

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

FACULTAD DE INGENIERIA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

OBSERVACIONES

ARQUITECTURA DE CONDICIÓN PERIURBANA EN EL GAM


Seminario de graduación para optar por el grado de licenciatura en arquitectura

Jonathan Boza Fonseca - A60932

Diego Chávez Vargas - A61626

- Isaac Segura Jaubert - A86072

COMITÉ ASESOR



Dr. Olman Hernández Ureña

Director



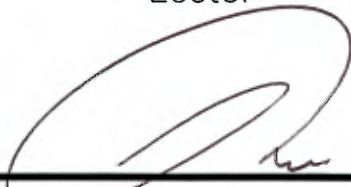
Dr. Jafet Segura Amador

Lector



Dr. José Enrique Garnier

Lector



MSc. Luis Armando Durán Segura

Lector invitado



Arq. Manuel Morales Alpizar

Lector invitado

Agradecimientos Generales

A la Universidad de Costa Rica, a la Escuela de Arquitectura, al Comité Asesor, a Zuhra Sasa, Edgar Fürst, Laura Gómez, Marisol Azofeifa y David Vallejo, por el apoyo brindado durante el proceso.

Agradecimientos

Jonathan Boza Fonseca

Alonso el Dios de la arquitectura, el Villis, Carlitos, Nina, al niño Diego, al *amigo Diego*, el Chino, al buen Migue, Ming, Chelo, el Pimp. A mi familia, especialmente a mi querida madre.

Agradecimientos

Diego Chávez Vargas

A mi familia, a los profesores guía, a Anita, a los Carlos (Segura y Santana), las Paulas (Badilla y Castillo) Carla, Iori, Lori (Oshin) y Miguel.

Agradecimientos

Isaac Segura Jaubert

A mi familia, a Marisol, a Miguel y al Chino, a los profesores guía y a la Universidad de Costa Rica

“...estamos aprisionados, marcados y producidos por este objeto que pretendemos analizar: los equipamientos colectivos. Sin que lo sepamos, somos prisioneros de este reparto de territorios, de esta partición. No solamente nuestra conciencia, sino más aún nuestros deseos, están empalmados en estos objetos. No podemos sino afirmar “el sistema de nuestra propia injusticia.”

(Fourquet y Murard, 1976: 74)

Fourquet, Francois y Murard, Lion. (1976). Los Equipamientos del Poder: Ciudades, Territorios y equipamientos colectivos. París, Francia: Union Generale d' Editions

Índice

Sección 1

Guía al lector	1
Introducción	3
Definición periurbano	5
Delimitación física	6
Antecedentes	10
Aspectos generales de la condición periurbana	14
Alcances	20
Enfoque	22
Proceso	26

Sección 2

(Observaciones)

Dispersión	28
Lo Verde	34
Los obstáculos	46
Paisaje publicitario	58
El parqueo en los sectores periurbanos del GAM	64
Espacio privado de uso público	76
Mutaciones y Simulaciones	82
Enclaves Residenciales	98
Límite	112
Del Plan al Objeto	118

Sección 3

Lo encontrado_ reflexiones	124
Planteamientos	128
Referencias	134

Índice de imágenes

1. Imagen 1.1. Multiplaza Escazú. Elaboración propia. (2014) pág. 3
2. Imagen 1.2. Vista desde Avenida Escazú. Elaboración propia. (2014) pág. 5
3. Imagen 1.3. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. (2014) pág. 9
4. Imagen 1.4. Delimitación Física - GAM. Mapa original tomado de WikiCommons. (2014).— pág. 11
5. Imagen 1.5. Delimitación Física - Zonas de estudio en el GAM. Mapa original tomado de WikiCommons. (2014) pág.11
6. Imagen 1.6. Mapa tomado de Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica, 2008-2030, Ministerio de Vivienda y Recursos Humanos. (2008) pag 12
7. Imagen 1.7. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. (2014) pág.13
8. Diagrama 1.1. Línea de tiempo - Políticas económicas y desarrollo periurbano en el GAM. Elaboración propia. (2015). pág.16
9. Imagen 1.8. Tres Ríos. Elaboración propia. (2014). pág.17
10. Imagen 1.9. Autopista entre La Sabana y Escazú. Elaboración propia. (2014). pág.19
11. Imagen 1.10. Acceso a residencial - Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2014). pág.20
12. Imagen 4, de elaboración propia. pág.21
13. Imagen 1.12. Curridabat. Elaboración propia. (2014). pág.23
14. Imagen 1.13. Parqueo Multiplaza Escazú. Elaboración propia. (2014). pág.24
15. Imagen 1.14. Parqueo Multiplaza Escazú. Elaboración propia. (2014). pág.25
16. Imagen 1.15. Vista Aérea - Tres Ríos. Tomada de Google Earth. (2014). pág.27
17. Imagen 1.16. Brasilia. Tomada de whc.unesco.org (1965). — pág.28
18. Diagrama 1.2. Elaboración propia. (2015). pág.29
19. Diagrama 1.3. Referentes. Elaboración propia. (2015). pág.30
20. Imagen 1.17. Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2015). pág.31
21. Diagrama 1.4. Enfoque. Elaboración propia. (2015). pág.32
22. Imagen 2.1. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. pág.33
23. Imagen 2.2. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia (2015) pág.36
24. Imagen 2.3. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia (2014). pág 37
25. Imagen 2.4. Tres Ríos. Elaboración propia. (2014) pág.38
26. Imagen 2.5. Tres Ríos. Elaboración propia (2015) pág 39
27. Imagen 2.6. Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2014) pág. 44
28. Imagen 2.7. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia (2015) pág.46
29. Imagen 2.8. Multiplaza Escazú - Plaza Roble. Elaboración propia (2015) pág.48
30. Imagen 2.9. Multiplaza Escazú - Plaza Roble. Elaboración propia

(2015) pág.49

31. Imagen 2.10. Parqueo PriceSmart - Escazú. Elaboración propia (2014) pág.50
32. Imagen 2.11. Plaza Tempo - Guachipelín. Elaboración propia (2015) pág.51
33. Diagrama 2.1. Elaboración Propia. (2015). pág.53
34. Diagrama 2.2. Elaboración Propia. (2015). pág.55
35. Diagrama 2.3. Elaboración propia (2015) pág.57
36. Imágenes 2.12 y 2.13. Plaza Tempo - Guachipelín. Elaboración propia. pág. 58
37. Imágenes 2.14 y 2.15. Plaza Tempo - Guachipelín. Elaboración propia (2014) pág 59
38. Imágenes 2.16 y 2.17. PriceSmart Escazú. Elaboración propia (2014) pág. 60
39. Diagrama 2.4. Elaboración propia. (2015) pág. 61
40. Imágenes 2.18 y 2.19. Multiplaza Escazú. Elaboración propia (2015) pág. 62
41. Imagen 2.20. Autopista entre La Sabana y Escazú. Elaboración propia. (2014) pág. 64
42. Imagen 2.21. Multiplaza Escazú - Plaza Roble. Elaboración propia (2015) pág.65
43. Imagen 2.22. PriceSmart Escazú. Elaboración propia (2014) pág.66
44. Diagrama 2.5. Elaboración propia. (2015) pág. 67
45. Imagen 2.23. Parqueo Office Depot - Guachipelín. Elaboración propia.

(2015) pág 69

46. Imagen 2.24. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia (2015) pág.72
47. Imagen 2.25. Parqueo Avenida Escazú - Hospital CIMA. Elaboración propia (2015) pág.73
48. Imagen 2.26. Parqueo Avenida Escazú - Hospital CIMA. Elaboración propia (2015) pág.77
49. Imagen 2.27. Parqueo Pequeño Mundo - Guachipelín. Elaboración propia (2015) pág.78
50. Imagen 2.28. Avenida Escazú. Elaboración propia. (2014) pág.79
51. Imagen 2.29. Avenida Escazú. Elaboración propia. (2014) pág.82
52. Imagen 2.30. Multiplaza Escazú. Elaboración propia (2014) pág. 85
53. Imagen 2.30. Multiplaza Escazú. Elaboración propia (2014) pág. 85
54. Imagen 2.32. Plaza Tempo - Guachipelín. Elaboración propia (2015) pág.86
55. Imagen 2.33. Avenida Escazú. Elaboración propia (2015) pág.87
56. Diagrama 2.6. Elaboración propia. (2015) pág. 92
57. Diagrama 2.6. Elaboración propia. (2015) pág.93
58. Imagen 2.34. Avenida Escazú. Tomada del sitio web de Avenida Escazú (2014) pág. 94
59. Imagen 2.35. Avenida Escazú. Tomada del sitio web de Avenida Escazú (2014) pág.95
60. Imágenes 2.36. y 2.37. Avenida Escazú. Tomada del sitio web de Avenida Escazú (2014) pág.96
61. Imagen 2.38. Avenida Escazú. Tomada del sitio web de Avenida Escazú (2014) pág.97
62. Imagen 2.39. Avenida Escazú. Tomada del sitio web de Avenida

Escazú (2014) pág.98

63. Imágenes 2.40 y 2.41. Avenida Escazú. Tomadas del sitio web de Avenida Escazú (2014) pág.99

64. Imágenes 2.42 y 2.43. Avenida Escazú. Tomadas del sitio web de Avenida Escazú (2014) pág.100

65. Imagen 2.44. Avenida Escazú. Elaboración propia (2015) pág.101

66. Imagen 2.45. Avenida Escazú. Elaboración propia (2015) pág.102

67. Imagen 2.46. Tres Ríos. Elaboración propia (2014) pág.103

68. Diagrama 2.7. Elaboración propia. (2015) pág 105

69. Imagen 2.47. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015) pág.106

70. Imagen 2.48. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015) pág.107

71. Imagen 2.49. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015) pág.108

72. Imagen 2.50. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015) pág. 109

73. Imagen 2.51. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015) pág.110

74. 110

75. Imagen 2.52. Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2015) pág.113

77. Imagen 2.53. Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2015) pág.114

78. 112

79. Imagen 2.54. Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2015) pág.115

80. Imagen 2.55. Pinares de Curridabat. Elaboración propia. (2015) pág.116

81. Imagen 2.56. Elaboración propia. (2015) pág.117

82. Imagen 2.57. Elaboración propia sobre mapa original PRUGAM. (2015) pág. 120

83. Imagen 2.58. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. (2015) pág.123

84. Diagrama 2.8. Elaboración propia. (2015) pág.128

85. Imagen 3.1. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. (2015) pág.133

86. Imagen 3.2. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. (2015) pág. 135

87. Imagen 3.3. Guachipelín de Escazú. Elaboración propia. (2015) pág. 136



Imagen 1.1. Multiplaza Escazu. Elaboración propia. (2014)

El presente documento consta de tres secciones principales, divididas en apartados menores.

En la primera sección se introduce al lector al contexto sobre el que se investigó, y al enfoque que orientó el desarrollo de la investigación. El apartado de "Antecedentes" puede leerse de forma independiente. En este se explican las transformaciones que llevaron a la conformación de los sectores periurbanos del GAM.

La segunda sección consta de una serie de textos e imágenes en los que se desarrollan diferentes aspectos presentes en los sectores estudiados. El orden que siguen es una sugerencia que puede facilitar la continuidad temática de las lecturas, sin embargo, cada apartado es independiente y por lo tanto se pueden leer de forma aleatoria.

La tercera sección presenta, a modo de conclusión, una serie de hallazgos y reflexiones alrededor de los contenidos desarrollados en la segunda sección. Por último, se plantean observaciones y sugerencias enfocadas en el estudio, el desarrollo urbano, y la labor del arquitecto en los sectores periurbanos del GAM.



Imagen 1.2. Vista desde Avenida Escazu. Elaboración propia. (2014)

En la actualidad en Costa Rica, específicamente dentro del Gran Área Metropolitana (GAM), se han venido desarrollando programas extendidos de vivienda como residenciales, condominios, así también otros programas como zonas francas, hoteles, centros comerciales de gran escala y oficentros en casi toda la periferia hasta tocar con el anillo de contención urbana. Asimismo, como indica el economista Edgar Fürst (2009) en su estudio sobre el crecimiento del GAM, (el cual se encuentra más claro en los antecedentes presentes en el documento) “la construcción de nuevos establecimientos de gran escala espacial (y sofisticación de sus mercancías mayormente importadas), es decir: *malls*, almacenes, locales en centros comerciales, supermercados, tiendas con franquicias internacionales, han venido concentrándose en zonas periféricas de Escazú, Lindora, Santa Ana y Curridabat y Tres Ríos.

A través de los años, la problemática de planeamiento y entendimiento del crecimiento acelerado del Gran Área Metropolitana ha sido importante para los estudios de fenómenos urbanos en nuestro país. A nivel académico se han intentado acercamientos a esta temática que implícitamente conllevan al manejo de variables de múltiple complejidad. Sin embargo, el desarrollo reciente de sectores periféricos a los centros urbanos ha generado una gran cantidad de fenómenos en los mismos que no están siendo registrados, al menos desde el punto de vista arquitectónico.

La mayoría de las investigaciones siempre se basan en el estudio de las grandes manchas urbanas por lo que su representación y acercamiento hacia las diversas problemáticas se realiza desde la totalidad y por medio de la planimetría y los mapeos, reflejando solo lo que los planes reguladores indican o aquello que es cuantificable, como las estadísticas. Quedan así muchas variables de escala mediana y micro excluidas del escrutinio de investigador. Por ende, quedan fuera variantes de posicionamiento profesional ante las condiciones actuales en las zonas de nuevos desarrollos periféricos del país.

Los programas arquitectónicos y urbanos presentes en dichos sectores están creando un fenómeno que ha reconfigurado las dinámicas actuales de la relación centro-periferia; el modelo económico actual, la infraestructura, medios de transporte, y de información, han permitido el desplazamiento de los sectores de inversión, creando una reacción directa en el aumento de la dispersión urbana.

La presente investigación propone un acercamiento a los sectores dispersos en la periferia del GAM, mediante la observación de las características tangibles de los objetos construidos presentes, para la comprensión de las condiciones espaciales y funcionales predominantes en dichos sectores.

Se asume como punto de partida que se trata de un tema altamente complejo, que desde un inicio pone en evidencia el reto del registro de los fenómenos de una manera no tradicional. Como se evidenciará en la investigación, los métodos tradicionales como los mapeos no convendrían para evidenciar las condiciones de los objetos construidos. El mapeo, y la planimetría en general como herramienta para el análisis de la arquitectura de periferia, se ve limitada al no ser capaz de incorporar variables de los edificios que surgen a partir de la imagen urbana, la

percepción espacial, relaciones visuales desde el punto de quienes circulan, aspectos culturales y vivenciales, entre otros.

Lo descrito anteriormente da a entender que se quiere realizar un acercamiento teórico a una condición que es fenomenológica-cualitativa, pues surge de las relaciones cambiantes entre hechos y objetos urbanos, y no del análisis cuantitativo de datos, mapas, tablas, entre otros. Se pretende abordar la problemática desde una postura materialista en el sentido de que se trabajará con conceptos e información que ya se encuentran en el ámbito a investigar, y así evitar especular sobre los mismos.

Como conclusión, la investigación no solo busca informar del tema, también ambiciona evidenciar un panorama de las condiciones relacionadas con la dispersión urbana presentes en los sectores del GAM cuyo desarrollo se ha dado a partir de distintos momentos, pero con características en común (Escazú, y Curridabat-Tres Ríos) y crear espacios para la discusión de las mismas de una manera responsable, veraz y actual.

Periurbano: *“El concepto de periurbano se refiere a la extensión continua de la ciudad y la absorción paulatina de los espacios rurales que le rodean.”*

“Por otra parte, la globalización (...) ha favorecido un proceso de dispersión urbana expresado en el desarrollo de nuevas y diversas actividades económicas, así como el desarrollo de infraestructura urbana y del transporte.”

(Ávila Sánchez, 2009)



DELIMITACION FISICA

Imagen 1.3. Guachipein de Escazú. Elaboración propia. (2014)

El Gran Área Metropolitana (GAM) del Valle Central y del Valle de El Guarco de Costa Rica, Es un área geográfica dividida en cuatro subáreas, las cuales incluyen de manera parcial o total a los municipios del territorio. Esta área geográfica está conformada de la siguiente manera: Cuatro áreas metropolitanas (4): San José, Heredia, Cartago y Alajuela que integra 31 municipios correspondientes a:

Área de San José (13): San José, Escazú, Desamparados, Aserri, Mora, Goicoechea, Santa Ana, Alajuelita, Vásquez de Coronado, Tibás, Moravia, Montes de Oca, Curridabat.

Área de Heredia: (9): Heredia, Barva, Santo Domingo, Santa Bárbara, San Rafael, San Isidro, Belén, Flores, San Pablo.

Área de Cartago (6): Cartago, Paraíso, La Unión, Alvarado, Oreamuno, El Guarco.

Área de Alajuela (3): Alajuela, Atenas, Poás

Sin embargo para términos de estudio es relevante únicamente estudiar determinadas zonas del amplio sector periférico del Gran Área Metropolitana. Estos sectores son la zona de Curridabat y Tres Ríos además de las zonas periféricas del Gran Área Metropolitana en Escazú. (Ver imágenes 1.4 y 1.5 respectivamente).

El auge comercial, a nivel de infraestructural y comercial en estas zonas en los últimos 40 años es significativo, por lo cual se justifica que sean los sectores de interés para el estudio. (Ver imagen 1.6)



Imagen 1.4. Delimitación Física - GAM. Mapa original tomado de WikiCommons. (2014).

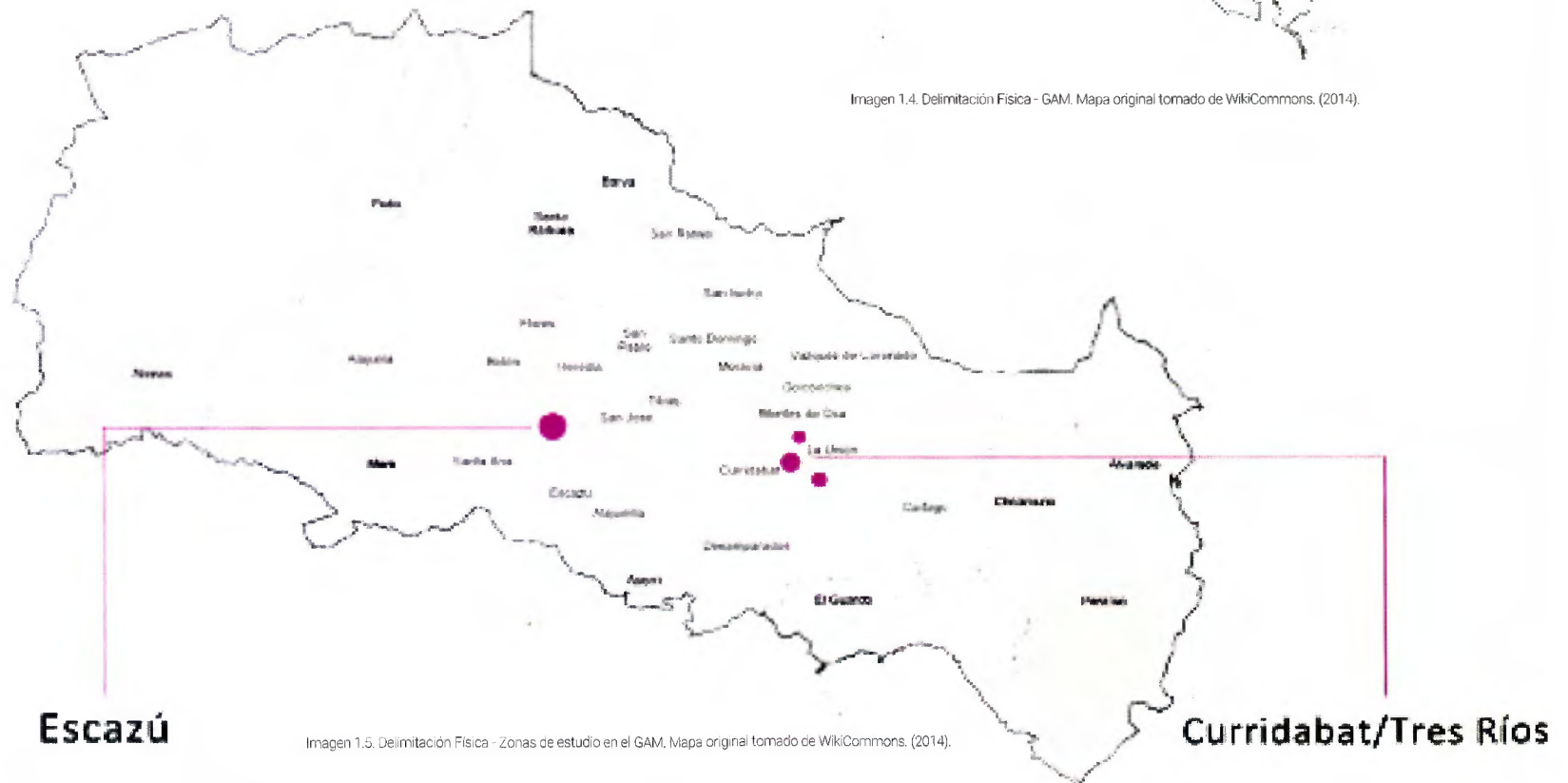
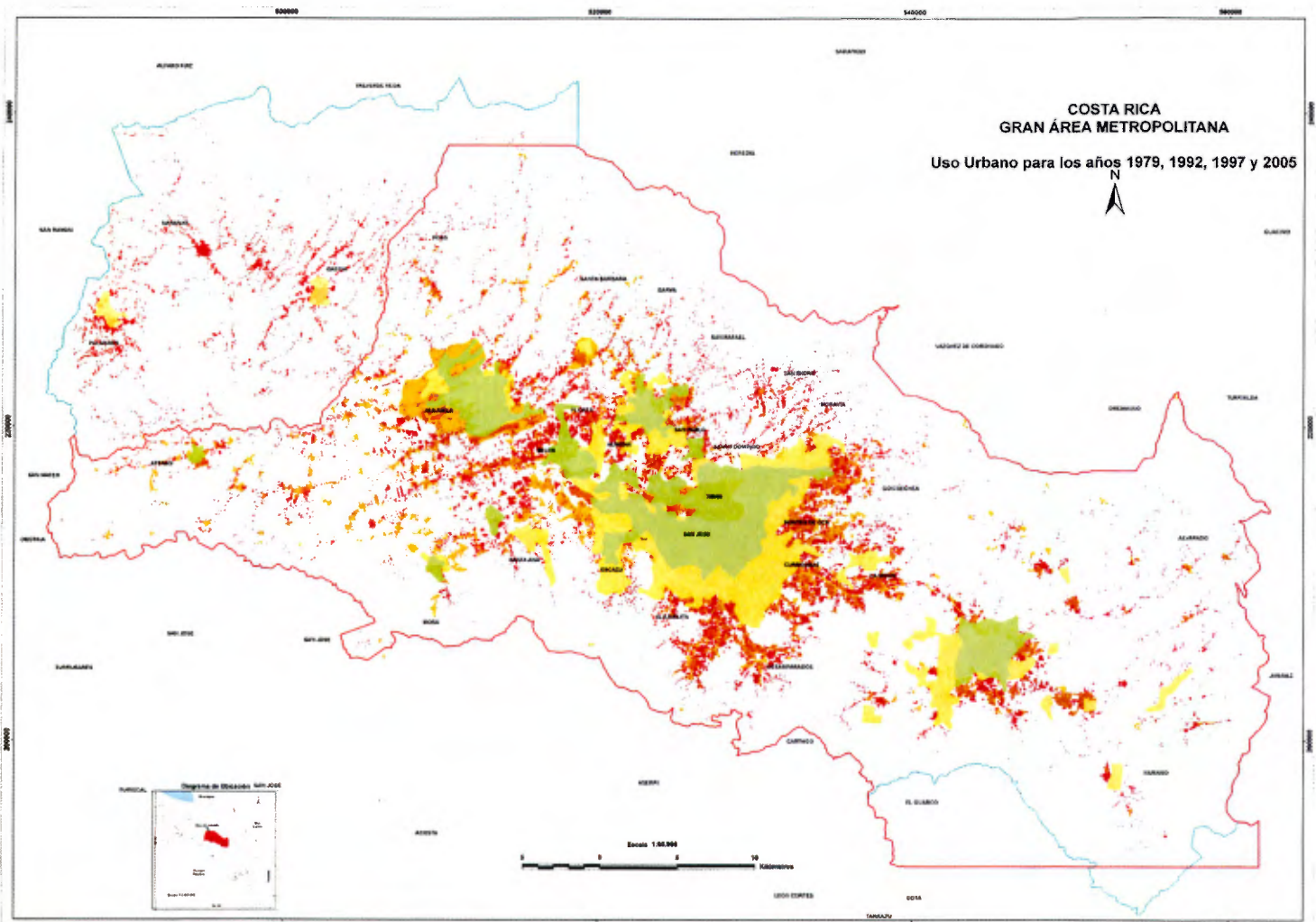


Imagen 1.5. Delimitación Física - Zonas de estudio en el GAM. Mapa original tomado de WikiCommons. (2014).



PRUGAM
 Planificación Regional y Urbana
 de la Gran Área Metropolitana
 del Valle Central de Costa Rica
 (1992-2000-1998)

PLAN REGIONAL Y URBANO DE LA GRAN ÁREA METROPOLITANA

Planificación Metropolitana para mejorar la calidad de vida
www.prugam.gov.cr

SIMBOLOGIA

- Limite cantonal
- Limite oficial GAM 1982
- Limite propuesto para la GAM
- Urbano 1979
- Urbano 1992
- Urbano 1997
- Urbano 2005

Fuente: PRUGAM
 Diseño: SIGAM
 Proyección Lambert Norte
 Clarke, 1966. Fundamental de Ocotepaque
 Fecha: 23/01/06

Imagen 1.6. Mapa tomado de Plan Regional Urbano de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica, 2008-2030, Ministerio de Vivienda y Recursos Humanos. (2008)



ANTECEDENTES

Imagen 1.7. Guachipelin de Escazu. Elaboracion propia. (2014)

Para efectos de esta investigación, es necesario conocer los procesos históricos del desarrollo del Gran Área Metropolitana (GAM). Como se menciona en el libro de Carlos Altezor, *Arquitectura Urbana en Costa Rica* (1986), “es importante tomar en cuenta la trayectoria con la cual nuestra ciudad se ha desarrollado, ya que nuestra arquitectura actual deriva en parte de lo realizado en décadas precedentes”. Por lo tanto, al ser ésta una investigación enfocada en la arquitectura de la periferia del GAM, es primordial comprender el entorno previo a su conformación y las características de la expansión de dicha mancha urbana.

Autores como Carvajal y Vargas (1987) establecen el inicio del proceso de conformación del GAM (metropolización) en la década de 1950. Según ellos, previo a esto el crecimiento demográfico en los centros de San José, Alajuela, Cartago y Heredia, “se encontraba enmarcado dentro de los límites físicos de los planos urbanos respectivos.” (Carvajal y Vargas: 1987). Dichos centros concentraban las actividades urbanas y estaban rodeados de terrenos dedicados a la agricultura, principalmente al café. Esto cambiaría paulatinamente a partir de la transición del modelo económico agroexportador hacia uno de sustitución de importaciones.

Dicho cambio se dio en el enfoque productivo del país, siendo esta solo una de las principales variables que modificaría las dinámicas sobre el territorio del GAM, ya que este cambio llevo a la expansión de los centros, la metropolización, y el surgimiento de la periferia del GAM. Por otra parte, en el periodo 1950-1980 fueron determinantes factores demográficos como el crecimiento poblacional y la migración del campo hacia la ciudad (Carvajal y Vargas: 1987).

La demanda por nuevos terrenos para la construcción de viviendas, así como la necesidad de nueva infraestructura, desencadenó un proceso expansivo de ocupación (urbanización) de las tierras agrícolas alrededor de los centros (Carvajal y Vargas: 1987). Además la construcción de autopistas motivó, junto al cambio en el modelo de producción, que se ocuparan terrenos cercanos a las vías para usos de manufactura y ensamblaje industriales.

