vez más exclusivos y excluyentes. Lo anterior debido a que el urbanismo neoliberal defiende y se apoya sobre un proyecto político y económico que favorece un sector particular de la población. Con esto: “se busca fortalecer la disciplina de mercado, la competencia y la mercantilización de todos los ámbitos de la sociedad; así queda relegado el bienestar social a los intereses del mercado” (p. 62)

El neoliberalismo ha pretendido desde su entrada, la profundización de la desigualdad social. Una desigualdad que se traduce también a nivel del territorio. Por un lado, expulsa a una parte de la población hacia asentamientos informales cada vez más extendidos y vulnerabilizados y, en contraparte; aumenta el número de urbanizaciones cerradas. “Estas fragmentaciones del espacio urbano generan territorios en tensión, lo cual tiene implicaciones en la vida individual y colectiva”. (Jiménez, 2021, p. 60)

La situación de Flores a partir del siglo XXI refleja la influencia del neoliberalismo sobre el espacio. La diferencia en la infraestructura que se ha privilegiado en los distintos distritos del cantón da cuentas de esta diferenciación en el interés de inversión de un tipo de construcciones sobre otras, según el espacio y la población en particular.

El cantón Flores se divide en tres distritos: Barrantes, Llorente y el distrito principal de San Joaquín. En la revisión de los distintos Informes de Labores de la Municipalidad de Flores que se encuentran disponibles⁴⁰, se permite vislumbrar ciertas conclusiones respecto a los distritos de Flores. La tendencia a nivel de permisos de uso de suelos es diferenciada según distritos. La mayor cantidad de trámites se realizaron en Llorente, seguido por San Joaquín y en último lugar el distrito de Barrantes.

⁴⁰ Los informes a los cuales se hacen referencia son: Municipalidad de Flores (2011), Municipalidad de Flores (2012), Municipalidad de Flores (2013), Municipalidad de Flores (2014), Municipalidad de Flores (2015), Municipalidad de Flores (2016), Municipalidad de Flores (2017), Municipalidad de Flores (2018), Municipalidad de Flores (2019), Municipalidad de Flores (2020) y Municipalidad de Flores (2020).

En el informe del 2016 se detalla que tanto para los distritos de Barrantes y de Llorente, la mayor parte de certificados solicitados fueron en torno a actividades constructivas; siendo para Llorente la prioridad en reparaciones y construcción de viviendas multifamiliares. Sin embargo, el caso de Barrantes difiere ya que las solicitudes se plantearon pensando en construcciones de vivienda unifamiliar. A propósito de lo anterior, en el informe se detalla que:

Las solicitudes son consecuentes con la realidad que se observa en ambos distritos, en tanto Llorente está llegando a un punto de alta conurbación entre sus barrios y centros poblacionales, Barrantes está iniciando un proceso de urbanización que transforma las grandes fincas otrora dedicadas a actividades agrícolas en desarrollos inmobiliarios. (p. 27)

Con la anterior cita se identifican ciertas asimetrías entre dos de los distritos del cantón. Por un lado, un distrito (Barrantes) destinado al desarrollo económico que, tal como lo menciona Alfaro (2021) en su entrevista, es un distrito con un índice de desarrollo humano envidiable y que su actividad constructiva está concentrada en las urbanizaciones cerradas con vivienda unifamiliar. Por otro lado, Llorente presenta un grado de hacinamiento mayor siendo el principal interés de construcción en esta zona, la vivienda multifamiliar.

Siguiendo con el informe (Municipalidad de Flores, 2016), el distrito de San Joaquín, al ser el distrito central tiene una tendencia más equilibrada. Persiste el interés de desarrollar la construcción comercial; sin embargo, las actividades comerciales que se desarrollan son de microempresa que generan poco empleo en la zona. La Calle Real atraviesa por este distrito; sin embargo, sus particularidades serán desarrolladas con mayor profundidad en el siguiente capítulo

Desde el 2013 ya este comportamiento de pequeña empresa se presentaba en el distrito y en general en el cantón Flores. Se continua con la tendencia de que el cantón no es un lugar atractivo para uso comercial sino mayoritariamente los usos de suelo solicitados son con intereses constructivos en los que las viviendas unifamiliares encabezan el interés.

Las patentes solicitadas suelen ser para pequeños negocios, salones de belleza, talleres automotrices, verdulerías, minisúper y sodas. Denota una tendencia por el desarrollo de comercio local el cual está relacionado con el habitar de la zona, esto debido a que busca satisfacer las necesidades cotidianas de sus habitantes.

La formalización de los procesos constructivos, así como el acaparamiento de los recursos y posibilidades de construir por parte de la empresa privada, genera que la capacidad de las personas para decidir por su espacio es cada vez más esquivada. Por un lado, las modificaciones en el espacio son tan veloces en el tiempo que la población deja de tener control y conocimiento sobre cómo y qué se va a construir. Este hecho ya fue relatado en el apartado anterior; no obstante, en

este periodo esta dinámica se robustece.

De igual forma, las ciudades no son pensadas para que las personas puedan vivir de manera digna y humana, por el contrario; el afán recae en manos del capital y el sector privado que busca el lucro y la reproducción de sus ingresos.

Este tipo de desarrollo genera un distanciamiento no solo entre las clases sociales de la sociedad capitalista sino inclusive entre personas de la misma clase trabajadora que deben competir por puestos de trabajo y por acceder a un modelo de vida que se propone y se ensalza desde la ideología neoliberal.

Los postulados de Jiménez (2021) aseguran que en el tema del espacio, este imaginario afecta de la misma manera. Este autor afirma que en el Gran Área Metropolitana de Costa Rica, el mercado inmobiliario se ha valido de la publicidad para construir imaginarios “idílicos, a-históricos y a-espaciales” (p. 60) del espacio.

Esto es importante porque la ciudad neoliberal, dice Jiménez (2021), genera un desarrollo urbano insular al estar en manos del mercado inmobiliario. La extracción del componente histórico del espacio, así como el distanciamiento propuesto por la manera en la que se construye genera cambios en la socialización y el habitar de las personas.

Esto conduce a una pérdida de lo común en la ciudad, lo que genera un extrañamiento de ella misma como un espacio de encuentro y de socialización para posicionarla más como un espacio de paso utilizado a conveniencia. A su vez, se va constituyendo una negación de la ciudad «tradicional», para posicionar en el imaginario una nueva ciudad entre muros, fruto de la atomización social. Con esto, se está ante el despliegue continuo de una desterritorialización que desplaza imaginarios, sentidos y dinámicas sociales para establecer otras características. (Jiménez, 2021, p. 61)

De acuerdo con lo anterior, se observa una modificación en la lógica de pensar y planificar la ciudad. Es de vital importancia, por ende, considerar la pugna que debe existir a la hora de decidir respecto a la utilización del espacio según intereses contrapuestos. De un lado existe un sector que busca el enriquecimiento propio y, en contraparte, se encuentran las personas que desarrollan su diario vivir en un espacio y que, desprovistos de mecanismos para ejercer la planificación, ven cómo la ciudad se adecúa a intereses capitalistas. En el siguiente capítulo se verá ejemplificado estas afirmaciones en el caso particular de la Calle Real.

5. Conclusiones

Retomando lo expuesto en el capítulo 1 y desarrollado a profundidad por Carlos (2007) es necesario comprender la producción de la ciudad como un producto histórico social. Las ciudades son el producto del trabajo materializado tras el paso de los años y moldeadas a partir de las contradicciones de clase expresadas en cada momento y lugar particular.

A partir de la revisión de la historia del cantón Flores comenzando en el siglo XX y avanzando hacia el XXI, el grado de involucramiento de las personas habitantes de Flores ha venido en detrimento. Varias razones son tomadas en consideración para el análisis de esta transformación y en esta investigación se centró la reflexión sobre aquellas que involucran al espacio. Todas ellas son el resultado del mismo devenir histórico y de la evolución del modo de producción capitalista. Su interrelación es compleja por lo que demuestra que el análisis respecto al habitar y el territorio debe ser realizado con cautela.

La transformación de Flores de una conformación rural hacia una semiurbana en el siglo XX, implicó la entrada de industrias, comercios y, más avanzada la época, una proliferación importante de urbanizaciones y urbanizaciones cerradas. Los terrenos utilizados antiguamente para la agricultura son sustituidos por las edificaciones anteriormente mencionadas. Esto, además de cambiar la disposición territorial, atrae personas externas al cantón lo cual cambia la dinámica social ya que se acostumbraba que fueran las mismas familias las que lo poblaban (Rodríguez y Ulate, 2015).

Lejos de entrar en prejuicios respecto a la llegada de estas personas externas al cantón, lo que sí puede mencionarse es que el nivel de identidad con el territorio es menor al de aquellas personas que desde su infancia han desarrollado su vida ahí. A propósito de lo anterior, Morales (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) quien es parte de una generación más joven de personas habitantes de Flores, en la entrevista asegura que ella no siente interés por vivir en ese lugar. Esto será tratado con profundidad en el siguiente capítulo. Esta falta de identidad, según las personas entrevistadas durante la investigación, es un factor determinante para que las personas se involucren en el proceso de toma de decisiones respecto al cantón.

Sin embargo, este proceso de migración debe mirarse desde las mismas exigencias del capital ya que, tal como lo menciona Esquivel (2008), es una necesidad la que mueve a esta población a dejar su espacio de residencia para irse a instalar a otro lugar. Muchas veces enfrentándose a condiciones adversas y sin la motivación para hacerlo.

Por otro lado, la mutación del territorio de Flores responde al tipo de espacio que amerita el capitalismo para su reproducción. No es azaroso que las industrias y urbanizaciones cerradas se desplacen a los espacios comunes y de interacción social. Si no existen espacios en los cuales las personas puedan interactuar; la articulación y organización social será mucho más compleja de gestarse. La falta de articulación favorece a las clases capitalistas debido a que el nivel de involucramiento será menor, por ende, las decisiones serán tomadas desde los sectores de la población más enriquecidos y que tienen intereses respecto a lucrar del espacio por medio de comercios, industrias y residenciales.

Tal como lo propone Molina (2010), a partir del qué y cómo se construye, se promueve el individualismo entre las personas. Las urbanizaciones cerradas, entonces, son el símbolo de cómo los espacios en común se deterioran frente a lugares habitados por personas de manera más aislada.

Siguiendo los postulados de Jiménez (2021), lo anterior responde a una forma específica e impuesta de ver y construir la ciudad. La transformación y funcionalidad de la ciudad será pensada para los intereses capitalistas que las clases que ostentan el poder le otorgan al espacio.

Un punto importante por concluir del presente capítulo es que la lógica con la representación y la toma de decisiones en el cantón Flores parece seguir una misma línea desde su conformación. Existe un grupo de personas que lidera el proceso y toma las decisiones y, por otro lado, otro grupo que son “convencidos” por los argumentos de esa otra agrupación. La diferencia entre períodos históricos difiere en el grado de formalidad que presenta ese vínculo. Es decir, con la instauración de la municipalidad se definen figuras y puestos de representación que antaño no existían.

El primer grupo representa a sectores de la población más pudientes, con mayor capacidad económica y mayor ostentación del poder a nivel local. Este sector impulsa transformaciones infraestructurales motivadas desde el beneficio colectivo, pero también se traducen en un beneficio individual para sus familias. El segundo grupo se dice que son “convencidos” entre comillas porque así lo expresa el libro de Rodríguez y Ulate (2015) al describir el proceso que se lleva a cabo.

No obstante, se debe mirar con cautela este proceso y con mayor rigurosidad al entrar en el siglo XIX ya que ese “convencer” se acopla al discurso hegemónico que se ha construido alrededor de la democracia como sistema político imperante alrededor del mundo. Bajo la ilusión de la democracia como “el poder del pueblo”, se justifica que las personas y sectores de la

población que ejercen el poder político (y a su vez económico) tomen decisiones en representación del pueblo, pensando que pueden despojarse de sus intereses personales y partidistas.

Con las transformaciones espaciales, el habitar de las personas se ve alterado. El continuo avance del uso del espacio en beneficio del capital significa que las personas deben ir acoplándose a lo que la misma dinámica les va determinando. Se comienza a formar un modelo de ciudad que a su vez promueve un modo específico de ser y de estar en el espacio donde se vive. Bajo las nociones del progreso y la modernidad se establecen prácticas no solo a la hora de determinar la actividad económica en el espacio, sino también la forma de actuar y de relacionarse con las demás personas. Relaciones que cada vez son más debilitadas por el individualismo y el afán de lucro propuesto por el capitalismo. La ciudad pensada desde las clases capitalistas prioriza las actividades económicas frente a los espacios de interacción social lo que también significa el deterioro de la articulación comunitaria; tal como se propuso anteriormente.

Con respecto a la ampliación de la Ruta Nacional N°3 es fundamental analizar desde esta óptica el asunto. Tomando en consideración los posibles intereses encontrados en la ampliación de una calle que transita por un territorio que por mucho tiempo fue considerado dentro de la ruralidad. Algunos elementos que aportan a la discusión son la proliferación de urbanizaciones cerradas, el aumento de industrias y comercios adecuados a las exigencias capitalistas de la época y; de igual forma, establecimientos que responden al cambio de vida de las personas y sus aspiraciones; factores que son mediados por la misma ideología y valores que desde el capitalismo se promueven. Desde la presente investigación, se parte de la idea de que la Calle Real se convierte en un eje geoestratégico para garantizar la movilidad de capital, lo cual comienza a dar luces respecto a los intereses latentes respecto a su ampliación.

Surgen entonces algunas interrogantes al respecto: ¿Los factores anteriormente descritos son explicativos de la ampliación de una carretera? ¿Este tipo de ciudad permite el verdadero desarrollo del habitar de las personas y su interacción con el medio y con las personas que les rodean? ¿Qué implicaciones en el habitar de las personas de Flores, surgen (o no) a partir de esta ampliación?

Capítulo III

Transformaciones espaciales y relaciones de poder en la Calle Real

Para el alojado moderno un kilómetro es un kilómetro, y después de cada kilómetro se estira otro, porque el mundo no tiene centro. Para quien hace su morada, el centro del mundo es el lugar en el que vive. (Illich, 2008, p.465)

Introducción

El vínculo de la sociedad con el lugar que se habita ha marcado, a lo largo de la historia, la forma en la cual las personas se apropian del espacio y modifican su entorno para diversos intereses; algunas veces contrapuestos sobre un punto geográfico determinado. Esta misma construcción social, permite definir, entre otros factores, si un espacio se considera habitable o no.

El habitar refiere a la relación entre un espacio en particular con el desarrollo de la vida cotidiana de las personas dentro del mismo. Es decir, el habitar toma sentido en función de ese vínculo; no desde los conceptos de vida cotidiana y espacio por separado. Por ende, existe una estrecha conexión entre la misma morfología y funcionalidad del espacio, junto a la propia sociedad que la transforma y le da sustento.

Según lo expuesto por Lefebvre (1971), habitar no es simplemente tener propiedad de algo. Se requiere tener injerencia sobre esa propiedad; poder modificarla, moldearla y formarla. Sin embargo, en el contexto actual del neoliberalismo, el concepto de habitar adopta un significado diferente, a partir de las relaciones de poder que se desenvuelven en la ciudad y que definen la intervención sobre la misma.

Tal como lo demuestra Carlos (2007) debido al constante cambio de la ciudad a partir del afán capitalista; se torna de mayor relevancia que las personas cuenten con la capacidad para una verdadera identificación con su espacio. De esta manera, alcanzar una genuina apropiación de este y de las decisiones que se toman respecto a la configuración de la ciudad. De lo contrario, la planificación urbana recae en las manos de aquellas personas en el poder y que deciden sobre la ciudad según los intereses que representan.

Para Jiménez (2021), el urbanismo desde el neoliberalismo se decanta por la promoción de una producción del espacio con fines mercantiles. Su planificación y modo de gestión está

dirigido “principalmente, hacia la rentabilidad, la eficiencia y la competitividad económica” (p. 51). Esto, tal como lo demuestra el mismo autor, tiene repercusiones de manera excluyente hacia un sector de la población, generando beneficios para un grupo de personas inclusive más reducido, pero con mayor poder político y económico. “En su conjunto, este tipo de urbanismo genera las condiciones para crear territorios funcionales a los intereses del empresariado, bajo un movimiento de mercantilización completa de la vida urbana.” (Jiménez, 2021, p. 51).

Por ende, se torna relevante reconocer la capacidad de acción de las personas tanto en la producción de los espacios urbanos como en su conformación como sujetos políticos dentro de las disputas por la configuración y producción de la ciudad. Estas disputas definen las relaciones de poder que son propias del capitalismo y que se manifiestan en el control por el espacio. En este sentido, analizar la ampliación de la Calle Real a la luz de los conceptos de habitar y apropiación del espacio vislumbra las verdaderas implicaciones de esta modificación en la vida cotidiana de las personas que habitan en Flores.

En el presente capítulo, se presenta la información recolectada acerca de la distribución y composición del tipo de infraestructura que predomina en las orillas de la Calle Real. La recopilación de estos locales se realizó en los años 2021 y 2022, una década después de su proceso de mejoramiento, con una ampliación a tres carriles en algunas ocasiones y cuatro carriles en otros tramos del trayecto.

A su vez, se analiza cómo la relación entre la carretera y las construcciones aledañas a la Ruta Nacional N°3 influyen en el desenvolvimiento de la vida y de las diferentes relaciones de poder; relaciones que, a su vez, en el contexto neoliberal, determinan la apropiación y transformación de este territorio.

Es importante aclarar que en los objetivos del trabajo no se busca evaluar el cumplimiento de lo establecido por el plan regulador. Esto debido a que la autoría de la investigación no cuenta con los recursos necesarios ni con la formación técnica para un estudio de esta clase. Lo que sí procede a esta investigación es apuntar por la identificación de aquellos aspectos de la vida cotidiana de las personas que se modificaron a partir de la ampliación de la carretera y el proceso de zonificación que se desarrolla en la localidad. Asimismo, analizar las implicaciones de esta ampliación sobre las formas de habitar de este espacio.

1. Información general de la Calle Real

La Calle Real fue de los primeros caminos en la historia del Valle Quebrada Seca, hoy denominado cantón Flores. Esta carretera consta de aproximadamente 2.7 kilómetros de distancia, inicia en el límite cantonal entre Flores y el cantón central de Heredia y finaliza en el límite cantonal entre Flores y el cantón central de Alajuela. Su recorrido permite interconexión con sectores importantes del este de la Gran Área Metropolitana. Este hecho genera que sea un punto llamativo para la inversión capitalista pero también para el análisis y realización de investigaciones en torno al urbanismo.

La función que se le ha otorgado al espacio que colinda con la carretera ha sido modificado a lo largo de las épocas. En sus inicios, a principios del siglo XIX como se expone en el capítulo II y lo demuestran García y Quesada (1990), la Calle Real fue un punto de agrupamiento para la población que crecía en el territorio de Quebrada Seca. Fue, en otras palabras, un punto estratégico para la conglomeración de la población habitante de este territorio.

Desde los inicios del siglo XX, esta carretera era considerada uno de los principales aspectos sobresalientes del cantón; a pesar de su rezago económico e infraestructural en los demás aspectos con respecto a otros sectores del país. Lo anterior, se expone en la siguiente cita: “Pero no obstante al estar este territorio habilitado por ferrocarril y una magnífica carretera (la central) se observa estancamiento en su progreso, seguramente por consecuencia de los limitados medios económicos de que dispone para los servicios de administración local” (Viquez y Viquez, 1972, p. 24). Esta misma lógica permea actualmente la denominada en algunas ocasiones Calle Real, Central, o Calle Ancha; red vial que busca expandirse entre viviendas y comercios locales.

A propósito de lo anterior y para fundamentar la discusión realizada en el presente apartado; se presenta a continuación el cuadro 3 que sintetiza una recopilación realizada respecto a los elementos que se observan alrededor de la Calle Real:

Cuadro 2
Infraestructura observada en los alrededores de la Calle Real

Infraestructura en los alrededores de la Calle Real⁴¹	Cantidad	Observaciones
Establecimientos comerciales	108	Talleres, chatarreras y negocios automovilísticos, ferreterías, fábricas, establecimientos de comida, establecimientos de salud privada.
Viviendas	82	Algunas de estas casas están en venta o alquiler.
Paradas	9	
Servicios públicos	7	Oficinas del Ministerio de Salud, Clínica Jorge Volio, Banco de Costa Rica, oficinas del Poder Judicial y Consejo Nacional de Producción
Semáforos peatonales	4	
Lotes Baldíos	6	
Espacios públicos	1	Entrada a un parque
Recursos naturales	1	Río Burío
Cruces con la vía del tren	1	

Fuente: Elaboración propia con base a recorrido realizado y mediante la técnica de observación no participante.

A partir de la información presentada en el cuadro 3; se puede afirmar que la mayor cantidad de establecimientos para el año 2021 tienen fines comerciales. La suma de todos los locales que tienen un interés principalmente lucrativo es de 108, por lo que se identifica la Calle Real como un lugar para la generación y adquisición de productos, elemento que da forma al habitat que se analizó en la investigación. La Calle Real es un punto de atracción para satisfacer necesidades específicas de la población que transita por ella.

