Regeneración Urbana en el Centro de San José

Replanteamiento y Conexión de Paradas de Transporte Público como Catalizador de la Revitalización

Marco Vinicio Arroyo Núñez
Lucía Artavia Guzmán
Marilia García Alfaro
Paola Martínez Carrillo
María Eugenia Sánchez Calvo
Raquel Sánchez Monge

Universidad de Costa rica
Facultad de Ingeniería
Escuela de Arquitectura

Memoria del Seminario de Graduación
para optar por el grado de Licenciatura
en Arquitectura

Tribunal Examinador

M.Sc. Daniel Morgan Ball
Director

M.Sc. Jorge Evelio Ramírez Sánchez
Lector

Arq. Douglas Morales Soto, Mag.
Lector

Arq. Dania Chavarría Núñez, Mag.
Lectora

Arq. Adriana Murillo Oviedo
Lectora invitada

Índice de Contenidos

Índice....1
Resumen....5
Introducción....6
Justificación....7
Objetivos....11
Antecedentes....12
Metodología....14
Marco referencial....16

Capítulo 1....20
movimientos peatonales actuales

Movimiento peatonales actuales....21
Sector A....22
Sector B....26
Sector C....30
Sector D....32
Sector E....38
Sector F....42
Sector G....46
Resumen de movimientos peatonales actuales....50
Análisis de la calidad espacial según temporalidad....61
Resumen de calidad espacial....57
Movimientos peatonales con las terminales propuestas....59
Matriz de relaciones entre sectores....61
Propuesta conceptual....63

Capítulo 2....64
Redes peatonales (Propuesta conceptual, Necesidades peatonales, Redes peatonales, Articulacion de nodos)

Introducción....65
Necesidades....66
Vivencia peatonal....67
Análsis vial....68
Redes peatonales....69
Red primaria....70
Análisis de bulevares....71
Tipologías de intervención....87
Propuesta de intervención general....98
Tratamiento de bulevares....99
Redsecundaria....102
Red terciaria....104
Articulación de nodos....108

Capítulo 3....110
Diseño Arquitectónico

Gestión de proyectos....111
Metodología de proyectos puntuales....131
Proyecto 1. Collage Galería Urbana....135
Proyecto 2. Pasaje del Cine....175
Proyecto 3. Villa Caracol....217
Proyecto 4. Ciudad Tangrama....267
Proyecto 5. La Ronda....309
Proyecto 6. El Mesón del San Juan....361
Conclusiones y recomendaciones....411
Anexos....417
Bibliografía e infografía....427

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Parada sin protección climática.....9
Figura 2. Venta en chinamos.....9
Figura 3. Ubicación.....12
Figura 4. Delimitación de área de estudio.....13
Figura 5.a. Ubicación del Sector A.....22
Figura 5.b. Gráficos de recorridos del sector A.....23
Figura 5.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector A con los otros setores.....23
Figura 5.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector A.....24
Figura 5.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector A...24
Figura 5.f. Condiciones del sector A.....25
Figura 5.g. Relaciones del sector A.....25
Figura 6.a. Ubicación del sector B 26
Figura 6.b. Gráficos de reccoridos del sector B.....27
Figura 6.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector B con los otros sectores.....27
Figura 6.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector B.....28
Figura 6.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector A...28
Figura 6.f. Condiciones del sector B.....29
Figura 6.g. Relaciones del sector B.....29
Figura 7.a. Ubicación del Sector C.....30
Figura 7.b. Gráficos de reccoridos del sector C.....31
Figura 7.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector C con los otros sectores.....31
Figura 7.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector C.....32
Figura 7.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector C...32
Figura 7.f. Condiciones del sector C.....33
Figura 7.g. Relaciones del sector C.....33
Figura 8.a. Ubicación del sector D.....34
Figura 8.b. Gráficos de recorridos del sector D.....35
Figura 8.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector D con los otros setores.....35
Figura 8.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector D.....36
Figura 8.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector D...36
Figura 8.f. Condiciones del sector D.....37
Figura 8.g. Relaciones del sector D.....37
Figura 9.a. Ubicación del sector E.....38
Figura 9.b. Gráficos de reccoridos del sector E.....39
Figura 9.c.Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector E con los otros sectores.....39
Figura 9.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector E.....39
Figura 9.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector E...40
Figura 9.f. Condiciones del sector E.....41
Figura 9.g. Relaciones del sector E.....41
Figura 10.a. Ubicación del sector F.....42
Figura 10.b. Gráficos de reccoridos del sector F.....43
Figura 10.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector F con los otros sectores.....43
Figura 10.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector F.....44
Figura 10.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector F..44
Figura 10.f. Condiciones del sector F.....45
Figura 10.g. Relaciones del sector F.....45
Figura 11.a. Ubicación del sector G.....46
Figura 11.b. Gráficos de reccoridos del sector G.....47
Figura 11.c.Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector G con los otros sectores.....47
Figura 11.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector G.....48
Figura 11.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector G.48
Figura 11.f. Condición del sector G.....49
Figura 11.g. Relaciones del sector G.....49
Figura 12. Comparación porcentual sectorial.....50
Figura 13. Comparación general porcentual de tipo de recorrido.....50
Figura 14. Comportamiento peatonal a hora pico diurna.....51
Figura 15. Congestión vial en hora pico diurna.....51
Figura 16. Los usuarios hacen paradas cortas para diligencias o compras.....51
Figura 17. Perfil de usuario diurno.....52
Figura 18. Dinámica urbana diurna.....52
Figura 19. Edad de usuarios diurnos.....52
Figura 20. Paradas de buses más vacías en las mañanas.....52
Figura 21. Comportamiento peatonal en hora pico en la tarde.....53
Figura 22. Perfil de usuario en la tarde.....53
Figura 23. Cantidad de usuarios aumenta considerablemente.....53
Figura 24. Más personas caminan en grupo en la tarde.....53
Figura 25. Dinámica urbana en la tarde.....54
Figura 26. Flujo vehicular más espeso.....54
Figura 27. Mayor permanencia de las personas en las paradas.....54
Figura 28. Comportamiento de usuarios en los sábados.....55
Figura 29. Perfil de usuarios en los sábados.....55
Figura 30. Mayor conciencia del entorno urbano.....55
Figura 31. Usuario de clase media-media a clase baja.....55
Figura 32. Dinámica urbana en los sábados.....56
Figura 33. Mayor presencia de vendedores ambulantes.....56
Figura 34. Menor llegada de buses.....56
Figura 35.a. Generalidades independientes de la temporalidad.....57
Figura 35.b. Generalidades independientes de la temporalidad.....58
Figura 36. Mapa de trayectoria proyectadas de hora pico en cada sector.....59
Figura 37. Mapa de trayectoria proyectadas en los sábados de cada sector.....60
Figura 38. Traslape de mapas con los recorridos actualmente.....61
Figura 39. Traslape de mapas con los recorridos hipotéticos.....61
Figura 40. Matriz de realciones intersectoriales.....62
Figura 41. Mapa de propuesta conceptual.....63
Figura 42. Mapa conceptual de intenciones.....65
Figura 43. Mapa de vivencias peatonales.....67
Figura 44. Mapa de transporte público propuesto.....68
Figura 45. Mapa de flujos vehiculares.....68
Figura 46. Mapa de redes peatonales propuestas.....69
Figura 47. Mapa de red primaria (bulevares).....70
Figura 48. Diagramas sobre comportamiento peatonal en la Ave. Central...71
Figura 49. Diagrama sobre bordes de la Ave. Central.....72
Figura 50. Diagrama sobre lotes vacíos en la Ave. Central.....72
Figura 51. Diagrama sobre puntos potenciales en la Ave. Central.....73
Figura 52. Diagrama sobre protección climática en la Ave. Central.....73
Figura 53. Diagrama sobre mobiliario urbano en la Ave. Central.....73
Figura 54. Diagrama sobre vocación de la Ave. Central.....73
Figura 55. Diagramas sobre comportamiento peatonal en la Ave. 4.....74
Figura 56. Diagrama sobre bordes de la Ave. 4.....74
Figura 57. Diagrama sobre lotes vacíos en la Ave. 4.....74
Figura 58. Diagrama sobre puntos potenciales enla Ave. 4.....75
Figura 59. Diagrama sobre protección climática en la Ave. 4.....75
Figura 60. Diagrama sobre mobiliario urbano en la Ave. 75
Figura 61. Diagrama sobre vocación de la Ave. 4.....76
Figura 62. Diagramas sobre comportamiento peatonal en la Calle 2.....77
Figura 63. Diagrama sobre bordes de la Calle 2.....77
Figura 64. Diagrama sobre lotes vacíos en Calle 2.....78
Figura 65. Diagrama sobre puntos potenciales en la Calle 2.....78
Figura 66. Diagrama sobre protección climática en la Calle 2.....78
Figura 67. Diagrama sobre mobiliario urbano en la Calle 2.....79
Figura 68. Diagrama sobre vocación de la Calle 2.....79
Figura 69. Diagramas sobre comportamiento peatonal en la Calle 3.....80
Figura 70. Diagrama sobre bordes de la Calle 3.....80
Figura 71. Diagrama sobre lotes vacíos en Calle 3.....81
Figura 72. Diagrama sobre puntos potenciales en la Calle 3.....81
Figura 73. Diagrama sobre protección climática en la Calle 3.....81
Figura 74. Diagrama sobre mobiliario urbano en la Calle 3.....82
Figura 75. Diagrama sobre vocación de la Calle 3.....82
Figura 76. Diagramas sobre comportamiento peatonal en la Calle 7.....83
Figura 77. Diagrama sobre bordes de la Calle 7.....83
Figura 78. Diagrama sobre lotes vacíos en Calle 7.....84
Figura 79. Diagrama sobre puntos potenciales en la Calle 7.....84
Figura 80. Diagrama sobre protección climática en la Calle 7.....84
Figura 81. Diagrama sobre mobiliario urbano en la Calle 7.....84
Figura 82. Diagrama sobre vocación de la Calle 7.....84

Índice de figuras

Figura 83. Mapa síntesis de análisis de bulevares.....86
Figura 84. Mapa de intersección entre dos bulevares.....87
Figura 85. Imagen en 3D a manera de ejemplo sobre una intersección entre dos bulevares.....87
Figura 86. Mapa de inicio y fin de los bulevares.....88
Figura 87. Fotomontaje a manera de ejemplo sobre el inicio y fin de los bulevares.....88
Figura 88. Mapa de ingreso de terminales de transporte público.....89
Figura 89. Imagen de ingreso a terminal de transporte público del proyecto “Paseo de la Hormiga” por el grupo 1 de seminario de Regenaración Urbana.....89
Figura 90. Mapa de cruce de bulevares con la Ave. Segunda.....90
Figura 91. Fotomontaje a manera de ejemplo sobre el cruce de los bulevares con la Ave. Segunda.....90
Figura 92. Mapa de apertura de bordes en los bulevares.....91
Figura 93. Tipología de intervención 1.....91
Figura 94. Fotografías ilustrativas de apertura de bordes.....91
Figura 95. Mapa de bordes aporvechables.....92
Figura 96. Tipología de intervención 2.....92
Figura 97. Fotografías ilustrativas de bordes aprovechables.....92
Figura 98. Mapa de transiciones a partir de bordes existentes.....93
Figura 99. Tipología de intervención 3.....93
Figura 100. Fotografías ilustrativas de transiciones con bordes existentes 93
Figura 101. Mapa de sitios para pausas urbanas.....94
Figura 102. Tipología de intervención 4.....94
Figura 103. Fotografías ilustrativas de pausas urbanas.....94
Figura 104. Mapa de pasajes urbanos.....95
Figura 105. Tipología de intervención 5.....95
Figura 106. Fotografías ilustrativas de pasajes urbanos.....95
Figura 107. Mapa de apertura de esquinas.....96
Figura 108. Tipología de intervención 6.....96
Figura 109. Fotografías ilustrativas de apertura de esquinas.....96
Figura 110. Mapa de topografía aprovechable.....97
Figura 111. Fotomontaje a manera de ejemplo desarrollado en el tramo del bulevar, ubicado sobre la Avenida Central, entre Calle 9 y 11.....97
Figura 112. Fotografías ilustrativas de topografía aprovechables 97
Figura 113. Mapa de propuesta de intervención general.....98
Figura 114. Mapa de red secundaria.....102
Figura 115. Fotografía ilustrativa A.....102
Figura 116. Fotografía ilustrativa B.....102
Figura 117. Fotografía ilustrativa C.....102
Figura 118. Mapa de ampliaciones de la red secundaria.....103
Figura 119. Fotografía de sitios potenciales de la red secundaria.103
Figura 120. Imágenes ilustrativas de la propuesta de la red secundaria.....104
Figura 121. Mapa de red terciaria.....105
Figura 122. Fotografía ilustrativa A.....105
Figura 123. Fotografía ilustrativa B.....105
Figura 124. Fotografía ilustrativa C.....105
Figura 125. Mapa de mejoramiento de la red terciaria.....106
Figura 126. Fotografía de sitio s para el mejoramiento de la red terciaria.....106
Figura 127. Imágenes ilustrativas de la propuesta de la red t erciaria.....107
Figura 128. Mapa de redes peatonales propuestas.....108
Figura 129. Diagrama de estrategias de articulación de nodos.109
Figura 130. Diagrama de estrategia por sectores.....109
Figura 131. Diagrama de modelos de gestión.....111
Figura 132. Diagrama de instituciones involucradas en la planificación urbana.....113
Figura 133. Diagrama resumen de tipos de gestión.....115
Figura 134. Diagrama de funciones de la gestión operativa.....125
Figura 135. Diagrama sobre la metodología de los proyectos arquitectónicos puntuales.....131

Índice de tablas

Tabla 1. Paradas de bus del Sector A.....22
Tabla 2. Relación intersectorial basada en sector A a hora pico.....23
Tabla 3. Paradas de bus del Sector B.....26
Tabla 4. Relación intersectorial basada en sector B a hora pico.....27
Tabla 5. Paradas de bus del Sector C.....30
Tabla 6. Relación intersectorial basada en sector C a hora pico.....31
Tabla 7. Paradas de bus del Sector D.....34
Tabla 8. Relación intersectorial basada en sector D a hora pico.....35
Tabla 9. Paradas de bus del Sector E.....38
Tabla 10. Relación intersectorial basada en sector E a hora pico.....39
Tabla 11. Paradas de bus del Sector F.....42
Tabla 12. Relación intersectorial basada en sector E a hora pico.....43
Tabla 13. Paradas de bus del Sector G.....46
Tabla 14. Relación intersectorial basada en sector G a hora pico.....47
Tabla 15. Comparación general de recorridos.....50
Tabla 16. Comparación general intersectorial de recorridos por tipo en hora pico y no pico.....50

Resumen

Este documento aborda el tema de la regeneración urbana del centro de la ciudad de San José, Costa Rica, mediante el replanteamiento y conexión de paradas de transporte público a manera de catalizador de la revitalización urbana. Corresponde con la continuación de los estudios hechos por Ricardo Calderón Ulate; Ana Lucía González Castro; Sara Mora Ugalde; Lucas Rivera Barrera; Jonathan Sánchez Naranjo y Noelia Villalobos Herrera, en el Seminario de Graduación “Regeneración Urbana en San José Centro” para optar por el grado de Licenciatura de la Escuela de Arquitectura de Universidad de Costa Rica, presentado en el año 2011.

El resultado del primer seminario fue una propuesta de reorganización de paradas de bus, concentrándolas en doce puntos estratégicos en el centro de San José, en cuadras convenientes para la operación de los buses y conectado entre sí con una red de vías peatonales, basada en la red existente, con pequeñas extensiones propuestas.

En siete de los doce puntos identificados, se desarrollaron proyectos de regeneración urbana que incluyen las paradas de bus, junto con otros edificios, con una mezcla de usos congruente con las características y la vocación potencial de cada sitio. El alcance incluyó una propuesta arquitectónica del conjunto y de cada edificio, así como una propuesta en detalle de los ámbitos públicos incluidos en el diseño de sitio.

Como continuación y complemento de este proceso, este nuevo seminario realiza una investigación sobre peatones y redes peatonales. Para el primer capítulo se monitorea, estudia y analiza el movimiento peatonal, tanto de manera cuantitativa como cualitativa. Como consecuencia, se plantean condiciones y necesidades sobre el tema del tránsito peatonal, que se desarrollan en el segundo capítulo sobre redes peatonales. En este segundo capítulo, se estudia la infraestructura peatonal existente en sus condiciones físicas y de uso, proponiendo para ciertos componentes, mejoramientos y cambios que fomenten y optimicen su circulación. Tomando en cuenta los datos obtenidos en ambos capítulos, el cierre del capítulo 2 plantea nuevos espacios para la circulación peatonal, basados en las conexiones creadas por los proyectos propuestos para el centro de la ciudad.

En el tercer capítulo, se investigan los diferentes componentes que deben ser aplicados para la viabilidad y gestión de los proyectos. Esto incluye elementos económicos, sociales, urbanos y administrativos, entre otros. A partir de este marco, se plantean las diferentes herramientas y opciones de desarrollo y administración pertinentes para cada proyecto, según sus condiciones particulares.

Para este segundo seminario, se presentan cuatro nuevas propuestas de uso mixto que incluyen paradas para el transporte público y dos galerías comerciales para la integración de nodos urbanos. Esto requiere la ubicación de un nodo al norte, entre avenidas 5 y 7 y calles 4 y 7. Este nodo incluye dos galerías urbanas y tres puntos de uso mixto y paradas de transporte público, dos del seminario presentado en el año 2011 y uno para el presente seminario. Dichas galerías urbanas fueron incluidas como proyectos a desarrollar en esta entrega producto del análisis del sector norte en el que se ubican los tres puntos de paradas de autobuses anteriormente mencionados. En el mismo, se comprueba que los cuadrantes ubicados entre estos puntos de transporte público presentan condiciones de subutilización y abandono, por lo que se plantea su aprovechamiento como galerías comerciales que fomenten el recorrido hacia el interior de la manzana y generen conexión entre los proyectos.

Como resultado de lo anterior, se desarrollan seis proyectos individuales, cuatro de ellos puntos estratégicos de uso mixto y paradas para el transporte público y dos galerías urbanas. Entre los primeros cuatro que incluyen el componente de transporte se encuentran **El Mesón del San Juan**, cuya vocación es el hospedaje y los servicios médicos, **Villa Caracol**, enfocado hacia usos residenciales y educativos, **Ciudad Tangrama**, cuyo énfasis es el hospedaje y los usos lúdicos y el proyecto **La Ronda**, vinculado hacia el uso residencial y de servicios en general. Por parte de las galerías urbanas, se presenta el proyecto **Collage Galería Urbana**, enfatizado en usos comerciales y educativos y la propuesta **El Paseo del Cine**, cuyo énfasis es el uso residencial y el entretenimiento.

Introducción

El entorno físico de la ciudad es lo que sirve como marco para que se desarrollen las actividades sociales y la interacción entre las diversas personas y habitantes, por esta razón toma mucha importancia el tema del diseño urbano y cómo por medio de esta disciplina se pueden llegar a plantear y desarrollar espacios públicos que se adecuen a las necesidades de sus usuarios y que sean tan flexibles que puedan evolucionar y cambiar a través del paso del tiempo.

Sin embargo, en las últimas décadas; la falta de planificación y proyección de las ciudades, el crecimiento acelerado y la expansión desmedida han provocado el abandono y deterioro de los espacios públicos, dejando de lado la importancia que estos tienen dentro de la dinámica y la imagen de la ciudad. Como consecuencia de estas situaciones, muchas ciudades actuales están viviendo una seria problemática de migración de sus habitantes hacia otros sectores periféricos buscando una mejor calidad de vida. Proceso contrario es la migración que se dio del campo a la ciudad; dejando abandonados y deteriorados los centros de ciudades e impulsando el consumo desmedido y descontrolado del territorio.

San José es una de las ciudades más importantes del país y está viviendo esta problemática de deterioro y abandono sectorial, por lo que este trabajo pretende llegar a proponer un plan de Regeneración Urbana Integral que brinde soluciones efectivas, mediante el replanteamiento y conexión de paradas de transporte público a manera de catalizadores de la revitalización urbana, así como también por medio del mejoramiento de las redes peatonales existentes y la propuesta de una nueva red peatonal que conecte y relacione los puntos importantes de la ciudad y los proyectos de paradas propuestos.

El estudio se inicia desarrollando los siguientes puntos:

1. Movimientos peatonales actuales basados en la ubicación y frecuencia del transporte público.
2. Movimientos peatonales con las nuevas terminales de bus propuestas
3. Movimientos peatonales en los bulevares y sus zonas de estar.

De aquí provienen las pautas arquitectónicas de intervención y de gestión para contribuir a la vida urbana de San José a modo de estrategia.

Por último, se concluye con la presentación del anteproyecto de cada una de las cuadras donde se ubicarán las paradas de buses o los puntos conectores entre ellas llamados galerías comerciales. Los cuales se desarrollaron tomando en cuenta los principios de diseño a mediana y pequeña escala, para lograr espacios urbanos atractivos y confortables que brinden la posibilidad de permanecer en la ciudad y desarrollar diversas actividades en todo momento del día.

Los proyectos desarrollados y presentados en este documento son los siguientes:

"Collage Galería Urbana", Paola Martínez Carrillo
"Pasaje del Cine", María Eugenia Sánchez Calvo
"Villa Caracol", Marilia García Alfaro
"Ciudad Tangrama", Raquel Sánchez Monge
"La Ronda", Lucía Artavia Guzmán
"El Mesón del San Juan", Marco Arroyo Núnez

"*Ciudades vivas, entonces – aquellas que permiten la interacción de la gente – siempre son estimulantes porque son ricas en experiencias, en contraste con las ciudades sin vida, las cuales no pueden evitar ser pobres en experiencias y por tanto monótonas, sin importar la cantidad de colores y variaciones de forma en los edificios que se introducen. Si se dan condiciones favorables para la vida entre los edificios por medio de la planificación sensible de ciudades y áreas residenciales, no será necesario introducir efectos arquitectónicos dramáticos y costosos para hacer que los edificios sean interesantes.*"
Gehl, Jan (1971). La vida entre los edificios.

Justificación

Actualmente la ciudad de San José presenta una serie de problemas que la han convertido en una ciudad abandonada y deteriorada; que se utiliza únicamente como ciudad de paso, para conectar diversas rutas y paradas de buses, lo cual la convierte en una ciudad dinámica y llena de personas únicamente durante el día, mientras existan estos movimientos de peatones que se dirigen a otros destinos. Esta problemática ha causado la migración de los habitantes hacia las periferias de la ciudad, lo cual incrementa la percepción de ciudad abandonada y deteriorada, por lo que se crea un ciclo que solo refuerza los problemas y dificulta lograr una solución real.

A continuación se desglosarán y explicarán algunas de las principales causas del deterioro y abandono de la ciudad de San José:

Deterioro de la infraestructura y contaminación

Al cambiar el uso de suelo en el centro de San José de usos residenciales a usos comerciales e institucionales, han aparecido varias situaciones. Algunos edificios viejos han cambiado su uso pero no cuentan con las condiciones necesarias para albergar las nuevas actividades, por lo que se han hecho agregados y arreglos de muy mala calidad. Otros edificios han sido demolidos y se han construido obras nuevas con lenguajes constructivos y tipologías muy diferentes entre sí, esto ha ocasionado un collage de edificios viejos y en mal estado al lado de edificios nuevos y diferentes. Además, han aparecido espacios residuales donde por diversas razones, como problemas legales, no se ha podido construir y se han utilizado como parqueos o han quedado como lotes vacios y abandonados.

Pero el deterioro también afecta la infraestructura urbana, ya que aunque la Municipalidad de San José en los últimos años se ha esforzado por mejorar algunos bulevares y parques, el mejoramiento no ha sido integral; específicamente es el caso de las aceras, ya que en su mayoría se encuentran en mal estado y en algunos casos son muy estrechas e incómodas invadidas por postes o árboles.

A esto se une la gran contaminación que se vive diariamente en la ciudad de San José, donde se encuentran desechos sólidos en las calles y aceras, así como también desechos líquidos y hasta aguas negras corriendo por los caños; lo que provoca malos olores y descontento por parte de los usuarios. También se debe tomar en cuenta la contaminación que generan los vehículos públicos y privados; contaminación sónica, visual y ambiental, ya que lo peatones deben tolerar el ruido excesivo y los gases que generan la gran cantidad de vehículos que transitan diariamente por la ciudad.

“Además, los automóviles generan contaminación y estrés, pues caminar por una acera junto a una vía concurrida de San José no es una experiencia positiva. Para el público general, estas experiencias son asociadas con la falta de calidad de vida en la ciudad.” Fuente: Memoria del Seminario de Graduación de Regeneración Urbana en el centro de San José, Grupo 1, año 2011, pág 6.

Todo esto ha propiciado una mala imagen de la ciudad y por ende el abandono, ya que los ciudadanos no quieren vivir en el centro de San José ni tampoco permanecer en él debido a estas carencias y escasos ofrecimientos para los peatones.

Figura 1: Parada sin protección climática
Fuente: Imagen de autor.

Figura 2. Venta en chinamos
Fuente: Imagen de autor.

Justificación

Fuente: Imagen de autor.

Fuente: Imagen de autor.

Congestionamiento vial y problemas de las paradas de transporte público

Al ser San José una ciudad de paso que conecta muchas ciudades periféricas, concentra especialmente en las horas pico gran cantidad de vehículos tanto privados como públicos, que se mezclan en calles estrechas, ocasionando problemas de congestionamiento y caos vial. A esto se suma la mala ubicación de las paradas de transporte públicos, que en la mayoría de los casos contribuyen al congestionamiento vial por estar ubicadas a la orilla de la calle y dejar solo un carril disponible para el tránsito de los demás vehículos. También las paradas de buses cuentan con otro tipo de problemas, como la falta de protección climática y de espacios para esperar sin tener que obstaculizar el tránsito de los peatones por las aceras. Sin embargo, a pesar de estos problemas, la mejor solución no es apartar las paradas de buses de la ciudad de San José, sino planificarlas en lugares adecuados y ofrecer la infraestructura necesaria para los usuarios del transporte público.

"La respuesta institucional siempre desfavorece a los buses y aleja las paradas del centro, lo cual ocasiona malestar entre quienes se trasladan a sitios más alejados e inseguros para hacer sus trasbordos" Fuente: Memoria del Seminario de Graduación de Regeneración Urbana en el centro de San José, Grupo 1, año 2011, pág 19.

Debido al crecimiento de la cantidad de vehículos que ingresan diariamente a la ciudad de San José, la mayoría de los recursos se invierten en el arreglo y mantenimiento de las calles, por lo que como ya se mencionó anteriormente, se descuida la inversión en las aceras y otros espacios peatonales.
Además, el frecuente tránsito de vehículos impide e interrumpe la circulación de peatones, lo cual desmejora la calidad de vida de la ciudad, ya que la mayoría de las actividades sociales e interacciones entre personas se dan al caminar por un lugar, lo que permite apoderarse del espacio y vivirlo de forma positiva. Y aunque se cuenta con importantes bulevares peatonales, estos no resultan ser suficientes, ya que los usuarios de la ciudad ocupan moverse en todas direcciones y sentidos.

" La influencia de las normas de zonificación y la tendencia de la arquitectura moderna, han contribuido a la división del espacio urbano. La continua y creciente dependencia de los vehículos automotores, la expansión de vías y la construcción de autopistas, han hecho cambiar el patrón de calles y sus funciones, como un intento para satisfacer las necesidades del automóvil. Estos cambios, así como algunos otros, han contribuido en la formación de una imagen negativa de las áreas urbanas, en la consolidación de ciudades contaminadas, en el cambio y división de las funciones urbanas, en donde muchas veces los cascos centrales han sido olvidados, las ciudades se han extendido a lo largo y ancho del territorio, pero sobre todo, se han creado situaciones extremas en donde la población ya no disfruta del ambiente urbano porque este se ha convertido en sitio inseguro y desagradable." Fuente: Brenes, Eduardo (1995). Peatonización una opción para el rescate urbano. Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica

Justificación

Inseguridad y violencia

Como consecuencia de las problemáticas citadas anteriormente también han surgido en la ciudad de San José espacios residuales que en esa dinámica de cambio no han tenido ningún propósito; tal es el caso de lotes baldíos, edificaciones abandonadas y deterioradas y algunos espacios públicos que en algún momento fueron pensados como espacios para la recreación y el esparcimiento pero en este momento están en desuso; que han servido como cuna y refugio de indigentes y delincuentes.

Esto sumado al hecho de que actualmente no existen espacios apropiados para los peatones que transitan la ciudad propicia la violencia, los actos delictivos y el sentimiento de inseguridad entre los ciudadanos; ya que no existe apropiación de la ciudad ni vivencia de esta a lo largo de todo el día (la vida de la ciudad depende de los horarios de los comercios y del transporte público, por lo que en las noches se queda vacía y peligrosa en manos de la delincuencia). Este problema de temporalidad y subutilización del espacio urbano es una consecuencia de la migración que se ha dado hacia las periferias de la ciudad.

Regeneración urbana y repoblamiento

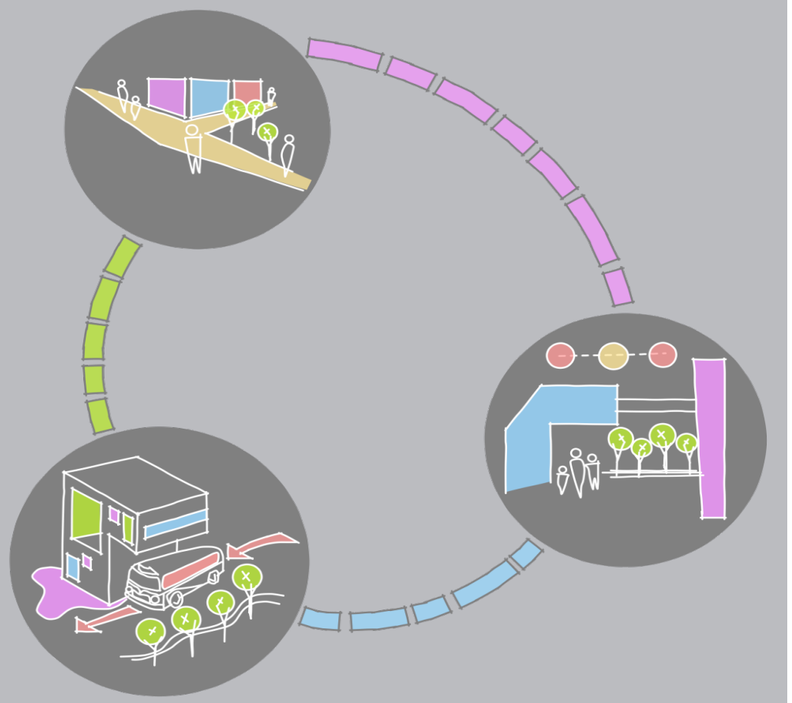
A pesar de toda la problemática descrita anteriormente, San José sigue siendo una ciudad muy importante que cumple todavía un papel importante para el país; como centro simbólico, centro de servicios y comercios y punto conector. Por esto es importante proponer soluciones integrales que logren cambiar la percepción de los ciudadanos y los problemas que se viven actualmente.

Como respuesta a esta necesidad de remediar la problemática de San José, este seminario plantea como posible solución la regeneración de la ciudad de San José por medio del repoblamiento, o sea atrayendo nuevamente habitantes que vivan y se apropien de la ciudad, ofreciendo más y mejores lugares para permanecer y visitar. Tomando como punto de partida la reorganización de las paradas de buses en espacios que ofrezcan las condiciones adecuadas y beneficios tanto para los usuarios de este tipo de transporte como para la ciudad en general.

Como parte del proceso de regeneración y repoblamiento de San José también se toma en cuenta como aspecto importante y primordial el mejoramiento de las redes peatonales existentes y además se propone una nueva red peatonal que conecte y relacione los puntos importantes de la ciudad y los proyectos de paradas propuestos. Ya que para lograr soluciones integrales no se pueden proponer edificios o proyectos aislados y encerrados en sí mismos, como ejemplo de estos malos desarrollos se encuentran los proyectos residenciales construidos en los últimos años en la Sabana y otros puntos de la ciudad capital, los cuales no aportan nada al espacio público y por el contrario promueven el uso del automóvil y dificultan la interacción de sus habitantes con la ciudad y el entorno urbano.

Fuente: Imagen de autor.

Fuente: Imagen de autor.



Fuente: Diagrama de autores.

Como ya se mencionó anteriormente uno de los mayores problemas que presenta San José es ser únicamente ciudad de paso, habitada y visitada únicamente durante el día mientras las actividades comerciales están abiertas, inyectada por enormes flujos de peatones que la utilizan como punto conector entre rutas de autobuses. Es por esta razón que en este trabajo se propone como estrategia de intervención intensificar el uso de suelo en el centro de San José, por medio del desarrollo de edificios mixtos que alberguen variedad de actividades que atraigan diversidad de usuarios durante todo el día y que ofrezcan espacios públicos amenos y confortables, integrados a las actividades desarrolladas en los edificios y que inviten tanto a los usuarios de los autobuses como a todos los usuarios de la ciudad a permanecer y disfrutar. Además, todos los proyectos cuentan con áreas habitacionales (permanentes como apartamentos o temporales como hoteles), cuyo objetivo es atraer habitantes a la ciudad que puedan disfrutar de todas las nuevas posibilidades y que conviertan a San José en una ciudad destino, vital y dinámica en todo momento. Esto puntos se piensan como catalizadores del cambio, ya que al atraer nuevos públicos y usuarios la ciudad irá cambiando la mala imagen que tiene actualmente y como consecuencia se producirán otros proyectos que aprovechen la gran cantidad de suelo subutilizado o abandonado, todo esto dará mayor valor y riqueza a la ciudad capital.

Propuestas para la regeneración del centro urbano

1. Ubicación estratégica de nodos de transporte público y centralidad urbana: servicios y facilidades en un marco ameno y confortable, reordenamiento del sistema de transporte como alternativa de regeneración, reinterpretación de las condiciones de sectores determinados como determinantes para la vocación específica de los proyectos.

2. Articulación entre proyectos por medio de galerías urbanas: buscan crear sectores de alta variedad de actividades urbanas, galerías urbanas como articuladores peatonales y de espacio público entre nodos de transporte, polos de actividad que generen nuevas dinámicas en los movimientos peatonales del centro de San José.

3. Mejoramiento e integración de redes peatonales existentes con nuevas tipologías propuestas: propuestas buscan revitalizar las condiciones de la dinámica peatonal por medio del aprovechamiento de elementos y espacios subutilizados, vivencia urbana a nivel de calle y desde una perspectiva peatonal como prioridad.

Objetivos

Objetivo General

Mejorar, mediante intervenciones arquitectónicas atinadas, los sitios de llegada de los trayectos peatonales más transcurridos, los espacios de espera y trasbordo, que no fueron abarcados en el primer grupo de seminario, y los espacios comunes de actividades sociales.

Objetivos Específicos

Para la etapa 1

Determinar los patrones de movimiento peatonal, sus rutas y su frecuencia, con el fin de lograr una comprensión que permita dirigir estrategias hacia una mejor calidad de vida.

Generar una hipótesis de los movimientos peatonales más probables de los usuarios de San José en el caso hipotético de que las terminales de buses propuestas por el grupo 1 ya estuvieran en funcionamiento, para amplificar los posibles puntos beneficiosos y minimizar los dañinos.

Para la etapa 2

Reconocer los espacios necesitados de renovación y los que están inexistentes en el funcionamiento idóneo del casco central, analizando los sitios donde los usuarios más de movilizan.

Articular por medio de propuestas arquitectónicas los nodos de terminales de buses que se encuentran físicamente separados.

Para la etapa 3

Ofrecer una estrategia de intervención urbana y arquitectónica viable , según los parámetros del mayor confort del usuario.

Formular y diseñar; producto del análisis del contexto urbano, el transporte público y los movimientos peatonales; proyectos arquitectónicos puntuales que completen la propuesta de regeneración urbana para el centro de San José.

Establecer o formular un modelo factible para la gestión de cada proyecto; donde se identifiquen estrategias institucionales que apoyen los procesos y se definan los actores idóneos y el momento oportuno de intervención de cada uno de estos.

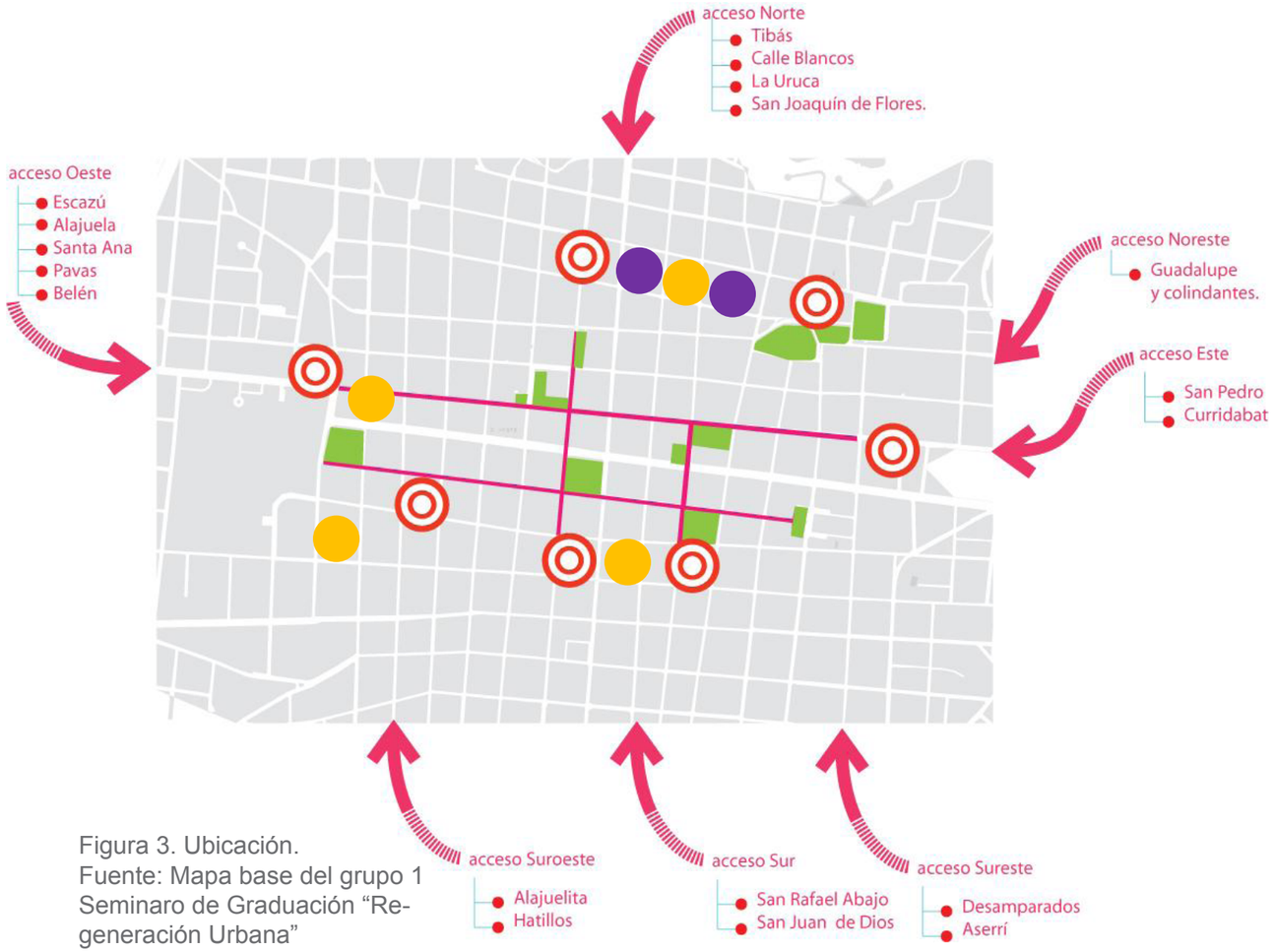


Figura 3. Ubicación.
Fuente: Mapa base del grupo 1 Seminaro de Graduación "Regeneración Urbana"

Proyectos de transporte público desarrollados en el primer Seminario

Proyectos de transporte público a desarrollar en este segundo Seminario

Proyectos de galerías urbanas a desarrollar en este segundo Seminario

Este documento corresponde a la continuación de los estudios hechos en Seminario de Graduación "Regeneración Urbana en San José Centro" para optar por el grado de Licenciatura de la Escuela de Arquitectura de Universidad de Costa Rica, en el año 2011.

San José es por sí sola la gran terminal de buses del país. Las paradas de buses de las provincias y de las ciudades periféricas se concentran aquí. Esto evidencia el gran uso de San José como punto de distribución pero no como sitio de estar.

Su casco central se ha deteriorado hasta convertirse en espacios congestionados, contaminados y en sitios de paso. Esto se debe a que, en un principio, los procesos de cambio de las economías agrarias hacia economías industrializadas, generaron migración de los pobladores rurales a la ciudad, y se dio la necesidad de ubicarse en asentamientos de manera desordenada, espontánea y extensiva. Luego, en la última década, a raíz del aumento de la delincuencia y de la sensación de inseguridad en los centros de las ciudades, se comenzó a revertir el efecto de migración campo-ciudad, y se generó ahora un abandono de los centros urbanos y por lo tanto una disminución de la densidad de población.

En el caso del Gran Área Metropolitana, el sector de la población con mayores recursos económicos se ha desplazado hacia la periferia, ubicándose en desarrollos urbanos de carácter horizontal, que ocasionaron un crecimiento no planificado de la mancha urbana. El centro de la ciudad de San José ha experimentado un abandono para convertirse en centros de comercio y transporte, que quedan vacíos por las noches y son tomados por la población marginal, por lo que los ciudadanos no desean estar mucho tiempo en el casco central de San José.

No obstante, la necesidad primaria de los usuarios de San José sigue siendo la misma: transporte público. Además, las teorías urbanas reflejan que la relación entre las terminales de buses, las rutas peatonales y los sitios de estar de los peatones es uno de los puntos que más puede otorgar vitalidad a la ciudad.

Este primer seminario consistió en una investigación aplicada en el campo teórico del diseño urbano, donde se analizaron los efectos del transporte público en la trama urbana, el funcionamiento de sus terminales y con base en lo anterior se propuso un diseño de mejoramiento de las terminales de San José.

Para lograr la vitalidad mencionada anteriormente se requiere de una relación armoniosa en todas las zonas del sitio de estudio. Por lo tanto, se mantiene la división sectorial propuesta por el grupo del primer seminario, por facilidad de manejo del territorio.

Antecedentes

Regeneración urbana

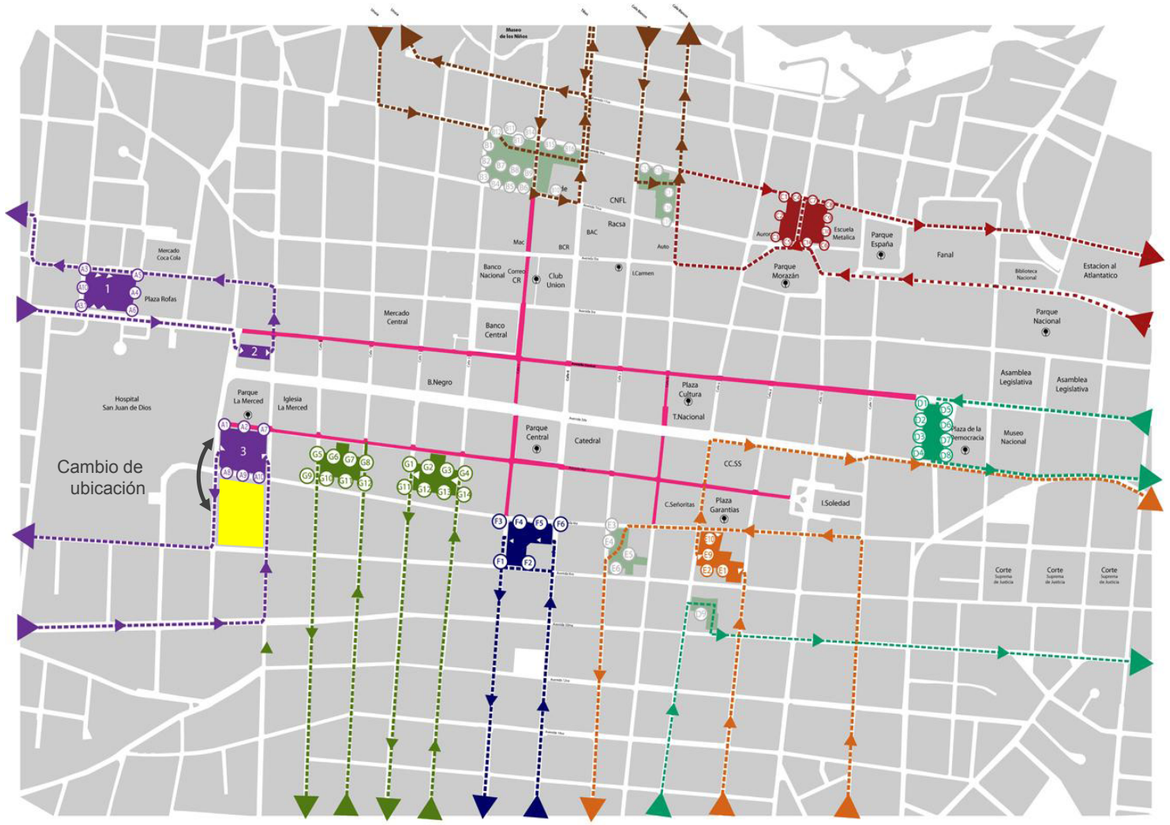


Figura 4. Delimitación de área de estudio.
Fuente: Mapa del grupo 1 Seminaro de Graduación “Regeneración Urbana”.
Editado por autores.

El área de estudio comprende el casco central de la capital de Costa Rica, a saber, entre las calles 15 y 22 y las avenidas 9 y 12. En el mapa se muestra los cuadrantes de estudio con sus accesos a las principales ciudades circundantes, según zonas geográficas. Las flechas muestran la ruta de entrada y salida del transporte público según la procedencia del bus.

Los sectores abarcan las siguientes paradas de bus:

SECTOR A: Escazú, Carpio, Alajuela (TUASA), Heredia (TUASA), Alajuela Station Wagon, Busetas Heredianas, Belén, San Antonio de Escazú, Santa Ana calle vieja, Santa Ana por la pista, Pavas.

SECTOR B: Heredia por pista, Tibás (Llorente y Cuatro Reinas), Santo Domingo, Tibás (Cuatro Reinas y Piuses), Santo Domingo por pista, Moravia (Los sitios y la Isla), Moravia (Ipís), Calle Blancos, Barrio Escalante, Barrio México, Aurora, San Pablo/San Rafael, San Isidro, Guararí los Lagos, Heredia por Tibás.

SECTOR C: Coronado, Barrio Pilar, San Antonio, El Alto, Purral, Mozotal, San Rafael de Coronado, San Antonio de Coronado, Dulce Nombre de Coronado, El Carmen, Barrio Pilar/San Antonio de Coronado, San Rafael de Moravia, Jardines de Moravia, Purral La Chanita/Heliconias, San Jerónimo de Moravia/Platanares de Moravia, La Trinidad de Moravia/Paracito de Moravia.

SECTOR D: San Pedro, Tres Ríos por la pista, Paraíso de Cartago, Tres Ríos, Sabanilla, San Ramón de Tres Ríos, Tirrases por San Francisco, Tirrases por Curridabat, Cartago.

SECTOR E: Gravilias, Por Venir, Dos Cercas, Calle Fallas, San Rafael Arriba, Aserrí, Aserrí/San Miguel, Zapote, Zapote/Curridabat, Acosta, Tarbaca.

SECTOR F: San Juan de Dios de Desamparados, San Juan de Dios de Desamparados, Loma Linda/Carit/INA/Parque de la Paz/Paso Ancho, López Mateos/Carit/Unidad de Admisión San Sebastián/Hipermás, San Rafael Abajo/Fuentes, Zorrobarú/Carit/Unidad de Admisión San Sebastián.

SECTOR G: 15 de setiembre, Colonia Kenedy, Casa Cuba, San Felipe, Tejarcillos, Concepción de Alajuelita, El Llano, Esquipulas, Los Filtros, Hatillo 1 y 2, Hatillo 6 y 7, Hatillo 5, Hatillo 8.

En el Seminario anterior se propuso como ubicación para la estación de transporte del sector A la cuadra ubicada frente al Parque de la Merced, representada en este mapa con el color morado. Sin embargo, luego de realizar el análisis de esta cuadra, se descubrió que no funcionaba para la intervención ya que estos terrenos ya fueron adquiridos por el Hospital San Juan para desarrollar prontamente la torre de cirugías. Por esta razón se determinó ubicar esta estación una cuadra al sur de su ubicación original, identificada en este mapa con el color amarillo.

Metodología

Etapa 1

Patrones de movimiento peatonal en trayectoria de paradas actualmente

Para determinar los patrones de movimiento peatonal y las trayectorias efectuadas en la ciudad de San José, se realizó un trabajo de campo, en el cual se le dio seguimiento a un número considerable de personas, desde que se bajaron del autobús, hasta su destino factible de muestreo, ingreso en edificio o abordaje de autobús.

Se decidió utilizar una muestra de 20 personas aproximadamente durante las horas pico y 10 personas aproximadamente los sábados, en las horas no pico, por cada uno de los siete sectores determinados, lo que da un total de 210 personas y movimientos recopilados aproximadamente.

Patrones de movimiento peatonal en trayectorias con las paradas propuestas

Se proyectaron unos mapas suponiendo el comportamiento futuro de los movimientos peatonales, si las terminales propuestas por el grupo 1 ya estuvieran en funcionamiento.

Se mantuvo el punto de salida y de llegada original, ya que se tenía el conocimiento del bus o edificio al que se dirigían los usuarios, así como las pausas. El elemento variado fue la trayectoria.

Etapa 2

Redes peatonales (bulevares, sendas, aceras, pausas)

Luego de analizar los patrones de movimiento en la primer etapa, se realizó un estudio del estado actual de la infraestructura urbana en los bulevares existentes, por medio de un levantamiento físico y fotográfico, de manera que se facilite determinar las condiciones actuales de la infraestructura.

Dentro de este análisis se tomaron en cuenta factores como comportamiento de peatones (lugares de encuentro y paradas), bordes, lotes vacíos y edificios en mal estado o sin uso, puntos potenciales, protección climática, mobiliario urbano y vocación. Para luego proponer pautas de acción e intervención específicas para cada bulevar.

Todo esto para concluir con una propuesta de diez tipologías de intervención para determinados puntos o situaciones en los bulevares, que juntas dan forma a la propuesta de intervención general para el tema de las redes peatonales. Para completar esta propuesta se determinaron pautas para el tratamiento de los bulevares en cuanto a textura, vegetación, iluminación, rotulación y señalización y mobiliario urbano.

Además, en esta etapa se trabajó la articulación de nodos por medio de las galerías comerciales, ya que algunas de las estaciones de transporte público propuestas están localizadas en cuadras no vecinas y los análisis de movimientos peatonales determinaron que entre algunas de estas existe gran conexión.

Metodología

Etapa 3

Gestión de proyectos

Propuestas arquitectónicas

En esta etapa se plantean modelos de gestión, formas de financiamiento y de administración por medio de las cuales se podrán llevar a cabo de una manera factible y eficiente los proyectos de diseño arquitectónico y las propuestas de intervención urbana.

Toda esta información se sintetiza en una matriz de relaciones, de la cual se derivan una serie de escenarios que plantean la propuesta de gestión para cada proyecto individual.

Luego de esto se desarrolla el diseño arquitectónico y urbano para cada proyecto individual, por medio del planteamiento de cuatro etapas; justificación, análisis, propuesta conceptual y anteproyecto. La metodología utilizada en cada una de estas etapas se explicará con mayor detalle más adelante.

Marco referencial

CONCENTRACIÓN

Concepto de agrupación.

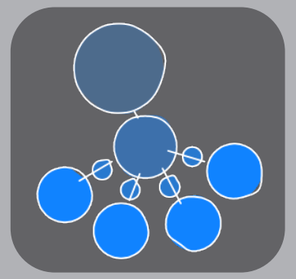
Concentración de actividades en espacios compactos

VARIEDAD

Variedad de actividades y de formas en el espacio público.

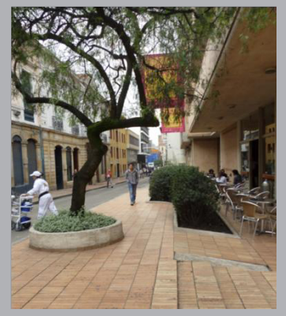
Concepto de variedad.

INTEGRACIÓN



Concepto de integración.

Transición entre ámbitos públicos y privados



En esta sección se referirá a una serie de conceptos empleados de manera reiterativa en este trabajo, tanto en la etapa investigativa, como en la formulación y descripción de los diseños arquitectónicos. En el capítulo de Marco Conceptual del documento Regeneración urbana en San José centro, presentado en el año 2011 por el grupo que desarrolla la primera parte de este Seminario, se presentan los conceptos que enmarcan tanto esa entrega como la presente. Sin embargo, para efectos de una mejor comprensión de ésta segunda entrega se referirá nuevamente a dichos conceptos y a otros nuevos que fueron considerados medulares dentro del presente trabajo.

CONCEPTOS DIRECTRICES DE DISEÑO:

CONCENTRACIÓN / AGRUPACIÓN

Su objetivo es la concentración y agrupación de actividades y personas. Como concepto de diseño busca relacionar espacios cercanos de diferentes tamaños y escalas para reforzar la variedad espacial y de actividades.

Aplicación a diferentes escalas:

- Escala macro: se busca concentrar edificios y actividades a lo largo de toda la ciudad. Su elemento más importante es el espacio público.
- Escala media: maneja la distribución y la orientación de los edificios. Por otra parte, los destinos peatonales importantes atraen gente y generan actividades complementarias a su alrededor.
- Escala micro: su objetivo es cortar distancias entre las diferentes actividades. Además, busca generar experiencias cortas e intensas y establecer un sistema de espacio público compacto.

Parámetros de medición:

- Las actividades y las personas se estimulan mutuamente para crear un proceso reforzante.
- Relación con los sentidos: el grado de percepción de cada sentido cambia según la distancia.
- Actividades concentradas alrededor del espacio público.
- Posicionamiento de entradas y salidas y dimensionamiento de las fachadas.
- Dimensionamiento de acuerdo al rango de los sentidos y al número esperado y programado de actividades y usuarios.
- Papel de los elementos circundantes: barreras o imanes.

VARIEDAD

Este concepto busca maximizar usos y actividades en un espacio, para generar una alta variedad de experiencias, usuarios, significados, actividades y usos. Se evalúa la presencia del grano fino en relación del grano grueso, donde las pequeñas distancias expuestas por el primero se comparan con las grandes distancias del segundo, lo que tiene que ver con el nivel de accesibilidad y compactación de la huella urbana.

Aplicación a diferentes escalas:

- Escala macro: determina la variedad de usos y actividades en un área urbana determinada.
- Escala media: evalúa la relación entre usos y actividades por ámbitos de una misma área.
- Escala micro: se relaciona con las distancias cortas entre los diferentes usos y actividades.

Parámetros de medición:

- Variedad de usos.
- Variedad de edificios.
- Posibilidades de escogencia
- Diseño que provoque interacciones positivas entre los distintos usos.

INTEGRACIÓN

Alude a la integración de usuarios, actividades y elementos en un mismo espacio. Depende de la aplicación de los conceptos anteriores para su aplicación en un entorno urbano diverso. Busca crear las condiciones para enriquecer la vivencia del entorno urbano por medio de la combinación de actividades y elementos distintos.

Aplicación a diferentes escalas:

- Escala macro: planteamiento de sistemas de vías integrados, para generar la convivencia de varias opciones de movilización en el espacio urbano.
- Escala media: distribución de diferentes funciones y usos en pequeñas unidades a lo largo de la trama urbana, evitando concentraciones monofuncionales. Además, los edificios deben procurar integrarse a su entorno por medio de aperturas y áreas de circulación. Se deben ubicar las actividades cuyo carácter sea más público a nivel de calle.
- Escala micro: uso de áreas de transición entre los ámbitos internos y externos del primer nivel de los edificios por medio de la ubicación de áreas semipúblicas.

Parámetros de medición:

- Ubicación de actividades diversas en puntos estratégicos para generar confluencia de usuarios.
- Adyacencia de actividades distintas en un mismo nivel de piso.
- Ubicación y cantidad de aperturas en una fachada.
- Ubicación de áreas de transición para la permanencia de usuarios

Marco referencial

LEGIBILIDAD

Este concepto busca facilitar la comprensión del usuario sobre la utilización del espacio, el desempeño de actividades y la organización espacial de los edificios. Se puede dar por medio de diversos elementos como:

Nodos: son puntos destacados importantes para la toma de decisiones, puntos de pausa y como lugares de concentración de actividades. Están determinados por la forma en que confluyen las vías.

Hitos: elementos de alto contraste, unicidad y vistosidad. Crean remates visuales y se pueden utilizar como puntos de referencia y encuentro.

Sendas: son los canales de movimiento. Se les da continuidad por medio de elementos formales y/o actividad constante.

Aplicación a diferentes escalas:

- Escala macro: comprensión sobre la organización del espacio por remates y fugas visuales.
- Escala media: aspectos de apariencia de diferentes espacios públicos para marcar distinción entre ellos.
- Escala micro: subdivisión, conexiones y separación de los espacios.

Parámetros de medición:

- Nivel de legibilidad de la estructura visual del sitio de intervención.
- Necesidad de incidentes visuales en el sitio.
- Presencia de nodos.
- Efectividad de nodos para marcar pausas y concentrar actividades.
- Presencia y notoriedad de hitos.
- Puntuaciones: marcar el aquí y el allá.

PERMEABILIDAD

Se da por medio del tratamiento del tramado general de sendas y rutas, así como también por medio del desarrollo de cuadrantes y espacios públicos que tengan diversas formas de accesar y salir. También se relaciona con la configuración de bordes y fachadas.

Aplicación a diferentes escalas:

- Escala macro: determinación del número de alternativas para llegar de un lugar a otro.
- Escala media: características de las fachadas de los edificios, como cantidad de accesos y perforaciones (puertas y ventanas)
- Escala micro: maximizar el acceso funcional y sensorial a actividades existentes en un espacio público.

Parámetros de medición:

- Alternativas para llegar de un punto a otro.
- Diferentes tipos de esquemas de cuadra.
- Permeabilidad material y sensorial: capacidad de un borde para mantener personas en el espacio.
- Permeabilidad funcional: número y tamaño de aperturas.