A pesar de lo anterior, en el GAM no se generó una condición de ciudad industrial típica, pues la ocupación de tierras cerca de autopistas estuvo vinculada a una “pseudo-industrialización” donde en lugar de fabricar bienes se ensamblaban partes producidas en el extranjero (Schütte y

van Lidth: 2010). El hecho de que fueran espacios desvinculados de las actividades de las ciudades propició “el abandono estético del centro de la ciudad” (Schütte y van Lidth: 2010). Esto sería el inicio de la conformación de los sectores de periferia y la consolidación de nuevas centralidades que reordenarían las dinámicas y el paisaje urbano del GAM.

A partir de los años ochenta, nuestro país se vio sometido a una serie de cambios políticos dentro del modelo económico, que causaron una serie fenómenos que fomentaron el crecimiento no planificado de la mancha urbana del Gran Área Metropolitana (GAM). Una serie de políticas económicas desataron el estado actual de las relaciones urbanas del GAM y cómo están dados los precedentes de su crecimiento. Entre estas cabe mencionar el Régimen de Zonas Francas, los Tratados de Libre Comercio (TLC's) además de iniciativas de atracción de inversión extranjera especializada (Comex, CINDE). Según el análisis del economista Edgar Fürst (2009) “un fenómeno generalmente evidente, que imprime una determinada pauta de reconfiguración al espacio urbano es la transformación continua de la economía costarricense hacia una tercerización”. Esto significó una transición hacia una economía de servicios que tendría implicaciones en el espacio urbano, y que además llevaría al fortalecimiento del sector inmobiliario.

El modelo económico que se fue consolidando a partir de los ochentas, caracterizado por la liberalización económica, atrajo actividades “conectadas en circuitos de capital global” (Fürst: 2012) como el turismo, servicios financieros, administrativos, logísticos, entre otros también vinculados al outsourcing global. Lo anterior se da simultáneamente a procesos de globalización y de desarrollo y expansión de las tecnologías de información y comunicación (TICs) las cuales facilitaron la desconcentración territorial de las actividades. El principal efecto de los cambios antes mencionados, en el espacio urbano del GAM, sería la reubicación de las actividades económicas antes centrales en la periferia, lo cual replantearía las relaciones territoriales.

La redistribución de las actividades productivas en el GAM llevaría a la ocupación de tierras que eran agrícolas (Fürst: 2009), sumado a esto se siguió la lógica de la ciudad para el automóvil. Según Victor Gruen y Larry Smith (1960) el automóvil es el detonante de los procesos de dispersión urbana que resultaría en la conformación de la periferia.

Según dichos autores el automóvil permitió el desplazamiento de los residentes hacia los nuevos suburbios, y éstos a su vez incentivaron el establecimiento de comercios sobre las autopistas. Otros autores como Garreau (1991), McKee y McKee (2001) señalan, que los sectores periféricos que contienen múltiples funciones, se originan sobre autopistas, intersecciones de vías principales y carreteras de circunvalación que permiten evadir los centros.

Estos mismos autores, explican que la priorización del automóvil y la migración de las funciones de los centros hacia la periferia generarían sectores urbanos a los cuales denominan ciudades borde o edge cities. Éstas, equivalentes a las "nuevas centralidades" mencionadas por Lulle y Paquette (2007) y Solá-Morales (2002), corresponden a sectores periféricos que absorben las funciones de los centros a una escala vehicular, pero que además tienen la particularidad de responder a un modelo económico específico.

Otro concepto con el que se refiere en la actualidad a estos sectores periféricos es el de "ciudad multiplicada" (Muñoz: 2008). Según su autor, la "ciudad multiplicada" se ve definida por tres procesos: la conformación de una nueva centralidad, la multiplicación de flujos y formas de movilidad, y la aparición de nuevas formas de habitar (Muñoz: 2008). La "ciudad multiplicada", las "nuevas centralidades" y "ciudades borde" tienen estrecha relación con la liberalización de las economías (incluido el uso de suelos) y con procesos de globalización.

Contrario a la idea de periferia suburbana tipo "dormitorio", se trata de sectores que ofrecen trabajos, residencias, servicios, ocio, consumo, y demás actividades presentes en los centros tradicionales. Sin embargo, a pesar de ser actividades también presentes en los centros, las tipologías arquitectónicas y las configuraciones que ocupan en la periferia resultan absolutamente diferentes en aspectos como la escala, la relación con el espacio público, y las distancias entre accesos, entre otros. Por lo tanto configuran concentraciones urbanas distintas, las cuales en el caso del GAM se concentran principalmente en los cantones de Escazú, Santa Ana, Heredia (Fürst: 2012) y más recientemente en Curridabat y La Unión.

Lo expuesto deriva en un GAM que funciona bajo la lógica de ciudad fragmentada, bajo la cual la ciudad se conforma de partes arbitrarias, sin límites precisos y vinculados por la participación de los ciudadanos en

distintas redes (Pérgolis: 2005). Según lo expuesto por Borsdorf (1999), en la ciudad fragmentada se demuestra cómo las nuevas tipologías arquitectónicas como el barrio cerrado, los *mall*, los oficentros, zonas francas, etc, representan nuevos escenarios, y hacen que la periferia tome un mayor protagonismo al ser la zona donde se desarrollan este tipo de proyectos. Dicha lógica coincide con la de "Ciudad Archipiélago" planteada por Trummer (2013) bajo la que los sectores urbanos son definidos por "un confetti de proyectos ligeramente conectados". Aparentemente el límite del anillo de contención urbana como tal, se ha diluido en una serie de espacios vacíos y construidos sin ninguna relación aparente. El anillo que alguna vez limitaba el crecimiento del GAM, es ahora el ente con el cual los diferentes fragmentos se comunican.

Queda claro que desde décadas atrás se sentó un precedente económico que propulsó una serie de comportamientos en el espacio urbano, que a su vez generaron una serie de objetos arquitectónicos que producen un impacto, ya sea directo o indirecto en el desarrollo del GAM. Éstos, también producen alteraciones en las dinámicas urbanas en un contexto inmediato a los mismos.

Fürst (2009) clarifica lo sucedido en Costa Rica debido a los cambios en la estructura económica antes mencionados, de la siguiente manera: "En lo que concierne a las empresas, con la ampliación del campo metropolitano de externalidades, muchas funciones y actividades que en la ciudad industrial habían estado obligadas a localizarse en la ciudad central, ahora encontraron condiciones favorables para desplazarse hacia lugares más lejanos dentro del ámbito metropolitano. Esta transformación tuvo sus principales fuerzas impulsoras (...) en ciertos cambios en las preferencias locacionales de las principales actividades productivas inducidas por los nuevos sistemas y condiciones en transportes y comunicaciones y por el costo de la tierra (Fürst, E.: 2009).

Régimen de Zonas Francas, los Tratados de Libre Comercio (TLC's) además de iniciativas de atracción de inversión extranjera especializada

Inicio del proceso de conformación del GAM (metropolización)

1950

I PAE
(Plan de ajuste estructural)

Condición impuesta por el Banco Mundial para la concesión de un préstamo de ajuste estructural

1983

Multiplaza Escazú

Creación primer mall de la periferia del GAM

1993

Avenida Escazú

Creación primer **Lifestyle Center** Costa Rica

2009

Cambio del enfoque productivo del país

Políticas económicas desataron el estado actual de las relaciones urbanas del GAM y cómo están dados los precedentes del crecimiento no planificado

1980

II PAE
(Plan de ajuste estructural)

Condición impuesta por el Banco Mundial para la concesión de un préstamo de ajuste estructural

1989

III PAE
(Plan de ajuste estructural)

Condición impuesta por el Banco Mundial para la concesión de un préstamo de ajuste estructural

1994

Diagrama 1.1. Línea de tiempo - Políticas económicas y desarrollo periurbano en el GAM. Elaboración propia. (2015).

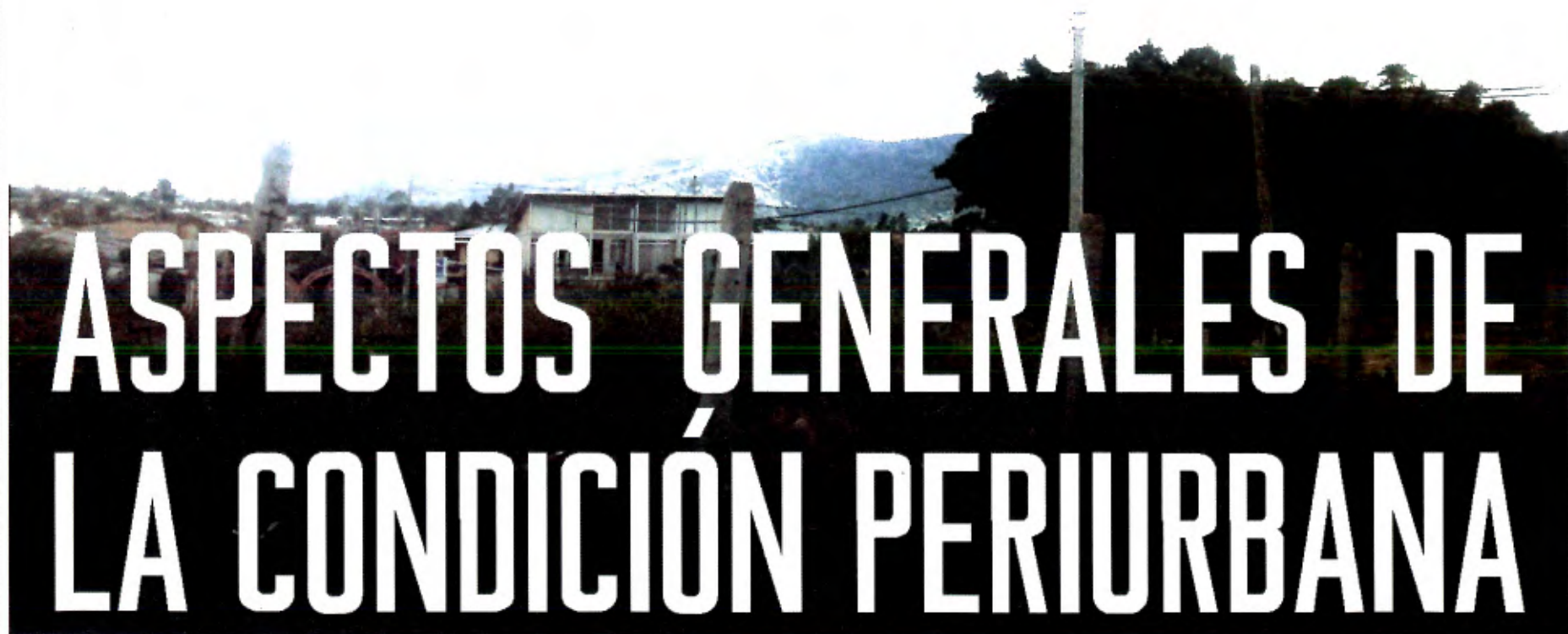


Imagen 1.8. Tres Ríos. Elaboración propia. (2014).

Lo que antes fue un centro, sufrió un proceso de dispersión territorial hacía zonas antes dedicadas a la producción agropecuaria. La redistribución de las actividades productivas en el GAM llevaría a la ocupación de tierras que eran agrícolas (Fürst: 2009), sumado a esto se siguió la lógica de la ciudad para el automóvil. Según Victor Gruen y Larry Smith (1960) el automóvil es el detonante de los procesos de dispersión urbana que resultaría en la conformación de la periferia. Las nuevas actividades de las zonas periurbana del GAM ofrecen trabajo, recreación, bienes y servicios sustentados por una amplia red vial y el soporte económico de los sectores de inversionistas privados

1



La carretera tiene un carácter



predominante en las zonas periurbanas



2

Aparecen los suburbios en zonas periurbanas

como forma predominante de los nuevos habitantes de la zona



3

La inversión privada tiene un papel casi total

en el desarrollo de las zonas periurbanas

Imagen 1.1.1. Guachipén de Escazú. Elaboración propia. (2014).

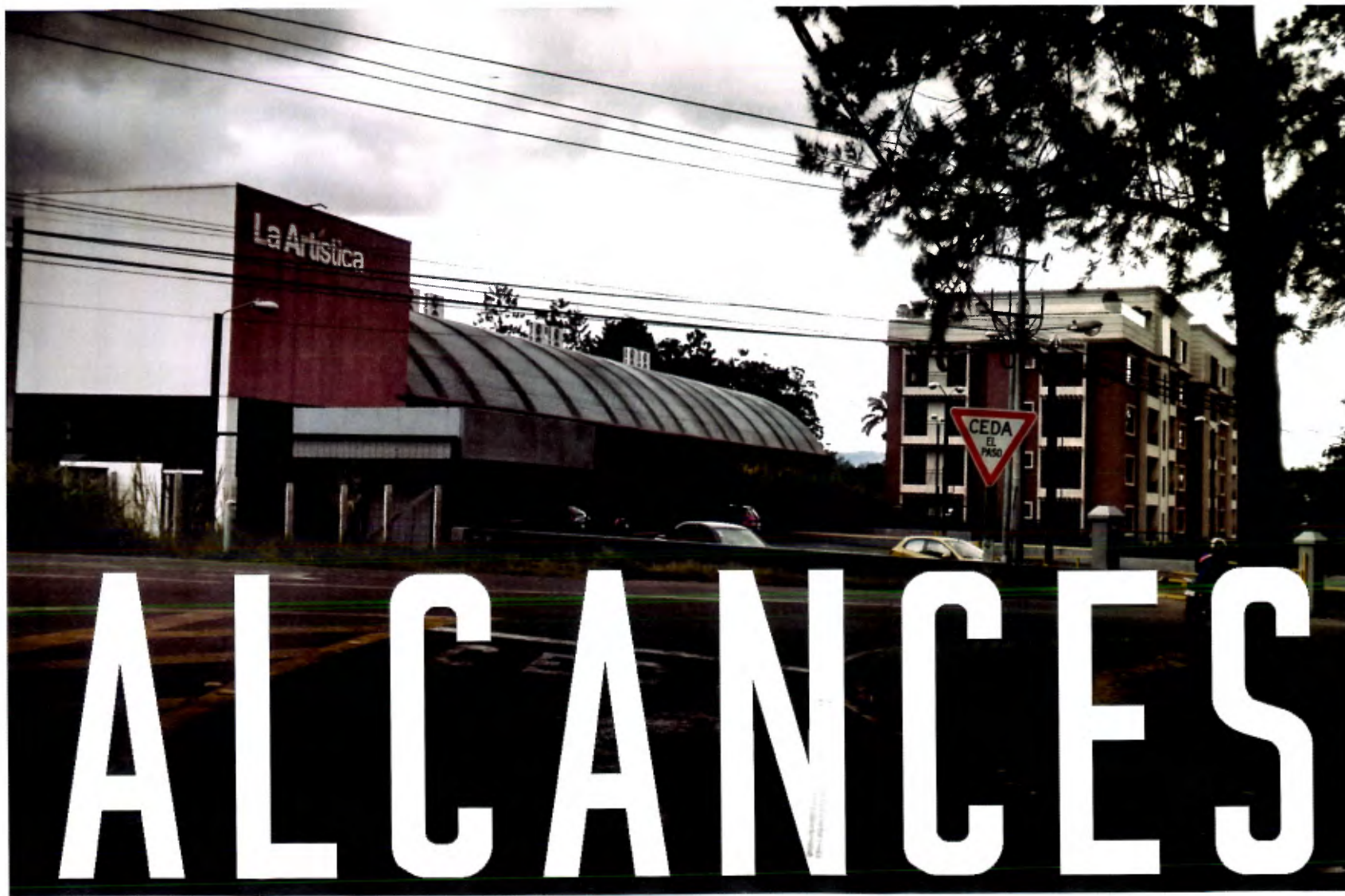


Imagen 1.12. Curridabat. Elaboración propia. (2014).

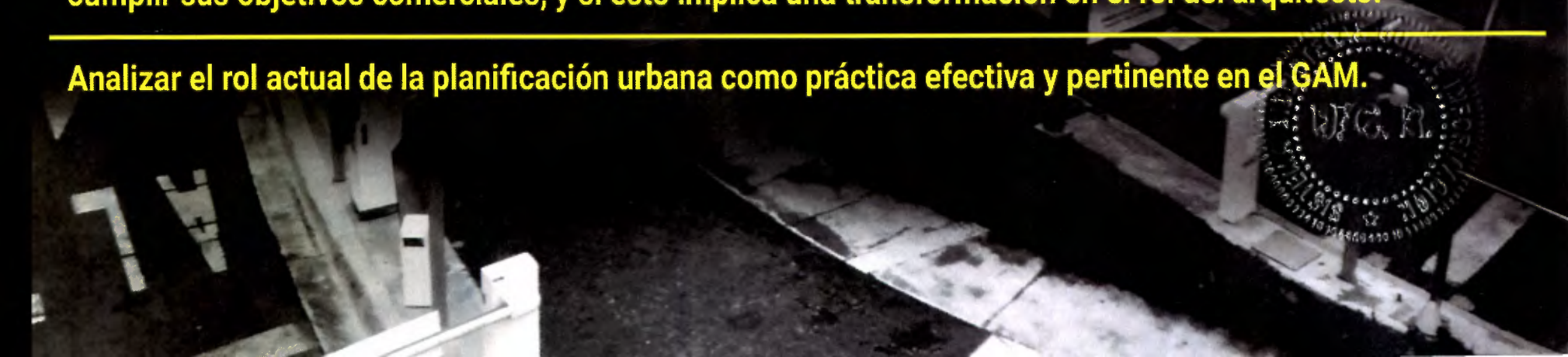


Evidenciar un panorama de cuáles son los principales agentes transformadores de estas zonas, y las dinámicas urbanas derivadas de estos.

Entender cómo se posiciona el Estado ante el desarrollo de estos sectores y cómo trabajar desde la práctica urbana-arquitectónica en relación a las posibilidades del mercado.

Ofrecer un primer acercamiento formal al estudio de los desarrollos periurbanos del GAM, que sirva como punto de partida para futuras investigaciones.

Determinar cómo aspectos del diseño arquitectónico están siendo utilizados por los desarrolladores para cumplir sus objetivos comerciales, y si esto implica una transformación en el rol del arquitecto.



Analizar el rol actual de la planificación urbana como práctica efectiva y pertinente en el GAM.



Imagen 1.14. Parque Multiplaza Escazú. Elaboración propia. (2014).

La presente investigación busca aproximarse a lo periurbano, desde la observación de aspectos tangibles de su arquitectura y los fenómenos derivados de estos. Para ello, se toman como referencia trabajos de otros autores, que estudian las ciudades y sus condiciones a partir de situaciones y objetos ordinarios. Se trata de investigaciones que buscan ver lo urbano y las formas de habitar, desde el punto de vista de quienes viven dichos lugares, y desde la observación de la arquitectura y los objetos que conforman los diferentes entornos construidos.

Entre los trabajos tomados como referencia para definir el enfoque de la investigación, se encuentra el libro *Shopping Town USA* (Gruen y Smith: 1960), en el cual se realiza un análisis de la dispersión urbana, y la conformación de los suburbios, en las ciudades estadounidenses, a partir del estudio de los cambios en la institucionalidad y la economía de dichos entornos. A partir de la lectura de este trabajo, se decide para efectos de esta investigación, observar los diferentes aspectos presentes en los sectores periurbanos del GAM, a partir de un estudio de los antecedentes político-económicos relacionados al desarrollo de dichos sectores.

Otros textos de referencia que ayudaron a definir aspectos de la realización de este trabajo, son *Lo Ordinario* (Walker: 2010), *Made in Tokyo* (Kajima y Tsukamoto: 2001) y *Learning from Las Vegas* (Scott-Brown y Venturi: 1972). En estos trabajos, los autores rechazan la planimetría como fuente de información sobre diferentes condiciones urbanas, y recurren a medios como la fotografía, la representación tridimensional de escenarios (por medio de vistas, isométricos, y perspectivas), e incluso el collage. Todos estos casos, abogan por utilización de herramientas de registro que evidencian el punto de vista de quienes habitan y las formas de recorrer esos espacios. Lo anterior permitió, para efectos de esta investigación, tomar postura sobre el manejo de información visual, y definir la fotografía como principal herramienta de registro en el estudio de los entornos periurbanos del GAM.

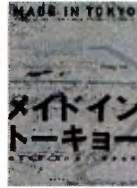
Por otra parte, el texto *Harvard Design School Guide to Shopping* (Koolhaas, et al: 2002) presenta una diversidad de formas de aproximarse al fenómeno del shopping y las implicaciones del comercio en la conformación de diferentes condiciones urbanas. Además este libro ofrece diferentes maneras de trabajar la fotografía para evidenciar aspectos de objetos construidos y fenómenos urbanos. También y probablemente lo que más contribuyó de ese texto, en la elaboración de las observaciones sobre la arquitectura de condición periurbana en el GAM, es la estructura del documento, que busca más ser una sumatoria de reflexiones e investigaciones independientes, que un relato lineal sobre una condición urbana.

A partir de estos precedentes, la presente investigación busca indagar en aspectos puntuales, que en su conjunto ofrezcan un panorama general de la condición periurbana en el GAM y su arquitectura, por medio de textos (observaciones) independientes, y la posterior presentación de reflexiones sobre lo encontrado y planteamientos, sobre la condición periurbana en el GAM, las formas en que se estudia y en que se desarrollan los sectores en cuestión.

**The Harvard Design School
Guide to Shopping**
Rem Koolhaas



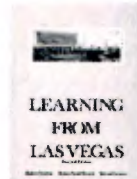
Made in Tokyo
Atelier Bow-Wow



**Shopping Town USA:
The Planning of Shopping
Centers**
Victor Gruen



Learning From Las Vegas
Denise Scott Brown / Robert Venturi
/Steven Izenour



Lo Ordinario.
Enrique Walker



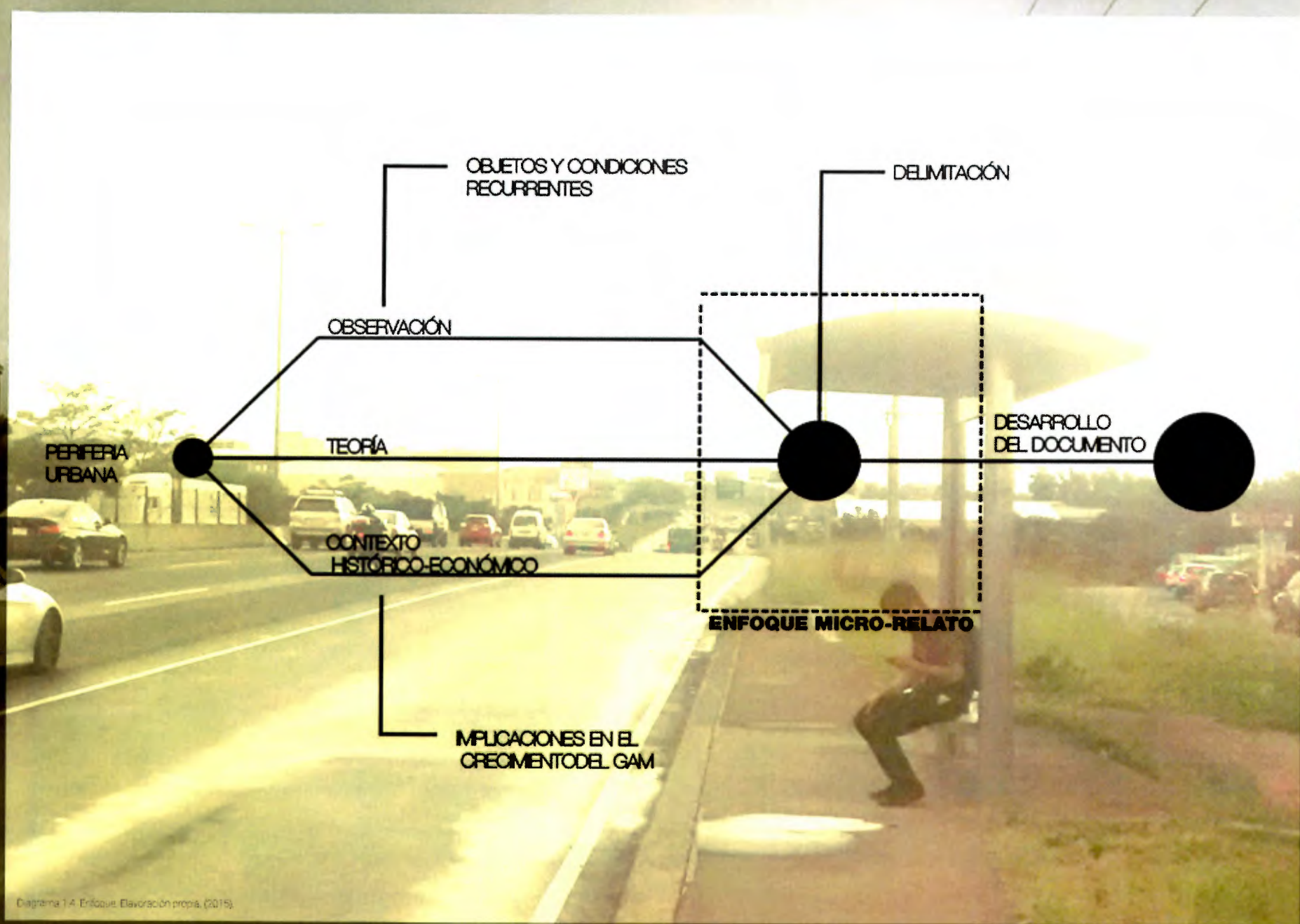
APROXIMACIONES A LO PERIURBANO

- 1 - Esparcimiento
- 2 - Lo Verde
- 3 - Los obstaculos
- 4 - Paisaje Publicitario
- 5 - El Parqueo en los Sectores Periurbanos del GAM
- 6 - Espacio privado de uso público
- 7 - Espacio Comercial - mutacione y simulacione
- 8 - Enclave Residencial
- 9 - Limite
- 10 - Del plan al objeto

Diagrama 1.3. Referentes. Elaboración propia. (2015).



Imagen 1.17. Pinares de Curdabat. Elaboración propia. (2015).



DISPERSION

A photograph of an industrial or construction site. In the foreground, there is a dark, gravelly area with a yellow caution tape stretched across it. A metal frame structure is visible in the lower center. In the background, there is a large, multi-story building with a sign that partially reads 'CAS'. To the right, there are several green shipping containers. The sky is overcast and grey.

El mayor crecimiento a nivel constructivo, u ocupación de territorio en nuestro país, se da dentro del GAM (Gran Área Metropolitana). Un poco más del 60%) de la población total del país vive dentro del mismo (Schütte y van Lidth: 2010), y evidentemente esto crea una necesidad espacial para solventar lugares de trabajo, habitación, comercio, ocio y redes de comunicación vial. El presente texto nos da una visión general de cómo se da el posicionamiento de lo construido, y cómo esto modifica la imagen del desarrollo urbano en las zonas periurbanas del GAM.

Algo importante para mencionar antes de entrar de lleno en la temática planteada, es que si tomamos la posición de Lévi-Strauss en su obra Estructuralismo y Ecología (1979) el proceso de percepción visual usa oposiciones binarias; la gente está acostumbrada a establecer la visión de su entorno bajo esta premisa, y por tanto, para describir y analizar un espacio urbano es importante tomar en cuenta su oposición, el espacio rural.

Lo anterior toma importancia ya que la mayoría de los desarrollos dentro de la periferia del GAM se dan en lo que hace tres décadas eran tierras dedicadas a la actividad agrícola, y hoy en día el GAM, aunque su nombre así no lo indica como lo señala la siguiente cita, "alrededor del 13% de la población del GAM es rural y el territorio aun incluye áreas meramente agrícolas." (Schütte y van Lidth: 2010).) Esto crea una condición de contradicción dentro del desarrollo del GAM, en el cual a pesar de impulsarse el "desarrollo urbano", este se realiza mediante el vacío sin urbanizar.

Como se hizo referencia en los antecedentes, a partir del cambio económico del país, y a través de los planes de ajuste estructural (PAE's) en la década de los ochentas, se incentivó un crecimiento poco planificado y enfático en la horizontalidad. A esto se le sumó el bajo costo de la tierra, ya que incluso algunas de estas zonas de "desarrollo" conservan el carácter rural, por lo que al inversionista privado y de capital transnacional se le facilitó un ambiente idóneo para el desarrollo inmobiliario.