⁴¹ Ordenados de mayor a menor cantidad presentes en este trayecto.

La ilustración 6 muestra algunas de las fotografías tomadas por las personas investigadoras para evidenciar el tipo de local comercial que se presenta en la Calle Real.



Ilustración 6. *Fotografías representativas de algunos comercios presentes en la Calle Real. Tomadas el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

En la ilustración 6 se puede observar que en la esquina superior izquierda se encuentra el letrero de una pequeña soda, en la derecha superior se encuentra La Guacamaya, agencia de repuestos de autos. En la esquina inferior izquierda figuran dos centros de venta de automóviles y en la esquina inferior derecha la empresa Importadora Monge.

En este sentido, se observa que la variable comercial no es homogénea en el trayecto, hay pequeños comercios locales: como farmacias, carnicerías y barberías; hay instituciones públicas, hay varias instalaciones de ventas y repuestos de carro, centros de salud privada, almacenes aduaneros y fábricas. Con los años han desplazado la funcionalidad de vivienda que históricamente convivió con el comercio a lo largo de la carretera. Se identifica un vaciamiento de residentes, el eje de acumulación ha estimulado el establecimiento de comercios, en los que se encuentran a diario personas que trabajan en los locales y consumidores.

Un elemento interesante durante la observación, fue la mutación de viviendas que conservaron su forma y estética, pero fueron adaptadas para fines comerciales, a pesar de que su

morfología de alguna manera se tuvo, el factor determinante para el cambio de su valor simbólico fue otorgado por la deshabitación de ese espacio. Este cambio de función perfila el tipo de actividad social que predomina en la carretera, poblada de transeúntes y consumidores durante el día y algunas pocas familias residentes en las noches.

El tipo de establecimiento que se identificó en la observación no participativa concluye que la actividad comercial que se desenvuelve en los linderos de la Calle Real continúa siendo en su mayoría microempresas locales. En la ilustración 6 se puede evidenciar esta afirmación. Otro ejemplo sería el supermercado La máquina, presentado en la ilustración 7:



Ilustración 7. *Fotografía de la La Máquina en las orillas de la Calle Real. Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

Otros tipo de locales comerciales que se encuentran en la Calle Real, particularmente en el sector oeste son las fábricas , grandes bodegas y almacenes; entre las que destacan Florida Bebidas, los almacenes fiscales de la empresa ECATRANS y otros almacenes aduanales que han abierto sus puertas durante la última década (Municipalidad de Flores, 2011. p.7). En la ilustración 8 se puede observar la presencia de la empresa Florida Bebidas en la Calle Real:



Ilustración 8. *Fotografías de la fachada de la empresa Florida Bebidas.* Tomadas el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.

Por otro lado, la segunda clasificación de establecimientos que predominan cuantitativamente es la vivienda, en la observación no participante se identificaron 82 viviendas, si bien algunas de estas casas se encuentran inhabitadas y/o dispuestas para alquiler; la cantidad de viviendas habitadas presentes en las orillas de la Calle Real es representativa de un grupo poblacional que trascurre su cotidianidad en ese espacio⁴². La ilustración 9 muestra algunas de las casas que se encuentran en las orillas de la Calle Real:



Ilustración 9. *Fotografías de las fachadas de algunas casas que se encuentran en la Zona Industrial de la Calle Real.* Tomadas el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.

No es un dato despreciable que la cantidad de personas que desarrollan su cotidianidad en los alrededores de la carretera es mayor si se cuentan las entradas aledañas a esta Ruta. En paralelo a la calle, viven personas que se han mantenido durante mucho

⁴² El número recabado por la metodología de esta investigación excluye de la lista aquellas viviendas que se encuentran en calles perpendiculares a esta carretera principal. Esto debido por delimitación de la investigación.

tiempo en esos alrededores. Las siguientes palabras de Hidalgo son esclarecedoras al respecto:

Nosotros tenemos más de cincuenta años de vivir en esta zona, Doña Zeneida (vecina) tiene noventa y seis años, Doña Clara tiene noventa y seis años, Don Edgar (vecino) tiene noventa y tres años, diay digamos donde Melina (vecina) ya los papás no están, pero los hijos sí (...) somos vecinos de toda la vida (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021)

Para analizar lo que acontece en la Calle Real, no se puede dejar de lado que muchas de las personas que viven en estos alrededores han construido una vida familiar de larga data. Y este fue uno de los elementos durante la investigación que alimentó las reflexiones acerca de las relaciones y disputas de intereses que se generan en la zona de la carretera.

En las actividades que realizan las personas en el día a día y en la planificación del mismo espacio; se identifica la proyección social con que se constituyó un lugar específico. Estos intereses, contrapuestos en muchas ocasiones, dan forma al mismo espacio, pero también comienzan a moldear las interacciones y fricciones entre sectores de la población. La conformación de un lugar pasa por la visión que cada sector en disputa coloca acerca de la ciudad y de cómo debería funcionar el entorno para el objetivo que se defiende.

Para comprender lo anterior resulta importante, lo expuesto por Heller (1967) sobre cómo se expresan estos hechos dentro de la vida cotidiana de las personas:

El grado de desarrollo y el modo en que están organizadas la producción y la distribución, el estado del arte y de la ciencia, la estructura de las instituciones y los tipos de actividad humana que se desarrollan en ellas: estos son factores que en un primer lugar nos indican que tipo de sociedad tenemos ante nosotros, qué “da” al género humano y qué suprime del desarrollo precedente (p.111)

Por este motivo para la presente investigación, al analizar el habitar no solamente se reconoce el acontecer cotidiano en un espacio, sino que también permite dimensional las expresiones del modelo de ciudad que se desarrolla en Flores, particularmente en el trayecto delimitado.

A continuación, se detallan algunos aspectos generales sobre el proceso de ampliación de la Calle Real que abonaron la discusión en los siguientes apartados sobre las implicaciones de la transformación espacial abordada.

1.1. Información específica sobre la ampliación de la Calle Real

Los trabajos de construcción vial realizados en la carretera llamada popularmente “Calle Real”, forman parte de un proyecto de ampliación más extenso relacionado con la ruta San José-San Ramón. Uno de los trayectos contemplados a ser intervenidos tenía como objetivo conectar la autopista General Cañas (Ruta N°2) con la Ruta N°3. Esto se daría a través de las Rutas N°171, donde se incluye un trayecto desde el Colegio Castilla a la ciudad de Heredia y luego de la Firestone en Heredia hacia San Joaquín de Flores. (CRhoy, 29 enero 2017). Es en este último tramo que se coloca la Calle Real.

Esta carretera forma parte de la Red Vial Nacional. Dentro de la Ley General de Caminos Públicos, se establece que toda carretera perteneciente a esta red es administrada por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT). Al corresponder la administración al MOPT, significa que la participación del gobierno local es minoritaria y la gestión, control y mantenimiento pertenece al gobierno central. Existe entonces una jerarquía mayor a la hora de decidir sobre esta carretera. No es solamente la municipalidad, sino que existe otro actor, el Estado que puede tomar decisiones respecto a este espacio. Se complejiza entonces, aún más, el tejido de relaciones de poder respecto al decidir sobre el cantón Flores y la Calle Real.

Alfaro (2021) en su entrevista, comenta que ella ejercía como alcaldesa durante el periodo que se tomó la decisión y que se comenzó a ejecutar el proyecto de ampliación de la carretera. Según lo que relata, inicialmente no hubo comunicación directa entre la Municipalidad y el Gobierno Central. Ella se enteró de las intenciones de ampliación por medio de una llamada que le hicieron la noche antes, Alfaro (2021) cuenta⁴³:

Una persona que vive en el cantón, en ese momento era un alto funcionario de una constructora que iba a participar en el proceso licitatorio, me llamó porque las autoridades del CONAVI y del MOPT venían a hacer una visita con varios posibles contratistas y quedaron de verse a las 8 de la mañana en el puente de la clínica. Ni a mi, ni al alcalde de Alajuela ni al de Heredia nos contactaron.

Con lo anterior surgen algunos cuestionamientos. Por un lado, la Municipalidad es la entidad encargada de la administración del espacio local y, por otro lado, la persona que ocupaba el puesto más representativo de la Municipalidad no fue consultada en torno a este proyecto. Se

⁴³ Es importante mencionar que, al no ser una actividad formal y que sucedió años atrás con respecto a la presente investigación; no se cuentan con la capacidad para corroborar esta información de otra manera. La información presentada surge a partir de la entrevista con la persona y refleja también el sentimiento de una persona perteneciente a este cantón.

tiene conocimiento que las decisiones respecto a este tipo de vía quedan en manos del Gobierno Central; sin embargo, se pone en cuestión los mecanismos de consulta que se utilizan para incluir a los sectores de la población que están más en contacto con los lugares en los que viven.

Si a nivel formal no se dio un proceso de consulta y participación más abierta; un esfuerzo por integrar una participación mucho más amplia hacia las personas del cantón tampoco existió. Esto es bien recalado en la entrevista realizada a Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos (2021) quienes aseguran que los procesos de consulta son más exposiciones de lo que se va a hacer y no un ejercicio consultivo.

Continuando con la información de la carretera; este proyecto de ampliación vial fue concesionado por parte del Gobierno de Costa Rica durante la administración Arias Sánchez a la constructora FCC Construcciones de Centroamérica S.A. La adjudicación de este contrato se genera en el mes de mayo del 2009. Asimismo, la empresa encargada de realizar los planos constructivos de la carretera fue CACISA Ingenieros y Consultores S.A, la cual fue contratada directamente por el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI)⁴⁴. (LanammeUCR, 2011).

Según lo expuesto en el informe del LanammeUCR (2011), el monto original acordado en el contrato es de: 12.732.375.796,59 colones y se establece como plazo de finalización 300 días hábiles a partir de iniciar las obras el 23 de febrero del 2010. La ilustración 10, tomada del documento Evaluación del manejo temporal del tránsito durante la etapa de construcción del proyecto Mejoramiento de Ruta Nacional N3 Sección: San Francisco de Heredia-San Joaquín de Flores-Río Segundo de Alajuela, muestra el momento en el cual se realizaban las construcciones frente a la casa de algunas de las personas entrevistadas para esta investigación. En específico la vivienda de la familia Hidalgo Barrantes.

⁴⁴ Es relevante mencionar que tanto CACISA como FCC, son dos empresas que en el momento de desarrollo de esta investigación se encuentran en un proceso de investigación legal ya que se les vincula con actos de corrupción para enriquecimiento propio. FCC fue cuestionada justamente por la adjudicación de la ampliación de la Calle Real debido a que se presumen pagos ilícitos para que se le otorgara el proyecto. Si bien esta información no figura dentro del objeto de estudio, sí se considera relevante ya que, por un lado, tiene estrecha relevancia con la carretera analizada y segundo, esta investigación legal entorpece la apertura de distintas entidades para colaborar con información para la realización de este Trabajo Final de Graduación. Para ampliar más al respecto se recomienda revisar las siguientes noticias de periódicos nacionales:

<https://www.crhoy.com/nacionales/asi-fue-como-empresa-cuestionada-por-supuestos-sobornos-gano-licitacion-en-costa-rica/>

<https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/398056/acusan-sobornos-de-constructora-por-13300-mills>

<https://semanariouniversidad.com/pais/meco-y-cacisa-falsearon-informe-sobre-pavimentos-para-contradecir-senalamientos-del-lanamme-ucr/>



Ilustración 10. Fotografía durante la ampliación de la Calle Real. Recuperada de: por LanammeUCR (2011).

En el informe (LanammeUCR, 2011) se señala que la longitud de todo el trayecto que va a ser intervenido es de 10,3 km aproximadamente. Sin embargo, no toda esa extensión corresponde a la Calle Real. La parte correspondiente a esta carretera incluye el trayecto de la ruta que pertenece al cantón Flores.

La Calle Real forma parte de la Ruta Nacional N°3 que es de gran importancia ya que permite la conexión entre las provincias Heredia y Alajuela. Comienza en la Estación de servicio CASAQUE, que figura como el acceso oeste a la ciudad de Heredia. Continúa con el trayecto hacia la ciudad de San Joaquín, pasa por Río Segundo de Alajuela hasta la intersección del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Atraviesa, luego, el INVU Las Cañas para terminar en la calle ancha de Alajuela. A continuación, en la ilustración 11 se puede observar toda la ruta demarcada:



Ilustración 11. *Trayecto completo que incluye el tramo de la Calle Real. Tomada de: LanammeUCR (2011).*

No obstante, para fines de esta investigación, el interés se centró únicamente en el tramo de la carretera que atraviesa al cantón Flores. La popularmente llamada Calle Real. La longitud de esta calle es de 2.7 km. Para este hecho, se presenta la ilustración 12 donde se puede observar ese trayecto. Lo señalado en azul corresponde a ese tramo de la Ruta Nacional N°3 que pasa por el cantón Flores.



Ilustración 12. *Imagen ilustrativa del tramo que incluye únicamente a la Calle Real. Tomada de: <https://maphub.net/MunicipalidadFlores/vias>*

La imagen satelital que se utiliza como ilustración 12 muestra la infraestructura que colinda en los alrededores de la Calle Real. Es importante destacar que entre el lado izquierdo y derecho de la ilustración 12 existe una marcada diferencia en el tipo y tamaño de los techos de la infraestructura. Ahí se comprueba la presencia de empresas y almacenes fiscales del lado izquierdo y; del lado derecho, viviendas y locales comerciales que comparten similitud en la morfología de sus techos debido a que antiguamente estos últimos eran utilizado como vivienda.

Esta información también se nutre de lo expuesto en el subapartado anterior y permite concluir que existe inversión económica para esta área en específico. De ahí la aparición de empresas como Florida Bebidas. Sin embargo, se debe analizar los resultados de esa inversión en términos de cuál sector es principalmente beneficiado al respecto.

Habiendo realizado una exposición más general de la carretera en estudio, es preciso comenzar a discutir sobre las implicaciones de esta ampliación y su influencia en el habitar de las personas participantes de esta investigación.

2. Implicaciones espaciales de la ampliación de la Calle Real en el habitar

Las implicaciones espaciales identificadas con la ampliación de la carretera se robustecen a su vez de otros factores; tales como el Plan Regulador de Flores y las divisiones y desigualdades distritales históricas que se mencionan en el capítulo dos. De esta relación compleja entre factores, surgieron cuatro campos de análisis, que esquematizan los principales aspectos en que se ha modificado el habitar colectivo en la Calle Real, según de lo expuesto por las personas consultadas:

- Transformaciones en el habitar de la Zona Comercial-Residencial
- Transformaciones en el habitar de la Zona Industrial
- La movilidad en la Calle Real
- La Calle Real como “frontera”

Para entender las implicaciones de la ampliación, se debe recordar que la funcionalidad que se le da al espacio de la Calle Real no es homogénea. Es decir, tal como se demostró anteriormente, no existe un solo tipo de infraestructura que anule todas las demás. Por el contrario, si bien lo que más predominan son establecimientos comerciales, también existen viviendas, oficinas de servicios, lotes baldíos, etc. (Ver cuadro 3).

Para entender esta distribución del uso del suelo en la Calle Real es fundamental mencionar al Plan Regulador de la municipalidad de Flores. Este instrumento ha sido determinante en la producción del espacio del cantón incluso tres años antes de que se aprobara la ampliación de la carretera. El Plan Regulador⁴⁵, solicitado como requisito a las municipalidades a nivel nacional,

⁴⁵ Según la Ley de Planificación Urbana 4240, en el Artículo 1, el Plan Regulador es el instrumento de planificación local que define en un conjunto de planos, mapas, reglamentos y cualquier otro documento, gráfico o suplemento, la política de desarrollo y los planes para distribución de la población, usos de la tierra, vías de circulación, servicios públicos, facilidades comunales, y construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas.

indica el direccionamiento en términos de planificación urbana en los cantones. A su vez, se espera que los planes reguladores consideren la morfología histórica del territorio para que se adapten las nuevas estipulaciones con los *modus vivendi* que ya estaban establecidos previamente a su aprobación. La zonificación de actividades por usos de suelo y la definición de nuevos límites distritales son algunas de las regulaciones que se dictaron en Flores. El Plan Regulador de Flores fue aprobado en el 2007 y publicado en La Gaceta en el 2008 (Municipalidad de Flores, 2008).

A partir de la entrevista a Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos (2021); se infirió que para la familia el Plan Regulador fue un factor determinante en los cambios experimentados. Las entrevistadas aseguran que el Plan Regulador, lejos de ser beneficioso para ellas; funcionó como una formalidad institucional que complicó asuntos que antes estaban bien. Algunos de estos aspectos serán tratados con mayor profundidad a lo largo del apartado.

A propósito del alcance de los instrumentos formales de planificación urbana; Scott (2013) problematiza los planes de ordenamiento territoriales segregados por zonificación. Esto debido a que no siempre consideran la diversidad de prácticas que componen el habitar humano en un barrio que contiene un pasado y que se plantea modificar de un momento para otro. El autor argumenta lo siguiente:

(...) el intento de los planificadores urbanos de convertir las ciudades en disciplinadas obras de arte geométricas, el orden visual, no era solo un planteamiento fundamentalmente erróneo, sino que constituía un ataque contra el orden tradicional de un barrio urbano que funcionaba bien. (Scott, 2013, p.76)

Las palabras de Scott (2013) representan el sentir de Ramos, quien, con 71 años comenta lo siguiente: “Yo siento que es muy injusto muchas cosas que están haciendo las municipalidades, el plan regulador nada que ver con Costa Rica, porque lo trajeron de otros países o sea no es un plan que construyeron aquí” (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021). De primera entrada se puede concluir que no existe verdadera identificación y apropiación con esta normativa impuesta por las instancias locales.

Otro de los aspectos que resaltan tanto Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos (2021) como Alfaro (2021) es que, con la entrada en vigor del plan regulador, la Calle Real pasó a separar geográficamente el distrito de Llorente (ubicado al sur) con el de San Joaquín y Barrantes (ubicados al norte). Tal como se observa en la ilustración 13.

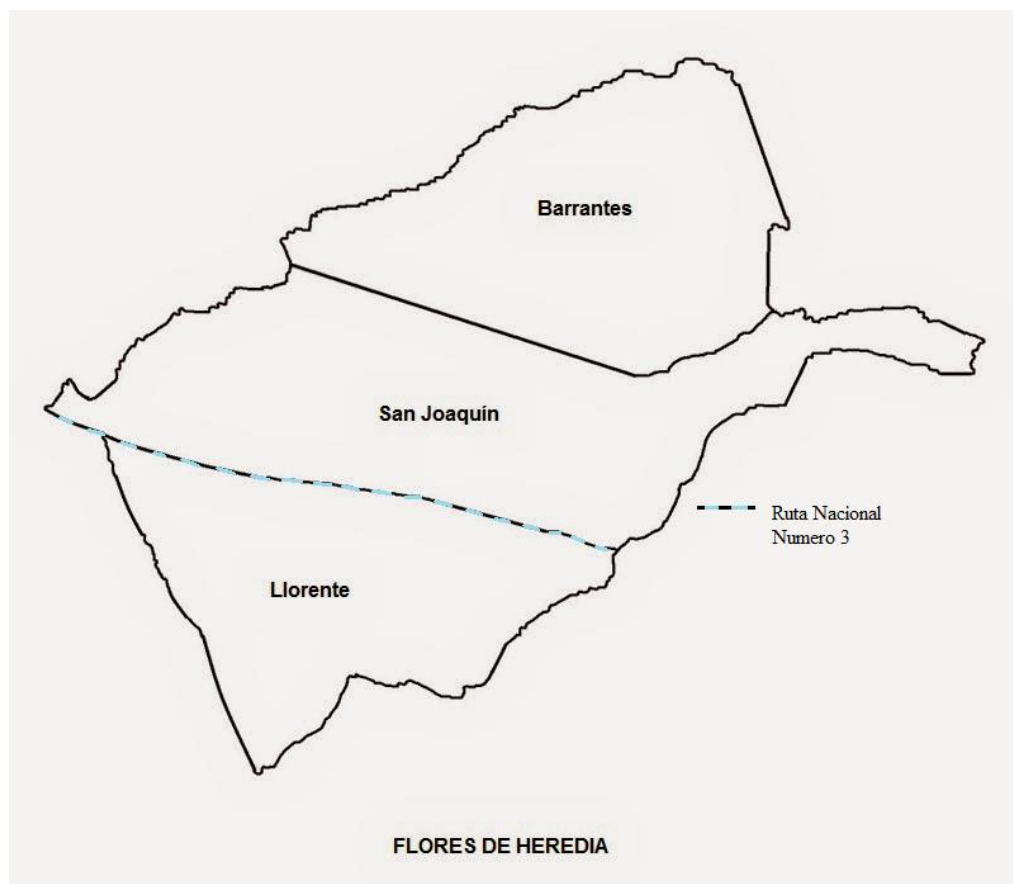


Ilustración 13. Mapa del cantón Flores donde se aprecia cada uno de sus distritos en relación con la Ruta Nacional Numero 3. Tomada de:

http://mapasdecostarica.blogspot.com/2014/09/flores.html#google_vignette

Anteriormente, al sur de la Calle Real había propiedades que pertenecían al distrito central de San Joaquín. Este cambio de distritos lo sufrió la familia de Ramírez; mujer que con 86 años ahora pertenece al distrito de Llorente, cuando siempre vivió en el de San Joaquín. Ella ni su familia se sienten identificadas con su nueva asignación de residencia (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

Ramírez expresa: “Suena petulante que yo diga que no soy de Llorente porque soy de Llorente ahora después de un tiempito para acá, pero no es hace mucho que se redividieron los cantones (...) y uno no se ha acostumbrado” (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021). Por su lado, en la misma línea, Hidalgo confiesa:

En alguna parte de la distribución de distritos se hizo una nueva división, eso fue hace muy poco tiempo y de hecho nosotros seguimos poniendo la dirección San Joaquín de Flores. Yo la única manera que ponga Llorente es cuando voy a la municipalidad a hacer algún trámite. (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

Lo anteriormente descrito es un ejemplo de cómo las personas pueden generar rechazo ante las estipulaciones de las instancias formales por no sentir apropiación ante esas directrices. Algo como la identificación con el espacio que habitan las personas; se ve truncado por una imposición que no fue consultada de la mejor manera, tal como lo relatan Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos (2021). La identificación con el espacio es un factor que impulsa el involucramiento de las personas con el desarrollo de su entorno, pero al sentido contrario va a tener repercusiones en la articulación comunitaria⁴⁶.