ROBUSTEZ

Su objetivo es crear ámbitos con muchas posibilidades de uso y actividades en diferentes momentos. Pretende generar diferentes propósitos espaciales de actividad para crear mayores posibilidades de escogencia. Por otra parte, tiene que ver con la capacidad de los espacios públicos y de los edificios de adaptarse a las diversas necesidades que van cambiando con el tiempo y dependiendo de los usuarios.

Aplicación a diferentes escalas:

- Escala macro: diseño de conjuntos edilicios que configuren espacios externos articulados, evitando áreas residuales y de poca accesibilidad. También deben crearse espacios abiertos de formas neutras que permitan la conexión y la continuidad sensorial.
- Escala media: uso de elementos articuladores entre diferentes ámbitos, eliminando barreras visuales y disponiendo los ámbitos de modo que se puedan integrar visualmente.
- Escala micro: se relaciona con la orientación y la distancia entre el mobiliario y con la configuración de ámbitos pequeños dentro de espacios más amplios, donde las condiciones ofrecidas en estos no debe obstaculizar la conformación de actividades en el espacio que los contiene.

Regeneración urbana

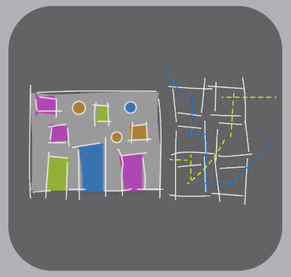
LEGIBILIDAD

Concepto de legibilidad.

Uso de texturas para generar lectura de los espacios

PERMEABILIDAD

Apertura de recorridos en centro de cuadra y posicionamiento de múltiples apertura.



Concepto de permeabilidad.

ROBUSTEZ

Concepto de robustez.

Uso de mobiliario multipropósito y de facilidades peatonales.

INVITACIÓN

Concepto de invitación.

Implementación de bordes y elementos atractivos y articuladores.

AMENIDAD

Concepto de amenidad.

Implementación de elementos atractivos y de confort.

Parámetros de medición:
- Superficies y mobiliario que pueden cambiar de uso, adaptables y/o móviles.
- Nivel de articulación entre ámbitos de diferentes escalas: mobiliario, texturas, muros, vegetación y cambios de nivel.
- Mobiliario multipropósito.
- Disposición de mobiliario.
- Calles robustas: facilidades peatonales.

INVITACION

Se basa en determinar la relación entre espacios de circulación y espacios de actividad estacionaria, de modo que los mismos y su espacio de transición sean accesibles y atractivos para los usuarios. Está directamente relacionado con los bordes y fachadas de los edificios, por ser las áreas de transición entre dominios públicos y privados.

Aplicación a diferentes escalas:
- Escala macro: disposición de los edificios hacia el espacio público, permitiendo la interacción de las personas con sus bordes.
- Escala media: aproximaciones graduales entre espacios públicos y privados. Disposición de rutas interesantes y cortas.
- Escala micro: áreas de estar con entornos psicológicamente seguros con respecto al espacio circundante. Diseño de borde y detalle que invite a acercarse, ver y tocar y de espacios que permitan la realización de diferentes eventos de carácter público.

Parámetros de medición:
- Bordes de edificios que permitan transición entre dominios públicos y privados.
- Nivel de accesibilidad hacia distintos ámbitos, tanto públicos como privados.
- Bordes y elementos atractivos para la interacción con los usuarios.
- Uso de leves cambios de nivel, texturas o cubiertas para articular espacios.

AMENIDAD

Su intención principal es proveer condiciones que faciliten actividades necesarias, opcionales y sociales para la permanencia de personas. Se determina por el nivel de detalle de los ámbitos de estar. Busca maximizar el confort espacial y crear relaciones entre las actividades por medio del marco físico.

Aplicación a diferentes escalas:
- Escala media: la ubicación de los edificios puede proporcionar confort climático a los espacios públicos, lo que aumenta la sensación de amenidad y la permanencia.
- Escala micro: configuración de áreas de estar psicológicamente seguras por medio de su ubicación en ámbitos subdivididos y en espacios que enfrenten visualmente otros donde ocurran actividades. Además, se deben tratar las texturas de piso para la subdivisión y legibilidad de los ámbitos y se deben cuidar detalles antropomórficos y elementos de protección climática y contaminación

Parámetros de medición:
- Nivel creado de confort físico.
- Nivel creado de confort climático.
- Nivel creado de confort psicológico.
- Espacios elegidos para caminar, pararse, sentarse y conversar.
- Incidencia de elementos visuales para la atracción de personas.

CONCEPTOS MEDULARES DE LA INTERVENCIÓN DE REGENERACIÓN

- **NODO**

Referido en este trabajo como nodos de transporte público, este concepto se refiere a puntos de centralidad y de alta concentración de actividades. Como se describió en el concepto directriz de legibilidad, son puntos destacados para la toma de decisiones. Se definen a partir del modo de convergencia de las vías de circulación que llegan al mismo, por lo que para el caso de los nodos de transporte público, su determinación se debe principalmente a la llegada y salida de las unidades de transporte público y al remate de los bulevares que conforman las redes peatonales. Lo anterior se complementa con la alta concentración de actividades diversas que proponen dichos proyectos, donde se mezclan usos habitacionales, comerciales, de entretenimiento, institucionales, de servicios y de espacio público.

- **ÁMBITO**

Un ámbito es un espacio de uso público determinado y diferenciado de otros por contar con un carácter específico. Para la configuración de los ámbitos del espacio urbano de los diferentes proyectos presentados en este Seminario, se determinó la importancia del establecimiento de un carácter que respondiera a su ubicación, dimensiones y condiciones espaciales. Cada ámbito comprende un número específico de actividades, una cantidad estimada de usuarios y una serie de elementos como mobiliario, cambios de nivel, elementos de protección climática y de interacción con los bordes del edificio que terminan por definir sus condiciones espaciales y vivenciales.

- **COEFICIENTE DE APROVECHAMIENTO DEL SUELO (CAS)**

El coeficiente de aprovechamiento del suelo es una herramienta de medición, es un valor que proporciona el volumen de construcción total permisible en un determinado inmueble, descontadas las áreas públicas, definido por la relación existente entre el terreno libre y la masa edificada. Las alturas y la ocupación de huella de los edificios en el terreno son definidas por el porcentaje de ocupación del suelo que se establezcan para el nivel de calle y espacio urbano.En el caso de uso mixto podría regir a partir del nivel donde comienza el bloque o bloques habitacionales o si se busca ampliar el espacio urbano, se aplica desde el nivel de piso principal o terreno.

Para la regulación de la construcción y del uso de suelo de ciertas ciudades, los gobiernos locales pueden establecer un CAS para los sectores de las mismas. La Municipalidad de San José presenta en su Plan de Desarrollo Urbano (PDU) una tabla que define este factor para las distintas áreas que componen el cantón. Además, esta misma Municipalidad ofrece algunos incentivos en esta temática para propiciar la construcción de edificios verticales y el desarrollo de niveles subterráneos para aprovecharlos como espacios de parqueos y para ubicar otras áreas de servicio de estos edificios.

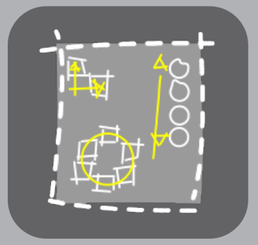
Para este Seminario de Graduación se hizo un estudio para cada sector de ubicación de los proyectos, para establecer un CAS mínimo y máximo para las propuestas de intervención. Además, se utilizó el dato del CAS para determinar la huella y la cantidad de niveles de cada proyecto específico.

NODO

Concepto de nodo.

Nodo como puntos de concentración de actividades y confluencia de flujos.

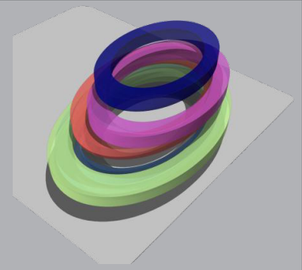
ÁMBITO



Concepto de ámbito.

Espacios cercanos con carácter específico.

CAS



Concepto de Coeficiente de aprovechamiento de suelo.

Capítulo 1 Movimientos peatonales

Movimientos Peatonales Actuales
Resumen
análisis de la calidad del espacio
Resumen
Movimientos Peatonales con las terminales propuestas
Resumen

Movimientos peatonales actuales

Intención

El estudio de los movimientos peatonales busca entender el comportamiento peatonal en cada sector, por lo que el análisis se fundamenta con datos numéricos que apoyan el mapeo del comportamiento de los peatones, de manera que se facilite determinar las observaciones y los hallazgo generados por este análisis.

Metodología

Se estudia la dinámica de los movimientos peatonales en la ciudad de San José, así como la influencia y protagonismo que tienen las paradas de autobuses en la misma.

Para lograr este estudio se deben analizar y comparar tanto los movimientos peatonales de las hora pico como de las horas no pico. Las horas no pico en el área de estudio son mayoritariamente los sábados.

Sin embargo, no era posible realizar el trabajo de campo durante todos los períodos del día, toda la semana; por lo que se escogieron los momentos más críticos durante los cuales hay mayor concentración de peatones en la ciudad y por ende mayor movimiento.

Los horarios escogidos fueron de lunes a viernes, en la mañana de 6:45 a 8:00 am y en la tarde, los mismos días de 4:30 a 7:00 pm

Para el horario de las horas no pico fueron sábados durante todo el día, excepto al medio día, ya que es el horario pico de los sábados.

Los datos utilizados para la realización del análisis de movimientos peatonales, se obtuvieron por medio del levantamiento físico y la observación del comportamiento peatonal, realizado entre el 10 y el 27 de agosto del año 2011.

Al obtener del trabajo de campo los patrones de movimientos peatonales actuales, resultó importante proyectar un nuevo escenario para visualizar y poder prever qué pasaría con esas trayectorias, si las paradas de autobuses no estuvieran dispersas por todas las calles de San José (como se encuentran actualmente) sino que estuvieran concentradas en los puntos específicos determinados en el estudio del grupo anterior.

Esto da paso a la creación de un escenario deseado donde se determina cuáles vías o rutas se necesitan jerarquizar dentro de la trama urbana y cuáles recorridos por su importancia y recurrencia deben ser mantenidos.

Mapa de trayecyorias

Los movimientos peatonales actuales se representan por medio de mapas con las trayectorias registradas para cada sector, tomando en cuenta el punto de salida, el punto de llegada y las pausas, es decir las paradas cortas que los peatones realizaron durante los recorridos con una duración menor a 5 minutos, para cada trayectoria registrada.

Panorama porcentual

El panorama porcentual pretende presentar, de forma numérica, la situación que cada sector de paradas presente de forma clara, por lo que en primer lugar se registrará el listado de los recorridos observados, se realizará una clasificación de los recorridos en tres tipos, para luego poder hacer una comparación porcentual de los tipos de recorrido, según horario.

Esta clasificación de recorridos también permite realizar una relación porcentual entre la cantidad de recorridos continuos (salida-destino) y los recorridos con pausas cortas (diligencias y compras de primera mano, en menos de 5 minutos).

Además se realizará una comparación del sector de salida, con los sectores destino, para tener una idea clara de cuáles son los sectores que más vinculación tienen, por su uso.

TIPOLOGIA DE RECORRIDOS	
TIPO 1	Recorridos de una parada de bus con destino a otra parada de bus
TIPO 2	Recorridos de una parada de bus con destino a un edificio
TIPO 3	Recorridos de una parada de bus a un taxi o a un sitio fuera del área de estudio (caminando)
*	Recorridos con pausas (parada corta) mientras hace el recorrido hacia su destino

Observaciones

Para cada sector se definirán las principales observaciones, las cuales salen del trabajo de campo, el panorama porcentual y el mapeo. De estas observaciones se genera una situación derivada y se proponen recomendaciones, que puedan posteriormente son utilizadas en el diseño de bulevares y extensiones peatonales.

Movimientos peatonales actuales

Sector A

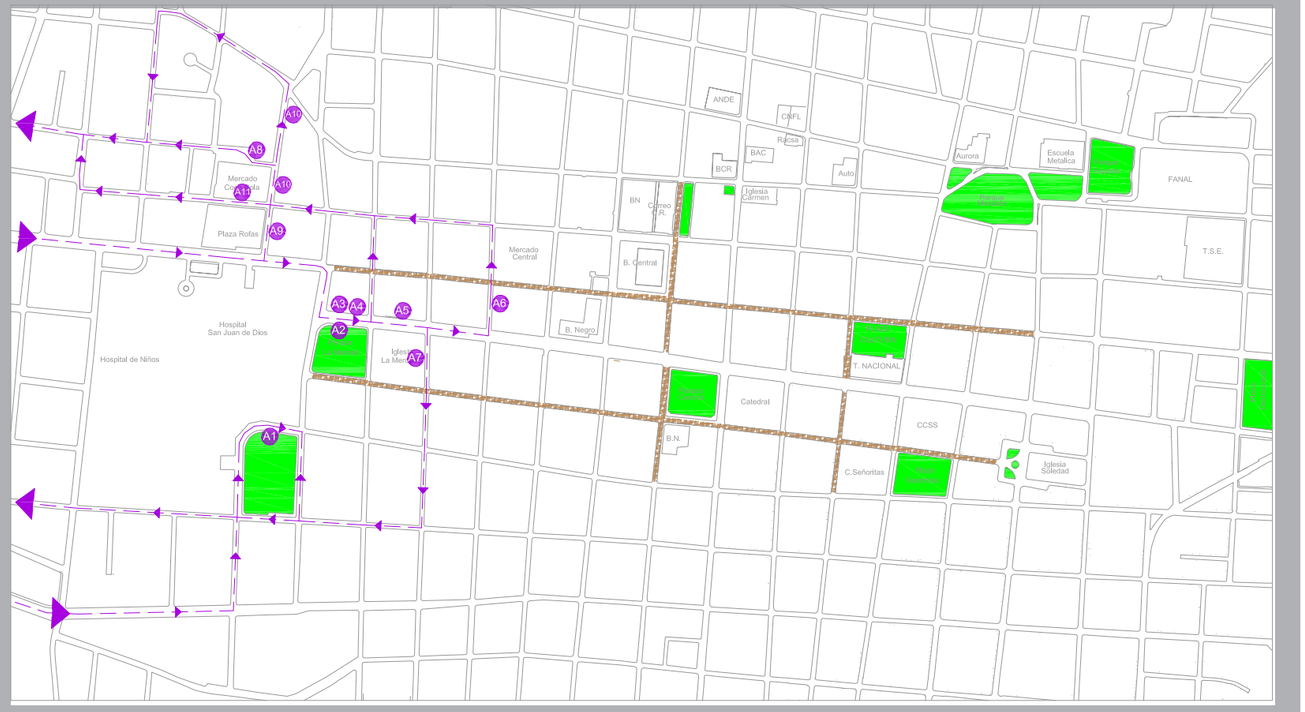


Figura 5.a. Ubicación del sector A
Fuente: autores

Las paradas de transporte publico de este sector se encuentran sobre las calles 8, 10 y 18, y sobre las avenidas 1, 2 y 3.

El sector A, comprende las rutas de:
A1. Escazú centro
A2. Carpio por la pista
A3. Alajuela (TUASA)
A4. Heredia (TUASA)
A5. Alajuela Station Wagon
A6. Busetas Heredianas
A7. Belén – San Rafael de Alajuela
A8. San Antonio de Escazú
A9. Santa Ana Calle Vieja
A10.Santa Ana por la pista
A11. Pavas

Lista de recorridos

SECTOR A

Recorridos Hora Pico (Entre Semana)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Atenas a Barrio Escalante	1	76,67
	Carpio a Cartago (Lumaca)	1	
	San Antonio de Escazú a Montufar	1	
	Alajuela (Tuasa) a Barrio Escalante	1	
	Escazú a Busetas Heredianas	1	
	Lomas del Río a Barrio La Cruz	1	
	Alajuela (Tuasa) a San Pedro	2	
	Atenas a San Pedro	1	
	Escazú a Atenas	1	
	Lomas del Río a Santa Ana	1	
	Lomas del Río a Higuito	1	
	Pavas a Hatillo 3 y 4	2	
	Lomas del Río a 15 de setiembre	1	
	Carpio a Barrio Luján	1	
	Carpio a San Pedro	2	
	Pavas a La Aurora de Heredia	2	
	Carpio a San Francisco/La Colina	2	
	Pavas a Caja/Fischel	1	
		23	
TIPO 2	Station Wagon a Ministerio de Trabajo*	1	16,67
	Belén a Edificio de oficinas	1	
	Pavas a Hospital San Juan de Dios	2	
	Alajuela a Edificio	1	
		5	
TIPO 3	Santa Ana a Tibás caminando *	1	6,67
	Station Wagon a taxi	1	
		2	
Total de Recorridos en Hora Pico		30	100,00

RECORRIDOS HORA NO PICO (sábados)		CANTIDAD	PORCENTAJE
TIPO 1	Alajuela (Tuasa) a Tirrases *	1	10,00
		1	
TIPO 2	San Antonio de Escazú a Edificio *	1	90,00
	Carpio a Edificio	3	
	Pavas a Edificio *	2	
	San Rafael de Alajuela a Edificio *	3	
		9	
TIPO 3			0,00
		0	
Total De Recorridos En Hora No Pico		10	100,00

Tabla 1. Paradas de bus del Sector A
Fuente: autores

Panorama porcentual

Durante las horas pico entre semana, la mayoría de los recorridos realizados utilizando como punto de salida el sector A, son de tipo 1, es decir de parada a parada, siendo estos un 76% del total; mientras que los recorridos tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio son un 17% y los recorridos donde los peatones salen del área de estudio caminando o por medio de taxis es de un 7%. Además en esta temporalidad el 93% de los recorridos son continuos, es decir desde el punto de salida, hasta su punto de llegada, mientras que tan solo un 7% son recorridos con pausas cortas.

Durante las horas no pico el 96% de los recorridos son de tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio y tan solo un 10% son tipo 1, van de parada a parada. Además en esta temporalidad el 70% de los recorridos son con pausas cortas, mientras que el 30% con recorridos continuos.

Los usuarios de transporte público del sector A tienen mayor relación con las rutas de bus del sector D y con las otras rutas del mismo sector A, mientras que casi no tienen relación con los sectores C y F.

Relación del sector de salida con el sector destino en horas pico								
Sectores	A	B	C	D	E	F	G	circuitos
Cantidad	5	2	0	7	3	0	3	3
Porcentaje	21,74	8,70	0,00	30,43	13,04	0,00	13,04	13,04

Tabla 2. Relación intersectorial basada en sector A a hora pico
Fuente: autores

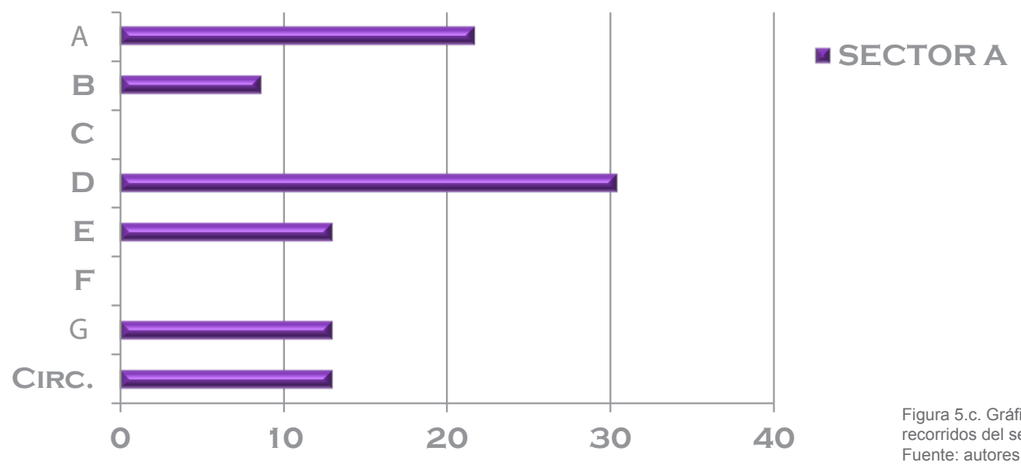


Figura 5.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector A con los otros sectores.
Fuente: autores

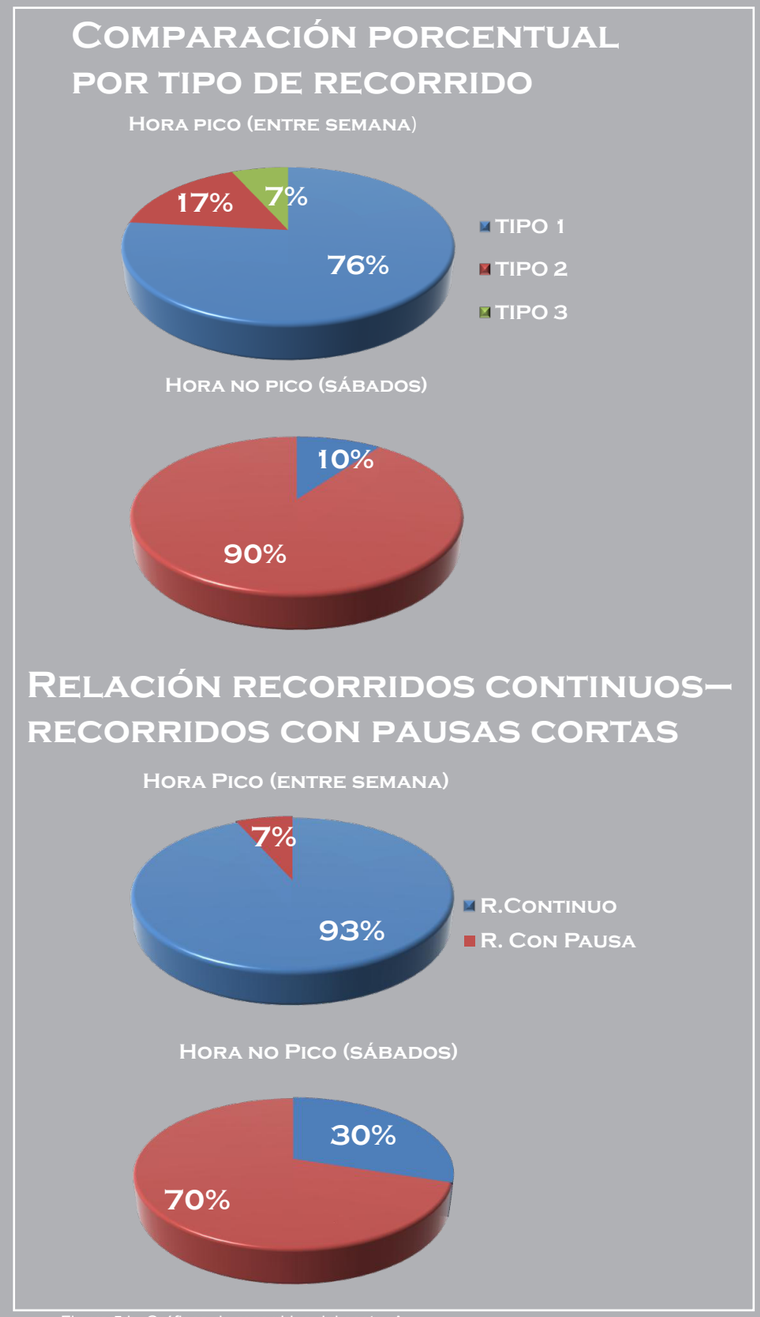


Figura 5.b. Gráficos de recorridos del sector A
Fuente: autores

Sector A

Movimientos peatonales actuales

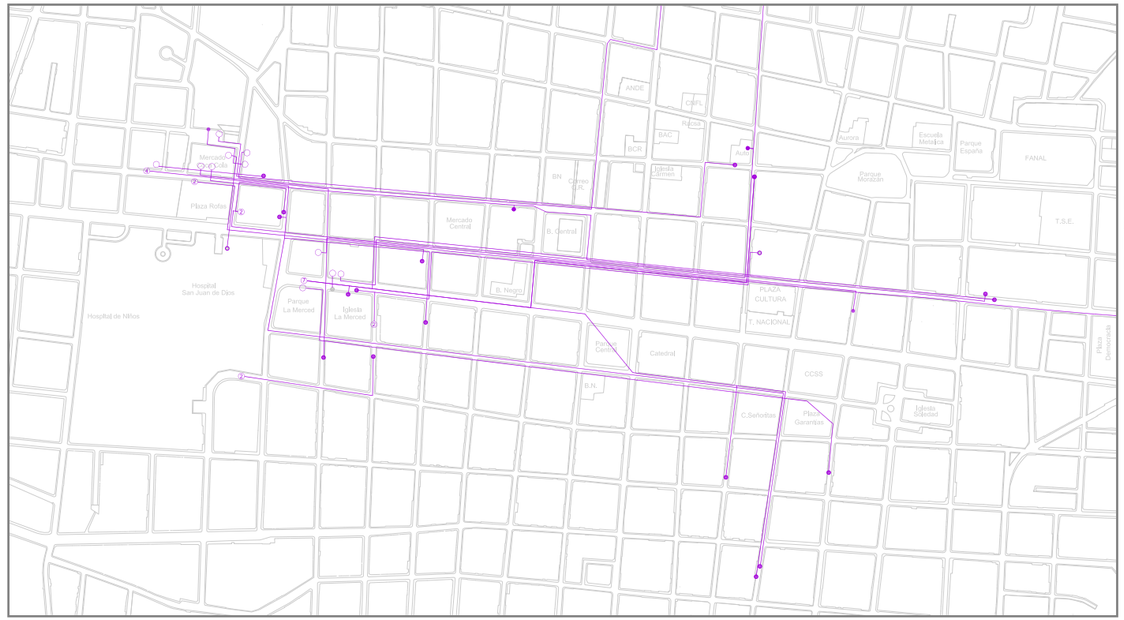


Figura 5.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector A
Fuente: autores

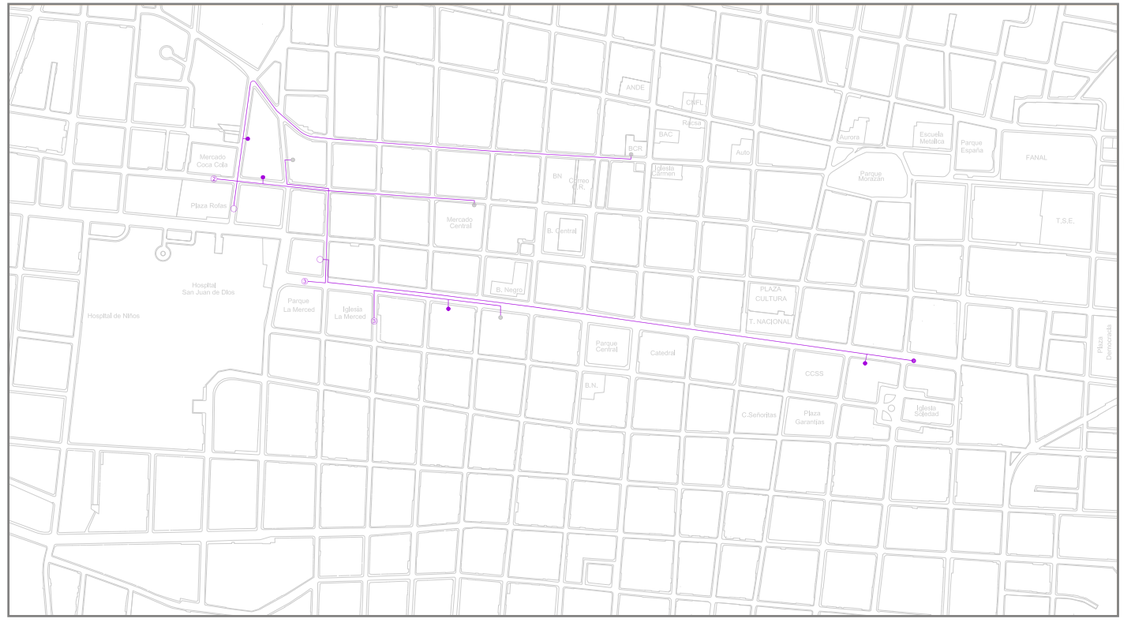


Figura 5.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector A
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector A, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordadas que otras. Para determinar los factores que afectaron los recorridos se estudió las condiciones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector A hubo en particular tres condiciones importantes que revelan un importante índice de contaminación general.

De aquí se derivan varias situaciones, las cuales no se valora como positivas o negaivas, sin embargo culminan en recomendaciones ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo tres puntos impotantes.

Movimientos peatonales actuales

Condiciones del sector

El sector A se encuentra en una zona comercial de gran auge, (cercano al mercado de la Coca Cola y con aglomeración de comercios en las calles circundantes). Estos comercios son frecuentados considerablemente por las personas que ingresan a San José utilizando estas líneas de buses.

Es poco común el desplazamiento entre componentes del Sector A.

Las paradas del sector A10 (Pavas) y A2 (Carpio) son las que presentan el mayor índice de personas ingresando a San José.

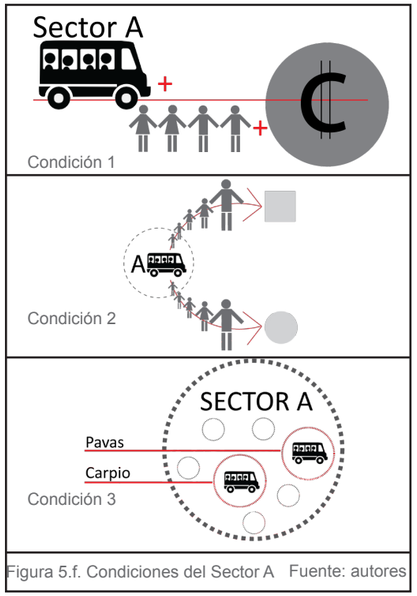


Figura 5.f. Condiciones del Sector A Fuente: autores

Situación derivada

Movimiento comercial considerable: congestión en aceras, contaminación, fuerte presencia de vendedores ambulantes.

Sector de carácter exógeno: las personas que frecuentan estas rutas se dispersan hacia otras zonas.

Alta congestión de usuarios y autobuses en los espacios asignados a estas rutas.

Recomendaciones

Tomar en cuenta este carácter para futura implementación de nuevos puntos de terminales cercanas a esta zona: complementar, absorber o incluso contrastar.

Crear condiciones físicas para que la salida y la entrada hacia otros sectores sea legible, proporcional a la demanda y con las conexiones necesarias.

Tomar en cuenta el gran número de usuarios y autobuses que proveen estas rutas para el futuro diseño de su espacio.

Trayectorias y relaciones

La mayor cantidad de peatones se desplazan del Sector A hacia los sectores B y D.
Los casos secundarios muestran una trayectoria hacia edificios o paradas de buses que no forman parte de ningún sector ya que trabajan en circuitos, como Barrio Lujan y Barrio La Cruz.
Como casos terciarios hay peatones que se desplazan a los sectores F y G.
Se comprueba en el mapa la carencia de relaciones entre el sector A con los sector C y E.

Existe un fuerte desplazamiento de peatones en dirección Este a Oeste de la capital, priorizando dos ejes: La Avenida Central y la Avenida 1.

Como eje secundario se encuentra la Avenida 4: el flujo peatonal es significativo iniciando en el Parque la Merced y finalizando en el Parque Central (en la intersección con calle 2) a partir de ahí el flujo disminuye considerablemente.

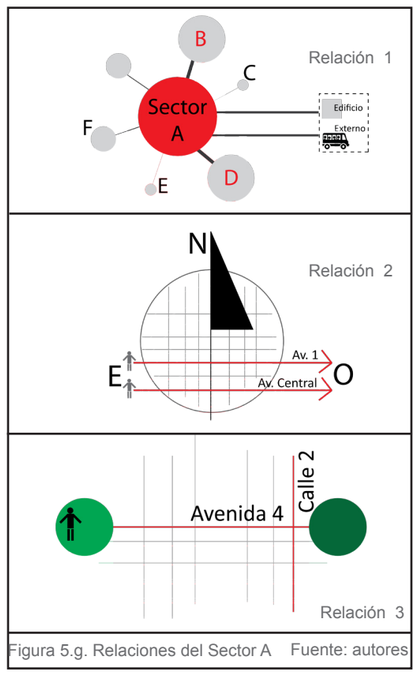


Figura 5.g. Relaciones del Sector A Fuente: autores

Situación derivada

Movimiento peatonal determinado a partir de factores de conectividad: vías con mayor peso: (Av Central y Calle 2).

Movimiento interno al centro de San José: demanda de servicios y comercios del sector central.

A pesar de la cercanía con la Avenida Central, la Avenida 1 es de gran demanda peatonal, como el espacio destinado a aceras es poco, muchos peatones caminan por la calle

Recomendaciones

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda.

Necesidad de mejorar e incrementar la oferta y variedad del centro para continuar atrayendo a este tipo de usuarios.

Mejoramiento de las condiciones de esta Avenida para albergar peatones

Movimientos peatonales actuales

Sector B

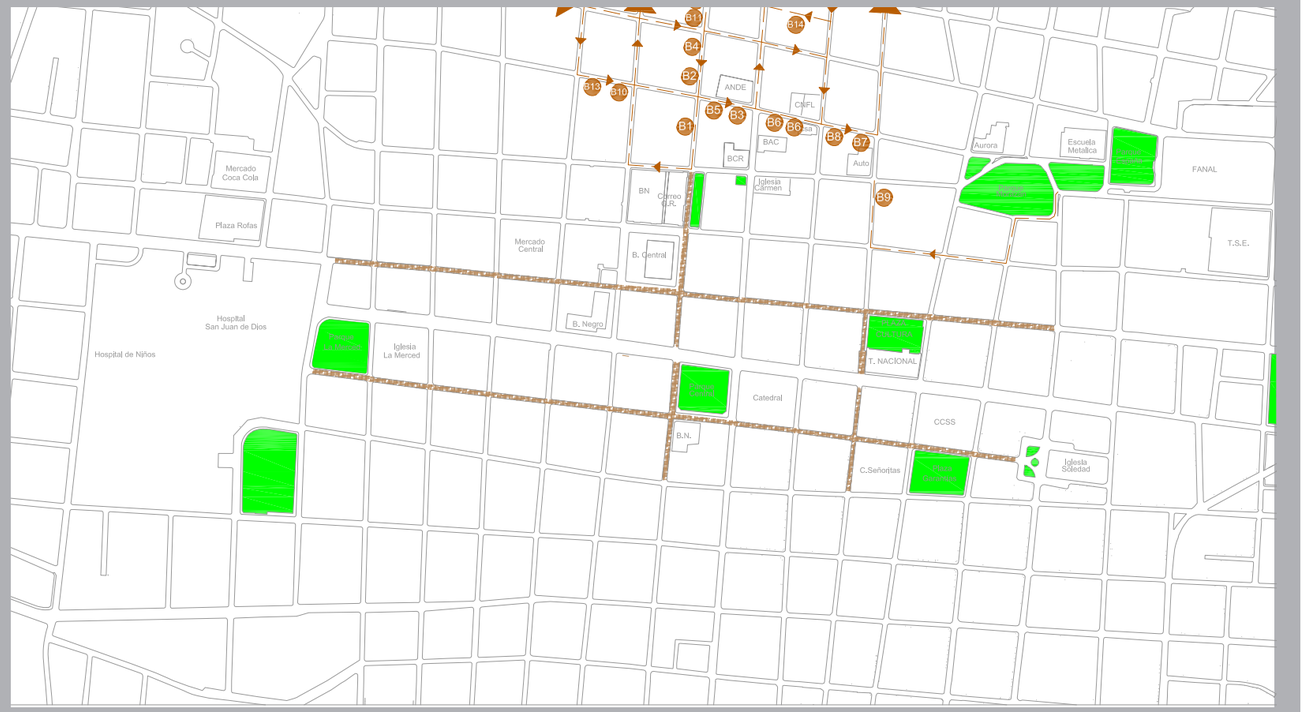


Figura 6.a. Ubicación del sector B
Fuente: autores

Las paradas de transporte público de este sector se encuentran sobre las calles 2 y 4, y sobre las avenidas 3 y 5.

El sector B, comprende las rutas de:
B1. Heredia por pista
B2. Tibás (Llorente y Cuatro Reinas)
B3. Santo Domingo por Tibás
B4. Tibás (Cinco Esquinas, Piuses, La Florida)
B5. Santo Domingo por pista
B6. Moravia (Los sitios y la Isla)
B7. Guadalupe (Ipís)
B8. Calle Blancos
B9. Barrio Escalante
B10. Aurora
B11. San Pablo/San Rafael
B12. San Isidro
B13. Guararí los Lagos
B14. Heredia por Tibás

Lista de recorridos

SECTOR B

Recorridos hora pico (entre semana)		Cantidad	Porcentaje
Tipo 1	Barrio Escalante a Tibás	1	77,50
	Moravia a Escazú	2	
	Santo Domingo por Tibás a Barrio México *	1	
	Cinco Esquinas a Zapote	1	
	San Isidro por pista a Barrio Escalante	1	
	San Isidro por pista a La Trinidad de Moravia	1	
	Moravia Los Sitios a Busetas Heredianas	1	
	Llorente de Tibás a Barrio Escalante	1	
	Barrio Escalante a Hatillo 5	1	
	Cuatro Reinas a San Pedro *	2	
	Aurora a Barrio México	1	
	Cuatro Reinas a Sabana Estadio	1	
	Cinco Esquinas a Barrio Escalante	1	
	Moravia a Sabana Estadio	2	
	Tibás a San Pedro	1	
	Calle Blancos a San Sebastián *	2	
	Llorente de Tibás a La Aurora	1	
	Llorente de Tibás a Escazu	1	
	San Luis/San Miguel a San Felipe de Alajuelita	2	
	Barrio Escalante a Calle Blancos	1	
	Calle Blancos a Alajuela (Tuasa)	1	
	Heredia por Pista a San Pedro	1	
	La Florida de Tibás a Los Filtros Alajuelita	1	
	Santo Domingo a San Pedro	1	
	Cuatro Reinas a San Pedro	1	
	Aurora a Cuatro Reinas	1	
		31	
Tipo 2	Bajo Piuses a Edificio	1	22,50
	Bajo Piuses a Cafetería	1	
	León XIII a Edificio	1	
	Barrio México a Edificio	1	
	Moravia a Edificio	2	
	La Peregrina a Tienda	1	
	Heredia por Pista a Edificio	2	
		9	
Tipo 3			0,00
		0	
Total de recorridos en Hora Pico		40	100,00

Recorridos Hora no Pico (sábados)		CANTIDAD	PORCENTAJE
Tipo 1	León XIII a Desamparados	1	54,55
	Moravia a Desamparados	5	
		6	
Tipo 2	León XIII a Tienda	2	36,36
	La Florida de Tibás a Hospital San Juan de Dios *	2	
		4	
Tipo 3	Aurora a Taxi *	1	9,09
		1	
Total de Recorridos en Hora no Pico		11	100,00

Tabla 3. Paradas de bus del Sector B
Fuente: autores

Panorama porcentual

Durante las horas pico entre semana, la mayoría de los recorridos realizados utilizando como punto de salida es sector B, son de tipo 1, es decir de parada a parada. Estos corresponden a un 77% del total, mientras que los recorridos tipo 2, es decir lo que tienen como destino un edificio son el restante 23%. Además en esta temporalidad el 87% de los recorridos son continuos, es decir desde el punto de salida, hasta su punto de llegada, mientras que un 13% presentan pausas cortas.

Durante el sábado el 55% de los recorridos son de tipo 1, es decir de parada a parada, el 36% son los que tienen como destino un edificio y tan solo un 9% son tipo 3, recorridos donde los peatones salen del área de estudio caminando o por medio de taxis. Además en esta temporalidad el 73% de recorridos continuos y el 30% son recorridos con pausas cortas.

Los usuarios de transporte público del sector B tienen mayor relación con las otras rutas de bus del mismo sector, además tienen mucha relación con los sectores A, D y G, mientras que tienen menos relación con el sector F(paradas de bus del sur de la capital) y las rutas de circuitos internos del casco central de San José.

Relación del Sector de Salida con el Sector Destino en Horas Pico

Sectores	A	B	C	D	E	F	G	Circuitos
Cantidad	5	9	1	6	1	2	4	3
Porcentaje	16,13	29,03	3,23	19,35	3,23	6,45	12,90	9,68

Tabla 4. Relación intersectorial basada en sector B a hora pico
Fuente: autores

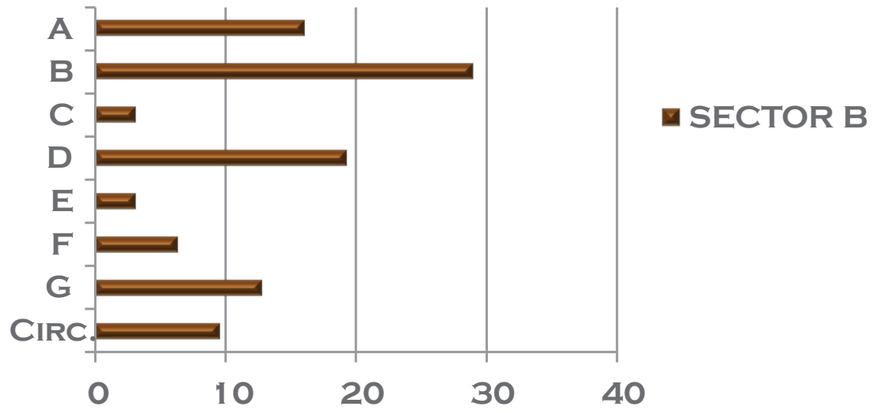


Figura 6.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector B con los otros sectores.
Fuente: autores

Sector B

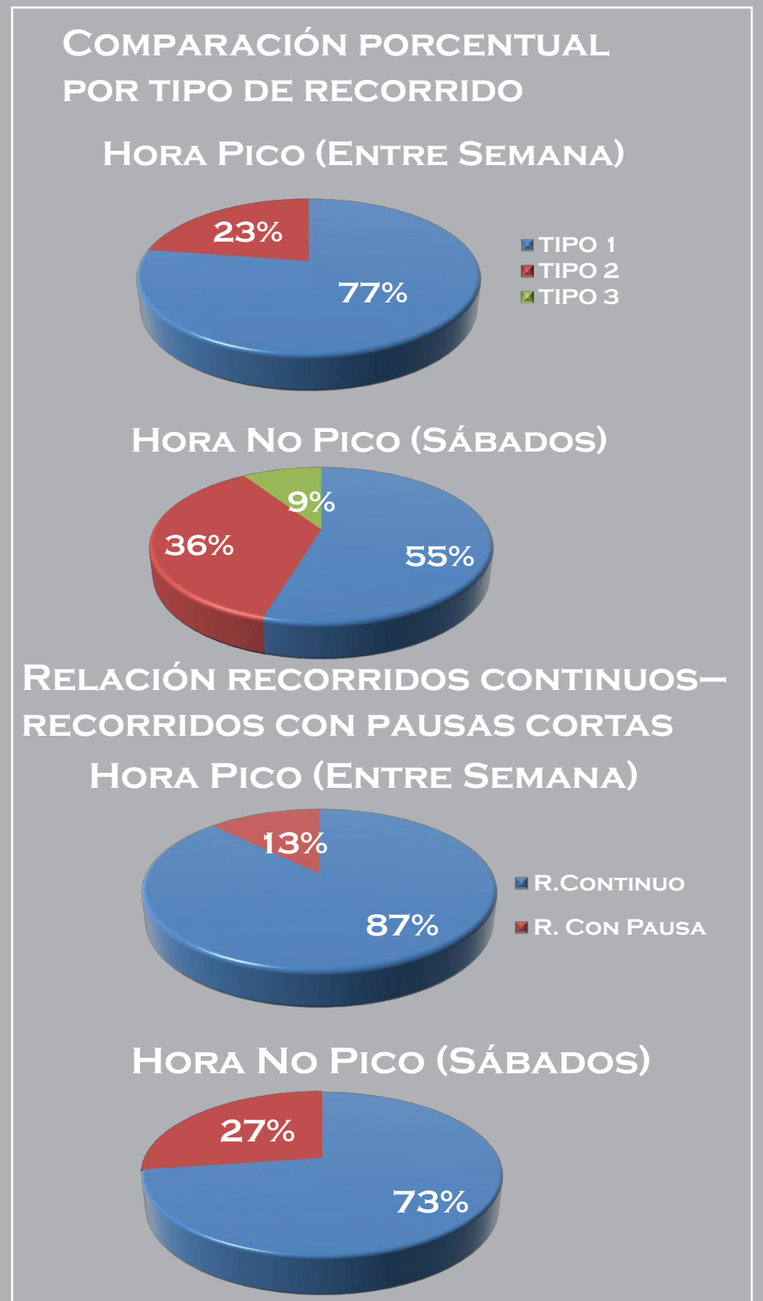


Figura 6.b. Gráficos de recorridos del sector B
Fuente: autores

Movimientos peatonales actuales

Figura 6.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector B
Fuente: autores

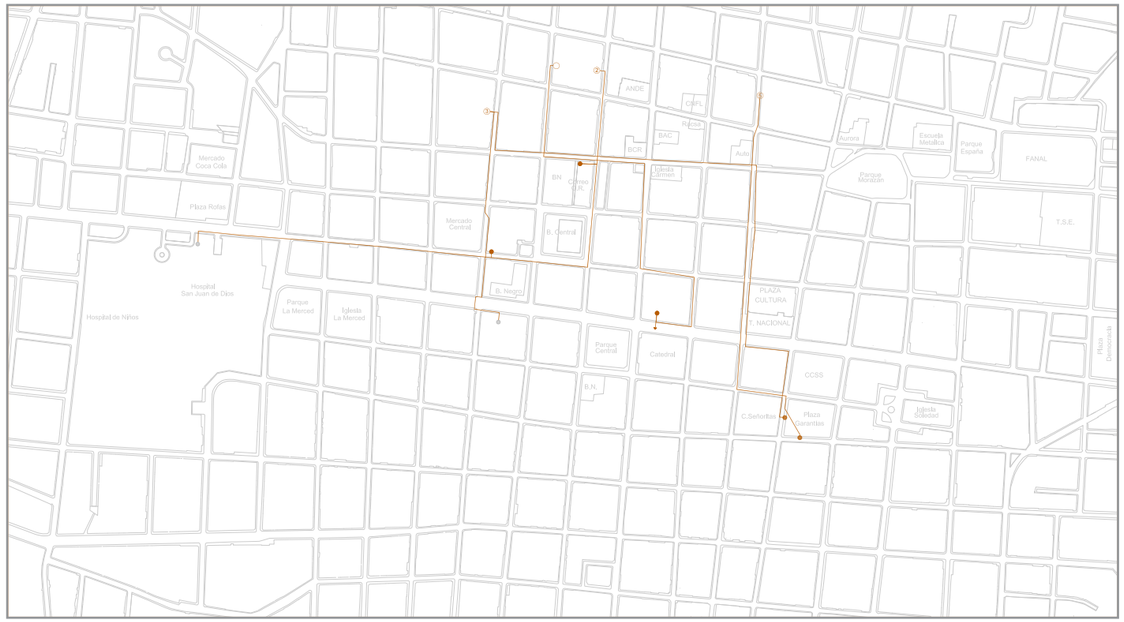


Figura 6.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector B
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector B, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordadas que otras. En este sector los recorridos fueron en calidad de borde de cuadra. Es decir, fueron bastantes cuadras las que se bordearon en 3 de sus 4 lados para continuar el recorrido hacia la zona de destino.

Para determinar los factores que afectaron los recorridos se estudió las condicones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector B hubo en particular tres condiciones importantes.

De aquí se derivan situaciones, las cuales no se valora como positivas o negaivas, sin embargo culminan en recomendaciones ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo tres puntos impotantes.

Movimientos peatonales actuales

Condiciones del sector

Actualmente es una zona incómoda debido al recarpeteo de Avenida 3. Las aceras se encuentran delimitadas por cintas de seguridad, los escombros aparecen por diferentes tipos de vías, se produce un hacinamiento superior al de otras calles y aceras y el ruido ocasionado por los trabajos crea un ambiente incómodo.

La vocación del sector es comercial a pequeña escala (tiendas, sodas, cantinas) y de mercado por el Mercado Central y el Mercado Borbón.

Las rutas de León XIII y Tibás en general son las de mayor ingreso al centro de San José. Se realizan muchos transbordos a lo interno del sector, es decir, de una parada del sector B a otra, además de ser el sector con mayor número de paradas.

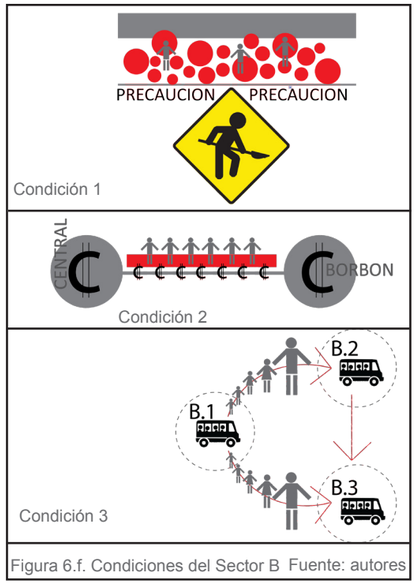


Figura 6.f. Condiciones del Sector B Fuente: autores

Situación derivada

Entorpecimiento e incomodidad en movimientos peatonales y vehiculares, suciedad y congestionamiento.

Movimiento importante de consumidores. Suciedad en proveedurías de los comercios y por desechos.

En general, la zona presenta una gran cantidad de personas haciendo uso de las rutas del sector, en medio de un marco físico insuficiente para albergar y amenizar al peatón: congestión produce caos.

Recomendaciones

El agrupamiento de las paradas de este sector en un punto estratégico minimizaría los efectos negativos de este tipo de situaciones.

Mejor manejo de entrada y salida de productos a los comercios, y de los desechos, tanto a nivel individual como de los establecimientos.

El diseño de las circulaciones peatonales a lo interno del sector es un factor fundamental para mejorar condiciones de movimiento y disfrute del espacio urbano.

Trayectorias y relaciones

La mayoría de las personas seguidas en este sector recorrían distancias prolongadas, entre 600 m a 1 km .
Probablemente esto se deba a que la mayoría de estas paradas se encuentran ubicadas más alejadas de la Avenida Central, en comparación a las demás.

Se produce un comportamiento de “T” en las trayectorias de los usuarios monitoreados. Usualmente los participantes seguían un tramo en línea recta norte-sur, para luego diluirse en diferentes rutas a partir de la Avenida Central. Por lo que las vías con mayor movimiento son calle 2, Avenida Central, Avenidas 1 y 3.

Se dio poca diferencia entre la decisión de dirigirse a una nueva parada o hacia un edificio, aproximadamente de 55%-45%, respectivamente.

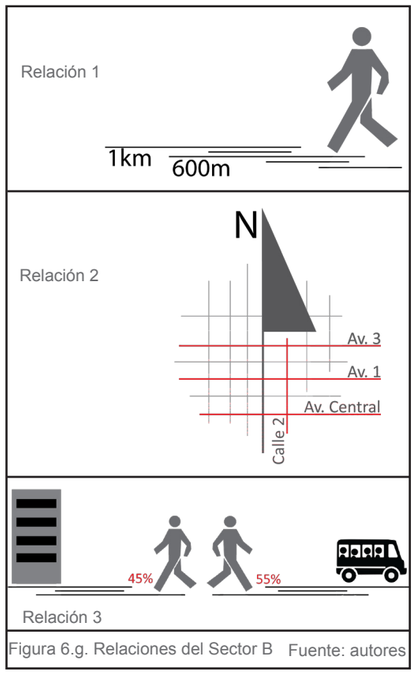


Figura 6.g. Relaciones del Sector B Fuente: autores

Situación derivada

Largos recorridos que en algunos trayectos no se dan en las condiciones más amenas.

Movimiento interno en la zona y en Avenida Central y 1.

Movimiento interno al centro de San José: demanda de servicios y comercios del sector central.

Recomendaciones

Optimizar condiciones de sectores con mayor movimiento: calle 2 y Avenida Central, aparte de la renovación física de las aceras a nivel general.

Reforzamiento del carácter, robustez y amenidades urbanas de estas zonas.

Necesidad de mejorar e incrementar la oferta comercial y de servicios, para crear variedad en el centro y así para continuar atrayendo a todo tipo de usuarios.

Sector B

Sector C

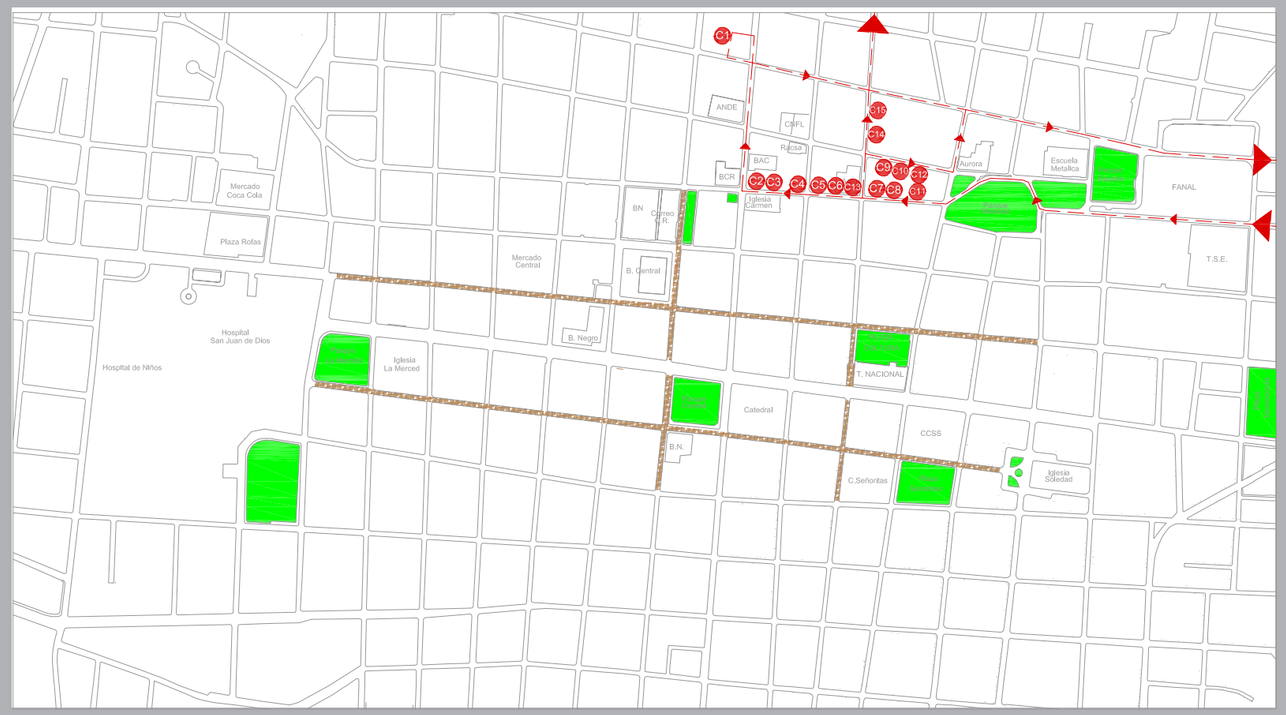


Figura 7.a. Ubicación del sector C
Fuente: autores

Las paradas de transporte público de este sector se encuentran sobre la calle 3, y sobre las avenidas 3, 5 y 7.

El sector C, comprende las rutas de:
C1. Coronado
C2. Barrio Pilar
C3. San Antonio
C4. El Alto
C5. Purral
C6. Mozotal
C7. San Antonio de Coronado
C8. Dulce Nombre de Coronado
C9. El Carmen
C10. Barrio Pilar/San Antonio de Guadalupe
C11. San Rafael de Moravia
C12. Jardines de Moravia
C13. Purral La Chanita/Heliconias
C14. San Jerónimo/Platanares de Moravia
C15. La Trinidad/Paracito de Moravia

Lista de recorridos

SECTOR C

Recorridos Hora Pico (Entre Semana)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Jardines de Moravia a Zapote	1	59,09
	Ipis a Belén	1	
	Coronado a Sabana Cementerio	1	
	San Antonio de Guadalupe a López Mateo	1	
	Purral a La Florida por pista	2	
	La Trinidad de Moravia a Guachipelìn Escazú *	1	
	Coronado a La Carpio *	1	
	Coronado a Santo Domingo por Tibás	1	
	San Rafael de Moravia a La Carpio	1	
	Guadalupe a Desamparados El Bosque	1	
	Coronado a Cartago	2	
		13	
TIPO 2	Coronado a Hospital de Niños	3	36,36
	Kurú a Edificio *	2	
	Coronado a Hospital San Juan de Dios	1	
	El Alto de Guadalupe a Edificio	2	
		8	
TIPO 3	San Antonio Coronado a Oeste de S.J.caminando*	1	4,55
		1	
Total De Recorridos En Hora Pico		**22**	**100,00**

Recorridos Hora No Pico (Sábados)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Coronado a Santo Domingo	2	69,23
	Kurú a San Rafael de Desamparados	1	
	Mozotal a Barrio San José	2	
	Jardines de Moravia a Cartago (Lumaca)	4	
		9	
TIPO 2	Coronado a Tienda	1	30,77
	San Rafael de Moravia a Tienda	1	
	Barrio Pilar a Tienda	2	
		4	
TIPO 3			0,00
		0	
Total de Recorridos en Hora no Pico		**13**	**100,00**

Tabla 5. Paradas de bus del Sector C
Fuente: autores

Panorama porcentual

Durante las horas pico entre semana, la mayoría de los recorridos corresponden de parada a parada (tipo 1), siendo estos un 59% del total, mientras que los recorridos hacia edificios (tipo 2) son un 36% y el restante 5% de los recorridos son de tipo 3, es decir recorridos donde los peatones salen del área de estudio caminando o por medio de taxis.

Además en esta temporalidad el 77% de los recorridos son continuos, es decir desde el punto de salida, hasta su punto de llegada, mientras que un 31% son recorridos con pausas cortas.

Durante las horas no pico el 69% de los recorridos son de tipo 1, el restante 31% son de tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio. Es notable que en los sábados el 100% de recorridos son continuos.

Los usuarios de transporte público del sector C tienen mayor relación con las otras rutas de bus del sector A y B, además tienen mucha relación con los sectores D y F, mientras que casi no tienen relación con el sector F y C.