Por otra parte, tanto las posibilidades de canales y vías de información, como otras "necesidades" importadas, las cuales se mencionan en el ensayo "Lo Verde", permitieron la "huida" del centro (los cuatro distritos centrales de San José) hacia la periferia, además, la construcción de las autopistas aledañas a la zona de Escazú y Cartago (autopista Próspero Fernández y autopista Florencio de Castillo respectivamente).

Estas aparte de comunicar el Este y Oeste del país, crearon un flujo constante de "usuarios" a través de zonas que como ya fue anteriormente mencionado eran en su mayoría agrícolas.

Esto era una oportunidad que no se podía dejar pasar de parte de las desarrolladoras como oportunidad financiera, pues parece se dio un efecto "Las Vegas", ya que al igual que esta ciudad en Estados Unidos, en 1864 el ejército construyó el Fuerte Baker dando un impulso al asentamiento de

población, pero no sería hasta el 15 de mayo de 1905 con la llegada del ferrocarril cuando de hecho nace la ciudad de Las Vegas.

Lo mismo empezó a suceder a partir de los años ochenta con la creación de las autopistas ya mencionadas. Y esto ha causado la ola de desarrollos en espacios que antes se conocían como "periferia".

Aparte del gran desarrollo actual en estas zonas "periféricas", se da una condición particular en la manera en que el desarrollo inmobiliario se posiciona en el territorio, y es fácil de observar en todo lo que se está desarrollando hoy dentro del GAM. Para dar una mejor visión de la idea citamos a Atelier Bow-Wow (Kajima y Tsukamoto: 2001): "debido a los precios inflatorios de la tierra, hay un vacío fobia en Tokio, que infunde una reacción de 'qué desperdicio!' cuando vemos el espacio no utilizado. Por todas partes, el deseo de encontrar y llenar las lagunas se pueden ver ". (Kajima y Tsukamoto: 2001).

Dicho esto, podríamos decir que la manera en que el desarrollo inmobiliario se posiciona sobre el territorio del GAM corresponde a una "oposición binaria" con lo que sucede en Tokio, ya que se evita la concentración de programas o actividades aún cuando estas parezcan relacionables, creando un distanciamiento físico legible entre programas en estas zonas del GAM.

Anteriormente se indicó que las inversiones en estas zonas ocurren desde el ámbito privado-transnacional, pero sumado a las condiciones facilitadas al capital extranjero que se mencionaron en los antecedentes, pareciera que quien toma decisiones sobre planificación urbana en nuestro país son las desarrolladoras, y el porqué sucede ese proceso de crecimiento horizontal y fraccionado es aún más fácil de explicar.

"En particular, y con raras excepciones, la vanguardia de la comunidad de arquitectos de Estados Unidos le había otorgado el destino de las tierras fronterizas a un grupo de desarrolladores, ingenieros de tráfico, asociaciones de vecinos, y su sustituto, el profesional de la planificación. (Ian Macburnie, 1995).

Macburnie deja claro que las desarrolladoras y otros entes habían tomado la batuta en cuanto a los desarrollos periféricos que se daban en los Estados Unidos en la década de los cincuenta. Como ejemplo, hoy en día en Costa Rica, a través del capital extranjero, entran estos modelos de



posicionamiento en el territorio donde tácitamente se ve que el usuario meta es aquel que posea automóvil, por lo que todo emplazamiento de los objetos construidos lleva implícito un amplio espacio de parqueo, la mayoría rodeando al objeto contenedor del programa a desarrollarse, creando así una primera “barrera” espacial que no permite el consecutivo de otro programa sin su respectivo espacio de estacionamiento. siendo este un modelo muy utilizado en los Estados Unidos desde los años cincuenta.

Esto deja en claro que se utilizan recetas existentes en ambientes y momentos completamente ajenos para las que fueron pensadas, independientemente que estas ya no tengan éxito su lugar de origen, como sucede actualmente en Estados Unidos donde por ejemplo la figura del “mall” ha venido disminuyendo; sin embargo pareciera que en nuestro país por las condiciones de percepción de inseguridad y escasez de espacio público sigue teniendo un gran éxito.

Otra receta que se ha traído desde el extranjero, específicamente, desde Estados Unidos, es la construcción de barrios horizontales de gran extensión. Estos fueron la solución habitacional para el período de post-guerra y a su vez la excusa de la creación del “mall” como un punto de socialización y comercio, por la lejanía de estos suburbios con el centro la ciudad. Está temática será abordada con más profundidad en el ensayo Enclave Residencial.

En Costa Rica esta receta ha sido exitosa pues va de la mano con la cultura del costarricense y su “muestra del deseo de vivir de forma individualizada, en zonas de poca densidad poblacional, “alejado del vecino y su bulla” (Schütte y van Lidth: 2010).

En cuestión de dos décadas las zonas peri-urbanas tomaron un papel importante en el “desarrollo urbano” del país, para los desarrolladores de grandes proyectos inmobiliarios pareciera que el centro San José se toma hoy en día cómo un gran vacío donde no sucede nada.

“Desde una perspectiva filosófica, el interés renaciente y participación con la periferia también ha coincidido con una re-interpretación de su significado. Hasta el advenimiento de la era industrial, la periferia ha sido entendida como la demarcación de los límites de la ciudad, donde la forma construida enfrentó territorio sin construir, donde lo artificial afrontó lo natural, una zona de intención política. Recientemente, la periferia ha asumido una



La manera en que se crea “desarrollo” inmobiliario hoy en día en Costa Rica, se da mediante el fraccionamiento y encapsulamiento de programas, y predios vacíos entre los mismos o el cerramiento para la negación de relaciones de los programas aledaños.

Esto crea una imagen de ciudad opuesta a la arraigada en la academia y la nostalgia del funcionamiento y habitación de los cuatro distritos centrales de San José.

connotación ampliada, que representa considerablemente más que el locus de la urbanización periférica. En el discurso contemporáneo, la periferia se percibe y ha trascendido de los estrechos confines de un territorio específico, proceso o morfología operadora, que simboliza el lugar, una condición o un estado de ánimo.” (Ian Macburnie, 1995)

El anillo de contención urbana de alguna manera se puede observar como otra gran contradicción, pues fue creado para frenar la ocupación del territorio y es en las cercanías a este que se dan muchos de los desarrollos inmobiliarios y principales inversiones de capital privado del país.

Por ende, pareciera que la manera en que se crea “desarrollo” inmobiliario hoy en día en Costa Rica, se da mediante el fraccionamiento y encapsulamiento de programas, y predios vacíos entre los mismos, esto crea una imagen de ciudad opuesta a la de los cuatro distritos centrales de San José.

“La ciudad como la conocemos parece disolverse y es reemplazada por algo para lo cual nos hacen falta conceptos e imágenes. Transformaciones espaciales han producido una nueva forma de ciudad para la cual aún no tenemos modelos adecuados de percepción y representación” (Voeckler: 2006)

Este juego de grandes espacios y vacíos ha llevado a una condición particular en la conformación de nuevos desarrollos dentro del Gran Área Metropolitana, y nuevas lógicas de desarrollo ,por ende se da un difícil entendimiento por parte de la arquitectura sobre como posicionarse ante dicha dinámica, de si se debe intentar cambiar lo que acontece o si se debe de trabajar con dichos sucesos y estas nuevas formas de posicionamiento en el territorio.



Imagen 2.4. Tres Ríos. Elaboración propia. (2014)



Las zonas periurbanas se caracterizan por la dispersión territorial y escasa interrelación entre actividades y conjuntos edilicios. El resultado es un paisaje urbano conformado por edificios aislados entre sí y la presencia de grandes áreas libres con diversas características. Es una condición dada a partir de la difusión global de imágenes de modelos arquitectónicos y tradiciones urbanísticas que deliberadamente buscaban incorporar características de entornos rurales en los espacios urbanos. La imagen urbana resultante en cada una de esas propuestas, despojadas de cualquier trasfondo urbanístico, se volvieron referentes en la conformación de ideales estéticos de ciudad al que aspiran élites económicas con fuerte injerencia en la construcción de sectores periurbanos. La presencia y la disposición de la vegetación es uno de los aspectos claves para alcanzar dichos ideales. El presente ensayo busca explorar las maneras en que se implementa la vegetación en el diseño de conjuntos periurbanos, y su relación con la adopción de modelos arquitectónicos vinculados a los procesos de globalización económica. El estudio se realizará tomando como referencia el sector de Guachipelín de Escazú, al ser este un sector periurbano dentro del Gran Área Metropolitana (GAM) que reúne ejemplos claros de arquitectura commercial y corporativa con las características antes mencionadas.

Guachipelín de Escazú es uno de los sectores urbanos de Costa Rica donde es posible encontrar con mayor facilidad, rasgos del fenómeno de dispersión urbana. Este fenómeno consiste en el traslado hacia zonas previamente agrícolas o naturales, de las actividades tradicionalmente ubicadas en los centros, con particularidades como la ocupación de predios más grandes, mayores distancias entre edificios y menor presencia de espacios colectivos. Generalmente, se estudia la dispersión urbana como un fenómeno relacionado con la infraestructura vial y el automóvil (Gruen y Smith: 1960). Sin embargo, autores como De Boeck (2002) y Mozingo (2011) plantean que además de las autopistas, los espacios no ocupados o sin construcciones, son fundamentales en la definición de las dinámicas e imagen de la periferia.

De Boeck (2002) plantea la dispersión como una condición urbana definida a partir de la presencia de “espacios negativos”, los cuales define como espacios abiertos “que normalmente no son diseñados o planeados”. Según el autor se trata de espacios baldíos, de uso agrícola, cuencas de ríos, o simplemente zonas que no han sido alcanzadas por el espacio construido. El incremento de la presencia de estos en un entorno urbano define y refuerza la condición de dispersión, en contraposición a los centros urbanos tradicionales donde su presencia es reducida y su escala es menor.

Por lo tanto, la lógica del “espacio negativo” plantea que las zonas periurbanas son definidas a partir de la presencia de vacíos, generalmente “verdes”, entre los edificios. Si bien ésto puede aparecer preconditionado por la lotificación o por algún tipo de regulación, como retiros o cláusulas de planes reguladores, en muchos casos es el resultado de decisiones de los arquitectos y planificadores de proyectos aislados. A las áreas verdes se les asigna la función de separar, lo que resulta en espacios abiertos, deliberadamente no intervenidos por el diseñador, que son parte del diseño de sitio de los conjuntos.

Se puede afirmar, a partir de esto, que en los sectores periurbanos la noción de “espacio negativo” es trasladada de la escala territorial a la escala de diseño de sitio, y que el vacío vegetal se vuelve una herramienta más del diseñador para establecer relaciones e imágenes determinadas. Eso no significa que el uso de la vegetación como ordenador de conjuntos surja dichos sectores. Al contrario, las maneras en que en las zonas periurbanas, actualmente se implementa la vegetación en los diseños de sitio, son heredadas de tradiciones de planificación y urbanismo cuyo origen se

remonta al siglo XIX. La diferencia radica en que dichas tradiciones planteaban un modelo de ciudad, mientras que el manejo que se le da en a la vegetación en zonas periurbanas responde a intereses de los propietarios de cada conjunto.

A pesar de lo anterior, es necesario comprender el manejo de la vegetación en dichas tradiciones y por qué razones se adoptan rasgos de estas en sectores periurbanos del GAM, particularmente Guachipelín. Tanto Mozingo (2011), como De Boeck (2002), y Adams (2014) afirman que la forma en que se utiliza la vegetación en los nuevos desarrollos inmobiliarios, recurre a recetas que resultan en entornos cuya estética se asocia con la ruralidad y lo saludable. La decisión de adoptar dicha estética no se asocia directamente con autores o modelos urbanísticos, sino que surge a partir de la difusión idealizada de sus imágenes (Ward: 2000). A partir de casos observados y luego de una revisión bibliográfica, es posible establecer al menos tres propuestas, que en gran medida determinaron cómo se distribuye la vegetación en los diseños de sitio de zonas periurbanas: el urbanismo de Ildefonso Cerdá (1867), la Ciudad Jardín de Ebenezer Howard (1898) y la tradición de landscaping de Frederick Law Olmsted, consolidada tras el diseño del *Central Park* de Nueva York (1858).

Las propuestas mencionadas, si bien diferentes en sus planteamientos, coinciden en algunos puntos. Tanto Cerdá, como Howard y Olmsted, asociaban las concentraciones de los centros urbanos con problemas sanitarios, pérdida de valores morales (Mozingo: 2011) y caos en el manejo territorial. También coinciden al plantear, de maneras distintas, la necesidad de incorporar elementos de la ruralidad como solución a las problemáticas urbanas. Por ello, la vegetación resulta un elemento primordial en estos planteamientos. Los tres autores establecen formas de llevar la vegetación a los espacios urbanos, incluso llegando a modificar la organización de los conjuntos arquitectónicos en función a esta.

A pesar de que en nuestro contexto nunca fue adoptado explícitamente alguno de estos modelos urbanos, la difusión de la imagen de estos está presente a escala de diseño de sitio. La periferia del GAM ha crecido a partir de proyectos de infraestructura vial (Fürst: 2012) y bajo una concepción modernista de la planificación, donde se definen rutas, usos de suelo, zonas de riesgo y densidades, pero donde la vegetación resulta un elemento residual; lo verde es lo vacío. Sin embargo, a escala de diseño de sitio, es posible ver que la vegetación no es un elemento residual, aún cuando sigue

siendo “espacio negativo” .

Se observan ejemplos del uso de la vegetación como elemento de imagen; jardines para ser observados, palmeras y árboles que “esconden” parques, que dan sombra a espacios que pretenden parecer públicos, que rompen la monotonía de largas fachadas, etc. Son evidencia de que sigue presente el afán por embellecer y ruralizar el paisaje urbano por medio de la vegetación, tal y como lo plantearon Cerdá, Howard y Olmsted. A diferencia de estos, las decisiones con respecto a la vegetación no trascienden más allá del predio. Por esto, no se puede hablar de que haya un modelo único del que se adopta el manejo de lo vegetal, pero sí se encuentran formas recurrentes en que se utiliza para establecer relaciones espaciales. Tampoco se puede afirmar que exista una regulación que determine pautas claras para los diseños de sitio en sectores periurbanos, por lo que la recurrencia de las formas de utilización de lo vegetal responde a decisiones del diseñador y los propietarios. Su presencia en cada proyecto, resulta en un paisaje en el que se alternan espacios abiertos, y construcciones aisladas cuyo único vínculo es la infraestructura vial.

En el caso de Guachipelín de Escazú, la mayoría de edificaciones que incorporan vegetación en su diseño de sitio, de las formas antes mencionadas, son ocupadas por actividades comerciales o relacionadas a la economía de servicios y en general del sector terciario de la economía (Fürst: 2012). Se trata de edificaciones construidas en las últimas tres décadas y cuyos propietarios están vinculados a corporaciones transnacionales que ya han incorporado ciertos elementos paisajísticos como parte de la imagen corporativa que buscan exponer. Según Mazingo (2011), a partir de la década de los ochentas, se da una internacionalización de esta imagen; se vuelve recurrente en las zonas periurbanas a nivel global, donde se establecen empresas transnacionales vinculadas a la globalización económica y los procesos de apertura de mercados.

Lo anterior confirma que en Guachipelín la vegetación juega un papel que responde a ideales adoptados. Esto se dio a través de lo que Ward (2000) define como “préstamo” en las maneras de diseñar la ciudad. Según este autor, las formas en que se diseña y planifica la ciudad, responden a ideas cuyo origen está en un lugar determinado y que son impuestas o “tomadas prestadas” para implementarse en otro. La imposición derivaría de regulaciones establecidas por autoridades políticas externas, que obligan a construir a su manera. Un ejemplo sería el trazado colonial de las ciudades

construidas por los españoles en América. En el caso de Guachipelín de Escazú se da el caso opuesto, donde las ideas son adoptadas sin la imposición por parte de una autoridad política y por voluntad de los diseñadores, con la aprobación de los propietarios. Las formas de implementar la vegetación a partir del siglo XIX en Europa y los Estados Unidos, y los ideales asociados a estas, no llegan a los sectores periurbanos costarricenses a través de la academia o políticas de planificación, sino a través de la imagen de la arquitectura corporativa estadounidense que es exportada al resto del mundo, y asociada con el éxito económico en el medio local.

La arquitectura corporativa que encontramos en áreas periurbanas del GAM, busca recrear imágenes que encontramos en otras latitudes ya sea por un asunto de marca, establecido por quien encarga la obra, o simplemente para satisfacer los ideales del consumidor de clase corporativa y quienes aspiran a pertenecer a esta. En las siguientes secciones se desarrollará cómo las maneras en que se utiliza la vegetación en el diseño de exteriores de diversos conjuntos periurbanos en el GAM, son parte de una tendencia global que asigna funciones específicas a la vegetación para alcanzar ideales estéticos. Dichos ideales, al menos en la práctica de la planificación y la arquitectura, se consolidan en siglo XIX con propuestas como las de Cerdá, Howard y Olmsted, las cuales de forma superficial son retomadas para incorporar elementos aislados como parte del paisaje periurbano.

Ruralizar

Es necesario entender los intentos de ruralización de los espacios urbanos y la idealización de lo rural como precedente, para comprender las formas en que la arquitectura corporativa de zonas periurbanas, incorpora la vegetación en sus diseños de sitio, e imagen en general. La urbanización de los espacios rurales se ha basado tradicionalmente en “la vivienda unifamiliar vinculada a otros por una red de caminos, cuya conexión a una naturaleza pastoral es inmanente a la configuración del todo” (Adams: 2014). Por otra parte, Cerdá (1867) planteó que el crecimiento histórico “natural” de las ciudades se da a partir de la ocupación de zonas agrícolas, ante lo cual propuso una nueva forma de urbanizar a la que llamó “urbanización ruralizada”, la cual buscaba unir los beneficios culturales de la ciudad con la salud de los entornos rurales (Adams: 2014).

El planteamiento de Cerdá es una respuesta a los problemas urbanos de

hacinamiento, sanidad, y la necesidad de expansión de las principales ciudades europeas de mediados de siglo XIX, asociados a la industrialización y la migración del campo a la ciudad. Cerdá hablaba de un intermedio entre ciudad y campo, en el que algunas de las principales aspiraciones, eran facilitar las conexiones por medio de la vialidad, ordenar la expansión urbana y sanear los entornos con espacios “naturales”, los cuales debían estar tanto en propiedad pública, como en propiedad privada. Los principios de Cerdá consolidarían el urbanismo como disciplina y tendrían bastante influencia en los posteriores planteamientos del Movimiento Moderno.

En otro contexto, pero con problemáticas similares, Ebenezer Howard (1898) plantea el modelo de Ciudad Jardín. Este buscaba “un matrimonio entre ciudad y campo, de la salud rústica, sanidad y actividad, y el conocimiento urbano, la facilidad técnica, y cooperación política urbana” (Mumford: 1945). La imagen del modelo de Howard sería un referente fundamental en la expansión urbana y la aparición de los suburbios, tanto en Estados Unidos como en Latinoamérica. En las primeras décadas del siglo XX, en ciudades como Buenos Aires, Caracas, y Bogotá, las clases medias y altas empezaron a migrar hacia la periferia de los centros urbanos (Almandoz: 2004), incorporando en sus urbanizaciones elementos como antejardines, y zonas arborizadas del modo en que los planteaba Howard, con la gran diferencia de que no buscaba alterar el modelo urbano sino solamente su estética; se trataba de urbanizaciones con rasgos rurales que se asociaban a una alta posición social, política y económica.

También en las primeras décadas del siglo XX en Latinoamérica se da una tendencia de la cual Costa Rica es parte: convertir las plazas y grandes extensiones “vacías” de los centros en parques. Ésto apoyado por el discurso higienista arraigado desde el siglo anterior y promovido por los políticos liberales y su afán por “modernizar” las ciudades, a partir de la adopción de la estética de entornos urbanos europeos (Almandoz: 2011). La tradición de los parques urbanos ya existía en otros contextos, por razones similares; particularmente en los Estados Unidos, se da a partir del trabajo de Olmsted en el Central Park (1858) de Nueva York, y trabajos posteriores que llevarían al desarrollo del landscaping (paisajismo tradicional) como disciplina.

Los parques diseñados por Olmsted, “no tenían el propósito de ser zonas de uso activo” (Mozingo: 2011), sino que estaban pensadas para la observación pasiva. Por un lado se puede decir que adquieren el carácter

de “espacio negativo” (De Boeck: 2002) al ser un vacío remanente lleno de vegetación en medio de lo construido, y por otro se volvía un escenario ruralizado. Según Mozingo (2011), los parques públicos “reforzaban lo pastoral como ideal estético de las clases luchadoras de las ciudades industrializadas”. De acuerdo a lo anterior, la vegetación en los parques adquiere funciones ordenadoras y de imagen, a través de las cuales se busca que el ciudadano común idealice lo vegetal y el paisaje rural. Ruralizar por medio de vegetación se vuelve equivalente a embellecer la ciudad.

Especialmente en casos como el de Costa Rica, donde no existían concentraciones urbanas tan grandes, y el espacio rural estaba a pocos minutos de distancia de cualquier centro urbano, la creación de parques se vuelve un asunto de adopción de imágenes asociadas al éxito, por parte de los poderes políticos y económicos, más que de nostalgia o apego a lo rural. Sin embargo, es a partir del uso de la vegetación como elemento ruralizador en otras latitudes, que surgen esas imágenes que se busca imitar. En el caso de Guachipelín de Escazú, la lógica sigue siendo la misma que en la Costa Rica de mediados de siglo XIX y principios de siglo XX. Se adoptan maneras de manejar la vegetación en el diseño de sitio, con origen en tradiciones cuyo objetivo era ruralizar lo urbano, pero implementadas con el único fin de crear imágenes con una estética asociada al éxito económico y al corporativismo global.

Ordenar

La vegetación adquiere un papel específico en la lógica modernista de planificación, la cual debe a Cerdá la idea de expandir la mancha urbana a partir de la vialidad (Adams: 2014). En dichas expansiones el “espacio negativo”, verde por lo general y sin uso específico, se vio relegado a ser un elemento separador de los edificios (De Boeck: 2002) a pesar de que planteamientos como el del CIAM IV (1933) pretendieron asignarle usos recreativos. En los sectores periurbanos, al igual que en los planteamientos modernistas, el verde también separa: de la calle, del conjunto vecino, del río, y en general de todo aquello que dificulte controlar lo que sucede dentro del predio, o de aquello que se quiera ocultar.

Por otra parte, Howard en la Ciudad Jardín (1898) introduce el concepto de “cinturón verde”. Con este establece zonas vegetales, principalmente agrícolas, que limitan el crecimiento de los espacios urbanos. De esa manera convierte a la vegetación en un elemento ordenador que facilita

Ruralizar

La tradición higienista



la administración de los espacios. Además de la razón salubrista, y del apego a lo rural que motivaron dicho modelo de ciudad, la rentabilidad era un factor clave. (Mumford: 1945) y es por medio de la vegetación que se logra controlar la producción, y establecer límites. Así como con el “espacio negativo”, la idea de “cinturón verde” es trasladada de la escala urbana a la del diseño de sitio, generalmente para separar y reforzar la condición de aislamiento entre edificios característica de la periferia.

En otros espacios periféricos, como los grandes centros comerciales, también se incorpora la vegetación con el fin de separar y ordenar. Según Gruen y Smith (1960) en los accesos, parqueos, y demás espacios donde sea requerido dentro de la propiedad de un mall, la vegetación debe ser utilizada para separar los flujos y accesos peatonales, de los vehiculares. Esto contribuyó a que se volviera recurrente la presencia de vegetación en los exteriores de los centros comerciales, y en zonas de parqueo, en general.

Posteriormente diversas corporaciones, inicialmente estadounidenses, utilizaron la vegetación con fines ordenadores-administrativos en sus centros corporativos tras ser reubicados en sectores periurbanos (Mozingo: 2011). El diseño de estos espacios vegetales, además de ser planteado para separar y controlar, adopta los ideales de Olmsted, según los cuales la vegetación se volvía un paisaje para la contemplación y contribuía a la creatividad y salud mental de los trabajadores (Mozingo: 2011). A diferencia de los parques de Olmsted, que eran pensados como espacios públicos para el ciudadano común, estos eran diseñados dentro de grandes predios, privados y con un perfil de observador específico al cual debía satisfacer con una estética específica.

Cabe resaltar, que tipos arquitectónicos como los centros corporativos, malls, y sus derivaciones (oficentros, lifestyle centers, mini-ciudades, etc), son predominantes en el paisaje de Guachipelín de Escazú. Es a través de estos, que tanto los ideales ruralizadores, así como la instrumentalización de lo vegetal para el ordenamiento, son incorporados al paisaje periurbano del GAM y generan un entorno cuya imagen se apega a los ideales estéticos corporativos, que como se mencionó anteriormente, se asocian a la globalización de la economía a partir de los ochentas.

Es común encontrar en esa zona elementos vegetales ordenadores que a la vez pretenden embellecer. Vemos hileras de árboles que separan flujos

vehiculares de los peatonales, barreras de arbustos que buscan esconder parqueos, o incluso separar áreas recreativas de flujos. También hay zonas verdes, ajardinadas para la contemplación, que buscan poner distancia entre parqueo y edificio, o entre conjunto y la calle. Otras pequeñas manchas verdes simplemente buscan hacer más agradable el paisaje de extensos parqueos a la vez que sirve de división entre filas de carros. En fin, se trata de vegetación que ordena y a la vez crea una imagen atractiva para los consumidores.

Vender

Los edificios que conforman el paisaje de Guachipelín de Escazú son en su gran mayoría ocupados por empresas cuyas actividades son comerciales y de servicios. Por lo tanto se trata de lugares con gran flujo de empleados y consumidores a quienes se busca ofrecer una experiencia agradable al ir, ya sea a la oficina, al banco, a las tiendas, restaurantes, etc. La posibilidad de lograrlo radica, en parte, en la capacidad de los establecimientos de proyectar una imagen que beneficie a las marcas, por lo que la arquitectura se vuelve esencial para ello.

Como se ha mencionado anteriormente, en esta zona se busca recrear imágenes, por medio de la arquitectura, asociadas al éxito económico y al corporativismo global, y para ello se sirve del uso de la vegetación. La presencia de zonas verdes se vuelve un elemento de identidad de los conjuntos edilicios que, se asume, mejora la experiencia de quien consume las marcas allí presentes, aún cuando no se trata de zonas recreativas ni donde se realice actividad alguna.

Recientemente hemos visto la aparición de complejos que utilizan de forma más explícita la vegetación para mejorar la experiencia de compra. Particularmente el caso de Avenida Escazú resulta simbólico. Allí se implementa la vegetación según la lógica, previamente importada, que encontramos en los parques centrales de las ciudades costarricenses: pequeñas “islas” verdes que separan flujos y están rodeadas de espacios para sentarse. Se trata de intentos de recrear espacios públicos en lugares absolutamente vigilados y de propiedad privada. La vegetación se vuelve protagonista.

Ordenar

El caso anterior, y otros como Plaza Tempo, corresponden a un modelo importado de centro comercial conocido como *lifestyle center* que surge de forma exitosa en la periferia estadounidense, bajo la premisa de recrear la vida pública de los espacios urbanos tradicionales (Gillem: 2009) pero con absoluto control de lo que allí sucede. De nuevo se repite la fórmula de importar imágenes asociadas al éxito comercial. En este caso se utiliza la vegetación en lo que pareciera un esfuerzo nostálgico por llevar espacios "públicos" tradicionales a la periferia. Lo verde deja de ser un elemento ruralizante y se vuelve un recordatorio de un entorno urbano que ya había sido ruralizado.

Al aprovecharse de la asociación ya establecida con el parque urbano, entre vegetación y espacio público, el *lifestyle center* hace de su área verde, un elemento que lo identifica. La presencia de vegetación en la forma en que se dispone en Avenida Escazú, por más insignificante y pequeña que parezca, le da un carácter que lo distingue de los conjuntos y centros comerciales cercanos y se consolida como parte de su marca. Este no es el único caso en la zona en que elementos vegetales se vuelven simbólicos de un conjunto o empresa.