Otra de las funciones del plan regulador fue segmentar el cantón y clasificarlo por “zonas” (ver ilustración 14). A cada zona se le otorgaron características específicas según su naturaleza. Además, se modificaron la cantidad de impuestos por pagar, las actividades productivas y las posibilidades constructivas según cada zona. Las zonas se identifican con siglas y colores según corresponda. (Municipalidad de Flores, 2018)

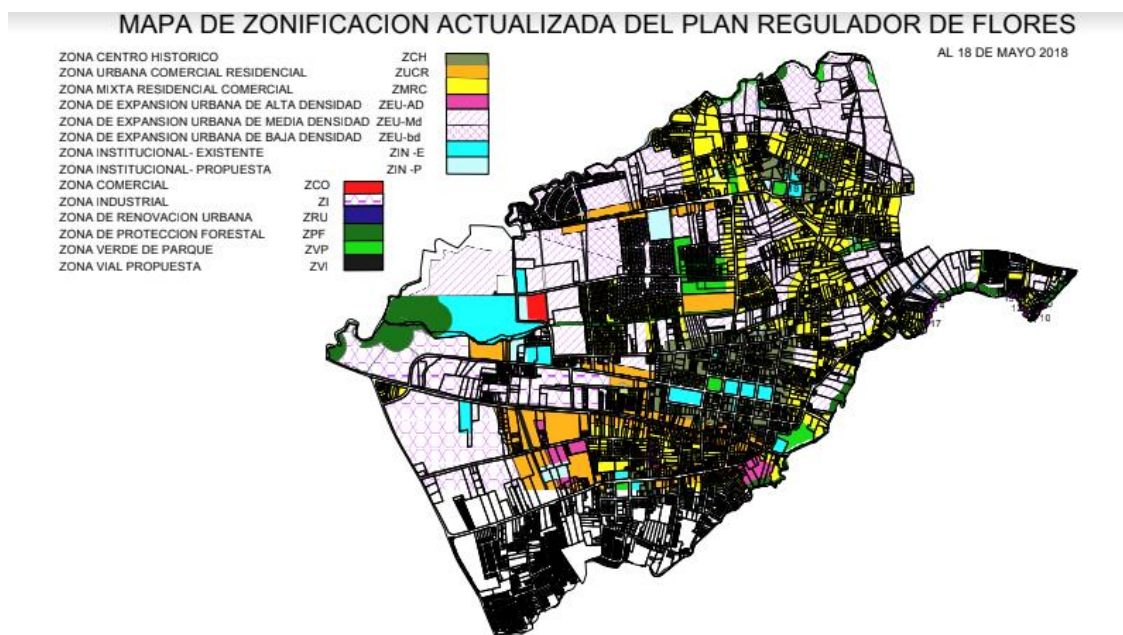


Ilustración 13. Mapa de zonificación. Recuperada de: Plan Regulador de la Municipalidad de Flores (2008).

Con la imposición del plan regulador y las zonificaciones, se abrió un portillo para la exclusión espacial y algunas de las familias que habían vivido históricamente en Flores les cambiaron las reglas de su habitar cotidiano. Espacios que se consideraban residenciales pasaron

⁴⁶ Esta discusión fue tratada con mayor detalle en el capítulo II.

a ser identificados principalmente como comerciales. Este fue el caso de la familia Hidalgo Ramírez, quienes han vivido frente a la Calle Real desde el siglo pasado.

Hidalgo comenta que: “Desde que en los mapas pusieron una parte roja, una parte verde, una parte amarilla somos zona comercial, y claro hay mucho comercio, pero yo no lucro con mi propiedad, yo no debería pagar como comercial” (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021). La familia Hidalgo Ramírez se opone a la zonificación que le asignaron. Además de esto, alegan que el proceso de consulta no fue efectivo. Tal como lo expresa Ramírez: “Lo que la municipalidad decidió se quedó” (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

La zonificación realizada por la municipalidad consiste en la asignación de cinco zonas distintas en los 2.7 kilómetros de trayecto que componen la Calle Real. Por delimitación de la presente investigación se abordó únicamente la zonificación industrial y la zonificación comercial residencial, esto debido a que son las que abarcan mayor espacio en los lindes de la Calle Real.

2.1. Transformaciones en el habitar de la Zona Comercial-Residencial

La Zona Comercial-Residencial (en adelante ZUCR) es uno de los tipos de zonificación que debe ser considerada con detalle. Como el nombre lo dice, envuelve la particularidad de que permite la confluencia de establecimientos pensados tanto para la residencia como para el comercio. La familia Hidalgo Ramírez, por ejemplo, puede todavía permanecer en el lugar que por décadas han habitado, debido a que se encuentran dentro de la ZUCR.

El plan regulador define la Zona Urbana Comercial-Residencial en el capítulo quinto, artículo 13 de la siguiente manera:

El propósito de esta zona es procurar la concentración de las funciones urbanas de tipo comercial especializado, con un componente residencial mínimo en función de las viviendas ya existentes. No se permite el desarrollo de proyectos de urbanización en esta zona. (Municipalidad de Flores, 2007).

De igual forma y ampliando esta información, entre los usos de suelo permitidos por la municipalidad para ese espacio se encuentran:

Cuadro 4
Usos de suelo permitidos en la ZUCR

Tipo de establecimiento permitido en la ZUCR	
Academia de arte y oficio	Centro de apuestas
Agencia de viaje	Centro de copiado (incluye encuadernación y empastes)
Galería de arte	Renta de vehículos automotores
Gasolinera	Reparación de calzado y peletería
Agencia financiera (incluye agencias de envío de dinero, casas de cambio y cajeros automáticos)	Centro de Lubricación
Almacén	Cerrajería / Instalación de Alarmas
Alquiler de mobiliario (incluye equipo para actividades turísticas y recreativas)	Cine
Aparcamiento de vehículos livianos	Clínica médica (incluye servicios oftalmológicos y dentales)
Aparcamiento para autobuses	Clínica de estética / Salas de masaje / Salas de bronceado
Imprenta-Litografía-Serigrafía	Reparación de llantas
Instrumentos musicales (exhibición y ventas)	Representación extranjera privada
Expendio de insumos agropecuarios (al por menos)	Repuestos para vehículos automotores
Joyería	Restaurante
Laboratorio de radiología	Ropa (exhibición y venta al por menor en tiendas o “boutiques”)
Aparcamiento para vehículos pesados	Clínica veterinaria / Acuarios
Laboratorio clínico	Sala de fiesta
Artesanía y mueblería (exhibición y ventas, incluyendo artículos de oficina)	Compañía aseguradora
Laboratorio de revelado/ fotográfico	Sala de patinaje
Artículos de decoración (incluye venta y exhibición de cristalería y/o “souvernirs”)	Compra-venta / Casa de empeño
Laboratorio químico	Sala de tatuajes
Artículos eléctricos y/o electrónicos domésticos	Consulado – embajada
Lavandería de ropa	Salón de baile
Banco (incluye cajeros automáticos)	Consultorio médico privado
Librería	Salón de belleza
Bar (solo dentro de instalaciones turísticas como mirador, hotel, restaurante, centro recreativo y club recreativo)	Decoración automotor
Licorería	Sastrería
Barbería	Depósito de materiales de construcción
Mercado	Servicio de internet
Bazar / Bisutería / Juguetería)	Depósito de gas-combustibles
Mini – supermercado	Soda
Bodega	Depósito y/o crematorio para cadáveres
Mueblería y/o colchonería	Sucursal bancaria
Cafetería	Ebanistería
Oficina profesional	Supermercado
Capilla de velación	Estudio fotográfico

Panadería y/o pastelería	Taller de reparación de bicicletas
Carnicería	Farmacia
Perfumería (venta al por menor)	Tapicería
Casa de bolsa	Ferretería/ Centro de pinturas
Pescadería	Venta de automotores
Casinos	Filmoteca
Protección civil privada	Verdulería
Centro comercial	Floristería
Pulpería	Vivienda unifamiliar
Centro de acondicionamiento físico	Funeraria
Relojería	Zapatería (venta y reparación)

Fuente: Elaboración propia a partir de *Plan Regulador* de la Municipalidad de Flores (2008)

A pesar de lo que se indica en el artículo 13 del Plan Regulador (Municipalidad de Flores, 2008), acerca de no permitir la construcción de proyectos urbanísticos en los usos de suelo permitidos; sí se incluye la vivienda unifamiliar. Sin embargo, es notorio su enfoque al desarrollo comercial. Se expone que se podrán mantener las viviendas que ya existen en esa zona, pero no se consideran las necesidades y el derecho a un ambiente residencial sano de las familias que han cultivado toda una vida a las orillas de la Calle Real.

Durante las entrevistas, la familia Hidalgo Ramírez (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) siente rechazo de pertenecer a la ZUCR. Esto debido a que les ha implicado perder la oportunidad de tener nuevos vecinos, o la posibilidad de agregar alguna otra vivienda cerca de su propiedad para sus nietos y sus nietas. Asimismo, ahora pagan mayores impuestos, se sienten ajenas a una comunidad habitacional debido a que con los años solamente se rodean de comercios y autos. A esto agregarle que por las noches cuando los comercios cierran, son pocas las personas que permanecen en el vecindario (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021). Alfaro (2021) también menciona aspectos relacionados con lo anterior cuando afirma:

La explosión urbanística ha hecho que eso ya no sea tan claro. Ya no sabés quién es el vecino de a la par. La dinámica de vivienda cambió. Mucha vivienda de alquiler. El comercio de vivienda es vigoroso. Se siente que se está perdiendo la identidad de la gente de San Joaquín.

Tal como se mencionó anteriormente, la identidad con el espacio que se habita es un elemento que promueve la apropiación y por ende involucramiento con los procesos que se generan en el lugar que las personas viven. Sin embargo, aquí figura otra de las transformaciones que, a nivel social, aparece a partir de una planificación urbana lejana a los intereses de las personas.

La familia Hidalgo Ramírez vive frente a la Calle Real desde hace cincuenta años y tienen vecinos y vecinas con más de 80 años de encontrarse en ese lugar. Ramírez comenta que al ser la

Calle Real una carretera principal desde los inicios del cantón siempre hubo mucho comercio, pero eso nunca fue un problema para vivir (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

Hoy en día, la situación ha cambiado para la familia Hidalgo Barrantes y se cuestionan si es posible para ellas y ellos seguir viviendo ahí ¿Qué sucede cuando en el lugar en que vivieron los abuelos, los padres y que ahora es herencia para los nietos deja de ser habitable? Al respecto, Morales (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) expresa:

Yo que soy la nieta mayor (...) al rato no quiero vivir aquí, o sea específicamente al puro frente de esta calle, porque primero que todo es demasiada la cantidad de gente y de carros que pasan y a veces es ese “bullón” a las dos de la mañana. Un carro con *full* parlantes ahí haciendo piques ¿verdad? A mi sinceramente no me gustaría vivir aquí por eso y porque hay demasiada gente (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

El valor simbólico del esfuerzo familiar para adquirir y preservar las tierras es notorio en las entrevistas, pero las implicaciones de los cambios viales y sociales en el espacio arrinconan a las personas a desprenderse de los valores culturales que habían sostenido. Carlos (2007) se refiere al “espacio amnésico” al referirse a la apuesta por el capital de modificar constantemente la ciudad y así evitar una verdadera identificación de las personas con el espacio.

Los y las habitantes de un lugar deben adecuarse a que su alrededor sea mutado reiteradamente por el capital por lo cual deben adecuarse para continuar viviendo en sus lugares de vivienda. La modificación desmedida de la ciudad genera que el control sobre la construcción urbana se pierda y que la participación de las personas que viven en un espacio sea de una forma más pasiva.

De igual manera, la ampliación de la carretera implicó el aumento de la flota vehicular que transita por ahí, así como el aumento de los locales comerciales. Por ende, la contaminación tanto ambiental como sonora ha generado que las mismas personas no tengan el mismo apego por el lugar. Esto se ve claro en la afirmación anterior de Morales (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

En la entrevista con Ramírez reflexiona: “Hasta aquí nosotros queremos el lugar y lo respetamos y sabemos lo que papi quiso esto para nosotros; pero cuando ya a los nietos les toque, uno no sabe”. Hidalgo agregó entre risas: “lo que estamos esperando es que Walt Disney venga y nos los compre” (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

Esta falta de identificación en el caso de Flores también pasa por la modificación en el uso del suelo de la Calle Real. El establecimiento de locales y prácticas relacionadas con el comercio

y la producción económica son legitimadas por la imposición del Plan Regulador. La utilización del suelo para fines comerciales por un lado incomoda a las personas que viven en el espacio, pero tampoco se plantea la necesidad de invertir en infraestructura pública que funcione para la interacción entre las personas que ahí residen. Un ejemplo es que solamente se encuentra un parque a lo largo de los casi 3 kilómetros de carretera.

Para esto se retoma el concepto de “bienes comunes y bienes público” de Harvey (2021), siendo los bienes públicos aquellas construcciones que en el discurso formal se presentan de acceso para todas las personas pero que en realidad simplemente son administradas por entidades del gobierno central. Por el contrario, los bienes comunes aspiran a la verdadera articulación de las personas. Espacios e infraestructura que reflejan el parecer, la opinión de las personas y que potencien una verdadera apropiación del lugar en el que viven. Por consiguiente, los espacios comunes son una apuesta política por alcanzar que las personas puedan habitar su entorno.

Por el contrario, en el caso de Flores al ser priorizado en la Calle Real el flujo de vehículos, las personas no tienen los espacios comunes para poder articular relaciones constructivas con sus vecinos y vecinas. Esto repercute ya que se entorpecen la concreción de alternativas para mejorar la experiencia cotidiana y así tener mayor injerencia sobre las decisiones que se toman en su lugar de habitación. La misma morfología de la carretera, entonces, promueve las distancias identitarias tanto con su propio cantón como entre personas de distintos distritos.

Sin la posibilidad de tener nuevas personas vecinas y cada vez más rodeada de comercios, la familia Hidalgo Ramírez (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) asegura que diferentes ámbitos de vida han sido modificados. Por ende, es concluyente que los cambios presentados a propósito de este uso de suelo y la zonificación generan modificaciones en el habitar de las personas. En la forma que las personas observan, se apropian y modifican su lugar de vivienda.

Illich (2008) problematiza la poca libertad con que cuentan las personas en la sociedad para desarrollar sus viviendas, suprimiéndose así la cualidad humana del arte de habitar. El autor posiciona que el arte de habitar impacta la construcción y transformación del espacio nuclear en que se habita, es decir la casas, pero también moldea a su vez “lo que se extiende más allá del umbral de nuestra puerta de entrada” (p.468) al que el autor denomina la comunidad.

En el caso de la familia Hidalgo Barrantes se identificó una desposesión de este lugar tan importante, el afuera de la vivienda, compartido con más personas, donde en las practicas cotidianas se aprehende el espacio común. Illich (2008) menciona

La costumbre rige el acceso a los ámbitos de la comunidad: quien puede usarlos, como, cuando y en cual de sus partes. Así como el hogar refleja en su forma el ritmo y dimensión de la vida familia, (...). No puede haber arte de habitar en ausencia de esos ámbitos (...) la destrucción de los ámbitos de la comunidad acarreada por su transformación en recursos económicos es el factor del entorno que paraliza el arte de habitar (2008, p.468).

La imposición en el cambio de la zonificación de los alrededores de la Calle Real reduce las posibilidades para que las personas sean conscientes de los ámbitos de la comunidad. Por el contrario, las mismas deben adecuarse a lo que se establece en el uso de suelo reglamentado según la opinión de las autoridades correspondientes.

2.2. Transformaciones en el habitar de la Zona Industrial

Tal como se expone en el capítulo uno, a partir de la teoría del “Urban Growth Machine”, el modelo de ciudad que se construye en el neoliberalismo utiliza a las instancias gubernamentales para facilitar el crecimiento económico privado. Esto lo consiguen aumentando el precio de las tierras y de esta manera, presionan a las familias que durante muchos años han vivido en esos lugares para que tomen la decisión de cambiar de residencia.

Se vuelve excluyente el desarrollo de espacios públicos y de esparcimiento cerca de los lugares asignados para el tránsito, el comercio y desarrollo industrial. Se vuelven espacios únicamente destinados para la producción económica, que dista mucho de lo necesario para la realización de la vida (Carlos, 2007). Situación que es identificada en Flores; específicamente en la ZUCR, y en mayor medida en la Zona Industrial (en adelante ZI).

Según lo estipulado en el Plan Regulador (Municipalidad de Flores, 2008) en el capítulo décimo segundo, artículo 35, la zona industrial tiene el siguiente enunciado como finalidad:

El propósito de la ZI es mantener y consolidar el espacio concentrado para el desarrollo de actividades industriales, procurando eliminar el conflicto con los usos habitacionales y permitiendo la creación de empleos para el cantón. No se permite el desarrollo de proyectos de urbanización en esta zona ni los fraccionamientos de tipo residencial (párr. 1)

La urbanización del capital que discute Harvey (2012) se identifica en Flores en las dos vías que el autor expone: en primer lugar, las transformaciones espaciales y regulaciones son realizadas con fondos públicos presentándose la administración política en función de las necesidades de la clase capitalista. En segundo lugar, este grupo hegemónico controla y regula la vida de todas las personas que viven, laboran y transitan en la Calle Real. Lo anterior es esclarecedor al considerar los usos de suelos permitidos para la ZI que se pueden observar en el cuadro 5:

Cuadro 5

Usos de suelo permitidos en la ZI

Tipo de establecimiento permitido en la ZI	
Almacén	Generación energética: hidroeléctrica, eólica, solar
Laboratorio químico	Taller de mecánica de precisión
Aparcamiento para vehículos pesados	Imprenta - litografía - serigrafía.
Micro y pequeña industria	Taller de radio – televisión
Bodega	Industria: todas aquellas industrias Tipo C según lo señalado por el Decreto Ejecutivo N° 30465-S
Mueblería y/o colchonería (fabricación)	Taller de reparación de bicicletas
Centro de lubricación	Insumos agropecuarios (expendio al por menor)
Reutilización, recuperación y/o reciclaje de desechos sólidos ordinarios	Taller de soldadura
Depósito de materiales de construcción	Laboratorio de radiología
Taller de carpintería	Taller eléctrico – electrónico
Depósitos de gas – combustibles	Laboratorio clínico
Taller de enderezado y pintura	Taller metal-mecánico
Ebanistería	Laboratorio de investigación
Taller de forja, hojalatería, plomería	Tapicería
Ferretería / Centro de Pinturas	Laboratorio fotográfico / revelado
Taller de mecánica automotriz / Servicio de Grúas	

Fuente: Elaboración propia a partir de *Plan Regulador* de la Municipalidad de Flores (2008)

Uno de los principales cuestionamientos a los usos permitidos en la ZI es la negativa a que se desarrollen establecimientos de comida, pulperías, supermercados y panaderías, lo que queda explícito en el desarrollo de la zona industrial que es pensada en su planificación para generar condiciones de producción adecuadas al flujo de mercancías. Sin embargo, no se toma en cuenta el desarrollo del habitar cotidiano de las personas trabajadoras en ese espacio.

¿Qué se puede analizar sobre el habitar de las y los trabajadores que día a día transitan en la Calle Real y pasan sus horas laborales en ese espacio, cumpliendo horarios e incluso adaptando sus necesidades alimenticias a lo que la dinámica laboral establece; es decir, bajo los ritmos del capital?