Relación del Sector de Salida con el Sector Destino en Horas Pico

Sectores	A	B	C	D	E	F	G	circuitos
Cantidad	4	3	0	2	1	2	0	1
Porcentaje	30,77	23,08	0,00	15,38	7,69	15,38	0,00	7,69

Tabla 6. Relación intersectorial basada en sector C a hora pico
Fuente: autores

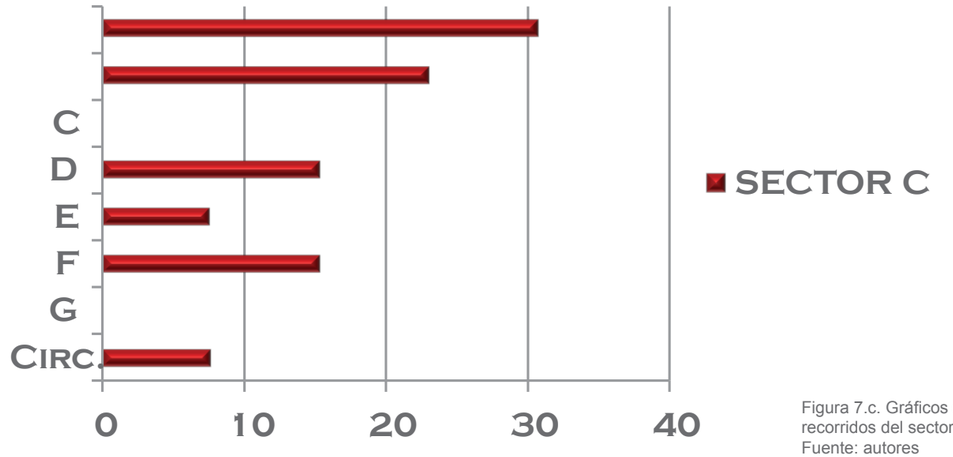
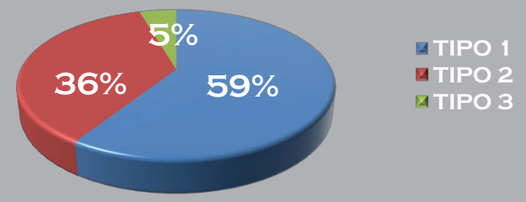


Figura 7.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector C con los otros sectores.
Fuente: autores

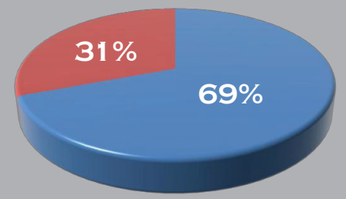
Sector C

Comparación porcentual por tipo de recorrido

Hora Pico (Entre Semana)

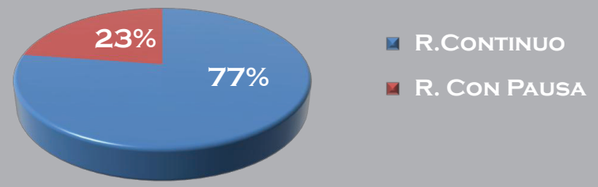


Hora No Pico (Sábados)



Relación recorridos continuos– recorridos con pausas cortas

Hora Pico (Entre Semana)



Hora No Pico (Sábados)

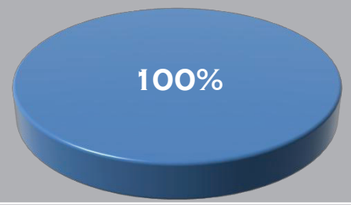


Figura 7.b. Gráficos de recorridos del sector C
Fuente: autores

Movimientos peatonales actuales

Figura 7.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector C
Fuente: autores

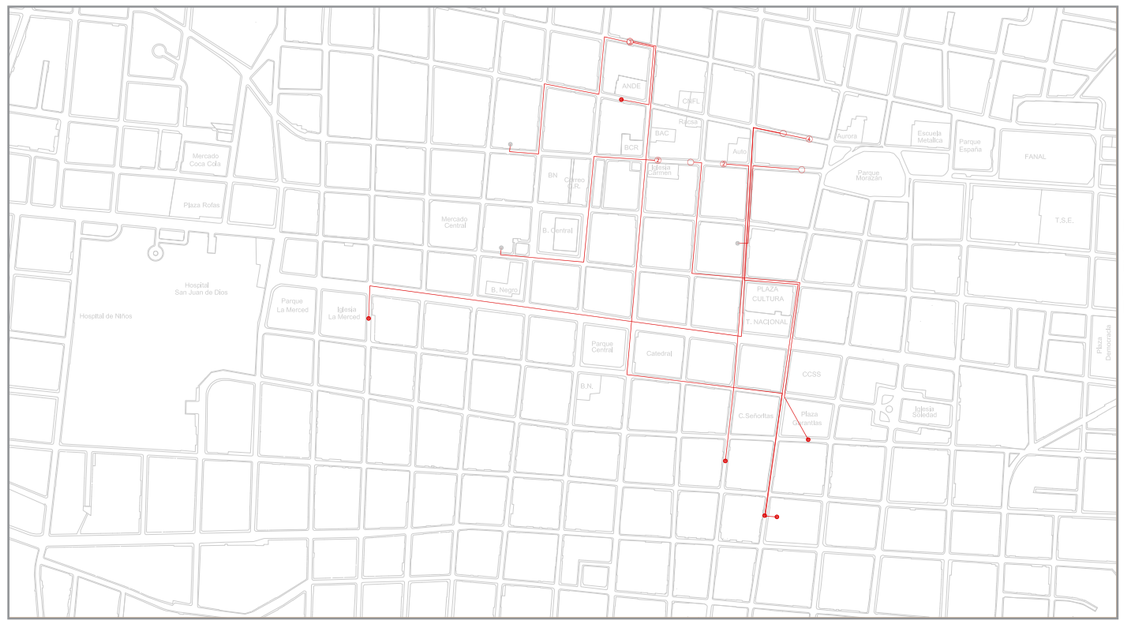


Figura 7.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector C
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector C, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordadas que otras. En este sector los recorridos son más en forma de zig zag. Para determinar los factores que afectaron los recorridos se estudió las condicones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector C hubo en particular tres condiciones importantes.

De aquí se derivan situaciones, las cuales no se valoran como positivas o negaivas, sin embargo, culminan en recomendaciones, ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo cuatro puntos impotantes.

Movimientos peatonales actuales

Condiciones del sector

Las aceras sobre las que están las paradas son muy estrechas, con huecos y poca accesibilidad para personas con discapacidad, esto exceptuando el tramo que corresponde al Auto Mercado que si está en muy buen estado.
Este sector es uno de los más extensos, ya que las paradas se encuentran a lo largo de 6 cuadrantes donde únicamente la ruta de coronado tiene terminal.

Las calles en su mayoría están en buen estado, pero por lo angosto de las mismas se presenta mucho congestionamiento vial, principalmente porque uno de los carriles esta tomado por el transporte público, para el abordaje de pasajeros.

El sector en su mayoría tiene vocación comercial, con locales pequeños, con la excepción del Auto Mercado y de los servicios provistos por bancos, oficinas del ICE y Racsa.

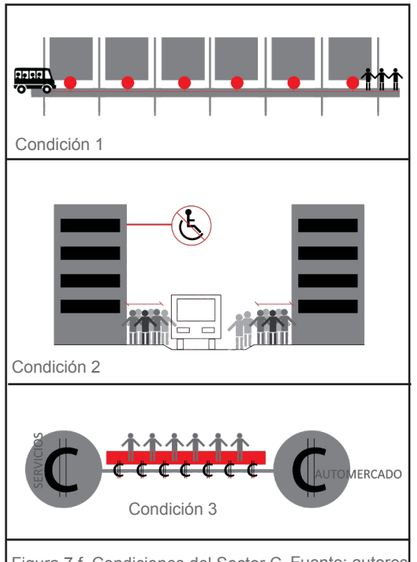


Figura 7.f. Condiciones del Sector C Fuente: autores

Situación derivada

Movimiento peatonal incómodo y poco accesible en un área relativamente extensa sin espacios de abordaje formales.

Congestionamiento vial y lentitud causada por los autobuses en los espacios asignados a estas rutas y presencia de un ambiente urbano invadido por fuerte presencias de vehículos.

Focos de atracción hacia la zona.

Recomendaciones

Propuesta que agrupe estas paradas en un espacio adecuado y dé un espacio para albergar el tránsito peatonal generado: Paseo-Bulevar en Avenida 5.

Tomar en cuenta el gran número de usuarios y autobuses que proveen estas rutas para el futuro diseño de su espacio.

Cantidad de usuarios aumentaría con un mejor marco físico y con puntos complementarios a estos focos.

Trayectorias y relaciones

La Avenida 3 es uno de los principales accesos al centro de la ciudad de San José, con mayor congestionamiento vial, ya que es utilizado como acceso al centro, tanto por vehículos como por transporte público, lo que al mismo tiempo genera mucho movimiento peatonal.

El congestionamiento se agudiza principalmente sobre la Avenida 3 entre Calles Central y 3; y sobre Calle Central entre Avenidas 3 y 5.

Los movimientos peatonales se caracterizan por grandes distancias y por la gran utilización de la Avenida Central como zona de paso, por lo que el sector C se conecta más con el este y oeste de San José.

Los recorridos realizados por los usuarios de transporte público del sector C, en un 60% se dirigen a otra parada de autobús. Los sábados se producen mayor número de conexiones con el sector sur del casco central.

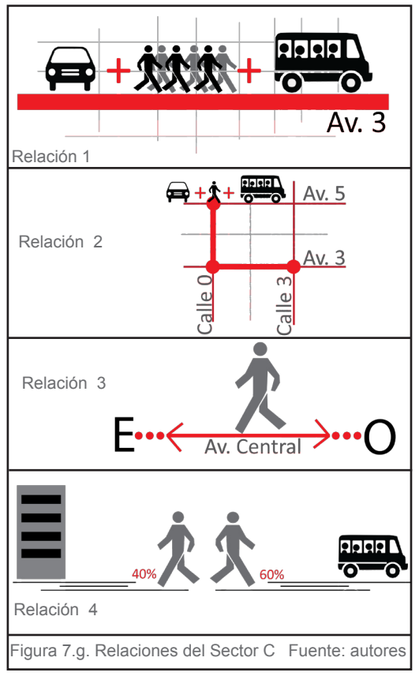


Figura 7.g. Relaciones del Sector C Fuente: autores

Situación derivada

Movimiento peatonal determinado a partir de factores de conectividad: vías con mayor peso.

Ambiente urbano invadido por presencia vehicular. Tramos urbanos de tránsito poco placentero, lo que dificulta la generación de actividades de disfrute.

Tránsito peatonal fuerte hacia el este y oeste, al norte sobre aceras y hacia el medio a través de la Avenida Central.

Carácter exógeno del sector hacia otras terminales.

Recomendaciones

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda.

Con el agrupamiento de las paradas y una propuesta de paseo/galería peatonal entre avenidas 3 y 5, se mejorarían condiciones del sector.

Propuesta de paseo/galería peatonal que conecte con su mismo sector y refuerzo del carácter de la Avenida Central como corredor principal.

Crear condiciones físicas para la salida y la entrada hacia otros sectores.

Sector C

Sector D

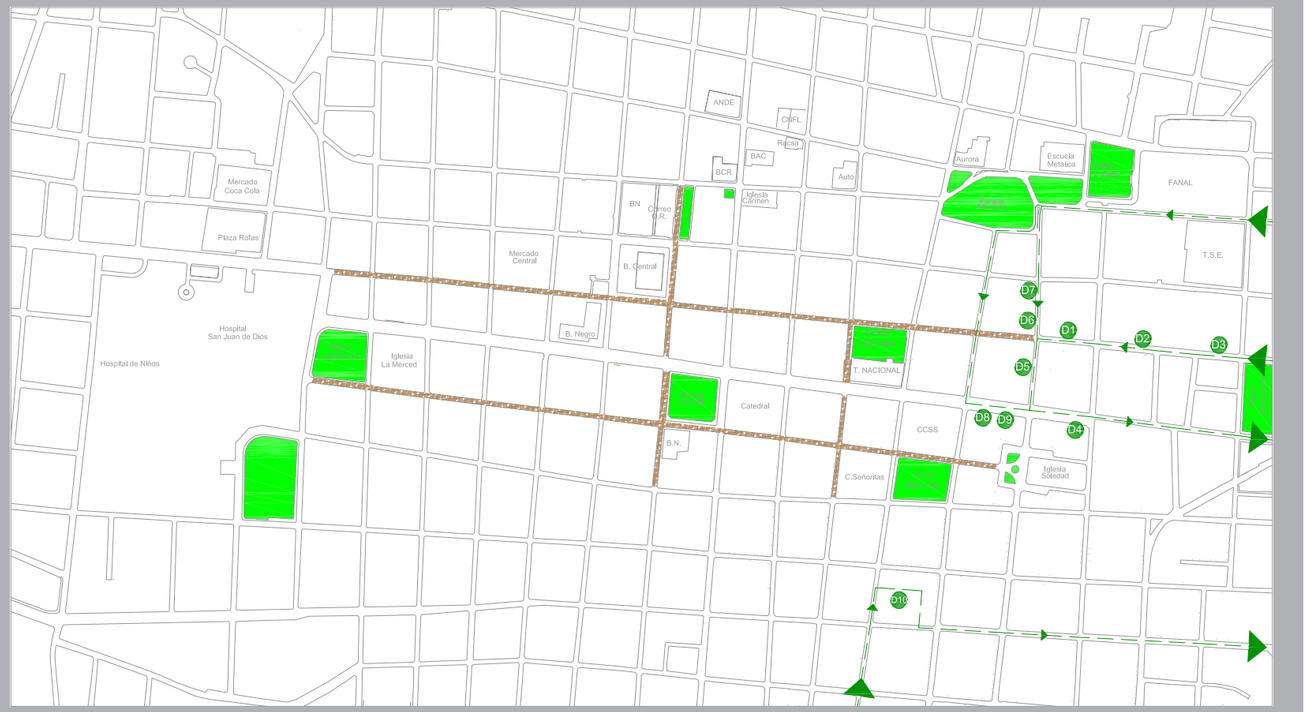


Figura 8.a. Ubicación del sector D
Fuente: autores

Las paradas de transporte público de este sector se encuentran sobre las calles 5 y 9, y sobre las avenidas central y 2.

El sector D comprende las rutas de:

D1. San Pedro
D2. Tres Ríos por la pista
D3. Paraíso de Cartago
D4. Tres Ríos
D5. Montufar
D6. Sabanilla
D7. San Ramón de Tres Ríos
D8. Tirrases por San Francisco
D9. Tirrases por Curridabat
D10. Cartago

Lista de recorridos

SECTOR D

Recorridos Hora Pico (Entre Semana)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	San Pedro a Alajuela (Tuasa)	1	69,23
	San Pedro a Valencia (Desamparados)	1	
	San Pedro a Desamparados San Rafael Abajo	1	
	San Pedro a Mozotal	2	
	San Pedro a INS/Hospital México/Migración	1	
	San Pedro a Santo Domingo por Tibás	2	
	Cartago a La Carpio	1	
	San Pedro a Alajuela (Tuasa)	1	
	San Pedro a López Mateo	2	
	San Pedro a Loma Linda	1	
	San Pedro a Belén *	1	
	San Pedro a Sabana Cementerio	1	
	Sabanilla a Pavas	1	
	San Pedro a Paso Ancho	1	
	San Pedro a Desamparados	1	
		18	
TIPO 2	San Pedro a Edificio	2	30,77
	Vargas Araya a Tienda	2	
	San Pedro a Tienda	1	
	San Pedro a Edificio	1	
	Sabanilla a Restaurante	1	
	Tirrases a Edificio	1	
		8	
TIPO 3			0,00
		0	
Total De Recorridos En Hora Pico		**26**	**100,00**

Recorridos Hora no Pico (Sábados)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Tirrases a Busetas Heredianas	1	57,14
	San Pedro a Acosta	5	
	Sabanilla a Busetas Heredianas	2	
		8	
TIPO 2	Cartago a Edificio	2	42,86
	San Pedro a Edificio	3	
	Tres Ríos a Edificio *	1	
		6	
TIPO 3			0,00
		0	
Total de Recorridos en Hora no Pico		**14**	**100,00**

Tabla 7. Paradas de bus del Sector D
Fuente: autores

Movimientos peatonales actuales

Panorama porcentual

Durante las horas pico entre semana, la mayoría de los recorridos del sector D, son parada a parada (tipo 1), con un 69% del total, mientras que los recorridos que tienen de destino un edificio (tipo 2), corresponden al restante 31%. Además en esta temporalidad el 96% de los recorridos son continuos, es decir desde el punto de salida, hasta su punto de llegada, mientras que tan solo el 4% son recorridos con pausas cortas.

Durante las horas no pico el patrón se repite en comparación de los demás sectores estudiados. Es decir la mayoría de recorridos se hacen de parada a parada (57%) y los recorridos que tienen como destino un edificio son menores (31%).

El patrón notado para los sábados es que los participantes hacen recorridos continuos, ya que su destino es San José. Se representa esté con un 93% de recorridos. Los oros 7% son recorridos con pausas cortas.

Los usuarios de transporte público del sector D tiene mayor relación con las rutas de bus del sector A y F, además tiene relación con los sectores A y C. Una característica curiosa es que casi no existe relación con el sector D, E y G.

Relación del Sector de Salida con el Sector Destino en Horas Pico

Sectores	A	B	C	D	E	F	G	circuitos
Cantidad	6	2	2	0	0	7	0	1
Porcentaje	33,33	11,11	11,11	0,00	0,00	38,89	0,00	5,56

Tabla 8. Relación intersectorial basada en sector D a hora pico
Fuente: autores

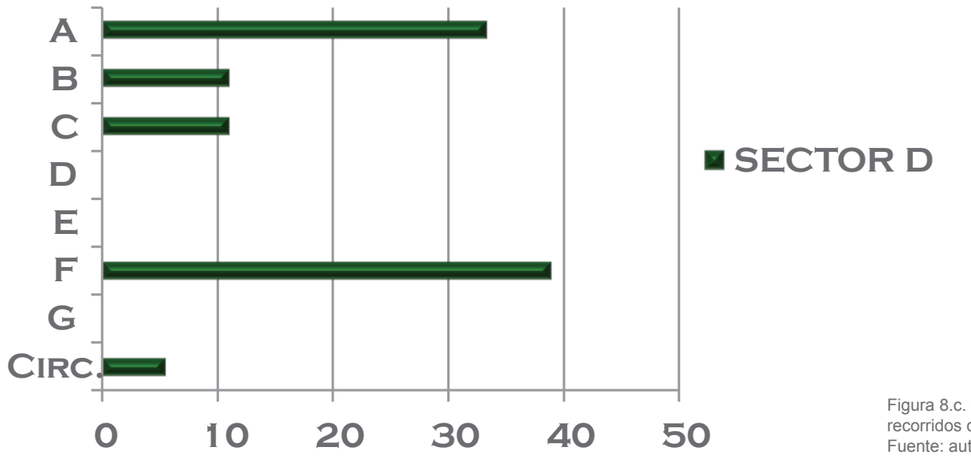
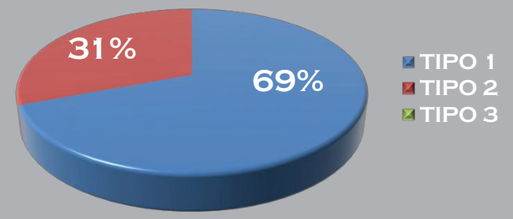


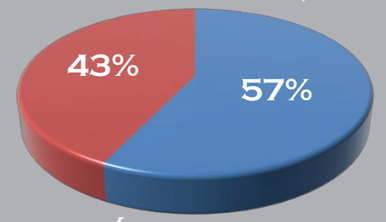
Figura 8.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector D con los otros sectores.
Fuente: autores

Comparación porcentual por tipo de recorrido

Hora Pico (Entre Semana)

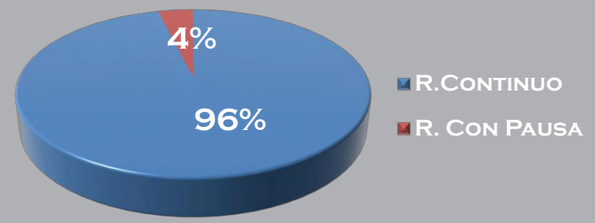


Hora No Pico (Sábados)



Relación recorridos continuos– recorridos con pausas cortas

Hora Pico (Entre Semana)



Hora No Pico (Sábados)

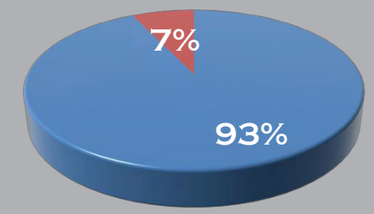


Figura 8.b. Gráficos de recorridos del sector D
Fuente: autores

Movimientos peatonales actuales

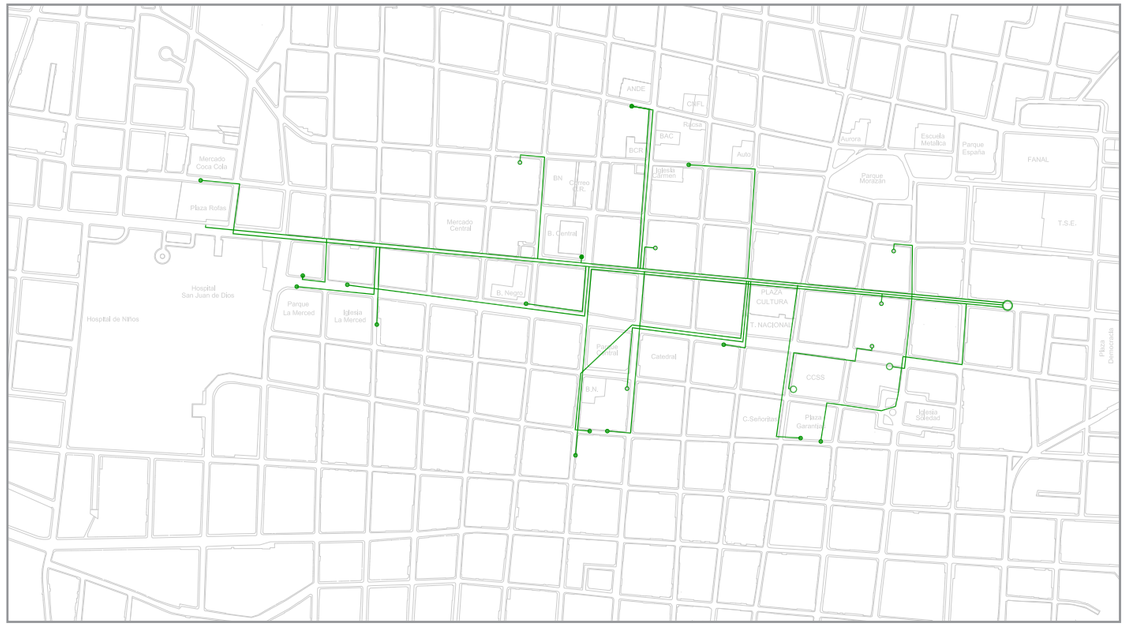


Figura 8.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector D
Fuente: autores

Figura 8.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector D
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector D, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordadas que otras. En este sector los recorridos son más claros. Para determinar los factores que afectaron los recorridos se estudió las condicones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector D hubo en particular tres condiciones importantes que revelan en un tratamiento particular de las áreas de paradas.

De aquí se derivan situaciones, las cuales no se valoran como positivas o negaivas, sin embargo, culminan en recomendaciones, ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo tres puntos impotantes.

Condiciones del Sector

El estado físico de las paradas de buses de este sector es regular, ya que se encuentran puntos donde las aceras son lo suficientemente anchas como para soportar la gran cantidad de personas llegando y saliendo en algunas horas. Además en estos puntos se cuenta con protección climática.

Debido a que a este punto llegan muchas rutas del este, las paradas abarcan entre 3 y 4 cuadras lo cual genera un eje lineal marcado.

La vocación del sector es comercial y no presenta trasbordos a lo interno del sector.

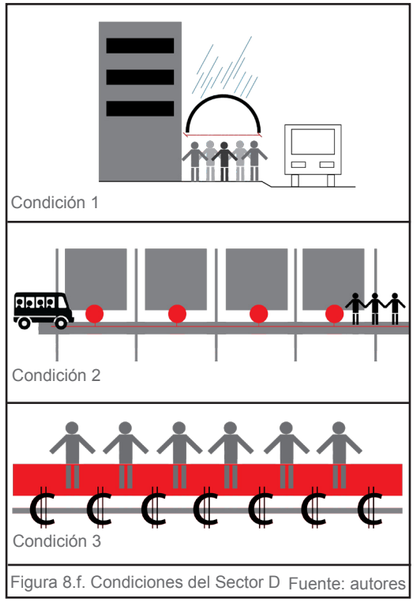


Figura 8.f. Condiciones del Sector D Fuente: autores

Situación derivada

Mayor comodidad en el movimiento peatonal que solo se cumple en espacios cercanos a la Avenida Central.

Apropiación lineal de gran cantidad de autobuses. Estos obstruyen panorama visual del primer nivel de edificios de frente a calle.

Proporciona éxito comercial de la Avenida Central y calles aledañas sin embargo posee carácter exógeno: las personas que frecuentan estas rutas se dispersan hacia otras zonas.

Recomendaciones

Integrar estas áreas a otras destinadas al movimiento peatonal (como la Avenida Central). Así mismo reforzar aspectos positivos en otras zonas.

Agrupamiento de las rutas liberaría el perímetro de las cuadras que invaden las zonas de abordaje de los autobuses.

Complementar este carácter en proyectos de uso mixto propuesto y propiciar condiciones físicas para que la salida y la entrada hacia otros sectores sea legible, y acorde con las demandas y las conexiones necesarias.

Trayectorias y relaciones

La vía más utilizada por los peatones que se bajan de las paradas de este sector es el bulevar de la Avenida Central. También son bastante utilizados los bulevares de la Calle 2 y la Calle 3 para conectarse con la Avenida 2.

En los recorridos de las horas no pico, es más frecuente que el destino de los peatones sea un edificio y no una parada de otro autobús. Las trayectorias seguidas son bastante largas, una cantidad considerable de los peatones recorren de principio a fin el bulevar de la Avenida Central para llegar a paradas o destinos ubicados al extremo oeste de este bulevar.

Este sector presenta mayor relación con los sectores A, F y E.

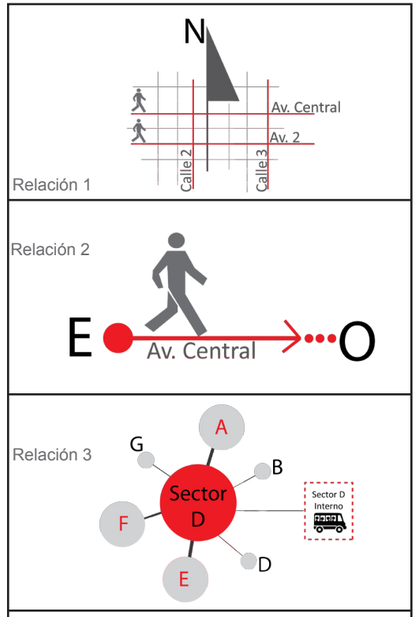


Figura 8.g. Relaciones del Sector D Fuente: autores

Situación derivada

Movimiento peatonal está determinado a partir de factores de conectividad: vías con mayor peso.

Movimiento interno a centro de San José es causado por la demanda de servicios y comercios del sector central.

Conexiones hacia el oeste por medio de la Avenida Central y hacia el sur por aceras y Av. 4

Recomendaciones

Reforzar de estas vías como espacios peatonales de gran demanda.

Es necesario mejorar e incrementar la oferta y variedad del centro para continuar atrayendo a este tipo de usuarios.

Reforzar de estas vías como espacios peatonales de gran demanda .

Sector D

Sector E

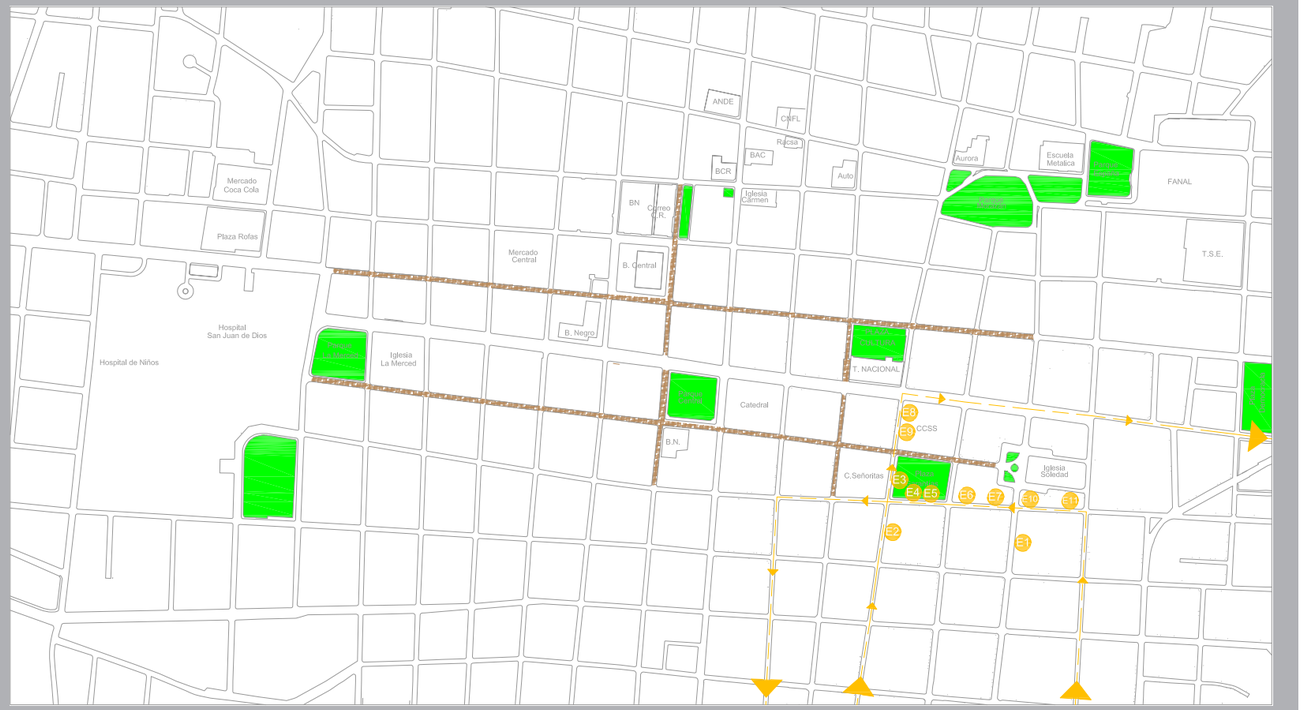


Figura 9.a. Ubicación del sector E
Fuente: autores

Las paradas de transporte público de este sector se encuentran sobre las calles 5 Y 7, y sobre la avenida 6.

El sector E, comprende las rutas de:
E1. Gravilias
E2. Por Venir
E3. Dos Cercas
E4. Calle Fallas
E5. San Rafael Arriba
E6. Aserrí
E7. Aserrí/San Miguel
E8. Zapote
E9. Zapote/Curridabat
E10. Acosta
E11. Tarbaca

Lista de recorridos

SECTOR E

Recorridos Hora Pico (Entre Semana)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Zapote a San Rafael de Alajuela	2	50,00
	Curridabat a San Luis/San Miguel/Los Ángeles	1	
	San Rafael Arriba a Cartago (Lumaca)	1	
	Curridabat a La 400	1	
	Zapote a Cuatro Reinas	1	
	Calle Fallas a Busetas Heredianas	2	
	Calle Fallas a Desamparados	1	
	Curridabat a Alajuela(Tuasa)	2	
		11	
TIPO 2	Cirridabat por pista a Edificio	3	50,00
	San Rafael de Desamparados a Edificio	2	
	Los Guido a Edificio *	1	
	Desamparados a Tienda	2	
	Zapote a Edificio	1	
	Zapote a Tienda	1	
	Desamparados a Restaurante	1	
		11	
TIPO 3			0,00
		0	
Total De Recorridos En Hora Pico		22	100,00

Recorridos Hora No Pico (Sábado)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Zapote La Corte a Puriscal	2	20,00
		2	
TIPO 2	Calle Fallas a Restaurante	2	60,00
	Aserrí a Tienda	3	
	Curridabat a Restaurante	1	
		6	
TIPO 3	Calle Fallas a Taxi	2	20,00
		2	
Total De Recorridos En Hora No Pico		10	100,00

Tabla 9. Paradas de bus del Sector E
Fuente: autores

Panorama porcentual

En las horas pico entre semana, los recorridos realizados utilizando como punto de salida el sector E son equivalentes. Es decir un 50% parada a parada y un 50% tienen como destino un edificio.
Durante esta temporalidad el 94% de los recorridos son continuos desde el punto de salida hasta su punto de llegada, lo que significa que el restante 6% son recorridos con pausas cortas.

En las horas estudiadas de día sábado, el 60% de los recorridos son de tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio, un 20% de los recorridos son tipo1, es decir de parada a parada, el restante 20% son de tipo 3, recorridos donde los peatones salen del área de estudio caminando o por medio de taxis. Además en esta temporalidad el 100% de recorridos son continuos. Este comportamiento refleja una actividad muy distinta en comparación con los otros sectores.

Los usuarios de transporte público del sector E tienen mayor relación con las otras rutas de bus del sector A, además tienen relación con los sectores B, D y F, mientras que la relación con el sector C, E y G no se percibe.

Relación del Sector de Salida con el Sector Destino en Horas Pico								
Sectores	A	B	C	D	E	F	G	circuitos
Cantidad	7	2	0	1	0	1	0	0
Porcentaje	63,64	18,18	0,00	9,09	0,00	9,09	0,00	0,00

Tabla 10. Relación intersectorial basada en sector E a hora pico
Fuente: autores

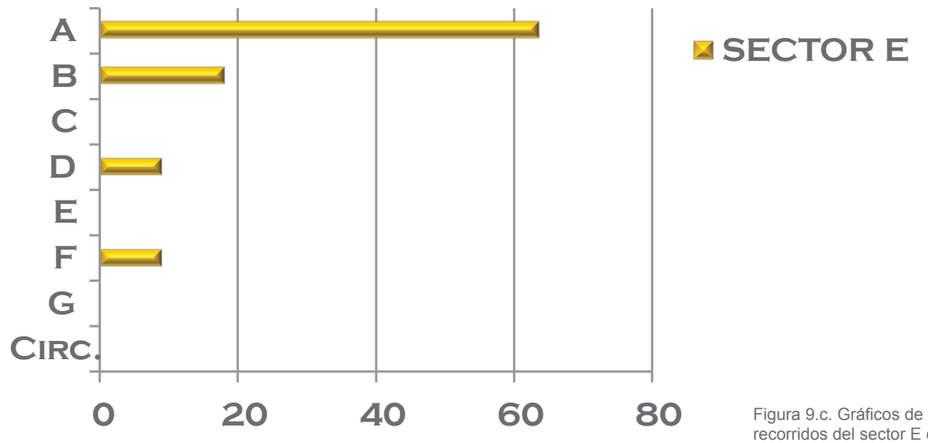
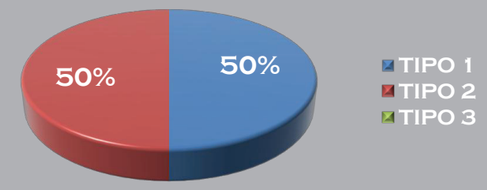


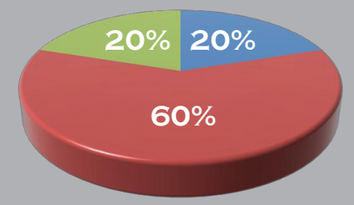
Figura 9.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector E con los otros sectores.
Fuente: autores

Comparación porcentual por tipo de recorrido

Hora Pico (Entre Semana)

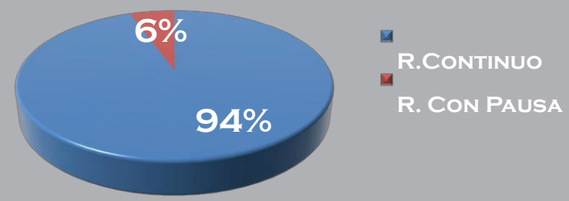


Hora No Pico (Sábados)



Relación recorridos continuos– recorridos con pausas cortas

Hora Pico (Entre Semana)



Hora No Pico (Sábados)

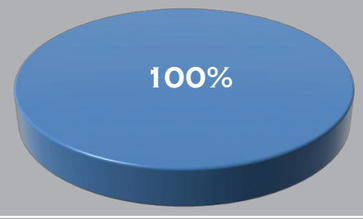


Figura 9.b. Gráficos de recorridos del sector E
Fuente: autores

Sector E

Movimientos peatonales actuales

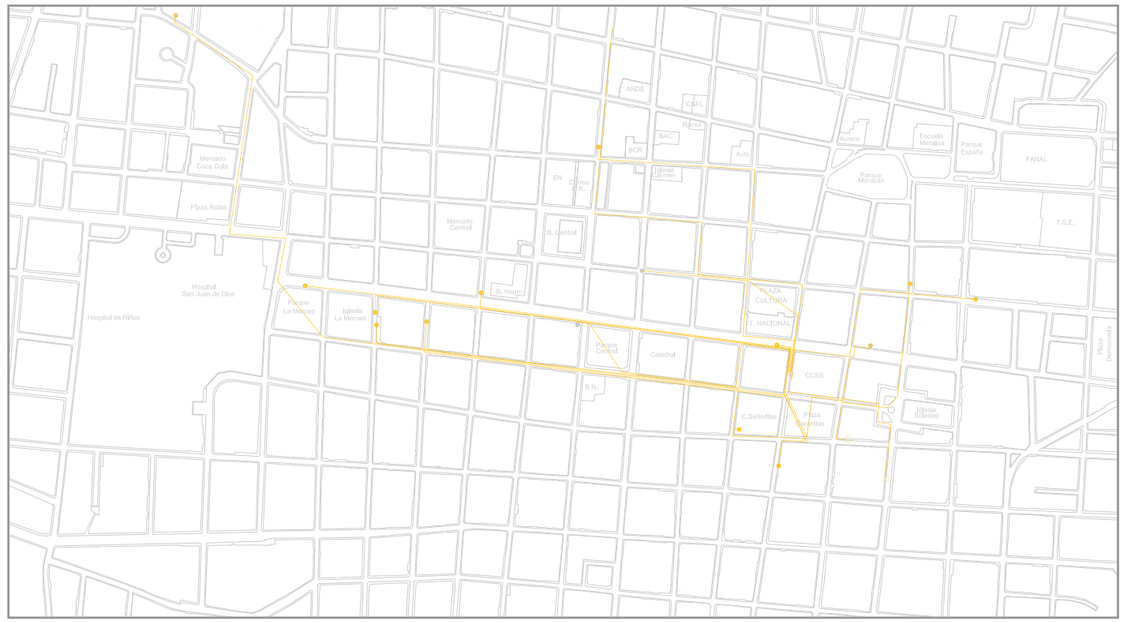


Figura 9.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector E
Fuente: autores

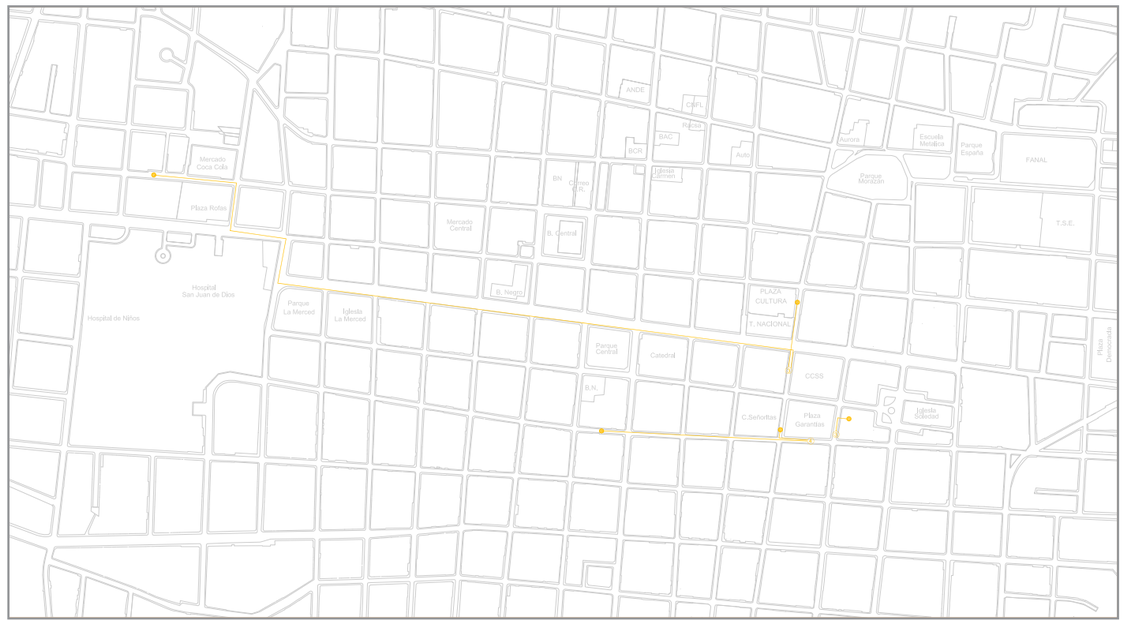


Figura 9.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector E
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector E, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordadas que otras. Para determinar los factores que afectan se estudió las condicones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector F hubo en particular cuatro condiciones importantes que revelan en una vocación particular del espacio.

De aquí se derivan situaciones, las cuales no se valora como positivas o negaivas, sin embargo, culminan en recomendaciones ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo cuatro puntos impotantes.

Movimientos peatonales actuales

Condiciones del sector

La parada con mayor número de entradas es la de San Rafael tanto Arriba como Abajo. La que posee mayor conteo de salidas es la de Zapote.

Los trasbordos internos son mínimos, con presencia de un 4.5% en hora pico y nulos en horas no pico. En horas no pico los destinos son todos de “paseo”, a tiendas, restaurantes o sitios de ocio.

El estado físico de este sector es deficiente, ya que carece de espacio para guarecer, de protección solar y de espera con capacidad de soporte de los usuarios actuales y futuros. Sin embargo, posee suficiente dominio visual para hacer de ese sector un espacio seguro. El estado del adoquinado y pavimento en general no presenta grandes desafíos. El espacio cuenta con accesos adecuados para personas con discapacidad y de la tercera edad.

La vocación del sector E parece ser lúdica por el cambio de uso de la Plaza de las Garantías Sociales, las actividades por realizar de las personas de este sector y porque en esa zona ya cuenta con espacio disponible.

Trayectorias y relaciones

No hay conectores peatonales con terminales hacia el este.

Los trayectos de mayor recorrido fueron hacia el oeste (8 cuadras en promedio) utilizando el bulevar de la Avenida 4. Hubo utilización notable de las aceras de la Avenida 2.

Durante la hora pico, el sector E tuvo una relación fuerte con el sector A, mientras que con los sectores C y G hubo relación nula.

Los trayectos predominantes fueron equitativos durante hora pico. Es decir un 50% hacia edificios o diligencias y un 50% hacia otras rutas de buses. En los sábados, el panorama es del triple de diligencias (visitas a tiendas) en proporción con las rutas hacia terminales.

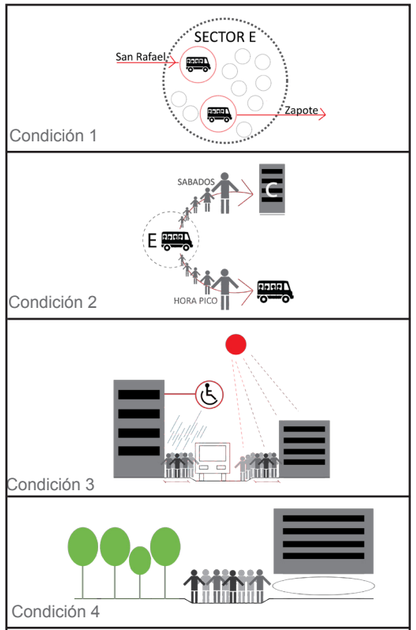


Figura 9.f. Condiciones del Sector E Fuente: autores

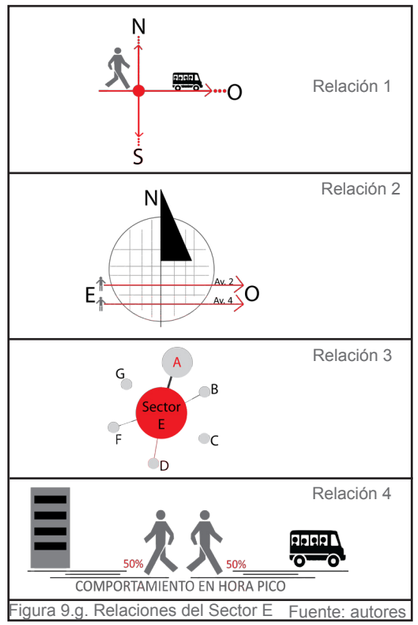


Figura 9.g. Relaciones del Sector E Fuente: autores

Situación derivada

Alta congestión de usuarios y autobuses en los espacios asignados a estas rutas.

Espacios de tránsito poco confortables para diversas actividades (esperar, caminar).

Posee mayor seguridad en ciertos puntos, como la Plaza de las Garantías Sociales .

Sector con carácter diferenciado y reconocible. Posibilidad de crear amenidades e itinerancias.

Situación derivada

Conexión hacia destinos en el este (sector sur del centro) solo cuenta con espacios como acera para el peatón, que en la mayoría de los casos son estrechas y se encuentran congestionadas.

Movimiento peatonal determinado a partir de factores de conectividad: vías con mayor peso.

Fuerte desplazamiento hacia el oeste por medio de Avenida 4 y Avenida Central.

Movimiento interno al centro de San José: demanda de servicios y comercios del sector central.

Recomendaciones

Tomar en cuenta el gran número de usuarios y autobuses que proveen estas rutas para el futuro diseño de su espacio.

Tomar en cuenta la protección climática para la pausa temporal del usuario en los espacios de movimiento.

Aprovechar el dominio visual posible en la zona para crear una mejor lectura de los ámbitos urbanos.

Replanteo en la configuración de algunos espacios, tratamiento de ámbitos a diferentes escalas para reforzar condiciones positivas.

Recomendaciones

Tomar en cuenta el gran número de usuarios y autobuses que proveen estas rutas para el futuro diseño de su espacio.

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda.

Relacionar estas vías con los espacios peatonales futuros de gran demanda.

Necesidad de mejorar e incrementar la oferta y variedad del centro para continuar atrayendo a este tipo de usuarios.

Sector F

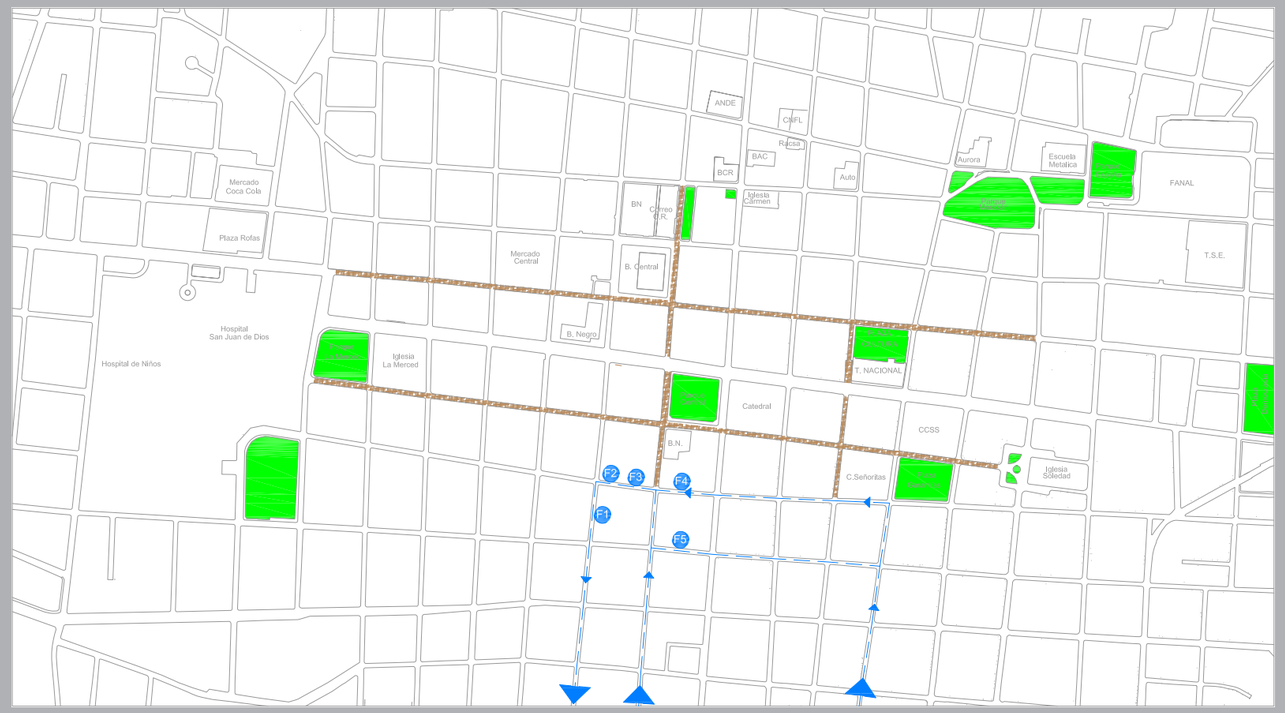


Figura 10.a. Ubicación del sector F
Fuente: autores

Las paradas de transporte público de este sector se encuentran sobre la calle 4, y sobre la avenidas 6.

El sector F comprende las rutas de:
F1. San Juan de Dios de Desamparados
F2. Loma Linda/Carit/INA/Parque de la Paz/ Paso Ancho
F3. López Mateos/Carit/Unidad de Admisión San Sebastián/Hipermás
F4. San Rafael Abajo/Fuentes
F5. Zorrobarú/Carit/Unidad de Admisión San Sebastián

SECTOR F

Recorridos Hora Pico (Entre Semana)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Desamparados a San Miguel de Alajuela	1	73,91
	López Mateo a Busetas Heredianas	1	
	Lomas de Desamparados a Tres Ríos	2	
	San Sebastián a Dulce Nombre de Coronado	1	
	Carit a León XIII	2	
	López Mateo a San Pedro	1	
	Desamparados a Pavas	3	
	Paso Ancho a La Uruca	2	
	San Rafael Arriba a La Aurora	1	
	Loma Linda a San Pedro	1	
	Desamparados a San Sebastián	2	
		17	
TIPO 2	San Sebastián a Edificio	2	26,09
	López Mateo a Edificio	2	
	Dos Cercas a Tienda	2	
		6	
TIPO 3			0,00
		0	
Total de Recorridos en Hora Pico		23	100,00

Recorridos Hora No Pico (Sábado)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	San Sebastián a Sabana Cementerio	1	60,00
	Paso Ancho a San Rafael Arriba	1	
	Paso Ancho a Sabana Cementerio	1	
	San Rafael Arriba a San Pedro	1	
	San Sebastián a Busetas Heredianas	2	
		6	
TIPO 2	López Mateo a Edificio	2	40,00
	San Sebastián a Edificio	1	
	Zorobaú a Edificio	1	
		4	
TIPO 3			0,00
		0	
Total de Recorridos en Hora no Pico		10	100,00

Tabla 11. Paradas de bus del Sector F
Fuente: autores

Panorama porcentual

El comportamiento del sector F durante las horas pico entre semana es similar al de los sectores vecinos, donde la mayoría de los recorridos realizados utilizando son de tipo 1 (de parada a parada) con un 74%. Mientras que los recorridos tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio son el restante 26%. Cabe destacar que el 100% de los recorridos son continuos.

La situación durante las horas no pico repite el resultado pero a escala distinta. Nos referimos a que el 60% de los recorridos son de tipo 1, el restante 40% son de tipo 2. Además en esta temporalidad el 100% de recorridos son continuos y ningún participante abandonó el área de estudio ni caminando ni en taxi.

Los usuarios de transporte publico del sector F tiene mayor relación con las rutas de bus del sector A y D, además tienen relación con los sectores B, F y C, mientras que casi no tiene relación con el sector E y G.

Relación Del Sector De Salida Con El Sector Destino En Horas Pico

Sectores	A	B	C	D	E	F	G	circuitos
Cantidad	7	3	1	4	0	2	0	0
Porcentaje	41,18	17,65	5,88	23,53	0,00	11,76	0,00	0,00

Tabla 12. Relación intersectorial basada en sector F a hora pico
Fuente: autores

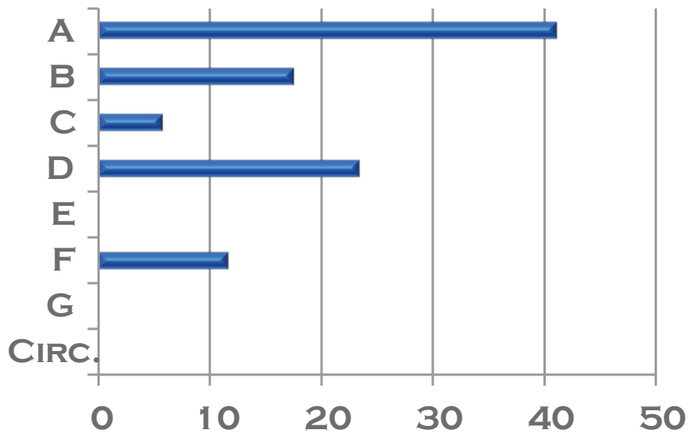
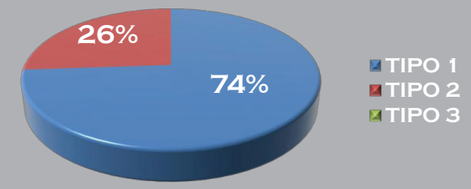


Figura 10.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector F con los otros sectores.
Fuente: autores

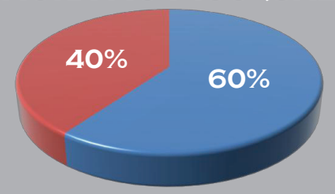
Sector F

Comparación Porcentual por tipo de recorrido

Hora Pico (Entre Semana)

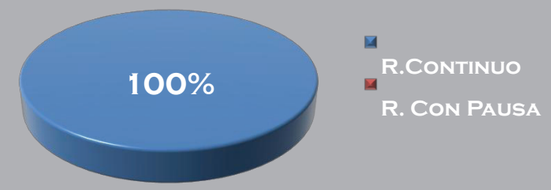


Hora No Pico (Sábados)



Relación recorridos continuos– recorridos con pausas cortas

Hora Pico (Entre Semana)



Hora No Pico (Sábados)

Figura 10.b. Gráficos de recorridos del sector F
Fuente: autores

Movimientos peatonales actuales

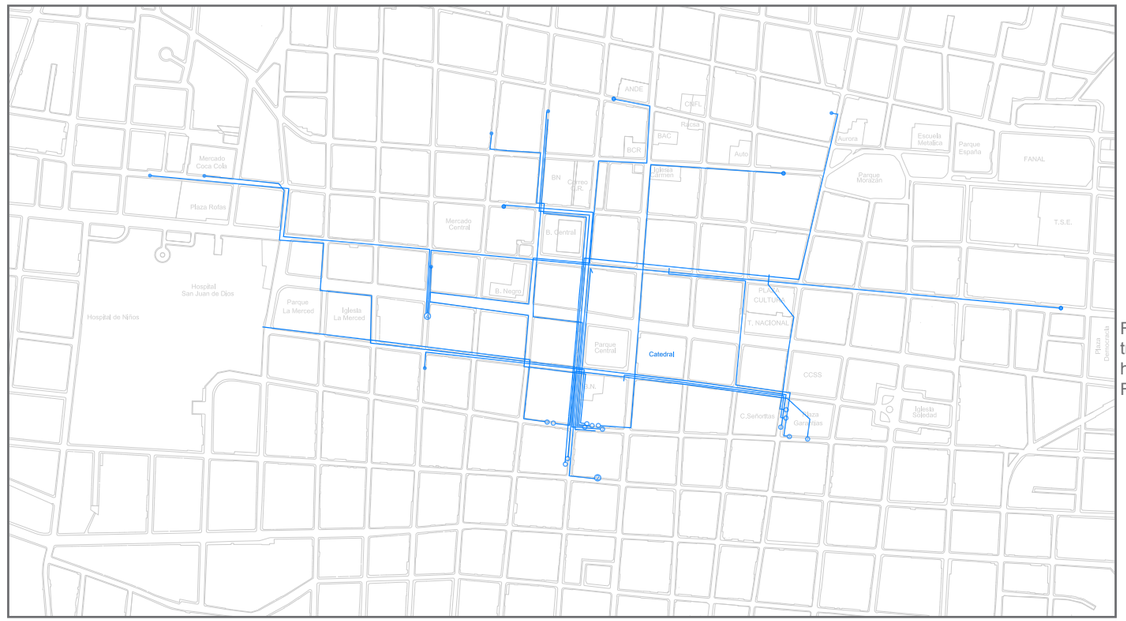


Figura 10.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector F
Fuente: autores

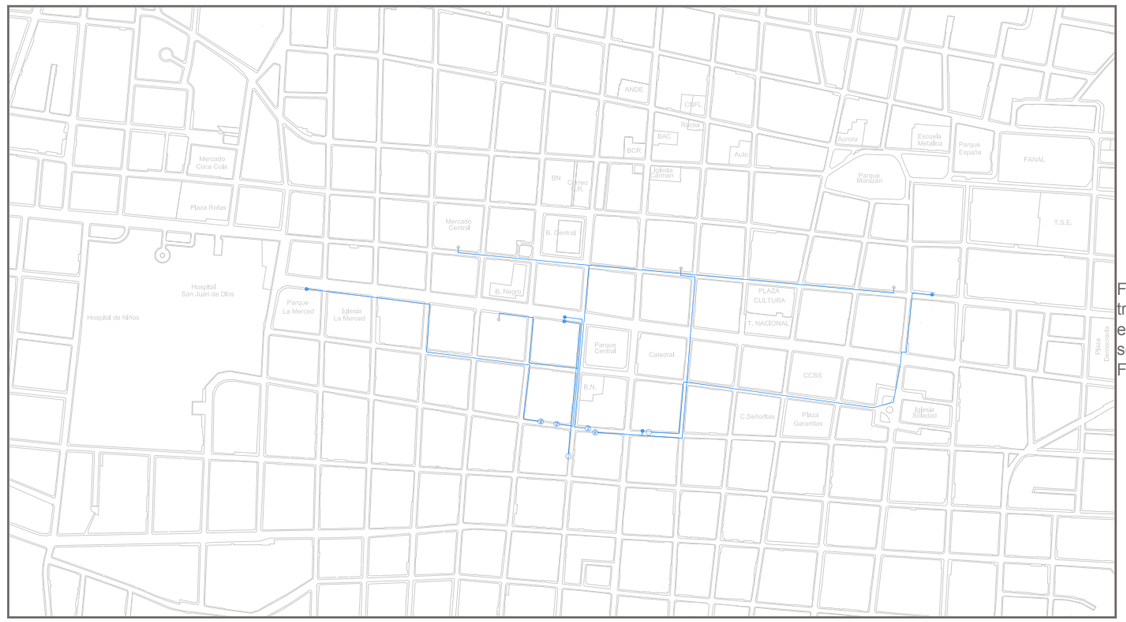


Figura 10.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector F
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector F, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordas que otras. Para determinar los factores que afectan se estudió las condicones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector F hubo en particular cuatro condiciones importantes.