Como ejemplo de lo anterior encontramos los jardines del Hospital CIMA San José, e incluso la forma en que están arborizadas las rutas peatonales que separan las diferentes propiedades de Grupo Roble (Hotel Real Intercontinental – Plaza Roble – Multiplaza Escazú). A pesar de que nadie recuerda el CIMA por sus jardines o Multiplaza por los árboles de sus aceras, se vuelven elementos que facilitan diferenciar ese entorno de los adyacentes. Los casos anteriores demuestran cómo la vegetación, ya sea si se le usa como elemento ordenador o escenográfico, es clave en la identificación de los conjuntos periurbanos.

Si bien se puede afirmar que la vegetación se usa por un asunto de imagen comercial, para cumplir con las aspiraciones estéticas de determinada clientela, no se puede negar que la forma en que se distribuye en los diseños de sitio, y las funciones que se le asigna, son heredadas de modelos cuyo fin no era especialmente el de vender. Sin la urbanización ruralizante de Cerdá, los cinturones verdes y espacios arborizados de Howard, o los parques para la contemplación de Olmsted, no se podría explicar la construcción de un ideal estético que se consolidó en las tipologías periurbanas, especialmente estadounidenses, que luego serían importadas al contexto de Guachipelín

de Escazú. A pesar de no haber tenido en Costa Rica la urgencia por ruralizar, ni los problemas de congestión y hacinamiento de la industrialización, ni la necesidad de recrear escenarios naturales por su lejanía, la recurrente operación de reproducir imágenes urbanas, importadas e idealizadas, con ayuda de la vegetación, explica por qué el diseño de exteriores de las zonas periurbanas del GAM se basa superficialmente en planteamientos de la ruralización urbanizada, la Ciudad Jardín, y el *landscaping* estadounidense. Lo anterior no se explica sin la globalización económica, y la importación con ésta, de tipologías como el hotel de periferia, el mall, el centro corporativo, y más recientemente el *lifestyle center*.

Vender



Imagen 2.9. Multiplaza El Estero - Plus Roble. Elaboración propia (2015)

Imagen 2.10. Parqueo PriceSmart - Escazú. Elaboración propia (2014)



Los Obstáculos



Al comprender que la arquitectura está sujeta a un modelo económico, podemos entender cómo funcionan algunos de sus procesos referentes a la programación de los espacios y sus actividades. En algunos desarrollos comerciales de sectores periurbanos del GAM, se encuentran muros y barreras que sencillamente no tienen sentido desde un punto de vista funcional, por lo que actúan únicamente como barrera visual. Para entender por qué se plantean estos objetos en la arquitectura comercial periurbana, es prudente analizar sus antecedentes, desde la concepción de los diferentes centros comerciales.



Existen distintos elementos construidos en la arquitectura cuya función consiste en crear obstrucciones visuales; obstáculos que ocultan aspectos que la arquitectura no considera aceptables. Esta observación busca hacer hincapié y abrir la discusión sobre la utilización de distintos elementos encontrados dentro de las zonas de investigación, que buscan esconder ciertas condiciones que los desarrolladores de los proyectos comerciales no desean mostrar, por diferentes razones, a los consumidores de dichos espacios.

Antecedentes

Las políticas económicas a partir de los Planes de Ajuste Estructural (PAE's) negociados entre Costa Rica y el Fondo Monetario Internacional (FMI) en los ochentas, tuvieron implicaciones indirectas en la forma de concebir la arquitectura comercial de los sectores periurbanos del GAM. Tras la liberalización económica que implicaban estos planes, se reubicaron actividades económicas fuera de los centros, en espacios con características diferentes, como el mall. Las políticas utilizadas para la concepción programática de los estos centros comerciales, desde entonces, sigue siendo básicamente la misma.

Victor Gruen, a quien se le atribuye haber formulado el mall como tipo arquitectónico, fue responsable de contribuir en más de 4 millones de metros cuadrados de construcción para el comercio a mediados del siglo XX, además de ser el creador del concepto de "Shopping Town" (Gruen V. y Smith L.:1960) espacio predecesor al mall que conocemos actualmente. El Shopping Town buscaba concentrar la mayor cantidad de actividades en un espacio relativamente reducido y cerca de los extensos suburbios norteamericanos. Esto con la intención de acortar distancias como antídoto al caos y la congestión vial existente y mejorar así la calidad de vida en la ciudad.

Gruen propone que su modelo debe seguir las siguientes pautas:

- 1- "Los espacios compactos ofrecen mayor seguridad contra las desgracias.
- 2- Al maximizar el tráfico se maximizan las ventas en un espacio.
- 3- Se separan la vía de los vehículos de la del peatón ofreciéndole mayor seguridad.
- 4- Maximizar el confort del usuario.
- 5- Lograr unidad y belleza." (Gruen V. y Smith L.:1960)

Sus principios siguen vigentes hoy en día y las consecuencias son en muchos casos opuestas a las intenciones de Gruen. Debido a lo subjetivo del punto 5, quedaría eventualmente en manos del desarrollador, decidir qué se quiere mostrar y qué no. A pesar de esto, cabe destacar que Gruen plantea aspectos básicos para conseguir "unidad y belleza", entre los que encontramos lo siguiente: "Protección contra fachadas indeseables ("signos evidentes, elevaciones traseras de los edificios, muelles de carga, los callejones, los equipos mecánicos de todos tipos, colgando cables, desorden, basura)" (Gruen V. y Smith L.:1960)

Tomando en cuenta lo anterior, se puede decir que desde su concepción, los desarrolladores de centros comerciales periurbanos, han definido la forma en que se resaltan o se esconden elementos en dicha arquitectura.

El fenómeno en discusión

Pensar en la arquitectura no únicamente en relación de espacios y tiempo puede ser una manera alternativa de abarcar el entendimiento de cómo funciona un espacio arquitectónico en relación a su programa. Bernard Tschumi propone que la arquitectura no es un escenario sino un actor, bajo la premisa de que si un suceso ocurre dentro de un espacio probablemente se deba a que el espacio lo obligó a realizar dicha actividad y forzó mediante su programa y características espaciales (Tschumi:1981). Por ejemplo, cuando un hombre es asesinado dentro de un espacio, y el lugar dio las condiciones para que el homicidio ocurriera, dicho espacio es tan culpable y cómplice como el asesino. Esto lleva el lugar del asesinato más allá de ser un simple escenario.

Desde esta perspectiva, este muro tiene una función casi violenta, detiene al usuario, censura el exterior, da la pauta para saber qué es aceptable y qué no, dentro del modelo comercial existente en la zona. No es que la solución en términos funcionales sea incorrecta o mal empleada, solamente es una forma de evidenciar en qué se relaciona la arquitectura con los modelos económicos presentes y poner en discusión las formas es que la arquitectura opera en estos espacios. Es preciso seguir

Obstáculos como mobiliario

Obstáculos como publicidad

Obstáculos como barrera y
elemento estético



investigando, a una escala de detalle, acerca de este muro para darse cuenta de un síntoma mayor.

Por ejemplo, lo que esconde un pequeño muro en el corredor posterior de Plaza Tempo, es la fachada trasera de los almacenes PriceSmart y Office Depot. A partir de esto, es posible realizar una serie de observaciones. La primera es que el muro, como parte de una serie de barreras visuales, busca esconder la fachada trasera del PriceSmart ajustándose perfectamente a lo planteado por Victor Gruen expuesto con anterioridad (“protección contra fachadas indeseables”) (*Ver diagrama 9*). Es posible confirmar, con este y otros casos, que dicho planteamiento mantiene vigencia en la actualidad. Por otra parte, con el caso del muro de Plaza Tempo, se busca minimizar la presencia de la marca PriceSmart dentro de ese espacio comercial. Así, se posiciona Plaza Tempo como un espacio que intenta como sea dar la “espalda” al espacio de consumo vecino.

De igual forma se da la “espalda” a río Agres, algo que sucede en todos los desarrollos comerciales vecinos de Plaza Tempo. Especialmente PriceSmart busca restringir la vista hacia dicho río, por medio de una barrera improvisada creada a partir de lonas sobre una malla de aluminio. En general a lo largo de la zona es evidente que la intención de ocultar, tanto al río Tiribí, como al río Agres, es constante. A lo largo de la ruta 27, en el sector de Guachipelín, están escondido por las condiciones geográficas del lugar. Además se encuentran tanto edificaciones como vallas publicitarias extensas que impiden su visibilidad. Una persona sin conocimiento previo de ese lugar únicamente podría saber de dichos ríos si pone la suficiente atención a la topografía, en la estación de peajes de Guachipelín, sobre la ruta 27.

Otro caso interesante es el encontrado en el acceso principal de Multiplaza Escazú. Aparentemente es un gran vestíbulo que celebra la entrada de los usuarios del espacio con una entrada transparente de vidrio que permite ver todo el interior de manera nítida. Sin embargo algo se esconde, a un costado es posible observar un pequeño muro con una abertura que visualmente es tapada por otro muro (*Ver diagrama 10*). Dentro de esta abertura hay un pequeño espacio de acceso a empleados que está en un completo estado de descuido, con basura e incluso musgo que crece en el piso. Lo interesante y particular de dicha condición es la apreciación de

las formas que tienen dos accesos para dos públicos distintos; La entrada para el público es completamente un gesto de permeabilidad y cuidado por los detalles invitando al ingreso, y el acceso de los empleados es un requisito únicamente donde el descuido no importa. ¿Son los empleados un remanente indeseable en estos espacios? Posiblemente su opinión sea poco importante y por lo tanto la arquitectura como actor poco manifiesta un interés sobre ellos.

La observación de este tipo de elementos, barreras visuales, confirma que el diseño arquitectónico de los espacios comerciales periurbanos, sigue pautas enfocadas en la imagen comercial de cada conjunto. El obstáculo, antes que impedir el acceso, busca “embellecer” al ocultar lo considerado “desagradable”, y por otra parte evitar la presencia, a nivel visual, de marcas ajenas a aquellas que se ofrecen dentro de cada centro comercial. La arquitectura funciona como participe director de las actividades del programa en este caso como medio de censura



A- Mobiliario como barrera



B- Remate como barrera



C- Barrera para ocultar elementos naturales



Imágenes 2.12 y 2.13. Plaza Tempo - Guachipelin. Elaboración propia (2014)

Fenómeno A: Mobiliario como impedimento obstáculo visual.



Imágenes 2.14 y 2.15. Plaza Tempo - Guacnipellín. Elaboración propia (2014)

Fenómeno B: Barreras con pretextos estéticos.



Imágenes 2.16 y 2.17. PriceSmart Escazú. Elaboración propia (2014)

Fenómeno A: Barreras como solución final sin fines estéticos.

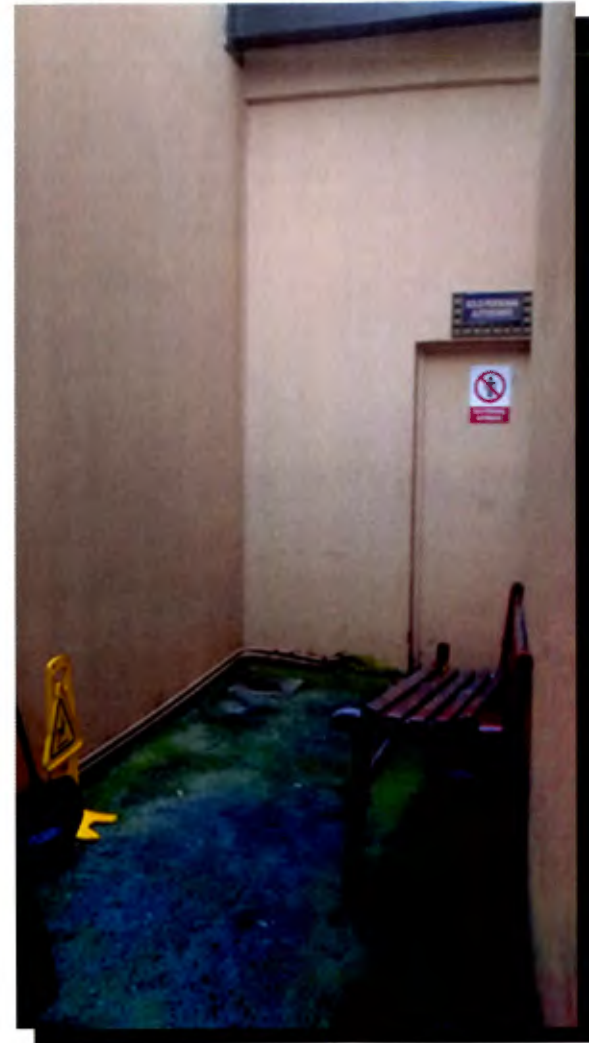


Es posible observar la diferencia entre accesos para distintos públicos. Por un lado el comprador entra por un gran vestíbulo que busca ser impecable en cada detalle. Por otra parte el trabajador ingresa por un espacio que da la sensación de ser todo lo contrario, sucio y escondido de la mirada pública. Ambos accesos están a no más de 2 metros de separación.

Diagrama 2.4. Elaboración propia. (2015)



Imágenes 2.18 y 2.19. Multiplaza Escazú. Elaboración propia (2015)



Contraste entre el interior y el exterior en la fachada principal de Multiplaza Escazú

PAISAJE PUBLICITARIO



La inserción del automóvil a la ciudad significó un antes y un después en el funcionamiento de las dinámicas de transporte urbano. También produjo una importante modificación en la morfología de los desarrollos urbanos, por ende el paisaje y la apariencia de los objetos construidos. Paralelo a esto la publicidad también evolucionó en la inercia de los cambios antes mencionados y hoy en día es un elemento muy presente en la imagen de lo urbano en el GAM. El presente texto analiza el impacto que ha tenido la publicidad en la imagen de la ciudad y en algunos casos específicos del *marketing* a través de la arquitectura de franquicia en los sectores periurbanos del GAM.

Autopista

En la década de 1930, el automóvil se convirtió en el medio de transporte más difundido dentro de la sociedad norteamericana y esto trajo una gran consecuencia en los modelos de desarrollo de dicho país.

Esto lo podemos observar más claramente en el siguiente texto donde Alex Wall (2005, p.116) cita a Kenneth Jackson (1967), “en la búsqueda a la cabeza de la modernidad a través de la movilidad, los urbanistas americanos tomaron la decisión de destruir las condiciones de vida de los barrios del siglo XIX por la conversión de sus lugares de reunión en atascos de tráfico, sus patios de recreo en las autopistas, y sus lugares de compras en alargados lotes de estacionamiento. Estas decisiones de pavimentación efectivamente hicieron obsoletos muchos de los barrios más viejos de Estados Unidos.”

Estas decisiones cambiaron de manera drástica el paisaje de lo urbano, ya que morfológicamente las autopistas generan un paisaje de un amplio pavimento de dedicación exclusiva al automóvil, donde el peatón no se encuentra incluido. Según Jackson, la manera en que se realiza la inserción de estos grandes espacios dedicados al transporte de alta velocidad, se realiza con un carácter meramente ingenieril, donde el objetivo es simplemente llegar de un punto “A” a un punto “B” y por ende se dejan de lado otras conexiones urbanas por fuera, como lo podrían ser zonas de transición para el peatón.

Publi-ciudad

Paralelo el apogeo del automóvil en la década de los años 30's, y su influencia directa en lo urbano, se origina la “era moderna de la publicidad exterior”, que además de beneficiarse con una población móvil, la publicidad exterior se vio favorecida por nuevas técnicas de impresión, así como por una creciente industria publicitaria que estaba siempre en busca de medios eficaces para llegar a los consumidores potenciales.

El automóvil como medio de transporte masificado dentro las lógicas urbanas tuvo tal impacto que a nivel publicitario se llegó a acuñar el término de “publicidad exterior” y a crear toda una institución alrededor de este concepto, la Asociación Americana de Publicidad Exterior, o la OAAA como se conocen sus siglas en ingles.

Por otra parte, junto a la inserción del automóvil y la apertura de mercado, como se vio en los antecedentes, generaron nuevas condiciones; modificaron todos los futuros desarrollos urbanos y la manera en que se presenta al posible público meta, pues todo planeamiento gira alrededor del automóvil.

Tanto la publicidad de carretera, (incluso sumando la publicidad de tránsito, la cual se da en el exterior de los autobuses), como las grandes extensiones de autopistas, representan la constante del paisaje de las zonas periurbanas que se encuentran actualmente en desarrollo.

La valla publicitaria, en este ambiente de tránsito de alta velocidad, pareciera escondernos o desviar la atención de lo que existe detrás el rótulo a nivel urbano. Precisamente, siendo grandes los vacíos que existen en estos sectores de “gran desarrollo”, la publicidad viene a llenar ese paisaje no construido y brindar una sensación de lleno que es falsa. Además, esta condición de vacío cuesta percibirse por la velocidad del automóvil.



Imagen 2.21. Multiplaza Escazú - Plaza Roble. Elaboración propia (2015)

Hoy en día, la publicidad no solo se ha vuelto un medio de información, también es utilizada para desviar la atención, u observar solo ciertos aspectos, claro está que representa un importante porcentaje del paisaje en estas zonas periurbanas. Podríamos decir que se ha vuelto un fin por sí misma.

Evidentemente esta condición de la publicidad no solo se da al lado de las carreteras, la arquitectura también se ha visto transformada por la publicidad. Pareciera que la arquitectura es una entidad maleable que se ajusta a lo que acontece en el momento. Como se vio anteriormente, fue muy afectada por la llega del automóvil y así como también lo ha sido por la publicidad, y de nuevo, es la constante en los desarrollos ubicados en los sectores periurbanos de la GAM.

La arquitectura como tal, hoy en día es marca, es corporación, apela a los lenguajes reconocibles que mediante la repetición se vuelven arquetipo, y estas repeticiones van de la mano con la publicidad y esta se vuelve objeto arquitectónico.

Ejemplo de esto, es que hoy en día todos sabemos cómo luce o debe de lucir un "PriceSmart", o un "Office Depot", y en esencia lo que la marca representa. Estas características dentro de la periferia del GAM se dan a una escala para ser leídas en su mayoría desde el automóvil y no desde la escala del peatón, pero logran afianzarse como imágenes reconocibles de los usuarios.

Está utilidad publicitaria de la arquitectura, de representación de una marca o una corporación mediante el color, el rótulo añadido, o el material se viene dando desde los años 50s, en principio en Estados Unidos, y luego alrededor del mundo, Reinhold Martin lo deja claro en su libro The Organizational Complex (2005) "estas ideas de edificios ofrecieron una mutabilidad potencialmente infinita, en la que el módulo de la arquitectura era una unidad de contenido variable (particiones, vidrio, iluminación, etc.) a través del cual se ha diseñado con - identificación espacial y la identidad visual de - el sistema integrado de la corporación."

La arquitectura parece que es moldeada sin realmente tomar una postura, nunca se ve que se "diseñe" un rótulo para un ámbito urbano, el rotulo se encuentra en esa categoría de lo "ordinario" que se rechaza como arquitectura, aún cuando este tenga tanta importancia e injerencia en el

paisaje urbano. Pareciera que los publicistas o las agencias de publicidad son los que deciden cómo se debe de ver, aún cuando, desde la Academia, esas decisiones se le atribuyen a la arquitectura.

Meta-Estacionamiento

Un tema paralelo a lo hablado y que también modifica de forma directa lo visual y lo construido en las zonas de observadas son los estacionamientos. si anteriormente vimos la importancia que se la ha dado al papel que juega el automóvil las zonas de llegada de los mismos también tiene una gran preponderancia pues ahí llegarán la mayoría de personas cuando visitan algún objeto construido en las zonas periurbanas. Los espacios de parqueo trascendieron su función inicial. La premisa de albergar automóviles sigue en vigencia como programa principal de los espacios de estacionamiento. Sin embargo, estos espacios albergan otras características presentes en fachadas o cerramiento laterales que son distintas a las acostumbradas hace unas décadas atrás. Estas características modifican la visual hacia el interior y exterior mediante anuncios publicitarios de escala suficiente para ser observados desde el punto de vista del automóvil.

Dentro de las zonas observadas encontramos variaciones formales entre los distintos estacionamientos y las características antes mencionadas. Se pueden delimitar a grandes rasgos de tres tipos diferentes de parqueo según aspectos físicos.



Imagen 2.22. PriceSmart Escaza. Elaboración propia (2014)

La primera forma de estacionamiento que encontramos es la compuesta por un espacio de parqueo regular en forma de explanada que permite al usuario parquear su automóvil de la manera más funcional y precisa sin ningún tipo de contratiempo.

Este tipo de parqueo carece de cualquier ornamento o elemento que sobre salga de su composición inicial. El único elemento que sobresale en esta forma de estacionamiento son sus vallas publicitarias que en la mayoría de casos son un elemento estructural en forma de columna, que sostiene un panel con algún tipo de mensaje referente a la marca comercial presente en ese objeto.

La Caja Publicitaria

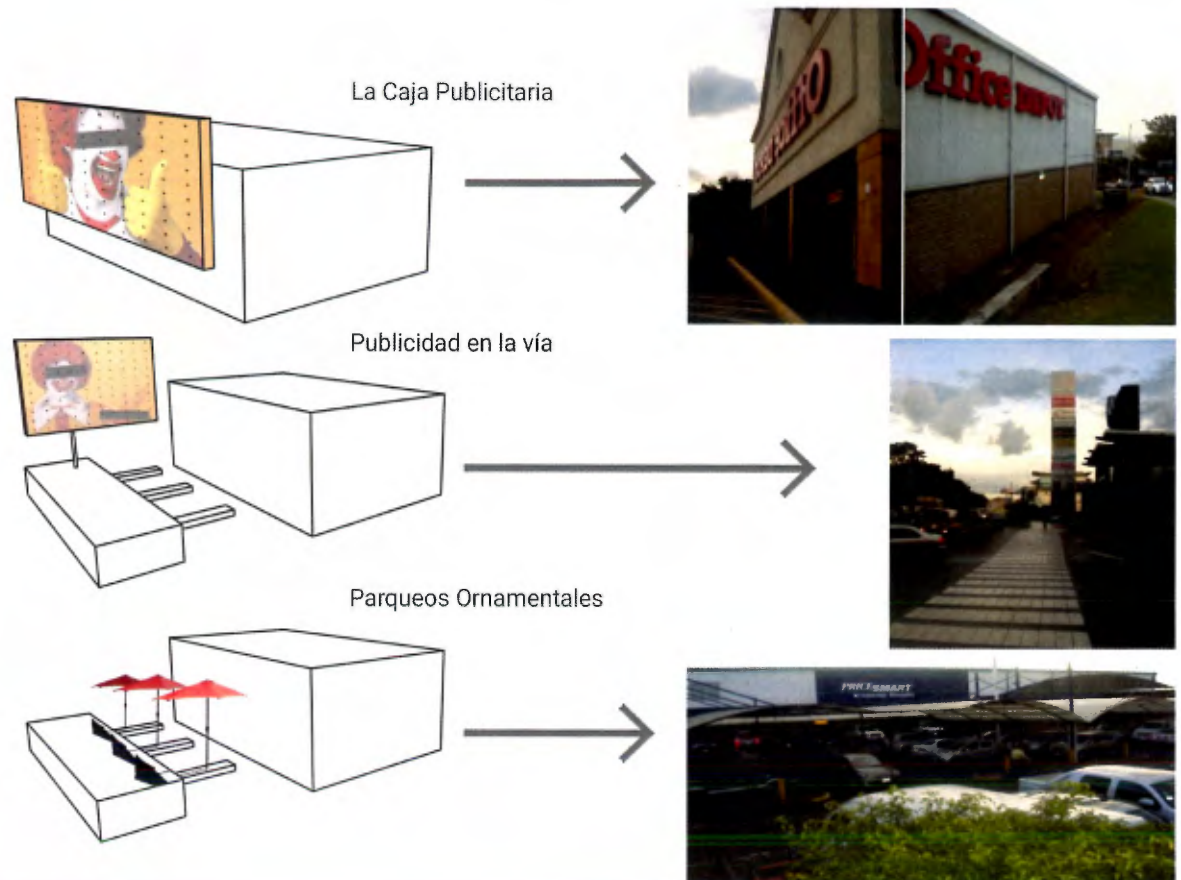
Esto tiene como objetivo crear una apariencia disimulada en que el estacionamiento parece una extensión de comercio por medio de una fachada compuesta de mensajes publicitarios y la denominación de un edificio a partir de un conjunto de marcas comerciales.

Parqueos Ornamentales

Este tipo de parqueos busca adquirir ciertos elementos adicionales que además de tener una intención estética en algunos casos cumplan con propósitos funcionales, además de buscar algún tipo de intención que adorne o decore el estacionamiento.

Arquitectura enlatada

Todo lo antes mencionado, corresponde a aspectos tangibles de los sectores periurbanos. Pareciera que la arquitectura convencional no sabe qué hacer con



"estas ideas de edificios ofrecieron una mutabilidad potencialmente infinita, en la que el módulo de la arquitectura era una unidad de contenido variable (particiones, vidrio, iluminación, etc.) a través del cual se ha diseñado con - identificación espacial y la identidad visual de - el sistema integrado de la corporación." Reinhold Martin *The Organizational Complex* (2005)

esta imagen de lo urbano, no lo entiende y no sabe cómo posicionarse ante ello.

Denise Scott Brown desde años atrás en su libro *Aprendiendo del Pop* (1971) hace alusión a esta aparente falta de interés por tomar partido e investigar estas nuevas formas de paisaje urbano que se ha venido desarrollando en nuestros sectores periurbanos; "hay cierta ironía en el hecho de que la cultura "popular" y el paisaje "popular" no sean populares entre quienes toman decisiones sobre como renovar la ciudad y realojar a los pobres" (Scott Brown 1971)

Rem Koolhaas (2002) llama a estos lugares Espacio Basura. Las marcas son el todo, absorben el contenido del edificio dejando solamente la misma. Esto claramente puede ser observado en espacios de comerciales de gran escala. Según Koolhaas estas formas de comunicación del espacio basura nos seducen, nos llaman e invaden, la iconografía sabe cuáles son nuestros gustos, incluso nos conoce mejor que nosotros mismos. En nuestro contexto es imposible no prender un televisor o acceder a internet sin ser bombardeados de publicidad que busca atraernos al consumo al igual que en el espacio basura. Incluso esto puede ser visto dentro de los Malls o espacios comerciales, al salir a la calle y transitar, en casi todas partes de nuestro espacio urbano.

La arquitectura debería tomar partido sobre estas nuevas formas de crecimiento y ocupación presente en las zonas de desarrollo que en este caso son periurbanas. El automóvil como tal, puede entenderse como un agente de cambio en la morfología de la ciudad y paralelo a él, la evolución de la publicidad también puede entenderse como agente de cambio en la imagen de la misma. Para concluir, otra cita de Denise Scott Brown nos invita a observar lugares y aspectos que damos por sentado e ignoramos en el actual crecimiento urbano. "para aquellos arquitectos que esperan poner sus habilidades a la última, he recomendado una investigación de las formas de la nueva ciudad existente basada tanto en cuestiones sociales como estéticas- ¿de dónde salió por primera vez el arco parabólico de Macdonald's?- el juicio se suspende con el fin de entender y ser receptivo."(Scott Brown, 1971)



El parqueo en los Sectores Perirurbanos del GAM

Las grandes distancias entre las diferentes actividades en los sectores periurbanos del GAM, han provocado que sus habitantes se vuelvan dependientes del automóvil para movilizarse. Ante eso, los establecimientos comerciales se han visto en la obligación de incorporar extensas áreas de parqueo para atraer clientes. El presente texto busca analizar cómo los modelos de centro comercial predominantes en los sectores periurbanos del GAM (*almacén, mall, lifestyle center*), incorporan los parqueos de diferentes maneras, según la imagen que buscan proyectar a su clientela.

Automóvil y periferia

El desarrollo de los sectores periféricos del GAM, al igual que en otros países, se ha dado a partir de la migración de la población hacia las afueras de las ciudades. La conformación de sectores residenciales lejos de los centros urbanos, dio inicio a un proceso de suburbanización que se vio acelerado por la popularización del automóvil. Según Gruen y Smith (1960: 20) "cuando el automóvil emergió como medio masivo de transporte privado, tuvo lugar la última explosión urbana", a lo cual atribuyen "una dispersión de la población que no siguió patrón alguno." Tal dispersión provocaría el aumento de los flujos vehiculares entre zonas periurbanas y los diferentes centros, y por lo tanto una mayor dependencia del automóvil para desplazarse entre las diferentes actividades presentes en las ciudades. Como respuesta a estos nuevos hábitos de transporte, en la periferia empezarían a aparecer nuevas tipologías, pensadas para quienes se mueven por medio del automóvil y evitan ir a los centros urbanos tradicionales a realizar sus actividades de consumo.