En una entrevista realizada a Castro (2022), trabajadora de uno de los almacenes aduaneros que se encuentran en la ZI, expresa que:

(...) hay que considerar el tiempo que al menos donde yo trabajo nos dan para almorzar porque solo es media hora entonces estamos hablando que si usted no lleva su comida lista le implica o pedir servicios de delivery en el lugar digamos, o intentar salir, pero intentar cruzar la calle no es tan fácil, no hay lugares variados a los alrededores (...) ese es el tema

en relación al tiempo que tenemos disponible para usar del almuerzo, versus los servicios que hay cerca (Castro, 2022)

La falta de lugares más accesibles para que las personas puedan acceder a productos necesarios (pulperías, por ejemplo) o incluso, como se verá más adelante, la dificultad de cruzar la calle; hace que personas trabajadoras en esa zona, como lo es Castro (2022), no dispongan del tiempo para poder acceder a su alimentación. Lo mismo sucedería con las familias que viven en los alrededores que deben trasladarse en mayor medida para ir hacia las cadenas de supermercados más cercanos.

Por ende, otra de las transformaciones espaciales que se presentan a partir de esta carretera es la falta de acceso a lugares más cercanos para ir en momentos más espontáneos. Se pierde la posibilidad de decidir en la cotidianeidad de salir a caminar e ir a la pulpería del barrio para comprar o tertuliar⁴⁷ con las personas con las que comparten un mismo espacio. La falta de infraestructura idónea para estos momentos genera la modificación en el habitar de las personas. Las palabras de Alfaro (2021) reflejan el sentimiento de una persona residente de este cantón:

Es un desarrollo desordenado del cantón, no planificado y que se hizo sin planificar los espacios, espacios comunes para la gente común. No están, no lo tenemos. Antes había hasta un salón de baile. Si hacen un recorrido por el cantón y aparte de la plaza de San Joaquín porque los otros dos distritos la tienen cerrada con malla, no tenemos espacios de convivencia. No hay espacios. Los que hay son pequeñitos y cerrados. No existe un lugar ni físico ni cultural, ni social donde podamos reunirnos como vecinos de cantón. De ahí viene mucho de la pérdida de identidad.

Con la cita anterior se vislumbra el sentir de la falta de espacios en común. Existe una carencia de lugares en los que las personas puedan encontrarse e interactuar con sus vecinos y vecinas. A propósito de lo anterior, se relaciona lo dicho por Saravia (2004):

(...) habitar un territorio es también demorarse en él y sobre él. Perder el tiempo, calentarse al sol. Estar, sin hacer nada, en los lugares: la contemplación, la pulsión de la inacción, el descanso, la respiración. Una contemplación siempre vista con recelo por el sistema (por cualquier sistema), si no va acompañada de algún componente económico. (p.82)

En la ZI, donde los tiempos, las necesidades básicas y las moviidades son controladas por la producción económica en masa, se identifican mayores dificultades de habitar el espacio. El control sobre las personas y sus vidas consecuencia del modelo de desarrollo urbanístico que se ha impuesto al cantón Flores, limita a quienes viven y duermen en sus casas y a quienes trabajan allí.

⁴⁷ Rodríguez y Ulate (2015), tal como fue expuesto en el capítulo II de esta investigación, aseguran que la tertulia en las pulperías era una actividad característica en la Calle Real. Esto con los pasos se ha perdido, impulsado, entre otras cosas, por no existir la infraestructura propicia.

Scott (2013) en su crítica a la planificación urbana moderna anota que “(...) en cualquier actividad humana se hallaban contenidos muchos propósitos humanos.” (2013, p.76). Por lo que reducir en el plan regulador (2008) la ZI a “mantener y consolidar el espacio concentrado para el desarrollo de actividades industriales, procurando eliminar el conflicto con los usos habitacionales”; se vuelve problemático en el tanto se sigue presentando conflicto con las necesidades de la vida humana que habita a diario trabajando en ese espacio, necesidades que no pueden ser anuladas.

La ZI junto a las demás zonificaciones responden a los objetivos del Plan Regulador (2008) que buscan “(...) propiciar el bienestar colectivo, la justicia social, el crecimiento armónico (...)”. No obstante, según lo que se ha identificado en esta investigación, los intereses comerciales detrás del Plan Regulador no asumen con responsabilidad a los y las trabajadoras que dan vida a la cadena de producción.

En el capítulo primero, artículo 2 punto d.6 del Plan Regulador (2008) se expresa que este instrumento busca “Establecer una pauta de nuevo orden cultural mediante el cual los habitantes del cantón asuman dentro del desarrollo cotidiano de sus proyectos o actividades, el seguimiento de las normas de ordenamiento urbano y ambiental del Plan Regulador” (2008, p.7). No obstante, la imposición obligatoria de una implementación de un nuevo orden cultural que en sus efectos prioriza los intereses de la industria y el comercio sobre los habitantes históricos del cantón y la clase trabajadora, dista mucho de una justicia social que en ocasiones se menciona en el Plan Regulador (2008).

A pesar de que se especifica que pretende tomar en cuenta las características en las dinámicas habitacionales del cantón, se identificaron a lo largo de la investigación aspectos en los que el Plan Regulador (2008) no considera las necesidades cotidianas en el habitar. Por el contrario, manipula las prácticas para la imposición de intereses externos a los y las habitantes de ciertas zonas. Este argumento se entrelaza con lo dilucidado por Jiménez:

La territorialización de la ciudad neoliberal va generando un desarrollo urbano insular, dirigido por el mercado inmobiliario. Esto ha ocasionado que la socialización y el habitar de todas las clases sociales, se enclaustran en territorios cerrados con fronteras tangibles. Esto conduce a una pérdida de lo común en la ciudad, lo que genera un extrañamiento de ella misma como un espacio de encuentro y de socialización para posicionarla más como un espacio de paso utilizado a conveniencia. A su vez, se va constituyendo una negación de la ciudad «tradicional», para posicionar en el imaginario una nueva ciudad entre muros, fruto de la atomización social. Con esto, se está ante el despliegue continuo de una desterritorialización que desplaza imaginarios, sentidos y dinámicas sociales para establecer otras características. (2021, p.61)

Las zonificaciones asignadas sumadas a la dificultad de transitar de Norte a Sur por la Calle Real dan paso a analizar otro aspecto que sobresale a partir de la dinámica que se gesta en el cantón Flores. Este aspecto puede ser comparado con la forma en la cual, mediante las ideas capitalistas, se han construido las ciudades a lo largo de los años; segregando a diversos grupos poblacionales según la clase social a la que pertenezcan.

Asimismo, el fragmento de la Ruta Nacional Número 3 que atraviesa Flores es otro ejemplo que en su funcionalidad no pone como prioridad las necesidades cotidianas de la clase trabajadora. Por otro lado, si responde a la necesidad del mercado y en consecuencia a la clase capitalista que lucra con el mismo. Castro (2022) corrobora lo anterior expresando

Sobre la carretera, si lo veo desde un punto de vista utilitario y económico se podría valorar que incluso le ha traído beneficios a los dueños de esas empresas a quienes son accionistas mayoritarios y a quienes tienen el control económico de esto y de cierta forma facilita un poco el flujo, aunque a veces no tanto porque depende de la hora hay demasiada presa y es complicado moverse (...). Pienso que es un poco peligrosa porque no facilita el cruce de peatones en un sentido norte sur si no me equivoco, puesto que no hay ni puentes peatonales (...).

Castro (2022) resaltó en su entrevista el tema sobre la movilidad en esta carretera. Lo lógico sería pensar que, al ampliar una carretera, el tránsito mejoraría. Sin embargo, la movilidad, como se ha mencionado anteriormente, no solo remite a los automóviles. Se debe tratar el tema desde otros aspectos; desde la capacidad de las personas a movilizarse a pie, a llegar al destino que quieren con relativa facilidad y que la misma carretera no priorice el movimiento según los intereses económicos.

Sobre la movilidad, las entrevistas realizadas a Castro (2022) y a la familia Hidalgo Ramírez (2021) coinciden en que una de las principales preocupaciones en su vida cotidiana son los impedimentos de movilización que experimentan. De forma irónica, en el tanto estos impedimentos surgen como consecuencia del proyecto de ampliación de una carretera que buscó mejorar la movilidad en el Gran Área Metropolitana. Es por esto que a continuación el tema de la movilidad, también fue analizado por esta investigación, como una implicación más de la ampliación de la Calle Real.

2.3. La movilidad en la Calle Real

El concepto de movilidad urbana, como primer punto de partida, debe diferenciarse del mero desplazamiento dentro de la ciudad (Creswell, 2006). Refiere a la capacidad de las personas de moverse en un espacio a partir de la intencionalidad que ellos y ellas le otorgan a ese

movimiento. Es decir, la movilidad adopta un carácter de sentido a la hora de moverse. El mero desplazamiento de un lado a otro carece de sentido y genera distanciamiento con la experiencia de las personas con su entorno y entre ellas mismas.

Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos (2021) aseguran que la interacción entre las personas se ha dificultado, en primer lugar por la mudanza de personas que solían vivir en los alrededores y que han migrado a otros lugares del país. Pero también por la dificultad que significa movilizarse en las calles y aceras posteriores a la ampliación de la Calle Real. Un ejemplo claro es el reflejado por las entrevistadas que problematizan el recorrido por las aceras que tienen que hacer para asistir a la clínica de salud, Morales menciona:

(...) y para peor de todo, las aceras con un poste en el centro. Una silla de ruedas o un coche por ahí no pasan. Aquí a la par hay una veterinaria. Ahí hay un poste en la mitad de la acera, uno que puede caminar tiene que pasar de medio lado para atravesarlo. ¿Cómo va a pasar una silla de ruedas por ahí, por ejemplo? (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

En efecto, las aceras frente a la casa de la Familia Hidalgo Ramírez no están adecuadas para el tránsito de personas y, mucho menos para personas adultas mayores o con alguna discapacidad motora. Esto se constata mediante ejemplos que demuestran cómo en varios sectores de la carretera, los postes de luz interfieren con un adecuado tránsito por las aceras. Estos ejemplos se pueden ver en la ilustración 15.



Ilustración 15. *Fotografías de la Calle Real donde se observan postes en medio de la acera. Tomadas el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

Asimismo, y a propósito de movilidad, es llamativo que a lo largo de casi 3 kilómetros de carretera, existan solamente 4 pasos peatonales (Ver cuadro 3). Siendo esta carretera considerada como una de importante flujo vehicular, el cruce de las personas, de un lado de la calle a otra es peligroso y/o complejo. Castro (2022) lo narra de la siguiente manera:

Desde donde yo trabajo que es hacia el oeste del Lagar, el cruzar la carretera no es sencillo. Hay que hacerlo casi como una aventura y pedir permiso o esperando que un camión se atravesase entrando a alguno de los almacenes. Entonces pienso que a nivel de peatones o movilidad no es muy buena.

Sumado a esto, el flujo vehicular es influenciado con priorización hacia el sentido este a oeste; siendo de mayor dificultad las alternativas para transitar de norte a sur como expresaba Castro (2022). Los dos puntos anteriores son constatados por la experiencia de una persona que por mucho tiempo ha vivido a la orilla de la Calle Real.

Ramírez relata que asistir a la iglesia católica de San Joaquín es una de sus principales actividades semanales. Ella visita este lugar en reiteradas ocasiones durante la semana, no

solamente para asistir a misa, sino también a los grupos sociales que convoca la iglesia. En este espacio, solía encontrarse con sus amigas y personas vecinas. La entrevistada asegura que, con la ampliación de la carretera, el trasladarse hacia la iglesia se ha vuelto muy complicado. En primera instancia, siendo ella adulta mayor, necesita de asistencia para moverse, sea la colaboración de otras personas o mediante apoyos externos como puede ser un bastón o andadera (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021). Sin embargo, una tarea que antes era relativamente controlada, ahora, debe caminar mayor distancia para llegar al semáforo peatonal más cercano. Pero el asunto se complejiza más ya que en ese trayecto hacia el semáforo, debe atravesar el angostamiento de la acera producto de un poste de luz (Ilustración 14). Ella relata que una andadera para una persona adulta mayor no pasa por ahí.

Por otro lado y como la tarea de moverse a pie es más compleja; su apuesta es por moverse en vehículo. No obstante, esto significa que debe disponer del tiempo de otras personas que puedan trasladarla a la iglesia, pero además de esto; para cruzar hacia el Norte del cantón, debe recorrer mucha distancia para encontrarse con la primera vía que permite el giro a la izquierda. La ilustración 16 muestra el recorrido que debe hacer Ramírez para llegar a la iglesia desde su casa. Nótese que en línea recta, desde su casa (símbolo de estrella roja) la iglesia queda a menos de 300 metros:

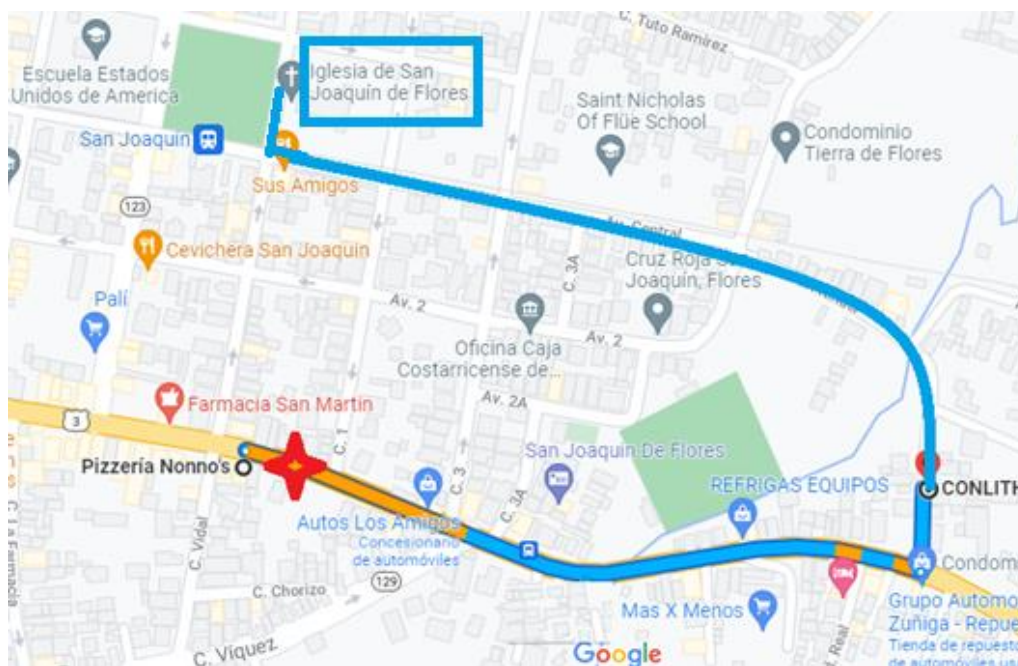


Ilustración 16. Trayecto completo que realiza la familia Hidalgo Ramírez desde su casa ubicada con la estrella roja, hasta la iglesia de San Joaquín. Recuperado de: Google Maps (2022).

De esta manera narra Hidalgo la travesía que debe dar con su mamá en auto para llegar a la iglesia:

Yo vivo aquí, si yo tengo que salir en carro la única manera que yo tengo es coger hacia Heredia. No tengo otra opción. Yo no puedo coger hacia Alajuela porque si el semáforo está en rojo yo no me puedo poner ahí y si el semáforo está en verde obvio menos porque me tengo que brincar tres carriles. Entonces solo salgo a este lado (este) para Heredia, pero en Autos Los Amigos no hay vía hacia el norte, (...) hay una flecha en la calle que indica que solo se puede seguir directo hacia Heredia. Se supone que no tengo vía, entonces como yo no puedo virar ahí yo tengo que ir hasta la Conlith a dar toda la vuelta para llegar a la iglesia, que me queda aquí a 200 metros. (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

Por ende, si se logra encontrar un espacio para cruzar entre todo el tráfico que viaja de este a oeste, la experiencia para esta persona de ir a la iglesia significa mucho más tiempo del que le tomaba anteriormente. Existe una transformación que es espacial y que afecta en la dinámica cotidiana de estas personas. Ramírez debe disponer de más tiempo y recurso para acceder a las actividades que aprecia y que ha hecho por mucho tiempo. Lo denominado mejoramiento en la infraestructura vial significa paradójicamente, una dificultad al movilizarse para estas personas.

Con este caso expuesto, surge el cuestionamiento sobre cuál es el verdadero objetivo de esta ampliación. ¿Para quién está pensada esta carretera y cómo impacta en el habitar local? La priorización del tránsito parece inclinarse hacia el movimiento de los automóviles que transitan de provincia a provincia y no para las personas que viven en los alrededores. Personas que no tengan carros o que deban moverse a pie deben de idear maneras más complejas para llegar hacia sus destinos.

Otro ejemplo al respecto son las paradas de buses. A partir de la observación realizada por parte de las personas investigadoras (ver cuadro 3), se constató que, a lo largo de los casi 3 kilómetros de la Calle Real, en ambos lados de la carretera sumados hay 9 paradas de autobuses. Sin embargo, si la parada a la que debe llegar una persona está en el otro lado de la calle, debe caminar mucha más distancia para cruzar en alguno de los 4 semáforos peatonales disponibles. De lo contrario y en el peor de los casos, debe arriesgar su vida como lo hace Castro (2022) cruzando por cualquier lugar de la carretera.

A manera de síntesis, para las personas habitantes de Flores y para la vida de la familia Hidalgo Ramírez, la ampliación y del Plan Regulador ha generado cierta mutilación de recursos sociales que habían sido fundamentales para su identidad florense. Construida, en el caso de Ramírez, por más de 80 años.

En contraposición a lo anterior es importante anotar que para Ulate (2021) y Rodríguez (2021) personas entrevistadas que viven en Flores, pero no directamente frente a la carretera, la ampliación vial era irrefrenable y completamente necesaria. Esto se relaciona con lo expuesto durante el capítulo II, acerca de una idiosincrasia florentina donde prevalece el deseo por el desarrollo y progreso en infraestructura de uso común, entendiéndola funcional para el progreso urbano y por lo tanto sus consecuencias negativas se conciben como un mal menor.

Esas ansias, que se asumen colectivas, por un desarrollo para cantón herediano, no contemplan que para familia Hidalgo Ramírez se torne difícil asumir que la carretera cortó la vía de comunicación con sus vecinos hacia el norte. La carretera suprimió la acera frente a su casa cortando la vía de comunicación con sus vecinas del lado, incluso les dificulta caminar frente a su casa.

Saravia (2004) afirma que el poder caminar por un territorio es una cualidad propia del habitar pues al recorrerlo a pie: “(...) se responde a un mundo que se ofrece gratuitamente al caminante. Al andar, se quiebra el monopolio sobre la imaginación de los consumidores, en cuanto al transporte y la movilidad” (p.81). El no poder caminar frente a la propia casa resta a la posibilidad de habitar y en palabras de Saravia (2004) también a la capacidad innata de moverse. Asimismo, Lefebvre (2004) afirma que el capitalismo destruye las formas de vida social.

El cambio en la morfología del espacio de la Calle Real está pensado con fines lucrativos y económicos. Esto permite que el desplazamiento de las personas por esta carretera sea de mero trámite. Por un lado, aquellas personas de paso simplemente les facilitan su tránsito para llegar a otro lugar del país, o en menor cantidad, acceder a algunos de los servicios ofertados en esta calle. Pero las mismas personas que viven en el espacio solo se desplazan para realizar compras de artículos o acceder a los servicios que son ofertados en la carretera.

La sustitución de las casas por establecimientos comerciales a la orilla de la Calle Real, sumado a la falta de espacios de convivencia a lo largo de esta carretera, no promueve una verdadera interacción entre las personas. Esto, como anteriormente se ha comentado, influye en la desarticulación de organizaciones comunales y en el deterioro de las relaciones sociales en el espacio. Significa entonces otra de las transformaciones que se dan a nivel espacial y social respecto al tema en cuestión.

Por ende, a partir del análisis de la movilidad se evidencian las siguientes transformaciones en el espacio y que impactan el ámbito social:

- La modificación de la Calle Real y la priorización hacia el movimiento de los medios de transporte motorizados significa que las personas deben cambiar sus dinámicas cotidianas para movilizarse a los lugares que usualmente visitan. Una de las consecuencias ha significado disponer de más tiempo para cruzar la calle de norte a sur y, por otro lado, si se quiere movilizar caminando, las aceras no son accesibles para todas las poblaciones que transitan por ese lugar. La incomodidad y dificultad para moverse en este espacio va en detrimento del disfrute y motivación de las personas con el espacio que habitan; tal como lo demuestran las personas entrevistadas.
- Los cambios en la carretera significan un distanciamiento entre las personas vecinas en la Calle Real. La dificultad para movilizarse genera una disminución en los encuentros entre personas. Esta, entre otras razones, incentiva el deterioro de las relaciones sociales en el espacio, así como la desarticulación de una posible organización comunal.

Pero sumado a esta transformación, la delimitación de la Calle Real a partir del Plan Regulador también generó la separación de los distritos del cantón Flores de una manera diferente. Tal como se mencionó anteriormente, es uno de los aspectos que impactó en la familia Hidalgo Ramírez (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021), lo que implicó cambios en su identidad con el lugar en que viven y en la forma que entienden el espacio que les rodea. Sin embargo, más allá de las consecuencias que se analizan del discurso de esta familia; a un nivel más general, la Calle Real generó otra serie de modificaciones a nivel social y que empieza por lo que se define en esta investigación como la Calle Real funcionando como “frontera”.