De aquí se derivan situaciones, las cuales no se valora como beneficiosa o perjudicial pero sí culmina en un recomendaciones ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo tres puntos impotantes.

Movimientos peatonales actuales

Condiciones del sector

Las paradas con mayor número de entradas a San José son Paso Ancho y San Juan de Dios y con mayor numero de salidas son las de Paso Ancho, de nuevo, y San Sebastián.

Tipología de negocios marcada: cantinas, compraventas, comidas rápidas caseras, y ventas de artículos en las aceras. Lo que refleja vocación comercial, con locales reducidos frontalmente y de gran profundidad, adicionando comercio no autorizado y espontaneo.

Las aceras sobre las que están las paradas son muy estrechas, con huecos y poca accesibilidad para el volumen de uso, aunando la incomodidad de las paradas sobre pendiente topográfica, como las de San Sebastián.

Las calles se encuentran en estado regular, angostas y a lo largo de los cuadrantes cortos, que albergan gran cantidad de rutas de autobuses.

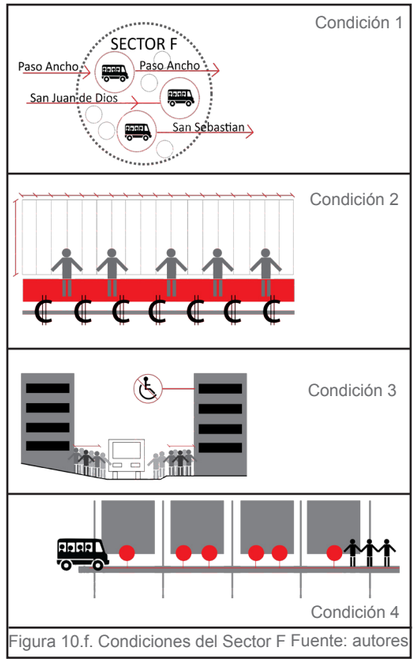


Figura 10.f. Condiciones del Sector F Fuente: autores

Situación derivada

Alta congestión de usuarios y autobuses en los espacios asignados a estas rutas.

Este tipo de establecimientos presentan condiciones desfavorables como suciedad, poca variedad de usuarios y problemas de seguridad y delincuencia.

Espacios de tránsito y de espera poco confortables y accesibles.

Congestionamiento, invasión vehicular, ruido, contaminación y maniobras incómodas.

Recomendaciones

Tomar en cuenta el gran número de usuarios y autobuses que proveen estas rutas para el futuro diseño de su espacio.

Erradicar compraventas de artículos de dudosa procedencia, regular condiciones de higiene y seguridad en establecimientos comerciales. Establecer un espacio apropiado y ameno para vendedores ambulantes.

Mejoramiento de condiciones físicas de espacios de circulación y tránsito por paradas.

Agrupamiento de paradas por sector para lograr fluidez en movimiento vehicular y peatonal.

Trayectorias y relaciones

Según las muestras tomadas el grupo F tiene una conexión de alta jerarquia con el grupo C y las rutas que utilizan para accesar durante hora pico son las calles 0, 2 y 3. Mientras que en horas no pico la zona con mayor movimiento peatonal es la Avda. Segunda y Central, por su conexión con los sectores B y A.

Se reconoce un instrumento indicador de las necesidades espaciales peatonales concretas. Este es la relación de la ubicación del tráfico peatonal en los bulevares, ya que estos se aglomeran en las paradas más próximas a los bulevares y van desapareciendo según el nivel de lejanía de los bulevares

La Calle 2 con bulevares diseñados sin prioridad peatonal clara no resultan tan efectivos en el tránsito: los peatones prefieren caminar sobre aceras a pesar que la calle también tiene adoquín.

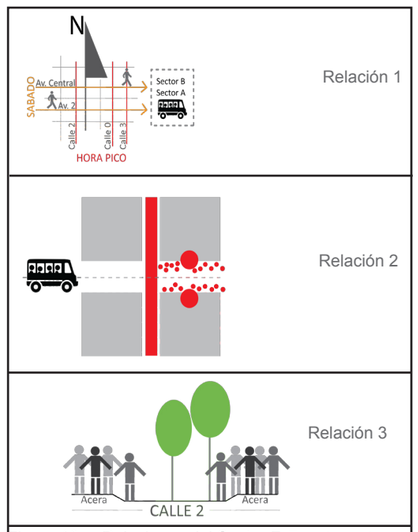


Figura 10.g. Relaciones del Sector F Fuente: autores

Situación derivada

Movimiento peatonal determinado a partir de factores de conectividad: movimientos surnorte desprovistos de espacios de tránsito convenientes.

Necesidades peatonales y concretas: Espacios de mayor holgura con posibilidad de pausa y observación

Líneas de movimiento marcado siguen causando congestión pese a la amplitud del espacio

Recomendaciones

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda e implementación de corredores peatonales norte/sur.

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda e implementación de lo mismo en otros tramos de movimiento peatonal importante.

Formular diseños que presten atención a la legibilidad espacial para lograr mayor éxito en el uso del espacio.

Sector F

Movimientos peatonales actuales

Sector G

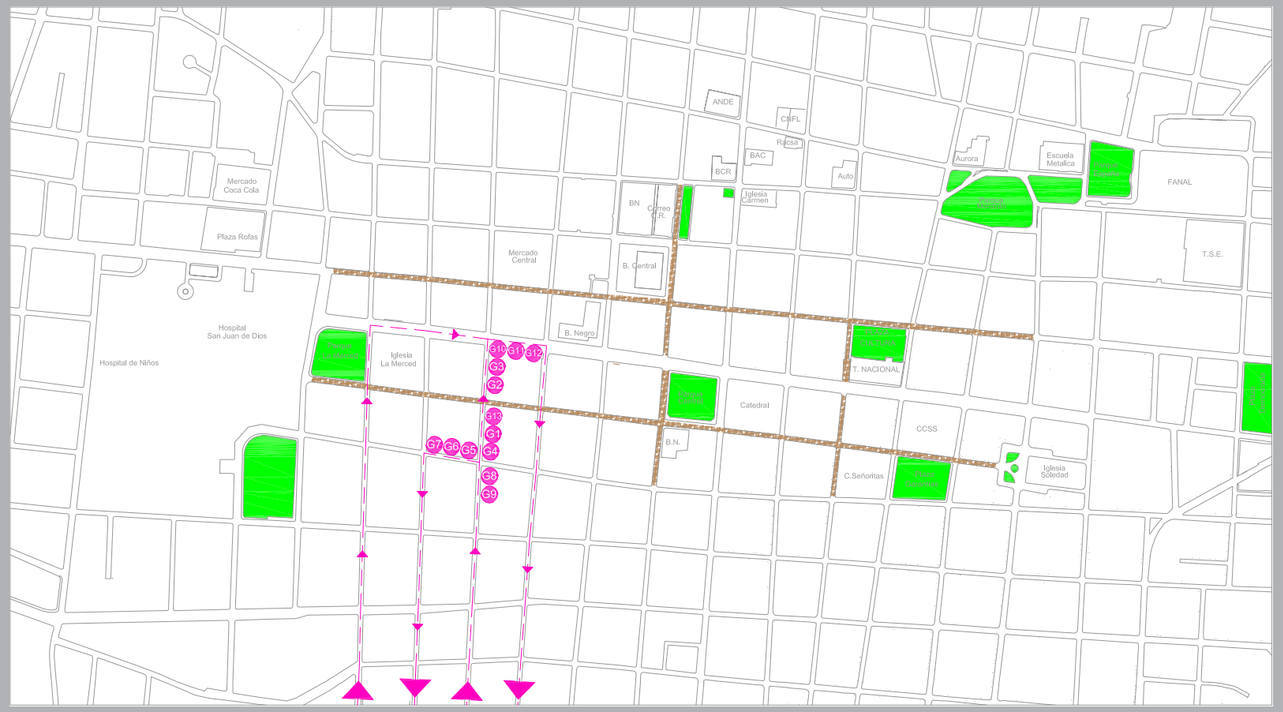


Figura 11.a. Ubicación del sector G
Fuente: autores

Las paradas de transporte publico de este sector se encuentran sobre las calles 3, y sobre las avenidas 3 5 y 7.

El sector G, comprende las rutas de:
G1. 15 de setiembre
G2. Colonia Kenedy
G3. Barrio Cuba
G4. San Felipe
G5. Tejarcillos
G6. Concepción de Alajuelita
G7. El Llano
G8. Esquipulas
G9. Los Filtros
G10. Hatillo 1 y 2
G11. Hatillo 5
G12. Hatillo 6 y 7
G13. Hatillo 8

SECTOR G

Recorridos Hora Pico (Entre Semana)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Hatillo 5 a Santa Ana *	1	64,00
	Barrio Cuba a San Pedro	1	
	Hatillo 8 a Barrio Escalante	1	
	Hatillo 1 y 2 a INS/Hospital México/Migración	2	
	Hatillo 5 a San Isidro de Heredia	1	
	Barrio Cuba a La Florida de Tibás	1	
	Hatillo 6 y 7 a Sabana Estadio	1	
	Colonia Kennedy a León XIII	1	
	15 de Setiembre a Lomas del Río	1	
	Hatillo 3 y 4 a Santo Domingo	1	
	Hatillo 3 y 4 a Lomas del Río	1	
	Hatillo 8 a Cuatro Reinas	1	
	Alajuelita a Sabana Estadio	1	
	Alajuelita a Castella/Santa Cecilia	1	
	Hatillo 5 a Guadalupe El Alto	1	
		16	
TIPO 2	Hatillo 3 y 4 a edificio	2	28,00
	Barrio Cuba a Edificio	1	
	Colonia Kennedy a Edificio	1	
	Hatillo 8 a Edificio	1	
	Hatillo 1 y 2 a Edificio	2	
		7	
TIPO 3	Tejarcillo hacia Barrio México caminando	2	8,00
	Hatillo 6 y 7 a Bus Particular	1	
		2	
Total De Recorridos En Hora Pico		25	100,00

Recorridos Hora No Pico (Sábados)		Cantidad	Porcentaje
TIPO 1	Hatillo 5 a Sabana Cementerio	2	20,00
		2	
TIPO 2	Hatillo 6 y 7 a Tienda	1	80,00
	Colonia Kennedy a Edificio	2	
	Los Filtros a Tienda	1	
	Hatillo 8 a Edificio	2	
	El Llano a Edificio	2	
		8	
TIPO 3			0,00
		0	
Total De Recorridos En Hora No Pico		10	100,00

Tabla 13. Paradas de bus del Sector G
Fuente: autores

Panorama Porcentual

Durante las horas pico entre semana, la mayoría de los recorridos realizados utilizando como punto de salida es sector G, son de tipo 1, es decir de parada a parada, siendo estos un 64% del total, mientras que los recorridos tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio son un 28%. Los participantes de este sector sí hacen recorridos del tipo 3. Probablemente sea a causa de las características físicas de ese sector, ya que el restante 8% pertenece a los recorridos son de tipo 3 (los peatones salen del área de estudio caminando o por medio de taxis).

Además en esta temporalidad el 96% de los recorridos son continuos, es decir desde el punto de salida, hasta su punto de llegada, mientras que un 4% son recorridos con pausas cortas.

Durante las horas no pico el 80% de los recorridos son de tipo 1, es decir de parada a parada, el restante 20% son de tipo 2, es decir que tienen como destino un edificio. Además en esta temporalidad el 100% de recorridos son continuos.

Los usuarios de transporte publico del sector G tiene mayor relación con las rutas de bus del sector A y B, además tiene relación con los sectores F, C y D, mientras que casi no tiene relación con el sector E y G.

Relación del Sector de Salida con el Sector Destino en Horas Pico								
Sectores	A	B	C	D	E	F	G	circuitos
Cantidad	3	7	1	1	0	2	0	2
Porcentaje	18,75	43,75	6,25	6,25	0	12,5	0	12,5

Tabla 14. Relación intersectorial basada en sector G a hora pico
Fuente: autores

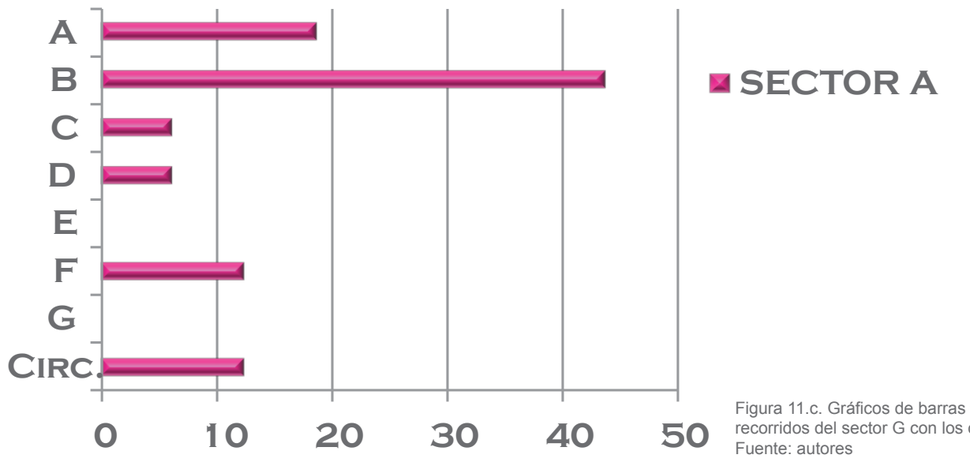


Figura 11.c. Gráficos de barras de comparación de los recorridos del sector G con los otros sectores.
Fuente: autores

Sector G

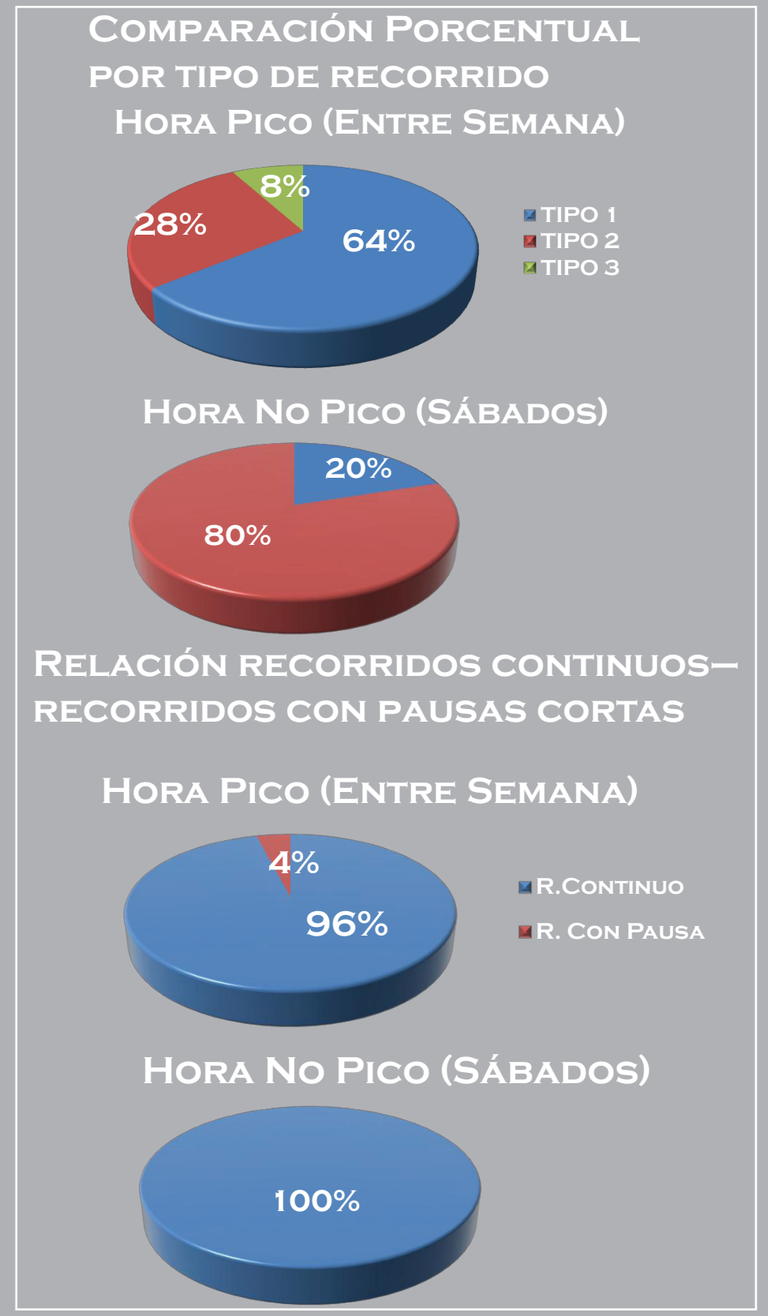


Figura 11.b. Gráficos de recorridos del sector G
Fuente: autores

Movimientos peatonales actuales

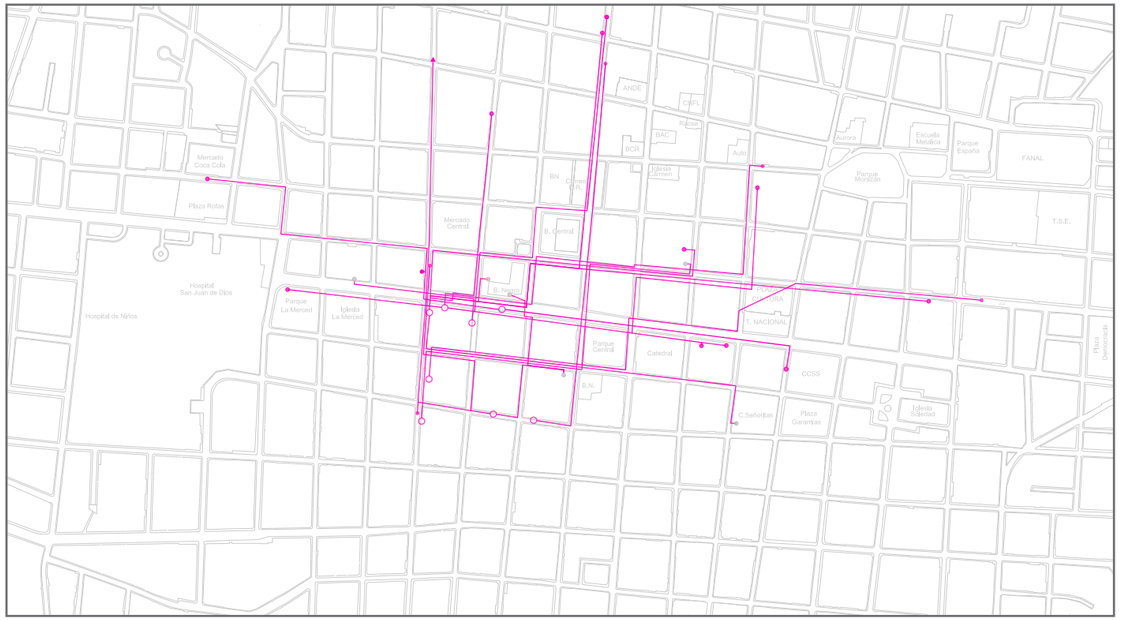


Figura 11.d. Mapa de trayectorias actuales en hora pico del sector G
Fuente: autores

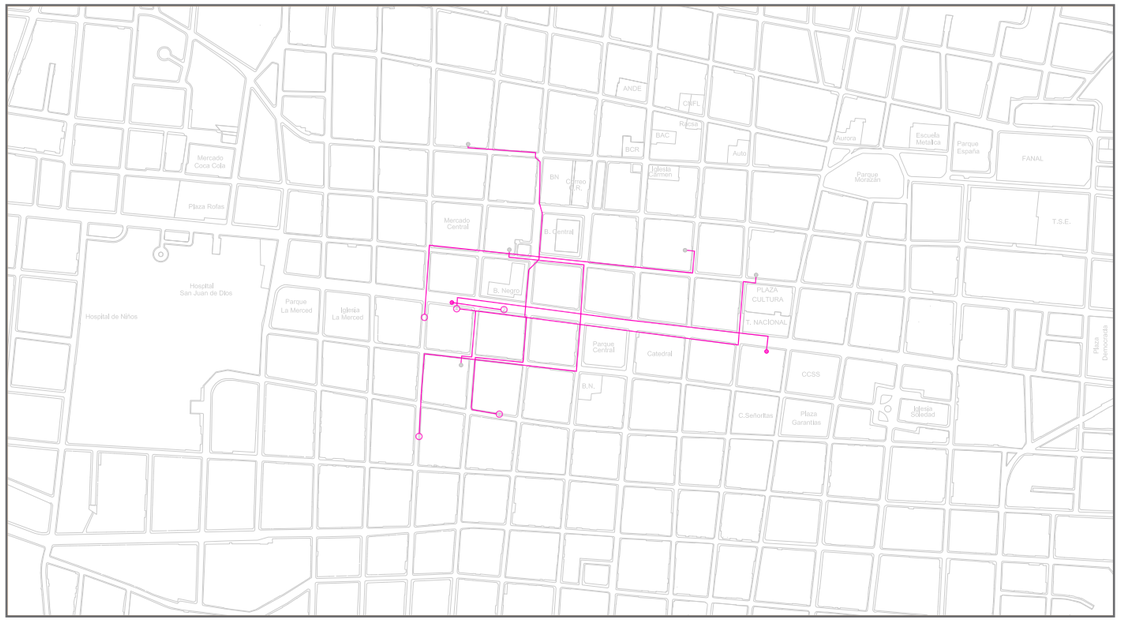


Figura 11.e. Mapa de trayectorias actuales en hora no pico del sector G
Fuente: autores

Mapa de trayectorias

Simbología

- Puntos de salida
- Recorridos
- Recorrido continuo
- Paradas cortas (5 minutos)
- Paradas de bus
- Parada en edificio

El mapa muestra los recorridos exactos que hicieron los participantes del sector G, tanto en hora pico como los sábados en representación de la hora no pico.

Como se aprecia, existen rutas que fueron más abordas que otras. Para determinar los factores que afectan se estudió las condicones físicas y espaciales de esas rutas tomadas. Para el sector G hubo en particular una condición importante.

De aquí se deriva una situación, la cual no se valora como beneficiosa o perjudicial pero sí culmina en una recomendación ya sea de mantener ese estado o de mejorarlo según es la circunstancia.

Las trayectorias con sus relaciones intersectoriales también son valoradas. Se obtuvo cuatro puntos impotantes.

Movimientos peatonales actuales

Condiciones del Sector

El estado físico de las paradas de buses de este sector está bastante deteriorado; ya que las aceras son muy estrechas y están en malas condiciones, además no existe ningún tipo de protección climática ni espacios adecuados para la amenidad urbana.

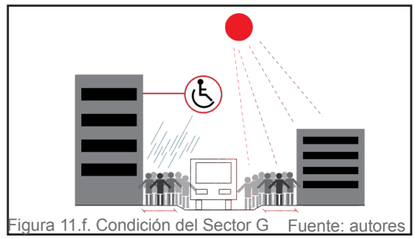


Figura 11.f. Condición del Sector G Fuente: autores

Situación derivada

Espacios de circulación peatonal poco confortables, con poca opción de disfrute y permanencia.

Recomendaciones

Mejoramiento de condiciones físicas de estos espacios que abran posibilidades de disfrute urbano.

Trayectorias y relaciones

Las vías más utilizadas por los peatones que se bajan de las paradas de este sector son el bulevar de la Avenida Central, el bulevar de la Avenida 4 y el bulevar de la Calle 2. Sin embargo, las paradas de este sector están tan dispersas que se observan recorridos por varias calles diferentes a las mencionadas.

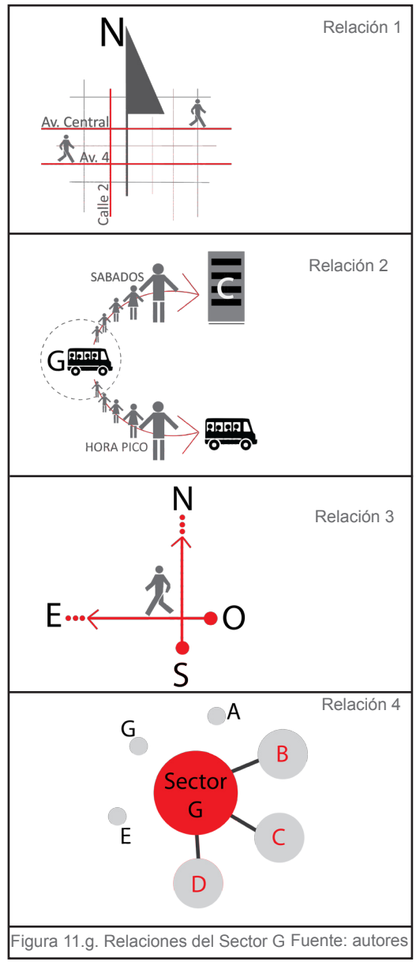


Figura 11.g. Relaciones del Sector G Fuente: autores

Situación derivada

El movimiento peatonal está determinado a partir de factores de conectividad: vías con mayor peso.

Recomendaciones

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda .

En los recorridos de las horas no pico, es más frecuente que el destino de los peatones sea un edificio y no una parada de otro autobús.

El movimiento interno al centro de San José se da por la demanda de servicios y comercios del sector central.

Necesidad de mejorar e incrementar la oferta y variedad del centro para continuar atrayendo a este tipo de usuarios.

Los recorridos se dan tanto en dirección sur-norte como oeste-este.

Presencia de peatones en todos los sectores, sin embargo, recorridos muchas veces se dan a partir de condiciones de la vía, limitando la variedad en los recorridos.

Además de la implementación de nuevos corredores peatonales y del refuerzo de los existentes, se deben mejorar las condiciones de las aceras del casco central en general: red peatonal en diferentes escalas.

Este sector presenta mayor relación con los sectores B, C y D. Y predomina la llegada a paradas en las horas pico y la llegada a edificios en el día sábado.

Fuertes movimientos peatonales desde este sector hacia el norte y hacia el centro del casco central.

Refuerzo de estas vías como espacios peatonales de gran demanda.

Sector G

Resumen de movimientos peatonales actuales

Tabla General				
Total			Cantidad	Porcentaje
Hora Pico	188	Tipo 1	129	68,62
		Tipo 2	54	28,72
		Tipo 3	5	2,66
Hora No Pico	78	Tipo 1	34	43,59
		Tipo 2	41	52,56
		Tipo 3	3	3,85

Tabla 15. Comparación general de recorridos por tipo en hora pico y no pico
Fuente: autores

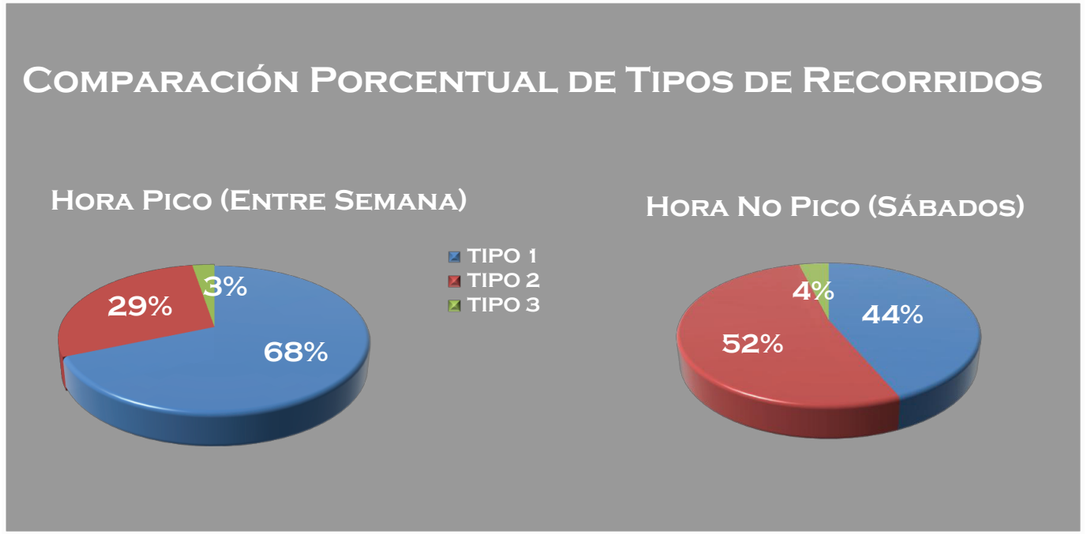


Figura 12. Comparación porcentual sectorial
Fuente: autores

Durante las horas pico, se presentan más recorridos directos, es decir de una parada a otra, que en las horas no pico.

En las horas no pico se presentan más recorridos con destino a una actividad, ya sea a un edificio, una cafetería / restaurante, o a hacer compras, es decir más peatones utilizan la ciudad.

Por otra parte, se nota que más peatones prefieren recorrer la ciudad que utilizar las rutas de circuitos cortos, como Sabana Cementerio, Sabana Estadio, Barrio México, Barrio Luján o Barrio La Cruz y son muy pocos los que prefieren viajar en taxis. Ya que estas rutas, son muy congestionadas y tardan más que hacer el recorrido caminando.

Comparación de Sectores - por Tipo de Recorrido								
Sectores		A	B	C	D	E	F	G
Hora Pico	Tipo 1	76,67	77,50	59,09	69,23	50,00	73,91	64,00
	Tipo 2	16,67	22,50	36,36	30,77	50,00	26,09	28,00
	Tipo 3	6,67	0,00	4,55	0,00	0,00	0,00	8,00
Hora No Pico	Tipo 1	10,00	54,55	69,23	57,14	20,00	60,00	20,00
	Tipo 2	90,00	36,36	30,77	42,86	60,00	40,00	80,00
	Tipo 3	0,00	9,09	0,00	0,00	20,00	0,00	0,00

Tabla 16. Comparación general intersectorial de recorridos por tipo en hora pico y no pico
Fuente: autores

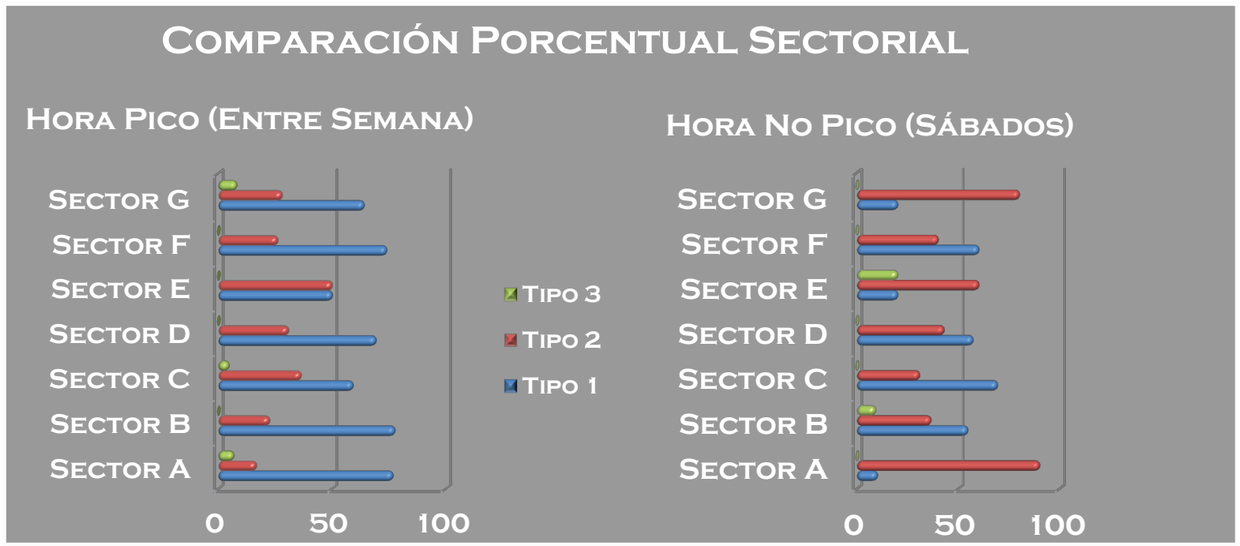


Figura 13. Comparación general porcentual de tipo de recorridos
Fuente: autores

HORA PICO

COMPORTAMIENTO PEATONAL

PASO:

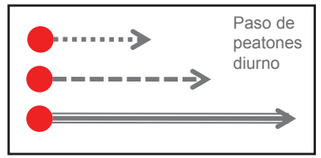
- La velocidad con que se realiza el recorrido es directamente proporcional a la distancia en que se encuentra el destino final del peatón, quien rara vez voltea la mirada hacia atrás.
- Las personas van más aprisa por las horas de entrada de los trabajos, clases o programación de cita.

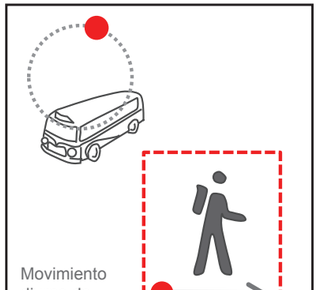
MOVIMIENTO:

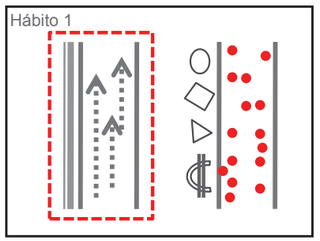
- A tempranas horas de la mañana el movimiento peatonal no se sentía tan acelerado como entre las 730 y 8am.
- Debido al congestionamiento vial, se prefiere caminar por los bulevares y espacios peatonales antes que tomar un bus que tardaría más tiempo en llegar al destino deseado.

HÁBITOS:

- Los semáforos peatonales por lo general no son respetados, el peatón cruza la calle al ver la oportunidad.
- Se percibe mayor fluidez en las aceras y bulevares debido a que la mayor parte del comercio está cerrado y las personas no se detienen a ver vitrinas.
- Las paradas que hacen las personas son cortas; comprar un periódico, algún alimento o sacar dinero del cajero automático.
- Predomina la selección de rutas más expeditas y no necesariamente los bulevares peatonales. Puede repentinamente salirse el peatón del bulevar si este presenta aglomeración.







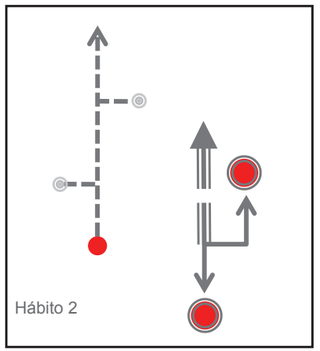


Figura 14. Movimiento a hora pico diurna Fuente: autores

SITUACIÓN DERIVADA

El trajín matutino y los compromisos cotidianos impulsan un ritmo acelerado en los recorridos.

Los mismos son fluidos e incluyen pocas actividades opcionales en el contexto urbano, ya que su razón de ser incluye una hora de llegada establecida.

RECOMENDACIONES

Dada la gran cantidad de peatones que transitan diariamente en el centro de la ciudad, se busca crear un marco físico y ambiental adecuado para el desarrollo de esta actividad:

Mejoramiento de las condiciones de los espacios ya establecidos como peatonales.

Integración de estos con las vías peatonales a menor escala (aceras) y el replanteo en ancho y configuración de estas últimas.

Plantear puntos de comercio en lugares específicos para satisfacer necesidades en esta franja horaria y facilitar el acceso peatonal a los mismos.

6:45AM - 8:00AM

Figura 15: Congestión vial en hora pico diurno
Paradas de Desamparados en la mañana
Fuente: autores

Figura 16: Los usuarios hacen paradas cortas para diligencias o compras.
Paradas de San Pedro en la mañana
Fuente: autores

6:45AM - 8:00AM

Figura 19: Edad de usuarios.
Paradas de San Pedro en la mañana
Fuente: autores

Figura 20: Las paradas de buses están más vacías en las mañanas.
Paradas de San Pedro en la mañana
Fuente: autores

Hora pico

Situación derivada

Por ser hora pico, la variedad del usuario no influye de manera considerable en la
dinámica urbana, ya que la mayoría son adultos que se dirigen a sus trabajos.

La acción de caminar se percibe como una actividad necesaria, con casi ningún insumo o estimulante del ambiente urbano que provoque el disfrute del espacio, con la excepción de las avenidas peatonales.

Recomendaciones

Los establecimientos o puestos abiertos a esta hora deben dirigirse a la satisfacción de necesidades del usuario.

Ubicación de estos establecimientos o puestos debe tener relación con el espacio público, para que las actividades derivadas a partir de ellas (encuentro, consumo del producto, etc.) se den en un ambiente agradable y de mayor comodidad.

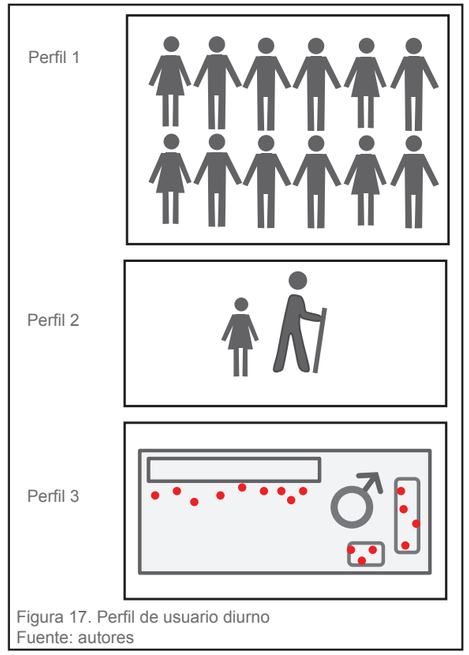


Figura 17. Perfil de usuario diurno
Fuente: autores

Perfil de usuario

La gran mayoría de los transeúntes oscila entre los 30 y 50 (30-40 principalmente) años para dirigirse a puntos de trabajo. Les siguen las personas entre 20 y 30, cuya razón de paso varía entre el destino a los centros educativos y centros de trabajo y las personas entre los 50-60 años, dirigidos a centros de trabajo o a citas programadas.

Se ven muy pocos niños, los pocos que hay acompañan en algunos casos a madres vendedoras ambulantes.

El adulto mayor en su mayoría se dirige a hacer compras o a citas médicas programadas.

La clase social varía principalmente de clase baja a clase media.

Situación derivada

El trajín de la entrada al trabajo y el movimiento rápido entre paradas genera un ambiente de poco intercambio y permanencia en los espacios públicos. Los actores permanentes son los vendedores ambulantes y los chequeadores de autobús.

Recomendaciones

Habilitar los espacios peatonales para el tránsito cómodo para el adulto mayor o personas con alguna discapacidad física (rampas, estado de la superficie, amplitud.

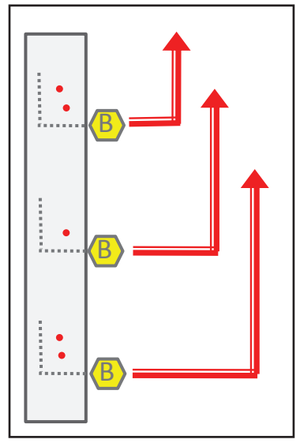


Figura 18. Dinámica urbana diurna
Fuente: autores

Dinámica urbana

La mayoría de las personas que se encuentran ociosos son hombres, y se ubican en grupos (sentados en bordes de parques, plazas y comercios).

Poca gente se detiene unos minutos a esperar a alguien, a hablar por teléfono o a comer.

Las paradas de buses están más vacías ya que la llegada y salida de unidades es constante, por lo que las personas tienen poco tiempo de espera.

Hora pico

Comportamiento peatonal

Paso:

- El ritmo de caminar es más lento y las personas se distraen con frecuencia (no los espera el trabajo y los comercios están abiertos) El ritmo es muy rápido cuando su destino son rutas fuera de San José, cuya salida es menos frecuente.

Movimiento:

- A tempranas horas de la mañana el movimiento La cantidad de transeúntes aumenta considerablemente en comparación a la mañana.
- El peatón camina por las calles porque las aceras son muy estrechas. Se torna difícil acelerar el paso por la aglomeración de ambas vías.
- Las aceras y los bulevares durante las horas de la tarde presentan poca fluidez de los recorridos ya que las personas se detienen más a “ver ventanas”, y hay mayor presencia de vendedores ambulantes por lo que la gente que solo busca ir de una parada a otra prefiere caminar por aceras estrechas en vez de los bulevares.

Hábitos:

- La gente se topa gente, hace compras y mira vitrinas.

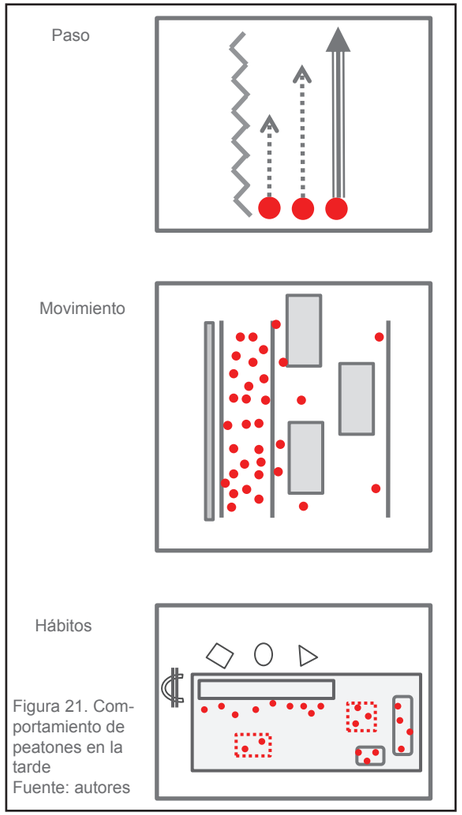


Figura 21. Comportamiento de peatones en la tarde
Fuente: autores

Perfil de usuario

- La edad del transeúnte oscila entre 30 y 50 años, por motivos de salida de los trabajos. Usuarios de mayor o menos edad son menos, ya que el horario de los centros educativos es más variado y la mayoría de las citas se programan en la mañana o a tempranas horas de la tarde.
- Más personas caminan en grupos, formados al volver del trabajo, o que se topan casualmente durante los recorridos.

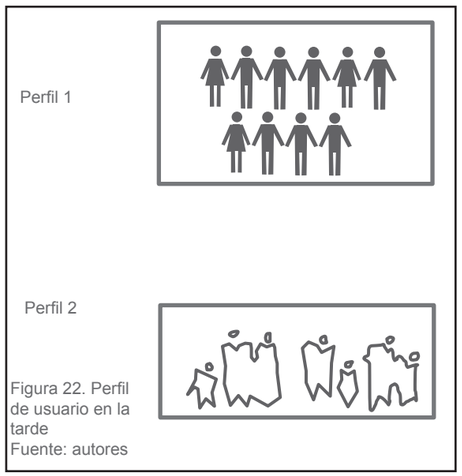


Figura 22. Perfil de usuario en la tarde
Fuente: autores

Situación derivada

Hay mayor presencia de peatones en el espacio público, los recorridos devienen en actividades opcionales como observar, toparse y conversar y hacer algunas compras.

La experiencia urbana se vuelve más colectiva, en contrastante el individualismo presente en las mañanas.

Recomendaciones

Incentivar la variedad y la cantidad de estas actividades para atraer a un mayor y heterogéneo grupo de usuarios y fomentar la creación de actividades más complejas.

Consecuente con lo planteado para la franja de la mañana, se deben rediseñar los espacios de tránsito peatonal para albergar cómodamente un movimiento pesado de personas.

4:30PM - 7:00PM

Figura 23. Cantidad de transeuntes aumenta considerablemente
Paradas de San Pedro en la tarde
Fuente: autores

Figura 24. Más personas caminan en grupos en la tarde.
Paradas de Tres Ríos en la tarde
Fuente: autores

4:30PM - 7:00PM

Figura 26. Flujo vehicular más espeso.
Paradas de San Pedro en la tarde
Fuente: autores

Figura 27. Mayor permanencia de personas en las paradas.
Paradas de San Pedro en la tarde.
Fuente: autores

Hora pico

Situación derivada

El excedente de peatones y de vehículos, en comparación con otros momentos, deriva en el hacinamiento de las vías, por lo que el ambiente urbano se vuelve mucho más intenso:

Positivo: mayores oportunidades de encuentro e intercambio sensorial e interpersonal

Negativo: ambiente caótico, desordenado y abrumador

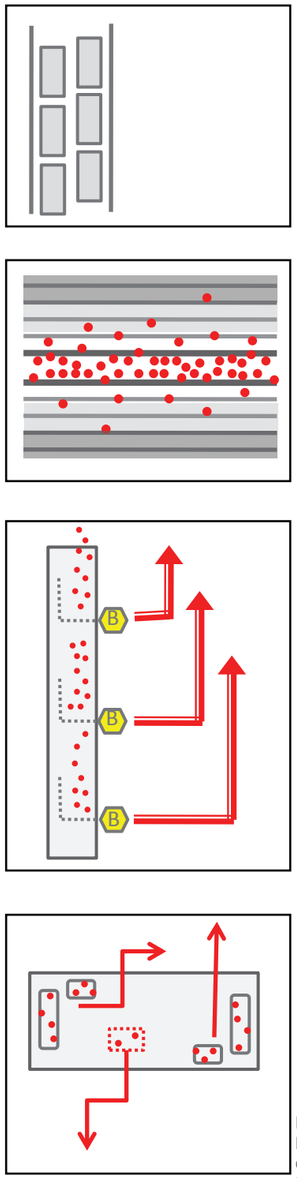
Conforme se acerca el fin de la hora pico, se empieza a sentir la temporalidad de uso en el centro (falta de residentes y de actividades sociales), espacios solos y sentimiento de inseguridad.

Recomendaciones

Aprovechamiento del gran número de usuarios presentes a esta hora para crear puntos de intercambio y encuentro a diferentes escalas.

Reordenamiento del tránsito peatonal y vehicular para disminuir el efecto negativo del excedente de ambos. Esto a través del agrupamiento de las rutas de autobuses de proveniencia similar y proporcionando las dimensiones de los espacios de tránsito peatonal de acuerdo a su demanda.

Revertir situación de soledad del espacio urbano en horas de la noche por medio del desarrollo de conjuntos de uso mixto: habitacionales, comerciales y de servicio.



Dinámica 1

Dinámica 2

Dinámica 3

Dinámica 4

Figura 25.
Dinámica urbana en la tarde
Fuente: autores

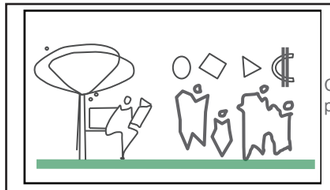
Dinámica urbana

- El flujo vehicular se torna más espeso.
- Cerca del final de la hora pico, y conforme las avenidas se alejan al Norte o al Sur, se siente inseguridad al caminar, hay mala iluminación y se encuentran pocos negocios abiertos.
- Como consecuencias del congestionamiento vial, las unidades de bus no son tan constantes, por lo que la gente debe permanecer más tiempo en las paradas.
- En algunas ocasiones se aprovecha el mobiliario urbano de los bulevares para la espera de alguien, principalmente para el encuentro de personas de distinta procedencia dirigidas hacia un mismo destino.
- El ambiente urbano es mucho más incomodo, por el hacinamiento de las paradas, vías peatonales y vehiculares y la contaminación sonora y auditiva.

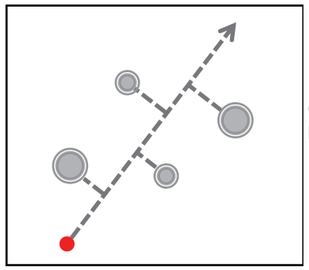
Hora no pico

Comportamiento peatonal

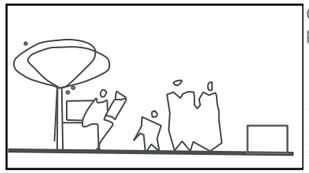
- Las personas están más concientes de su entorno: caminan más despacio, hablan con otros y observan situaciones y escaparates de edificios.
- Las personas caminan acompañadas, a paso lento, disfrutando el recorrido a manera de paseo.
- Los trayectos suelen ser más largos y con varias paradas temporales.



Comportamiento peatonal 1



Comportamiento peatonal 2



Comportamiento peatonal 3

Figura 28. Comportamiento peatonal en los sábados
Fuente: autores

Situación derivada

Mayor disfrute del entorno urbano, mayor variedad de actividades y personas presentes

Recomendaciones

Buscar que tanto la infraestructura, los edificios y los espacios públicos soporten adecuadamente la demanda de actividad y fomenten su variedad.

Perfil de usuario

- No hay una edad que sobresalga, se ven desde niños hasta adultos mayores.
- Usuario varía entre clase media, media baja y baja.

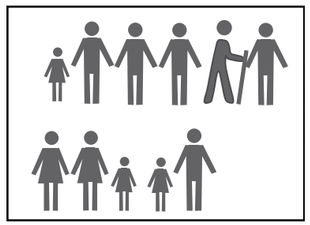


Figura 29. Perfil de usuario en los sábados
Fuente: autores

Situación derivada

Variedad del usuario es mayor, sin embargo no se siente lo mismo con las clases sociales, en su mayoría oscilan entre clase media y media baja.

Recomendaciones

Con una mayor oferta de actividades urbanas, a través de la creación de conjuntos de uso mixto y el rediseño de espacios públicos y de movimiento colectivo, se busca integrar a la dinámica del centro de San José a usuarios de edades y clases sociales variadas.

Sábados

Figura 30. Mayor conciencia del entorno urbano. Plaza de la Democracia en los sábados.
Fuente: autores

Figura 31. Usuario de clase media-media a clase baja. Paradas de Desamparados en los sábados.
Fuente: autores

Sábados

Figura 33. Mayor presencia de avendedores ambulantes. Paradas de Desamparados en los sábados.
Fuente: autores

Figura 34. Menor llegada de buses.
Paradas de Desamparados en los sábados.
Fuente: autores

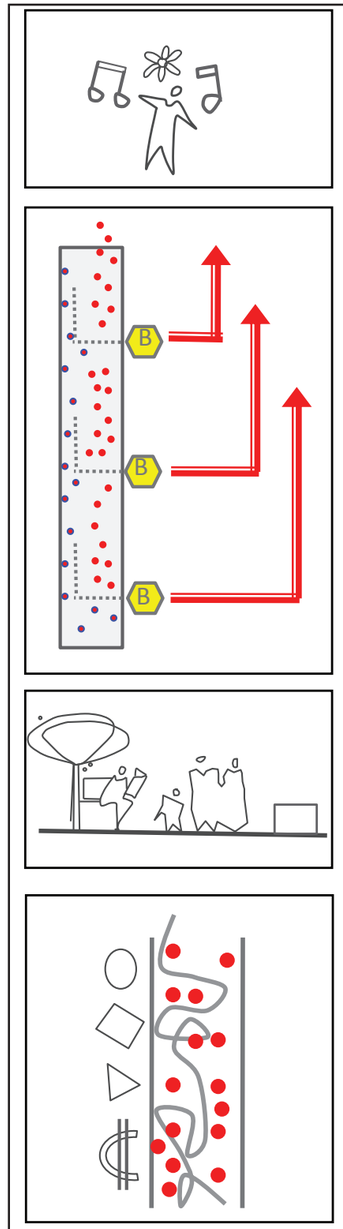
Hora no pico

Situación derivada

- La actividad transforma la percepción del entorno urbano, al presentar momentos de ocio o de aprovechamiento de las facilidades y ofertas urbanas.
- La actividad comercial es el principal atractor al centro.
- La basura refuerza pensamiento común de que San José es un lugar sucio y caótico.

Recomendaciones

- Reforzar la realización de actividades itinerantes variadas en distintos puntos del centro, para que estos funcionen como atractivo urbanos.
- Crear ámbitos comerciales de diferente tipo y escala para la satisfacción de diferentes demandas de los usuarios.
- Fomentar una cultura de manejo de los desechos por medio de ubicación y diseño de mobiliario urbano para este fin y de un mensaje colectivo de orgullo ciudadano.



Dinámica urbana 1

Dinámica urbana 2

Dinámica urbana 3

Dinámica urbana 4

Figura 32. Dinámica urbana en los sábados
Fuente: autores

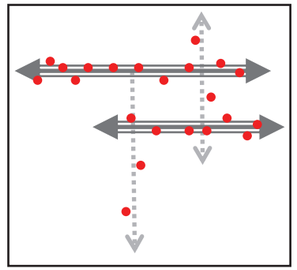
Dinámica urbana

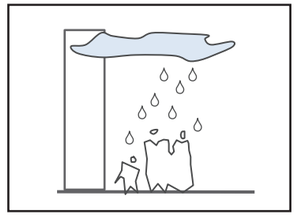
- Presencia de actividades culturales.
- Menor llegada de unidades de buses, por lo que muchas de las paradas están rodeadas de vendedores ambulantes que ofrecen sus productos a quienes esperan un bus.
- Los comercios tienen su apogeo en la tarde y noche del sábado.
- Las texturas de las aceras con mayor confort climático también pueden contribuir a la escogencia del tránsito peatonal, pues los trayectos durante las horas no pico son seleccionados por comodidad y seguridad y no por su facilidad de traslado.
- Surgen más actividades espontáneas, pues la gente no tiene prisa y en su mayoría se encuentran paseando.
- Al darse una fuerte actividad de consumo, muchos espacios se encuentran contaminados por basura.

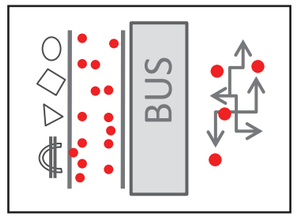
RESUMEN

Generalidades independientes de temporaldiad

- La mayoría de los recorridos con dirección este-oeste se realizan por los bulevares de la Avenida Central y la Avenida 4. Sin embargo, los movimientos con dirección norte-sur se dificultan por la falta de espacios adecuados para el tránsito de peatones, en especial en horas pico, cuando la cantidad de peatones se incrementa y las aceras no dan abasto para esta cantidad de peatones.
- Los espacios de tránsito peatonal no cuentan con protección climática (ni aleros ni espacios para guarecer).
- Los autobuses realizan maniobras desordenadas, sobre todo con el recarpeteo de ciertas avenidas, y se estacionan en la calle sin espacio establecido de abordaje.
- Las personas, hasta entrada la noche, caminan sin temor de la inseguridad social contrario al pensamiento popular.
- Los buses usualmente llegan vacíos a llenarse nuevamente.
- Cerca de las paradas se ubican predicadores y vendedores ambulantes.







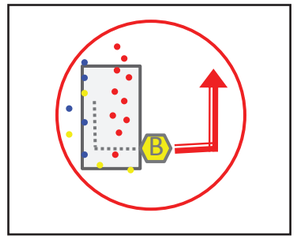


Figura 35.a. Generalidades independientes de la temporalidad.
Fuente: autores

Situación derivada

- La insuficiencia de espacios destinados primordialmente al tránsito peatonal provoca limitaciones en el movimiento de los usuarios del centro.
- Las travesías por las vías peatonales no presentan condiciones adecuadas para tránsito confortable.
- Alta presencia de congestión vehicular.
- Desorden vial y paradas dispersas.
- En ellas se da confluencia de diverso actores urbanos.

Recomendaciones

- Integrar a estos tramos longitudinales otros de uso transversal, y crear una red fina y variada de movimientos para el peatón.
- Agregar al rediseño de los espacios peatonales y públicos elementos de protección climática.
- Agrupar y ordenar paradas, además de dotarlas de espacio diseñado para abordaje, espera y actividades complementarias.
- Incluir en el diseño de las terminales espacios que integran a diferentes actores urbanos.

Resumen

Situación derivada

Recorridos incómodos y cansados .

Oferta de recorridos satisfactorios es poca.

Muchas personas no se acercan al centro a menos que sea necesario: poca opción para fomentar un ambiente urbano dinámico e integrador.

Exclusión de estos usuarios.

Calles con poca actividad y vitalidad.

Poca permanencia en el espacio público / intercambio y experiencias urbanas.

Recomendaciones

Rediseño de espacios de circulación peatonal debe incluir a los componentes que caracterizan el ambiente urbano josefino procurando evitar conflictos en su ocupación espacial.

Proponer nuevos espacios con este fin.

Mejorar condiciones donde se den actividades rutinarias necesarias para fomentar la posibilidad de realizar otras y en condiciones agradables.

Accesibilidad para estos usuarios: integración ciudadana.

Vincular carácter propio.

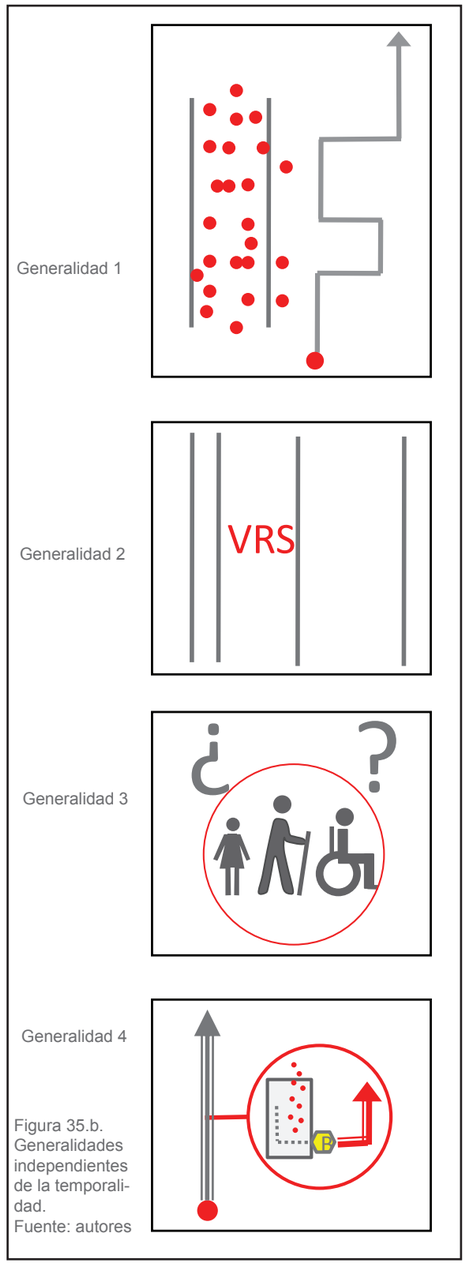


Figura 35.b. Generalidades independientes de la temporalidad. Fuente: autores

Generalidades independientes de temporaldiad

En las horas pico, como se trata de recorridos rutinarios, las personas toman medidas para agilizar el movimiento:
cambiarse de acera antes de llegar a la esquina porque saben que en ella están vendedores atravesados, en un
punto se pasan a la calle porque la acera de pronto se encuentra hacinada, etc.

El disfrute de la actividad urbana se nota principalmente en Avenida Central y Avenida 4.