El traslado del comercio a la periferia, se da a lo largo de autopistas y rutas principales. Sobre estas se forman ejes comerciales (strips) conformados por establecimientos aislados y grandes centros comerciales (malls) (McKee y McKee: 2001). La distribución de dichos lugares se da de forma dispersa y las distancias entre ellos se piensan en razón del automóvil. Las rutas de alta velocidad y alto flujo vehicular son el único vínculo entre espacios aislados entre sí. Debido a esto, los edificios incorporan amplios espacios para parqueos, con lo cual los patrones de ocupación del suelo se modifican, y el parqueo pasa a formar parte importante del paisaje periurbano. Con el posterior traslado de otras actividades, como servicios y entretenimiento, gran parte de la población de la periferia se vería en la posibilidad de realizar múltiples actividades en dichas zonas.

Para el residente de lo periurbano se hizo posible acceder, en tiempos cortos, a prácticamente todas las actividades necesarias de su vida cotidiana. Gracias al automóvil, los tiempos de desplazamiento entre actividades se redujeron y finalmente fue posible no ir a los centros. Bajo estas circunstancias, algunas zonas periurbanas adquieren el rol de nuevas centralidades (Lulle y Paquette: 2007) y se vuelven atractores en sí mismos,

que contienen todas las funciones de los centros tradicionales, pero con una distribución espacial basada en el traslado por medio del automóvil. El éxito comercial de estos sectores es tal, que se vuelven zonas de alto valor inmobiliario y que aún atraen nuevos desarrollos. Para los residentes de estos sectores el automóvil se vuelve el medio por excelencia para vivir la ciudad.

Lo anterior ha derivado en lo que el arquitecto Willem Jan Neutelings (1994) denominó "Ring Culture" (cultura de anillo), en referencia a las autopistas que conectan importantes ciudades de Bélgica y Holanda, en las que desarrolló sus estudios sobre la periferia. Para Neutelings, el hecho de que todas las actividades urbanas se ubiquen sobre autopistas ha llevado a que la arquitectura se piense para el automóvil, con lo cual aspectos como la escala y la morfología se verían afectados. La arquitectura de la "Ring Culture" es pensada para el chofer, y su éxito se basa en que el automóvil es visto como sinónimo de libertad, autonomía y estatus para la cultura mediática actual (Neutelings: 1994), por lo que es deseado y celebrado moverse a donde sea en automóvil.

La consolidación de dicha "cultura" ha llevado a que el éxito comercial de los desarrollos periurbanos, dependa en gran medida de la facilidad de acceder en automóvil y de conseguir parqueo. Los modelos arquitectónicos periurbanos, como el mall, los centros de oficinas, los grandes almacenes y hoteles, se han diseñado en función a eso. Por ejemplo, Gruen (1960) plantea el modelo de mall a partir de la relación del comercio con altos flujos vehiculares. Para él la posibilidad de un amplio parqueo junto a los espacios comerciales, es una necesidad básica del habitante de estos sectores. El éxito de su modelo llevaría a su proliferación a nivel global, con lo cual las grandes extensiones de parqueo aparecerían, sobre todo a partir de los ochentas, en la periferia de lugares tan lejanos, tanto geográfica, como culturalmente entre sí.

Parqueos

El desarrollo de dichos sectores periurbanos, conformados por arquitectura concebida en gran medida para quien llega en automóvil, se da en nuestro país con rasgos muy similares a los que estudiaron Gruen y Smith en los Estados Unidos, y Neutelings en Bélgica y Holanda. Al igual que los centros urbanos de dichos entornos, San José presenta aún condiciones de saturación de infraestructura vial y de servicios, que ha motivado que la

Gruen V. y Smith L. (1960). "When the automobile emerged as a means of private mass transportation, the final urban explosion took place. (...) So, with the automobile came a dispersal of population that followed no pattern whatever." P. 20 Scott-Brown, D. (1971). Aprendiendo del pop. España: Gustavo Gili



"Cuando el automóvil emergió como medio masivo de transporte privado, tuvo lugar la última explosión urbana"

Victor Gruen



Imagen 2.26. Parque Avenida Escalón - Hospital CIMA. Elaboración propia (2015).

población de las zonas periurbanas evite entrar a su centro. Esto ha llevado a que en zonas como Guachipelín de Escazú, Lindora, y Tres Ríos, entre otras, se dé un auge en la construcción de espacios para el comercio y actividades recreativas, que buscan suplir la demanda de una creciente población que se acostumbró a ir en carro a todas partes.

Además, factores locales como la percepción de inseguridad en cierta población ha llevado a que la gente prefiera el automóvil y evite el transporte y los espacios públicos. (Schütte y van Lidth: 2010) Por lo tanto, se trata de una población que busca lugares con parqueo privado, inmediato al lugar que visitan. La población que solo se mueve en transporte privado, en esos sectores, pasa gran parte de su tiempo en parqueos, y los lugares que visitan se construyen en función a estos; en centros comerciales, y ofiencentros, entre otros casos, la distribución de las actividades, y flujos peatonales, se realiza en función a los accesos vehiculares y a los estacionamientos.

Ante esto, la búsqueda de un parqueo de fácil acceso, e inmediato a los destinos de consumo, pone en ventaja a los desarrollos periurbanos frente a centros urbanos como el de San José. La saturación de los parqueos josefinos queda implícita en las propuestas de reordenamiento de Dobles y Jenkins de 1976. Ellos plantean que ante dicha problemática, "las demandas de estacionamiento deberán analizarse al diseñar cada conjunto de edificios. Donde el terreno es de alto costo, no se justifica el estacionamiento en superficie, por lo cual habrá que pensar en edificios especiales, preferentemente, o bien en sótanos o subterráneos, si las condiciones topográficas lo exigen." Básicamente ellos plantean la necesidad de que cada desarrollo incorpore su propio parqueo con características que convierten a este en parte fundamental de los objetos arquitectónicos.

Si bien la recomendación de Dobles y Jenkins es pensada ante la escasez y el costo del suelo en los centros urbanos, la incorporación del parqueo como parte de los edificios se volvió algo usual en las zonas mencionadas previamente del GAM, a pesar de las grandes extensiones de terreno allí presentes que inicialmente permitieron extensas áreas abiertas de estacionamiento. Incluso centros comerciales como los Multiplaza, tanto el de Escazú como el de Curridabat, que originalmente tenían un extenso parqueo exterior, han incorporado progresivamente el parqueo como parte de los edificios. Ante la creciente demanda por comercio en la periferia, crece la demanda por parqueos, y es algo a lo que los distintos desarrollos

han debido adaptarse para competir y poder crecer. Las formas en que se construyen dichos parqueos varían: a veces son sótanos, otras veces son torres adyacentes a los centros comerciales, o incluso edificios totalmente independientes.

Tales parqueos, en coherencia con los planteamientos originales de Gruen (1960) están diseñados, no para albergar la mayor cantidad posible de carros, sino para facilitar la rotación continua en el uso de los estacionamientos. Sin embargo, ante el incremento de la clientela, y de la población trabajadora (en el caso de centros de oficinas) que llega en carro y lo mantiene parqueado durante su jornada laboral, los parqueos se han visto saturados y ha surgido la necesidad de densificarlos por medio de rampas que lleven a más niveles. La competencia por atraer choferes consumidores, en zonas como Guachipelín, donde frecuentemente aparece nueva oferta comercial, ha convertido al parqueo en un factor clave para el éxito económico de cada conjunto.

Variaciones

La forma en que dichos conjuntos han incorporado el parqueo, responde a la imagen comercial que buscan proyectar. Las variaciones entre los diferentes diseños de estacionamientos se deben, en gran medida, a los modelos globalizados de arquitectura comercial que se han tomado como referencia en el GAM y en general en Costa Rica. En el caso de Guachipelín de Escazú, existen claramente tres modelos arquitectónicos comerciales predominantes, en los que la configuración del parqueo, nos da señales de la imagen y la experiencia de consumo que buscan ofrecer: el gran supermercado o almacén, el mall, y el lifestyle center (recientemente comercializado como "mini-ciudad").

En el caso de los parqueos de supermercados y almacenes, predominan las áreas asfaltadas, abiertas, e inmediatas al espacio público. En Guachipelín, encontramos casos como el almacén EPA, Office Depot, ConstruPlaza, Pequeño Mundo y PriceSmart, que presentan dicha configuración de parqueo. Se trata de establecimientos estrictamente comerciales, cuyos estacionamientos están planeados en función de consumidores que van a realizar una actividad específica y que no pasarán demasiadas horas allí. Independientemente de si se trata de un supermercado o de un almacén de

Gruen V. y Smith L. (1960). "The shopping center which can do more than fulfill practical shopping needs, the one that will afford an opportunity for cultural, social, civic, and recreational activities will reap the greatest benefits." P.267

materiales de construcción, quien va allí sabe, o al menos intuye, qué va a buscar.

Los grandes almacenes periurbanos, como modelo de desarrollo inmobiliario, ofrecen exclusivamente comercio. A diferencia del mall o el lifestyle center, que ofrecen entretenimiento y buscan lograr que el consumidor permanezca el mayor tiempo posible en el sitio, a los almacenes les sirve que la clientela circule rápido. Se trata de un modelo que no aspira a convertirse en nada más allá que en un establecimiento comercial, por lo tanto la imagen que proyecte el parqueo hacia el exterior del conjunto no resulta tan relevante, y al tratarse de un modelo arquitectónico que no crece (como las etapas del mall) es poco probable que el parqueo ocupe más niveles, ni crecer horizontalmente. En los grandes almacenes de Guachipelín, el parqueo aún no es edificio, ni parte de alguno.

A diferencia de dichos almacenes, los parqueos del mall presentan características muy diferentes. Para comprender el porqué de la configuración de los parqueos de un mall, debemos remontarnos al modelo original planteado por Victor Gruen en el texto "Shopping Town USA" (Gruen y Smith: 1960). En dicho libro, Gruen propone los grandes centros comerciales, como espacios que vienen a satisfacer las diversas necesidades de los homogéneos suburbios estadounidenses de la posguerra, y así evitar los largos desplazamientos en automóvil y la congestión de los centros. Él afirma que "el centro comercial, el cual puede hacer más que satisfacer las necesidades prácticas de compras, aquel que puede proporcionar una oportunidad para actividades culturales, sociales, cívicas y recreativas, cosechará los más grandes beneficios." Por lo tanto el mall pretende ser un espacio social para la periferia, basado en el consumo, antes que un establecimiento comercial aislado.

Lo anterior explica en gran medida el éxito comercial del mall, pues al ofrecer mayor diversidad de actividades, atrae una clientela aún mayor que la de un almacén. Al tratarse de un modelo arquitectónico periurbano, el parqueo no puede quedar fuera de las pautas de diseño. El modelo de Gruen, adoptado y ligeramente modificado globalmente, establece que los parqueos deben rodear al espacio comercial, del cual quedan excluidos los carros. Él buscaba ofrecer espacios peatonales, y controlados, que sirvieran para desarrollar todas aquellas actividades que las autopistas y las extensas zonas residenciales, no permitían realizar. El parqueo debe por lo tanto estar totalmente separado de los recorridos interiores del centro

comercial. Por lo tanto está expuesto al exterior de la propiedad.

Además de considerar las necesidades urbanas de los residentes cercanos, Gruen tomó en consideración que la cantidad de posibles consumidores aumentaría en tanto la dispersión urbana no se detuviera, y ante esta situación planteó el mall como un modelo arquitectónico inconcluso que debía tener posibilidades de crecer por etapas. La expansión del espacio comercial iba asociado a la expansión del área de estacionamiento. Sin embargo, los predios en los sectores periurbanos, a pesar de su gran tamaño, no son interminables.

Un ejemplo emblemático de lo anterior es Multiplaza Escazú. Es un centro comercial desarrollado por etapas. En cada una de las ampliaciones se ha incorporado más parqueo cercano a los, cada vez más, accesos a los pasillos del mall. En dicho centro comercial aún encontramos parqueos extensos y a la interperie, otros subterráneos, ubicados bajo áreas de uso comercial, y además encontramos infraestructura de varios niveles adherida a la estructura del mall. Estos últimos son visibles desde la autopista (ruta 27) y fueron construidos donde antes había un parqueo a la interperie. Lo anterior denota que el terreno se acabó y que el aumento de consumidores que llegaban en automóvil, llevó a la densificación de los parqueos por medio de rampas y más niveles.

El parqueo, tanto en el gran almacén, como en el mall, se ve desde afuera, pero resulta excluido de la experiencia de consumo. El parqueo se vuelve una especie de vestíbulo en el que se permanece poco tiempo, y al cual no se regresa hasta el momento de partir; es el área que aísla lo que pasa dentro de lo que pasa fuera, y a la vez se vuelve parte importante de la imagen proyectada del lugar. En el mall y el almacén, al ser contenedores herméticos a la vida urbana exterior, no ven en el automóvil un problema, pues no interfiere directamente con lo que pasa adentro. Tampoco es problema que el parqueo reciba al consumidor, pues este sabe que adentro lo espera un mundo absolutamente distinto al espacio donde dejó el carro.

Contrario a lo anterior, el lifestyle center aparece como modelo comercial que busca ofrecer una experiencia de consumo, abierta al exterior y con el claro objetivo de recrear situaciones urbanas más parecidas a las de los centros tradicionales que a las de los espacios comerciales periurbanos antes mencionados. El modelo surge en Estados Unidos, como intento de llevar a esos sectores, de forma algo nostálgica, la vida de los centros

urbanos estadounidenses previos a que el automóvil los congestionara y entraran en decadencia (Gillem: 2009).

El caso de Avenida Escazú, en Guachipelín, permite ver cómo un modelo arquitectónico como el lifestyle center, simplemente por la forma en que se disponen sus parqueos, plantea una relación con el espacio público inmediato (carretera de acceso y autopista), absolutamente distinta a la que establecen el gran almacén y el mall. Al dirigirse a un público consumidor que busca una experiencia de ciudad con espacios pseudo-públicos abiertos al exterior, la primera imagen a la que se enfrenta el visitante de un lifestyle center no puede ser la de un parqueo extenso.

En Avenida Escazú vemos cómo desde la calle pública lo que observamos son edificios, áreas verdes, y esculturas. El carro se deja al fondo, donde no se vea de la calle, pero donde no interrumpa la dinámica de ciudad amigable con el peatón que se busca recrear. Allí encontramos un parqueo no tan extenso, al final de la propiedad, colindante al retiro con un río, Desde el eje principal de circulación, que corresponde al "Main Street" del modelo original (Gillem: 2009), los carros estacionados son apenas visibles. Además otras áreas tienen parqueo subterráneo y recientemente se construyó una torre de parqueo, visible únicamente desde el área de oficinas.

El lifestyle center como modelo, con Avenida Escazú como ejemplo, busca ofrecer como imagen al exterior un entorno urbano idealizado. A diferencia del gran almacén, y el mall, cuyos parqueos reciben al visitante, se busca que aquello que parece espacio público sea lo que atraiga a quien pasa por fuera. Ante sectores periféricos conformados por edificios herméticos al exterior, y una ciudadanía que vive entre estos y el automóvil, aparece como una alternativa para quienes no quieren dejar dichos sectores, pero buscan una experiencia, aunque absolutamente artificial y bajo control, algo más urbana. Es probable que el reciente auge comercial de los lifestyle centers en el GAM, y particularmente en Escazú y Santa Ana, se deba a una población que vive la versión local de la "Ring Culture" descrita por Neutelings, y que se cansó de los espacios contenidos de Gruen y sus derivados.



loQstorage
by ESCOOP

ESCAZU

ESCAZU

ALTO

Imagen 226. Parqueo (Estructura Escalón) - Escalón de la Universidad de Costa Rica (2015)

La forma en que dichos conjuntos han incorporado el parqueo, responde a la imagen comercial que buscan proyectar. Las variaciones entre los diferentes diseños de estacionamientos se deben, en gran medida, a los modelos globalizados de arquitectura comercial que se han tomado como referencia en el GAM y en general en Costa Rica



A photograph of a LEGO minifigure of a man in a suit sitting on a wooden park bench at night. The minifigure is wearing a blue suit jacket, a white shirt, and a red and white striped tie. It is sitting on a wooden bench with a suitcase next to it. The background shows a paved walkway, trees, and a building with illuminated columns.

ESPACIO PRIVADO DE USO PÚBLICO

El desarrollo reciente de los sectores periurbanos del GAM, se caracteriza por la ausencia de espacios públicos para el encuentro y la recreación de la población cercana. Esto generó la necesidad de las personas de movilizarse largas distancias para acceder a parques, áreas de juegos, o equipamiento deportivo, entre otros lugares. Ante esto, el mercado inmobiliario, y particularmente los centros comerciales, incorporaron espacios y amenidades dedicadas a satisfacer las necesidades de recreación de los ciudadanos. A diferencia de los espacios públicos tradicionales, estos son parte de una estrategia para atraer clientela. Sin embargo, se han convertido en los espacios de actividad social y encuentro por excelencia en las zonas periurbanas. El presente texto busca ahondar en el uso de espacios de uso colectivo como parte de la estrategia de mercadeo de los establecimientos comerciales de periferia, y las razones de su éxito.

Históricamente, las necesidades de consumo de la gente han llevado a la creación de espacios para la compra y venta de artículos. En cualquier ciudad, sin importar su ubicación geográfica, o el momento de su fundación, es posible encontrar lugares utilizados para el comercio; desde espacios públicos ocupados temporalmente, como calles, plazas o campos feriales, hasta edificios construidos específicamente para dicha actividad, como los mercados, almacenes, y más recientemente los centros comerciales en sectores periurbanos. La presencia de espacios para la adquisición de bienes, atrae gente, y por lo tanto genera concentraciones de personas e interacción entre éstas. Se puede afirmar que gran parte de la vida pública de los habitantes de las ciudades se explica por la necesidad de trasladarse para comprar.

Eso llevó a la consolidación de centros urbanos, con espacios cuyo uso se vería influenciado de forma positiva por la presencia de actividades y espacios comerciales en sus cercanías. Por ejemplo, en los centros de ciudades como San José, Alajuela, y Heredia esto aún se da en espacios públicos bastante visitados como los parques centrales y plazas aledañas; su ubicación en zonas de alta concentración de comercio, garantiza que la gente pase, permanezca, y socialice en dichos lugares. Esto permite afirmar que los espacios para el comercio son componentes que refuerzan la condición de centralidad de ciertas zonas urbanas que se componen además de espacio público, edificios residenciales, y demás lugares destinados al desarrollo de actividades productivas y sociales. La articulación entre espacio comercial y espacio público garantiza la afluencia de ciudadanos a un determinado sector urbano, lo cual genera dinámicas que mantienen activo dicho sector.

Lo anterior se puede observar en centros urbanos tradicionales, como los de prácticamente todos los cantones que conforman el GAM. Sin embargo, al trasladarnos a sectores periurbanos, con un acelerado y reciente crecimiento, entre ellos Guachipelín de Escazú y Pinares de Curridabat / Tres Ríos, encontramos que no existe una articulación efectiva entre espacio comercial y espacio público, sin que esto signifique la ausencia de espacios para la interacción y la socialización. Se trata de espacios donde el comercio es predominante y donde prácticamente no existe espacio fuera de la propiedad privada, que propicie la permanencia ni el desarrollo de actividades recreativas o sociales por parte de los ciudadanos. A pesar de esto, se da una condición urbana donde sí hay encuentro e interacción de ciudadanos, pero donde a diferencia de los

centros tradicionales, se dan dentro de espacios privados dedicados casi exclusivamente al consumo.

En las zonas observadas, el comercio no necesita del espacio público para atraer gente. Allí, los espacios de encuentro, más allá de consolidar sectores urbanos y propiciar dinámicas sociales, son parte de una estrategia de mercado. En la periferia, el espacio comercial deja de ser solo un componente, y pasa a ser el principal requisito para lo urbano, con lo que la relación entre consumo y ciudad se invierte (McMorrough: 2002). En los modelos arquitectónicos dedicados al comercio en la periferia urbana, particularmente en el mall y en el lifestyle center, se busca satisfacer la necesidad de espacios para la socialización de aquellos clientes, entre otros, que habitan en zonas donde los espacios públicos que propician la permanencia son prácticamente inexistentes.

Se puede argumentar que lo anterior es el resultado del arraigo, por parte de los desarrolladores y planificadores de lo periurbano, a una lógica funcionalista de construcción de la ciudad. Según Jan Gehl (1971) "con la llegada del funcionalismo, las calles y plazas fueron literalmente declaradas indeseables. Fueron reemplazadas por caminos, vías, y césped ad infinitum." Las superficies libres planteadas por la planificación funcionalista, tenían como fin separar actividades y garantizar condiciones saludables (como respuesta al hacinamiento de los centros históricos), antes que ser ocupados por actividades humanas. El resultado de dicha lógica de diseño del espacio público abierto, fue la presencia de grandes superficies de césped como las que menciona Gehl, y otros espacios como rotondas o "islas" de autopistas, que no están equipadas ni son aptas, por razones de accesibilidad principalmente, para el desarrollo de actividades sociales.

Si bien la construcción de los sectores periurbanos no sigue los principios de la Carta de Atenas (1934) ni de algún otro documento de referencia del Movimiento Moderno, la forma de diseñar (o dejar de hacerlo) el espacio de propiedad pública, tiene resultados similares. En los sectores periféricos del GAM, se puede apreciar cómo los espacios verdes, o al menos abiertos, fuera de los predios, corresponden casi exclusivamente a espacios residuales entre carreteras. Incluso los espacios de tránsito peatonal apenas cumplen los mínimos que exigen los reglamentos de construcción, pues son sectores donde el automóvil es el medio de movilización predilecto, con lo cual se reduce aún más la posibilidad de interacción de personas en



En las zonas observadas, el comercio no necesita del espacio público para atraer gente. Allí, los espacios de encuentro, más allá de consolidar sectores urbanos y propiciar dinámicas sociales, son parte de una estrategia de mercado

el espacio público.

Tal falta de espacios abiertos, públicos, y con condiciones para la socialización, en la periferia, no es exclusiva de las zonas comerciales. Los sectores residenciales aledaños a dichas zonas presentan condiciones similares en lo referente a espacios públicos. Si bien en los residenciales cerrados predominan los antejardines y los espacios abiertos, no se trata de espacios públicos. Las extensas áreas ocupadas por viviendas, encerradas por grandes muros, cuentan con áreas de juegos infantiles y de equipamiento comunal exigidas por ley, pero de acceso restringido y sin las condiciones de actividad circundante que presentan los espacios públicos de los centros urbanos. Es común que muchas de esas áreas de uso recreativo, dentro de los residenciales, resulten abandonadas o simplemente no resulten atractivas para los vecinos.

Además, la homogeneidad en los usos de los edificios en dichas zonas, deriva en la ausencia de personas en las calles. Se vuelven sectores dormitorio que no ofrecen opciones atractivas para llevar a cabo actividades sociales. Los residenciales de las zonas antes mencionadas, a pesar de contar con dichas áreas para recreación, fallan al querer generar vida pública en sus calles al no incorporar comercio. Esto obliga al traslado, por medio de vehículos, a los centros comerciales cercanos, los cuales al concentrar actividades y personas, se vuelven los espacios predilectos para el encuentro en esos sectores.

Ante tal carencia de espacios públicos para la interacción social, se vuelve rentable para los desarrollos comerciales, incorporar espacios que permitan la socialización de los clientes. La presencia de espacios "abiertos", con condiciones que simulan u ofrecen rasgos de urbanidad, se vuelve una estrategia comercial efectiva para atraer clientes. Al ofrecer la posibilidad de reunirse y socializar, los centros comerciales se vuelven espacios comunales, además de espacios de consumo. (Cohen: 1996) Esto no es nuevo ni casual; es el resultado del desarrollo de modelos arquitectónicos (el mall y el lifestyle center) que en su origen buscaban satisfacer la falta de espacios comunales en la periferia y así atraer clientes para sus zonas comerciales. Básicamente, el mercado se encargó de ofrecer lugares para llevar a cabo actividades que solían realizar en el espacio público, sustituyendo a este bajo sus propias condiciones.

Particularmente, en el caso del mall, se aspiraba desde su concepción teórica, a que se convirtiera en un centro cívico y social (Gruen y Smith: 1960). Su "padre intelectual", Victor Gruen, deja claro en el libro "Shopping Town USA" (Gruen y Smith: 1960) que existía una problemática de faltante de espacios para la socialización en la periferia de las ciudades estadounidenses (suburbios). Añadido a esto, Gruen comprendía la efectividad del uso del comercio como generador de vida urbana, así como la necesidad para los comerciantes de contar con espacios recreativos que atraigan potenciales clientes, tal como sucede en los centros tradicionales de las ciudades.

La incorporación de espacios de uso colectivo en grandes centros de consumo privados, es parte de una tradición de llevar elementos de los centros urbanos en zonas periurbanas. Según Cohen (1996), "los primeros centros comerciales idealizaban la planta física de la calle comercial tradicional del centro, con tiendas a ambos lados de una vía peatonal al aire libre, con diseño paisajístico y equipada con bancas". El éxito comercial de dichos centros llevaría a que tal incorporación de elementos urbanos se consolidara como parte de la "receta" para el diseño de futuros centros comerciales a nivel global. John McMorrough (2002) afirma que en el caso del mall, éste adquiere significado (relevancia) debido a "su habilidad para crear efectos de urbanidad sin necesidad de la ciudad."

De forma diferente, pero siguiendo la misma lógica, el lifestyle center adopta características de los centros urbanos para generar condiciones de vida pública que lo vuelvan atractivo ante una clientela necesitada de espacios de socialización. Según Kathleen Kern (2008), este tipo de desarrollos, de los cuales encontramos notables ejemplos en Costa Rica (Avenida Escazú y Distrito Cuatro, entre otros) siguen una fórmula exitosa en ofrecer a la clientela un entorno urbano atractivo, que emula la vida de las calles de los centros, con facilidad de parqueo y una homogeneidad social típica de zonas periurbanas. El espacio abierto, que busca parecer espacio público, es en realidad una imagen que busca atraer clientes cansados del confinamiento del mall, pero sin el hábito de ir a centros urbanos tradicionales donde no existe el control social (derecho de admisión) que, irónicamente, les da tranquilidad en esas zonas.

En el caso del lifestyle center, es notable, como parte de la estrategia de adopción de una imagen urbana tradicional, la incorporación de elementos de mobiliario urbano, especialmente bancas y espacios para

la permanencia en espacio abierto, organizados a partir de lo que en la disciplina del diseño urbano se conoce como "diseño para el peatón" (pedestrian-oriented design). Resulta curioso que los planteamientos de activistas y diseñadores que se han convertido en referentes para la regeneración de espacios públicos en los centros, tales como Jane Jacobs, William Whyte, y el mismo Jan Gehl, sean los principios adoptados para generar condiciones urbanas en espacios privados, contrario al discurso en pro del espacio público de sus autores. La ubicación del mobiliario urbano, así como de los flujos peatonales, y en general de espacios recreativos, responde a intereses comerciales.

La presencia de bancas resulta particularmente importante. Por una parte permite recrear la ya mencionada imagen urbana que se busca ofrecer en sectores carentes de espacio público. Por otra, es la manera de ofrecer espacios de descanso y de permanencia, con los cuales se busca consolidar el atractivo del espacio comercial como espacio de socialización, y además facilita que los clientes pasen más tiempo en el centro comercial y por lo tanto aumentan las probabilidades de que compren. El peso de la posibilidad de socializar y de la proyección de una imagen "urbana" en los espacios de consumo periurbanos, es tal que incluso algunos autores afirman que la ausencia de lugares de encuentro, y una imagen "ajena" al consumidor resulta en el fracaso comercial. (Feinberg et al: 1989)

Lo anterior se da tanto en el lifestyle center como el mall, pues ambos buscan cumplir los deseos de muchos de sus clientes al ofrecer una experiencia urbana sin las "molestias" de la ciudad. Especialmente en regiones urbanas latinoamericanas, como el GAM, la percepción de inseguridad en los centros urbanos, lleva a que quienes tienen mayor poder de consumo, prefieran acudir a los centros comerciales en zonas perirurbanas a realizar sus compras. El fuerte convencimiento de algunos, de que los espacios realmente públicos son peligrosos, ha favorecido el negocio de los desarrolladores inmobiliarios de estas zonas, al considerarse los espacios de consumo de las mismas, como más seguros por ser de acceso restringido para cierta población, y por tratarse de ambientes controlados.