2.4. La Calle Real como “frontera”

Dentro de la conformación de los espacios, existe el interés por parte de la clase capitalista de sacar provecho de la ciudad y específicamente de la planificación urbana. En términos de Harvey (2012), la planificación urbana funciona como una “absorción del producto excedente”. Esto quiere decir que mediante la inversión en infraestructura y la apropiación de terrenos, el capital continúa su circulación y aumenta las ganancias para la clase capitalista.

Este afán se ha intensificado con la entrada del neoliberalismo. Jiménez (2021) asegura que el modo de gestión urbana más bien presenta un tinte de “empresarialismo urbano” (p. 56).

Esta forma de administración del espacio lo que pretende es favorecer selectivamente a ciertos sectores de la ciudad, lo que quiere decir que la inversión se da con mayor ímpetu en ciertos espacios de lo urbano, relegando a otros en la inyección de capital.

Para el caso del cantón Flores, es importante mencionar que, que en su recorrido este-oeste la Calle Real separa hacia el norte los distritos de San Joaquín y Barrantes y hacia el Sur el distrito Llorente (Ver ilustración 12). Sin embargo, como se profundizó en el capítulo II la carretera no es el único elemento que influye en se las asimetrías entre Barrantes, Llorente y San Joaquín, porque históricamente han tenido una composición poblacional muy distinta el uno del otro. No se puede asumir que la carretera es la responsable de esas asimetrías, pero por medio de esta investigación se identificó que la carretera es un punto geográfico que expresa esas desigualdades y las acrecienta, en conjunto con los demás factores influyentes.

Alfaro (2021) comenta que la diferencia en el índice de desarrollo de ambos distritos es marcada; siendo el distrito Barrantes un lugar con un Índice de Desarrollo Humano envidiable y, por el contrario, Llorente no cuenta con los mismos indicadores

Tal como afirma Alfaro (2021) en el documento “Índice de desarrollo social 2017”⁴⁸ (MIDEPLAN, 2018) se coloca al distrito Barrantes en la novena posición del país. Seguido por San Joaquín que se encuentra en el lugar 20 y más abajo figura Llorente en la posición número 64. Estas posiciones lo que reflejan es lo que se viene tratando respecto a las diferencias entre distritos. Sin embargo, es menester recalcar que el hecho de que Llorente sea el número 64 no significa que esté en condiciones marginales; esta numeración lo que permite es vislumbrar la desigualdad entre los distritos.

Esta información es contrastada con el Censo Poblacional del 2011 (INEC, 2011) que demuestra la diferencia entre distritos según el porcentaje de personas que cuentan con lo que se ha definido como “carencias críticas”. El distrito San Joaquín tiene un 12.01% de personas con carencias críticas. Barrantes presenta un 11.22% mientras que resalta el distrito de Llorente con un 18.06%. Los números anteriores demuestran una asimetría entre los dos distritos de Barrantes y San Joaquín, frente al de Llorente.

⁴⁸ Este documento realiza una recopilación estadística para medir el desarrollo social a nivel distrital. Esta medición la basan en distintas dimensiones como son: la dimensión económica, la dimensión de participación electoral, la de salud, educación y seguridad. Según sean los indicadores de cada distrito a partir de las dimensiones anteriores, se establece una puntuación específica y esa sumatoria permite establecer ciertas posiciones comparativas entre los distritos.

De igual forma, la diferencia en la morfología de los distritos es notable a simple vista. En el caso de Llorente la densidad entre las casas es mucho mayor que en los distritos de Barrantes y San Joaquín (Ilustración 17). En estos últimos, la cantidad de urbanizaciones cerradas es más predominante y de igual manera, estéticamente, se identifica mucha mayor amplitud y espacios verdes (Ilustración 18). Por otro lado, la misma integridad de las infraestructuras refleja los recursos que se cuentan para la construcción y mantenimiento de los inmuebles. A manera de ejemplo de esto último se muestra una comparativa entre las capillas de velación de ambos distritos (Ilustración 19).

Si bien esto no es un comportamiento generalizado en todo el territorio de los distritos. Se identificaron algunos rasgos que sí predominaban en ambos lugares y que son captados para discutir al respecto. De igual forma, lejos de hacer una comparación desde la moral y la estética sobre qué infraestructura es más agradable; las fotografías procuran mostrar diferencias entre cada uno de los distritos marcados por la Calle Real como una frontera simbólica. A continuación, se presentan las ilustraciones que ejemplifican esta comparativa:



Ilustración 17. *Fotografías que muestran el comportamiento predominante de hacinamiento entre los distritos de San Joaquín y Llorente. Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

En la ilustración 17 se muestra al lado izquierdo una calle del distrito de San Joaquín y al lado derecho una calle de Llorente. El espacio para que transiten tanto las personas como los carros es notorio, siendo la calle de Barrantes un lugar mucho más accesible para la movilización de las personas. Esto tiene que ver con el hacinamiento que predomina en un distrito comparado con el otro.



Ilustración 18. *Fotografías que ejemplifican la configuración del espacio en los distritos de Barrantes y Llorente y el rasgo sobresaliente de las áreas verdes en cada uno. Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

La fotografía de la izquierda es del distrito de Barrantes y la fotografía de la derecha de Llorente. En Barrantes es mucho más notorio la disponibilidad del terreno para los espacios verdes que la rodean. Relacionado con la ilustración 17, el hacinamiento en el distrito de Llorente acapara el espacio para las áreas verdes.



Ilustración 19. *Fotografías que muestran las capillas de velación de los distritos de Barrantes y Llorente. Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

La capilla de velación mostrada en la fotografía de la izquierda de la ilustración 19 refiere a la de Barrantes. La capilla presentada en la fotografía de la derecha se encuentra en Llorente. A manera de comparación, se utilizaron dos infraestructuras ubicadas en distintos distritos pero que son utilizadas para funciones similares. La capilla de velación de Barrantes refleja una mayor inversión de recursos. Sin embargo, es importante aclarar, que lejos de generar juicios de valor al

respecto, esta comparación funciona como uno de los argumentos para que se cuestione sobre el acceso e inversión de recursos en ambos distritos.

Por otro lado, los parques centrales de cada distrito son un ejemplo claro de estas asimetrías. Es un factor simbólico que tanto la plaza de Barrantes y de San Joaquín estén abiertas, a diferencia de la plaza de Llorente que se encuentra rodeada por una malla. En la ilustración 20 se observa esta comparativa:



Ilustración 20. *Fotografías de las plazas de los distritos de Barrantes, San Joaquín y Llorente. Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

En la anterior ilustración, la fotografía de la izquierda muestra una de las plazas del distrito de Barrantes. Junto a esta está la de San Joaquín y en la fotografía de abajo se presenta la de Llorente. En estas ilustraciones se nota que solamente una de las tres plazas está rodeada por malla; lo que pone en cuestionamiento el acceso a las personas a los espacios públicos y la interrogante de por qué este acceso es diferenciado según el distrito del cantón de Flores.

De acuerdo con lo anterior, y siguiendo con las ideas de Jiménez (2021) sobre el urbanismo empresarial; este modo de gestión urbana aspira a construir una noción de ciudad “exitosa” y que de esta manera se exhiba como un espacio adecuado para la atracción de inversión capitalista. Sin

embargo, esto exige vigilancia hacia las verdaderas intenciones de reorganizar la ciudad o de ampliar una carretera.

La decisión debería ser mediada por el desarrollo colectivo de las personas que día a día conviven y despliegan su cotidianeidad en el espacio. Sin embargo, existen elementos que generan desconfianza sobre si esta noción fue tomada en cuenta o no. A propósito de lo anterior, Jiménez (2021) aporta:

Los actores que promueven el neoliberalismo gestan o acentúan desarrollos desiguales a través de una canalización selectiva de acciones institucionales y recursos hacia ciertos territorios, creando condiciones disímiles en las geografías urbanas para la calidad de vida y el bienestar social. A su vez, este proceso se moviliza sobre una realidad social precedente, por lo que su constitución crea nuevas diferencias, además de que profundiza o hace mutar antiguas desigualdades sociales y territoriales. (p. 55).

La cita anterior junto a la discusión que se está desarrollando, ameritan una crítica hacia las razones que promueven la marcada diferencia que existe entre un distrito y otro, dividido por la Calle Real. Un sector en el cual se invierte de cierta manera y otro en el cual no se invierte de manera equitativa con respecto a su contraparte. Parece, por lo tanto, que esta carretera funciona como “frontera”; como la división que permite la segregación de un sector de la población con el otro.

Esta segregación se da por medio de herramientas e instrumentos que formalmente son “aceptados” y justificados sobre el discurso del “progreso” y del “desarrollo”. La delegación de las decisiones sobre ciertas personas que formalmente adquieren poder es uno de los mecanismos que más se validan, pero existen también otros recursos como lo son el Plan Regulador y el modelo de Zonificación del espacio.

De igual forma, el mismo Jiménez (2021) afirma que otra de las finalidades del empresarismo urbano es incentivar la inversión o financiación a partir de alianzas público-privadas. Para el caso de Flores, se debe recordar que la Calle Real pertenece a una carretera nacional más amplia y que en otros trayectos de esta carretera se encuentran establecimientos comerciales más predominantes como lo es el centro comercial Oxígeno, Walmart y las inmediaciones del aeropuerto. Para evidenciar esto, se presenta la ilustración 21 y se destaca con color oscuro el tramo que corresponde a la Calle Real.

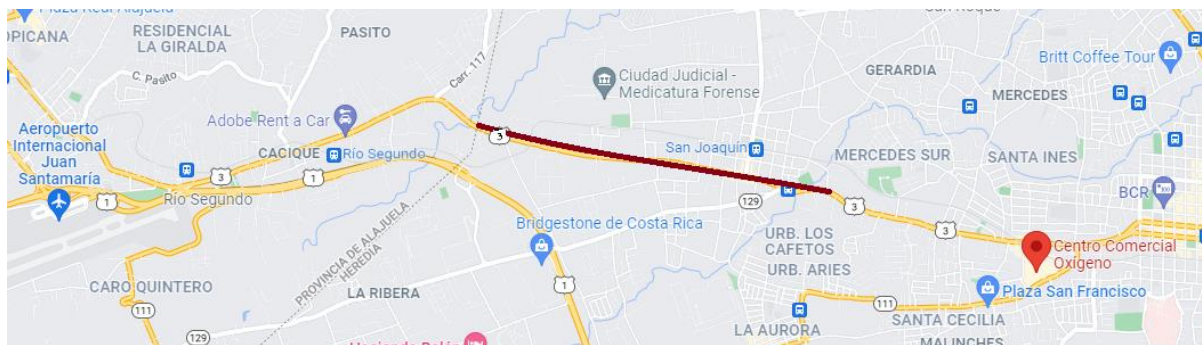


Ilustración 21. Imagen de la Ruta Nacional N°3 donde se aprecia desde el centro comercial Oxígeno hasta el aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Tomada de: Google Maps.

En la entrevista a Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos (2021), las mismas aseguran que mucho del interés por ampliar la calle es esta pretensión por beneficiar a sectores enriquecidos de la población. Mencionando aquellas familias dueñas de la empresa Desarrollos Inmobiliarios La Lillyana, desarrolladora que se menciona en el capítulo II y que se puede observar en la ilustración 22:



Ilustración 22. Imagen que muestra la posición de la empresa Desarrollos Inmobiliarios La Lillyana al lado derecho de la Calle Real. Tomada de: Google Maps.

Asimismo, Alfaro (2021) señala a la Cervecería de Costa Rica como una de las empresas beneficiadas principalmente ya que el flujo de vehículos permite su mejor acceso. Así como se mencionó en el subapartado anterior acerca de movilidad urbana, la priorización del tránsito se da en sentido este-oeste. De esta manera y según se puede ver en la ilustración 23, el movimiento de los vehículos se da con mayor facilidad si el destino final son establecimientos como la Cervecería. La transformación de la calle y su movilidad beneficia, entonces, a ciertos sectores específicos de la población.



Ilustración 133. *Imagen que muestra la posición de la Cervecería Costa Rica al lado izquierdo de la Calle Real. Tomada de: Google Maps.*

Con las anteriores ilustraciones, se comprueba que a lo largo de la Ruta Nacional 3, existen distintas empresas de alto poder económico. Estando la Calle Real en esta misma ruta, se vuelve un punto importante de inversión para el interés y beneficio de estas empresas.

La Calle Real se convierte entonces en una “frontera” que separa no solo dos lugares distintos del cantón Flores, si no también segrega el ímpetu por invertir en cada uno de los lados de la frontera. Alfaro (2021) fue enfática en reiteradas ocasiones asegurando que la mayor transformación que generó la ampliación de la Calle Real fue remarcar la división entre los distritos de Llorente y Barrantes. Esto es en sí otra de las transformaciones sociales que surgieron a partir de la modificación espacial de la carretera en estudio.

Alfaro (2021) resume su concepción sobre la ampliación de la siguiente manera:

Ustedes lo ven como un punto de partida, para mí no lo es tanto. Me gustaba la calle como estaba porque era un pueblo más integrado. Eso como que nos partió como en dos. Yo no era feliz con ese proyecto, pero no podíamos hacer nada al contrario. Pero lo que hizo fue para mí en la visión que yo tenía, fue desunir más el distrito de Llorente del resto del cantón.

Siendo Alfaro (2021) residente de este cantón es muy simbólico que ella no considere la ampliación como un hito importante para el desarrollo del cantón. Por el contrario, lamenta el hecho de haber amplificado las asimetrías entre distritos. A propósito de esto, la misma persona amplía:

(...) en un lugar tan pequeñito, en un cantón tan pequeñito del país no deberían de existir estas asimetrías. Que las ves en Escazú y las ves en Santa Ana, pero digamos que ahí hay un desarrollo comercial muy grande y no es la naturaleza del cantón de Flores entonces todavía son más odiosas esas asimetrías porque no son los grandes inversionistas extranjeros los que la provocaron, sino la falta de capacidad para hacer una planificación del desarrollo urbano por parte de las mismas autoridades territoriales.

Las asimetrías, para Alfaro (2021), se intensifican a partir de las decisiones de las autoridades locales que determinan la configuración del espacio de Flores. Sin embargo, no se debe perder de vista que esto responde a una visión más amplia de lo que se ha establecido para el

modelo de ciudad que debe de imperar en el neoliberalismo, tal como lo menciona Jiménez (2021). Esto se legitima mediante el privilegio que tiene el urbanismo como profesión conectora respecto a la organización territorial y que el mismo Lefebvre (1972) es crítico al respecto.

En esta misma línea, Lefebvre (1972) critica el urbanismo por ser uno de los mecanismos utilizados por la clase en el poder para mantener el control sobre su contraparte. La propia configuración urbana junto a la planificación responde a los fines específicos que impregna la clase al mando. Esta forma de administrar el espacio es criticada por el mismo autor ya que asegura funcionar en detrimento de las condiciones de vida de las personas debido a que pretende enclaustrar a la población en un molde de mercado mundial, y no representa las necesidades e intereses de quienes históricamente han habitado un espacio.

Por ende, es claro que, a nivel del desarrollo de los distritos, la modificación de la Calle Real trajo consigo repercusiones a nivel social. Se identifica que la ampliación de la Calle Real significó el ensanchamiento de la brecha económica y social entre los distintos distritos del cantón; siendo el cantón de Llorente el principal afectado. Las asimetrías entre los distritos a nivel de desarrollo humano se evidenciaron con mayor claridad funcionando esta carretera como una frontera simbólica entre espacios de un mismo cantón pero que ahora son separados por una calle más amplia. Esto tiene que ver con la planificación urbana con fines lucrativos y con la falta de participación de las personas que viven en el espacio.

Lo anterior refleja las relaciones de poder que se dan en este cantón. La interconexión entre participación, apropiación y relaciones de poder en un espacio se da de manera compleja. Lo que sí es un hecho es que se ha desvanecido la capacidad de decidir por parte de las personas respecto a su entorno. Esto impulsado por la formalización de la toma de decisiones con respecto a la planificación urbana; mediante figuras como la municipalidad o entidades del gobierno central. Las decisiones, entonces, son tomadas por aquellas personas que ostentan el poder; tema a desarrollar en el siguiente subapartado.

3. Participación y relaciones de poder en la Calle Real

La configuración de un espacio en particular se mueve por las decisiones que se toman respecto a esa forma de ver la ciudad. Estas decisiones están mediadas por intereses que en gran medida se encuentran en disputa. Por lo que para analizar las transformaciones de un espacio

puntual, se debe tomar en cuenta las mismas relaciones de poder que se despliegan y se desenvuelven a partir de las modificaciones del espacio urbano.

En el desarrollo del capítulo se constata que el saber formalizado tiene mayor peso que la experiencia diaria de las personas que conviven día a día en ese espacio. Lefebvre (1972) critica la supuesta racionalidad científica que se le otorga al urbanismo para decidir de qué manera se va a organizar la ciudad. Esto pretende amoldar el espacio a beneficio de la reproducción del capital; no a partir del parecer de las personas que viven en un lugar.

Es en este sentido que, desde el inicio de esta investigación se partió de la noción de observar al espacio no como un terreno neutral. Por el contrario, el espacio es determinado por las relaciones de poder entre los actores involucrados y, a su vez, el espacio modifica la configuración de esas mismas relaciones en un sentido dialéctico. Tal como lo explica Harvey (2012):

Las ciudades han brotado de la concentración geográfica y social de un excedente en la producción. La urbanización ha sido siempre, por tanto, un fenómeno relacionado con la división en clases, ya que ese excedente se extraía de algún sitio y de alguien, mientras que el control sobre su uso solía corresponder a unos pocos (ya fuera una oligarquía religiosa o un poeta guerrero con ambiciones imperiales). (Harvey, 2012, p.21).

Por lo anterior, se torna necesario identificar aquellas fuerzas que forman y son formadas a partir de la transformación de la ciudad. Para el caso específico de esta investigación, se identificaron los siguientes actores involucrados en las dinámicas urbanas de Flores (específicamente para el caso de la ampliación de la Calle Real):

- Personas habitantes del cantón Flores aledañas a la Calle Real.
- Personas trabajadoras residentes o no residentes del cantón que laboran en los alrededores de la calle.
- Empresas y comercios locales o multinacionales.
- Estado central de Costa Rica (expresado en el Gobierno Local de Flores y Gobierno Central de Costa Rica)

La delimitación de estos actores pasa por la vinculación que tienen con la Calle Real y que en gran medida tienen mayor desarrollo de su cotidianeidad en ese espacio. No obstante, se tiene conocimiento que existen otros actores que en una u otra medida participan de las dinámicas de este lugar. Algunos ejemplos serían las personas que día a día transitan de paso por esta carretera para llegar a otros destinos del país y las personas que viven en calles cercanas a la Calle Real.

Asimismo, la identificación puntual de estos actores no excluye la importancia de recalcar (tal como se ha mencionado en distintas ocasiones de la investigación) que existe una dinámica global a partir del neoliberalismo que influye en el modelo de ciudad que se promueve. Esto en sí mismo, es una manifestación del juego de poder que se da entre clases de la sociedad capitalista. Por un lado, se piensa la ciudad para el lucro y beneficio del capital, pero quienes viven día a día en la ciudad no obtienen los beneficios primordiales de esta planificación.

La disputa sobre lo urbano se da en distintos niveles. Desde los beneficios que cada sector de la población adquiere de la ciudad, pasando por las decisiones que se toman sobre ese espacio y por ende, la cuota de participación que cada sector tiene en sus manos para decidir. Con la entrada del neoliberalismo, el personal técnico y administrativo se ha adjudicado la potestad de tomar las decisiones sobre el espacio. Por medio de herramientas y normativas oficiales establecen qué se construye, cómo se construye y dónde.

Jiménez (2021) asegura que los sectores de la población que muestran interés por instalar un modelo neoliberal de la ciudad, utilizan estrategias desde una manera particular de apropiación del espacio que significa la modificación constante de la ciudad según los intereses capitalistas. Este control de la ciudad genera “dinámicas y prácticas socioespaciales, usos, objetos, discursos e imaginarios del/hacia el espacio, los cuales favorecen el logro de sus fines particulares” (Jiménez, 2021, p.51). Esto aporta para entender que una modificación en el espacio no puede verse de manera descontextualizada de los efectos que va a generar en las personas que conviven en ese lugar.

El caso particular de Flores no se aleja de esta dinámica ya que la participación en torno a la ampliación de la carretera no se dio de manera muy satisfactoria para las personas entrevistadas (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2022). Los procesos de consulta por los que ha optado la Municipalidad de Flores no son del agrado de estas personas. Esto incluye el tema particular del Plan Regulador de este gobierno local.

Cuando se da el proceso de comunicación, las mismas personas alegan que sólo se les dice qué se va a hacer y no se abre un espacio para construir ideas (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2022). No obstante, es importante resaltar que el Plan Regulador establece una serie de requisitos para ser aplicado, relacionados con la difusión local de este plan. Pero este proceso de difusión, ni siquiera puede ser considerado una consulta, y parece ser un mero requisito para evitar mayor descontento de la comunidad.