La estrechez y mal estado de las aceras es probablemente el factor principal para que la mayoría de las personas vean como una actividad exclusivamente necesaria el cruzar San José (solo lo alivian las avenidas peatonales)

Malas condiciones para niños pequeños, adultos mayores y personas con discapacidad.

Existen calles con muy baja ocupación peatonal. Se cree que su motivo es la nula relación con las paradas.

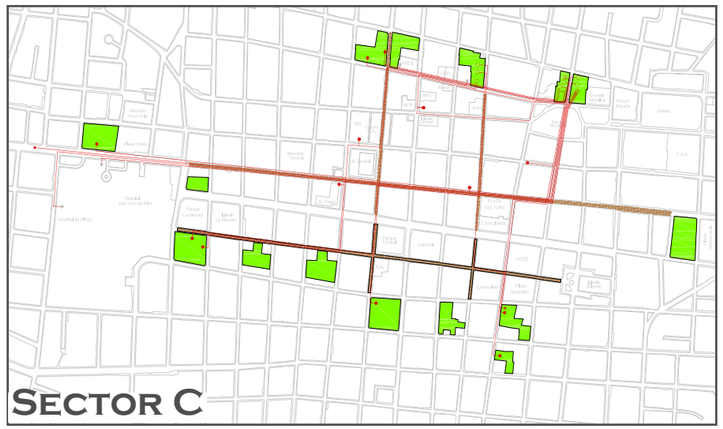
La mayoría de las personas muestreadas no se detenían entre paradas y parada.

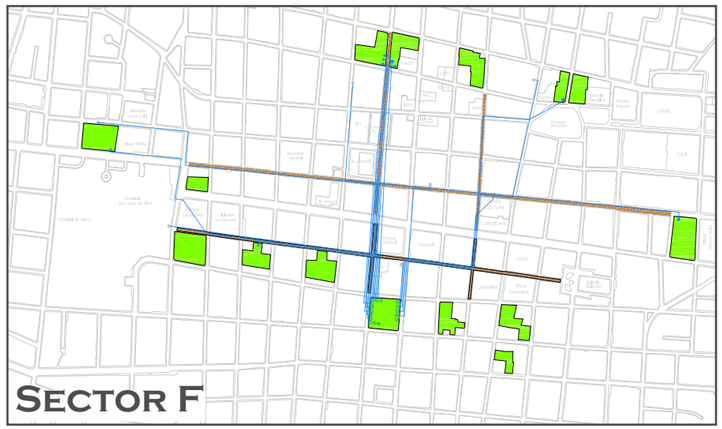
TRAYECTORIOS CON LAS PARADAS PROPUESTAS

HORA PICO

Luego del análisis de las trayectorias actuales y de la calidad espacial del área de estudio se procede a hacer una hipótesis de los recorridos más factibles si las terminales de bus propuestas por el grupo 1 de seminario ya estuvieran en uso. La intención del grupo anterior es llevar a la realidad la mayor cantidad de propuestas realizadas por ellos, por lo que la impotancia de este subcapítulo es determinar los puntos más vibales para una intervención urbana duradera y de calidad.

Las trayectorias mantienen la parada de destino y el lugar de llegada. Lo que fue modificado es la ruta por causa de la nueva localización y agrupación de terminales.





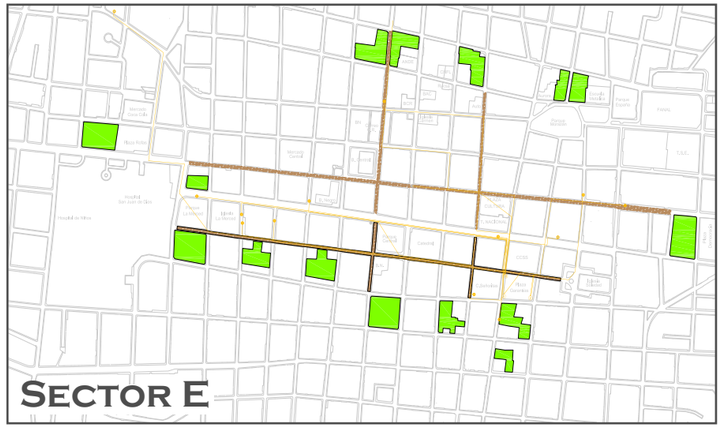
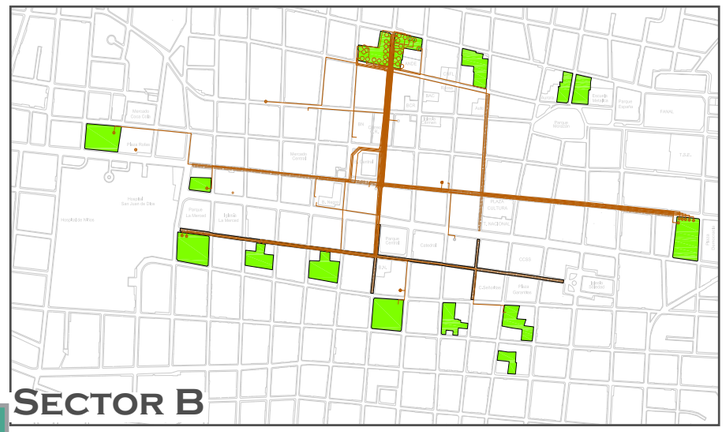
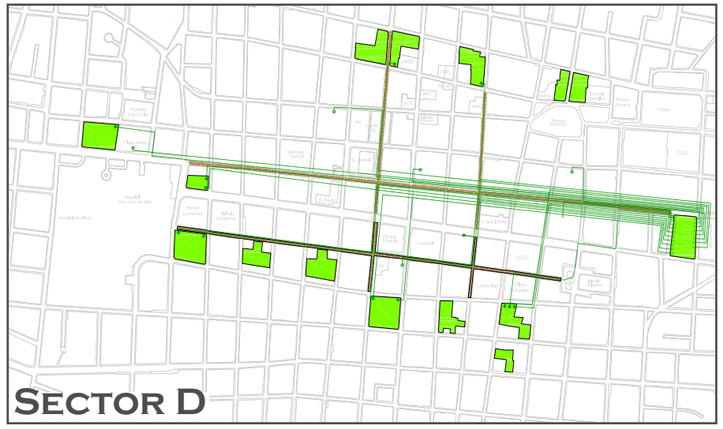
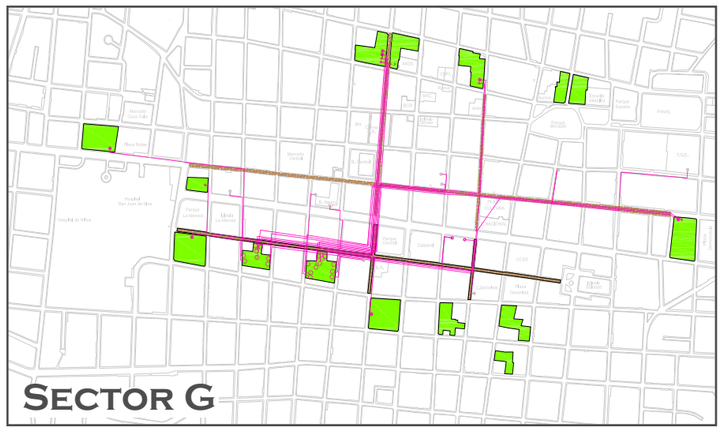


Figura 36. Mapa de trayectorias proyectadas de cada sector en hora pico
Fuente: autores







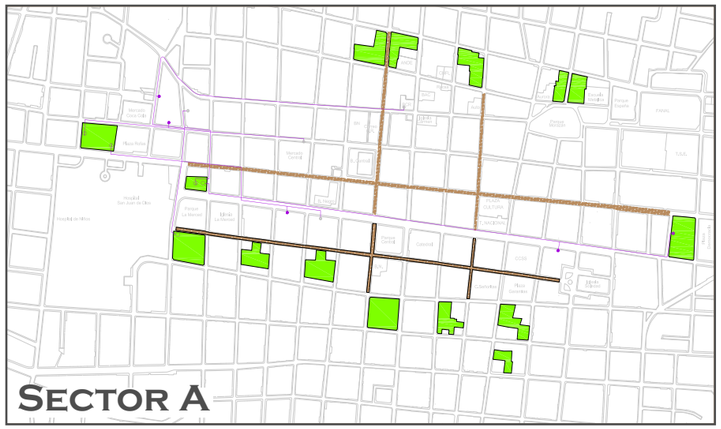
Movimientos peatonales con las paradas propuestas

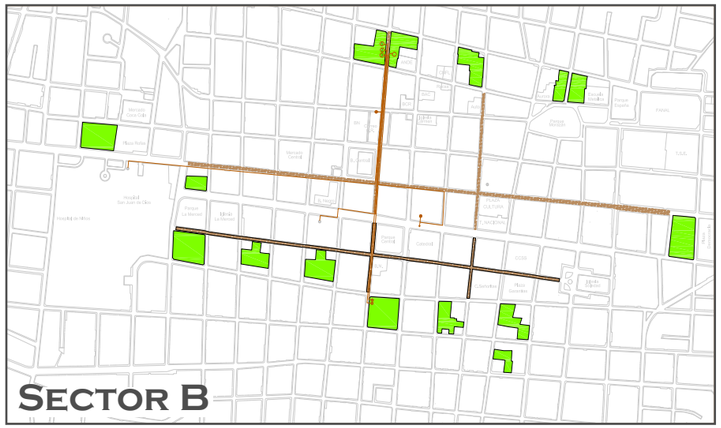
Sábados

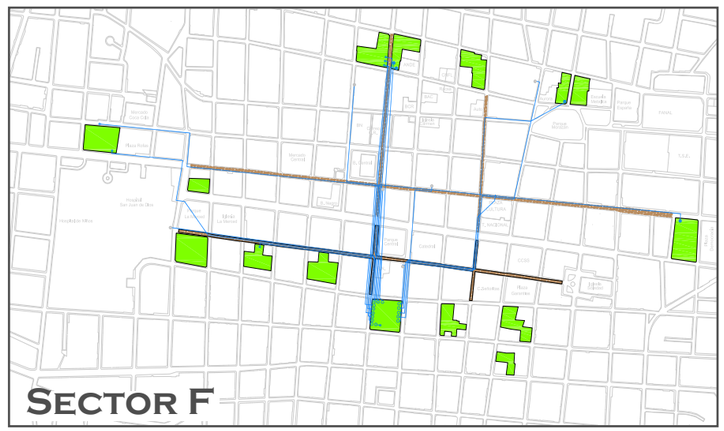
Trayectorios con las paradas propuestas

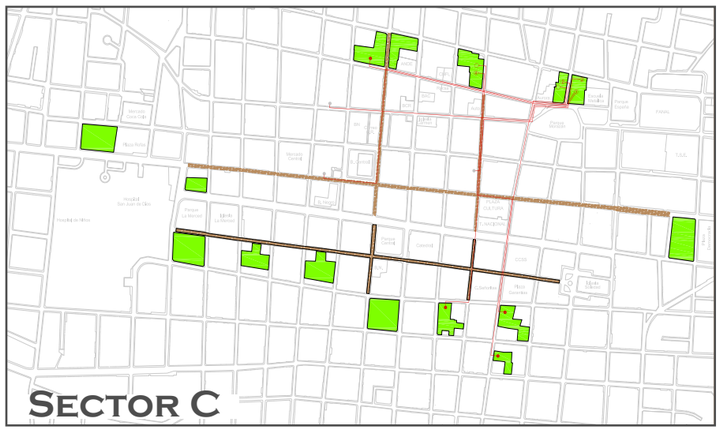
Las trayectorias son similares en hora no pico, es decir los días sábados, si se hace la proyección con las terminales prouestas. Los mapas muestran recorridos similares a los de horas pico entre semana.

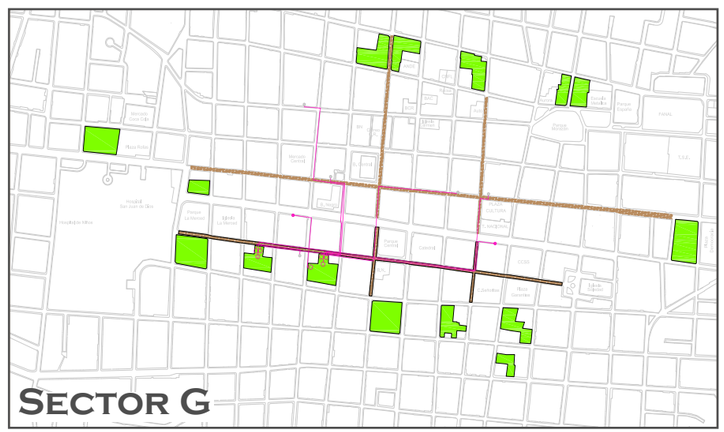
Figura 37. Mapa de trayectorias proyectadas de cada sector en los sábados
Fuente: autores







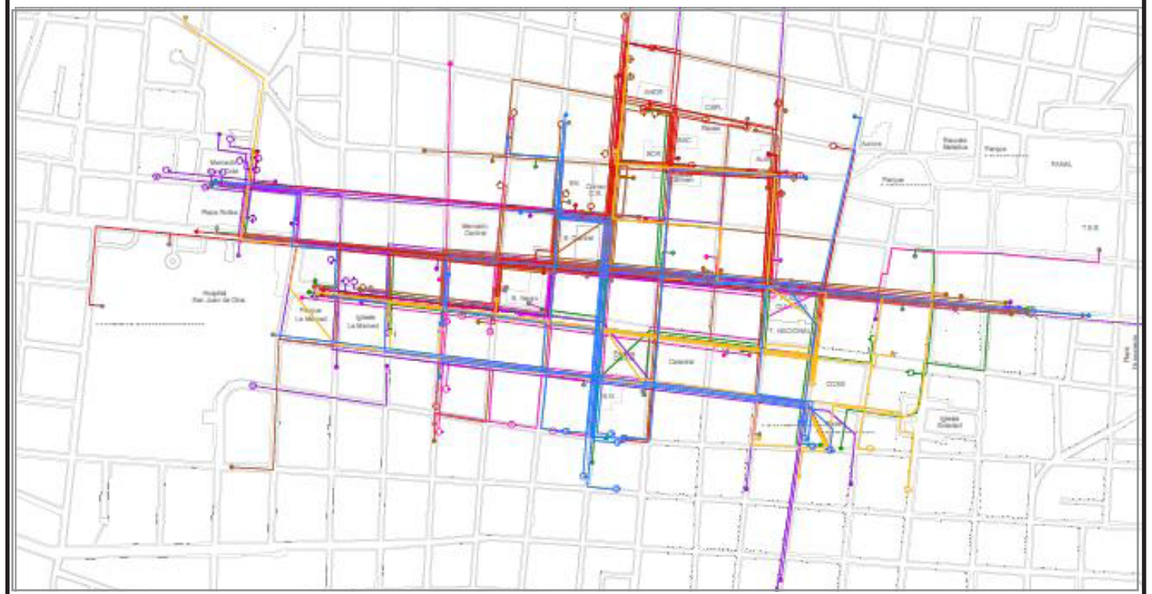




Traslape de mapas de trayectorias

HORA PICO

Entre semana 6:45 a 8:00 a.m. y 4:30 a 7:00 p.m.



HORA NO PICO

Sábados durante todo el día

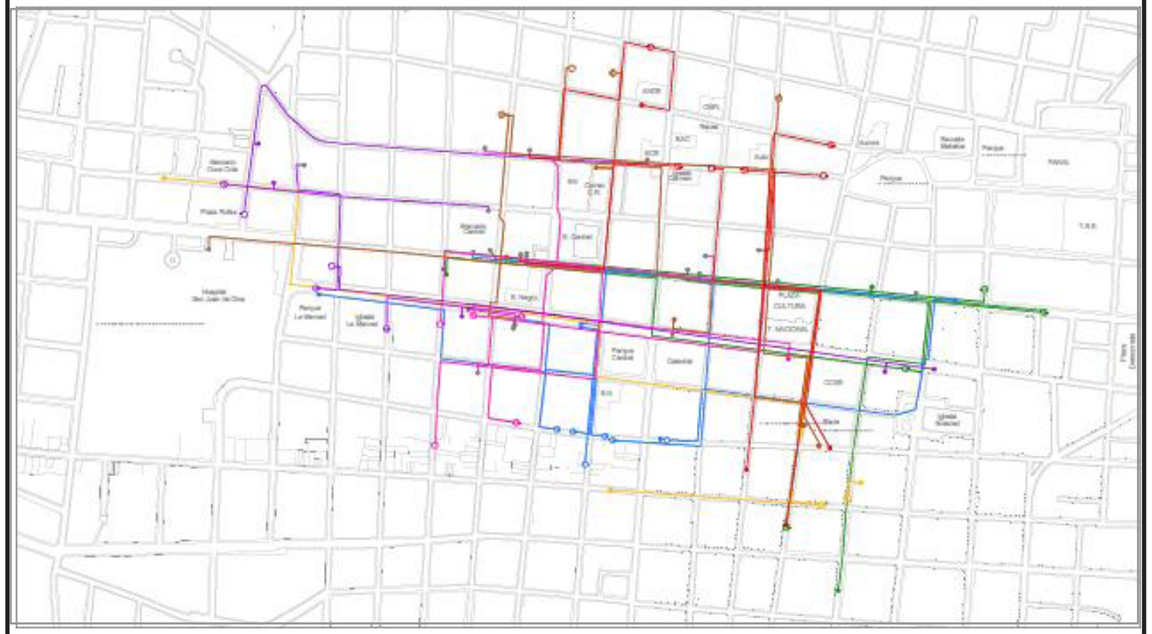
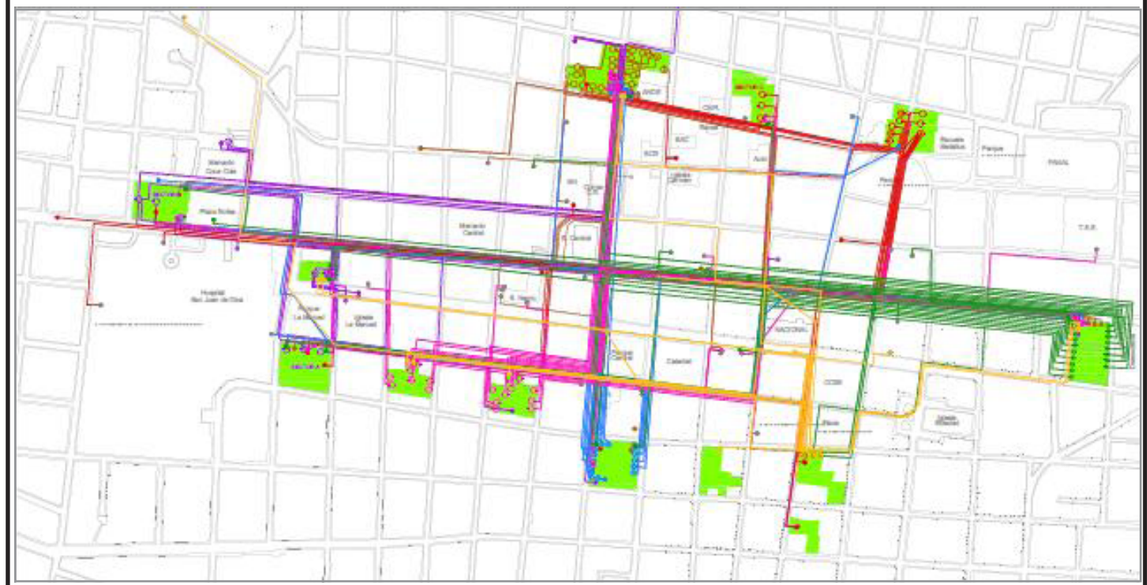


Figura 38. Traslape de mapa con recorridos actuales
Fuente: autores

HORA PICO

Entre semana 6:45 a 8:00 a.m. y 4:30 a 7:00 p.m.



HORA NO PICO

Sábados durante todo el día

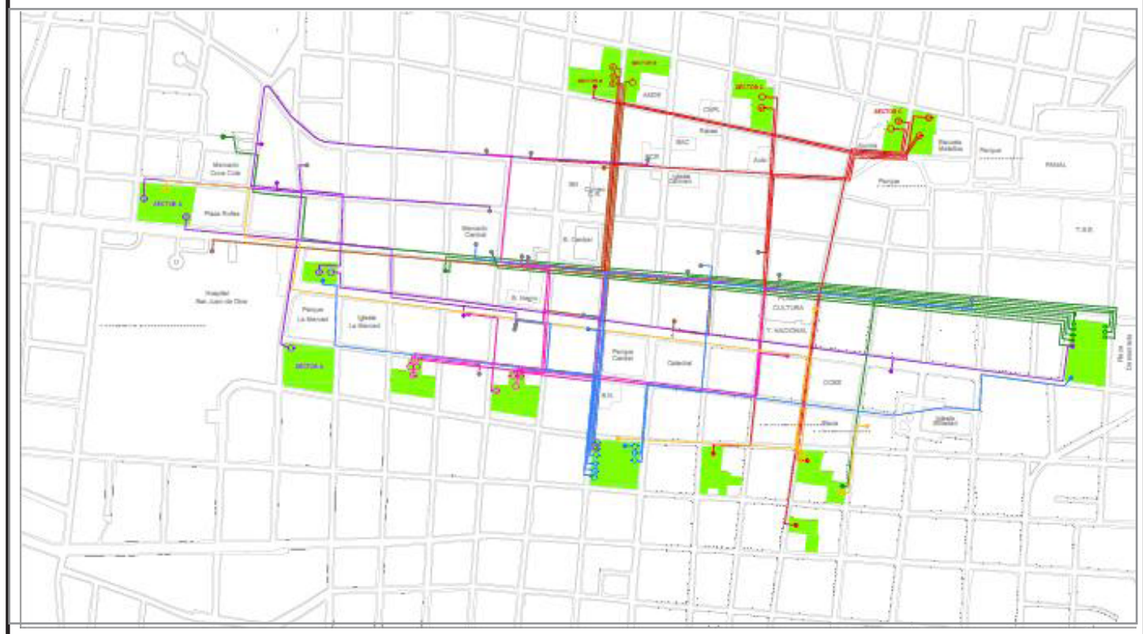


Figura 39. Traslape de mapa con recorridos hipotéticos
Fuente: autores

Matriz de relaciones

Con las trayectorias de la página anterior se aprecia la necesidad de reforzar algunas calles, aceras y sendas para peatones, ya que si no se prevee su capacidad de utilización en el futuro, se corre el riesgo de tener otro caos peatonal más en el casco central. Y por consecuencia, los puntos mencionados en la justificación de esta memoria.

Por lo tanto se realiza una matriz de realciones junto con un mapa de propuesta conceptual para dar localizaciones y tipos de intervenciones más certeras.

En la matriz se contraponen 10 puntos, a saber:

1. Impacto comercial
Analiza el impacto de los comercios del sector estudiado, para determinar si es positivo o negativo para el desarrollo del sector y de toda la zona de estudio en general.

2. Trasbordos a lo interno del sector
Revisa la dependencia y soporte que brindan los sectores a los demás en materia de transporte puíblico.

3. Deterioro físico
Se documenta el estado de la infraestructura y la capacidad de soporte a futuro de las aceras, bulevares y paradas. En algunos casos este punto es el factor que marca la ausencia o presencia de usuarios.

4. Protección climática
La protección ante un tiempo tan cambiantes es fundamental sobre todo cuando se es peatón. Los espacios de sombra y para guarecer brindan confort en el espacio público.

5. Dimensión de espacio para transitar
Algunas sendas y aceras están en buen estado, sin embargo su capacidad de uso ya llegó al limite y falta espacio para caminar. Esto debilita el comercio y obstaculiza el espacio vehicular, ya que el peatón utiliza las calles como su espacio de tránsito.

6. Dimensión de espacio para estar
Los gobiernos locales diseñan los espacios para estar como requisitos espaciales, no como amenidades que pueden ser potenciadas. Estos espacios requieren ademas de protección climática, lugar para sentarse, privacidad moderada y puntos focales que concentren actividades propiciando seguridad urbana, entre otras cosas.

7. Ventas ambulantes
Las ventas ambualntes no son rentables a manera de economía de un país, sin embargo a manera cultural son viables. Por lo que posee tanto puntos a favor como en contra, se analiza como puntos a controlar.

8. Mobiiario urbano
El mobiliario urbano es lo que caracteriza el espacio público. No es un elemento de caracter universal, sino que debe cumplir ciertas pautas de diseño según lazona donde se ubique.

9. Vocación espacial
Los sectores poseen distintos matices de vocación. Aunque el casco central por sí solo ya posee carácter comercial, algunos sectores tienen especializaciones de comercio y otros vocaciones mixtas. Si se potencia la vocación de cada sector se puede conseguir una red donde sus componentes no compiten ni dependen de ellos, sino que coexisten.

10. Conexión a bulevares
Los espacios deben estar conectados entre sí, ya un sitio aislado genera inseguridad social, delincuencia y bajos niveles de desarollo.

Simbología

- (+) Positivo
- (−) Negativo
- ✕ Nulo
- ✓ Presente
- Alto
- Medio
- Bajo
- Suficiente
- Insuficiente

Matriz de relaciones

Sectores

	A	B	C	D	E	F	G
Impacto comercial	Coca Cola (−)	✕	Automercado (+)	Más/Menos (−)	✕	Mercados (+)(−)	Mercados (+)(−)
Trasbordo interno	✕	✓	✓	✕	✕	✓	✕
Deterioro físico							
Protección climática							
Dimensión de espacio para transitar							
Dimensión de espacio para estar							
Ventas ambulantes							
Mobiliario urbano		✕				✕	✕
Vocación espacial	Comercial (mercado)	Comercial (baja escala)	Comercial (tiendas)	Comercial (tiendas)	Único y comercio de comida	Comercial (tiendas)	Comercial (mayoreo)
Conexión a bulevares		✕	✕				

Figura 40. Matriz de realciones intersectoriales.
Fuente: autores

Propuesta conceptual

Simbología

BULEVARD EXISTENTE

BULEVARD PROYECTADO

RUTA A INTERVENIR POR CENTRO DE CUADRA O AMPLIACION DE ACERAS

AREAS ASIGNADAS POR BUSES QUE PERTNECEN AL SECTOR

ZONAS VERDES EXISTENTES

ICONOS CARDINALES IGLESIAS

ZONA DE CONFLICTO EN TRANSITO PEATONAL

ZONA AMORTIGUAMIENTO

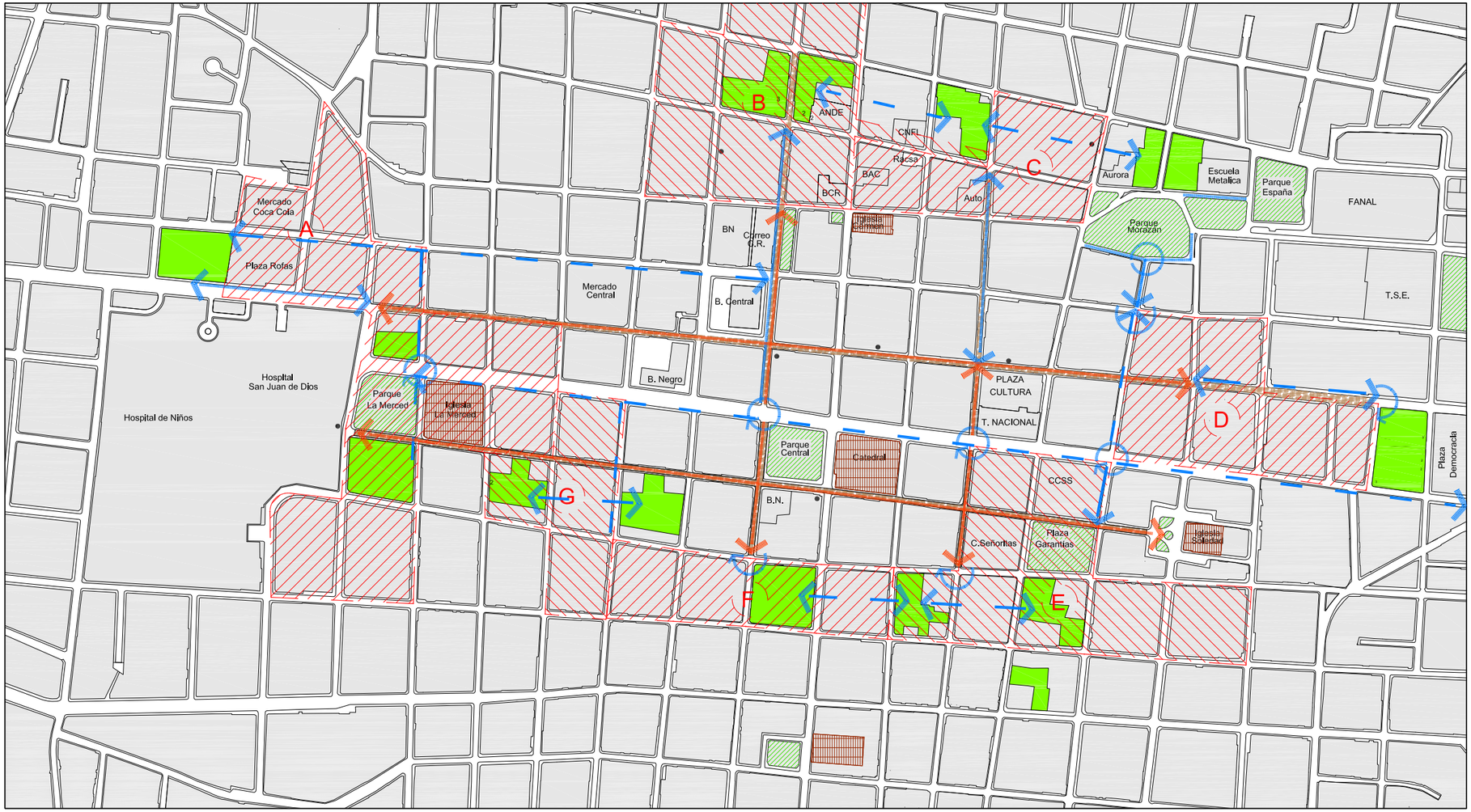


Figura 41. Mapa de propuesta conceptual
Fuente: autores

En este mapa se muestra una propuesta preliminar de caracter conceptual.

Se propone extensiones de bulevares y rutas peatonales en algunos centro de cuadras. Todo con el fin de perpetuar una red sölida para transeúmtes.

Además se proponen ubicaciones de intervenciones en zonas de futuro conflicto peatonal y zonas de amortiguamiento de desarrollo urbano y contaminación.

Es necesario determinar más a fondo los requerimientos de cada uno de los espacios para tránsito y disfrute de usuarios, por lo que el siguiente capítulo estudia estas zonas con mayor profundidad.

Capítulo 2 Redes peatonales

Propuesta conceptual
Necesidades peatonales
Redes peatonales
Articulacion de nodos

Propuesta conceptual

1. Intención

El estudio de las redes peatonales busca comprender el estado actual de la infraestructura urbana en el área de estudio, por lo que el análisis se apoya en un levantamiento físico y fotográfico, de manera que se facilite determinar las condiciones actuales de la infraestructura, con el fin de intervenirla para satisfacer las necesidades de los peatones en el centro de la ciudad de San José.

2. Metodología

En este capíulo se estudia el estado de la infraestructura peatonal, así como las oportunidades para generar intervenciones estratégicas para mejorar la vivencia urbana en la ciudad, así como una conectividad legible y amena entre los diferentes nodos de transporte público.

Para lograr este estudio se debe plantear inicialmente la propuesta conceptual donde se identifiquen las redes peatonales, además de tomar en cuenta las rutas que los autobuses tendrán, según la propuesta de los nuevos nodos de transporte público, así como identificar las vías con mayor flujo vehicular.

3. Redes peatonales

Las redes peatonales se clasificarán según sus características en tres categorías, red primaria, secundaria y terciaria, de las cuales se definirán tanto sus condiciones actuales, así como las intenciones para su intervención.

En primer lugar para analizar la red primaria, la cual está conformada por los bulevares existentes, sus respectivas extensiones y las propuestas nuevas de estos, se estudiarán algunos rubros como el comportamiento peatonal, los bordes, los espacios disponibles, puntos potenciales de intervención, protección climática, mobiliario urbano, las condiciones topográficas y la vocación de cada bulevar, con el fin de proponer pequeñas intervenciones que mejoren la vivencia urbana. Este análisis concluirá con un mapa resumen en el cual se podrán identificar los sectores por intervenir y sus prioridades.

Este análisis de bulevares definirá el tratamiento de los mismos por medio de intervenciones puntuales, las cuales se ejemplificarán por medio de tipologías específicas para cada caso, creando una ficha técnica de cada una donde se especifiquen sus características, la ubicación especifica de las intervenciones, diagramas explicativos, y un ejemplo desarrollado de las mismas.

Además se analizarán la red peatonal secundaria y terciaria, de las cuales se definirán sus características, pautas de intervención y posibles oportunidades para su mejoramiento, esto con el fin de reforzar la red primaria y crear un sistema peatonal que satisfaga las necesidades de los movimientos peatonales, además de generar conectividad entre los diferentes nodos de transporte público.

1. Proyectos estratégicos

Por otra parte se definirá la articulación de los nodos de transporte público en tres zonas con gran relevancia, en primer lugar nodos que tienen gran relación entre sí, ya sea por su condición de llegada y salida del centro de San José, así como ser nodos de un mismo sector.

En estos sectores inicialmente se analizarán algunas características importantes para que la imagen urbana del sector sea de calidad, tomando en cuenta conceptos como permeabilidad, fluidez peatonal, protección climática y remates o hitos. Además se analizarán los principales usos que se le da al suelo en estos sectores, esto con el fin de identificar los usos que habría que reforzar y cuáles introducir para lograr un uso mixto que favorezca a darles mayor temporalidad de uso a estos sectores.

Esta articulación se generará a partir de espacios disponibles para la intervención que se conecten a los nodos, por lo que la búsqueda se centrará en lotes en desuso, parqueos y las edificaciones en mal estado que se habían determinado preliminarmente en el análisis de la red primaria (bulevares). Por lo que es necesario analizar el estado actual de estas edificaciones tomando en cuenta cuatro factores, interés patrimonial de la edificación, el estado de conservación y de ocupación, así como al valor de imagen en el contexto.

La intención principal es plantear proyectos estratégicos que generen mayor permeabilidad, así como permitir variedad de recorridos y actividades, que generen estaciones de encuentro amenas y confortables, los cuales se desarrollarán como anteproyectos arquitectónicos.

Las necesidades según el movimiento peatonal proyectado, con los nuevos nodos de transporte público son:

•Extensión del bulevar de la Avenida Central, para conectar los nodos de transporte público ubicados en los extremos este (sector D) y oeste (sector A)

•Extensión de los bulevares de Calle 2 y calle 3, para conectar los nodos de transporte público en sentido norte y sur.

•Creación de un nuevo bulevar sobre Calle 7, que conecte el Parque Morazán con la Avenida Central.

•Mejoramiento de aceras, extendiéndolas para incrementar el volumen peatonal que soportan, principalmente sobre Avenida Primera y Avenida Segunda, además sobre Calle 12, esto para comunicar Avenida 4 con la Avenida Central y Primera.

•Mejoramiento de las aceras con mayor uso.

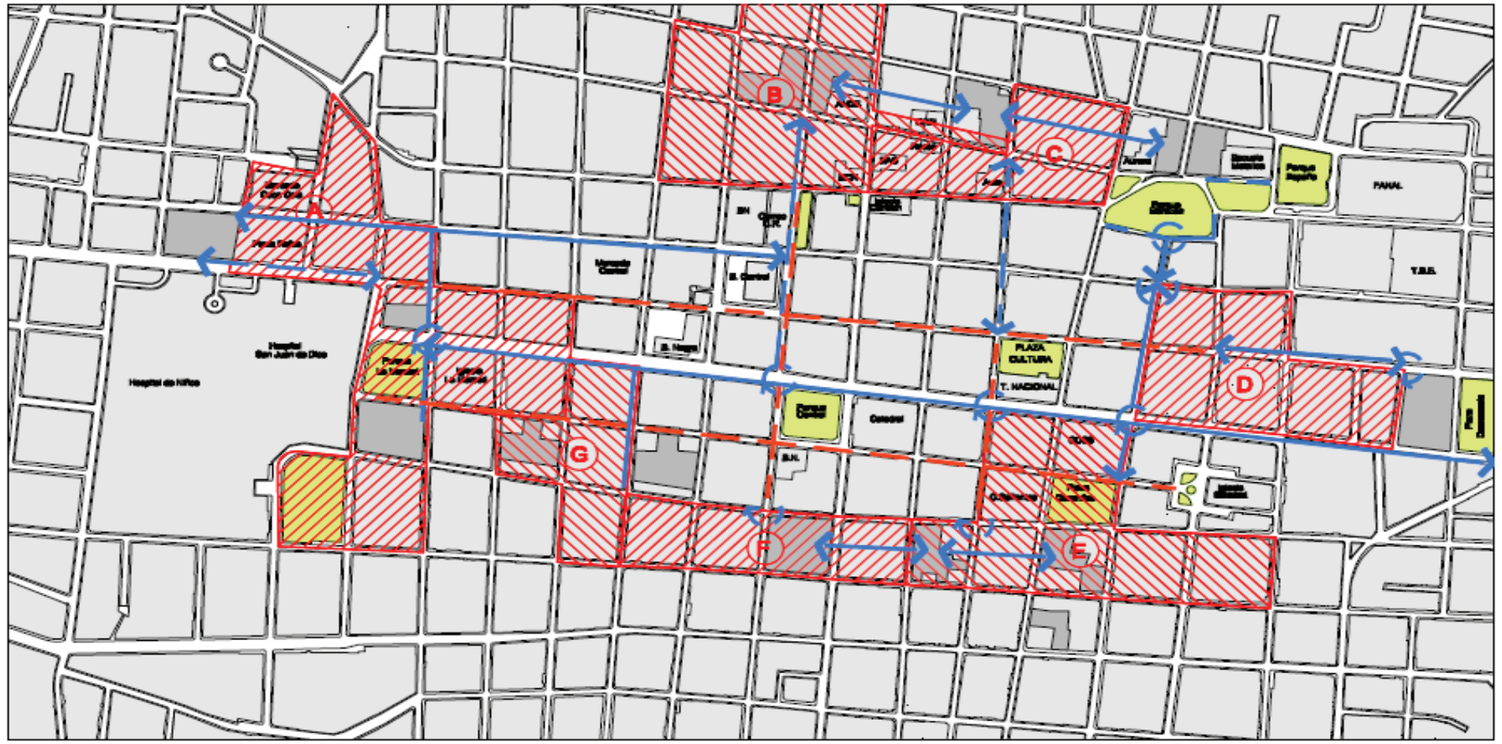
•Crear conexiones entre los nodos de transporte público que están más al norte, sector B y C, y más al sur, sector E y F, utilizando los centros de cuadras, parqueos y edificios con poco valor arquitectónico, para generar mayor vivencia urbana e incrementar la variedad de usos.

•Resolver zonas de conflicto peatonal y vehicular.

•Crear zonas de amortiguamiento en los extremos de los bulevares.

Tomando en cuenta el análisis de los movimientos peatonales, proyectados con la reubicación de las paradas de autobuses, en los nuevos nodos de transporte público, se generan nuevas necesidades de espacios peatonales, por lo que se pretende reforzar estos espacios peatonales con la creación de una red clara de vías peatonales.

MAPA CONCEPTUAL DE INTENCIONES



Simbología

- Bulevares existentes
- Extensión de bulevares
- Rutas a intervenir (centros de cuadra o ampliación de aceras)
- Áreas de influencia por sectores
- Espacios urbanos existentes
- Nuevos nodos de transporte público
- Zonas de conflicto
- Zonas de amortiguamiento

Figura 42. Mapa conceptual de intenciones
Fuente: autores

Vivencia peatonal

MAPA VIVENCIAL

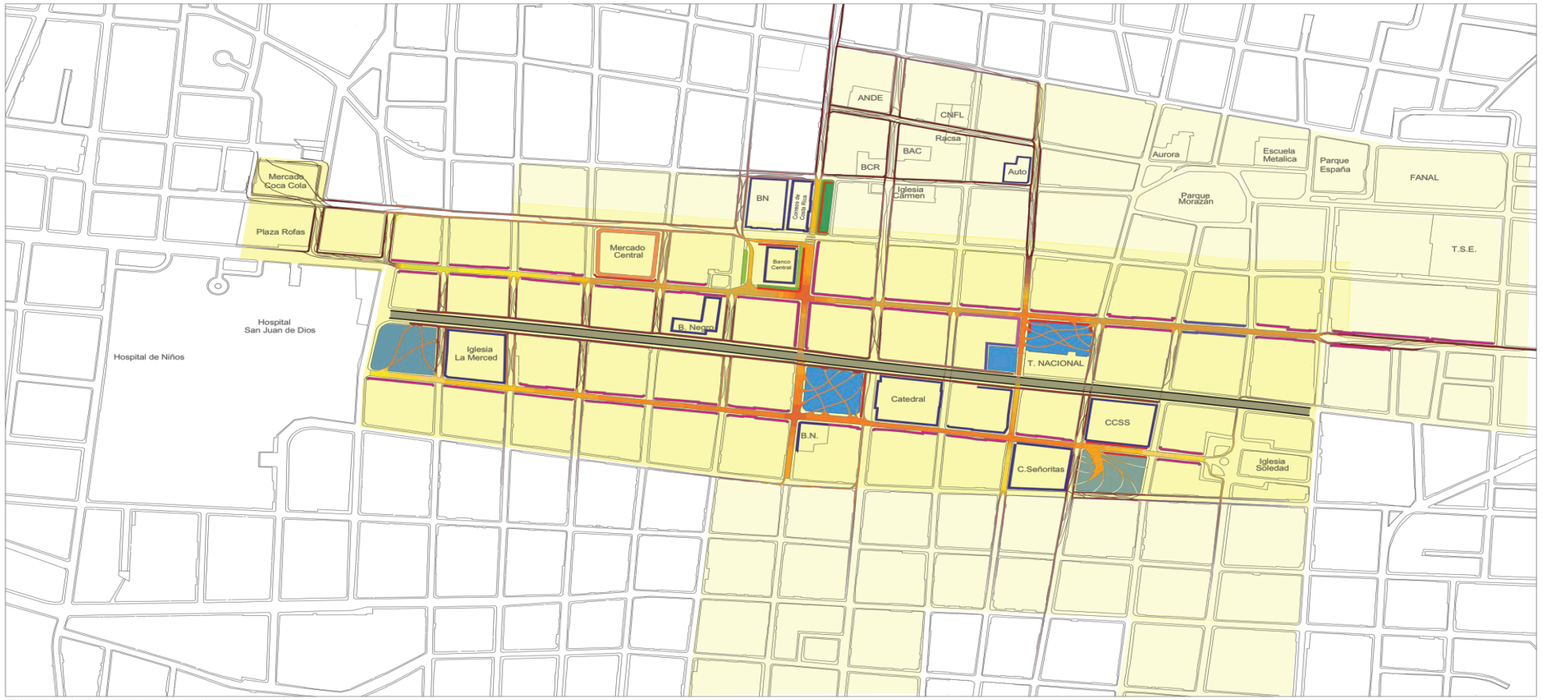


Figura 43. Mapa de vivencis peatonales
Fuente: autores

Simbología

Vías peatonales: Mayor rango de confort
- Menor a mayor permanencia del peatón en el espacio público

Tránsito en aceras: Poco o nulo confort
- Menor a mayor concentración de peatones en las vías (aceras y calles)

Áreas verdes

- Menor a mayor concentración peatonal

- Bordes comerciales de mayor demanda
- Bordes con vegetación: pausa
- Bordes comerciales distinguidos
- Bordes de servicio de restaurante / entretenimiento
- Bordes duros de hitos urbanos
- Bordes tomados para la permanencia de usuarios

- Éxito de uso del espacio

División vial importante

Análisis

El mapa adjunto es una representación gráfica de los movimientos y vivencias peatonales cotidianas monitoreadas en el centro de San José, descritas en el Capítulo 1, “Movimientos peatonales”. En el mismo, se busca definir la calidad y cantidad de recorridos peatonales según la ubicación del usuario.

Por medio de la imagen, se ilustran las pocas posibilidades de movilidad peatonal confortable en el centro de la capital, ya que se cuenta solo con trayectos en sentido este-oeste, y tramos muy cortos en sentido norte-sur. La mayoría de las conexiones se dan en aceras estrechas, sin ningún acondicionamiento ni diseño que permita el desarrollo de actividades opcionales o sociales. Por ello, una cantidad importante de los recorridos peatonales monitoreados buscan integrarse con la Avenida Central, Avenida 4 y la sección peatonal de Calle 2, únicas vías adecuadas para el desplazamiento de peatones en horas pico.

La simbología señala como se aprovechan los pocos espacios públicos del sector para realizar pausas y observar el movimiento y la actividad urbana, además de ser espacios de apertura y de conexión con otras vías. El Parque Central y la Plaza de la Cultura son ejemplos de ello. Por su parte, la Plaza de las Garantías Sociales es utilizada como espacio de abordaje de diversas rutas de autobuses. Además, la conexión de los tramos peatonales con ciertos espacios públicos u otras vías de uso peatonal suelen ser las que presentan mayor permanencia de usuarios en ámbitos específicos.

Lo anterior demuestra la necesidad de implementar vías peatonales transversales a las existentes, la integración de las mismas con una red secundaria que mitigue el hacinamiento común en la mayoría de las vías y la habilitación de más espacios que permitan crear pausas y espacios de permanencia. La escogencia de estos espacios se determinará según la demanda de uso y la vinculación que estos generen entre las diferentes propuestas de proyectos estratégicas.

Determinantes

Para poder definir las redes peatonales que demandan los usuarios del centro de San José, es necesario tomar en cuenta los principales flujos vehiculares y de transporte público, esto con el fin de determinar hasta dónde pueden extenderse los bulevares y las posibilidades de ampliar algunas aceras.

En primer lugar las rutas de transporte público tendrán un valor importante para poder vincular principalmente los bulevares con los nodos de transporte público, por lo que hay que tener claro:

•Las vías que los autobuses utilizarán para entrada y salida del centro de San José, así como las rutas que seguirán los autobuses.

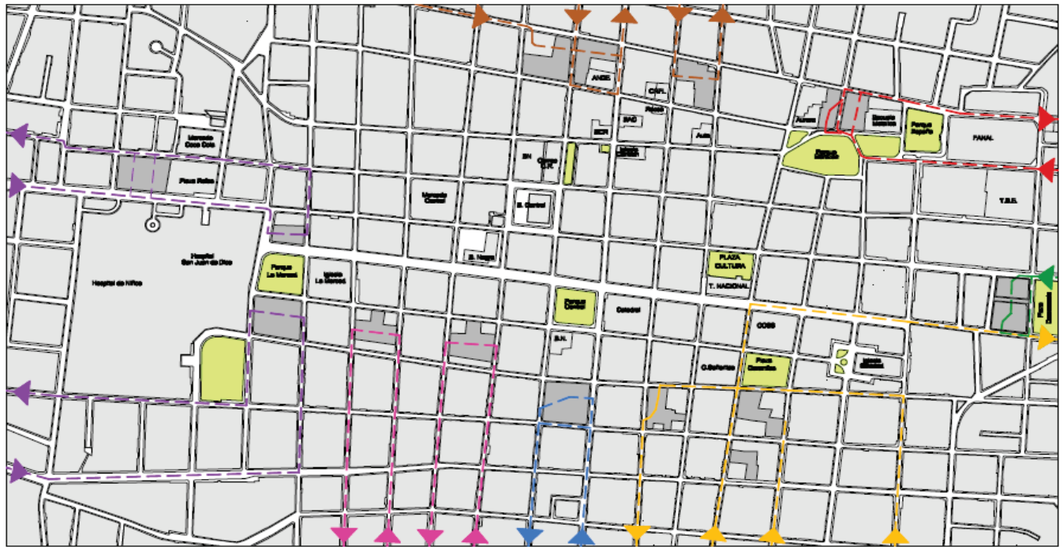
•También es importante tomar en cuenta la manera en que los autobuses entrarán y saldrán de los nodos de transporte público.

En segundo lugar hay que tomar en cuenta los flujos vehiculares:

•Las vías con alto grado de flujo vehicular, no permiten cederle espacio a los peatones, por lo que estas vías deberán mantener su proporción actual de espacio vehicular y peatonal, para no entorpecer los recorridos vehiculares.

•Las vías con un grado medio de flujo vehicular, permitirán ceder, en alguna proporción, mayor espacio para el peatón, por lo que favorecerán en primera instancia la extensión de algunos bulevares, además de permitir en otros casos ampliar aceras de tal manera que permitan mayor fluidez peatonal.

MAPA DE RUTAS DE TRANSPORTE PÚBLICO PROPUESTAS

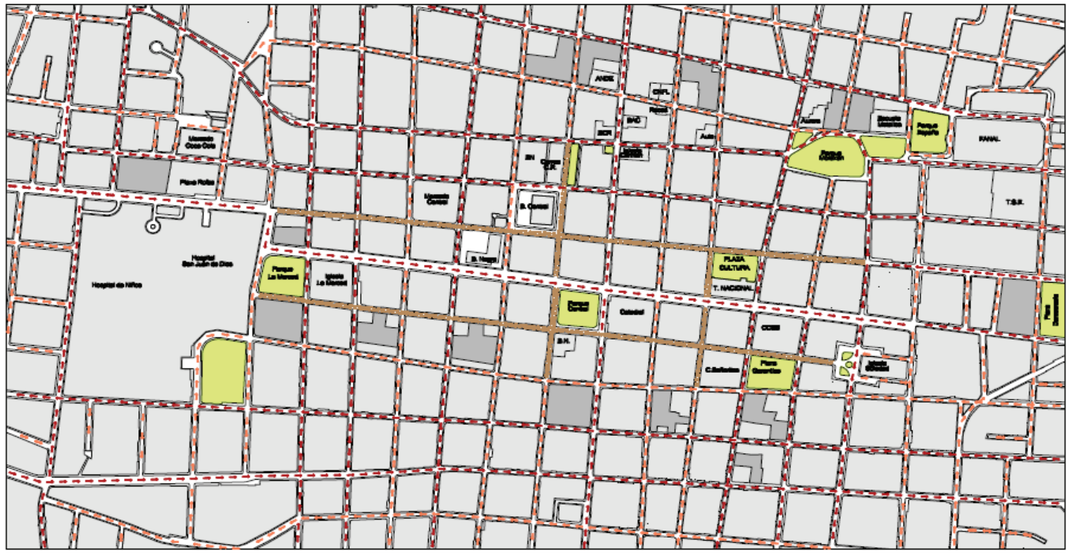


Simbología

- A Sector A
- B Sector B
- C Sector C
- D Sector D
- E Sector E
- F Sector F
- G Sector G
- Dirección de la ruta
- Rutas

Figura 44. Mapa de transporte público propuestas
Fuente: autores

MAPA DE FLUJOS VEHICULARES



- Espacios urbanos existentes
- Nuevos nodos de transporte público
- Flujo vehicular alto
- Flujo vehicular medio
- Flujo vehicular nulo (bulevares existentes)

Figura 45. Mapa de flujos vehiculares
Fuente: autores

Redes peatonales

Esta red de vías peatonales, constará en una red primaria de vías exclusivas para el peatón (bulevares), así como vías secundarias y terciarias que pretenden reforzar la red primaria, creando mejoras en la infraestructura vial para favorecer el uso peatonal, además de generar mayor vivencia urbana en el centro de la ciudad de San José, integrando a esta red peatonal los espacios públicos existentes al crear nuevas oportunidades para el encuentro y la estancia del peatón dentro de la ciudad.

MAPA DE REDES PEATONALES PROPUESTAS

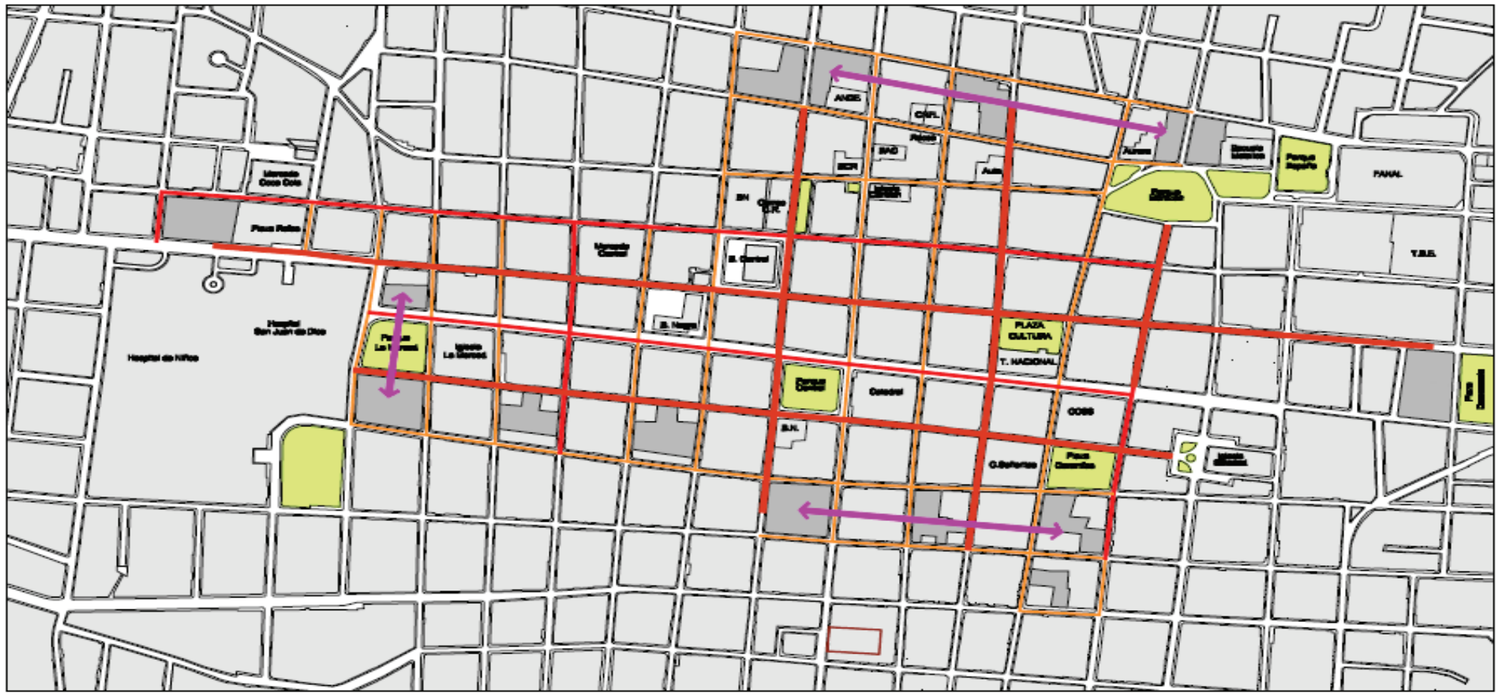


Figura 46. Mapa de redes peatonales propuestas
Fuente: autores

Simbología

- Red primaria de movimientos peatonales
- Red secundaria de movimientos peatonales
- Red terciaria de movimientos peatonales
- Red especial de movimientos peatonales
- Espacios urbanos existentes
- Nuevos nodos de transporte público

Características

1. RED PRIMARIA

Constituida por los bulevares ya existentes (Avenida Central, Avenida 4, Calle 2 y 3) y las futuras ampliaciones de estos, así como también por el nuevo bulevar propuesto en la Calle 7. Estas serían las vías de mayor tránsito peatonal por ser bulevares exclusivos para los peatones. Para estos bulevares se recomienda un replanteo del mobiliario urbano (en el caso de los bulevares existentes) y la implementación de pausas urbanas que le den amenidad a los recorridos y sirvan como puntos de parada o descanso, además de implementar más elementos de confort climático y vegetación.

2. RED SECUNDARIA

Constituida por la Avenida 1 y 2, así como calle 12; estas vías, según el estudio realizado anteriormente y el análisis de los escenarios proyectados, son de gran tránsito peatonal y funcionarían como apoyo a la red primaria de bulevares, debido a que en las horas pico los bulevares no dan abasto y se encuentran saturados por lo que los peatones recurren a vías alternas para agilizar su camino. Se propone ampliar y mejorar las aceras, así como también incluir algunos elementos de confort climático y vegetación, esto para garantizar mayor confort y amenidad.

3. RED TERCIARIA

Constituida por las Avenidas 3, 5, 6 y 8, así como las Calles 4, 6, 8, 10, 0, 1 y 5. Esta red serviría de apoyo a las redes primaria y secundaria, además funcionará para la movilización de los peatones cuyos destinos son un edificio y no una parada de autobús. Además, en las propuestas de movimiento peatonal también debe existir variedad de recorridos y diversas opciones donde los usuarios puedan escoger, por lo que no se puede limitar a los peatones a que transiten solo por los bulevares. Para estas vías se recomienda el mejoramiento de las aceras, debido a que no albergarán gran cantidad de personas no es necesario ampliar las aceras existentes, pero si es necesario mejorar su estado físico para que puedan ser utilizadas por todas las personas (niños, adultos mayores, personas con discapacidad, etc.) e implementar elementos de protección climática como pequeños aleros y vegetación para darle mayor confort y riqueza espacial a estos recorridos.

Tratamiento de bulevares

Para lograr la identificación de los puntos potenciales, características a repetir y de las particularidades propias de cada bulevar, que podrían ser aprovechados en la propuesta de intervención, se definieron los siguientes rubros para analizar:

•Comportamiento peatonal: identificar lugares donde los peatones hacen paradas, lugares de descanso y encuentro exitosamente utilizados.

•Bordes: caracterizar los bordes a lo largo de los bulevares y clasificarlos en bordes permeables (que permiten la interacción entre espacio público y privado), semipermeables (muros con rejas o mallas que permiten el contacto visual) e impermeables (muros totalmente cerrados).

•Lotes vacíos, parqueos y edificios sin uso o en mal estado: se identificaron estos espacios como posibles zonas de intervención; con el fin de romper la monotonía y linealidad de los bulevares, implementando pequeñas pausas que permitan la vida urbana.

•Puntos potenciales: se tomaron algunos comercios tipo sodas, cafés o restaurantes; que por medio de remodelaciones sencillas (apertura de fachadas, colocación de mesas y sillas afuera, etc.) podrían abrirse más hacia el espacio urbano y aportar mayor vivencia y amenidad a los recorridos peatonales. Además algunos parques y plazas se pueden intervenir para potenciar y mejorar su uso.

•Protección climática: se identificaron los puntos donde actualmente existen aleros o algún tipo de protección climática.