Autores como Cohen (1996) argumentan que el traslado de la población hacia estos espacios privados de uso "público" ha derivado en una "segmentación de mercado" aplicada a la vida pública, donde se tiende a homogenizar la población que asiste a los diferentes espacios de

encuentro. Además, el hecho de que los espacios de socialización sean de propiedad privada, resta la dimensión política que tradicionalmente ha tenido el espacio público, pues no es posible, en la mayoría de casos, realizar foros o manifestaciones colectivas sobre temas de interés público, ni es posible el desarrollo no programado y sin autorización, de actividades como manifestaciones públicas. Sin embargo, al parecer esto es parte del atractivo de los lugares de socialización presentes tanto en malls como en lifestyle centers para cierta población. De cierta forma, quien desarrolla su vida social en centros comerciales ha asumido que existe un código de conducta aceptado para la vida comunitaria en dichos espacios, y que al asistir a estos, se somete voluntariamente a sus reglas.

Los espacios comerciales de las zonas periurbanas, al ofrecer sustitutos de espacios públicos, han llevado a que los pobladores cercanos basen toda actividad fuera de sus casas, en el consumo. En los sectores periurbanos del GAM, resulta casi imposible desarrollar actividades sociales constantes y recurrentes, fuera de alguna propiedad privada y desvinculada de espacios de consumo de bienes. Más que un asunto de elección, se trata de una reducida oferta de espacios para socialización. Ante el faltante de espacio público, los desarrolladores privados tienen en el potencial de sus edificios para ofrecer espacios sociales, un valor añadido para sus propiedades. Mientras algunos insisten en recuperar espacios públicos sin condiciones aptas para actividades sociales, y satanizar a los centros comerciales por la desocupación de los mismos, la población migra hacia sectores urbanos que no ofrecen espacio público efectivo, y su vida social se limita a espacios privados sometidos a las reglas establecidas por el mercado.



Imagen 2.30. Multiplaza Eje 20, Elaboración propia (2014)

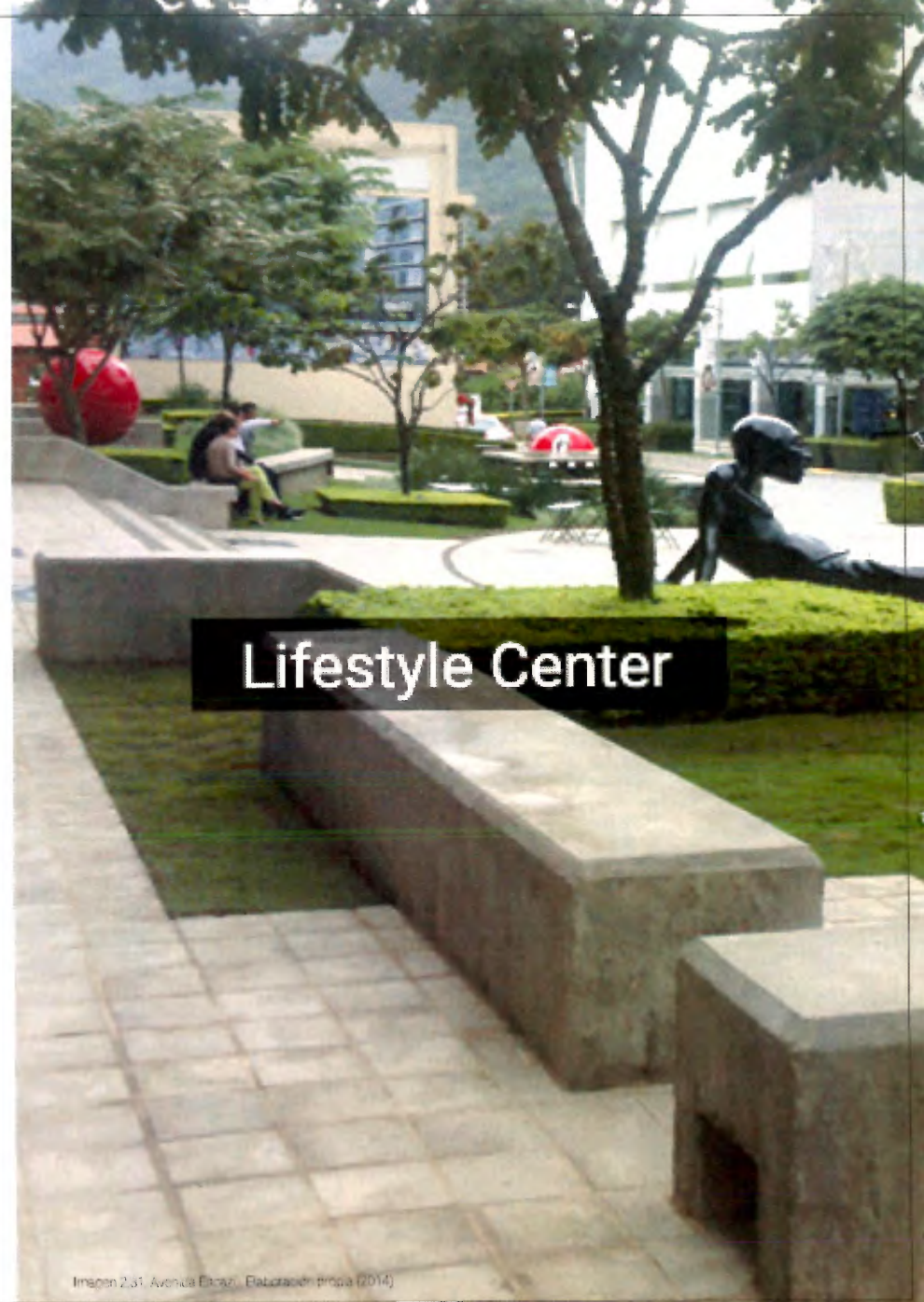



Imagen 2.31. Avenida Eje 20, Elaboración propia (2014)



Más que un asunto de elección, se trata de una reducida oferta de espacios para socialización. Ante el faltante de espacio público, los desarrolladores privados tienen en el potencial de sus edificios para ofrecer espacios sociales, un valor añadido para sus propiedades



Mutaciones y Simulaciones

Las actividades de los centros comerciales han variado en un periodo relativamente corto de tiempo. Este cambio corresponde a una serie de programas adheridos, procesos de transformación que poco a poco están modificando la concepción y funcionamiento de los centros comerciales. Lo anterior replantea el papel de dichos espacios dentro de las dinámicas urbanas, al generar condiciones de centralidad que cambian las relaciones entre sectores urbanos. Además, por el tipo de actividades incorporadas a los espacios comerciales, éstos adquieren importancia a nivel cultural para los habitantes de los sectores aledaños, lo cual replantea su relación con centros urbanos tradicionales.

Le Corbusier solía decir que una sociedad hecha para la velocidad era una ciudad hecha para el progreso (Kahn 2001). Esta percepción deja en evidencia que la arquitectura siguió preceptos de optimización en función del automóvil y un estilo de vida vinculado al recorrido de distancias relativamente largas para acceder a distintos bienes y servicios. En sus proyectos urbanísticos, entre los cuales destaca el Plan Voisin (1925), quedarían plasmadas ideas que luego serían incorporadas dentro de la Carta de Atenas (1933). En dicho documento, escrito en el marco del Cuarto Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM IV) se establecerían las ideas base de la planificación urbana modernista.

Un ejemplo construido de dichas ideas es la ciudad de Brasilia (construida entre 1956-1960), ubicada en Brasil. Dicha ciudad buscaba ser un centro que recopilara distintas actividades cuidadosamente ordenadas en una planta con forma de avión o pájaro que establece el orden de las calle, plazas, zonas recreativas, lugares de trabajo en zonas asignadas y alejadas unas de otras en las que en la mayoría se debía llegar en un medio de transporte motorizado. Claramente a lo largo del tiempo esta manera de planificar ha generado críticas, sin embargo para efectos de esta investigación lo más importante es darse cuenta cómo dentro de la planificación de Lucio Costa para Brasilia, no se buscaba un modelo de diversidad programática en espacios limitados, al contrario, el objetivo era crear amplios espacios cuyos usos estaban segregados en zonas, y que por lo tanto debían ser atravesados en automóvil para cambiar de actividad en la ciudad.

Dicho modelo de planificación se difundió globalmente, y dio origen a ideas y herramientas de planificación que aún siguen arraigadas dentro de la práctica profesional y el ámbito académico. Por ejemplo herramientas de zonificación (que en nuestro país derivaría en planes reguladores), y la planificación en función del transporte vehicular. Eventualmente derivaría en una expansión acelerada de las zonas urbanas y en un distanciamiento entre actividades.

En contraposición a esto, Victor Gruen, creador del concepto de "Shopping Town" (1960), buscaba concentrar la mayor cantidad de actividades en un espacio reducido. Su planteamiento surge para satisfacer necesidades de los extensos suburbios estadounidenses; en ellos, la homogenización del uso de suelo y la dependencia del automóvil para trasladarse por largos tramos, empezaron a generar congestión vial y deterioro del entorno urbano. Los principios establecidos por Gruen darían origen al mall.

El mall, basado en el Shopping Town de Gruen, consolidaría un modelo que ofrecía ventajas como espacios relativamente compactos que ofrecen seguridad, control climático, y espacios peatonales libres de la contaminación y los riesgos del tráfico vehicular. Además incorporan una oferta diversa de bienes y servicios, para los cuales la población suburbana debía previamente trasladarse a los centros urbanos.

Por otra parte, la concentración de establecimientos con oferta dirigida a diferentes públicos, garantizaba la afluencia constante de compradores y reducía los tiempos en que estos requerían para trasladarse. Tales factores, además del hecho de tratarse de espacios donde a lo interno no había regulación estatal, hicieron del mall el modelo predilecto para el mercado inmobiliario y las franquicias comerciales.

El modelo de mall según Gruen, eventualmente sufrió transformaciones debido a un cambio en los objetivos para los que se planteó. Si bien Gruen lo veía como una solución a las carencias sociales y de oferta comercial de los suburbios, y su objetivo último era mejorar la calidad de vida de la ciudadanía, el mercado inmobiliario tergiversó esos fines.

Especialmente en países como Costa Rica es notable que los fines del mall no son necesariamente lo que se buscaba en sus orígenes. Por un lado en el GAM no existían sectores suburbanos comparables a los suburbios norteamericanos para los que en un inicio fue planteado dicho modelo. Por otro, a nuestro país llegó, cuando ya se había comprobado su éxito comercial, y como iniciativa de grupos inmobiliarios con objetivos económicos claros.

A continuación se realizará una reseña de la evolución programática del mall y otros modelos de centro comercial que le precedieron en nuestro país.

Centros Comerciales: Los Inicios en Costa Rica.

“La década de 1970 se caracterizó por el desarrollo de nuevos programas arquitectónicos: Centros comerciales, clubes privados, edificios privados y edificios de firmas internacionales, los cuales reflejan años de prosperidad económica y un mejoramiento del nivel de vida, especialmente en los sectores medios.” Ileana Vives (1998)

Tradicionalmente, el modelo predominante de comercio en nuestras ciudades, era aquel desarrollado en formas locales dentro de la trama urbana. Por ejemplo actividades comerciales como la “feria del agricultor” se llevaban a cabo en calles adenañas a sectores urbanos consolidados, o un mercado generalmente estaba ubicado en el centro de una comunidad, cerca de servicios religiosos, espacios recreativos y demás establecimientos de consumo.

Todos estos tipos arquitectónicos se utilizaban para satisfacer las necesidades de un sector pequeño de la población circundante a ese comercio; algunos ejemplos son las pulperías, pequeños almacenes y mercados de carácter local. Esto tiene ciertas implicaciones si consideramos que es comercio que busca atraer al público de las localidades más cercanas. A estas formas de arquitectura comercial se ingresa principalmente a pie. Por otra parte, todos estos modelos funcionan como pequeños componentes autónomos esparcidos dentro de un sector, unos más separados que otros. Además se trata de propiedades privadas autónomas, de diversos dueños, y vinculadas por espacio de propiedad pública (aceras y carreteras). La posterior aparición de centros comerciales no implicaría la desaparición de estos tipos comerciales ni de su organización, particularmente, en centros urbanos tradicionales.

El primer centro comercial documentado en Costa Rica fue el centro comercial Cocorí ubicado en los Yoses, desarrollado por Gastón Kogan en 1968. El diseño de este edificio se llevó a cabo por el arquitecto Humberto Malavassi y el ingeniero Álvaro Robles (Vives: 1998). Posteriormente se desarrollaron distintos centros comerciales, como el centro comercial de Guadalupe en 1975. Todos estos centros comerciales basaban su programa en una serie de tiendas consecutivas, conectadas directamente a un área de parque, que por medio de su variedad atraían a una nueva clientela, sin embargo aspiraban a ser únicamente un conglomerado de comercios.

Esta tendencia varía en 1979 cuando se crea el Gran Centro Comercial del Sur. El programa de este incluye una serie de aspectos orientados a otras actividades económicas como servicios profesionales y no solo la adquisición de bienes. Posteriormente, aparecerían centros comerciales como Plaza del Sol (1984) y Plaza Mayor (1990) que incorporarían supermercados como parte de su oferta comercial, además de unir los locales por medios de pasillos internos, separados del parqueo y aceras exteriores. Lo anterior, tanto el hecho de incorporar un establecimiento comercial de gran escala (supermercado) como la separación absoluta del espacio de circulación y el espacio externo del centro comercial, acercaría a estos conjuntos al modelo de mall que estaba por llegar al país.

Fue hasta 1993, con la construcción de la primera etapa de Multiplaza Escazú (propiedad de la empresa salvadoreña Grupo Roble), que en Costa Rica se construyó un centro comercial con las características del modelo de mall que Gruen (1960) planteó. La concentración a gran escala de locales comerciales, la incorporación de tiendas “ancla” (entre ellas los supermercados), la definitiva y absoluta separación entre espacio externo e interno, la presencia de “food courts”, así como la presencia de extensos parqueos rodeando todo el edificio, y la eventual incorporación de cines, marcarían las pautas para otros centros comerciales.

Posteriormente, en la década de los noventa, proliferaría el mall como modelo comercial por excelencia en el GAM. Algunos ejemplos que datan de esa época son el Mall San Pedro y American Outlet Mall (ambos en Montes de Oca), Mall Internacional de Alajuela, Plaza Real Cariari en Heredia, Metrocentro en Cartago, entre otros (Fürst: 2012). Aún más de dos décadas después se siguen construyendo en el GAM centros comerciales bajo ese esquema (por ejemplo City Mall en Alajuela).

Sería hasta 2009 que se construiría en Costa Rica un centro comercial construido según otro modelo; se trata de Avenida Escazú. Este se ubica en Guachipelín de Escazú, sobre la ruta 27, y según su propio sitio web y su publicidad, se trata del primer lifestyle center en Costa Rica (Posteriormente se construiría “Distrito Cuatro”). El lifestyle center es un modelo de espacio comercial, que al igual que el mall tiene origen en los sectores periurbanos de los Estados Unidos. Éste busca generar conjuntos comerciales con características de centros urbanos tradicionales (Gillem: 2009) y ofrecer espacios abiertos que parecen ser públicos, pero bajo el control y con la

supuesta seguridad que ofrece un espacio privado.

Las principales diferencias entre el lifestyle center y el mall, están relacionadas principalmente al programa, a la forma en que se dispone la circulación vehicular y peatonal, y a la imagen que buscan proyectar. El lifestyle center incorpora vivienda a su programa; se le ofrece al comprador de apartamentos, la idea de tener todo allí dentro, en un ambiente "exclusivo" y a una distancia caminable. En cuanto a la circulación vehicular y peatonal, en el mall ambos flujos deben estar absolutamente segregados (Gruen: 1960); quien anda de compras dentro del mall no debe ver ningún automóvil en circulación ni las áreas de parqueo, mientras en el lifestyle center se pretende que el peatón camine por aceras adyacentes a las vías vehiculares, tal y como sucede en los centros urbanos tradicionales. Por último, en cuanto a la imagen, el lifestyle center recurre a la creación de espacios abiertos (a la interperie), con vegetación, que simulan ser espacios públicos.

Centros Comerciales como proceso

En las zonas de investigación (Guachipelín de Escazú y Curridabat) se observan una serie de fenómenos, entre ellos el intento de simulación de esos espacios por parecer centros y en algunos casos más que centros, localidades que contienen bienes, servicios y más allá aún, vivienda. En el mall, a diferencia del lifestyle center, dicha adopción de características de centros urbanos, se reduce a un asunto de programa; en un mall se trata de mezclar usos y generar concentración de gente y actividades, pero no se busca que visualmente parezca un centro o sector urbano tradicional.

Sin embargo, tanto el mall como el lifestyle center recurren a recursos muy similares para atraer una clientela familiarizada con las actividades típicas de los centros. En primer lugar está el comercio tipo retail como programa arquitectónico. En este sentido, muchas formas de comercio preexistentes en los centros, se incorporan y mantienen vigentes dentro de las dinámicas del centro comercial, tales como supermercados y tiendas por departamentos.

Más allá de ofrecer bienes y servicios, mutan para ofrecen una nueva forma de vida vinculada al espacio comercial casi como un agente cultural. Los centros comerciales de los sectores periurbanos del GAM han empezado a incorporar actividades como teatros, restaurantes, cines, áreas de juegos,

áreas para eventos masivos, galerías de arte, instituciones educativas, gimnasios, servicios institucionales, consultorios médicos, etc. Se vuelven así espacios referentes de actividades artísticas, sociales, e incluso deportivas.

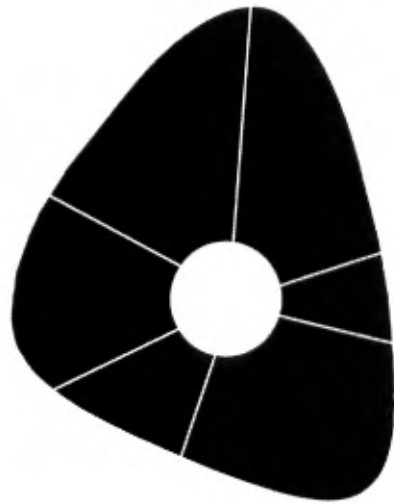
Además, es posible encontrar desde todo tipo de mobiliario para los transeúntes de ese espacio, y en algunos casos como Momentum (Curridabat), Avenida Escazú, o Plaza Tempo, todo un esfuerzo paisajístico para reforzar una idea de que el centro comercial tiene la capacidad de ser un centro urbano. Como prueba de esto es notable ver los esfuerzos de la administración de estos sitios para organizar eventos que parezcan ser de carácter público. Por ejemplo, actualmente Avenida Escazú promueve una "Feria del Agricultor" en sus instalaciones.

Otro aspecto fundamental para entender la necesidad del centro comercial de aparentar ser un centro urbano es la implementación de la vivienda en su programa. Como se mencionó previamente, esto es exclusivo del modelo de lifestyle center. La presencia de gente viviendo dentro del conjunto comercial, garantiza clientes/peatones, mientras que asegura a dicha población, no tener que "exponerse" en ningún momento, si así lo quisieran, a espacio de propiedad pública.

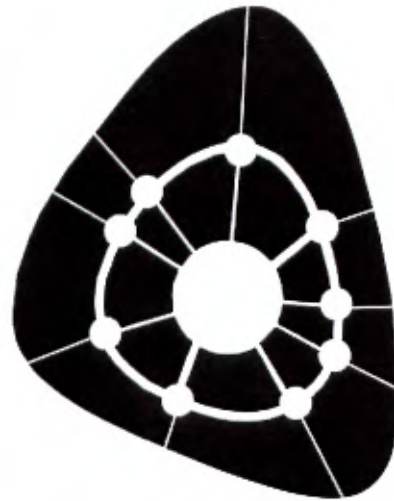
Lo anterior ha dado paso a que incluso entre varios de estos conjuntos, de distintos propietarios y comercializados como proyectos independientes, sea posible moverse sin nunca pisar una acera o carretera que sea del Estado. Ejemplos de conexiones internas de este tipo son la de Avenida Escazú-Hospital Cima-Plaza Tempo. Esta condición es un indicio de que en Costa Rica se empieza a dar lo que Trummer (2013) define como una "ciudad de objetos agregados", donde un edificio construye el acceso a otro, independientemente de su propietario, haciendo posible la desvinculación de los espacios públicos de circulación.

En conclusión los centros comerciales atravesaron una serie de cambios basados en la implementación y transformación de sus programas arquitectónicos. Al adquirir nuevas actividades, al principio comerciales, y posteriormente de otros tipos, estos espacios buscan integrar todo como una unidad que mezcla vivienda y la adquisición de bienes y servicios, en algunos casos emulando las formas de espacio público de los centros tradicionales para reforzar la idea de un estilo de vida ligado a estas actividades, pero siempre dentro de este tipo de desarrollos inmobiliarios.

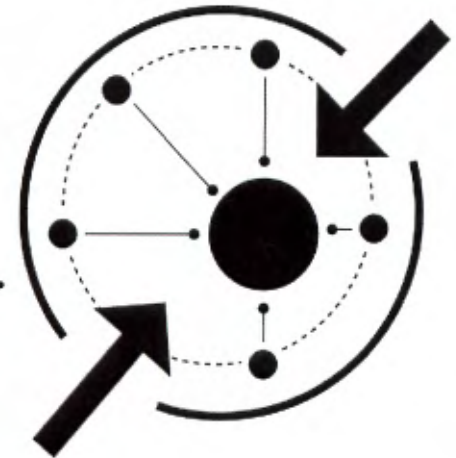
Diagrama 2.6. Elaboración propia (2015)



(Modelo de Centro)



(Modelo de Periferia)



(Modelo de Lifestyle Center)

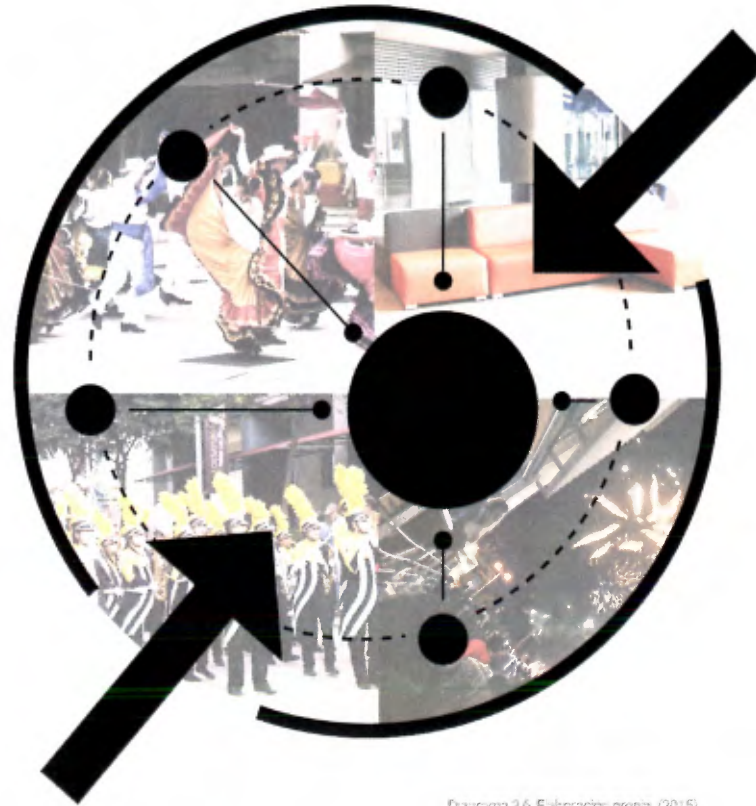


Diagrama 2.6. Elaboración propia, (2015)

Lifestyle Center se refiere a un modelo de centro comercial que busca integrar todas las actividades de la ciudad en un espacio controlado.



15 DE SEPTIEMBRE

Imagen 2.24. Avenida Federal Formosa en la ciudad de Luján, Pcia. (2019).



Imagen 2.34. Avenida Escalón. Fotografía: [illegible]

25 DE JULIO

Imagen 2.35. Avenida Escalón. Tomada del sitio web de Avenida Escalón (2014)



4 DE JULIO

Imágenes de 2014 y 2017. Avenida Escalzo. Tomada del sitio web de Avenida Escalzo (2014)



FERIA VERDE AVENIDA ESCAZÚ

www.feriaverde.com



CONCIERTOS

Imagen 2.39. Avenida Escazú. Tomada del sitio web de Avenida Escazú (2014).



GO KARTS

Imágenes 2.40 y 2.41. Avenida Escalón. Tomadas de sí-tal web de Avenida Es-



EVENTOS CULTURALES





Imagen 2.45. Avenida Escazú. Elaboración propia (2015)

A photograph of a residential street. The street is paved and runs from the foreground towards the background. On the left side, there is a utility pole and a fence. On the right side, there is a concrete curb and a sidewalk. The background is filled with lush green trees and foliage. The sun is shining brightly from behind the trees, creating a lens flare effect. The text "Enclaves Residenciales" is overlaid in the center of the image in a large, white, bold, sans-serif font.

Enclaves Residenciales

El economista español José Parejo Linares (2010) define un enclave como “un territorio que se encuentra dentro de otro con diferentes características políticas, administrativas, geográficas”. Actualmente muchas formas de convivencia en los suburbios ubicados en la periferia del GAM buscan separarse de su contexto poniendo grandes barreras físicas y asumiendo su propia administración en forma de condominios. Son nuevas formas de enclaves con dinámicas propias y distintas a las de muchos sectores del país. El siguiente texto busca hacer hincapié en las dinámicas urbanas de estos enclaves y como se relacionan con su entorno inmediato.

Condición de acceso limitado: Territorios que buscan independencia con el exterior mediante su programa y control de acceso.



Diagrama 2.7. Elaboración propia. (2015)

Enclave es un territorio que se encuentra dentro de otro con diferentes características políticas, administrativas, geográficas. Actualmente muchas formas de convivencia en los suburbios ubicados en la periferia del GAM buscan separarse de su contexto poniendo grandes barreras físicas y asumiendo su propia administración en forma de condominios. Son nuevas formas de enclaves con dinámicas propias y distintas a las de muchos sectores del país.

Morfología del perímetro: Formas de los muros y su relación con el contexto.



ENCLAVE
GUACHIPELÍN ESCAZÚ

Imagen 2.47. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015)



ENCLAVE
PINARES CURRIDABAT

Imagen 2.48. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015)



ENCLAVE
GUACHIPELÍN ESCAZÚ

Imagen 2.49. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015)



ENCLAVE
PINARES CURRIDABAT

Imagen 2.50. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015)



ENCLAVE
TRES RÍOS DE CARTAGO

Imagen 2.51. Elaboración propia. Imagen original tomada de Google Earth (2015)

Al poner en discusión la vivienda de los sectores periurbanos del GAM, es importante considerar aspectos como su relación con el contexto tanto a mediana como a pequeña escala, el acceso a ellas, el uso del suelo que existe en el interior y por ende la limitación de actividades formales dentro de ellas. Los residenciales o cualquier conjunto de viviendas, de pequeña o gran escala, están restringidos por muros perimetrales que impiden la visión tanto de quienes transitan sus alrededores como de los que residen en el interior de los mismos. Dicha restricción es fundamental para el entendimiento y la descripción de la condición urbana y la relación que tienen estos conjuntos de vivienda con el espacio exterior de estos y el espacio público existente.

Al acercarse al acceso de cualquiera de estos conjuntos de vivienda es evidente la presencia de control en el ingreso en general, encontramos una casetilla de guarda de seguridad que funciona tanto en el sentido de salida como en la entrada. Por otra parte dichas entradas poseen sistemas aún más rigurosos de control, como agujas de seguridad para los automóviles o sistemas de vigilancia por medio de cámaras.