Para el caso en particular de la zonificación, en el Plan Regulador, Artículo 4, Capítulo Tercero, se señala lo siguiente:

La Municipalidad por medio de la Dirección de Desarrollo Urbano (...) deberá en forma abierta y pública:

- a. Dar una amplia difusión del Plan Regulador.
- b. Dar a conocer los objetivos del mismo.
- c. Comunicar las acciones políticas en materia de zonas públicas.
- d. Dar a conocer las decisiones emanadas de la DDU⁴⁹.
- e. Dar a conocer los programas, proyectos y estrategias del plan.
- f. Dar a conocer a los habitantes del cantón la importancia del plan en términos de la mejora en la calidad de vida y el bienestar actual y futuro de los residentes en el cantón de los y las vecinas de Flores (Municipalidad de Flores, 2007)

No se hace mención de ningún tipo de actividad concreta que responda a una consulta pública ni participativa. Las directrices se presentan de manera muy general. Sin embargo, se hace énfasis en la importancia de dar a conocer el plan, entre otras cosas. Las personas entrevistadas lamentan que este proceso de consulta verdadero no se diera. Consideraban vital una participación abierta, ya que se busca normar las formas de habitar que componen el cantón. La relevancia de esta comunicación recae en que se asignan las nuevas zonificaciones, las cuales definen los usos de suelo que se pueden dar en los distintos puntos geográficos del cantón. Sobre la consulta, Hidalgo comenta:

Si usted dice que a nadie le preguntaron sobre el plan regulador, le van a decir que sí nos preguntaron pero que nadie nadie nadie se atrevió a decir nada, o sea sí (hubieron) algunas reuniones antes de hacer el plan regulador para ver la opinión del pueblo, pero ¿usted cree que la opinión del pueblo se consideró? No se consideró para nada. Fuimos a la biblioteca pública que era donde se hacía la famosa reunión para explicar qué era el Plan Regulador, qué se iba a hacer y cómo se iba a hacer, pero era una exposición donde nada más te decían: esto, esto y esto va a pasar. Y yo preguntaba: ¿qué va a pasar con nosotros? y solo nos decían: ah, lo siento es que ustedes están en zona comercial, así quedó y ya no se puede hacer nada (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

De igual forma con la construcción en la carretera, las mismas personas que viven en las orillas de la Calle Real relatan que se dieron cuenta de la ampliación cuando vieron la maquinaria que iba llegando a la calle para ser intervenida (Hidalgo, Morales, Ramírez, Ramos, 2022). Ni siquiera Alfaro (2021), siendo la alcaldesa del momento y residente de Flores asegura haber sido tomada en cuenta en las reuniones iniciales para ampliar la ruta.

⁴⁹ La DDU es la Dirección de Desarrollo Urbano

Entonces, una implicación de estas relaciones desiguales recae en que la opinión de las personas que no están vinculadas a mandos de poder pero que viven en el espacio, no es considerada. El parecer de estas personas no figura como el criterio principal para definir qué y cómo construir. Ramírez asegura que no fueron tomadas en cuenta para la decisión de ampliar la carretera. Ni en el periodo de formulación, ni en el de ejecución fue validado la opinión de estas personas (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021).

El parecer de los y las habitantes del lugar no es tomado en cuenta, pero sus dinámicas cotidianas sí se modifican. Por ende, esta disputa por el poder del espacio comienza a tener repercusiones sobre las personas, en tanto se transforma el espacio y la vida social. Con relación a esto, Ramírez relata que producto de la construcción, la infraestructura de algunas viviendas fue destruida. Cuando las personas se organizaron para reclamar eso, la municipalidad no tuvo la capacidad de responder y resolver de manera eficiente. Incluso, Hidalgo asegura que al final lo que le dieron fue 50 mil colones para arreglar el frente de su casa; lo cual no era suficiente para corregir los daños que sufrió la vivienda (Hidalgo, Morales, Ramírez, Ramos, 2022). También se relata en la entrevista que a un señor le construyeron una antena frente a la casa lo que significaba una incomodidad extra (Ilustración 24).



Ilustración 24. *Fotografía de la antena que se encuentra frente a una vivienda, en color rojo se señala el espacio que se dispone para tránsito de peatones. Tomada el día 6 de marzo del 2022 en el cantón Flores.*

De este modo se evidencian dos hechos concretos en los que las mismas dueñas y dueños de las viviendas tuvieron que resolver ante consecuencias de la misma intervención de la carretera. De esta manera, disponer de recursos para resolver asuntos para los que ni siquiera fueron consultados.

A lo largo de este capítulo se han colocado distintas versiones de personas que aseguran que la Calle Real no fue ampliada para el beneficio primordial de las personas ni para los peatones. Sin embargo, el flujo vehicular sí favorece a las empresas que se encuentran en las orillas de esta carretera. Incluso, yendo más allá del cantón Flores, favorece a otros lugares como lo es el centro comercial Oxígeno y la Florida Bebidas (que también cuenta con un sector de su infraestructura en el propio cantón floreño).

La decisión de priorizar el movimiento de los automóviles sobre las personas tiene que ver con una intencionalidad marcada por parte de las autoridades que deciden respecto a este espacio en correspondencia a un modelo urbano que privilegia la movilidad automotriz. En ese sentido se

presenta otro de las implicaciones de este juego de poder que se genera en Flores. Por un lado, las personas que día a día conviven en este espacio y que deben idearse nuevas formas de moverse y de resolver los imperfectos de sus viviendas producto de la ampliación y, por otro lado, la clase dueña de los medios de producción que configuran las vías de comunicación en beneficio de sus negocios.

Cardona (2008) asevera que a pesar de que la ciudad agrupa una cantidad muy heterogénea de personas, no necesariamente es planificada tomando en consideración esa diversidad. La participación y planeación, dice el mismo autor, no encuentran diálogo para resolver las necesidades de las personas que viven en un espacio.

Si las personas no pueden participar en las decisiones sobre el espacio que viven; la apropiación del mismo se complejiza y en el sentido contrario también tiene validez. Si no hay apropiación, se dificulta el alcance que pueda tener la injerencia de las personas sobre su espacio frente a los intereses de la clase capitalista. Por ende, se entorpece el verdadero habitar de las personas y la capacidad de transformar el entorno en el que se despliega la vida cotidiana.

El habitar no se concreta de forma efectiva. Por consiguiente, la disputa por el espacio se decanta hacia los intereses de aquel sector que sustenta los medios formales de control. Mientras hay sectores que no se apropian (aclarando que no existen las condiciones para una verdadera apropiación), otros sectores sí se apropian.

Lo anterior se refleja en lo que cuenta Ulate (2021) en su entrevista, según su relato, la Calle Real antiguamente era utilizada como un espacio de convivencia entre las personas, las pulperías funcionaban como tertulias. El transitar a pie por la calle permitía encontrarse con las personas vecinas y entablar conversaciones. El mismo espacio como tal permitía que los vínculos entre las personas se fortalecieran. Sin embargo, las mismas entrevistas realizadas dan cuenta de que esta dinámica ha mutado. La apropiación del espacio desde el encuentro con las personas; desde el compartir en momentos y espacios en común se ha perdido.

La carencia de espacios de interacción social genera una desarticulación comunitaria que las mismas personas del lugar resienten. Las probabilidades de organizarse para tomar acciones en beneficio de la comunidad disminuyen, ya que los encuentros entre las personas son cada vez más esporádicos. Esto se complejiza aún más para las personas que solamente laboran en Flores; como en el caso de Castro (2020). A pesar de que ella se encuentra la mayor parte de sus horas del día en el cantón, la desconexión con el espacio es casi total. Al respecto expresa:

La relación con el cantón ha sido meramente de trabajo, siento que no hay ningún esfuerzo ni de parte de la empresa, ni del almacén o ni tan siquiera de la municipalidad por acercarse a esta zona. Puedo pensar que tal vez sea porque ambos ya obtienen el beneficio que quieren, uno los impuestos y el otro pues su capital. Entonces desde la empresa no hay ninguna preocupación o acercamiento a la gente que vive aquí, ni de la municipalidad por nosotros.

Existe ahora, en la Calle Real, una prioridad hacia el tránsito vehicular y hacia los establecimientos comerciales. Lejos de interesar la interacción entre las personas; se coloca por encima de esto ofertar posibilidades para el consumo de las personas; esto, evidentemente, beneficia al capital.

Es instrumental para la clase capitalista no invertir en espacios comunes y que así las personas solamente se concentren en la producción, en sus problemas personales y, en algunos casos, asuntos familiares. Este individualismo es una consigna imperante propuesta por el neoliberalismo. La misma regulación de la sociedad se da entre las mismas personas ya que se vuelve una competencia por resolver problemas propios y no más amplios de eso. A propósito de lo anterior, Jiménez (2021) aporta:

La territorialización del neoliberalismo, en su proceso de materialización, va modificando las formas en las cuales son imaginadas las ciudades, percibidas y apropiadas, junto con las maneras de cómo simbólicamente y materialmente son transformadas por los diferentes actores. Estos condicionantes marcan huellas en las relaciones sociales que producen discontinuidades territoriales y extrañamientos hacia otras personas o espacios. (p. 54).

La clase capitalista, tomando el control de los medios de producción de la ciudad; se garantiza moldear la propia sociedad hacia sus intereses. Harvey (2012) recalca la importancia de desvelar esta dinámica y que sean más bien las mismas personas que viven en un espacio, las que decidan cómo y qué se construye en su espacio de vivir.

No obstante, la apropiación del espacio se ha convertido en un ideal. Incluso las personas entrevistadas afirman que es de gran importancia pero que los mecanismos que ha utilizado la clase en el poder para hacerse de los medios formales de control han convertido la verdadera apropiación en una tarea de suma complejidad.

Las condiciones de vida alrededor de la Calle Real favorecen el distanciamiento entre las personas y además de eso, tal y como lo demuestra Morales, para las nuevas generaciones el vivir en las orillas de la calle ya no es atractivo (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2022). Sea por el ruido, por la contaminación, por el difícil transitar, por no tener vecinos; parece que la Calle Real poco a poco torna su conformación hacia un espacio meramente de tránsito y de índole comercial.

De lo anterior da cuenta la organización dada por la zonificación impuesta desde las autoridades formales. Esta zonificación además de que brinda una noción sobre los intereses que se tiene para la carretera; también es uno de los instrumentos utilizados para desarticular los vínculos sociales de las personas. Lo anterior debido a que la entrada de nuevas personas vecinas y la construcción de viviendas es más compleja.

La apatía entonces frente al espacio se robustece. El interés por apropiarse del espacio poco a poco se va desdibujando. El continuo modificar de este lado de la ciudad; el “espacio amnésico” que propone Carlos (2007), ha generado un distanciamiento con el propio espacio en el que se vive. No hay control sobre lo que se edifica y lo que se construye no se amolda a la conveniencia de las personas que desarrollan su vida diariamente sobre ese lugar.

Este desinterés se aleja de lo que se propone desde la teoría crítica del derecho a la ciudad. Referido a la capacidad de las personas de apropiarse y decidir sobre su espacio, el derecho a la ciudad significa una referencia para determinar el grado de participación e involucramiento que tienen las personas con el lugar en el que desarrollan su vida cotidiana.⁵⁰

No obstante, las condiciones que se generan a partir de la disputa por el espacio no son favorables para generar una verdadera apropiación del lugar en el que viven las personas. Por un lado, se encuentra un sector de la población que se adjudica el poder de los medios de producción tanto intelectuales como materiales, y se sobrepone al resto de la población que debe resistir ante esta desigual relación. La concepción del derecho a la ciudad desde su análisis crítico resalta estos desbalances y los relaciona con el urbanismo como herramienta para la dominación de la clase capitalista:

El derecho a la ciudad, en el que, con un énfasis filosófico y sociológico, planteó que el urbanismo moderno implementado por el Estado y el capital era una estrategia que, mediante la producción y racionalización del espacio, mercantilizaba la vida urbana. El urbanismo moderno, según Lefebvre, había generado una mayor segregación espacial, el predominio del valor de cambio del espacio ahora mercantilizado, y la imposibilidad de que los trabajadores pudieran participar en las decisiones sobre la ciudad, confinados en una vida urbana enajenada por el consumo, la fragmentación de la cotidianidad y la exclusión espacial (2015, pág.6).

Al ser analizada e identificada la interrelación entre actores en este juego de poder. Tal como lo dice Harvey (2013) se vuelve necesario hacer evidentes estas relaciones y generar

⁵⁰ Para una discusión más exhaustiva del término, se recomienda revisar el capítulo I de la presente investigación.

estrategias para que la apropiación del espacio esté en manos de esas personas que día a día conviven en ese lugar. Además, para mitigar las implicaciones que esta desigual lucha genera.

En el caso de Flores la interrelación se da de manera compleja pero que responde a los intereses neoliberales adjudicados a la ciudad. Por un lado, se encuentra la participación del Estado central de Costa Rica que, expresado en el gobierno central y el gobierno local de Flores, toman decisiones respecto al espacio según la visión de ciudad que se tenga desde esas autoridades.

Por el contrario, los efectos de esta ampliación, lejos de beneficiar a las personas que habitan el lugar significan un aumento en la mercantilización del espacio de los alrededores de la carretera lo que evidentemente es beneficio para la reproducción del capital. En ese sentido, a partir de las decisiones tomadas por el Estado costarricense, son otros los actores beneficiados por la ampliación; en este caso, las empresas y comercios que se encuentran las orillas de la calle.

Por último, el sector de las personas trabajadoras residentes o no residentes del cantón no cuentan con las mejores condiciones para movilizarse hacia sus lugares de trabajo, a menos que sean parte de las mencionadas grandes empresas que sí son beneficiadas con el flujo vehicular. Por otro lado, si las personas se movilizan caminando, el desplazamiento se vuelve complicado e incluso peligroso ya que no existen suficientes pasos peatonales ni paradas de buses para facilitar su movilidad.

La disputa por el espacio deja en condiciones desiguales a las personas que no cuentan con puestos de poder o que no son parte de la clase capitalista. El resultado de esta relación significa la construcción de una carretera que no refleja el parecer de las mismas personas que despliegan su vida cotidiana en los alrededores de esta vía. Por ende, existen ciertas implicaciones de las relaciones de poder que se expresan en el caso concreto de la ampliación de la Calle Real. A continuación, se recuperan las implicaciones sociopolíticas más relevantes en la ampliación de dicha calle:

- La clase capitalista despoja a los demás sectores de la población de verdaderos medios de participación. Los mecanismos utilizados de difusión y consulta no tienen mayor relevancia y las personas entrevistadas aseguran que no son tomadas en cuenta en estos espacios.
- La configuración del espacio se amolda al parecer y visión de ciudad que se le otorga desde las clases en el poder. Esto se traduce en el caso de Flores en un marcado interés por mercantilizar el espacio alrededor de la Calle Real.

- Esta visión de la ciudad también genera efectos sobre la vida cotidiana de las personas ya que las dinámicas de las personas deben adecuarse a lo que se estableció y planificó para el espacio.
- Se promueve un distanciamiento con el espacio por parte de las personas, esto es instrumental para la clase capitalista ya que este desinterés por el espacio disminuye la capacidad de las personas de apropiarse del espacio y, por ende, hacer valer un verdadero derecho a habitar en la ciudad. Las personas no tienen control sobre cómo y qué se construye por lo que la ciudad se vuelve ajena a ellas.
- Pero este distanciamiento también se da a nivel de relaciones sociales ya que la ampliación de la Calle Real no fue pensada para la interacción de las personas. La falta de espacios comunes y la dificultad para moverse, complica que las personas interactúen entre sí. Esto también es beneficio para el capital ya que por un lado se disminuyen las posibilidades de una articulación comunitaria pero también se promueve el valor neoliberal del individualismo. De esta manera, las personas se concentran en sus propios problemas y no en lo que acontece en su comunidad o a sus vecinos y vecinas.
- La disputa por el espacio ha resultado en la adjudicación de las decisiones de este lugar por parte de un sector de la población que, en primera instancia son menos en cantidad pero que tampoco son las personas que realmente viven ahí. Por otro lado, las personas que realmente viven el día a día en este espacio no cuentan con una verdadera apropiación del espacio.

Sin embargo, afirmar que no existe verdadero interés de apropiación no debe ser interpretado como un argumento culpabilizador de las personas. Por el contrario, existe un acumulado de factores (que se ha gestado por mucho tiempo) que entorpecen la agencia que tienen las personas para tomar el control sobre la ciudad. La institucionalización y formalización de los mecanismos de participación reducen de manera considerable estas posibilidades de apropiación del espacio.

De ahí la importancia de poder analizar las intervenciones urbanísticas desde una óptica más amplia. Comprender la ciudad desde la noción de totalidad. Articulando los distintos factores que van más allá de lo infraestructural y que involucran aspectos sociales. En el espacio se manifiestan las disputas entre las clases sociales de la sociedad capitalista y es en esta lucha de

poder que el espacio se va formando. Desvendar estas interacciones junto a los intereses que les dan sustento es fundamental no solo para entender la conformación de la ciudad sino que también aporta en la teoría para comprender las dinámicas propias del capitalismo.

6. Conclusiones

En el capítulo III se concluyó que las transformaciones en el espacio no solo se manifiestan a nivel de infraestructura con la alteración de fachadas, la disminución de aceras, la proliferación de comercios y automóviles, sino también en los siguientes aspectos sociales:

En primer lugar, se reforzaron las barreras respecto a la desigualdad económica entre los distintos distritos, funcionando la carretera como una “frontera” simbólica. Lo anterior por medio del flujo de movilidad que influye en el direccionamiento del tránsito de las personas hacia puntos geográficos específicos. El acceso a uno u otro distrito no es imposible pero ahora significa un esfuerzo mayor para conectar estos dos sitios del mismo cantón. La interacción por ende entre las personas de los distintos lugares es aún más compleja y distante.

Por otro lado, se destaca que los instrumentos de planificación urbana están hechos para hacer más eficiente en términos económicos el espacio y no buscan favorecer el habitar de sus residentes. Un ejemplo es el uso de suelo para fines comerciales o industriales, que se ejecutó por medio de las zonificaciones, lo que conllevó una imposición directa en el habitar de las personas. Redujo las oportunidades para tener nuevas personas vecinas, imposibilitó que sus familiares y descendientes puedan construir junto a esas personas que han vivido por tanto tiempo en el espacio. Se limitaron las alternativas alimenticias, relacionales, entre otras.

Con la ampliación de la carretera las familias expresan sentir que han perdido a sus vecinos y vecinas. Personas con las que antiguamente podían tener encuentros diarios y constantes; y que hoy en día los separan cuatro o seis carriles. En la entrevista Hidalgo (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) expresa su frustración por las implicaciones para ella y su familia que con los años han implicado todos los cambios espaciales, al sentirse desplazados de la toma de decisiones sobre el lugar en el que residen lo que imposibilita una apropiación de su habitar.

Hidalgo cuestiona lo siguiente: “¿Qué culpa tenemos nosotros de vivir en una calle tan céntrica o una calle principal?” (Hidalgo, Morales, Ramírez, Ramos, 2021). Es primordial anotar que las personas no necesariamente eligen donde vivir, sino viven donde los recursos materiales les permiten establecerse. Además, tal como se expuso en el capítulo II, Flores se ha configurado

históricamente por herencias familiares de la tierra, lo que ha influenciado a un fortalecimiento de la identidad cantonal, a partir de linajes históricos que se están viendo amenazados con la construcción de una nueva forma de ciudad representada con la ampliación de la carretera.

Esta morfología, dificulta la libertad de las personas de caminar por las aceras de su cantón, sea por estar mal construidas, por no contar con el tamaño reglamentario o por tener obstáculos en el medio, es decir se responde a un modelo urbano que implica inversión en el mejoramiento de infraestructura para los vehículos pero no para los peatones. Esto entorpece la movilidad de las personas tanto para realizar sus diligencias diarias como para construir relaciones sociales con sus vecinos y vecinas.

Los relatos recopilados en la entrevista (Hidalgo, Morales, Ramírez y Ramos, 2021) dan cuentas de lo complejo que es cruzar la calle para compartir con sus personas vecinas; debido a que hay en el medio, una carretera de alta velocidad sin accesos peatonales cerca para la población en general pero principalmente para la población adulta mayor que históricamente ha vivido en esos alrededores.

Para construir la ciudad deseada se debe otorgar un lugar protagónico a la historia del cantón, a las particularidades de sus relaciones sociales, a los valores estéticos locales y a la identidad construida y sentida. El derecho a la ciudad se compone por el deseo y la necesidad colectiva de reinventar un espacio, teniendo apropiación sobre él (Harvey, 2012). En tanto los intereses de la clase capitalista sean excluyentes de las necesidades vitales del habitar, no existe posibilidad de que las grandes empresas tengan derecho a la ciudad.

En conclusión, se puede afirmar que, el habitar se compone de la construcción de relaciones entre las personas que viven en un espacio. De tener cuota de decisión sobre la funcionalidad del lugar donde se vive. Significa tener la capacidad de poder decidir el camino por el cual se desea transitar y de qué manera hacerlo. Se habita en la medida que la opinión de las personas que viven en un lugar tiene un potencial transformador y, por ende, ese parecer individual participa en la composición particular de un territorio, práctica que al parecer no está sucediendo plenamente en los alrededores de la Calle Real del cantón Flores.