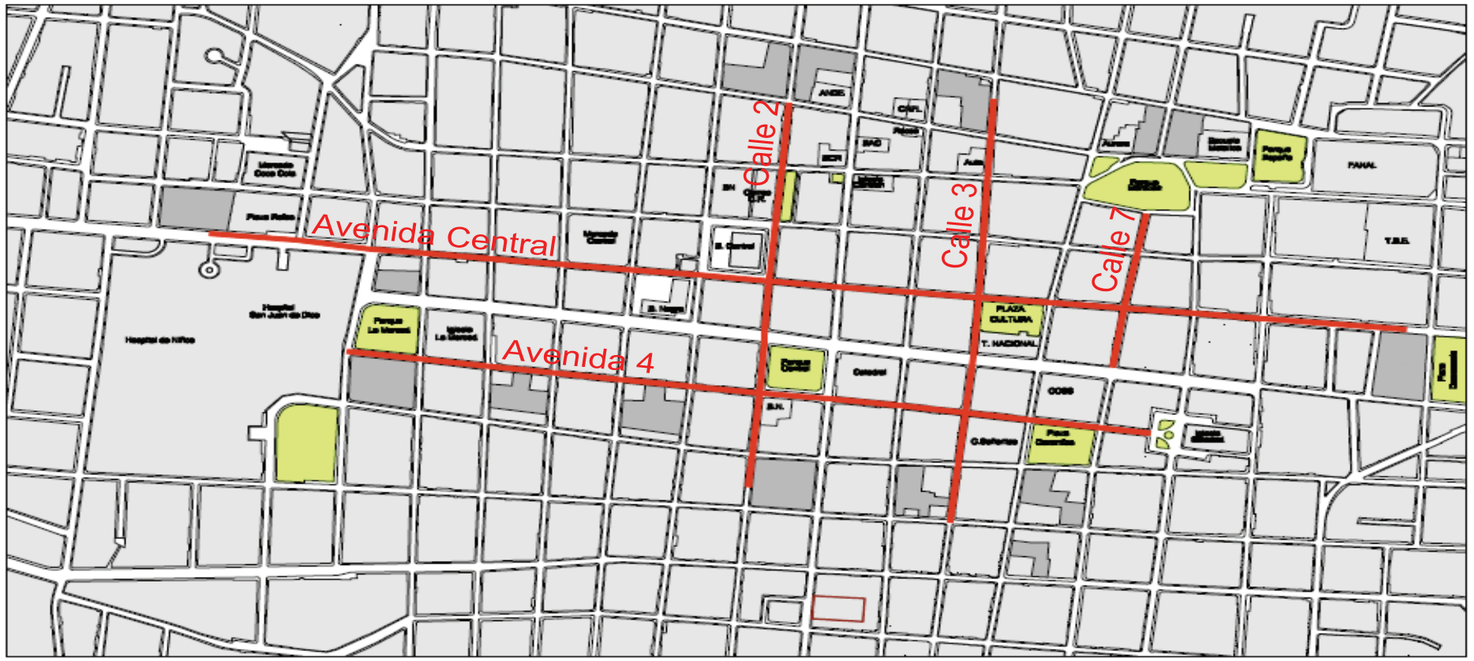
•Mobiliario urbano: es importante identificar y analizar la ubicación y el uso que se le da al mobiliario existente en los bulevares, para tener como parámetro en la propuesta de intervención.

•Condiciones topográficas: se analizaron las condiciones topográficas, ya que esto puede representar un alto potencial para las intervenciones en los bulevares. Por ejemplo, una situación de desnivel o pendiente puede ser aprovechada para crear plataformas urbanas y un mobiliario diferentes que sea atractivo para los peatones.

•Vocación: se identificó la vocación de cada uno de los bulevares, ya que esto es lo que se puede explotar para lograr dar una identidad y un uso particular a cada uno de los bulevares en la propuesta de intervención.

Luego de estudiar los movimientos peatonales en la ciudad y las necesidades de los peatones, que actualmente en la mayoría de los casos no son satisfechas de la mejor manera, surge como necesidad el análisis, más a fondo, tanto de los bulevares existentes como de las extensiones de los mismos y las vías que se plantean como nuevos bulevares. Esto como respuesta a las recomendaciones y pautas de diseño propuestas en la primera parte de este estudio.

MAPA DE RED PRIMARIA - BULEVARES


Avenida Central
Avenida 4
Calle 2
Calle 3
Calle 7
Hospital de Niños
Parque La Merced
Museo La Salle
Plaza Cultura
T. Nacional
Parque Morazán
Parque Nacional
Teatro Nacional
Correos
Catedral
Banco Central
Asamblea Legislativa
Museo Numismático
Museo Oro Precolombino
Museo Jade
Museo Arte Costarricense
Museo Niños
Museo Calderón Guardia
Museo Dr. Rafael Angel Calderón Guardia
Museo Arte y Diseño Contemporáneo
Museo Nacional
Museo de Arte y Diseño Contemporáneo
Museo de Jade y de la Cultura Precolombina
Museo de Arte Costarricense
Museo de los Niños
Museo Numismático
Museo de Oro Precolombino
Parque Nacional
Parque Morazán
Parque Merced
Plaza de la Cultura
Teatro Nacional
Asamblea Legislativa
Correos de Costa Rica
Catedral Metropolitana
Banco Central de Costa Rica
Hospital de Niños
Hospital San Juan de Dios
Iglesia Merced
Iglesia La Soledad
Iglesia Santa Teresita
Iglesia Nuestra Señora de la Soledad
Iglesia Nuestra Señora de la Merced
Iglesia Santa Teresita del Niño Jesús
Iglesia Nuestra Señora de la Merced
Iglesia Nuestra Señora de la Soledad

Comportamiento de peatones (Lugares de encuentro y paradas)

La mayoría de los peatones que recorren la Avenida Central van de paso. Son muy pocos los que toman una pausa en su trayecto, exceptuando aquellas de carácter comercial. El tipo de comercio presente en la Avenida Central es en su mayoría de tiendas, lo que provoca una corta estadía del peatón. Los lugares de encuentro, ocio, dormitorio y servicios se hacen presenten por sectores de la Avenida, pero aún así no marca diferencia alguna por ser escasos.

En general, el mobiliario es insuficiente para la cantidad de peatones diarios que transitan este bulevar. Los tipos más utilizados como áreas de estar son las maceteras de pequeños árboles, (incapaces de producir sombra, por lo que no son espacios del todo confortables) y las plataformas de esculturas en el extremo oeste. Aunque los peatones toman provecho de estos dos ejemplos, solo llegan a ser pequeñas fuentes de aglomeración y de intercambio social.

La Plaza de la Cultura y el tirón de la Avenida Central son dos espacios con mucho potencial que atraen al transeúnte josefino. Estas plazas actualmente funcionan bastante bien, son un punto importante de aglomeración de peatones. En ellas se realizan diversas actividades de ocio, sociales, eventos culturales, entre otros. Se mantienen activas inclusive en horario nocturno.

Las paradas de San Pedro son otro punto de aglomeración de personas. Estas no presentan las condiciones correctas para el abordaje de transeúntes y generan un caos peatonal y vehicular en la zona. La zona verde en los alrededores del Banco Central (adonde se encuentra “La negra”) es el punto de reunión de peatones con mayor éxito de la Avenida Central. Genera una pausa en el trayecto bastante agradable, ya que a diferencia de las plazas, mencionadas anteriormente, se encuentra directamente ligada al paso peatonal. Esta pausa urbana provoca un ambiente sensorial contrastante con el resto de la avenida.

Presenta vegetación abundante que genera sombra y confort a las áreas de estadía. Esta área es una ampliación física de la Avenida Central, la cual se potencia al colindar con el bulevar de la Calle 2, con las áreas verdes del Banco Central, la existencia de la floristería y el retiro de acera del Banco de Costa Rica. Todos estos aspectos generan ampliación visual, con fugas que marcan una diferencia sensorial en el transeúnte. Presenta un mobiliario adecuado con la presencia de hitos (“La negra”) y fuentes.

Pautas de acción

Tomar en cuenta el tipo de comercio y servicios que ofrece la Avenida Central al transeúnte. Debería existir un equilibrio entre comercio y espacios de encuentro y ocio que propicien estadías de mediana a larga duración.

Establecer demanda cuantitativa y cualitativa de mobiliario según el contexto inmediato. Crear espacios por medio de esto para la estadía prolongada de peatones.

Depuración de ciertos aspectos de diseño urbano, entre estos la carencia de vegetación, y la configuración de ámbitos que alberguen diferentes tipos de actividad.

Traslado de las paradas a un proyecto urbano puntual de uso mixto cercano que libere el espacio que saturan actualmente sin desvincularlas de su contexto original.

Estudio de este espacio para establecer principios exitosos de diseño aplicables a otros sectores de la ciudad: ampliación, pausa, relación de actividades, confort climático, e integración

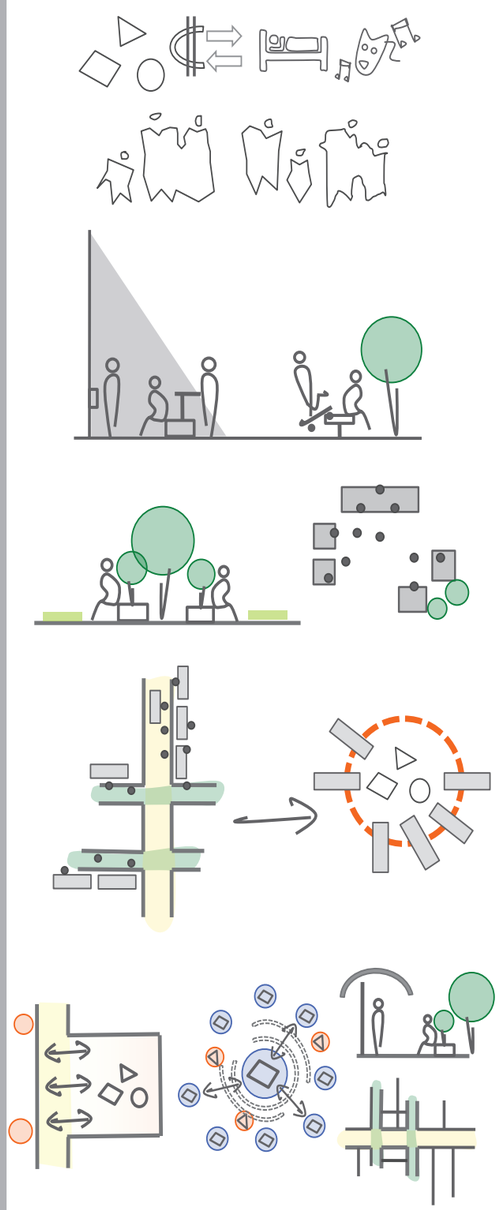
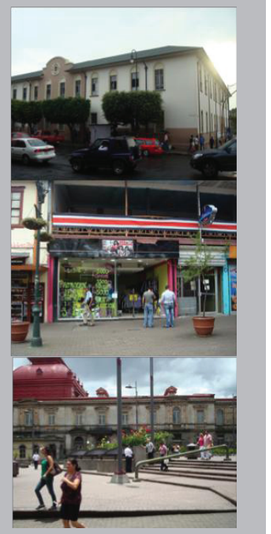


Figura 48. Diagramas sobre compotamiento de peatones en Ave. Central
Fuente: autores



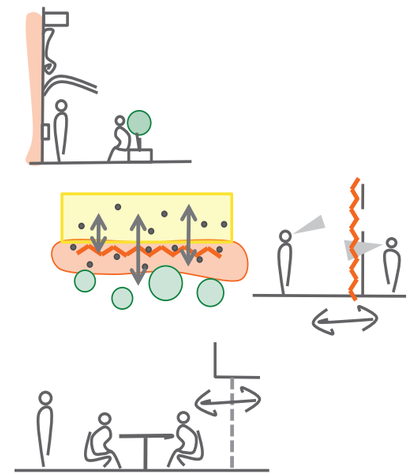


Figura 49. Diagrama de bordes en Ave. Central.
Fuente: autores

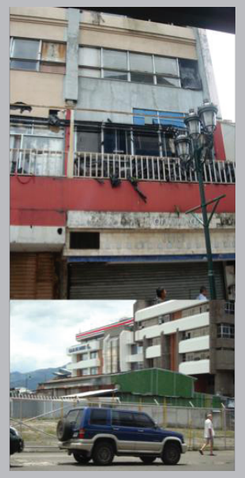
Pautas de acción

Tratamiento de bordes impermeables: concepto de muro y superficies de apoyo.
Implementar medidas que aumenten el grado de permeabilidad cuando esta sea posible.
Incrementar nivel de apertura de edificaciones dedicadas al ocio, servicios y entretenimiento (cafés, restaurantes)
Rompimiento del diseño lineal e involucrar cambios en el trayecto, entradas y salidas de edificios aprovechando la trama peatonal.
Aprovechar la expansión de comercios hacia al espacio urbano, creando zonas que van desde lo público a lo semipúblico y lo privado.

Bordes

Los bordes impermeables son escasos pero existentes en la Avenida Central, por lo general se localizan en edificaciones viejas (Edificio del INS, Hospital San Juan de Dios y el Instituto de Turismo) que poseen fachadas con grandes muros y ventanas altas que imposibilitan la visión del peatón hacia el interior.

En la Avenida Central predominan los bordes permeables encontrados en las fachadas de comercios y en plazas. Estos bordes son edificios que utilizan en su primer nivel ventanales (vitrinas), con una única opción de acceso a ellos. Las plazas mantienen accesibilidad total tanto visual como física. De igual manera, la permeabilidad ha sido potenciada en algunas edificaciones comerciales (Mac Donalds), que abren totalmente su primer nivel al ingreso libre de peatones.



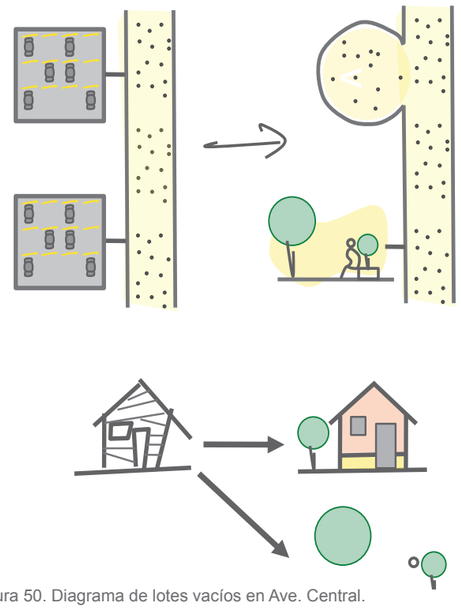


Figura 50. Diagrama de lotes vacíos en Ave. Central.
Fuente: autores

Valorar la potencialidad de los espacios vacíos y determinar su utilidad como espacios de expansión del bulevar o como proyectos urbanos relevantes.

Restauración de edificaciones en mal estado: tanto para expansión como para establecimientos urbanos permeables.

Lotes vacíos y edificios en mal estado o sin uso

Los espacios relacionados directamente con la Avenida Central se encuentran ocupados en su mayoría por edificaciones. En todo el trayecto se hallaron tres espacios vacíos, estos son parqueos que no se utilizan en su totalidad ya que parecen ser privados. De estos parqueos solo uno tiene dimensiones aprovechables y su ubicación favorece la integración con las nuevas paradas del Sector D y la Plaza de la Democracia.

Se encontraron también varias edificaciones en mal estado (edificios viejos) y otros negocios cerrados (desocupados), sin ningún uso en particular. Estas muestran un potencial de restauración más que de demolición, ya que son espacios pequeños y alargados hacia el interior del cuadrante. De estos podrían utilizarse dos edificios esquineros para favorecer la expansión del boulevar o restaurar sus primeros niveles y crear así permeabilidad.

Análisis de bulevares

Avenida Central

Puntos potenciales

Los puntos potenciales se dividen básicamente en tres: las edificaciones con posibilidad de tratamiento de fachada, las plazas y áreas verdes, y las zonas de ampliación y encuentro urbano, actualmente espacios vacíos.

Pautas de acción

Tratamiento de fachadas y restauración de edificaciones en mal estado físico que aún aporten a la riqueza visual y espacial urbana.
Habilitar lotes actualmente utilizados en parqueos como espacios de intercambio y disfrute urbano.

Figura 51. Diagrama de puntos potenciales en Ave. Central
Fuente: autores

Protección climática

En general la Avenida Central posee protección climática en todo su trayecto. Por ser una zona saturada de edificaciones, todos poseen aleros. El problema es que estos aleros son de dimensiones pequeñas que no albergan gran cantidad de personas y solo cubren los bordes de la avenida dejando el centro expuesto. La vegetación es escasa en toda la avenida.

Dimensionar las proporciones de los aleros para albergar una mayor cantidad de peatones que la actual.

Aumentar la cantidad de vegetación y elegirla según su capacidad de crear sombra.

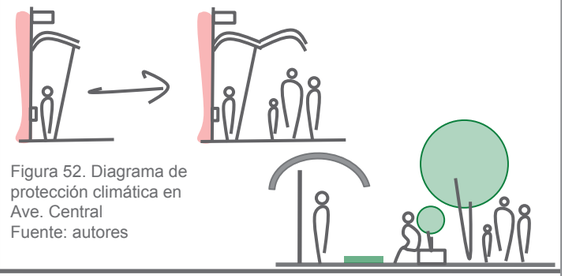


Figura 52. Diagrama de protección climática en Ave. Central
Fuente: autores

Mobiliario urbano

A lo largo del trayecto en general, el mobiliario es insuficiente para la cantidad de peatones diarios que transitan este bulevar. Los tipos más utilizados como áreas de estar son las maceteras de pequeños árboles, incapaces de producir sombra, por lo que no son espacios del todo confortables, y las plataformas de esculturas en el extremo oeste. Aunque los peatones toman provecho de estos dos ejemplos, solo llegan a ser pequeñas fuentes de aglomeración y de intercambio social.

Diseñar mobiliario de mayor versatilidad y que presente condiciones climáticas más confortables.

Contemplar diferentes rangos de ocupación para el mobiliario: albergar diferentes tipos de actividades sociales y opcionales.

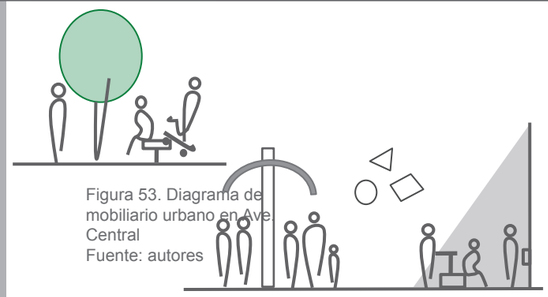


Figura 53. Diagrama de mobiliario urbano en Ave. Central
Fuente: autores

Vocación

La vocación primaria de la Avenida Central es comercial, pero presenta por tramos vocaciones secundarias importantes, ya que generan un ambiente distinto al caminar. El tramo donde se encuentra el Hospital San Juan de Dios presenta una vocación relacionada a la salud, que viene a opacarse por el comercio presente en la zona (Mercado de la Coca Cola). El tramo cerca del Mercado Central es claramente de carácter comercial. Cerca de los alrededores del Banco Central adonde el trayecto es influenciado por la zona verde se siente un carácter de ocio y recreación mayor que opaca al comercial. Desde la Plaza de la Cultura hasta las actuales paradas de San Pedro y la Plaza de la Democracia se siente un carácter cultural/ turístico por la presencia de hoteles como el Balmoral.

Fortalecer la variedad de ámbitos de la Avenida Central por medio de nuevos espacios que refuercen puntos positivos de vocaciones específicas.

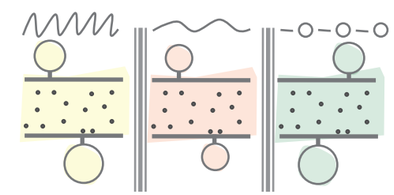
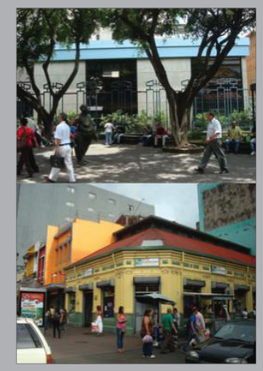


Figura 54. Diagrama de vocación en Ave. Central
Fuente: autores



Simbología

- Bordes impermeables
- Bordes semipermeables
- Protección climática
- Condiciones topográficas aprovechables
- Lote vacío o parqueo
- Edificio en mal estado o sin uso
- Puntos de reunión y espera
- Puntos potenciales

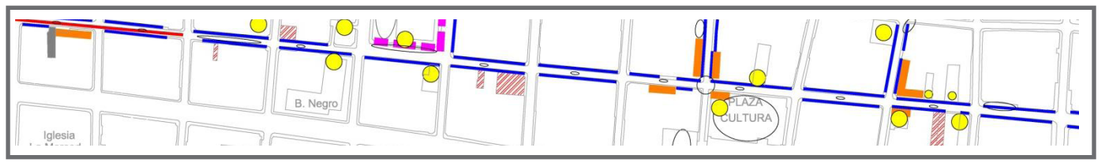


Diagrama de análisis de bulevar de Avenida Central

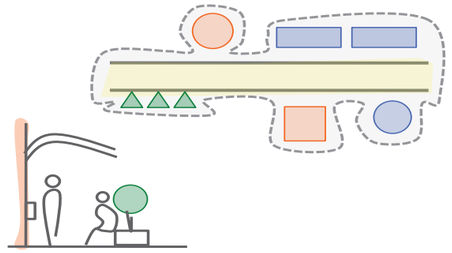


Figura 55. Diagrama de comportamiento de peatones en Ave. 4
Fuente: autores

Pautas de acción

Creación de pausas urbanas: nuevas tipologías y escalas de espacios públicos.
Tratamiento de bordes de edificios para albergar actividades, dentro de un marco físico confortable.

Comportamiento de peatones (Lugares de encuentro y paradas)

Los principales lugares de encuentro y parada a lo largo del bulevar de la Avenida 4 son el Parque de la Iglesia de la Soledad, la Plaza de las Garantías Sociales, el Parque Central y el Parque de la Merced. Fuera de estos puntos el comportamiento general es que los peatones que transitan este bulevar hacen sus paradas en los bordes de los edificios, sin opción de diferentes tipos de pausa en el trayecto entre un punto y otro.

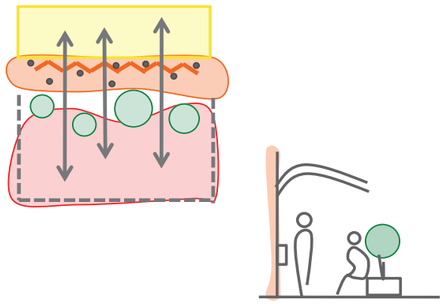


Figura 56. Diagrama de bordes en Ave. 4
Fuente: autores

Integración de los edificios mencionados al medio urbano externo, a través del tratamiento de los espacios de transición entre su interior y el ámbito público.

Tratamiento de muros o bordes duros para crear ámbitos de pausa y descanso en el bulevar.

Bordes

En general, los edificios, especialmente los de carácter comercial, son bastante permeables. Sin embargo, existen algunos edificios a lo largo del recorrido cuyo tratamiento de bordes no aporta nada a la vivencia urbana ni a la actividad del bulevar. Estos edificios son la CCSS, el colegio Superior de Señoritas, el Ministerio de Hacienda, el Banco Popular, la Curia Metropolitana, la Casa Arzobispal, el Bancrédito, la Iglesia de la Merced y el edificio al frente del Parque de la Merced.

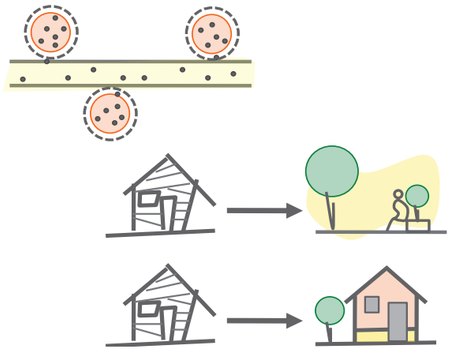


Figura 57. Diagrama de lotes vacíos en Ave. 4
Fuente: autores

Replanteamiento del uso de los lotes actualmente empleados en parqueos como opción para las nuevas edificaciones de espacio público ya mencionadas, lo que erradica el uso de esta vía peatonal por vehículos.

Reconsiderar el uso de los espacios en estado de abandono o descuido, ya sea descartándolos y estableciendo otros nuevos o modificándolos por medio de la restauración física.

Lotes vacíos y edificios en mal estado o sin uso

El bulevar de la Avenida 4 presenta una particularidad, a la mitad de las cuadras aparecen parqueos públicos (la situación se repite en cuatro cuadras diferentes) lo que resulta muy negativo, ya que la manera de ingresar y salir de estos parqueos es por medio del bulevar, lo que provoca un flujo regular de vehículos a lo largo del mismo.
En cuanto a edificios en mal estado o sin uso, solo se encontró un edificio abandonado, ya que por la gran actividad comercial y el tránsito de personas las edificaciones se han ido renovando para sacarles mayor provecho. De hecho, actualmente se encuentran dos edificios en construcción y uno en remodelación.

Análisis de bulevares

Avenida 4

Puntos potenciales

Sobre este bulevar se encuentran la Catedral de San José y la Iglesia de la Merced, elementos que se pueden tomar en cuenta como puntos potenciales ya que cuentan con hermosos jardines, áreas verdes y espacios libres que lamentablemente se encuentran encerrados por rejas hoy en día.

Otro punto potencial es el mercado que se encuentra en el antiguo edificio de la Fuerza Pública, ya que a pesar de que en este momento se encuentra encerrado y un poco desordenado, podría ser adaptado para que las actividades comerciales que se dan en este espacio tengan mayor relación con el bulevar y sea un espacio más abierto y permeable.

Los demás puntos potenciales encontrados son sodas o restaurantes, que se localizan en su mayoría en las esquinas.

Pautas de acción

Integración de los edificios mencionados al espacio urbano externo, por medio del tratamiento de los espacios de transición entre su interior y el ámbito público.

Aprovechamiento de la ubicación y carácter de locales comerciales, sodas y restaurantes como espacios que se abran al bulevar y hagan contacto con los peatones, a través del diseño de espacios de transición. Esto permitiría crear diversos ámbitos en las esquinas que aporten mayor riqueza al espacio público.

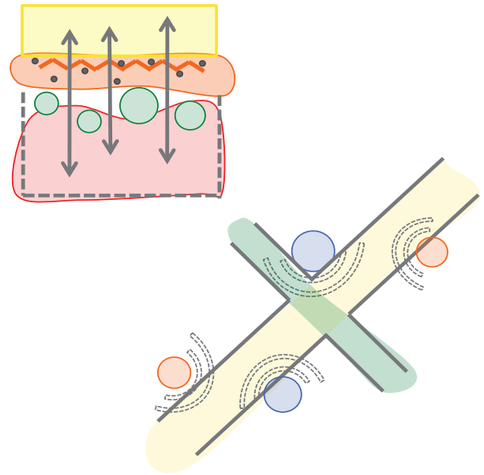
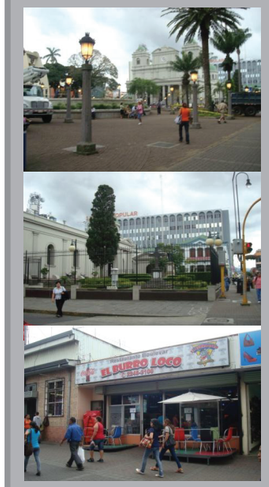


Figura 58. Diagrama de puntos potenciales de Ave. 4
Fuente: autores



Protección climática

La protección climática en este bulevar es casi nula, excepto por algunos comercios que presentan aleros cortos y algunos puntos aislados en los que se encuentra una escasa vegetación.

Tomar en cuenta el diseño de elementos de protección climática (lluvia, sombra y vegetación) en las fachadas de los edificios y en diferentes ámbitos del espacio público.

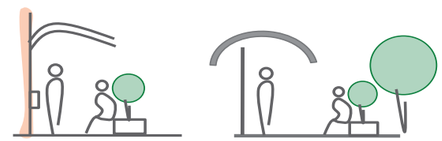


Figura 59. Diagrama de protección climática de Ave. 4
Fuente: autores

Mobiliario urbano

En este bulevar se encuentran bancas ubicadas en una franja en medio del espacio, algunas veces acompañadas por vegetación, sin embargo, por poseer esta ubicación poco apropiada son escasamente utilizadas. En la mayoría de los casos son aprovechadas por vendedores ambulantes e indigentes, lo que las hace menos atractivas para los peatones que caminan por esta vía. El mobiliario más utilizado es el de los parques que se encuentran ubicados a lo largo de este bulevar, los cuales como ya se mencionó anteriormente representan los puntos de encuentro y descanso preferidos por los peatones. Por otra parte, la vegetación y elementos de confort en este bulevar son muy escasos, solo se encuentran en los parques.

Replantear el diseño y la ubicación del mobiliario urbano para que este sea aprovechado por los peatones y usuarios del bulevar.

Se deben considerar diferentes tipos de elementos de mobiliario y su distribución en los diferentes sectores del bulevar, creando opciones variadas de utilización del espacio público.

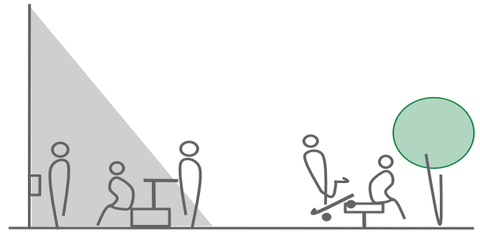


Figura 60. Diagrama de mobiliario urbano de Ave. 4
Fuente: autores

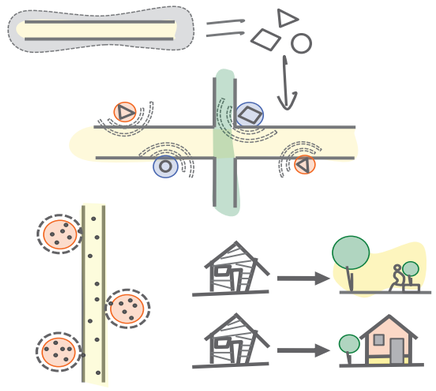


Figura 61. Diagrama de vocación de Ave. 4
Fuente: autores

Pautas de acción

Proponer que el diseño de las nuevas pausas urbanas se realice respaldando la vocación planteada para el bulevar.

Replanteamiento del uso de ciertos edificios y espacios urbanos que se encuentren en abandono o desventaja hacia la vocación señalada.

Vocación

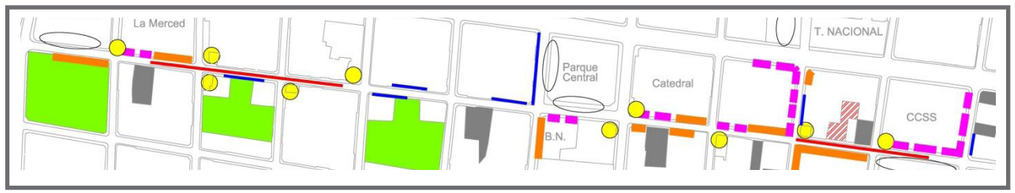
Contrario a la Avenida Central, que siempre ha existido como vía comercial aún antes de establecerse como bulevar peatonal, el bulevar de la Avenida
4 podría tener un carácter diferente, ya que el comercio ha surgido en función del bulevar y de los peatones que lo recorren diariamente.

Este bulevar todavía conserva muchos lugares como sodas, restaurantes, cafeterías y bares, así como tres parques y dos iglesias. Por todo esto se concluye que este bulevar presenta un carácter más lúdico y de expresión artística y cultural popular antes que comercial, actividad que representa un apoyo a la vocación principal.

Diagrama de análisis de bulevar de Avenida 4

Simbología

- Bordes impermeables
- Bordes semipermeables
- Protección climática
- Condiciones topográficas aprovechables
- Lote vacío o parqueo
- Edificio en mal estado o sin uso
- Puntos de reunión y espera
- Puntos potenciales



Comportamiento de peatones (Lugares de encuentro y paradas)

Esta ruta tiende a tener comportamientos diversos. Desde ser zonas de paso o de compra ocasional en los extremos de la ruta (norte o sur) hasta presentar zonas de reunión y vivencia lúdica hacia el centro. Este ocurre especialmente donde se abren los espacios y existen sombras acompañadas de lugares para estar (bancas, taburetes o zócalos de algún muro). Es notable la utilización del espacio donde se ubica esta protección climática y elementos de apoyo para no sentirse tan descubierto.

Incluso bajo la lluvia y con protectores personales, el comportamiento del transeúnte se mantiene hacia las zonas de algún elemento de apoyo como los aleros.

En las secciones donde se habilitaron bulevares peatonales con acceso vehicular, pese a la diferenciación de textura y de prioridad peatonal, los transeúntes prefieren no usar las secciones de paso vehicular a menos que las aceras ampliadas ya estén saturadas por otros usuarios.

Pautas de acción

Creación de pausas urbanas: nuevas tipologías y escalas de espacios públicos que potencien actividades sociales y opcionales mencionadas (Propiciar su presencia a lo largo del trayecto, no solo en el centro).

Implementar elementos de apoyo y confort en mayor cantidad y variedad a lo largo de la vía.

Regular el paso de vehículos por los espacios de tránsito peatonal para evitar la obstaculización y entorpecimiento del movimiento de los usuarios y de las actividades derivadas.

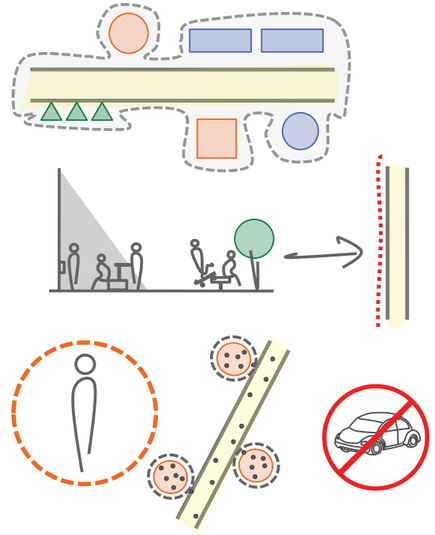


Figura 62. Diagrama de comportamiento de peatones en Calle 2
Fuente: autores

Bordes

Pocos bordes en este trayecto son impermeables o semipermeables, sin embargo, uno de esos pocos tienen al menos intenciones de tratamiento para amortiguamiento y posibilidad de estancia.

La gran mayoría presentan semipermeabilidad visual por la adaptación de edificaciones viejas a nuevos usos, lo que limita la amplitud de los espacios de acceso, físico y visual.

Tratamiento de muros o bordes duros para crear ámbitos de pausa y descanso en el bulevar.

Emplear decisiones de diseño de fachada que potencien la permeabilidad visual y sensorial entre los espacios internos y externos.

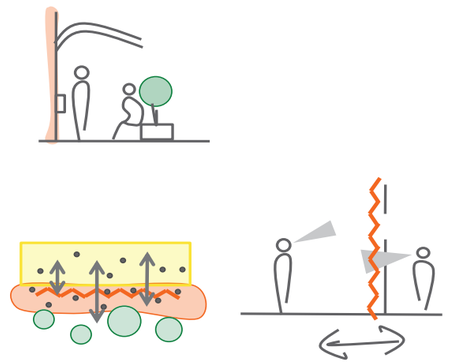


Figura 63. Diagrama de bordes de Calle 2
Fuente: autores

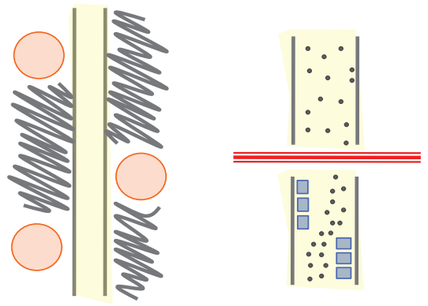


Figura 64. Diagrama de lotes vacíos de Calle 2
Fuente: autores

Pautas de acción

Integración del área subutilizada al bloque de la terminal como espacio abierto y de arborización, abriendo el panorama visual hacia la estación de bomberos y liberando sectores como compensación a la densidad comercial.

Reubicación de los quioscos para aumentar la amplitud del espacio público y optimizar el movimiento peatonal.

Lotes vacíos y edificios en mal estado o sin uso

Propiamente, no existen lotes vacíos ni parqueos en el trayecto, sin embargo debe mencionarse que:
•Existe una cuadra al sur de la estación propuesta para el sector F, que presenta la mitad de su área en subutilización (parqueos privados sin real aprovechamiento).
•Los quioscos del BNCR ubicados en los alrededores del Banco Central saturan el espacio y obstaculizan la fluidez peatonal en las esquinas.

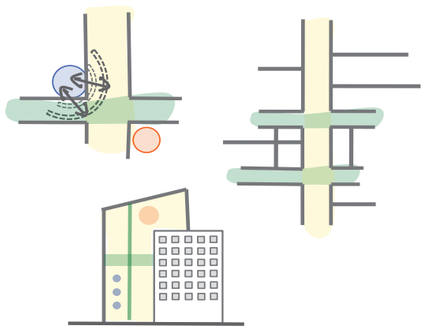


Figura 65. Diagrama de puntos potenciales de Calle 2
Fuente: autores

Dar apertura a las esquinas y reforzar su carácter comercial con mucha permeabilidad física y visual.

Integración de las vías peatonales a diferente escala (acera o bulevar) con las diferentes intervenciones planteadas para la Calle 2.

Tratamiento de las espaldas y colindancias de los edificios como medios de comunicación visual o expresión artística en el espacio urbano.

Puntos potenciales

Las esquinas con carácter comercial no están siendo aprovechadas como espacios de encuentro y atracción urbana. Además, para que puedan ofrecer sus condiciones en ambos sentidos (norte-sur y este-oeste) se deben tomar en cuenta los peatones que vienen en sentido transversal a esta vía.

Por otra parte, las espaldas de los edificios y las colindancias entre edificios no presentan un tratamiento físico adecuado a pesar de su influencia en la imagen urbana.

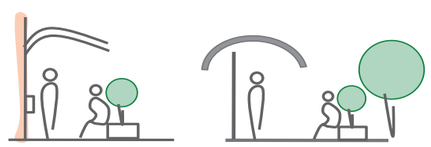


Figura 66. Diagrama de protección climática de Calle 2
Fuente: autores

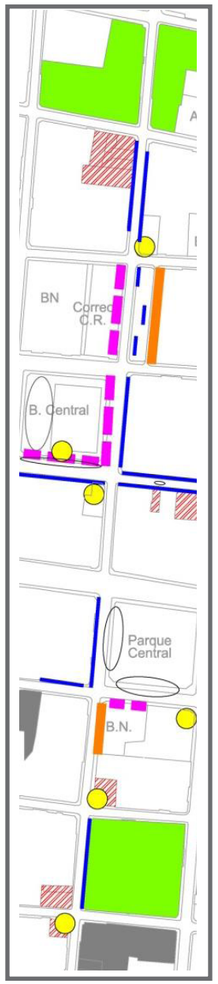
Tomar en cuenta el diseño de elementos de protección climática (lluvia, sombra y vegetación) en las fachadas de los edificios y en diferentes ámbitos del espacio público.

Protección climática

No existe protección climática considerable en este sector.

Análisis de bulevares

Diagrama de análisis de Calle 2



Simbología

- Bordes impermeables
- Bordes semipermeables
- Protección climática
- Condiciones topográficas aprovechables
- Lote vacío o parqueo
- Edificio en mal estado o sin uso
- Puntos de reunión y espera
- Puntos potenciales

Mobiliario urbano

Es importante señalar que se han aplicado conceptos de mobiliario urbano sin jerarquía clara. Por ejemplo, los monolitos ubicados frente al Parque Central, para delimitar una eventual circulación vehicular, pueden ser de mejor resultado que los cambios de nivel frente al edificio del Correo, el Banco Central y la cuadra entre Avenida Segunda y Central. Los monolitos pueden dar opción de sentarse.

La iluminación, las bancas y otros accesorios varían sin intención explícita y por lo tanto, no homologan los trayectos. Ciertas ubicaciones de bancas no tienen respaldo de sombra ni se encuentran en lugares apropiados para su uso sino como simple relleno.

Dos secciones del trayecto o cuadras necesitan bajar la escala de las edificaciones de ingreso, quizás con el uso de vegetación que procure una escala más íntima. Y obviamente darían legibilidad y robustez al recorrido y a la permanencia del peatón.

Vocación

EL trayecto propuesto goza actualmente de espacios abiertos en las cuadras del Banco Central y del Correo y en su colindancia con el Parque Central. Esto facilita la actividad lúdica y la de paso con elementos arquitectónicos importantes, a la vez que rompe la sensación rectilínea de callejón estrecho.

Pautas de acción

Implementación de elementos de mobiliario urbano que no corten la circulación de los peatones y que presenten versatilidad de uso o utilidad.

Disposición y diseño del mobiliario urbano según lineamientos claros, que establezcan ámbitos definidos y legibles y que permitan una utilización confortable.

La incorporación de nuevas aperturas podría incrementar la sensación placentera de su recorrido y dotar de nuevas pausas, pues su vocación va más allá de lo comercial.

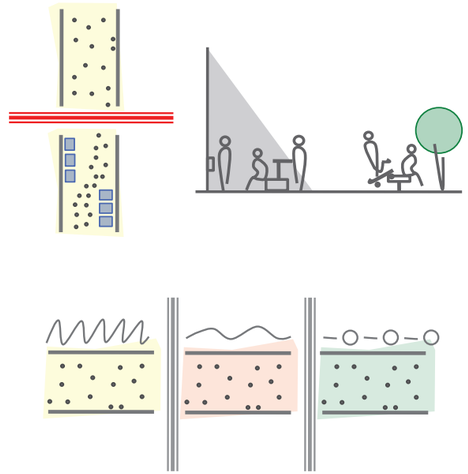


Figura 67. Diagrama de mobiliario urbano de Calle 2
Fuente: autores

Figura 68. Diagrama de vocación de Calle 2
Fuente: autores

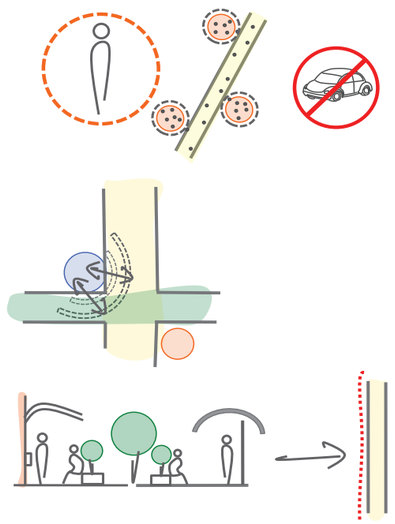


Figura 69. Diagrama de comportamiento de peatones de Calle 3
Fuente: autores

Pautas de acción

Regular (por una normativa de horario) la entrada y salida de camiones de proveeduría a los establecimientos en la cuadra al norte de la Avenida Central.

Propiciar la apertura, la permeabilidad y el confort climático de las esquinas como puntos de encuentro e intercambio urbano.

Implementar elementos de confort climático y físico que propicien la permanencia y el desarrollo de actividades en el sector a lo largo de la vía.

Comportamiento de peatones (Lugares de encuentro y paradas)

En este sector se producen dos tipos de comportamiento:

•Al Norte de la Avenida Central se ven muchos peatones, principalmente por el carácter comercial de esta vía. En la primera cuadra al norte de la Avenida Central, la calle es principalmente de uso peatonal, debido a que esta remata con un bulevar. Los únicos vehículos que se ven (y que entorpecen la amplitud de movimientos en este lugar) son los camiones que se encuentran en los puntos de proveeduría de los comercios. En el resto de las cuadras los peatones tienen un comportamiento regular de movimiento continuo, deteniéndose en esquinas de puntos comerciales importantes, como el Auto Mercado.

•Al sur de la Avenida Central, la movilización de los peones de la vía cuando esta pasa por el Ministerio de Hacienda y el Colegio de Señoritas, cambia el comportamiento de los peatones, ya que una mayor cantidad se detiene a comprar algo, utilizar teléfonos públicos o a conversar, principalmente en el costado de la vía que presenta sombra (la gente utilizaba únicamente el mobiliario del área sombreada). Conforme se camina hacia el sur, se veían menos personas.

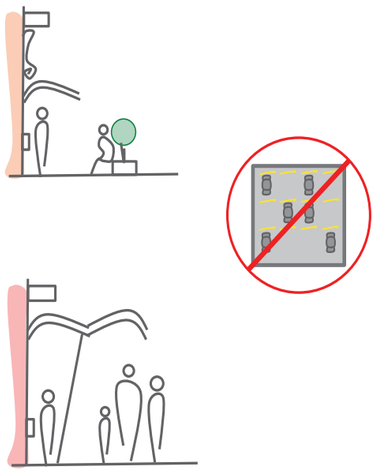


Figura 70. Diagrama de bordes de Calle 3
Fuente: autores

Tratamiento de los bordes de los edificios para permitir el descanso, el encuentro y la protección de los peatones, preservando sus elementos de fachada cuando estos así lo ameriten.

Erradicación de bordes de parqueos que desfavorezcan la imagen urbana del sector.

Tratamiento de los bordes de los edificios para permitir el descanso, el encuentro, preservando sus elementos de fachada cuando estos así lo ameriten.

Bordes

La mayoría de los bordes son permeables con entradas, salidas y vitrinas, al tratarse de establecimientos comerciales. Sin embargo, pocos ofrecen algún insumo como recesos o espacios de apoyo o de protección climática (con excepción del borde del Auto Mercado). Se encuentran bordes semipermeables de malla o duros alrededor de los parqueos, de nulo aporte a la imagen urbana.

El Ministerio de Hacienda y el Colegio Superior de Señoritas son hitos del centro de la capital, cuyos bordes deberían ser utilizados para el enriquecimiento de la vida urbana, por lo que su tratamiento es un punto por tomar en cuenta para este sector.

Los bordes de grandes puntos comerciales como Carrión, Perimercados, el Centro Comercial OVNI y la Librería Lehmann también deben considerarse, no solo por sus dimensiones, sino por su importancia como puntos de atracción.

Lotes vacíos y edificios en mal estado o sin uso

Los lotes vacíos son parqueos de gran tamaño que empobrecen la imagen urbana de este sector, además, al parecer, por su demanda, sus dimensiones son desproporcionadas. Los edificios en mal estado reflejan lo mismo, empobrecimiento de la imagen urbana, desperdicio de recursos y negación e inactividad urbana. Aparecen además muchos edificios desocupados en sus niveles superiores.

Pautas de acción

Cambio de uso de los parqueos públicos y edificios deteriorados en espacios de disfrute e intercambio urbano.

Aprovechamiento de los niveles superiores de los edificios en usos habitacionales, de servicio y laborales, al mismo tiempo que se aumentar la variedad de uso según temporalidad en el sector.

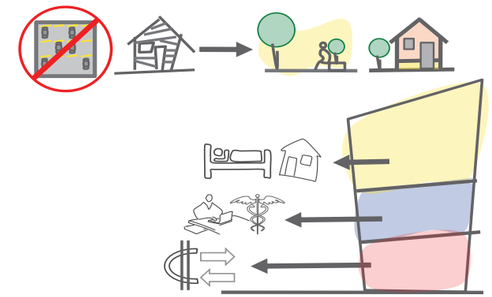


Figura 71. Diagrama de lotes vacíos de Calle 3
Fuente: autores

Puntos potenciales

Los comercios importantes, como la Librería Lehmann, Carrión, Perimercados y otros puntos comerciales de pequeña escala, como sodas, verdulerías y tiendas que no expresan su potencial como puntos de atracción urbana en su marco físico.

La importancia como instituciones de tradición pública del Colegio Superior de Señoritas y del Ministerio de Hacienda y como espacios de intercambio exitosos de la Plaza de la Cultura y la Plaza Juan Mora.

La reutilización de los espacios que actualmente son parqueos en espacios de intercambio y pausa urbana.

Replantear el tratamiento de los bordes, la oferta de riqueza visual e intercambio y la calidad de los espacios de espera y abrigo de los establecimientos mencionados.

Tratamiento de los bordes de las instituciones mencionadas, para albergar actividad en sus alrededores, enriquecidos por el carácter creado con su presencia.

Integración de estos espacios públicos con la propuesta de peatonización.

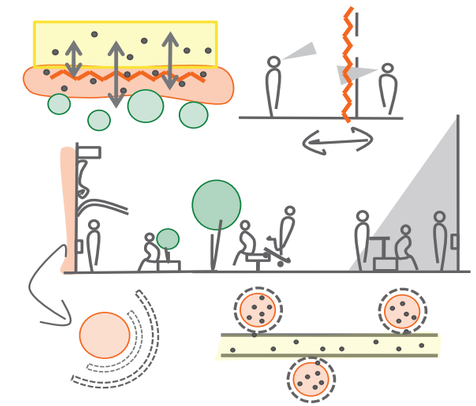


Figura 72. Diagrama de puntos potenciales de Calle 3
Fuente: autores

Protección climática

Alrededor del 50% de las edificaciones del sector analizado, de esta calle, ofrecen aleros y espacio para albergar peatones cuando llueve u ofrecer sombra.

Implementar elementos de protección climática a lo largo de la vía y en los espacios públicos integrados a la misma.

Figura 73. Diagrama de protección climática de Calle 3
Fuente: autores

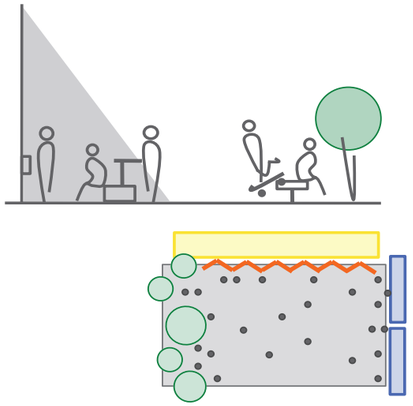


Figura 74. Diagrama de mobiliario urbano de Calle 3
Fuente: autores

Pautas de acción

Incluir en el diseño del bulevar y sus nuevos espacios de pausa y vivencia urbana ámbitos de actividades variadas apoyados en mobiliario urbano agradable, versátil y confortable.

El uso del mismo depende en gran medida del contexto y agrupamiento de edificios y espacios públicos a su alrededor, por lo que su diseño y distribución debería tomar este aspecto en cuenta.

Mobiliario urbano

No aparece mobiliario urbano en las aceras.

En la peatonalización de la vía entre Avenidas 2 y 6, aparecen basureros y elementos para sentarse, que se utilizan principalmente en sector que presente sombra. El mobiliario es poco versátil y de diseño mediocre.

El mismo se utiliza indiscriminadamente en la Plaza Juan Mora, debido al agrupamiento de edificios a su alrededor (Teatro Nacional y Gran Hotel Costa Rica) que presentan un marco físico muy agradable.

Lo mismo sucede en la Plaza de la Cultura, colindante con el Teatro Nacional, el Hotel Costa Rica y la Avenida Central.

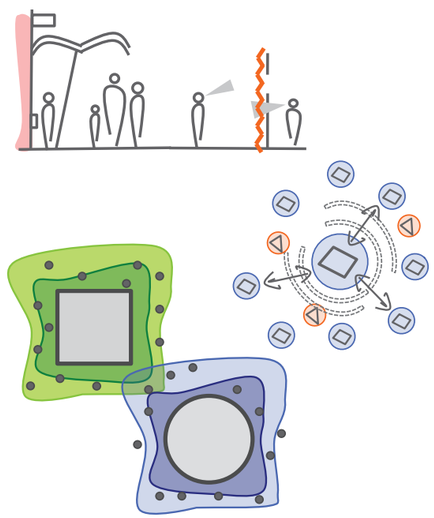


Figura 75. Diagrama de vocación de Calle 3
Fuente: autores

Potenciar el atractivo de los bordes de los establecimientos mencionados para propiciar la permanencia de usuarios y la riqueza visual y de actividades en el sector.

Con la existencia de estos grandes puntos de comercio se pueden plantear complementos en menor escala, o comercios con vocación asociada, mezclado con algunos servicios.

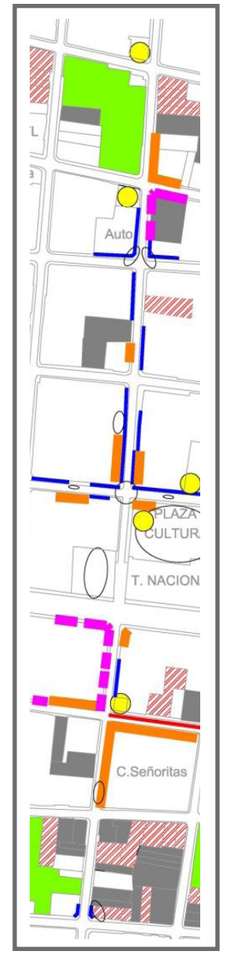
Estimular la importancia de las instituciones ubicadas al sur de la Avenida Central como puntos de enriquecimiento de la vida e imagen urbana por medio del tratamiento de sus bordes y espacios de transición.

Vocación

La vocación del sector es comercial, debido a la existencia de varios puntos importantes, entre ellos, Carrión, Librería Lehmann, Perimercados, Auto Mercado y locales comerciales de diferentes tipos y escalas.

Al sur de la Avenida Central, se produce un ambiente diferente, como consecuencia de la peatonización de la vía entre avenidas 2 y 6, donde hay mayor intercambio urbano (actividades opcionales como comprar, conversar y detenerse). Por otra parte, la presencia del Ministerio de Hacienda y del Colegio Superior de Señoritas diferencia físicamente este sector de otros. Este tramo se interseca con el Bulevar de la Avenida 4, por lo que el enriquecimiento de la experiencia urbana sería mayor.

Diagrama de análisis de Calle 3



Simbología

- Bordes impermeables
- Bordes semipermeables
- Protección climática
- Condiciones topográficas aprovechables
- Lote vacío o parqueo
- Edificio en mal estado o sin uso
- Puntos de reunión y espera
- Puntos potenciales

Comportamiento de peatones (Lugares de encuentro y paradas)

En este sector se producen dos tipos de comportamiento:
-Al norte de la Avenida Central se ven pocos peatones, los cuales se dirigen de manera específica hacia algún otro destino. No realizan ninguna parada más que en el cajero ubicado en una de las esquinas y en los comercios de la cuadra al norte de la Avenida Central, debido al carácter de poco permeable de sus bordes, caminan normalmente por las aceras.

-Al sur de la Avenida Central la densidad comercial, por lo que se ve más personas caminando por las aceras y cruzando las calles, probablemente por la oferta comercial de estas cuadras y por la cercanía con la Plaza de las Garantías Sociales y Avenida Segunda y Avenida 4, donde la densidad de peatones es contrastante.

Pautas de acción

Tratamiento de muros o bordes duros para crear ámbitos de pausa, descanso o de interés visual a lo largo del recorrido .

Propiciar la apertura de cafés, bares y hoteles de este sector como medio de atracción y permanencia de peatones.

Integración de áreas subutilizadas al espacio vial para abrir el panorama visual y liberar sectores como compensación a la densidad comercial.

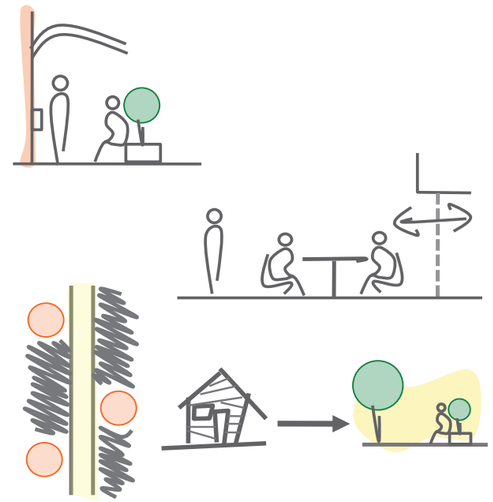
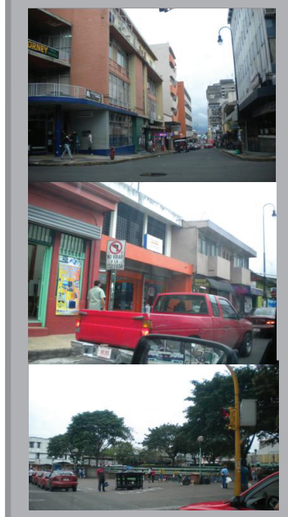


Figura 76. Diagrama de comportamiento de peatones en Calle 7
Fuente: autores



Bordes

En las cuadras al sur del Parque Morazán se tienen varios tipos de bordes: el de la Escuela República de Perú que es duro pero ha sido tratado de forma artística, por lo que llama la atención del transeúnte y se vuelve más agradable. Por otra parte, el borde del restaurante Café del Mar es una verja que deja ver el jardín alrededor de la edificación, el cual es muy agradable. El resto de bordes hacia la Avenida Central son en su mayoría semipermeables, principalmente de bares, restaurantes y hoteles. Sin embargo, no se da un tratamiento que vincule el interior con el exterior o que aporte a la vida urbana de la vía. Los que presentan mayor permeabilidad son los comercios ubicados en la cuadra al norte de la Avenida Central.

Hacia el sur de la Avenida Central, aparecen bordes permeables, de rejas o malla, alrededor del edificio de la Caja Costarricense del Seguro Social y de los lotes de parqueo, respectivamente. El resto son fachadas cortas de establecimientos comerciales. En la última cuadra aparece el borde duro de un garaje o parqueo cerrado con portones.

Potenciar la implementación de tratamientos de bordes similares a los de la escuela y el restaurante, ya que logran un aporte estético al contexto urbano a la vez que conservan la privacidad necesaria según su uso.

Integración de los establecimientos mencionados al medio urbano externo, a través del tratamiento de los espacios de transición entre su interior y el ámbito público.

En el caso del edificios de la CCSS, debe replantearse el tratamiento del borde alrededor del mismo, ya que las rejas imposibilitan el aporte físico al medio urbano de una institución pública cuyo carácter de emplazamiento debería ser de apropiación.

Minimizar el uso a nivel 0 de estacionamientos cuyo borde desfavorezca el panorama visual urbano.

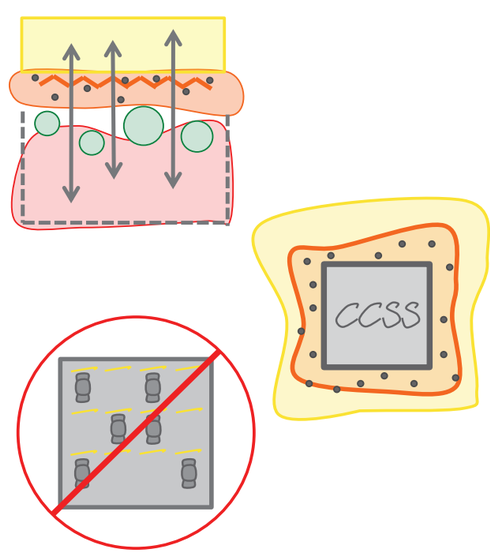


Figura 77. Diagrama de bordes de Calle 7
Fuente: autores

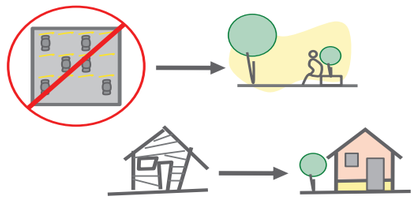


Figura 78. Diagrama de lotes vacíos de Calle 7
Fuente: autores

Pautas de acción

Habilitar lotes actualmente utilizados en parqueos como espacios de intercambio y disfrute urbano.
Tratamiento de fachadas y restauración de edificaciones en mal estado físico que aún presenten condiciones que aporten a la riqueza visual y espacial urbana.