Estas restricciones reflejan condiciones similares a otros tipos de conjuntos como los conventos o las fábricas antiguas, los cuales nos ayudarían a entender características y comportamientos de los enclaves residenciales en el entorno urbano. Michel Foucault nos deja claro algunas de estas analogías que hoy en día están más que vigentes: “un nuevo tipo de control. La fábrica explícitamente se asemeja al convento, a la fortaleza, a una ciudad cerrada; el guardián “no abrirá las puertas hasta la entrada de los obreros, luego que la campana que anuncia la reanudación de los trabajos haya sonado”; un cuarto de hora después nadie tendrá derecho a entrar; al final de la jornada, los jefes de taller tienen la obligación de entregar las llaves al portero de la manufactura que abre entonces las puertas.” (Foucault: 1975)

Si bien literalmente las dinámicas son diferentes, en esencia siguen siendo las mismas; nadie puede entrar sin el consentimiento de alguno de los habitantes del interior y posteriormente de quien esté encargado de vigilar y controlar el acceso, que en la totalidad de los casos se le atribuye a un vigilante particular o asociado con alguna empresa de seguridad privada. Por otra parte todo este protocolo también va acompañado de una serie de elementos arquitectónicos como portones y pórticos en los cuales se realiza todo lo necesario para el control antes mencionado.

Toda esta “vestibulación” tiene una manera singular de manifestarse, como grandes arcos o simulaciones de columnas referentes a estilos arquitectónicos de antaño como lo neocolonial o lo neoclásico; esto para crear una referencia directa con la moda del mercado inmobiliario residencial, así como también al estatus económico de quienes poseen una propiedad dentro de estos conjuntos.

Sabemos que, en el espacio exterior inmediato a los muros de las zonas destinadas a vivienda en la periferia, no existe ningún tipo de actividad que complemente o aporte de manera programática a la vivencia del sector. Por lo que la presencia de espacio público, no de tránsito, aledaño a estos sectores es casi nula. Esto refuerza la condición de enclaustramiento de estos conjuntos, pues al existir muy pocas, o ningunas, actividades urbanas como el comercio pequeño, venta de servicios, o espacios de ocio, provoca una disminución directa en el tránsito de peatones. Por lo tanto aumenta el sentido de inseguridad al cerrarse el espacio tanto visual como físico, y la necesidad de desplazarse en automóvil hasta, en la mayoría de los casos, el centro comercial más cercano, ya que el uso del suelo en estos lugares y en sus alrededores, independientemente de si se permite lo comercial por las condiciones urbanas implicadas en el posicionamiento de estos conjuntos, crean una atmósfera de un único uso de suelo orientado a lo residencial.

Morfológicamente estos enclaves residenciales requieren un área sumamente extensa para albergar una población relativamente pequeña. En términos de uso el espacio tiene una densidad muy baja en lo que respecta a la ocupación y espacio construido. La popularidad de este tipo de desarrollos se ve reforzada por una tendencia hacia la búsqueda, por parte de las familias del GAM, de viviendas unifamiliares.

“Un 66% de las personas que buscan vivienda se deciden por una casa, antes que por un apartamento. Este es uno de los hallazgos del estudio “ Mercado Inmobiliario en la Gran Área Metropolitana Ampliada (GAMA) al sector vivienda”, elaborado por la firma consultora Gutiérrez y Gallardo, con base en el análisis de 262 proyectos habitacionales existentes en el Gran Área Metropolitana, para un total de 29.905 viviendas según lo estimado para el agosto del 2014. Los datos del informe revelan además que en un año en el GAMA se vendieron 5.162 viviendas o lotes, siendo lo más comprado casas versus los apartamentos o lotes. En total en el último año se han vendido 2.342 casas, 1.766 apartamentos y 1.054 lotes.” (Arias: 2014)

Con lo dicho anteriormente, es claro que el posicionamiento de la vivienda sobre el territorio periurbano supone un acelerado crecimiento horizontal y que independientemente que la oferta de construcción en altura ha aumentado en los últimos cinco años, sigue siendo más deseado y costeable (evidentemente por la cantidad de demanda y especulación del precio de la tierra) la adquisición de una vivienda dentro de un conjunto residencial. Sumado a esto, como ya se expuso, existe toda una tendencia hacia la promoción de este tipo de solución de vivienda como un ideal para el usuario actual. Además se ve reforzado con las campañas de publicidad presentes en los anuncios clasificados de medios escritos y eventos como la expo-casa y expo-construcción.

La reflexión sobre el espacio de vivienda con respecto a sus implicaciones urbanas no solo debería realizarse desde el punto de vista sobre lo que se pretende construir o "planificar", es igual de importante el analizar lo construido y como esto genera actualmente un impacto directo en la imagen de ciudad y las dinámicas urbanas presentes en ella, podríamos decir y nos da pie para otra investigación, que desde los años ochenta, se ha venido presentando una tipología de conjunto residencial, y se ha vuelto no solo lo habitual, sino también debido a la demanda, se ha vuelto lo esperado.



Imagen 2.52. Puentes de Cardenal Esteban en papá (2019)



Imagen 2.53. Pinar del Río, Cúmbicabat. Elaboración propia. (2009)



Imagen 2.54. Pirales de Guindatol. Elaboración propia. (2015)

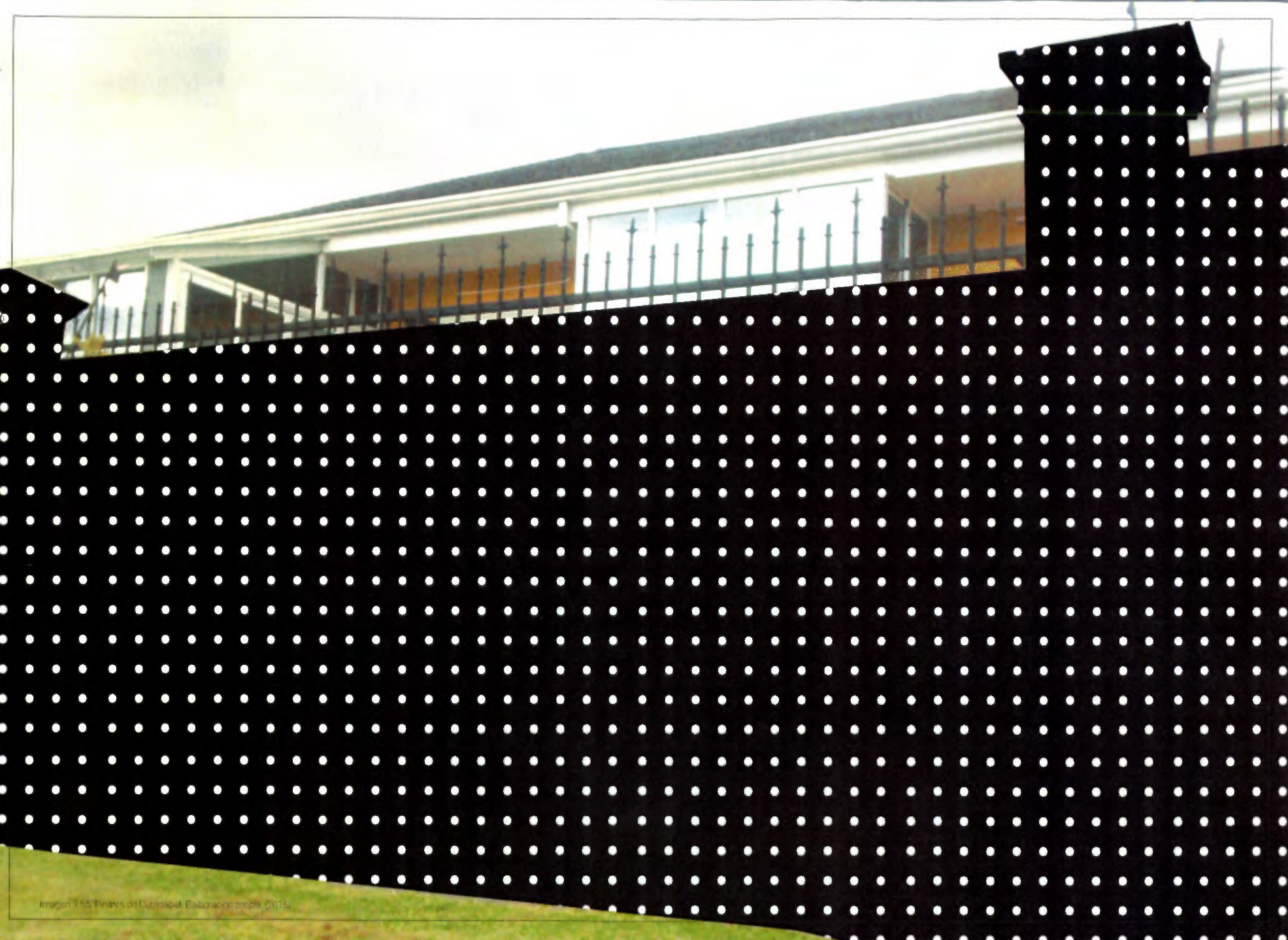


Imagen 7.53: Tinas de Carnisal. Elaboración propia © 2015.



LÍMITE

46

Bajo la visión de Ebenezer Howard (1898) sobre la planificación moderna y de la ciudad jardín, debe de existir un cinturón de tierra, en su mayoría dedicada a la agricultura, para limitar la propagación física de la ciudad o regular los predios que están fuera del control de la ciudad; evidentemente a través del tiempo el concepto tanto físico como político de límites se ha venido transformando por los cambios inherentes de la sociedad, el presente texto busca observar y comprender las fluctuaciones del concepto del límite en las zonas periurbanas del GAM y sus repercusiones en las dinámicas urbanas.

Variaciones

Cuando nos referimos a un límite la real academia española lo define como la frontera territorial (como el limes romano, del que deriva etimológicamente la palabra española «límite») que se utiliza convencionalmente para separar territorios. De una manera más “genérica”, a cualquier limitación o restricción, sea legal, fiscal, social, etc.

Seguramente el límite en la ciudad europea antigua lo definía su propia muralla, esa que en algún momento era destruida por algún acto bélico y reconstruida para mantener el sistema defensivo. Esto deja claro que en esa época el límite era algo muy marcado, cuando se quería definir la ciudad se levantaba una muralla. Con el paso del tiempo cuando el espacio tradicional se queda obsoleto, la ciudad se transforma, y con ella su límite. El aumento de la población y las relaciones de la industria y comercio cambiaron la escala de nuestras ciudades y el crecimiento se hizo notar en una nueva organización.

El espacio en el que nos desenvolvemos actualmente, junto con nuevas zonas de “desarrollo” actual, se encuentran en constante crecimiento, y se fragmenta mientras nuevas infraestructuras (algunas de las carreteras mencionadas en el ensayo Paisaje Publicitario) conectan sus partes.

Los desarrollos actuales en el GAM mutan para a ser un sistema de zonas independientes cercanas a la periferia que intentan interconectarse. Cada una de estas zonas tiene una jerarquía y un funcionamiento propio que deriva de razones topográficas, sociales o infraestructurales, es un sistema de partes que intentan conformar un todo.

La escala de cada una de estas zonas y su constitución como “lugar” es fundamental para definir el límite de las mismas. Cuando esta crece es como si se superara la disposición justa que permite la interacción de sus habitantes y pareciera que la división se convierte en la manera ideal de comprender las relaciones sociales y el territorio.

A esta condición de expansión más allá de los límites físicos visibles, es decir cuando grandes predios no tienen esa circunstancia de referencia inherente a un “lugar”, Salvador Rueda lo llama “ciudad difusa”.

“El resultado es una ciudad que se difumina en el campo ocupando áreas cada vez más extensas (en ocasiones regiones enteras). Se trata de una ciudad difusa que tiene todo y mucho, pero disperso, separado funcionalmente (la universidad, la residencia, las áreas comerciales, las oficinas, etc., se separan físicamente) uniendo las partes a través de una densa red de carreteras y vías de transporte privado.” (Rueda, 1997)

Los sistemas de conexión que unen las partes de este sistema polifuncional no logran cumplir su papel a cabalidad por lo que hacen que la ciudad se conciba como una abstracción fragmentada.

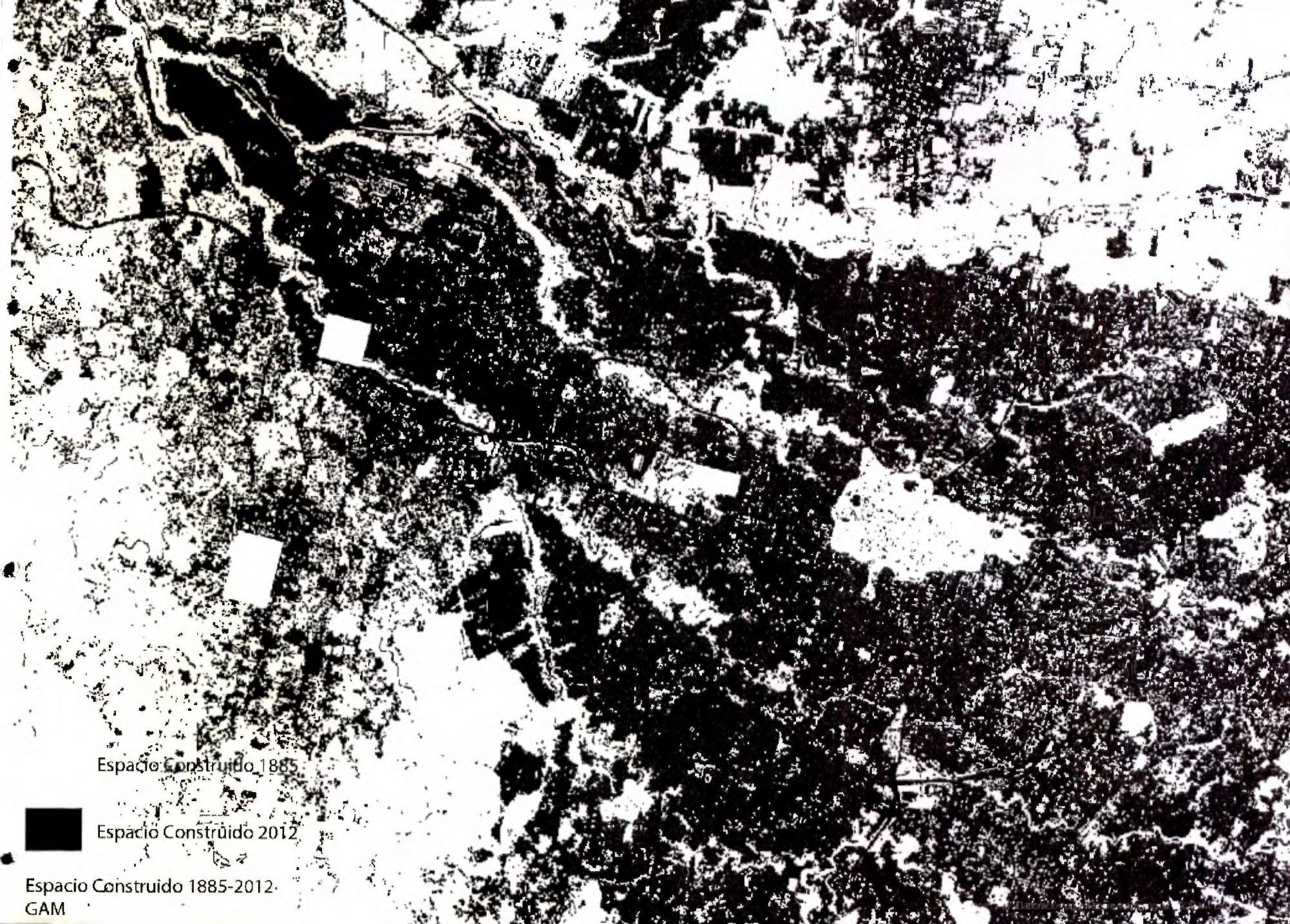
Esta condición de los “límites” del GAM y de relaciones urbanas en la periferia hacen que la suma de sus zonas conviertan estas secciones del territorio de nuevo “desarrollo” junto con lo construido, en un territorio inabarcable, formado por fragmentos conocidos y desconocidos.

El transporte urbano da una muestra de ello, siguiendo un diagrama de la red vial actual, observamos que el usuario cotidiano de estas zonas atraviesa, a veces, grandes distancias, o zonas congestionadas que implican una gran cantidad de tiempo para ir de un lugar a otro independientemente si la distancia es corta, el usuario puede desplazarse en automóvil o autobús entre puntos de la ciudad y desarrollar actividades sin tener conocimiento del espacio recorrido por esta ambigüedad, sin tener correspondencia con el territorio.

Nuevos límites

Aparentemente el límite de estas zonas periféricas del GAM podría entenderse como abstracto y no físico, no está relacionado con el lugar donde termina. Actualmente pareciera que la periferia no es más que un espacio fluctuante, llena de zonas dispersas donde los usos se mezclan y donde se especula con el límite físico de la ciudad.

Esta aparente condición abstracta y fluctuante del límite no solo se presenta en la totalidad de las zonas de análisis, también se ve puede observar presente en los objetos de estudio que se encuentran insertos, la mayoría de estos son de carácter privado pero de uso público, el límite de estos objetos se ve presente cuando empieza “eso que parece”; por ejemplo, observamos los accesos de objetos de mini-ciudades como Avenida Escazú



Espacio Construido 1885



Espacio Construido 2012

Espacio Construido 1885-2012

GAM

o los centros comerciales a gran escala como Momentum tanto en Pinares como en Escazú, en estos no existe una barrera física clara como una cerca o una verja, pero existe un cambio en la materialidad de las aceras, el tipo de vegetación y el mobiliario urbano, que busca darnos esa sensación de espacio público que no existe en ningún espacio verdaderamente público circundante a los proyectos mencionados.

Eso que parece ser público y no lo es automáticamente denota un límite de propiedad, que lleva intrínseco un tipo de materialidad que hace alusión a un tipo de usuario que en su mayoría puede transitar de manera peatonal en el interior, pero para llegar a esta gran totalidad u objeto debe realizarlo mediante el automóvil.

El límite de alguna manera se ve diluido por estas decisiones en el diseño de dichos objetos, que contrastan contundentemente con el diseño de áreas exclusivas dedicadas a la vivienda presentes también en estas partes de la periferia del GAM, como lo son los residenciales concurrentes en ambas zonas, los cuales son amurallados evitando cualquier contacto directo con el entorno inmediato a estas.

Esta separación del entorno se da también a una escala mayor, evidentemente de una manera distinta a un muro, se da por la desconexión de infraestructura y por la condición de esparcimiento que se ha venido mencionando a lo largo de los ensayos realizados.

Esta reflexión de la condición de "límite" presente en estas zonas de la periferia, nos deja ver que las formas de entender los nuevos desarrollos de la ciudad deben de observarse con un ojo crítico y diferente al acostumbrado, pues las dinámicas han cambiado y solo así se puede tener un mejor entendimiento de ese crecimiento fluctuante, por ende, los límites de los espacios donde ocurren estas dinámicas también han cambiado, por ejemplo como menciona Nuria Ruiz en su tesis En los límites de la arquitectura, espacio, sistema y disciplina, "las telecomunicaciones se han convertido en puntos de reunión invisibles que sustituyen a los espacios que la ciudad proporcionaba para el comercio, el encuentro. Muchas de las relaciones sociales propias de la ciudad han dejado de tener transcendencia espacial. La ciudad contemporánea ha superado su límite." (Ruiz, 2013).

Estas nuevas formas de límites casi que permiten conexiones por paradójico que suene, pero es una conexión casi imperceptible presente en estas

zonas, si bien estos asentamientos en la periferia del GAM donde suceden las nuevas inversiones de infraestructura se encuentran segmentados, pareciera que su condición de que todos se encuentran cercanos al límite o periferia es lo que los une, también podríamos considerar que el anillo de contención urbana que es un límite político que funciona como una gran amalgama invisible de estas zonas.

Unas de las principales interrogantes que se plantea este análisis es como se pueden hacer un diferente y más acertado acercamiento al entendimiento de procesos de desarrollo en la periferia del GAM. Precisamente si estas zonas de crecimiento son fluctuantes con respecto a lo que consideramos como "centro", podríamos decir que el límite ya no es un elemento físico o incluso abstracto que se comporta de manera estática sino, es un proceso constante que esta autodefiniéndose, o a su vez siendo definido contantemente por los usuarios, tal como Mark Goulthorpe señala, "Se podría decir que, a inicios del siglo XXI, estamos entrando en un período "proto-", generador de nuevas formaciones. En un modo de pensar de aquello que "puede ser" en vez de que "debe ser"; con proyectos no sometidos a una única realidad, sino con múltiples posibilidades alternativas". (Goulthorpe,2007)



DEL PLAN AL OBJETO

Imagen 2.58. Guayaqulin de Cochabamba. Elección p. 103 (2015)

El GAM, y en particular sus zonas periurbanas, ha pasado por un proceso acelerado de crecimiento de su mancha urbana en las últimas tres décadas. Dicho crecimiento se da en momentos en que el rol planificador del Estado es minimizado, por lo que el desarrollo de nuevos sectores urbanos queda principalmente en manos de la inversión privada ligada a un creciente mercado inmobiliario. A partir de la década de los ochentas, ante la falta de una planificación estatal efectiva y ante la heterogeneidad de los nuevos proyectos privados, surgen patrones de ocupación del suelo por medio de los cuales en sectores previamente agrícolas se construyen formas arquitectónicas de gran escala, previamente desconocidas o poco comunes en el contexto costarricense. El presente ensayo busca explicar la transformación del papel del Estado en la planificación urbana, y cómo por medio de nuevas formas arquitectónicas aisladas, el mercado desarrolla nuevos sectores periurbanos, con características particulares, en el GAM.

Antes de explicar los procesos recientes de desarrollo de sectores periurbanos del GAM, es necesario establecer algunas consideraciones. Por un lado, se parte de que el ordenamiento territorial tiene tres componentes básicos: Estado, sociedad y territorio (Arrieta Chavarría: 2010) y que el mercado es un producto social que en mayor o menor medida es regulado por el Estado, según sea el caso. Por otra parte, se asume la planificación urbana como una práctica producto del modernismo (De Boeck: 2002), que buscaba centralizar el control de aspectos territoriales en una autoridad, generalmente estatal. Ante esto, Dierwechter y Thornley (2012) afirman que “la planificación urbana requiere de legitimación social y política, que solo gana al ser acuerpada por leyes y regulaciones aceptadas.” Los mismos autores afirman que los alcances de la planificación en gran medida dependen de la ideología predominante, y en qué medida asume esta, que el Estado debe intervenir en los procesos del mercado.

Después de la Segunda Guerra Mundial, se dio un consenso entre las naciones occidentales sobre sus intereses económicos y su ideología, lo cual dio paso a la consolidación del Estado benefactor (Dierwechter y Thornley: 2012). Ante eso, “la planificación del entorno construido (...) fue una de las áreas claves por medio de las cuales el estado benefactor buscó alcanzar sus ambiciones de redistribución económica y bienestar social.” (Avermaete, et al: 2015). Costa Rica no fue la excepción; como principal evidencia de la intención de regular el uso de suelo y establecer una política de planificación con objetivos sociales en dicho periodo, se puede hablar del establecimiento del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) en 1954.

Sin embargo, los avances del INVU se verían limitados por la escasa tradición de planificación del país y la urgencia de atender problemáticas arrastradas históricamente. En sus primeras décadas, el INVU, junto al Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), se dedicó a programas de vivienda para población de bajos ingresos (Trejos: 1997). Sería a partir de la década de los setentas y hasta mediados de los ochentas, que el INVU empezaría a promover regulaciones al territorio metropolitano. El resultado de mayor alcance de este periodo, sería la “Ley de Planificación Urbana y Plan Regional Metropolitano GAM” de 1982. A partir de este periodo, por motivos de cambios estructurales en el gobierno y la economía, disminuirían los recursos y los alcances del INVU, y otros actores involucrados en la planificación urbana, como gobiernos locales (Arrieta Chavarría: 2010).

Tales cambios estructurales, se enmarcan dentro de un periodo de reformas a los estados promovidas a nivel global. El Estado benefactor entraría en crisis en los setentas (Avermaete, et al: 2015) lo que llevaría a serios cuestionamientos de los mecanismos por medio de los cuales éste buscaba realizar sus objetivos, entre ellos la planificación territorial. “La idea de libertad económica dominaba en ese periodo y había cambiado el balance entre mercado y Estado al restringir el rol de la planificación.” (Dierchwechter y Thornley: 2012).

Simultáneo al debilitamiento del rol planificador del Estado, fruto del mismo periodo de reformas, se daría una desindustrialización de la economía que facilitaría la ocupación de terrenos para actividades del sector servicios que no necesitaban ubicarse en los centros (De Mattos: 2006). Esto generó un ambiente propicio para el crecimiento de la actividad inmobiliaria en sectores sin desarrollo urbano previo; existían amplios terrenos desocupados cuyo uso agrícola dejaba de ser rentable, que además estaban cerca de autopistas, mientras el Estado carecía de recursos para regular el uso de dichos predios. Esto llevó a que sectores periurbanos, grandes extensiones de territorio, fueran desarrollados casi absolutamente por la iniciativa privada; el capital privado comenzó a reconfigurar las dinámicas urbanas del GAM.

Las implicaciones de lo anterior son fuertes, debido a que el paisaje urbano en extensas zonas, pasa a ser definido por la industria financiera (Easterling: 2014), y no por el interés público, al ser los bancos quienes financian el desarrollo inmobiliario. La acumulación de capitales producto de las reformas ya mencionadas, y la desregulación del territorio, consolidaron el criterio de plusvalía como criterio urbanístico (De Mattos: 2006). La rentabilidad y la plusvalía serían las principales variables para los nuevos desarrollos inmobiliarios, lo cual traería cambios en las formas en que se ocupan los predios, y en la arquitectura de los sectores periurbanos.

Dichos sectores, serían ocupados por inversiones de capital transnacional, atraídas por la disponibilidad de terreno a relativo bajo costo y un mercado inmobiliario que garantizaba incrementos en la plusvalía, consolidando una tendencia de “redinamización y reterritorialización del capital” (Fürst Weigand: 2012). Poco a poco, empresas de servicios bancarios, logísticos, comerciales, e incluso turísticos e institucionales, empezaron a trasladarse a zonas como Guachipelín de Escazú, Curridabat y Tres Ríos.

Estos desarrollos, no se darían dentro de una trama urbana tradicional, sino al lado de las autopistas, y como conjuntos y tipos arquitectónicos cerrados y sin relación entre sí. A partir de la década de los noventa, sería cada vez más frecuente en las zonas mencionadas, la presencia de grandes centros comerciales (malls y lifestyle centers), oficentros, edificios corporativos, y hoteles. Esto, además, atrajo residentes a esas zonas, quienes generalmente vivirían en residenciales o “condominios” cerrados. La arquitectura periurbana cambió el paisaje y las dinámicas del GAM.

Formas y relaciones

La ausencia de un plan para zonas como Guachipelín, Tres Ríos, y Curridabat, entre otras, implicó la aparición de dinámicas urbanas que no existían antes en el GAM. Las relaciones entre edificios, la definición de los espacios de uso público, la densidad, los usos, la escala, la imagen, la configuración de los conjuntos y su vinculación a la calle, quedan prácticamente en manos de los desarrolladores. La arquitectura es el medio, y la rentabilidad el fin. Los edificios adquieren en mayor medida, roles que en los centros no eran prioritarios; el edificio pasa al centro de las estrategias de mercadeo de sus propietarios para atraer inversión y consumidores.

Quizás una de las principales consecuencias de lo anterior es el interés de cada propietario, particularmente en los centros comerciales, de hacer que el cliente permanezca el mayor tiempo posible en su propiedad. Sobre todo en el caso de un mall, los aspectos relacionados al edificio, mencionados en el párrafo anterior, se diseñan en función de aislar. El aislamiento como característica común de los edificios y conjuntos de los sectores periurbanos del GAM, es clave para poder explicar cómo la repetición de características formales en un sector, genera dinámicas urbanas particulares; la repetición de esfuerzos por aislarse modela la imagen y las relaciones en estos sectores.

Sobre lo anterior, Keller Easterling (2014) afirma que “los edificios a menudo, no son más recintos singularmente elaborados, únicamente imaginados por un arquitecto, sino productos reproducibles acomodados dentro de conjuntos urbanos similares. Como fenómenos repetibles diseñados alrededor de la logística (...) constituyen una tecnología de infraestructura con rutinas elaboradas y horarios para organizar el consumo.” En otras palabras, la repetición de condiciones físicas es capaz de condicionar el funcionamiento de sectores completos.