Conclusiones

La conformación del espacio no se exime de las consecuencias del capitalismo como sistema de producción imperante. La vida humana y la cotidianeidad de las personas que viven sobre un lugar en específico están mediadas por las decisiones que se toman con respecto a ese espacio (y en este caso en particular, sobre la ciudad). El espacio refleja en su conformación las diferentes manifestaciones de la “cuestión social”. La pobreza es enclaustrada a ciertos lugares y relegada de otros. La desigualdad entre distintos territorios es delimitada por elementos físicos como una carretera nacional, véase en este caso la Calle Real.

En este marco, el estudio sobre el objeto de investigación permitió concluir que el urbanismo ha funcionado históricamente en Flores como una herramienta de control del espacio. Las transformaciones en el espacio han tenido repercusiones directas sobre la cotidianeidad de las personas. Por medio del urbanismo también el poder se ha logrado legitimar a partir de su función en las instituciones formales.

Se determinó que las transformaciones espaciales dadas con la ampliación de la Calle Real están estrechamente relacionadas con la sociedad dividida en clases. Factor que derivó en una serie de preguntas, que, al concluir el proceso investigativo, dilucidaron lo planteado por la tesis de investigación.

El objeto de esta investigación cuestionó los beneficios que traen a diferentes grupos sociales el control y decisión sobre el espacio en Flores. El uso que se le da institucionalmente a un espacio favorecía más a uno u otro sector de la población. El qué y el cómo se construyó la infraestructura de uso común en el cantón se tornó relevante para entender que la ciudad de Flores es una arena de choque, en la cual, se constituyen las relaciones de poder que le dan forma a esa misma ciudad.

Por lo tanto, como respuesta a la tesis de investigación planteada es concluyente que las transformaciones espaciales en la conformación del territorio del cantón Flores de Heredia, relacionadas a la ampliación de la Ruta Nacional N°3, si tienen injerencia en la manera de habitar de las personas pertenecientes a este cantón. Esto debido a que su entorno fue modificado sin consulta, sus relaciones vecinales han disminuido, se ha dificultado su movilidad y la imposición de nuevas dinámicas en torno a la carretera y el plan regulador, les generan cuestionamientos sobre si quieren seguir viviendo en ese espacio ya que se ha anulado su posibilidad de habitar.

Las transformaciones espaciales en Flores han respondido a una la lógica de decisión

mostrada históricamente desde su conformación como Valle de Quebrada Seca, hasta el momento de estudio de esta investigación. Se identifica que se han relegado las decisiones colectivas en personas con mayor poder económico. Por ejemplo, en un primer momento los gamonales tuvieron la validación de la comunidad al decidir qué era lo mejor para el pueblo de Quebrada Seca. Con los años estos gamonales fueron legitimados institucionalmente como sector político (con la instauración del gobierno local). Posteriormente, con la profesionalización de las municipalidades, las decisiones sobre el espacio se canalizan por medio del personal técnico en urbanismo, que responde a los intereses de la clase capitalista que lucra en Flores, pero que ya no vive necesariamente ahí.

Se relegó la toma de decisiones sobre qué es lo mejor para el cantón a un determinado grupo específico. Este grupo cuenta con recursos y métodos que se fueron formalizando y volviendo más coercitivos mediante leyes e instituciones estatales. A través de este poder que ostentan los grupos al mando, han “convencido” a los demás habitantes, tal cual se expuso en palabras de Rodríguez y Ulate (2015), y de esta forma históricamente se han apoyado y aceptado estas directrices, basándose en la supuesta pertinencia de las decisiones. Por consiguiente, con este “apoyo” es que se logró ejecutar las acciones correspondientes a las transformaciones espaciales que fueron expuestas.

La lógica capitalista logró cimentar a lo largo de la historia en Flores, aspiraciones culturales de progreso y desarrollo que se asumieron como colectivas y que resultaron en la erosión de los propios valores identitarios del cantón. Existe, históricamente, un deseo colectivo de progreso y desarrollo humano. Sin embargo, se concluye que este progreso y desarrollo en algunas ocasiones no respondió a las necesidades inmediatas de la totalidad de personas que viven en el cantón.

A inicios del siglo XX, el desarrollo y progreso estaba basado en las ideas liberales de modernidad que se instauraron desde Europa en todo el país. Hoy en día el desarrollo apunta a la construcción de una ciudad neoliberal en Flores, y a pesar de que en las entrevistas las personas se aferran al ideal abstracto de querer el desarrollo, se identifica un descontento con la ciudad que se está llevando a cabo.

En las diferentes decisiones sobre infraestructura de uso común de los siglos pasados que se expusieron; por ejemplo, cuando se decidía sobre los materiales con que se construyó la iglesia, o la función de la plaza de deportes; a pesar de existir criterios contrapuestos, al final prevaleció

la decisión de los gamonales. No obstante, en cierta medida se tomaba en consideración las alteraciones cotidianas de las personas afectadas en ese entonces (Rodríguez y Ulate, 2015).

Las implicaciones espaciales de la ampliación de la Ruta Nacional N°3 se diferencian de la tendencia histórica, al ser tomadas las decisiones desde un lugar tan lejano al cantón (el gobierno central), reproduciendo una lógica que no está planificada, necesariamente, para las dinámicas locales, sino que responde a proyectos regionales de ordenamiento y ampliación de vías a gran escala. Esto generó que se dejaran de lado factores que humanizan el espacio más allá de la infraestructura de esta carretera nacional, excluyendo e invisibilizando a quienes aún residen en los lindes de la carretera, priorizando la movilidad de los automóviles sobre quienes se movilizan caminando y fortaleciendo las segregaciones económicas entre clases sociales de los tres distritos del cantón.

Se identificó que, la carretera facilita el tránsito para aquellos comercios y empresas con mayor capacidad económica y no contempla las necesidades de quienes viven a su alrededor. Se alivia el esfuerzo por llegar a los almacenes y comercios y de forma contraproducente se dificultan los flujos de movilidad que no se acoplan a las dinámicas económicas que se cimientan alrededor de la carretera.

Contextualizado en el momento histórico, desde el neoliberalismo, en Flores la acción del Estado no está solo en función de las necesidades de los grupos empresariales, sino que también utilizan el control y dominio de los espacios para su libre funcionamiento e implementando a su vez, la potestad cultural de la sociedad. En el cantón se está instaurando un *modus vivendi* que determina la nueva identidad permitida en función del mercado (Harvey, 2012).

En este sentido, la identidad de la Calle Real se ha fraccionado según el lugar que se encuentre en referencia a esta carretera. Históricamente, en el lado este donde está localizada la Zona Urbana Comercial Residencial, se ha caracterizado por ser un espacio de encuentro vecinal, residencial y para el desarrollo del comercio local. Pero, por otro lado, hacia el oeste donde hoy se ubica la Zona Industrial, anteriormente se encontraban grandes fincas destinadas a cafetales en su gran mayoría y esto ha sido modificado.

Las transformaciones en el este y oeste de la carretera son en dos vías: primero al lado este, el comercio local ha sido desplazado por comercio de mayor escala, empresas nacionales y de servicios públicos. Al oeste las grandes fincas cafetaleras mutaron a bodegas y empresas de la gran industria. Es decir, su función sigue estando mayoritariamente relacionada con la producción

económica, pero adecuada a la coyuntura nacional. El espacio paralelo a la totalidad de la Calle Real también sigue siendo residencial, pero quizá la principal distinción con otros momentos históricos es que el componente comercial nunca se presentó como excluyente de lo residencial.

La ciudad neoliberal trae consigo la especulación económica sobre los precios de la tierra lo que contribuye a una segregación espacial cada vez más marcada y legitimada por las instituciones. En Flores, con la ampliación de la carretera y las zonificaciones, ha aumentado el valor económico sobre la tierra en algunos lugares, y por lo tanto ha caracterizado por el nivel socioeconómico a cada uno de los distritos, hoy distanciados contundentemente por la Calle Real.

La identidad en un espacio es uno de los factores determinantes para la apropiación de las personas del lugar en el que viven. Las estrategias por parte de la clase capitalista han logrado que el distanciamiento entre las personas con su entorno sea cada vez más amplio y menos significativo. La falta de espacios de interacción social, el ausente involucramiento del parecer de las personas y la constante modificar de la ciudad han generado una lenta y sostenida erosión de los mecanismos de participación y organización comunal.

Existe un conflicto de intereses sobre la carretera y el tipo de ciudad que se implanta en Flores, donde hay una fuerza desproporcionada entre un actor y otro, con respecto a la toma de decisiones en el espacio. Se reflexionó sí las empresas al ubicarse en el cantón Flores, pueden reclamar el derecho a decidir al igual que lo hace la familia Hidalgo Ramírez. Sin embargo, la diferencia es que los intereses por parte de las empresas implican la regulación de prácticas cotidianas de las otras personas en función de estos intereses. Afectando directamente a quienes trabajan y viven en la Zona Industrial o en la Zona Urbana Comercial Residencial.

Como resultado del proceso investigativo es claro que las organizaciones empresariales entendidas como entes abstractos que administran una infraestructura donde se desarrolla procesos de producción, no tienen derecho a habitar. Esto ya que sus aspiraciones responden más hacia una reorganización del espacio privado con fines comerciales.

Tal como Lefebvre (1972) posicionó, el derecho a la ciudad no puede ser cooptado por la clase capitalista debido a que justamente es una contrapropuesta a la despolitización del urbanismo. Con sus limitaciones expuestas en este trabajo, el derecho a la ciudad busca reivindicar la capacidad de habitar, de decidir y construir en las ciudades por parte de las clases trabajadoras.

Junto con el modelo de ciudad neoliberal que se implantó en el cantón Flores, se mutila el derecho a la ciudad para todos y todas. Degradando, de esta manera, los lazos vecinales,

legitimando las desigualdades sociales, limitando las posibilidades de movilidad y excluyendo a las personas de la toma de decisiones de una forma explícita.

La ciudad es cada vez más ajena a las personas que desarrollan su vida cotidiana en un espacio. El interés primordial para organizar una ciudad no es el bienestar y apropiación de las mismas. Por el contrario, se priman los intereses de lucro beneficiosos para el capital y la clase empoderada. La planificación urbana y la participación de las comunidades no se encuentran alineadas y esto no parece ser un resultado aleatorio o circunstancial. Las intenciones de estas estrategias responden a una dinámica global potenciada por las ideas del capitalismo; y en las últimas décadas, por parte del neoliberalismo.

Respecto a la categoría habitar, utilizada en la investigación, se concluyeron los siguientes elementos:

A nivel teórico permitió una aleación entre los conceptos de vida cotidiana y espacio, que resultaban fundamentales para el análisis que se llevó a cabo. Trabajó el punto en el que confluye estos dos conceptos, y abrió el camino de la reflexión entorno la experiencia que tiene cada persona sobre cómo se vive en un lugar determinado. Y a su vez, desde una posición política, permitió reconocer esa experiencia como el derecho a decidir sobre el espacio habitado.

A nivel metodológico, por medio de las entrevistas y la observación no participante, el habitar impulso la investigación para que prestará mayor atención a los sentimientos que surgían en las personas entrevistadas, como respuesta al desenvolvimiento de su experiencia de vida en la Calle Real y sus transformaciones. También permitió identificar las contradicciones que se viven actualmente en el cantón Flores cuando existe una anulación de ese derecho de apropiación y decisión para la transformación del espacio.

Sin una verdadera apropiación del espacio en el que se vive, no se puede hablar de un verdadero habitar. Habitar amerita la capacidad de las personas para decidir, modificar y moldear su entorno según sus aspiraciones y bienestar colectivo. Es fundamental entonces, volver la mirada hacia nuevas y mejoradas formas, para fortalecer la potestad de las personas de tener injerencia sobre su espacio, es primordial que las personas puedan cargar de sentido su movilidad. La prioridad no puede ser ni los carros ni el gran capital, sino que deben ser las formas conscientes de habitar, la intencionalidad a la hora de construir y planificar la ciudad y que esa intención sea en miras de una sociedad más inclusiva y adecuada para mejorar las condiciones de vida de la población en general.

Recomendaciones

En relación con las recomendaciones que se extraen de la presente investigación, se destacan las siguientes:

1. Para nuevas investigaciones y la formación académica

1.1. Se considera pertinente profundizar la línea de investigación exploratoria con otras transformaciones urbanas que están aconteciendo en el cantón Flores. Algunas nociones que pueden direccionar futuras investigaciones serían: La proliferación de ostentosos condominios cerrados, la desigualdad económica entre distritos y la consolidación de las zonas industriales al suroeste de Flores (la cual se concatena con la zona franca al este del cantón de Belén y al noreste de la localidad de la Aurora en la provincia de Heredia).

Es importante ampliar los análisis sobre las implicaciones para el habitar de quienes residen en los alrededores de esta gran zona industrial que se construye en la provincia de Heredia, y que se compone principalmente de empresas, condominios y torres residenciales.

1.2. Resulta importante que desde la formación en Trabajo Social se tome en consideración al espacio como un área de interés investigativo. Entendiendo el espacio como un terreno donde se desarrollan relaciones de poder; y donde a partir de los intereses capitalistas, se manifiestan las diferentes particularidades de la “cuestión social”. Por lo anterior, a nivel de investigación se encuentra una oportunidad para el Trabajo Social no sólo de entender a mayor profundidad el espacio sino para aportar en la teoría crítica con respecto a la sociedad bajo el capitalismo.

2. A las instancias públicas y municipalidades

2.1. Es de conocimiento para las personas investigadoras que actualmente existe una propuesta de actualización del Plan Regulador de Flores, la cual se presentó en una audiencia pública el 27 de enero del año 2022 (Municipalidad de Flores, 2021). La recomendación en torno a esto sería contemplar las problemáticas expuestas en el presente trabajo sobre la ejecución del Plan Regulador anterior. Se recomienda, por ende, incorporar las nociones expuestas no sólo en torno a la definición e imposición de las zonificaciones clasificadas anteriormente, sino que se genere un verdadero proceso de consulta y participación ciudadana. De esta manera, que se asegure el derecho a la ciudad de las personas habitantes de Flores, sobre los intereses económicos del gran capital.

2.2. Para las instancias formales de planificación urbana y en general para los gobiernos locales, se sugiere diseñar el espacio contemplando lugares que funcionen como verdaderos bienes comunes⁵¹ y que potencien momentos de interrelación entre las personas. La recomendación apunta a no sólo espacios físicos como lo pueden ser parques y salones comunales sino también espacios de reunión como actividades artísticas y culturales.

3. Personas del cantón Flores

3.1. Es importante que desde la misma comunidad (aquellas personas que no ostentan necesariamente un puesto político formal), se exija la disponibilidad de espacios de consulta y de interacción entre las mismas personas del cantón. Se recomienda poner atención a la conformación y fortalecimiento de instancias organizativas que puedan fiscalizar que las intenciones y la inversión de capital sea en función de los intereses de las personas que habitan el lugar. Además, que de estos espacios se generen ideas y proyectos en pro de un crecimiento verdadero del cantón.

⁵¹ Según la teoría de Harvey (2012): bienes comunes son aquellos que realmente pertenecen y son de utilidad para las personas; en contrapropuesta a los bienes públicos que solamente son administrados por instancias gubernamentales pero que no son de verdadero acceso.

Referencias Bibliográficas

Artículos de revista:

- Arreóla, M. y Ferretti, M. (2012) Del tejido urbano al tejido social: análisis de las propiedades morfológicas y funcionales. *Revista Nova Scientia*. 5 (9).
- Brites, F. (2017) La ciudad en la encrucijada neoliberal. Urbanismo mercado-céntrico y desigualdad socio-espacial en América Latina. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(3), 573-586. doi: 10.1590/2175-3369.009.003.A014.
- Capel, H. (1975). La definición de lo urbano. *Revista digital Estudios Geográficos*, (138-139).
- Cardona, B. (2008). Espacios de ciudad y estilos de vida. El espacio público y sus apropiaciones. *Revista Educación física y deporte*, (27)2, 39-47.
- Cuervo, J. (2008) Habitar: Una condición exclusivamente humana. *Revista de la Escuela de Arquitectura y Diseño: IconoFacto*. 4 (5). Recuperado de: <https://revistas.upb.edu.co/index.php/iconofacto/article/view/3057/2693>.
- Díaz, F. y Lourdes, M. (2013) Neoliberalismo, políticas urbanas y reconfiguración socio-espacial. *Quid 16 Revista del Área de Estudios Urbanos*, 3, p.7-16. Recuperado de: <https://publicaciones.sociales.uba.ar/index.php/quid16/article/view/1128/1016>.
- Durán, L. y Montes, P. (2018) Tres apuntes sobre la ciudad neoliberal en Costa Rica (1980-2017). *Revista Arquís*, 8 (1) p.1-23.
- Esquivel, F. (2013) Neoliberalismo en Costa Rica: secuelas en la cuestión social durante el siglo XX. *Revista Catedra Paralela*, 9, p.76-101. Recuperado de: <https://rephip.unr.edu.ar/xmlui/bitstream/handle/2133/5050/Esquivel.pdf?sequence=3&jsAllowed=y>
- Frick, J. y Fagalde, M. (2014) El rol del mapeo participativo en la gestión urbana de los barrios. *Revista Tiempo y Espacio*, 33, p.10-29.
- García, D. (2017) Modernización y reforma del Estado en el Neoliberalismo tardío: Hacia el Estado pre-Social. *El Neoliberalismo Tardío*. 5, p.93-107.
- Hermi, M. (2017) El análisis del territorio desde una ‘totalidad dialéctica’. Más allá de la dicotomía ciudad-campo, de un ‘par dialéctico’ o de una ‘urbanidad rural’. *Espaço e Economia Revista brasileira de geografia econômica*, v(10) p.1-26. Brasil.

- Jiménez, A. (2021). Rutas teóricas para estudiar ciudades neoliberales: Un acercamiento desde su territorialización. *Revista Espiga*. San José, Costa Rica. 41, p. 48-67.
- Kuri, E. (2017) La construcción social de la memoria en el espacio: Una aproximación sociológica. *Revista Península*, XII(1) , 9-30.
- Mansilla, P. (2011) Autopistas, accesibilidad y desigualdad social: el impacto de las red de autopistas concesionadas sobre la dimensión temporal de las prácticas de movilidad en Santiago de Chile. *XIII Encuentro de Geógrafos de América Latina, Universidad de Costa Rica -Universidad Nacional, Costa Rica*. Disponible en: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/geografica/article/view/2096/1992>
- Llanos, L. (2010) El concepto del territorio y la investigación en las ciencias sociales. *Revista Agricultura, Sociedad y Desarrollo*, 3(7).
- Marroni, S, Domaresky, T, Dos Anjos, F. y Torres, L. (2019). El materialismo histórico dialéctico como base epistemológica para la investigación de la ciudad y la urbanización turística. *Estudios y Perspectivas en Turismo* (28).
- Molano, F. (2016) El derecho a la ciudad: de Henri Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Revista Folios*, 44, p.3-19.
- Núñez, A. (2008). Sobre la génesis urbana y las fracciones sociales: Hay una cosa que se llama Mar del Plata, donde está Martín. *Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas*. 1(17).
- Orellana, V. y Panez, A. (2016). El debate sobre la cuestión urbana y el Trabajo Social: contribuciones críticas para pensar la profesión en territorios de relegación urbana. *Revista perspectivas*, 27.
- Sandí, J. (2011) La participación de la Iglesia Católica en el control del espacio en medio de la creación en un país llamado Costa Rica. *Revista de Historia*, 63-64, p.53-99.
- Schmitter, P. (1974). Still the century of corporatism. *Review Of Politics*, 36(1), p.85-131.
- Scott, J. (2013) *Elogio al Anarquismo*. España: Editorial Crítica.
- Toset, E. (2010). Aportaciones del Trabajo Social al análisis de la dimensión territorial en los procesos de exclusión. Una aproximación al ejercicio profesional en el ámbito residencial. *Cuadernos de Trabajo Social*, (23).

Vázquez, J. (2009) La corporativización empresarial de las políticas públicas: El caso de la Promotora de Comercio Exterior (PROCOMER). *Anuario de Estudios Centroamericanos*, (35/36), p.117-135.

Artículos de periódico:

Harvey, D. (19 de agosto 2019) David Harvey: “Construimos ciudades para que la gente invierta en vez de para que viva”. *Periódico digital La Vanguardia*.

Illich, I. (1983, 5 junio) La reivindicación de la casa. *Periódico El País*. Recuperado de: https://elpais.com/diario/1983/06/05/opinion/423612014_850215.html

Montero, S. (2014, septiembre 30) Automercado inaugura local en San Francisco de Heredia. *La República*. Recuperado de: <https://www.larepublica.net/noticia/automercado-inaugura-local-en-san-francisco-de-heredia>

La Nación (2011, junio 7) Auge comercial migra al este de San José y oeste de Heredia. Periódico La Nación. Disponible en: <https://www.nacion.com/economia/auge-comercial-migra-al-este-de-san-jose-y-oeste-de-heredia/KMF53CFJ3FC35CXP6SNNA4NPG4/story/>

Redacción (2015, octubre 9) MasxMenos amplía cantidad de locales en Costa Rica. *El Mundo CR*. Recuperado de: <https://www.elmundo.cr/costa-rica/masxmenos-amplia-cantidad-de-locales-en-costa-rica/>

Rodríguez, O. (2018, diciembre 13) Complejo Oxígeno hace oficial su apertura con inversiones por \$200 millones. *La Nación*. Recuperado de: <https://www.nacion.com/economia/negocios/complejo-oxigeno-hace-oficial-su-apertura-con/LG2MZPA7XVF7DKHPSXVRYBFCHY/story/>.