Lotes vacíos y edificios en mal estado o sin uso

Después de la Avenida 2 empiezan a aparecer los lotes de parqueos, con cerramientos poco agradables. Aparecen muchas edificaciones viejas en relativo descuido que podrían ser replanteadas en su tratamiento de fachada y mantenimiento, pero no son del todo descartables.

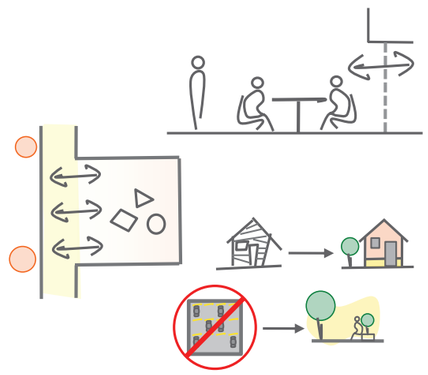


Figura 79. Diagrama de puntos potenciales de Calle 7
Fuente: autores

Restauración de edificaciones en mal estado o descuido.
Apertura de establecimientos de ocio y hospedaje hacia el medio urbano externo.
Integración de la Plaza de Garantías Sociales con la propuesta peatonal de esta vía, así como el replanteamiento en su configuración interna, que permite mayor variedad de actividades y usos en la misma.
Cambio de uso de los estacionamientos hacia nuevos espacios de pausa y vivencia urbana.

Puntos potenciales

Entre los espacios por rescatar se encuentran:
•Las pequeñas edificaciones de madera al sur de la Plaza de las Garantías Sociales.
•Los cafés, bares, restaurantes y hoteles al norte de la Avenida Central de carácter introvertido, al igual que sodas y cantinas al sur de la misma.
•La plaza de las Garantías Sociales como pausa urbana central del recorrido, además de los lotes de parqueos ubicados en el sector, todos con dimensiones adecuados para ser implementados como nuevos espacios de amenidad, ocio o disfrute urbano.

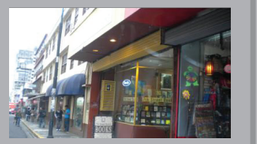


Figura 80. Diagrama de protección climática de Calle 7
Fuente: autores

Implementar elementos de protección climática a lo largo de la vía y en los espacios públicos integrados a la misma.

Protección climática

Alrededor del 50% de las edificaciones del sector analizado de esta calle ofrecen aleros y espacio para albergar peatones cuando llueve u ofrecer sombra.

Figura 81. Diagrama de mobiiario urbano de Calle 7
Fuente: autores

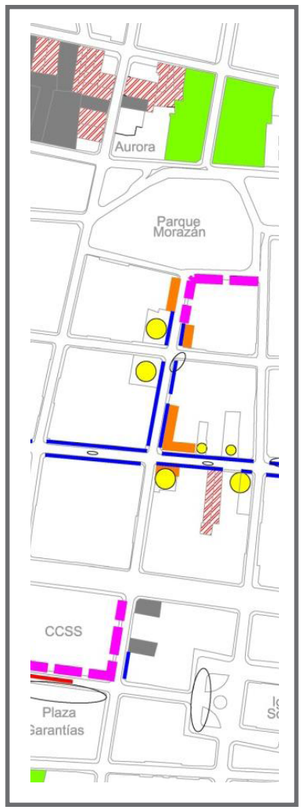
Reivindicar el mal estado de las aceras y el mal tratamiento de las fachadas para permitir el movimiento fluido de los peatones.

Incluir en el diseño del bulevar y sus nuevos espacios de pausa y vivencia urbana ámbitos de actividades variadas apoyados en mobiliario urbano agradable, versátil y confortable.

Mobiliario urbano

No se encuentra ningún tipo de mobiliario urbano sobre las aceras, solo aparece en la Plaza de las Garantías Sociales, que de igual manera es poco utilizado. Se da un tratamiento irregular de las fachadas y las aceras, de poca armonía y entorpecimiento de la circulación del peatón.

Diagrama de análisis de Calle 7



Simbología

- Bordes impermeables
- Bordes semipermeables
- Protección climática
- Condiciones topográficas aprovechables
- Lote vacío o parqueo
- Edificio en mal estado o sin uso
- Puntos de reunión y espera
- Puntos potenciales

Vocación

Al norte de la Avenida Central aparece una vocación de ocio por la fuerte presencia de hoteles, bares, cafés y restaurantes y su remate con el Parque Morazán y cercanía con el Parque España, cuya fortaleza temporal se daría en las tardes y en las noches. De mañana el ambiente urbano sería más pasivo, por la existencia de las escuelas alrededor. La entrada y salida de las mismas y el movimiento en el Parque Morazán producen texturas visuales importantes en ciertos momentos del día.

Al sur de la Avenida Central aparece una vocación comercial densa, de numerosos comercios de fachada corta, que varía entre establecimientos de comidas, bares y tiendas. No existe ninguna oferta real, aparte de la Plaza de las Garantías Sociales para permanecer en el espacio urbano más tiempo del que sea necesario.

Pautas de acción

Potenciar el atractivo de los establecimientos al norte de la Avenida Central para propiciar la permanencia de usuarios y la riqueza visual y de actividades en el sector.

Habilitar los espacios empleados en parqueos como pausas y ámbitos de vivencia urbana, liberando el espacio como compensación a la densidad y trajín comercial.

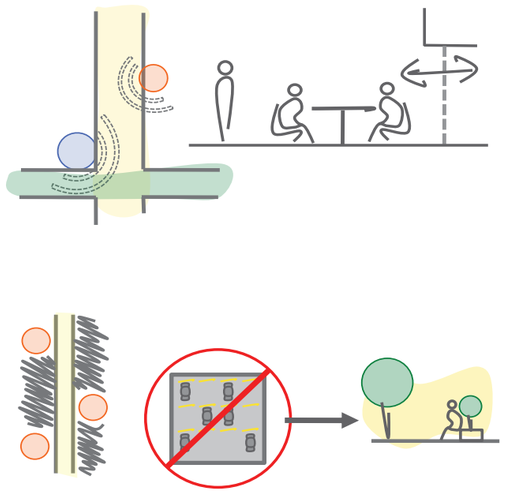


Figura 82. Diagrama de vocación de Calle 7
Fuente: autores

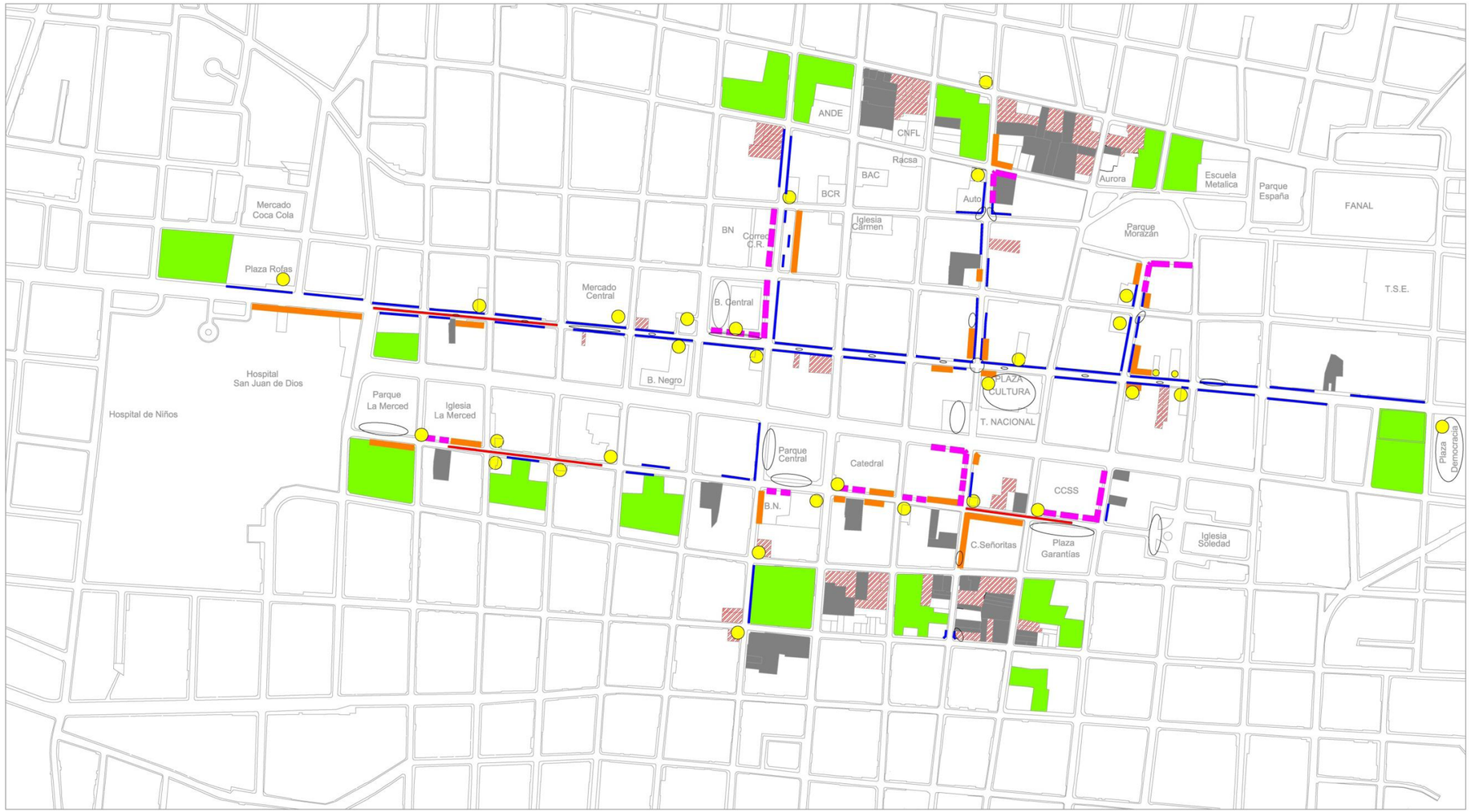
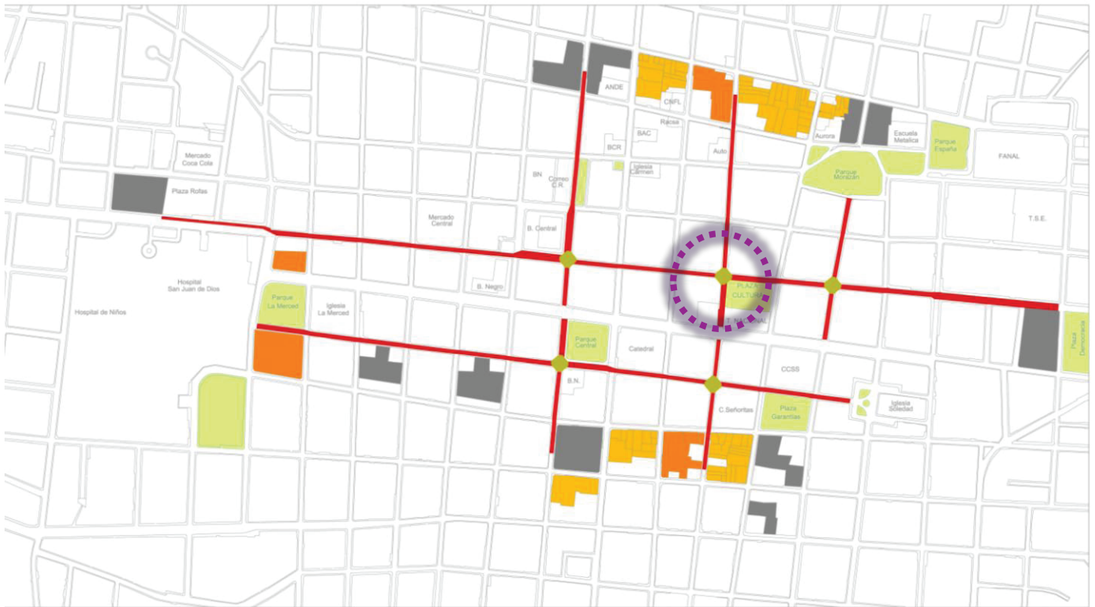


Figura 83. Mapa de síntesis de análisis de bulevares
Fuente: autores

Simbología

- Bordes impermeables
- Bordes semipermeables
- Protección climática
- Condiciones topográficas aprovechables
- Lote vacío o parqueo
- Edificio en mal estado o sin uso
- Puntos de reunión y espera
- Puntos potenciales

Mapa de localización



Simbología

Intersección entre dos bulevares

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 84. Mapa de intersección entre dos bulevares
Fuente: autores

Escenario deseado

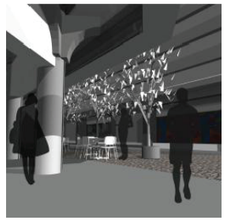


Figura 85. Imagen en 3D a manera de ejemplo sobre una intersección entre dos bulevares
Fuente: autores

Escenario actual

Intersección entre dos bulevares

Para las intersecciones entre dos bulevares se recomienda la apertura de las esquinas para romper la ortogonalidad y dar mayor espacio a los peatones que transitan por ambos bulevares. De ser posible se tomará el espacio de alguno de los edificios ubicados en la esquina, sino se conciliará con el dueño de dicho edificio para que ceda la primera planta al espacio público.

En estas esquina se pretende crear ámbitos de estancia que no interfieran ni entorpezcan los movimientos peatonales.

Ejemplo desarrollado

Uno de los ejemplos para este tipo de intervención es la intersección entre el bulevar de Avenida Central y Calle 3, donde se tiene vinculación con la Plaza de la Cultura y los comercios tienen la intención de vincularse al bulevar, principalmente de manera visual.

Tipologías de intervención

Inicio y fin de los bulevares

En los puntos de inicio y/o final de los bulevares se propone colocar hitos que identifiquen y caracterizen cada punto. Estos hitos serán puestos de información, ubicación y publicidad, por lo que gracias a la venta de espacios publicitarios se generarán recursos para el mantenimiento del hito.

Además, en estos puntos de inicio y/o final se plantea crear mayor amplitud en el bulevar para crear un espacio de amortiguamiento y transición entre la vía vehicular y la vía peatonal.

Ejemplo desarrollado

Uno de los ejemplos para este tipo de intervención es el extremo oeste del bulevar de la Avenida Central, frente al Hospital San Juan de Dios.

Mapa de localización

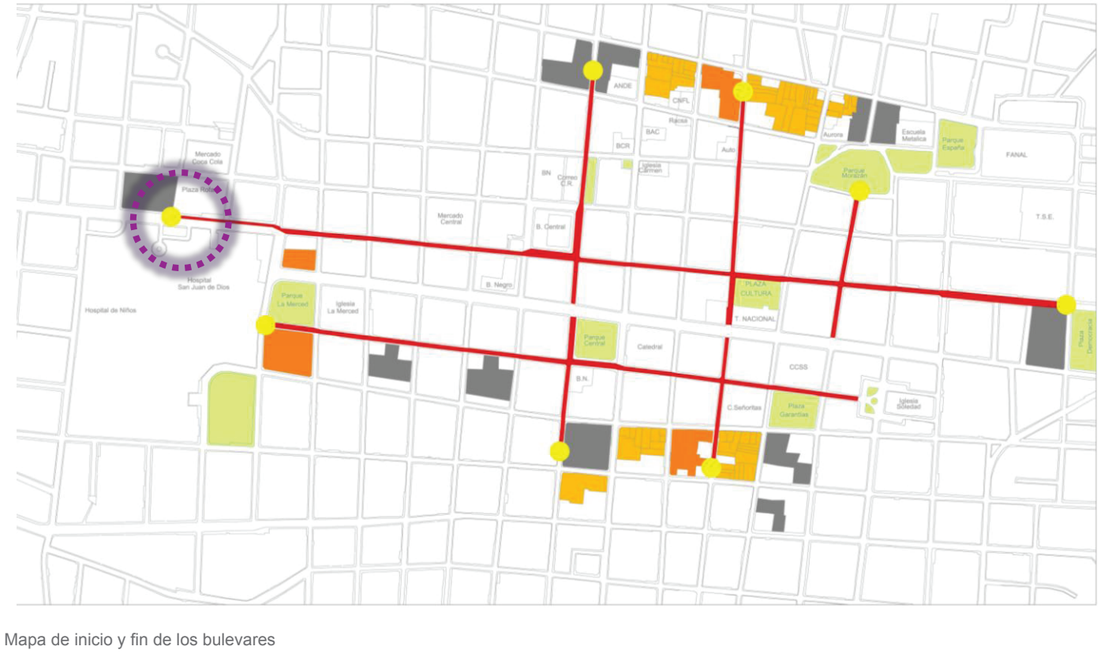


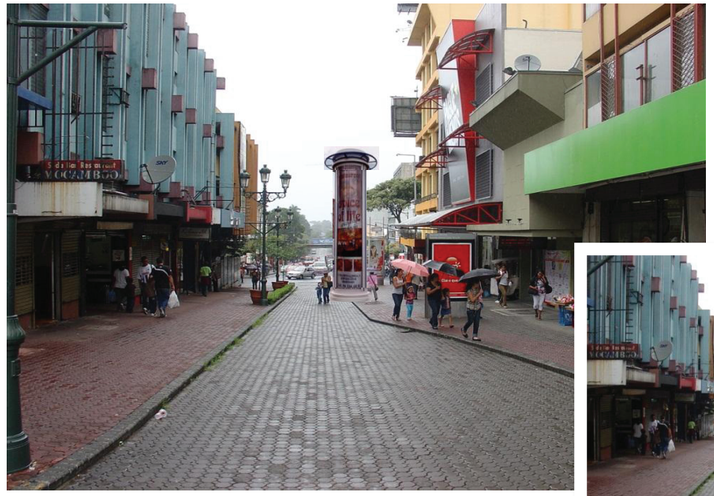
Figura 86. Mapa de inicio y fin de los bulevares
Fuente: autores

Simbología

Inicio y fin de bulevares

Ubicación del ejemplo desarrollado

Escenario deseado



Escenario actual

Figura 87. Fotomontaje a manera de ejemplo sobre el inicio y fin de los bulevares
Fuente: autores

Tipologías de intervención

Mapa de localización

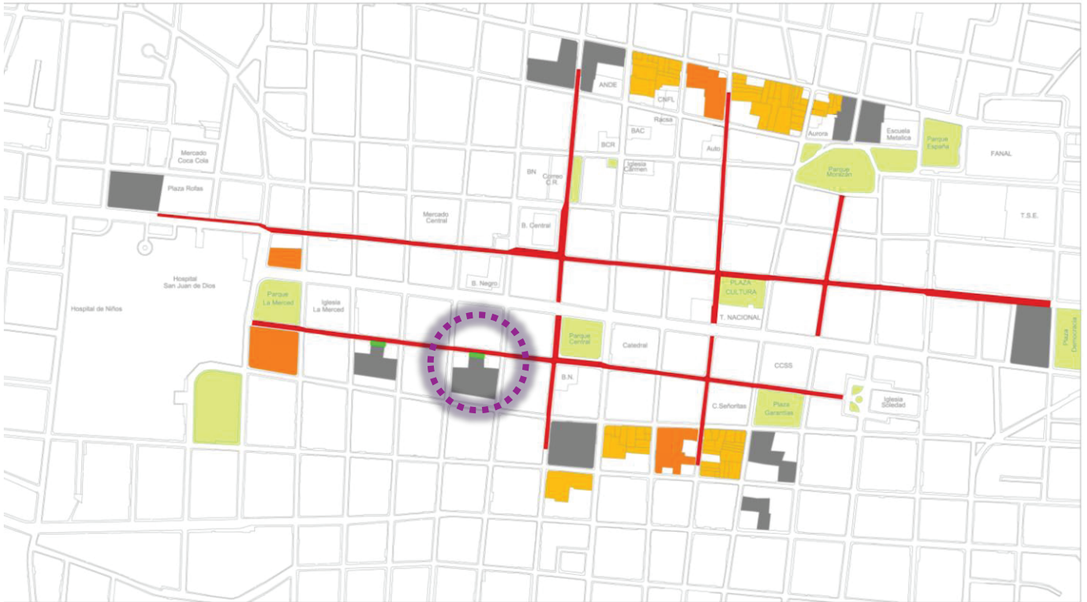


Figura 88. Mapa de ingreso de terminales de transporte público
Fuente: autores

Simbología

Ingreso a terminales de transporte público

Ubicación del ejemplo desarrollado

Escenario Deseado

Escenario Actual

Figura 89. Imagen de ingreso a terminal de transporte público del proyecto “Paseo de la Hormiga” por el grupo 1 de seminario de Regenaración Urbana.
Fuente: Arq. Jonathan Sánchez

Legibilidad y articulación entre bulevares

Ingreso de terminales de transporte público

Para marcar e identificar los puntos de ingreso a las terminales de transporte público que se encuentran ubicadas en los bulevares, se propone crear una diferencia en las texturas de piso y la iluminación que se manejan en todo el bulevar, así como también crear ámbitos de encuentro y de vestíbulos en el acceso a las terminales, por medio de la implementación de mobiliario urbano y vegetación.

Ejemplo desarrollado

Uno de los ejemplos para este tipo de intervención es el ingreso a la terminal de buses del sector G, denominado “Paseo de la Hormiga”, el cual se encuentra sobre el bulevar de Avenida 4.

Cruce de bulevares con la Ave. segunda

En las intersecciones entre los bulevares de la Calle 2 y 3 con la Avenida 2 se plantea la construcción de pasos a desnivel subterráneos que permitan la fluidez del tránsito peatonal sin interferir el tránsito vehicular.

En estos pasos se incorporarán locales comerciales y otro tipo de actividades para evitar la inseguridad y darle mayor amenidad a los recorridos peatonales.

Ejemplo desarrollado

Uno de los ejemplos para este tipo de intervención es el cruce del bulevar de Calle 3 con la Avenida Segunda, la cual estará vinculada con el espacio urbano que se encuentra frente al Teatro Nacional.

Mapa de localización

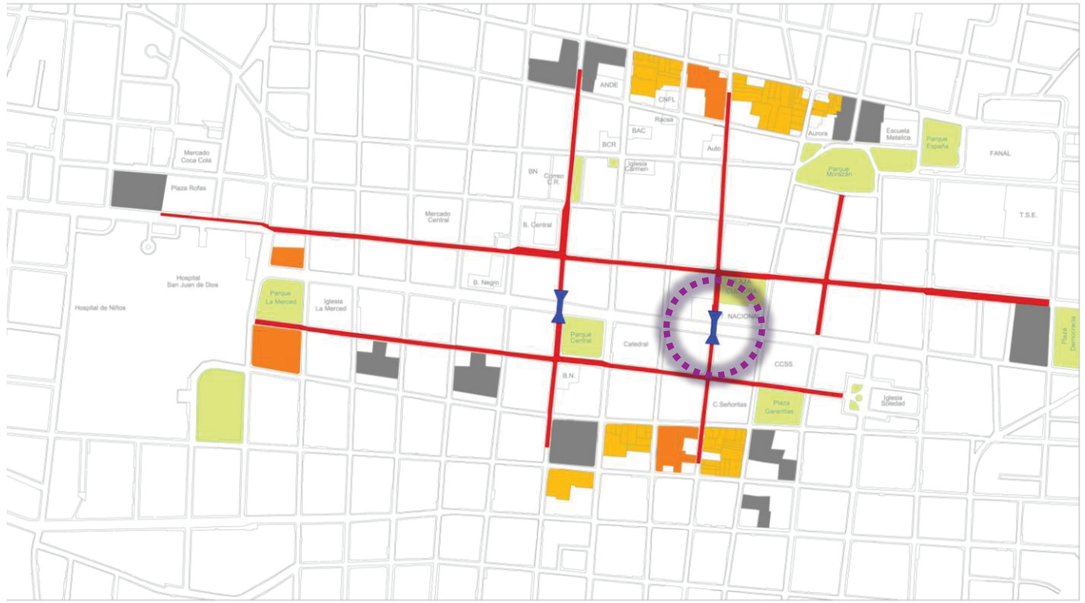


Figura 90. Mapa de cruce de bulevares con la Ave. Segunda
Fuente: autores

Simbología

Cruce de bulevares con Avenida Segunda

Ubicación del ejemplo desarrollado

Escenario deseado

Escenario actual

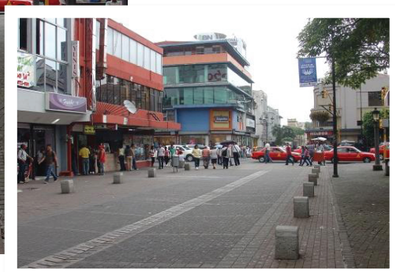
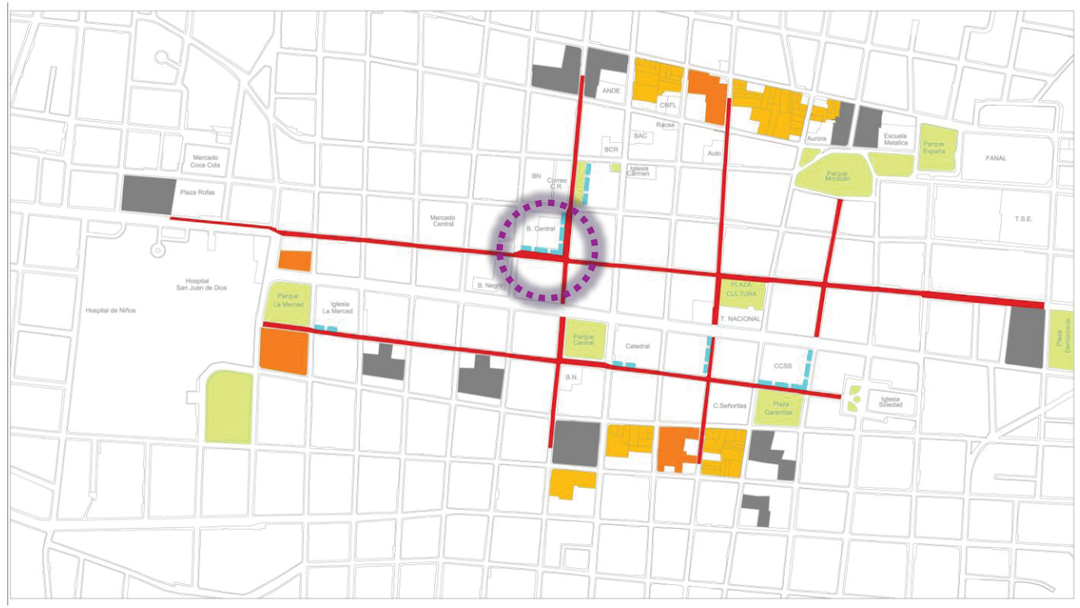


Figura 91. Fotomontaje a manera de ejemplo sobre el cruce de los bulevares con la Ave. Segunda
Fuente: autores

Tipologías de intervención

Mapa de localización



Simbología

Apertura de bordes

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 92. Mapa de apertura de bordes en los bulevares
Fuente: autores

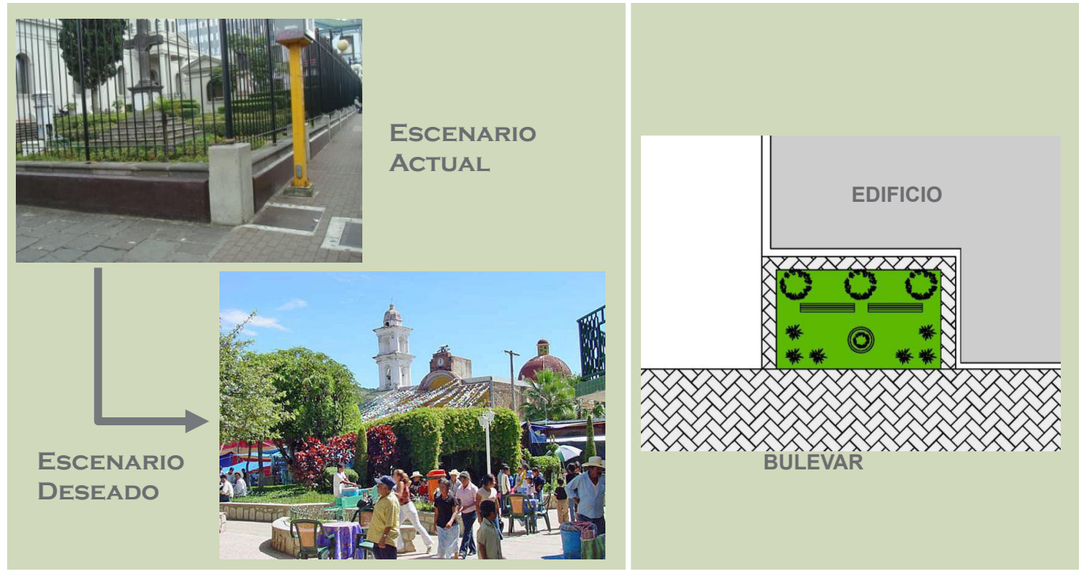


Figura 93. Tipología de intervención 1.
Fuente: autores.
Fuente de imagen de abajo: http://www.foro-mexico.com/guerrero/olinala/fotos/452-el-jardin-e-iglesia.html&imgurl

Tratamiento de bordes

Apertura de bordes

Esta tipología se propone para los espacios y edificios que podrían aportar riqueza y vivencia al espacio urbano, pero que actualmente se encuentran cerrados por rejas o mallas con el fin de integrarlas al espacio urbano y generar una interacción entre lo público y lo privado.
Así como amenizar por medio de mobiliario para sentarse o reunirse, aprovechando que la mayoría de estos lugares cuentan con vegetación agradable y confortable para los peatones.
Los edificios donde se plantea realizar estas aperturas e integraciones son:

- CCSS
- Catedral Metropolitana
- Iglesia de la Merced
- Club Unión
- Banco Central
- Ministerio de Hacienda (fachada que da hacia la Calle 3)

Figura 94. Fotografías ilustrativas de apertura de bordes
Fuente: autores

Tratamiento de bordes

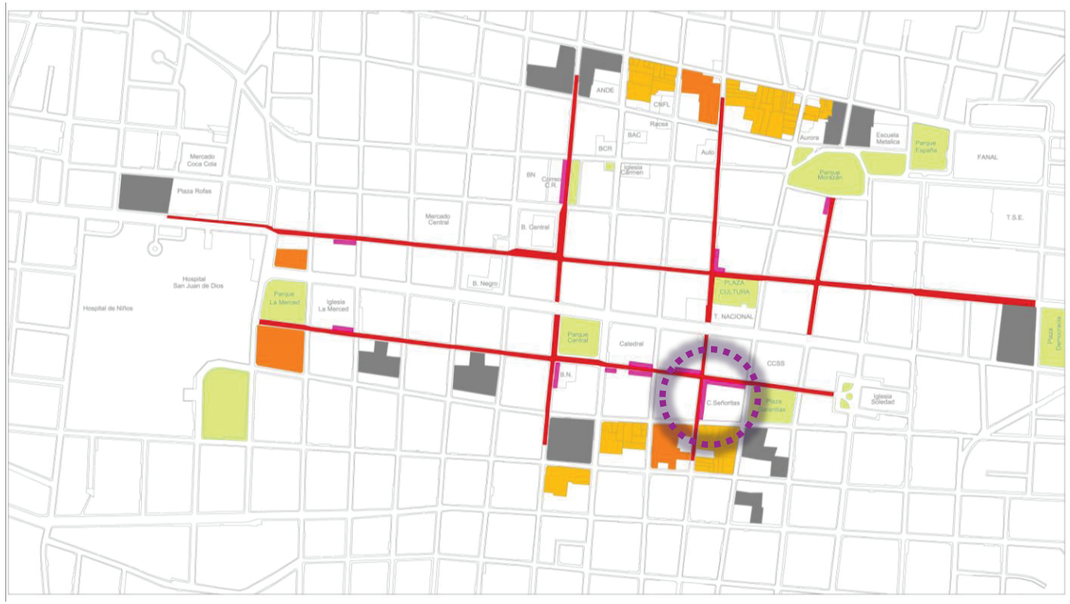
Borde aprovechable para ámbitos urbanos

En los edificios donde existen muros totalmente cerrados se propone aprovecharlos para crear ámbitos de espera y descanso amenos y atractivos para los peatones que recorren los bulevares, por medio de la implementación de mobiliarios, vegetación y elementos artísticos como murales.
Los edificios donde se plantea realizar estas aperturas e integraciones son:

- Colegio Señoritas
- Ministerio de Hacienda (fachada que da hacia la Av.4
- Casa Arzobispal y Curia Metropolitana
- Iglesia de la Merced
- Banco Crédito Agrícola
- Correo
- Carrión
- Escuela República de Perú

Figura 97. Fotografías ilustrativas de bordes aprovechables
Fuente: autores

Mapa de localización



Simbología

Borde aprovechable para ámbitos urbanos

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 95. Mapa de bordes aporvechables
Fuente: autores

Figura 96. Tipología de intervención 2
Fuente: autores

Mapa de localización

Simbología

Intervención a infraestructura existente (transiciones)

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 98. Mapa de transiciones a partir de bordes existentes
Fuente: autores

Figura 99. Tipología de intervención 3
Fuente: autores
Fuente de imagen de abajo: http://www.spanishpodcast.org/fotos/barcelona/rambla2/sw/columnata__terraza__boquer.html

Transiciones a partir de bordes existentes

Esta tipología pretende aprovechar la infraestructura de edificios ya existente para crear espacios de transición y protección climática, que sirvan para hacer una pausa corta o para observar la actividad del bulevar de una manera más informal.
Los edificios donde se plantea realizar estas aperturas e integraciones son:
•Banco Popular
•Bancrédito
•Nodo comercial en la esquina de la Av. 5
•Hospital San Juan de Dios

Figura 100. Fotografías ilustrativas de transiciones con bordes existentes
Fuente: autores

Tratamiento de vacíos

Pausas urbanas

En la búsqueda de amenidad y confort en los recorridos peatonales de los bulevares, se proponen estas intervenciones puntuales en lotes vacíos o parqueos que existen actualmente a lo largo de los bulevares y que servirán para crear ámbitos complementarios que agreguen riqueza y vivencia urbana a los movimientos peatonales.

En estos espacios lo que se propone es utilizar una parte para concederla al uso público y a la ampliación del bulevar y la otra parte del espacio utilizarla para construir pequeñas intervenciones que aporten mayor vivencia a estos ámbitos, pueden ser comercios o servicios.

Como parte del espacio público se incluirían diferentes tipos de vegetación y mobiliario urbano que puedan ser aprovechados por los peatones para descansar o reunirse o desarrollar pequeñas actividades artísticas y culturales (juegos, predicaciones, etc.)

Figura 103. Fotografías ilustrativas de pausas urbanas
Fuente: autores

Mapa de localización

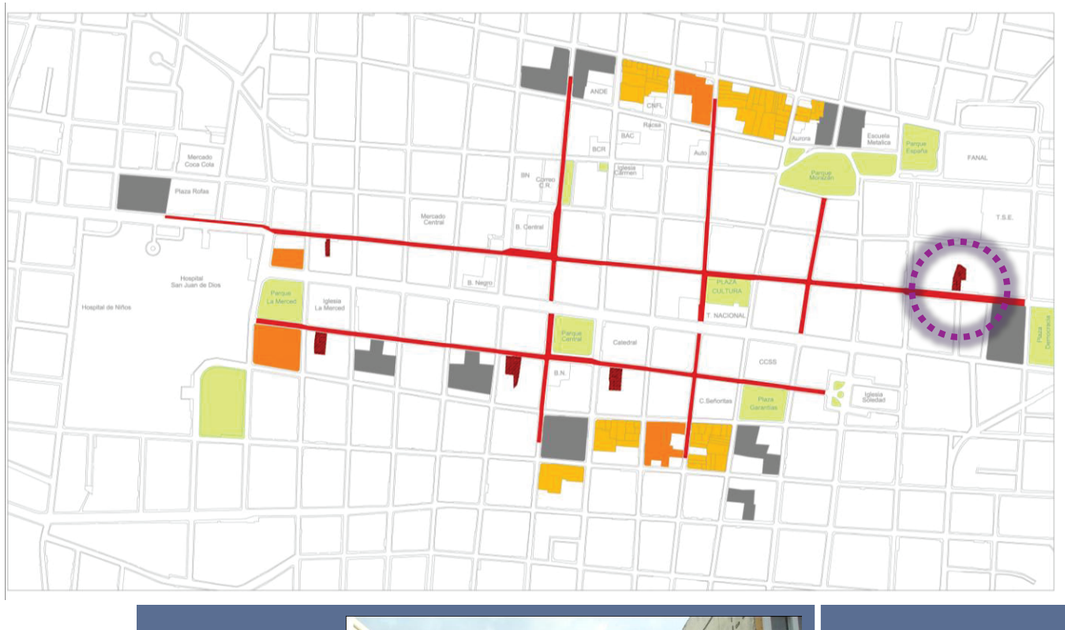


Figura 101. Mapa de sitios para pausas urbanas
Fuente: autores

Simbología

Lotes vacios o parqueos a intervenir

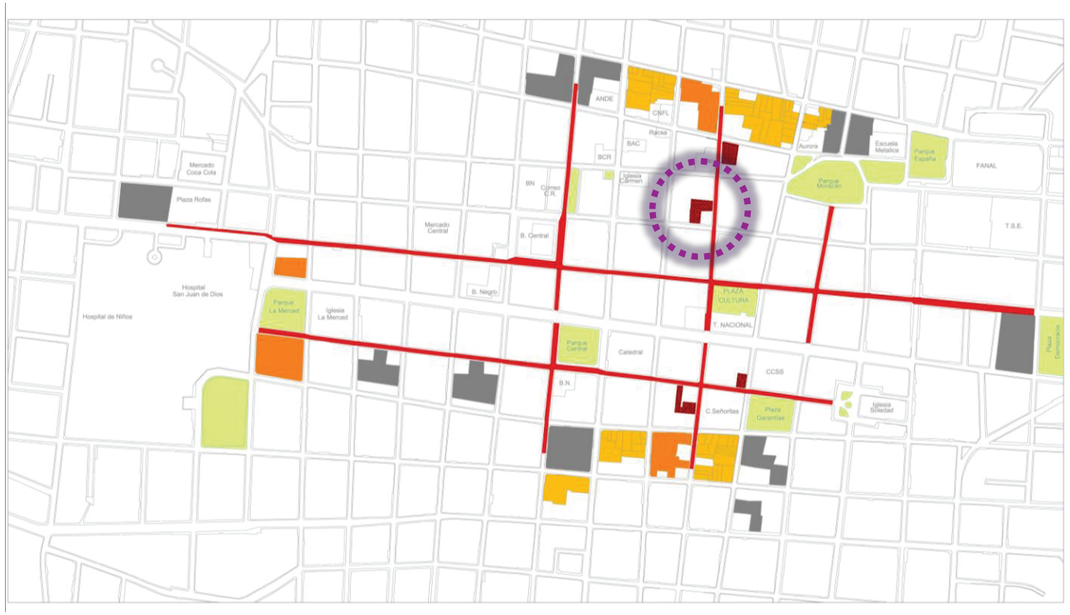
Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 102. Tipología de intervención
Fuente: autores

Tipologías de intervención

Tratamiento de vacíos

Mapa de localización



Simbología

Lotes vacios o parqueos a intervenir

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 104. Mapa de pasajes urbanos
Fuente: autores

Escenario Actual

Escenario Deseado

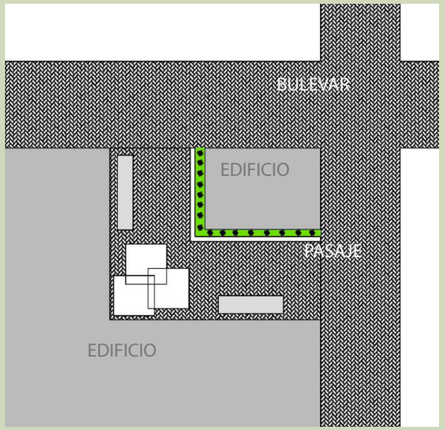


Figura 105. Tipologóa de intervención 5.
Fuente: autores
Fuentes de imagen de abajo: http://tripwow.tripadvisor.com/slideshow-photo/cafe-tanta-en-pasaje-escribanos-by-travel-pod-member-jp1008-lima-peru.html

Pasajes urbanos

Esta intervención tendría lugar en los lotes esquineros o lotes tipo pasaje que permiten conectar dos puntos diferentes por dentro de la cuadra.
Lo que se pretende con estos espacios es aportar mayor variedad de actividades y encuentros a los recorridos de los bulevares, por medio de la implementación de plataformas urbanas que se utilicen para realizar actividades artísticas y culturales de mayor tamaño (conciertos, bailes y diversas presentaciones), así como también del desarrollo de espacios feriales en los que se puedan tener diversas actividades (ferias de artesanías, ferias informativas, ferias comerciales, etc.)

Figura 106. Fotografías ilustrativas de pasajes urbanos
Fuente: autores

Tipologías de intervención

Apertura de esquinas

Actualmente existen comercios en las esquinas tipo sodas, restaurantes y cafeterías, que por medio de pequeñas intervenciones y remodelaciones se les puede potenciar su uso y se pueden integrar al espacio urbano.

Figura 109. Fotografías ilustrativas de apertura de esquinas
Fuente: autores

Mapa de localización

Simbología

Edificios potenciales

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 107. Mapa de apertura de esquinas
Fuente: autores

Figura 108. Tipología de intervención 6
Fuente: autores

Mapa de localización

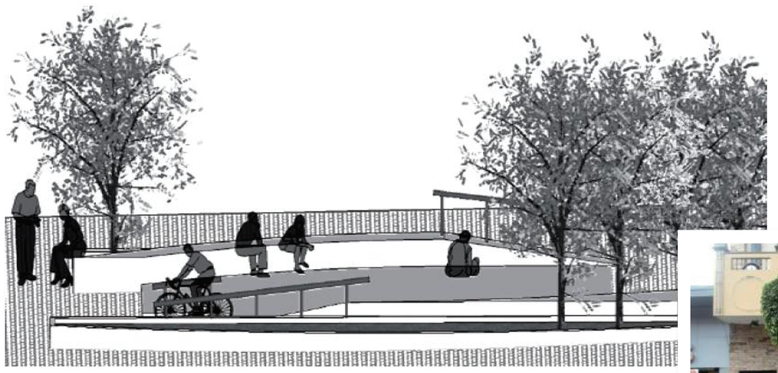
Simbología

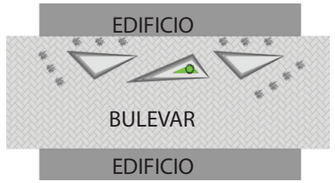
Condiciones topográficas aprovechables

Ubicación del ejemplo desarrollado

Figura 110. Mapa de topografía aprovechable
Fuente: autores

Escenario deseado





Escenario actual

Figura 111. Fotomontaje a manera de ejemplo desarrollado en el tramo del bulevar, ubicado sobre la Avenida Central, entre Calle 9 y 11.
Fuente: autores

Aprovechamiento de topografía

Esta tipología sería utilizada en los extremos este y oeste de los bulevares de la Avenida Central y de la Avenida 4. Consiste en aprovechar la topografía existente, en estos casos desniveles y pendientes; para desarrollar ámbitos de descanso, por medio de la implementación de mobiliario urbano tipo plataformas que se puedan utilizar para sentarse o inclusive para realizar pequeñas presentaciones o exposiciones de esculturas, etc.

Figura 112. Fotografías ilustrativas de topografía aprovechables
Fuente: autores

General

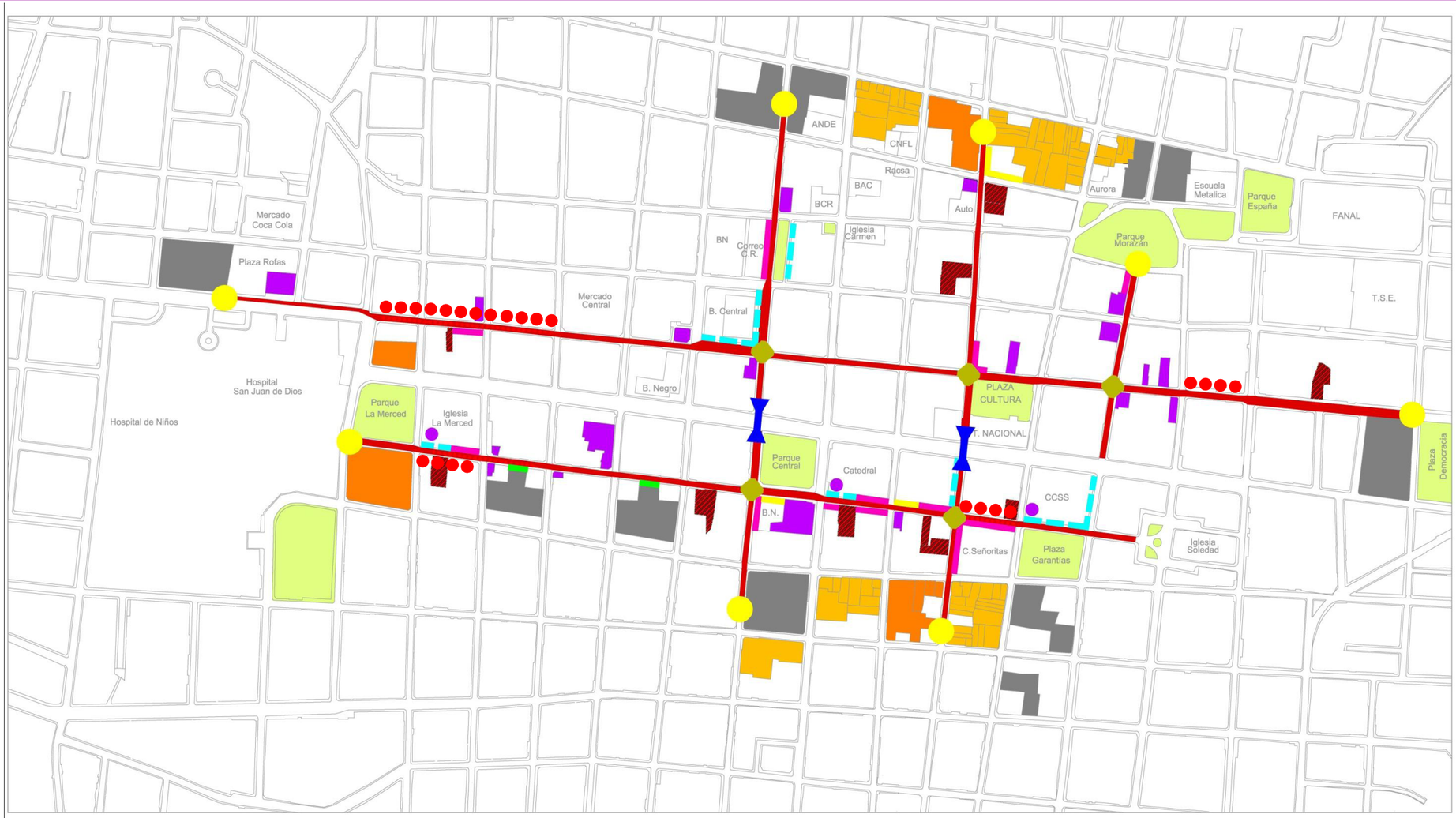


Figura 113. Mapa de propuesta de intervención general
Fuente: autores

Simbología

- Terminales de transporte ya diseñadas
- Terminales de transporte por diseñar
- Galerías urbanas
- Plazas, parques y zonas verdes
- Bulevares
- Intersección entre dos bulevares
- Inicio y fin de bulevares
- Ingreso a terminales de transporte público
- Cruce de bulevares con la avenida segunda
- Lotes vacios o parqueos a intervenir
- Apertura de bordes
- Borde aprovechable para ámbitos urbanos
- Intervención a infraestructura existente (transiciones)
- Edificios potenciales
- Zonas urbanas potenciales
- Condiciones topográficas aprovechables

Pautas

•A lo largo de los bulevares se utilizarán texturas uniformes que faciliten el tránsito de los todos los peatones (niños, adultos mayores, personas con discapacidad, jóvenes, etc.). Para la red secundaria y terciaria también se propone utilizar texturas uniformes en las aceras, que permitan y faciliten el tránsito de los peatones.

•En los espacios de descanso y actividades se hará un cambio en las texturas para darle dinamismo a los recorridos y marcar con especial entonación estos espacios que tendrán características particulares y diferentes a todos los demás tramos del bulevar.

•El ingreso a los comercios, las terminales de transporte público y otros puntos importantes en los bulevares será marcado por un cambio en la textura que indique que se está ingresando a un espacio diferenciado e importante dentro del recorrido.

•Para la escogencia de las texturas de piso para los bulevares y aceras se tendrá como prioridad la utilización de materiales elaborados en el país. Además se escogerán materiales que permitan una correcta permeabilidad del agua al suelo, esto para evitar el sellado total del suelo que trae consecuencias negativas para el medio ambiente y para el uso del espacio, ya que la acumulación de agua provoca levantamiento y deterioro de los materiales.

Texturas

Por textura entendemos la cualidad táctil y visual de una superficie o sustancia, sin tener en cuenta el color. Es la calidad de una superficie, es la piel de las cosas. Los dedos nos permiten a través del tacto percibir la superficie de los objetos. Pero existe otro sentido tal vez más importante en la percepción de los objetos, la visión, sin necesidad de recurrir al tacto podemos conocer cómo es la superficie de un objeto, esto es la textura visual.

Pautas

•Se propone implementar vegetación a lo largo de todos los bulevares, esto para darle mayor amenidad y confort a los recorridos peatonales, por medio de la creación de microclimas. Además, en los puntos de encuentro y descanso se trabajará la vegetación con otros elementos artificiales, como pérgolas para provocar espacios de luz y sombra que hagan más atractivos y utilizados estos espacios.

•En la red secundaria y terciaria se colocará vegetación en algunos puntos específicos donde las condiciones de espacio y tránsito de peatones así lo permitan.

•Apoyar el Plan de Arborización Urbana de la Municipalidad de San José, así como del proyecto San José Floresta Urbana, impulsado por el Instituto de Arquitectura Tropical y apoyado por la Municipalidad de San José y el Banco Nacional de Costa Rica, quienes impulsan convenios e incentivos para los patrocinadores de estos proyectos.

•Utilizar especies nativas del Valle Central, las cuales pertenecen al bosque tropical seco, estas especies favorecerán el paisaje urbano ya que durante la estación seca (aproximadamente de seis meses) los árboles que pertenecen a esta división cambian sus hojas por flores multicolores por lo que se crea un arcoíris natural en las copas de los árboles, además durante la estación lluviosa, dan paso a un bosque siempre verde. En el Valle Central crecen menos árboles y más arbustos, entre los cuales se encuentran especies como lorito, jorco, nance, vainillo, cortés amarillo, cortés negro, ron , ceibas, entre otros.

Vegetación

Por vegetación entendemos a la cobertura vegetal, ya sea salvaje o cultivada, existente en una superficie de suelo determinado, con especies nativas o importadas, donde predominan los árboles y los arbustos.

Iluminación

La iluminación urbana consiste en dotar de luz artificial las vías públicas, parques públicos, y demás espacios de libre circulación y/o estancia temporal, con el objeto de proporcionar la visibilidad y seguridad adecuada para el normal desarrollo de las actividades humanas en la ciudad. Su selección y colocación depende del diseño del entorno y las necesidades específicas.

Pautas

•Se colocará iluminación artificial a lo largo de todas las vías peatonales, tanto en la red primaria como en la red secundaria y terciaria, para lograr espacios iluminados que el peatón sienta seguros y pueda transitar tranquilamente.

•Se buscará que las luminarias armonicen con el diseño de los bulevares y demás vías peatonales, así como también que se integren al mobiliario urbano en el caso de los ámbitos de descanso y actividad.

•Además, en estos mismos ámbitos se puede trabajar la luz natural por medio de tamices que den luz y sombra y hagan estos espacios de parada y estancia más confortables y atractivos.

•Es importante que los conceptos de iluminación estén orientados hacia la sostenibilidad, por lo que se buscarán luminarias con bajos niveles de generación de calor y que no produzcan radiación UV, así como también que proporcionen alta eficiencia y ahorro energético. Además, las luminarias deberán tener una larga vida útil, deben ser resistentes a golpes y vibraciones y deberán tener una intensidad dirigida.

Rotulación y señalización

Se le denomina rotulación a la publicidad exterior, ubicada en propiedad privada pero con proyección al espacio público. Se enfocará en la aplicación de ella, específicamente en edificios comerciales localizados en el cantón de San José, directamente en los bulevares propuestos y existentes.

Se le denomina señalización a todos los elementos visuales, dentro de los bulevares estudiados, que brindan información específica de la ciudad. Se tomará la señalización peatonal como área primordial y esta pretende orientar al peatón en su recorrido por la ciudad hacia su destino.

Pautas

•Se trabajará por medio de incentivos con los dueños de los locales comerciales para lograr mayor legibilidad y orden en las rotulaciones de los comercios que se encuentran ubicados a lo largo de los bulevares.

•Se pretende mejorar la rotulación comercial y señalización peatonal existente, ya que con ello, se fomenta la legibilidad y el orden dentro de la ciudad. Se trabajará en conjunto con la municipalidad de San José, ente encargado de implementarlas.

•En cuanto a la señalización peatonal, se debe renovar la existente que se encuentra deteriorada y fortalecerla en otros sectores adonde es escasa, por no decir carente. Se pretende nombrar calles, avenidas, edificios, paradas, entre otros, que brinden al peatón puntos de referencias para una fácil movilidad dentro de la ciudad. Esta sección es responsabilidad primordial de la municipalidad que debe cumplir con el derecho de circulación legible para el peatón.

•En lo referente a la rotulación comercial se pretende aplicar la legislación existente y fortalecerla para buscar un equilibrio entre paisaje urbano y los mensajes publicitarios, y mejorar así la estética de la capital. Será aplicada la normativa Reglamento de la Publicidad Exterior, especificada en la Sección IV en el Plan Director Urbano de San José (2005). En ella se especifica la obtención de una licencia que le dé permiso de utilizar rotulación al comerciante, se comenta acerca de algunas prohibiciones en cuanto a ubicación de rótulos y vallas publicitarias, y especificaciones técnicas en cuanto a dimensiones. Esta sección rige con base en lo publicado en la Gaceta Nº7 del lunes 12 de enero del 2004 en el apartado ¨Rótulos ubicados sobre el espacio público¨. La responsabilidad del cuido del rótulo con el nombre de la edificación es del propietario del inmueble, de lo contrario estaría incumpliendo la ley y le traería repercusiones. Ambos documentos especifican muy poco acerca de los parámetros de diseño involucrados en la rotulación, esto debe fortalecerse para ir implementando un lenguaje común y claro dentro de la ciudad (código de colores, dimensiones, ubicación, intensidad de iluminación, entre otros). Se pretende trabajar con incentivos, con los dueños de los locales, para captar el interés del comerciante y así facilitar los cambios.

Pautas

•Algunas prácticas de globalización pueden uniformar y estandarizar diseños, reducir los costos y generar así una mayor eficiencia en su producción. Sin embargo, los modelos de gran universalidad que se reproducen, generan distintas lecturas urbanas y usos. Revela la existencia de satisfacer necesidades locales específicas. Esto es causa de que un mismo objeto no se inserta de igual manera en contextos diferentes y que algunos rasgos se distorsionan en las réplicas. La idea sería proponer algo que represente la identidad de los usuarios de la zona.

•Exite carencia de señalización para identificar las paradas de buses. Se deduce la existencia de una parada solamente por las personas que hacen fila en la acera. Esto es en el sector A.

•No existen zonas de cruce peatonal y el tráfico es notorio para la capacidad de soporte de sus calles, lo que genera embotellamiento vial y eventualmente accidentes.

•El gobierno local en conjunto con la Compañía Nacional de Fuerza y Luz se esforzaron por proveer alumbrado subterráneo, del cual solo se benefician los conductores de vehículo, porque el comercio nocturno es escaso en comparación con otras zonas afuera del casco central.

•La idea principal del mobiliario ha sido la de mejorar calidad de recorrido y del bienestar general de los usuarios dentro del espacio público. Sin embargo, si el sitio no es legible difícilmente proveerá confort suficiente.

•Debido a que la mayoría del mobiliario actual no se utiliza por su mala ubicación o por su diseño inadecuado se propone colocar el mobiliario urbano en los puntos que ya se definieron como de encuentro, parada y actividades. Esto con el fin de darle mayor uso y fortaleza a estos espacios y conseguir que el mobiliario sea adecuado a las necesidades de los peatones que transitan por el área de estudio. Se busca integrar el mobiliario a las diferentes condiciones de las aceras, sendas y bulevares con elementos como ejemplo desniveles, muros o jardines.

Mobiliario urbano

El mobiliario urbano es el conjunto de infraestructuras que se encuentran en el espacio público compartido por las colectividades humanas. Está compuesto por el conjunto de objetos dispuestos en la vía pública, tales como pasamanos, teléfonos, semáforos, paradas de bus, bancas, basureros, parquímetros, hidrantes, señalamientos y topes vehiculares.

En el campo de la arquitectura el mobiliario es uno de los protagonistas que dan la pauta en las actividades del espacio público, más allá de ser una simple banca o estación de parada de buses. El mobiliario urbano fortalece un ambiente por medio de amenidades, establece un fuerte sentido de identidad y consolida un atractivo en la imagen urbana.