Al respecto, Easterling también afirma que “las organizaciones espaciales y urbanas son usualmente tratadas, no como actores, sino como colecciones de objetos y volúmenes”. Esto constituye una aproximación limitada y poco acertada al estudio del papel de los edificios en cualquier contexto urbano. La disposición de sus componentes, y su forma, tiene un impacto que va más allá del mismo objeto; características propias de los edificios como la escala, la relación con el espacio público, o la facilidad de acceso peatonal o vehicular, no solo tienen impacto en lo que sucede hacia adentro de la propiedad, sino también sobre una serie de conductas y experiencias que estas generan en el entorno circundante y en el sector urbano que ocupan.

Ejemplo de lo anterior son los parqueos y accesos, así como la separación entre edificios y su tendencia a dejar vacíos alrededor. Tales características hacen difícil la movilidad como peatón de un conjunto a otro, y priorizan la llegada en automóvil a las diferentes actividades que se ofrecen. Esto, además de aumentar el flujo vehicular, genera un espacio público (peatonal) inmediato carente de actividades y prácticamente sin usuarios. Además, se impide (pues no interesa) cualquier relación entre lo que pasa en un desarrollo y otro. A la vez esto incide sobre los hábitos de consumo y los espacios de socialización a los que asiste la población recurrente de esos recintos.

La capacidad de las características formales de impactar la configuración urbana y el funcionamiento de un sector, varía según su capacidad de multiplicar hábitos y de condicionar las vivencias del entorno inmediato. La repetición de condiciones como las mencionadas previamente, lleva eventualmente al desarrollo de sectores donde la vida entre edificios es mínima y todas las actividades se dan a lo interno de los edificios o conjuntos. La calle se vuelve espacio exclusivo para el tránsito.

Por otra parte, la ausencia efectiva de espacio público, y de capacidad institucional hace poco efectivo tratar de intervenir en esos sectores por medio de planes o proyectos de renovación regidos desde el gobierno. Los desarrollos privados han demostrado tener mayor capacidad de modificar el entorno urbano por medio de los edificios que construyen. Aunque el resultado no sea necesariamente el mejor, es innegable que la sumatoria de edificios y conjuntos que constituyen los sectores periurbanos, con sus características repetidas y sus singularidades, han sido más efectivas en consolidar un modelo de ciudad, que esfuerzos recientes por intentar regular el desarrollo urbano de sectores incluso mayores a Guachipelín.

Ante esto es válido cuestionarse si es relevante seguir pensando en la planificación a gran escala como un ejercicio efectivo en los sectores periurbanos. De igual manera, resulta necesario cuestionarse si la arquitectura como disciplina es realmente consciente de su papel en las diferentes condiciones urbanas, particularmente de aquellas, como estos sectores, donde se suele culpar a los desarrolladores de lo que no gusta, y se resta atención al impacto del diseño arquitectónico en el entorno inmediato.

Tal y como se mencionó en la primera parte de este texto, pasamos de un desarrollo urbano dominado por el Estado, a uno impulsado por intereses del mercado. A esto se debe la ausencia, y la incapacidad, de planificación unificada de lo periurbano. Sería ingenuo pensar que el diseño arquitectónico no ha sido partícipe de la construcción de un modelo (neo) liberal de desarrollo urbano. De igual manera, sería inútil como disciplina, concentrar todos los esfuerzos en los centros urbanos tradicionales (tampoco olvidarlos), y seguir aspirando a los megalómanos planes maestros, cuando hay evidencias claras de que la inversión, y la población se trasladan hacia sectores cuyas dinámicas siguen sin estudiarse, y que no existen condiciones institucionales para ejecutar planes sin la participación del sector inmobiliario.

Por otra parte, el impacto a escala urbana de uno o varios edificios es mayor de lo que probablemente se quiere pensar. Esto implica, de igual manera, un llamado a los arquitectos, para tratar de entender las consecuencias del diseño arquitectónico en cualquier condición, ya sea periurbana, de centro, suburbana, etc. La posibilidad de mejorar nuestras ciudades, talvez no está en la capacidad de planificarlas, sino en un replanteo de la disposición y las relaciones de su arquitectura y la posibilidad de repetir aquellas características con impacto positivo en la ciudad.

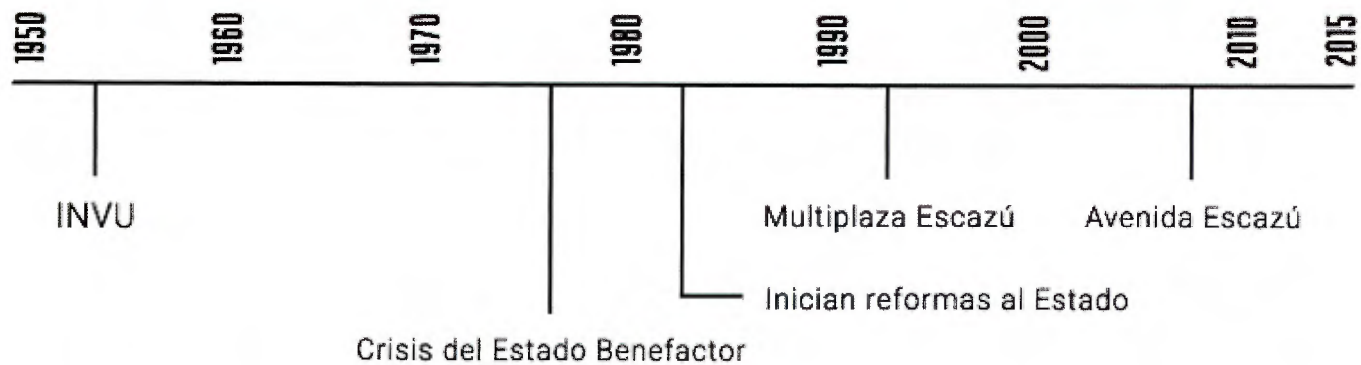


Diagrama 2.8. Elaboración propia. (2015)

Lo encontrado _ reflexiones

Sobre la condición periurbana

01 - Dentro de la investigación pudimos constatar que dejó de existir la condición de centro-periferia en el GAM. La concentración de actividades y el traslado de poblaciones hacia zonas periurbanas, derivó en la consolidación de nuevas centralidades, lo cual redujo en gran medida la dependencia a los centros. Sectores como Guachipelín de Escazú, o Pinares de Curridabat, entre otros, son ejemplo de zonas que se convirtieron en atractores de inversión inmobiliaria y desarrollaron centralidades con poblaciones permanentes y una amplia oferta de bienes y servicios.

02 - Asimismo, en estas centralidades aparecen los grandes centros comerciales como principales atractores para el consumo, con una variada agenda de actividades de entretenimiento para atraer compradores. Esto ha llevado a que los centros comerciales adquieran un papel cada vez mayor como agente cultural. Es cada vez más común, encontrar teatros, galerías, instituciones educativas, salas de eventos, y en general, espacios para actividades diferentes al consumo de bienes, en los grandes centros comerciales del GAM. Estos lugares se han convertido en puntos de encuentro, y espacios de socialización para poblaciones atraídas por las actividades en mención.

03 - Por otra parte, para la población de alto estatus económico, es posible vivir dentro de espacios de propiedad privada con la opción de no utilizar el espacio público. A diferencia de los centros urbanos tradicionales, el espacio público no es parte de la conformación de los sectores

periurbanos. Al contrario, existe una tendencia a conectar los diferentes conjuntos privados, de forma tal que permita que sus usuarios y habitantes no deban siquiera circular en espacios de propiedad pública. Encontramos conjuntos conectados internamente en Guachipelín, por ejemplo, Avenida Escazú, el Hospital CIMA, y Plaza Tempo se conectan a lo interno; lo mismo sucede con Multiplaza, Plaza Roble, y el Hotel Real Intercontinental, estos últimos desarrollados por Grupo Roble.

El hecho de que exista la posibilidad de renunciar al espacio público (incluidas las carreteras) se ve ligado a ideas de exclusividad que atraen compradores de altos ingresos. Esto consolida la condición de segregación social asociada a los espacios comerciales periurbanos. La homogenización y la elitización de esos sectores se verían agravadas por la posibilidad de no salir de propiedad privada, lo que a su vez refuerza la posibilidad de excluir poblaciones.

04 - Lo anterior, en las zonas de estudio, se da por una tendencia generalizada al aislamiento entre cada conjunto, ya sea residencial o comercial, debido a la percepción de inseguridad, lo que genera abandono del espacio público. Por otra parte los muros, accesos, y demás elementos de control adquieren un carácter estético asociado a la proyección de una imagen que se vende al cliente, y por lo tanto son relevantes para el diseñador de los diferentes espacios.

05 – Además, características físicas de los objetos construidos, como los elementos de control previamente mencionados, determinan las dinámicas presentes en el espacio público periurbano. La escala de los edificios, las distancias entre accesos, las grandes barreras que hay entre los conjuntos y las aceras o calles públicas, las grandes extensiones de parqueo circundantes a los edificios, entre otros, son aspectos que dificultan las actividades en el espacio público y que además dificultan la interrelación entre lo que sucede en un edificio y otro.

06 – Lo anterior guarda relación con la presencia de predios de gran escala, lo que a la vez derivó en la subutilización de los terrenos, que en su mayoría eran de uso agrícola. Esto refleja que nunca se planearon ni la expansión, ni el desarrollo urbano de los sectores estudiados, lo cual derivó en una baja densidad de área construida y en una desconexión y aislamiento entre conjuntos.

07 – A la vez, lo anterior guarda estrecha relación con la planificación de la movilidad en función del flujo vehicular, lo cual lleva a que predomine la movilización en automóvil en los sectores periurbanos. Esto permite que las distancias entre edificios y actividades sean mayores, y a la vez influye en detrimento de los espacios peatonales, pues a estos últimos se les considera innecesarios, y cuando los hay, generalmente apenas cumplen los requerimientos mínimos establecidos por ley.

Sobre el desarrollo de sectores periurbanos

08 - Se transforma el papel del Estado en la planificación urbana y se cede al mercado la capacidad de desarrollar nuevos sectores periurbanos, con características particulares, en el GAM. Como se vio en el ensayo “Del plan al objeto”, a partir de la década de los ochentas, en Costa Rica se disminuyeron las competencias estatales sobre la planificación territorial y el desarrollo urbano.

09 – En cambio se promovió que la inversión privada desarrollara conjuntos en zonas previamente agrícolas, con restricciones mínimas, y en las que el Estado simplemente se dedicaba a construir y mantener la infraestructura vehicular. Es así como el Estado se enfoca en la planificación vial, antes que en la territorial. Persiste idea “moderna” de que el automóvil y las carreteras significan progreso, lo cual derivó en un aumento exagerado de la flota vehicular y la demanda de más y mayores autopistas.

10 – Ante estas circunstancias, el desarrollo de zonas periurbanas se vuelve un ejercicio del desarrollador inmobiliario y no del arquitecto o del planificador. A diferencia de la planificación promovida por el Estado, el desarrollo inmobiliario privado tiene como objetivo primordial la rentabilidad económica. Ante esto, el desarrollador y quienes financian pasan a tomar decisiones en aspectos de diseño y planificación, en las que el arquitecto se vuelve un traductor de esas ideas al lenguaje de representación constructivo.

11 - Por ende, existen factores que condicionan el desarrollo de los sectores periurbanos, sobre los cuales el arquitecto o el planificador no pueden ejercer influencia alguna. El desarrollo de sectores periurbanos se ve sometido a dinámicas del mercado y políticas públicas, sobre las que la arquitectura posee poca o ninguna injerencia, sobre todo aspectos económicos relativos al financiamiento de proyectos, al valor de las propiedades y su plusvalía, y a las condiciones generales de la economía local (y global).

Sobre el estudio de lo periurbano

12 - Se insiste en estudiar la ciudad desde la totalidad, lo cual limita la posibilidad de concentrarse y hallar las particularidades de sus fragmentos. Lo periurbano sigue viéndose asociado al esquema centro-periferia, lo cual no ha permitido, en muchos casos, profundizar en sus condiciones propias, y en las dinámicas que se generan por características intrínsecas de sus objetos. Los sectores periurbanos, particularmente aquellos donde se consolidan centralidades, constituyen fragmentos, que si bien están relacionados al resto de la ciudad, poseen características propias y dinámicas que no se repiten bajo otras condiciones.

13 - Por otra parte, la planificación a gran escala y en grandes periodos de tiempo se vuelve obsoleta ante las nuevas dinámicas de estos sectores. La velocidad de los cambios, sobre todo a nivel de mercado inmobiliario y de localización de las inversiones, dificulta establecer grandes

planes urbanos que no varíen constantemente con el pasar del tiempo. El plan maestro como regulador de actividades, no permitiría al mercado ajustarse a los cambios a la velocidad requerida y dificultaría la adaptabilidad ante condiciones imprevistas, o ante cambios rápidos en las tendencias de consumo.

14 - Generar un impacto en el mercado inmobiliario, desde la arquitectura, pasa por dejar de pensar de manera romántica el proceso de planificación y diseño, y asumir que si se quiere lograr un cambio en las dinámicas urbanas dentro del modelo económico actual, se debe entender la complejidad de sus relaciones urbano-espaciales, sus actores, y los intereses de los mismos.

¿Qué se planifica y por qué?



PLANTEAMIENTOS

- Al reconocer la condición de centralidad de los sectores periurbanos del GAM, el acercamiento para el estudio de los mismos debe variar. Entender estos fragmentos de ciudad fuera del esquema de centro-periferia, implica estudiar sus fenómenos en relación a condiciones locales y desde una escala menor a la que se acostumbra. Además implica acercarse a la complejidad de las relaciones entre los programas de los diferentes conjuntos presentes, y a la imagen urbana. Por lo tanto, para el estudio de los sectores periurbanos, resulta obsoleto recurrir a mapas de zonificación, y demás herramientas de representación que no permitan estudiar a los conjuntos y objetos arquitectónicos que conforman los sectores periurbanos.

- Creemos necesario replantear las formas de incluir el espacio público en los sectores periurbanos. En estos sectores, es evidente la carencia de los mismos. Sin embargo, cualquier intento de incorporar espacios públicos bajo los modelos presentes en los centros tradicionales (parques, plazas, bulevares, entre otros) probablemente fracasaría, dadas las características de conformación de los sectores periurbanos y la escasa relación entre conjuntos. Los centros tradicionales del GAM, se formaron a partir de espacios públicos que articulaban las demás actividades, por el contrario los sectores periurbanos se conformaron como una sucesión de desarrollos privados vinculados únicamente por vías vehiculares.

Sugerimos, por lo tanto, abrir espacios de discusión dentro de la Academia (en talleres, foros, cursos, etc.)

sobre las posibilidades de incorporar espacios públicos en los sectores periurbanos. La discusión sobre el tema debe ir más allá de los aspectos físico-espaciales y de los eventuales usuarios; se debe contemplar el proceso histórico de conformación de estas zonas, así como los intereses de los diferentes actores (entes estatales, mercado inmobiliario, inversores, ciudadanía) para poder plantear alternativas viables y sostenibles en el tiempo, de espacios públicos.

- La incorporación de más y mejores espacios y facilidades para el transporte público dentro de los sectores periurbanos, facilitaría la llegada de una mayor diversidad de usuarios, y además reduciría la dependencia del automóvil para movilizarse dentro de estos sectores. Especialmente los centros comerciales y de oficinas, al ser espacios a los que entra y sale un gran número de personas diariamente, podrían verse beneficiados al conectarse a rutas y servicios de transporte público establecidos.

- El plan regulador, como herramienta de planificación y regulación, es incapaz de adaptarse efectivamente a los cambios que se dan en el desarrollo de los sectores periurbanos. La velocidad a la que se da la inversión por parte del mercado inmobiliario, así como los cambios en las tendencias de consumo y por ende de los espacios comerciales, demandan mayor flexibilidad y/o capacidad de actualización de dichos planes.

Por otra parte, los términos genéricos, y la gran escala desde la que se establece un plan regulador, impiden

Relación entre conjuntos

Escala de los edificios

Características del borde

Relación vegetación
con el entorno

A diferencia del plan, centrarse en la pequeña escala permite indagar características inmediatas que hablan más de un contexto que una forma de mapeo tradicional.

Accesos

Relación con la calle

Permeabilidad

Aspectos de movilidad

La carencia del sector en cuanto a infraestructura accesible y segura al transporte público es notable. Mejorar en esta materia facilitaría el acceso a más personas en cuanto a cantidad y diversidad además de mejorar la calidad de la vivencia de dichos espacios a los usuarios del transporte público.



Imagen 3.3. Guachipán de Escazú. Elaboración propia (2017)

profundizar en las características que deben tener los edificios y conjuntos. Esto deja prácticamente a la libre, la relación entre conjuntos, espacio público, y movilidad desde y hacia cada conjunto.

Ante esto, sugerimos reemplazar los planes reguladores por mecanismos de incentivos y compensaciones. Esto significa que las autoridades respectivas, a partir de un estudio detallado de cada proyecto, demanden condiciones referentes a la relación con el espacio público, la movilidad y facilidades comunales, a cambio de permitir ciertas actividades que el desarrollador decida implementar dentro del predio y que no están contempladas para esas zonas, y además de negociar características de los edificios, como el número de pisos o el área de cobertura del predio.

Creemos que resulta más útil, bajo las condiciones actuales de las instituciones involucradas en el desarrollo urbano, promover la construcción de desarrollos que fomenten la vida urbana, desde la negociación y los incentivos, antes que desde un plan maestro. Sabemos que esto implica una transformación de la relación actual entre actores del mercado inmobiliarios y entes estatales, sin embargo lo vemos como una mejor manera de regular la generación de espacios urbanos de calidad.

- Existe una falta de entendimiento, por parte de los arquitectos, de la práctica y las condicionantes del mercado inmobiliario. Al encontrarnos en una situación en la que

los desarrolladores definen la arquitectura y la imagen de los sectores periurbanos, resulta importante desde nuestra disciplina entender las razones que determinan las características de los desarrollos allí presentes. Actualmente, el arquitecto de edificios periurbanos, es el encargado de representar los deseos del desarrollador inmobiliario, sin capacidad de emitir criterios o plantear alternativas viables desde el punto de vista de los inversores.

Proveer al arquitecto de conocimientos sobre la lógica del mercado inmobiliario, permitiría un estudio más profundo y pertinente de las tipologías presentes en sectores periurbanos, y a partir de eso, plantear nuevas posibilidades de edificios, que contribuyan en mayor medida al mejoramiento de los espacios públicos y las dinámicas de dichos sectores. Posiblemente, esto debe empezar por aceptar desde la Academia, los nuevos roles que desempeña el arquitecto en el mercado laboral, sus limitaciones, y luego pensar qué conocimientos y herramientas requiere para poder tener una mayor injerencia en las decisiones que afectan la calidad del espacio construido.

- La posibilidad de reformular y plantear tipologías arquitectónicas que mejoren la vivencia de los sectores periurbanos, depende de la comprensión que se tenga de las variables que definen la imagen y las dinámicas de estos sectores. Las características formales de los edificios allí presentes no son antojadizas; responden a una lógica de mercado inmobiliario enfocado primordialmente en el

consumo. El resultado es una arquitectura a la que hasta ahora le ha importado poco lo que suceda más allá de su predio y que tiende al aislamiento.

Por lo anterior, el estudio y la formulación de tipologías para estos sectores, debe estar íntimamente ligado al estudio de las condiciones generadas por las reformas estatales, TIC's, reestructuración económica, y globalización. A partir de ese entendimiento se vuelve posible insertar objetos capaces de permanecer y generar cambios. Se trata de jugar dentro del sistema para mejorar las condiciones urbanas. La posibilidad de mejorar nuestras ciudades, talvez no está en la capacidad de planificarlas, sino en un replanteo de la disposición y las relaciones de su arquitectura y la posibilidad de repetir aquellas características con impacto positivo en la ciudad.

Referencias

Adams, R. (2014). *Natura Urbans, Natura Urbanata: ecological urbanism, circulation, and the immunization of nature*. *Environment and Planning D: Society and Space*, 32, 12–29.

Almandoz, A. (. (2004). *The Garden City in Early Twentieth-Century Latin America*. *Urban History*, 31(3), 437-452.

Altezor, C. (1986). *Arquitectura Urbana en Costa Rica*. San José, Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.

Arias, J.P. (2014). 66% de quienes buscan vivienda prefieren una casa antes que apartamento: Estudio sobre oferta inmobiliaria y el sector vivienda en el Gran Área Metropolitana. *El Financiero*. Tomado de <http://www.elfinancierocr.com>

Arrieta Chavarría, O. (2010). *Ordenamiento Territorial y Planes Regulatorios: Notas al Margen de Nuestra Experiencia en la ECG-UNA*. *Revista Geográfica de América Central*(44), 75-89.

Avermaete, T., Swenarton, M., & van den Heuvel, D. (2015). *Architecture and the Welfare State*. New York, EEUU: Routledge.

Ávila Sánchez, H. (93-123). *Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades*. *Estudios Agrarios (Procuraduría Agraria)*(41), 2009.

Borsdorf, A. (2003). *Hacia la Ciudad Fragmentada: Tempranas estructuras segregadas en la ciudad latinoamericana*. Barcelona, España: Editorial UB.

Carvajal Alvarado, G., & Vargas Cullel, J. (1987). *El Surgimiento de un Espacio Urbano Metropolitano en el Valle Central de Costa Rica: 1950-1980*. *Anuario de Estudios Centroamericanos*, 13(1), 71-94.

Cohen, L. (1996). *From Town Center to Shopping Center: The Reconfiguration of Community Marketplaces in Postwar America*. *The American Historical Review*, 101(4), 1050-1081.

de Boeck, L. (2002). *After-Sprawl*. En X. De Geyter, *After-Sprawl: Research on the Contemporary City* (págs. 19-32). Rotterdam: NAI Publishers.

de Mattos, C. (2006). *Modernización Capitalista y Transformación Metropolitana en América Latina: Cinco Tendencias Constitutivas*. En A. Geraiges de Lemos, *América Latina: Cidade, Campo, e Turismo*. Sao Paulo, Brasil: CLACSO.

Dierwechter, Y., & Thornley, A. (2012). *Urban Planning and Regulation*. En R. Crane, & R. Weber, *The Oxford Handbook of Urban Planning* (págs. 46-68). New York, EEUU: Oxford University Press.

Dobles, A., & Jenkins, E. (1976). *Centro Cívico Nacional y Anillo de Renovación Urbana de San José*. San José, Costa Rica: INVU.

Easterling, K. (2014). *Extrastatecraft: the power of infrastructure space*. Londres, R.U.: Verso.

Esteban Ruíz, Nuria, (2013). *En los límites de la arquitectura, espacio, sistema y disciplina*. Tesis para optar por el grado de Doctorado en Arquitectura. Universidad Politécnica de Cataluña

Feinberg, R., Meoli, J., Rummel, A., & Sheffler, B. (1989). *There's Something Social Happening at the Mall*. *Journal of Business and Psychology*, 4(1), 49-63.

Ferguson, F., & Urban-Drift. (2006). *Talking cities : the micropolitics of urban space*. Boston, EEUU: Birkhäuser-Publishers for Architecture.

Foucault, M. (1975). *Vigilar y Castigar*. Buenos Aires, Argentina: Siglo Veintiuno Editores.

Fürst Weigand, E. (2009). Globalización, urbanización y ambiente. *Revista ARBA – Universidad Nacional*, 28(37-38), 151-175.

Fürst Weigand, E. (2012). *Aprendizaje Social y Desarrollo Urbano en la GAM*. Heredia, Costa Rica: CINPE-UNA.

Garreau, J. (1991). *Edge City: Life on the New Frontier*. New York, EEUU: Anchor Books.

Gehl, J. (1971). *La Vida Entre los Edificios*. Traducción de Daniel Morgan Ball.

Gillem, M. (2009). Main Streets: Hiperreality and the Lifestyle Center. *Traditional Dwellings and Settlements Review*, 20(2), 13-26.

Goulthorpe, M. (2002). *Smectic State*. En N. Leach, *Designing for a digital world*. Londres, R.U.: Wiley-Academy.

Gruen, V. (May/Jun de 1963). WHO is to save our cities? *Harvard Business Review*(41), 107-115.

Gruen, V., & Smith, L. (1960). *Shopping Town USA*. New York: Reinhold Publishing Company.

Kajima, M., & Tsukamoto, Y. (2001). *Made in Tokio*. Tokio, Japón: Kajima Institute Publishing Co, Ltd.

Kern, K. (2008). *Heterotopia of the Theme Park Street*. En M. Dehaene, &

L. de Cauter, *Heterotopia and the City: Public Space in a Postcivil Society* (págs. 105-116). New York, EEUU: Routledge.

Kleppner, O. (1994). *Publicidad*. México: Prentice Hall Hispanoamérica S.A.

Koolhaas, R. (2007). *El Espacio Basura*. Barcelona: Gustavo Gili.

Levi – Strauss, C. (1979). *Estructuralismo y Ecología*. Barcelona, España: Editorial Anagrama.

Lulle, T., & Paquette, C. (2007). Los grandes centros comerciales y la planificación urbana. Un análisis comparativo de dos metrópolis latino-americanas. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 22(2), 337-361.

Lyotard, J. (1987). *La Condición Posmoderna*. Madrid, España: Ediciones Cátedra.

MacBurnie, I. (1995). The Periphery and the American Dream. *Journal of Architectural Education*, 48(3), 134-143.

Martin, R. (2005). *The Organizational Complex*. Cambridge, MA, EEUU: MIT Press.

McKee, D., & McKee, Y. (2001). Edge cities and the viability of metropolitan economies. *American Journal of Economics and Sociology*, 60(1), 171-184.

McMorrough, J. (2001). *City of Shopping*. En C. Chung, J. Inaba, & R. Koolhaas, *The Harvard Design School Guide to Shopping* (págs. 183-202). New York, EEUU: Taschen.

Mozingo, L. (2011). *Pastoral Capitalism: a history of suburban corporate landscape*. Cambridge, MA, EEUU: MIT Press.

Mumford, L. (1945). "The Garden City Idea and Modern Planning". En: Howard, E. (1965 [1ª. Edición: 1898]) *Garden Cities of Tomorrow*. Londres: Faber and Faber

Muñoz, F. (2008). *Urbanización*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Neutelings, W. (1994). *Explorations into Wonderland: Riding the Periphery of the Low Countries*. *Architectural Design*(108), 59-66.

Parejo Linares, J. (2010). *Los Enclaves*. Isla de Arriarán: revista cultural y científica(35), 139-150.

Pérgolis, J. (2005). *Ciudad Fragmentada*. Buenos Aires, Argentina: Nobuko.

Rueda, S. (1997). *De lo mecánico a lo termodinámico: por una definición energética de la arquitectura y el territorio*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Schütte, O., & van Lidth, M. (2010). *GAM(ismo)*. San José, Costa Rica: FLACSO.

Scott-Brown, D. (1971). *Aprendiendo del Pop*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Solá-Morales, I. (2002). *Territorios*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Trejos, M. E. (1997). *Relaciones laborales y reestructuración del estado en Costa Rica*. Heredia, Costa Rica: EFUNA.

Trummer, P. (2013). *The City as an Object: Thoughts on the Form of the City*. *Log*(27), 51-57.

Tschumi, B. (1981). *Architecture and Disjunction*. Cambridge, MA, EEUU: MIT Press.

Vásquez Rocca, A. (2011). *La Posmodernidad: nuevo régimen de verdad, violencia metafísica y fin de los meta relatos*. *Nómadas: Revista Crítica de Ciencias Sociales y Jurídicas* (29), 16.

Vattimo, G. (1985). *El fin de la Modernidad: Nihilismo y Hermenéutica en la Cultura Posmoderna/ La Fine della Modernità*. Milán, Italia: Garzanti.

Vives, I. (1998). *Una arquitectura para el cambio*. En E. e. Fonseca, *Historia de la Arquitectura en Costa Rica*. San José, Costa Rica: Fundación Museos del Banco Central.

Wall, A. (2005). *Victor Gruen: From Urban Shop to New City*. Barcelona, España: Actar .