Documentos Institucionales:

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2011) X Censo Nacional de Población y de Vivienda. Costa Rica: INEC

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2018). Índice de desarrollo Social 2017. Costa Rica. Disponible en: https://documentos.mideplan.go.cr/share/s/BXb_ILDRwqVI_zHV3NadQ

Municipalidad de Flores. (2011). *Informe de labores 2011*. Disponible en: <https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>

- Municipalidad de Flores. (2012). *Informe de labores 2012*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2013). *Informe de labores 2013*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2014). *Informe de labores 2014*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2015). *Informe de labores 2015*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2016). *Informe de labores 2016*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2017). *Informe de labores 2017*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2018). *Informe de labores 2018*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2019). *Informe de labores 2019*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2020). *Informe de labores 2020 parte I*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Municipalidad de Flores. (2020). *Informe de labores 2020 parte II*. Disponible en:
<https://flores.go.cr/transparencia/informe-anual-de-labores/>
- Programa Estado de la Nación. (2014) *Vigésimo Primer Informe en Desarrollo Humanos Sostenible: Treinta años de Metamorfosis Urbana Territorial en el Valle Central*. San José, Costa Rica: Eprograma Estado de la Nación. Recuperado de:
[https://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/021/ordenamiento/Martinez_Uso_d
el_suelo_del_Valle_Central.pdf](https://estadonacion.or.cr/files/biblioteca_virtual/021/ordenamiento/Martinez_Uso_del_suelo_del_Valle_Central.pdf)
- Programa Estado de la Nación. (2015) *Vigésimo Primer Informe en Desarrollo Humanos Sostenible: II Parte: Debates para el desarrollo. Capítulo 6: Ordenamiento Territorial: Implicaciones para el Desarrollo Urbano*. San José, Costa Rica: Programa Estado de la Nación. Disponible en:
<http://www.estadonacion.or.cr/21/assets/en-21-cap-6-en-2015.pdf>

Programa Estado de la Nación. (2018) *Informe Estado de la Nación en Desarrollo Humanos Sostenible 2018. Ordenamiento Ambiental del Territorio: situación y perspectivas en Costa Rica*. San José, Costa Rica: Programa Estado de la Nación. Disponible en: http://repositorio.conare.ac.cr/bitstream/handle/20.500.12337/2977/Ordenamiento_Ambiental_Territorio.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Entrevistas:

Alfaro, J. (2021). Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 27 de mayo del 2021.

Castro, D. (2022) Comunicación Personal. Entrevista realizada el día: 3 de febrero del 2022.

Hidalgo, Y. (2021) Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 28 de agosto del 2021.

Morales, M. (2021) Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 28 de agosto del 2021.

Ramírez, M. (2021) Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 28 de agosto del 2021.

Ramos, M. (2021) Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 28 de agosto del 2021.

Rodríguez, E. (2021) Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 18 de marzo del 2021.

Ulate, M. (2021). Comunicación personal. Entrevista realizada el día: 4 de marzo del 2021.

Libros:

Alvares, L. (2014) *El impacto de 30 años de reformas neoliberales en la percepción ciudadana de la relación entre democracia y bienestar humano en Costa Rica*. Buenos Aires, Argentina: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales (CLACSO).

Ares, P. y Risley, J. (2013). *Manual de mapeo colectivo: recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colaborativa*. Aires, Argentina: Tinta Limón. Buenos

Arriaga, Jiménez y Loera (2017). *El efecto de la construcción de la Línea 3 del tren eléctrico urbano sobre el precio de la vivienda en el Área metropolitana de Guadalajara, México*. Buenos Aires, Argentina: Calonge, F. Estudios Sociológicos Editora.

Carlos, A. (2007). *O espaço urbano. Novos escritos sobre a cidade*. Brasil: FFLCH. São Paulo

- Contreras y Gatica (2015) Gentrificación y degentrificación en las áreas centrales de Santiago e Iquique. *Perspectivas del Estudio de la Gentrificación en México y América Latina*. México: Universidad Autónoma de México.
- Creswell, T. (2006). *On the move. Mobility in the modern western world*. Estados Unidos: Editora Routledge. Nueva York.
- Cuevas, R. (2008). *Tendencias de la dinámica cultural en Costa Rica en el siglo XX*. San José, Costa Rica: Editorial UCR.
- Davis, M. (2002) *Planeta de ciudades miseria. Involución urbana y proletariado informal*. España: Ediciones Akal, S. A. Recuperado de: https://redpaemigra.weebly.com/uploads/4/9/3/9/49391489/planeta_de_ciudades_miseria_-_davis_mike.pdf
- De Certeau, M. (2000) *La invención de lo cotidiano I. Artes de Hacer*. México D.F., México: Universidad. Iberoamericana. Departamento de Historia. Instituto tecnológico y de estudios superiores de Occidente.
- Fumero, P. (2005). *Cultura y sociedad en Costa Rica: 1914-1950*. San José, Costa Rica: Editorial UCR.
- Galleguillos, X. e Inzulza, J. (2015) Configuraciones y significados en fenómenos de diferenciación socioespacial en la estructura urbana de Santiago, Chile. Implicaciones para la vida barrial. *Perspectivas del Estudio de la Gentrificación en México y América Latina*. México: Instituto de Geografía de la Universidad Autónoma de México. México.
- García, A. y Quesada, J. (1990) *Centenario de la parroquia. San Joaquín de Flores. 1888-1989*. San José: Imprenta Nacional.
- Graham, S. (2000). Introduction: Cities and Infrastructure Networks. *International Journal of Urban and Regional Research*. 24(1). Estados Unidos: Joint Editors and Blackwell Publishers
- Harvey, D. (2007) *Breve historia del Neoliberalismo*. Madrid, España: Ediciones Akal, S. A. Recuperado de: <http://www.paginaspersonales.unam.mx/files/4031/Asignaturas/813/Archivo2.829.pdf>
- Harvey, D. (2012) *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Madrid, España: Ediciones Akal, S. A.

- Heller, A. (1967) *La Sociología de la Vida Cotidiana*. Editorial Socialismo y Libertad. Recuperado de: <https://elsudamericano.files.wordpress.com/2016/08/73-agnes-heller-coleccc3b3n.pdf>.
- Illich, I. (2008) *Obras Reunidas II*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lefebvre, H. (1971) *De lo Rural a lo Urbano*. Barcelona, España: Editorial Península.
- Lefebvre, H. (1972) *La Revolución urbana*. Madrid, España: Alianza Editorial.
- Lefebvre, H. (1973) *La producción del espacio*. España: Capitán Swing. Recuperado de: <https://papers.uab.cat/article/view/v3-lefebvre/pdf-es>
- Lessa, S. (2000). Lukács: El método y su fundamento ontológico. *Metodología y servicio social. Hoy en debate*. São Paulo, Brasil: Cortez Editora.
- Lukács, G. (1970). *Historia y conciencia de clase*. La Habana, Cuba: Editorial de Ciencias Sociales. Instituto del Libro.
- Martínez, E. (2014) *Configuración urbana, habitar y apropiación del espacio*. España: Universidad de Barcelona.
- Mayol, P. (1999) *La invención de lo cotidiano 2. Cocinar, habitar*. México D.F., México: Instituto tecnológico y de estudios superiores de Occidente.
- Molina, I. (1988) *La alborada del capitalismo agrario en Costa Rica*. Costa Rica: Editorial Costa Rica.
- Molina, I. (2010). *Identidad nacional y cambio cultural en Costa Rica durante la segunda mitad del siglo XX*. San José, Costa Rica: Editorial UCR.
- Molina, I. (2014). *Del legado colonial al modelo agroexportador Costa Rica (1821-1914)*. San José, Costa Rica: Editorial UCR.
- Quiróz y Cadena (2015) Una reflexión sobre las formas de transformación de la ciudad a partir de la experiencia del Taller Internacional sobre gentrificación en México y Alemania. *Perspectivas del Estudio de la Gentrificación en México y América Latina*. México: Instituto de Geografía de la Universidad Autónoma de México.
- Rodríguez, P. (2012) *Construyendo el Estado: Génesis Institucional y burocracia en Costa Rica entre 1821 y 1848. Huellas Históricas del Bicentenario*. Costa Rica: Centro de Investigaciones Históricas de América Central.

Rodríguez, E. y Ulate, M. (2015) *Cantón de Flores: Un enfoque histórico de su desarrollo*. Heredia, Costa Rica: Consejo Municipal de Flores.

Van Lith, M. & Schütte, O.(2010) *GAM(ismo) Cultura y desarrollo urbano en a Gran Área Metropolitana de Costa Rica*. I edición. Costa Rica: FLACSO.

Vargas, C. (2015) *Hacia la Consolidación del Estado Liberal en Costa Rica(1870-1890* San José, Costa Rica: Editorial UCR.

Viquez, B. y Viquez, G. (1972) *Cantón de Flores, Solares*. Costa Rica: Editorial Don Quijote.

Zoido, de la Vega, Morales, Mas, Lois (2000) *Diccionario de geografía urbana, urbanismo y ordenación del territorio*. Barcelona, España: Editorial Ariel S.A.

Páginas Web:

La Lillyana (2021) *Nuestra Trayectoria*. Disponible en: <https://lalillyana.com/nuestra-trayectoria/>

Reglamentos:

Alcance N° 168, utilización de reservas voluntarias acumuladas por el Instituto Nacional de Seguros en fideicomiso de obra pública (2017). Consultado en La Gaceta. Costa Rica: Imprenta Nacional.

Consejo Nacional de Viabilidad. (2008) LICITACIÓN PÚBLICA N° 2008LN-000017-0DI00 Mejoramiento de la Ruta Nacional N° 3, sección: San Francisco de Heredia-San Joaquín de Flores Río Segundo-Alajuela (calle ancha). Consultado en La Gaceta. Costa Rica: Imprenta Nacional.

Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos. (2013). PLAN GAM-2013-2030

Municipalidad de Flores (2007) Plan Regulados Urbano del Cantón Flores N°103-2007 Consultado en La Gaceta. Costa Rica: Imprenta Nacional.

Sala IV de la Corte Suprema de Justicia de la República de Costa Rica. Resolución 011958 del 26 de mayo de 2021. Recuperado de:

http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77104&nValor3=96513&strTipM=TC

Trabajos finales de graduación:

- Abadía, H., López, R. y Umaña, K. (1999). *“Construyamos una ilusión” Las representaciones sociales de la participación en el proceso de autoconstrucción de vivienda desde la perspectiva de género* (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en trabajo social. Universidad de Costa Rica).
- Alvarado, A. y Jiménez, G. (2014) *Urbanizaciones cerradas en Costa Rica: transformaciones socio-espaciales en la urbanidad y segregación socio-residencial en el distrito de San Rafael de Escazú (1990-2012)* (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en Sociología. Universidad de Costa Rica. Costa Rica.).
- Angulo, S. (2014) *Fundamentos de la complejidad agraria-campesina y rural en la formación académica de la escuela de servicio social de la Universidad de Costa Rica, 1940-1970* (Tesis para optar al grado y título de Maestría Académica en Trabajo Social con énfasis en Investigación de la Universidad de Costa Rica).
- Araya, D. (2016) *Análisis de la producción del espacio en Hatillo 8 (1973-1984)* (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en Arquitectura. Universidad de Costa Rica).
- Bernal, L. (2013) *Transformaciones socioespaciales resultantes de la dinámica inmobiliaria asociada a la práctica turística, en el municipio de San Jerónimo de Antioquia* (Trabajo Final de Maestría en Estudios Urbano Regionales. Escuela de Planeación Urbano Regional. Universidad Nacional de Colombia).
- Chacón, E. (2016) *Causas y consecuencias de las nuevas políticas de vivienda de interés social costarricenses* (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en trabajo social. Universidad de Costa Rica).
- Cruz, D. (2017) *¿Hacia la verticalización de la política de vivienda?. Los casos de los Condominios Horizontal-Vertical Las Mandarinas y Los Olivos ubicados en el Gran Área Metropolitana como respuesta a la demanda de vivienda proveniente de asentamientos en condición de tugurio y precario.* (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en trabajo social. Universidad de Costa Rica).
- Esquivel, F. (2002). *Análisis teórico-crítico de la gerencia social, desde las categorías mediación e instrumentalidad en el Trabajo Social.* (Tesis para optar por el grado de Licenciado en

Trabajo Social. Universidad de Costa Rica. Ciudad Universitaria Rodrigo Facio. San José, Costa Rica).

Jiménez, G. (2018). *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. Universidad de Guadalajara).

Kung, J. (2015) *La política social en el escenario de los municipios: perspectiva actual y nuevos desafíos en torno a las manifestaciones de pobreza urbana y desigualdad en el cantón central de San José*. (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en trabajo social. Universidad de Costa Rica).

Rojas, C. (2001) *Un estudio etnográfico en la zona noroeste del Casco Metropolitano de San José*. (Trabajo final de graduación para obtener el grado de licenciatura en trabajo social. Universidad de Costa Rica).

Anexos

Anexo 1: Consentimiento informado

Consentimiento Informado de Participación en Proyecto de Investigación

Mediante la presente, se le solicita su autorización para participar del Estudio de investigación, para obtener el grado de Licenciatura en Trabajo Social, de la Universidad de Costa Rica.

Dicho Proyecto tiene como objetivo principal:

Analizar las relaciones entre las transformaciones espaciales y la ampliación de la Ruta Nacional N°3 en las formas de habitar de las personas pertenecientes al cantón Flores de Heredia.

En función de lo anterior es pertinente su participación en el estudio, por lo que mediante la presente, se le solicita su consentimiento informado y se aclara que no perderá ningún derecho legal al firmar el documento.

La información que usted facilite mediante la entrevista, podrá ser publicada en el trabajo impreso de investigación para entregar a la Escuela de Trabajo Social de la Universidad de Costa Rica. También podrá ser socializado en otros espacios a definir posteriormente, respetando la autoría de cada material y con el fin de divulgar los resultados obtenidos.

Su participación en este estudio no implica ningún riesgo de daño físico ni psicológico para usted, y se tomarán todas las medidas que sean necesarias para garantizar la **salud e integridad física y psíquica** de quienes participen del estudio. Todos los datos que se recojan sólo se usarán para los fines científicos de la investigación.

Será el Investigador Responsable del proyecto, quien tomará todas las medidas necesarias para cautelar el adecuado tratamiento de los datos, el resguardo de la información registrada y la correcta custodia de estos.

El investigador Responsable del proyecto y la Universidad de Costa Rica asegura la **total cobertura de costos** del estudio, por lo que su participación no significará gasto alguno. Por otra parte, la participación en este estudio **no involucra pago o beneficio económico** alguno.

Si presenta dudas sobre este proyecto o sobre su participación en él, puede hacer preguntas en cualquier momento de la ejecución del mismo. Igualmente, puede retirarse de la investigación en cualquier momento, sin que esto represente perjuicio. Es importante que usted considere que su participación en este estudio es **completamente libre y voluntaria**, y que tiene derecho a negarse a participar o a suspender y dejar inconclusa su participación cuando así lo desee, sin tener que dar explicaciones ni sufrir consecuencia alguna por tal decisión.

Desde ya le agradecemos su participación.

Firma, edad y numero de cedula de la persona participante

Se agradece la atención,

Verónica Azofeifa
vero.verolito@gmail.com

Pablo Artavia Madrigal
pablo.artavia14@gmail.com

Anexo 2: Guías para entrevistas semiestructurada

Guía 1

Instrumento de entrevista semiestructurada

Guía de entrevista semiestructurada a personas actores claves del distrito San Joaquín de Flores, Heredia.

La presente entrevista forma parte de las actividades realizadas para la elaboración del Trabajo Final de Graduación: “La ciudad que crece: Transformaciones urbanas en San Joaquín, Flores” cuyos investigadores somos Bach. Verónica Azofeifa Vargas y Bach. Pablo Artavia Madrigal. El objetivo general de la investigación es: “Analizar las relaciones entre las transformaciones socioespaciales y la ampliación de la Ruta Nacional N°3 en las formas de habitar de las personas pertenecientes del cantón Flores de Heredia.”

Objetivos:

- Obtener insumos que aporten a la reconstrucción histórica del cantón Flores.
- Conocer el criterio de informante local respecto a los procesos de planificación territorial y uso del suelo desde la mirada comunal, a partir de la ampliación de la carretera.

I. Información general

1. Nombre de la persona entrevistada: _____
2. Lugar de residencia: _____
3. Profesión u oficio: _____
4. Fecha y hora de inicio y finalización: _____
5. Años de vivir en el cantón: _____
6. Medio de entrevista: _____
7. Nombre de la persona entrevistadora: _____

II. Interrogantes:

Procesos de identidad, pertenencia y organización en el cantón de Flores.

1. ¿Qué elementos articulan la identidad de Flores? ¿Ha notado cambios al respecto a lo largo de los años??

Transformaciones de la ciudad e infraestructura: Siglo XXI

2. ¿Considera que en los últimos diez años se han dado cambios notorios en temas de infraestructura del cantón? ¿Cuáles diría que son los más notorios o importantes?
3. ¿Puede identificar cambios en la forma que se decide y construye la infraestructura del cantón a lo largo de los años? ¿Cuáles?
4. ¿Considera que actualmente existe una verdadera participación de las personas habitantes de los espacios donde se planifica?

Calle Real

5. ¿Cuáles fueron los cambios en infraestructura más notorios que hayan surgido en Calle Real a partir de la ampliación?
6. ¿Qué aspectos positivos encuentra usted con la ampliación de la carretera?
7. ¿Qué aspectos negativos encuentra usted con la ampliación de la carretera?
8. ¿Tuvo usted, que cambiar algunos hábitos a partir de la ampliación de la carretera?
9. ¿Existió un proceso de comunicación oficial para informar a las personas habitantes del cantón, sobre la ampliación de la carretera? ¿De qué manera se llevó a cabo?
10. ¿Qué comentarios surgían por parte de los vecinos, respecto a la ampliación de la carretera?
11. ¿Identifica, usted, cambios en la manera en la cual las personas se relacionan, las costumbres que practican y en general durante su vida diaria, en los espacios alrededor de la Calle Real?
12. ¿Considera que la relación con sus vecinos ha cambiado en los últimos años? ¿De qué manera?

Guía 2

Instrumento de entrevista semiestructurada

Guía de entrevista semiestructurada a personas informantes institucionales

La presente entrevista forma parte de las actividades realizadas para la elaboración del Trabajo Final de Graduación: “La ciudad que crece: Transformaciones urbanas en San Joaquín, Flores” cuyos investigadores somos Bach. Verónica Azofeifa Vargas y Bach. Pablo Artavia Madrigal. El objetivo general de la investigación es: “Analizar las relaciones entre las transformaciones socioespaciales y la ampliación de la Ruta Nacional N°3 en las formas de habitar de las personas pertenecientes del cantón Flores de Heredia.”

Objetivos:

-Comprender las implicaciones técnicas, políticas y sociales del proceso de construcción en la ampliación de la carretera Ruta Nacional N°3.

I. Información general

1. Nombre persona entrevistada: _____
2. Lugar donde labora: _____
3. Profesión u oficio: _____
4. Fecha y hora de inicio y finalización: _____
5. Años de vivir en el cantón: _____
6. Medio de entrevista: _____
7. Nombre de la persona entrevistadora: _____

II. Interrogantes:

Planificación territorial en el cantón Flores

1. Durante su administración (2008-2011), ¿Cuáles son los principales criterios que priorizó la municipalidad en la planificación territorial y en el desarrollo de proyectos de infraestructura vial y de vivienda?

Ruta Nacional N°3

2. ¿Cuáles fueron las principales discusiones políticas que se daban en torno a la ampliación de la Ruta Nacional N°3?
3. ¿Cuáles fueron los principales intereses políticos que sobresalieron en las discusiones respecto a la ampliación de la carretera?
4. ¿Quiénes, considera usted, fueron los principales beneficiados con la ampliación de la carretera? ¿Por qué y de qué manera?
5. ¿Quiénes, considera usted, fueron los principales perjudicados con la ampliación de la carretera? ¿Por qué y de qué manera?
6. A nivel de infraestructura ¿Considera que estas obras implicaron otras modificaciones en el territorio del cantón? ¿Cuáles y de qué tipo (usos de suelo, permisos de construcción y desalojos)?
7. ¿De qué manera cree que las modificaciones en la infraestructura del cantón impactaron la cotidianeidad de las personas habitantes de Flores?
8. ¿Existió un proceso de comunicación oficial para informar a las personas habitantes del cantón, sobre la ampliación de la carretera? ¿De qué manera se llevó a cabo?
9. ¿Cuál era la opinión pública respecto a la ampliación de la carretera?
10. ¿Identifica, usted, cambios en la manera en la cual las personas se relacionan, las costumbres que practican y en general durante su vida diaria, a partir de esos cambios?