Algunos ejemplos para el tratamiento de esta red peatonal:

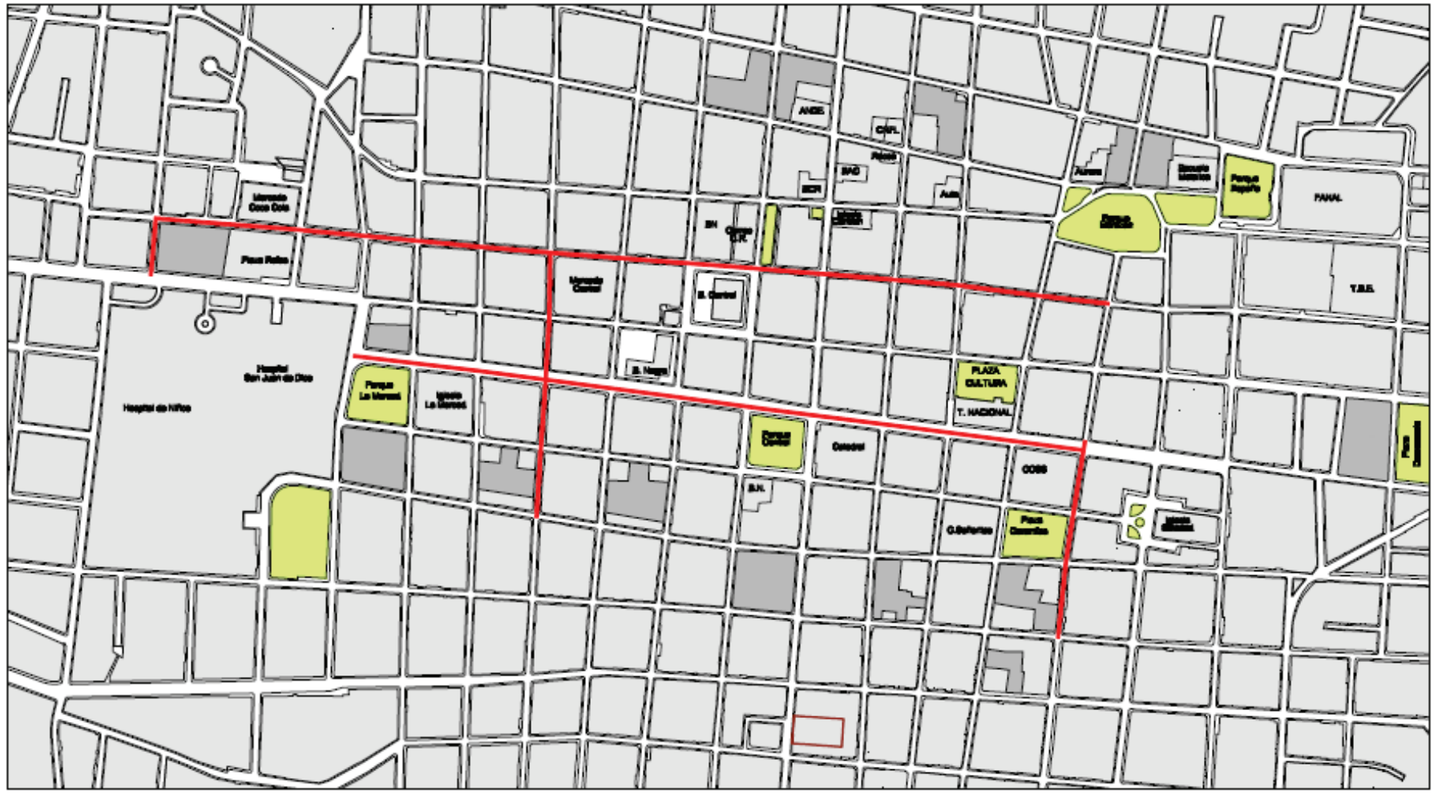
Figura 115. Fotografía ilustrativa A
Fuente: http://www.elcomercio.es/gijon/20090107/occidente/navia-acometera-este-obras-20090107.html

Figura 116. Fotografía ilustrativa B
Fuente: http://es.globedia.com/reforma-casco-urbano-fuente-saz-jarama

Figura 117. Fotografía ilustrativa C
Fuente: http://ecomovilidad.net/madrid/analisis-reforma-calle-serrano

Luego de estudiar el tratamiento que se le dará a los bulevares, es claro que estos no dan abasto al alto flujo peatonal, principalmente en las horas pico, por lo que los peatones recurren a vías alternas para agilizar su camino, lo que genera la necesidad de ampliar algunas aceras, que en primer lugar permitan la ampliación y en segundo lugar que sean de gran tránsito peatonal.

MAPA DE RED SECUNDARIA



Simbología

- Red secundaria de movimientos peatonales
- Espacios urbanos existentes
- Nuevos nodos de transporte público

Figura 114. Mapa de la red secundaria
Fuente: autores

Objetivos

•Apoyar la red primaria de bulevares.
•Ampliar y mejorar las aceras, incluyendo elementos de confort climático y vegetación para lograr recorridos agradables y eficientes.

Red secundaria

Figura 118. Mapa de ampliaciones de la red secundaria
Fuente: autores

Figura 119. Fotografías de sitios potenciales de la red secundaria
Fuente: autores

Análisis

Para completar la red de movimiento peatonal es necesario intervenir no solo los bulevares, sino también otras vías importantes que son utilizadas por los peatones y que no se pueden o no es preciso convertir en bulevar.

Con el afán de crear un equilibrio entre lo urbano y la naturaleza y apuntar a espacios más amigables al peatón, se proponen mejoras y pautas de diseño para la red secundaria, conformada por aceras de importancia y jerarquía dentro de la red peatonal.

Para determinar los puntos específicos de intervención y conocer un poco mejor la situación actual de las vías que se clasificaron como red secundaria, se realizó un análisis donde se determinaron algunas condiciones importantes:

- Lado sugerido para la ampliación. Debido a que las vías de la red secundaria son en su mayoría angostas, no se podría intervenir y ampliar las aceras de los dos lados, por lo que por medio de la visita y el análisis de estas calles se determinó un lado específico para realizar la expansión y las propuestas anteriormente descritas.

- Puntos potenciales. Se determinaron los comercios como restaurantes y cafeterías que por medio de una apertura y pequeñas remodelaciones, como sacar las mesitas un poco hacia el espacio público, pueden aportar mayor vivencia y amenidad a los recorridos peatonales.

- Aleros requeridos. También se marcaron los puntos donde es necesario implementar algún tipo de protección climática o alero que complemente la propuesta de ampliación de aceras y aporten al confort y a la amenidad de los recorridos peatonales.

- Condiciones aprovechables. Resulta importante incorporar a la propuesta de las vías secundarias algunos espacios aprovechables, como retiros de edificaciones significativos y vestíbulos externos.

La ampliación de las aceras se ha asignado en las vías que el análisis anterior arrojó como vías peatonales importantes, así como también en función de conectar espacios útiles dentro del recorrido peatonal, como áreas verdes y plazas existentes. Así entonces, estos puntos contribuirán en la amenidad urbana y brindarán aperturas al recorrido como remansos o toma de decisiones en las rutas peatonales.

Otro aspecto no menos relevante es la aplicación de la ley 7600 que beneficie a todo usuario y no se limite únicamente a las dimensiones mínimas. De igual manera debe estudiarse su aplicación en cada caso por los componentes urbanos existentes.

Otro elemento seleccionador en la ampliación de aceras sugiere conexión con bulevares u otras redes peatonales propuestas.
Para los casos de abordar taxis o buses que crucen la ciudad, se garantiza la asignación de espacios amplios en zonas de espera, principalmente en el trayecto de la Avenida Segunda. Queda con mayor factibilidad de realización, pues la accesibilidad limitada de transporte público sobre esta vía dotaría de mayor espacio para ampliar aceras.

Se requiere alguna pantalla verde que aumente el balance del microclima con sombras y facilite el confort como amortiguadores de ruido y polución. Aunque no se pueda realizar en toda la red, lo importante es detectar posibilidades de implementación sectorial en las vías de la red secundaria.

También se sugiere implementar alguna fila de monolitos que delimiten, protejan y robustezcan el recorrido especialmente en trayectos de alto tránsito por cantidad, frecuencia y dimensión de las vías. Como particularmente resulta la avenida segunda.

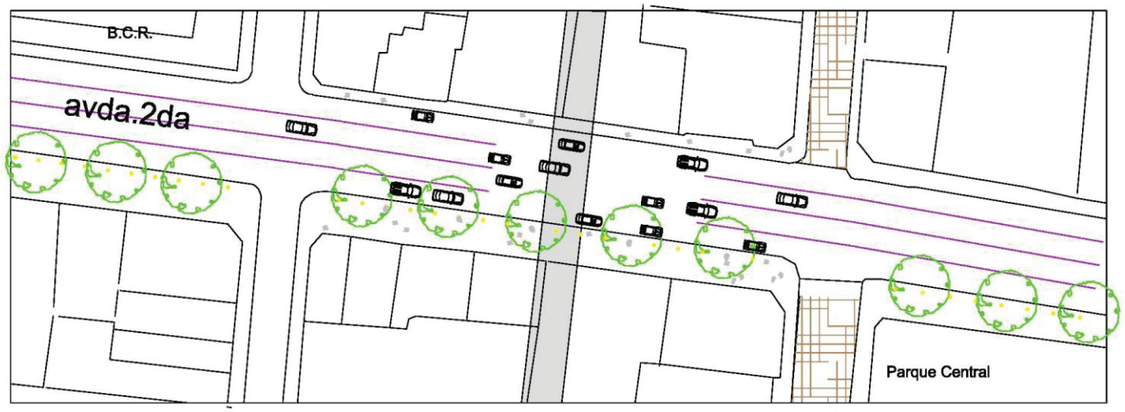
Además, la ampliación de aceras podría aunarse en la creación de vestíbulos a los edificios seleccionados previamente por su valor arquitectónico, por frecuencia de uso institucional o por su aporte urbano que contribuya al balance con la implementación de más espacios verdes. En algunos casos implica la remoción de barreras metálicas como rejas, tratamiento de jardines, iluminación con acentos y recuperación de sitos para estancia temporal, siempre con el firme objetivo de incrementar la vida urbana, tanto diurna como nocturna.

Propuesta para la red secundaria

Es necesario que todas las aceras sean intervenidas para su mejoramiento, especialmente aquellas donde el recorrido tiene pendiente, dado que la cantidad de lluvia en nuestro territorio es considerable y se mantiene en la mayoría de los meses.

Se sugiere estandarizar las texturas del recorrido y normar el acabado final incluyendo la colocación de las cajas de registro, dimensiones, distancias de ubicación y tapas de las mismas, pues la colocación arbitraria solo incrementará el desorden visual del recorrido. Esto no solo a nivel municipal donde interviene el propietario, sino a nivel interinstitucional ante cualquier intervención de servicios urbanos. Lo anterior incluye la señalización vertical.

Además es pertinente revisar la selección del mobiliario instalado y por instalar, su colocación aunque con parámetros preestablecidos, deberá estudiarse individualmente según el contexto urbano, no solo para evitar entorpecer la ruta peatonal, sino para reforzar su objetivo, pues el mobiliario urbano debe proponer estancia, información y apoyo, por tanto, debe inducir más bien a espacios acogedores y no ser obstáculo en el trayecto.



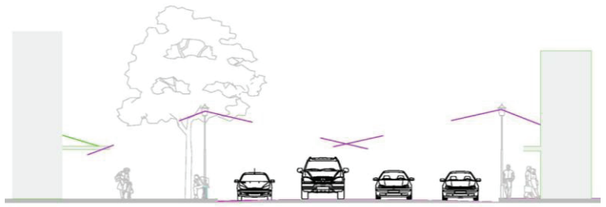


Figura 120. Imágenes ilustrativas de la propuesta de la red secundaria
Fuente: autores

Red terciaria

Luego de estudiar los movimientos peatonales, afirmamos que la red terciaria tiene gran importancia para la movilización de peatones cuyo destino es una edificación en el centro de San José, por lo que para estas vías se pretende el mejoramiento del estado físico de las aceras, no solo para mejorar la imagen de San José, sino permitir su uso para por todas las personas (niños, adultos mayores, personas con discapacidad, etc.).

MAPA DE RED TERCIARIA

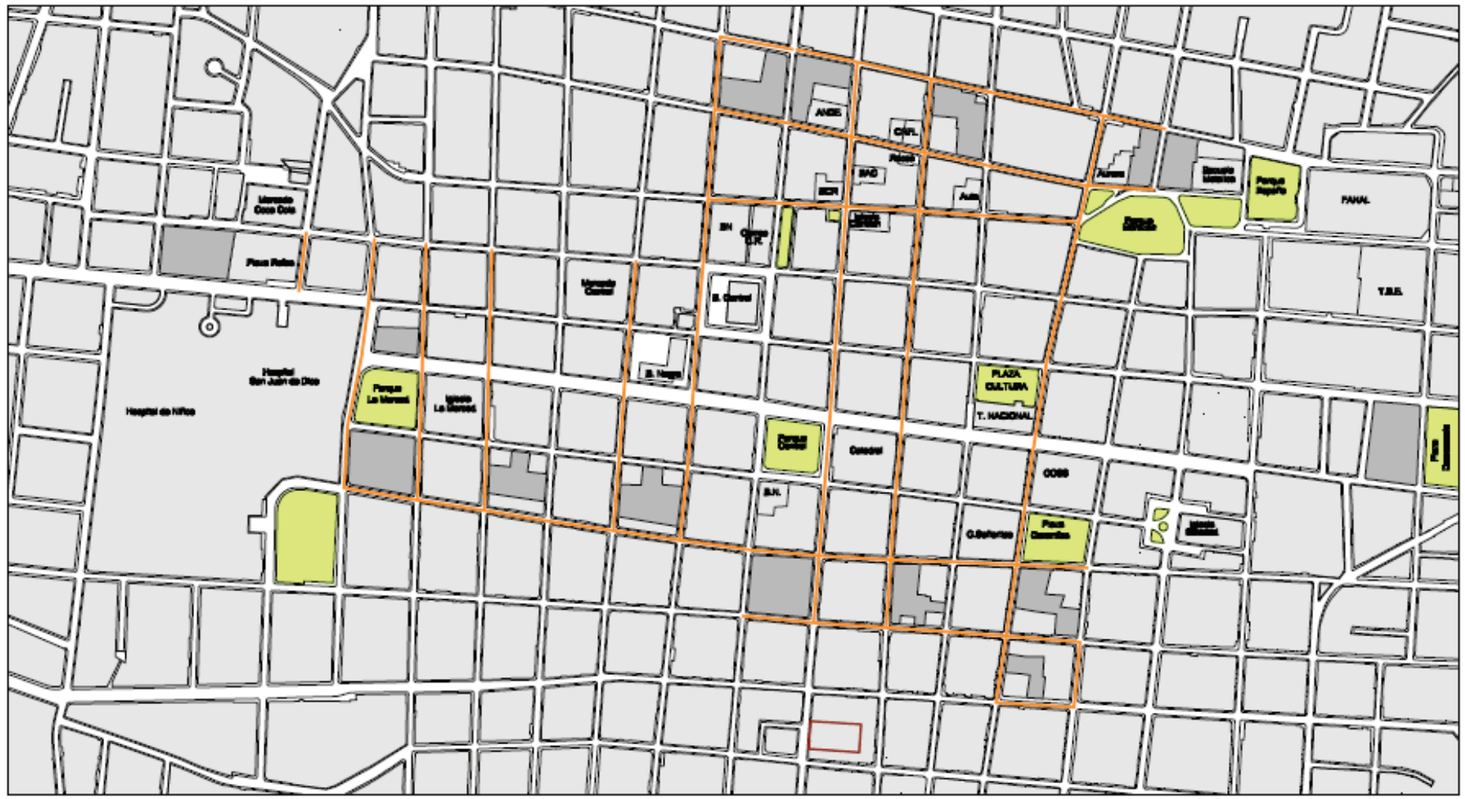


Figura 121. Mapa de la red terciaria
Fuente: autores

Simbología

- Red terciaria de movimientos peatonales
- Espacios urbanos existentes
- Nuevos nodos de transporte público

Objetivos

•Apoyar la red primaria y secundaria de movimientos peatonales.

•Ofrecer variedad de recorridos y generar riqueza espacial en los recorridos.

Mejoramiento de aceras

Algunos ejemplos para el tratamiento de esta red peatonal son:

Figura 122. Fotografía ilustrativa A
Fuente: http://www.urbanity.es/foro/urbanismo-mad/15520-madrid-remodelacion-lopez-de-hoyos.html

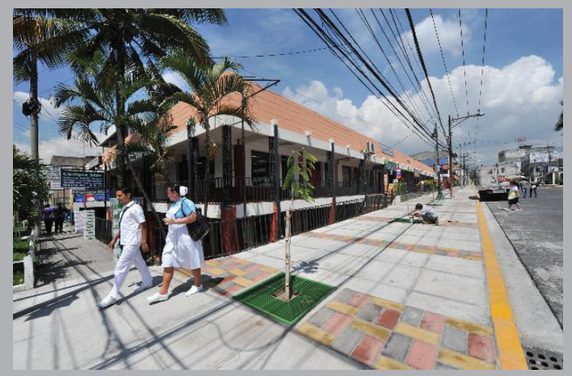


Figura 123. Fotografía ilustrativa B
Fuente: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=83340643

Figura 124. Fotografía ilustrativa C
Fuente: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=52567545

Red terciaria

Para completar el análisis de las redes peatonales tenemos, por último, el estudio de la red terciaria. Esta red, constituida por el resto de aceras dentro de las terminales de transporte público del casco urbano, es la de menores posibilidades de intervención, caracterizada en su mayoría por aceras angostas en muy mal estado y con alta irregularidad en sus texturas y obstáculos.Para conocer las posibilidades que ofrecen las vías de la red terciaria y los puntos específicos donde se deben mejorar o arborizar, se realizó un análisis donde se determinaron y marcaron algunas condiciones importantes:

- Plazas o áreas verdes existentes: esta red es la más extensa y la que realiza la función de conexión y amarre entre todos los puntos de la red peatonal, resulta importante tomar en cuenta los parque o plazas existentes como puntos importantes de conexión y referencia.

- Tramos sugeridos para arborización: debido a que estas vías y aceras que pertenecen a la red terciaria, son en su mayoría angostas y no presentan muchas posibilidades de expansión, se marcaron algunos tramos donde las condiciones físicas, como retiros de edificios o espacios de parqueo sobre la calle, permiten una mayor intervención por medio de la implantación de pequeñas zonas verdes y de vegetación.

- Tramo de red con necesidad de mejoramiento en ambos lados de la acera: en su mayoría las aceras se encuentran en mal estado, por lo que necesitan su mejoramiento; por esto se estudiaron todas las vías de la red terciaria y se marcaron cuáles tramos necesitan mejoramiento de las aceras a ambos lados.

- Aleros requeridos: también se marcaron los tramos del recorrido peatonal que requieren la implementación de aleros o alguna otra protección climática para amenizar y aportar confort a los peatones.

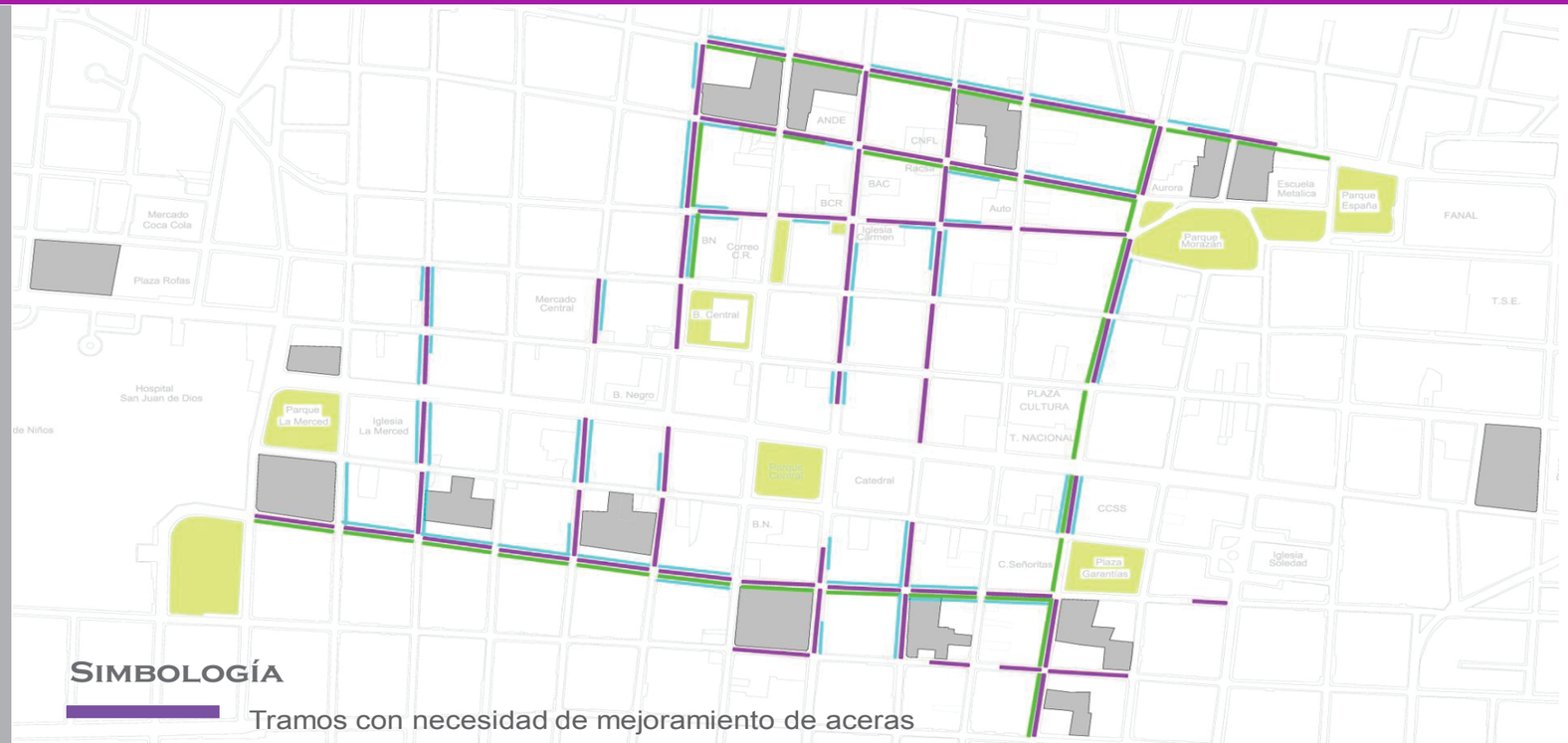


Figura 125. Mapa de mejoramiento de aceras
Fuente: autores

Figura 126. Fotografías de sitios potenciales para el mejoramiento de la red terciaria
Fuente: autores

Propuesta para la red terciria

Para esta red resulta pertinente utilizar los mismos conceptos recomendados para la red secundaria sobre estandarización de superficies, colocación de señales verticales, aplicación más espléndida de la ley 7600 que daría notable beneficio a la red en general.

La implementación estratégica de arborización y de rescate de ciertos espacios podría enriquecer y fortalecer el uso de trayectos específicos. Las pantallas verdes no solo dotarían de robustez algunos sectores, sino que brindarían cierta uniformidad en el lenguaje urbano percibido ante la enorme variabilidad de edificaciones sin aplicación contextual. Se sugiere, además, tener planes de contingencia para que los retiros obligados por la Municipalidad, en las nuevas reparaciones o construcciones, no desfasen el trayecto peatonal versus las construcciones de mayor antigüedad, con un retiro inapropiado e inadecuado a las necesidades reales.

Figura 127. Imágenes ilustrativas de la propuesta de la red terciaria
Fuente: autores

En algunos casos se puede rescatar o reubicar la textura que cubría las aceras con piedra granito del antiguo San José. La reasignación de estas con las nuevas puede realizarse con integración de los edificios que tengan realce histórico, y por tanto las texturas urbanas refuercen el lenguaje. Debe evitarse la colección de acabados en aceras urbanas.

Resulta imperativo que se elimine de esta red todo puesto de venta callejera que no aporta fluidez ni permeabilidad y que en concesión, se reasignen, en los casos estrictamente necesarios, a otras redes con mayor potencial de brindar el servicio comercial en la ruta peatonal, con puestos de atención multilateral y en espacios más abiertos.

Es posible que al reforzar la red secundaria e implementar el sistema de bulevares interconectados, no solo con las terminales de transporte público, sino con edificios de interés, la red terciaria sea menos transitada y por ende su angosta dimensión no resulta tan poco amigable.

En algunos casos se pude sugerir unificación de aleros en algunas secciones que armonicen la legibilidad del recorrido.

Y de forma enfática, resulta necesario coordinar institucionalmente el tratamiento de las esquinas para no saturarlas de obstáculos, sino que jerárquicamente los espacios para ello puedan ser colocados y asignados. El tratamiento se recomienda de manera particular, pues también intervienen elementos topográficos y vialidad vehicular, entre otros.

Así mismo, de manera tácita, se recomienda no autorizar parqueos en las aceras, aun si el propietario se retira de la línea de construcción para tal propósito, pues el aparcamiento seccionado obstaculiza radicalmente la percepción y permeabilidad del peatón; es decir, no resulta compatible en lo mínimo cuando se busca el equilibrio entre lo urbano y lo natural. Por el contrario se debe reforzar con arborización en los retiros amplios.

Articulación de nodos

Articulación de nodos

Constituida por los nodos norte, que comprenden los sectores B y C, los nodos sur, que comprenden los sectores E y F, y los nodos oeste del sector A, los que están cercanos al Parque de la Merced. Para esta red de articulación se pretende concentrar, además, de los nodos de transporte público, variedad de espacios para el encuentro y el descanso, con protección climática y riqueza paisajística y urbana. Por lo que se tomarán en cuenta los siguientes conceptos:

•Concentración/Agrupación
Concentrar actividades (sociales, necesarias y opcionales) que respondan a la vocación de la zona y que generen una alta temporalidad de usos.
•Permeabilidad
Incrementar las posibilidades de recorridos, conectando espacios internos y externos (públicos-semi público- semi privados- privados)
•Integración/Variedad
Definir una vocación que apoye y complemente las actividades actuales del lugar, generando variedad de actividades, experiencias y temporalidad, al jerarquizar las actividades.
•Invitación
Incorporar actividades que motiven a los peatones a ingresar al proyecto, además de crear transiciones y redes de ámbitos que inviten al usuario a participar y permanecer en el sector.
•Robustez/Amenidad
Generar un sistema de ámbitos con variedad de actividades que se retroalimenten una con otras, Al fomentar la multifuncionalidad e integración de los espacios. Además de posibilitar espacios cómodos y confortables, así como recorridos placenteros y atractivos.
•Legibilidad
Articular ámbitos internos y externos mediante el manejo de redes verdes, cambios de nivel y texturas.
•Riqueza
Producir diversas experiencias sensoriales a través
de los recorridos y las vivencias de los espacios.
•Coherencia visual
Lograr coherencia del lenguaje entre el edificio y su vocación, y entre el espacio público – actividades - contexto físico.

Dentro de la propuesta conceptual, una de las intenciones principales es poder articular los nodos de transporte público, por lo que la red espacial de articulación de nodos busca vincular los nodos que tienen relación entre sí. Se determinaron tres sectores por intervenir, los cuales son de relevancia para crear una dinámica urbana equitativa para toda el área de estudio.

MAPA DE REDES PEATONALES PROPUESTAS

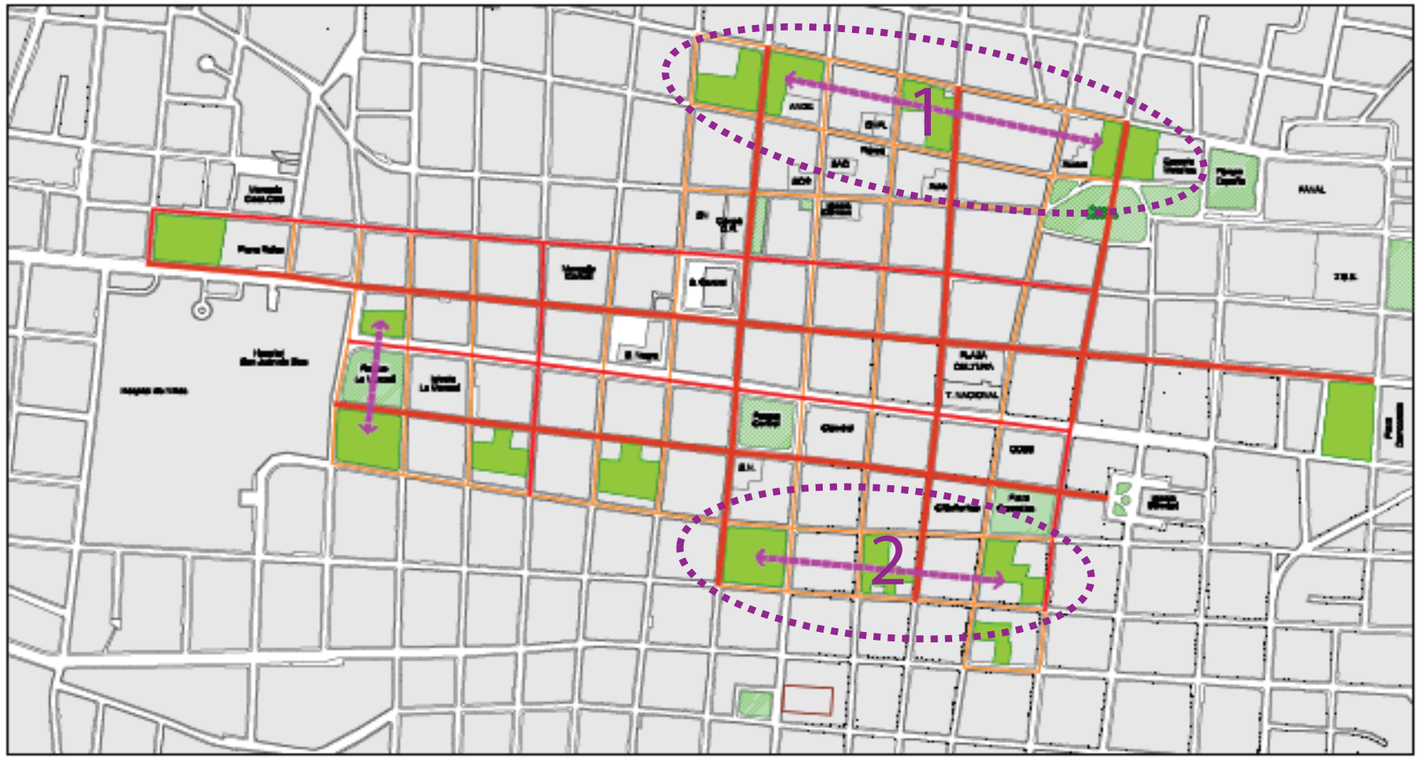


Figura 128. Mapa de redes peatonales propuestas
Fuente: autores

Simbología

- Red primaria de movimientos peatonales
- Red secundaria de movimientos peatonales
- Red terciaria de movimientos peatonales
- Red especial de movimientos peatonales
- Espacios urbanos existentes
- Nuevos nodos de transporte público
- 1 Sector norte – nodos B y C
- 2 Sector sur – nodos E y F

ARTICULACIÓN DE NODOS

Las articulación de nodos se desarrollará por medio de proyectos estratégicos que generen mayor dinámica urbana y conexiones entre espacios, integrando actividades públicas y privadas, con mayor permeabilidad, y dando variedad de usos en zonas donde los usuarios se concentran pero la infraestructura no presenta las condiciones necesarias para la estancia, el disfrute y las relaciones, es decir, para la vivencia urbana.

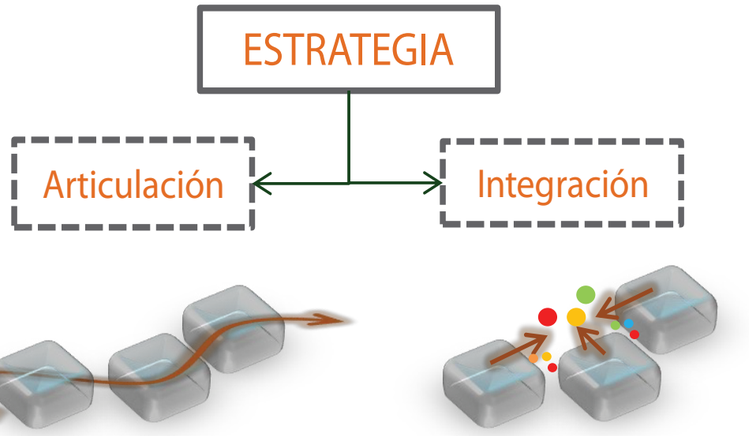


Figura 129. Diagrama de la estrategia de articulación de nodos
Fuente: autores

La articulación busca unir espacios grandes, al reforzar la identidad de los espacios y potenciar el encuentro y la estancia en los espacios públicos. Por otra parte, se intenta crear en estos espacios articuladores, la capacidad de albergar en armonía múltiples actividades y funciones que se favorezcan mutuamente, es decir, se pretende la integración, en espacios que incentiven la estancia y la participación de los usuarios al generar vida entre los edificios y rechazar el mono funcionalismo.

Para poder definir qué carácter y vocación tendrán estos proyectos estratégicos, es necesario analizar cada uno de las zonas por intervenir, observando sus características y relaciones con el contexto inmediato, por lo que se hará una lista de las actividades que se concentran en estos sectores y la forma en cómo se relacionan los nodos de transporte público que se encuentran dentro de estas zonas, con los espacios urbanos más cercano a ellos.

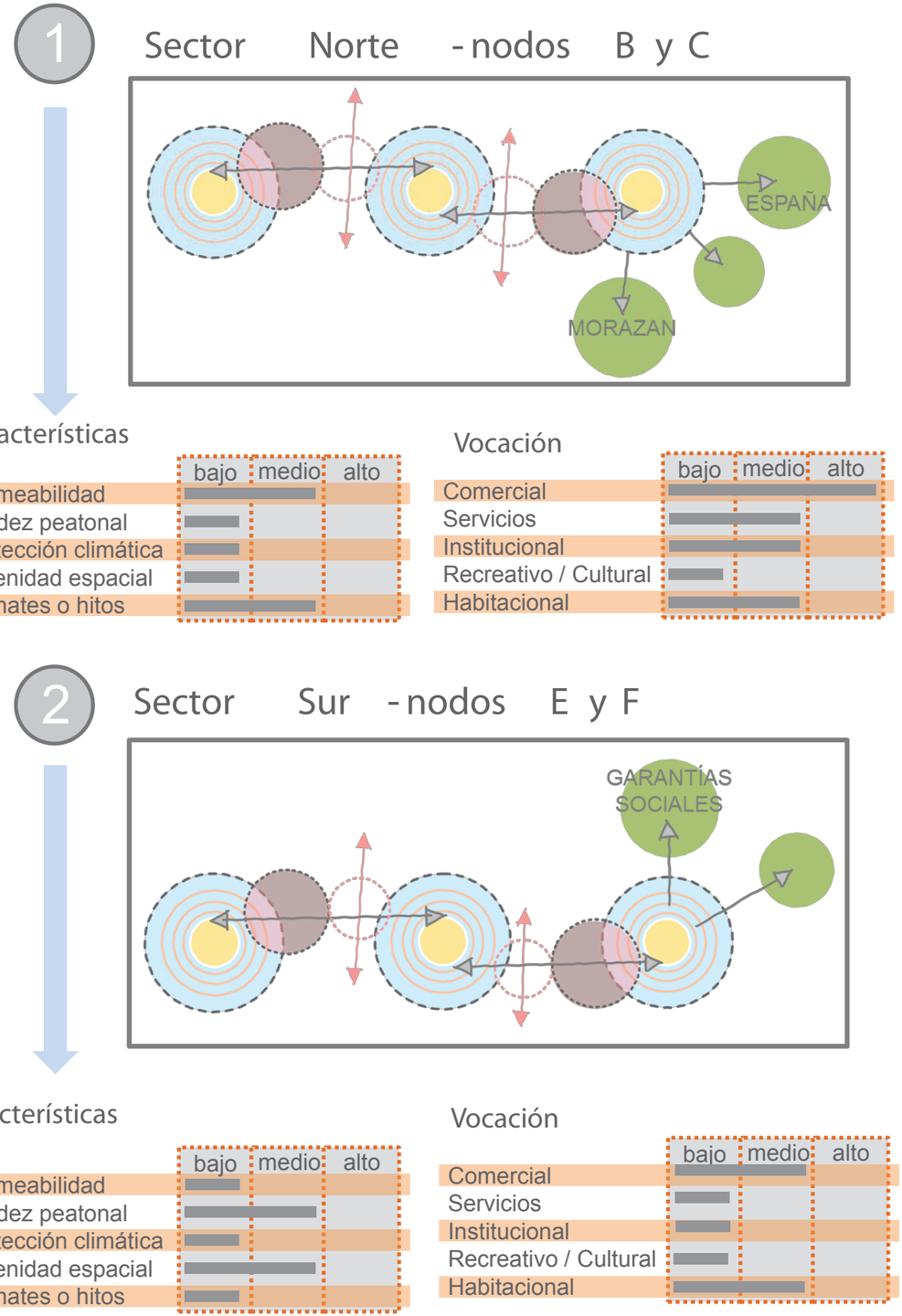


Figura 130. Diagrama de las estrategias por sectores
Fuente: autores

Capítulo 3 Diseños arquitectónicos

Gestión de proyectos
Metodología de proyectos puntuales
Proyecto 1. Collage Galería Urbana
Proyecto 2. Pasaje del Cine
Proyecto 3. Villa Caracol
Proyecto 4. Ciudad tangrama
Proyecto 5. La Ronda
Proyecto 6. El Mesón del San Juan
Conclusiones

Modelos de gestión

Que es un modelo de gestión ?

Los modelos de gestión corresponden a las diversas maneras en que se puede llevar a cabo tanto la gestión como la ejecución de los proyectos de regeneración urbana planteados en este trabajo.
Actualmente en nuestro país solo existen el modelo público y el modelo privado, sin embargo, se estudiaron algunos casos en otros países y en otras ciudades donde se llevaron a cabo proyectos similares a estos bajo el modelo de gestión mixta, por lo que se incluye este modelo como una posible solución. Ya que este modelo presenta algunas ventajas con respecto a los otros dos, debido a que puede sacar provecho de las facultades y mejores características de ambas partes. Se busca pasar de un modelo vertical y centralizado a un modelo descentralizado y participativo, donde el proceso de gestión sea integral y permita la participación de todos los entes involucrados para desarrollar proyectos urbanos estratégicos y prioritarios que generen nuevas dinámicas en la ciudad y transformaciones a largo plazo.

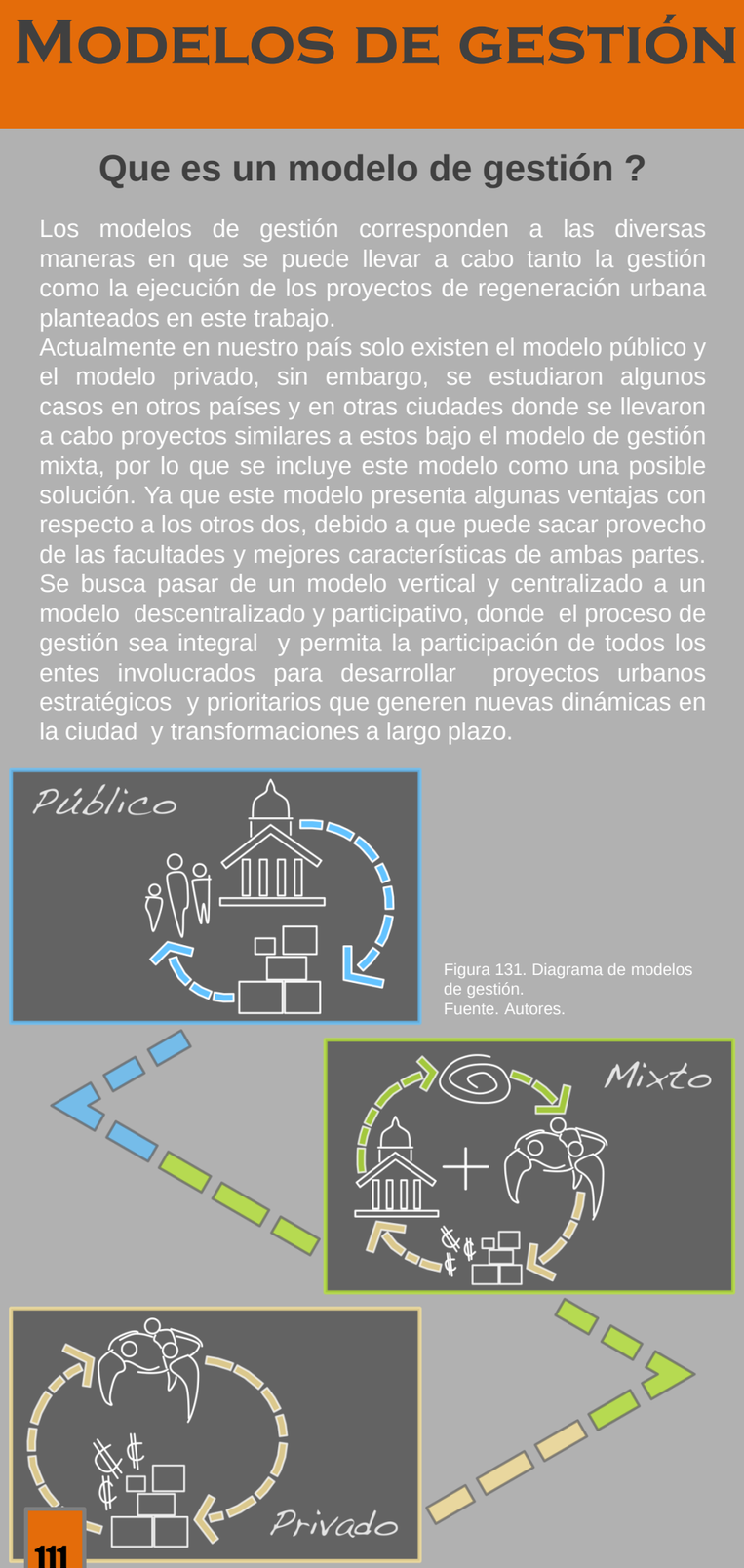


Figura 131. Diagrama de modelos de gestión.
Fuente. Autores.

Esquema de Modelos

Modelo público	Modelo privado	Modelo mixto
Descripción		
Gobierno central, gobiernos locales (municipalidad) u otras instituciones del Estado que no necesitan la intervención o el financiamiento privado para desarrollar un proyecto que sea de interés público. Ejemplo de este tipo de modelo son las corporaciones municipales.	Entidades o personas privadas que deciden desarrollar un proyecto con su propio capital o por medio de convenios con instituciones bancarias, pero que no necesitan de intervención pública. Ejemplo de este tipo de modelo son los fideicomisos inmobiliarios, donde los dueños de las propiedades se pueden poner de acuerdo y desarrollar un proyecto común.	En este modelo se da la cooperación del sector privado y el sector público para desarrollar un proyecto que puede ser de interés de ambas partes y que traerá beneficios para todos. Presenta algunas ventajas con respecto a los otros dos modelos, como por ejemplo que puede aprovechar los beneficios y las mejores características de cada una de las partes, según sea necesario en el momento y el proceso indicado.
Aplicación		
La acción pública se hace necesaria en caso de que los terrenos donde se quiera desarrollar el proyecto estén muy subdivididos, por lo que se necesita de la facultad de expropiación de los gobiernos locales. También se puede dar este modelo de gestión en proyectos que sean declarados como de interés público para la comunidad o para el país.	Cuando un proyecto es suficientemente rentable y viable puede ser desarrollado por entes privados que fácilmente recuperarán sus inversiones y tendrán buenas ganancias. También se puede aplicar este modelo en caso de que los dueños de los terrenos sean los promotores y responsables de los proyectos.	El modelo mixto es aplicable a proyectos que sean de interés para la ciudad o para el país, pero que también representen ganancias e interés a sectores privados. Este modelo permite la cooperación de ambos sectores aprovechando las facultades de cada uno. Por ejemplo, la capacidad de expropiación y de agilización de trámites por parte de las municipalidades y la capacidad de inversión por parte de los actores privados que podrían aportar el capital de trabajo.

Contexto político e institucional del sistema urbano en Costa Rica

Marco organizacional e institucional de la planificación urbana

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO URBANO

ESCALA NACIONAL	MIDEPLAN, MINAET, MOPT	Instituciones autónomas (ice,aya, IFAM)
INVU	Planes reguladores y código urbano	Asesoría a municipalidades
SISTEMA FINANCIERO PARA LA VIVIENDA	BANHVI	Entidades autorizadas
MUNICIPALIDADES	Planes reguladores y reglamentos de desarrollo urbano	

Reglamentaciones básicas de injerencia nacional

Ley de planificación urbana (1968, INVU)

Promover la expansión ordenada de centros urbanos, equilibrio entre desarrollo urbano y rural, el desarrollo eficiente de áreas urbanas y la inversión en obras públicas

Plan nacional de desarrollo urbano

Manejado desde la Asamblea Legislativa, se encarga de proyecciones de crecimiento, densidades poblacionales a diferentes escalas, planes de uso de suelo (extensión y aprovechamiento), vivienda, renovación urbana y servicios públicos

Reglamento de fraccionamientos y urbanizaciones

Desarrollo lineal, segregación de terrenos, reglamentación sobre dimensionamiento de lotes, promoción de la reunificación de predios (rentabilidad de la densificación en altura y disponibilidad de mayor área para el desarrollo de espacios públicos.

Gestión política:

La gestión política es la conjunción de iniciativas y mecanismos del territorio por entidades políticas e iniciativas de la comunidad o población local.

Gestión Urbanística:

La gestión urbanística es el establecimiento de las normas técnicas y jurídicas para la concreción de planes y propuestas urbanas. Se prioriza el interés público sobre el privado.

Condiciones del gobierno local en el proceso urbano:

CONDICIONES POSITIVAS

- Inclusión de decisiones que involucran variedad de grupos poblacionales e intereses.
- Mayor nivel de credibilidad, capacidad de implementación y de apoyo por otros entes políticos.

CONDICIONES NEGATIVAS

- Condicionamiento de los recursos públicos por limitaciones presupuestarias.
- Problemas de inoperancia, distribución de trabajo e influencias.
- Distracciones creadas por otras responsabilidades asignadas: discontinuidad en el desarrollo de los proyectos.
- Falta de coordinación interinstitucional, sectorización de la toma de decisiones y de la planificación.
- Escasez de recursos técnicos.
- Alto nivel de dependencia desde los gobiernos locales con respecto al gobierno central.
- Lentitud por burocratización de los procesos.
- Instrumentos de planificación ambiguos, de poca flexibilidad y nivel de adaptabilidad (planes reguladores por ejemplo).

Estrategias o planes urbanos creados en el país

PLAN GAM 1892:
Plan Regional

- Es la normativa básica de ordenamiento en los gobiernos municipales que no cuentan con Plan Regulador.
- Se generan Planes Reguladores a nivel local, basadas en normas de uso de suelo.
- Visiones de uso de suelo y vialidad a corto plazo. No se tiene planificación estratégica del medio urbano.
- Conceptos de planificación obsoletos.

Posteriormente, se generan cambios por presiones de comités o grupos organizados:

- Autorización para generar urbanizaciones en zonas fuera del anillo de contención..
- Definición de límites de cuadrantes urbanos dentro de la zona especial de protección.
- Cambio de uso de terrenos ubicados en zonas industriales a usos residenciales con finalidades de repoblamiento.

Las instituciones en la planificación urbana

Diferentes tipos de instituciones o entidades estatales participan e influyen en el ordenamiento territorial y en la planificación urbana del país.

Figura 132. Diagrama de instituciones involucradas en la planificación urbana.
Fuente. Autores.

Instrumentos de planificación y ordenamiento:

PLANES REGULADORES

El Artículo 1° de la Ley de Planificación Urbana (LPU) lo define como instrumento de planificación local. Consiste en un conjunto de planos, mapas, reglamentos y cualquier otro documento, gráfico o suplemento, de la política de desarrollo y los planes para distribución de la población, usos de la tierra, vías de circulación, servicios públicos, facilidades comunales, y construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas.

Temas regulados por los planes reguladores:

Zonificación

Uso de suelo: divide el área en diferentes zonas de uso buscando un desarrollo racional.
Define:
-Uso de los terrenos
-Altura y área de piso de las edificaciones
-Superficie y dimensiones de los lotes
-Dimensiones de retiros, patios y áreas abiertas

Renovación Urbana

Define regulaciones adoptadas por el gobierno municipal para conservar, rehabilitar y remodelar áreas urbanas deterioradas o en decadencia.
Gestiona, en conjunto con los propietarios de los terrenos, las remodelaciones o reasignaciones efectuando las compensaciones necesarias.

Fraccionamiento y urbanización

Visado: establecimiento de condiciones para los fraccionamientos y el desarrollo de urbanizaciones.
Su finalidad es evitar el crecimiento desordenado de la ciudad.
Define:
-Acceso a vía pública
-Lotificación, amanzanamiento y cesión de áreas para uso público.
-Normas para construcción de infraestructura pública

Mapa oficial

Normas para reservas, adquisición, uso y conservación de áreas comunales, definiendo sus dimensiones y ubicación.

Construcciones

Establecimiento de normas de seguridad, salubridad, ornato, entre otras, de cualquier obra de construcción .

Facultades y tareas asignadas por ley a los gobiernos municipales:

- Artículo 169. de la Constitución Política de Costa Rica: Facultad y el deber de la administración de los intereses y servicios locales, toma de decisiones y políticas para la gestión y desarrollo de estrategias urbanísticas para una mejor calidad de vida de sus munícipes o habitantes.
- Artículo 15 y 19 de la Ley de Planificación Urbana: Las municipalidades tienen la competencia para la Planificación local, usando como instrumento el Plan Regulador y los reglamentos para el acatamiento del mismo.
- Código Municipal: autonomía municipal para el establecimiento de la reglamentación, fuentes de financiamiento, convenios y convocatorias y consulta populares.
- Ley de Planificación Urbana: Autonomía y capacidad de decisión sobre el uso de suelo y la planificación urbana de su territorio.

Plan general de gestión

Etapas para el desarrollo de los proyectos

Para poder desarrollar todo proyecto es necesario hacerlo partiendo de cinco etapas, las cuales son necesarias para obtener un buen resultado final.

PROMOCIÓN	Establecer la visión del proyecto, **el qué**; la misión por cumplir y sus objetivos, la justificación del mismo, las restricciones y supuestos.
FORMULACIÓN	Desarrollar un plan que nos ayude a prever **el como** cumpliremos los objetivos, tomando en cuenta una serie de factores que pueden afectar el proyecto. Aquí se establecen las estrategias con énfasis en la prevención en vez de la improvisación.
GESTIÓN	Implementar el plan, contratar, administrar los contratos, integrar al grupo, distribuir la información y ejecutar las acciones requeridas de acuerdo con lo establecido. Tomando como principales acciones la adquisición de los terrenos y el financiamiento de los proyectos
EJECUCIÓN	Comparar lo ejecutado o real contra lo que planeamos, de NO identificar desviaciones, continuamos con la ejecución. Si se encontraron desviaciones, en equipo se debe coordinar la acción correctiva y luego continúa la ejecución, manteniendo informado al equipo.
ADMINISTRACION	**Concluir y cerrar relaciones contractuales profesionalmente para facilitar referencias posteriores al proyecto así como para el desarrollo de futuros proyectos. Por último, se elaboran los documentos con los resultados finales, archivos, cambios, directorios, evaluaciones y lecciones aprendidas, entre otros.**

Fuente: Chamoun Yamal, Administracion profecional de proyectos, editorial Mcgraw Hill 2002, México

El plan general para ejecutar, supervisar y controlar un proyecto. Está directamente relacionado con los objetivos y los alcances del mismo, ya que estos establecen los medios por los cuales se hará posible su cumplimiento, a través de las diversas gestiones que forman parte de la organización y cumplimiento de las etapas necesarias para concluir el proyecto.

Para poder gestionar un proyecto es necesario un proceso organizado desde el inicio del proyecto hasta su cierre, con el inicio lo que se busca es tener claro lo que se quiere con el proyecto, para posteriormente poder iniciar con la gestión del mismo.

La gestión de los proyectos se subdivide de acuerdo a las diferentes acciones que se deben realizar para poder desarrollar satisfactoriamente un proyecto. La gestión administrativa es la que encabeza las labores y debe tener una buena planificación para estructurar el trabajo a realizar partiendo de lo que queremos lograr (el proyecto), es por esto que debe definir como se lograra el proyecto partiendo de sus objetivos y desglosando las acciones a realizar (alcances), quienes intervendrán en el proceso (actores), cuando se deberán realizar cada una de las acciones y cuanto deberán durar (tiempos) y por ultimo cuanto costara el proyecto, identificando los recursos necesarios para llevarlo a cabo (costos).

Por otra parte la gestión administrativa se nutre de otras cuatro gestiones para llevar acabo los proyectos:

Gestión Política: se encarga de estudiar las regulaciones que pueden afectar o favorecer al proyecto, así como los tramites necesarios para su realización.

Gestión de Intervención: se encarga de desarrollar los alcances con una programación de tiempos, además determina los recursos necesarios tanto en equipo, material y humano para llevar a cabo las diferentes acciones y toma en cuenta los riesgos e imprevistos a los que se puede enfrentar el proyecto en su ejecución.

Gestión Económica: se encarga de estudiar las opciones de financiamiento, además de distribuir los recursos económicos para adquirir los requerimientos de equipo, material y humano que la gestión operativa defina.

Gestión Operativa: se desarrolla a partir del cierre del proyecto, cuando ya este esta construido, ya que se encarga de los modelos te tenencia y los tipos de administración que tendrán estos proyectos ya en funcionamiento.

Gestión de proyectos

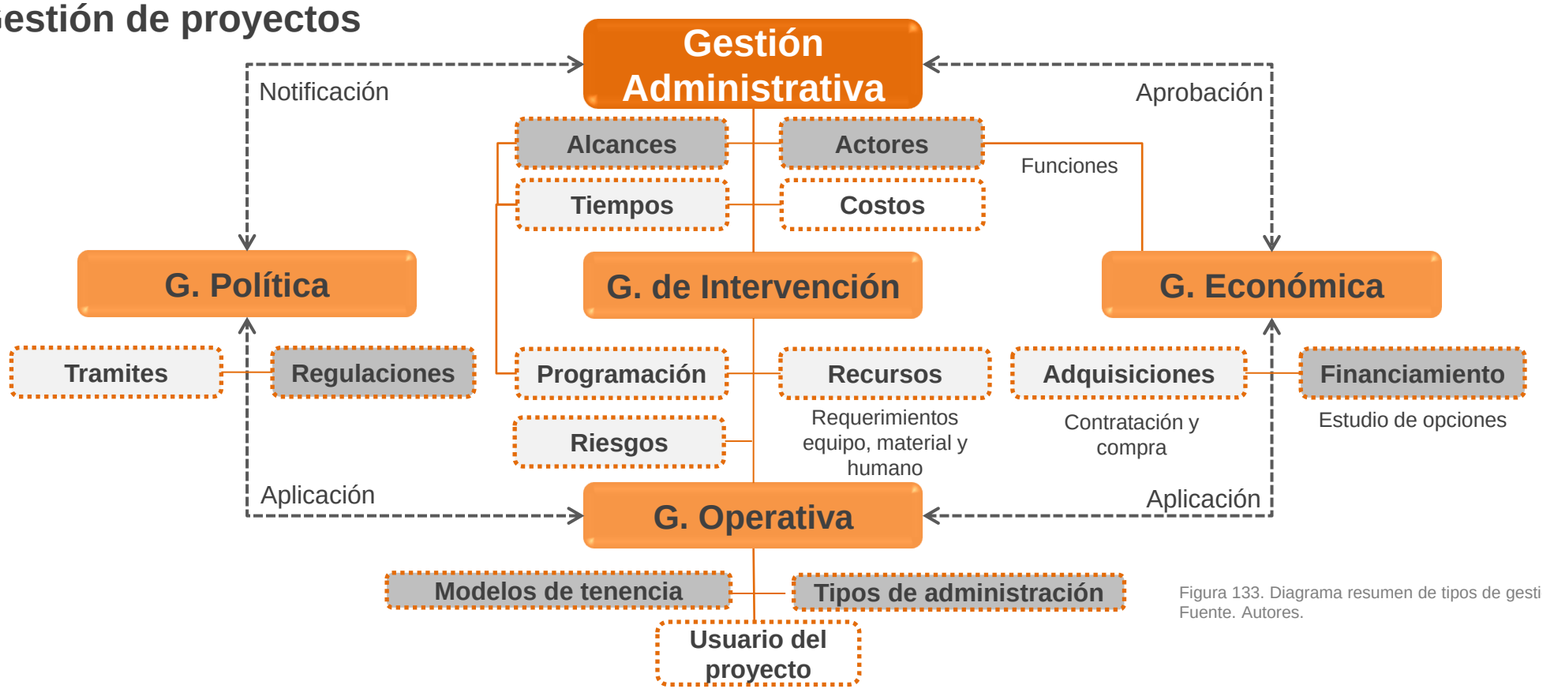


Figura 133. Diagrama resumen de tipos de gestión. Fuente. Autores.

Esquema de modelos de gestión

	ACTORES	ADQUISICIÓN DE TERRENOS	FINANCIAMIENTO DEL PROYECTO	MODELO DE TENENCIA	TIPO DE ADMINISTRACIÓN	VIABILIDAD JURÍDICA
MODELO DE GESTIÓN PÚBLICA	EQUIPO DIRECTIVO: -Clientes: Sociedad civil. -Inversionistas: Municipalidad EQUIPO EJECUTOR: -Desarrollador:Municipalidad -Asesores técnicos: personal técnico, diseñadores, empresas consultoras, proveedores y asesores. EQUIPO REGULADOR: Gobierono e instituciones públicas.	ESTRATEGIAS DE APROPIACIÓN MUNICIPAL: -Ley de expropiaciones -Ley de planificación urbana Se adquieren terrenos comprendidos en zonas de renovación urbana por autoridad municipal para desarrollo de proyectos de regeneración.	BONOS MUNICIPALES: financiamiento de proyectos puntuales por medio de bonos emitidos por la Municipalidad de San José. HIPOTECAS	SUBSIDIO: Alcanzar meta de repoblamiento del centro por clase baja y media baja como objetivo trazado por apropiaciones municipales. ALQUILER: como segunda alternativa de ocupación que permite la recuperación de la inversión a medio y largo plazo y facilita el mantenimiento del inmueble.	CORPORACIÓN MUNICIPAL: La Municipalidad como principal promotor y gestro del proyecto. Además, sería su propietario legal.	Este tipo de proyectos cuenta con mayores facilidades para adquirir terrenos debido a las estrategias de apropiación municipal con las que cuenta la Municipalidad. Los programas de vivienda social se regulan por el Sistema Financiero de la Vivienda. Todo modelo debe cumplir con reglamentos de instituciones públicas, municipalidades, leyes y reglamentos del Estado.
MODELO DE GESTIÓN PRIVADA	EQUIPO DIRECTIVO: -Clientes: propietarios de terrenos y sociedad civil -Inversionistas: Propietarios de terrenos, comerciantes, empresas privadas y particulares. EQUIPO EJECUTOR: -Desarrollador: empresa privada asignada por equipo directivo. EQUIPO REGULADOR: Gobierno e instiruciones públicas.	Fideicomisos inmobiliarios: asociación formada por propietarios de terrenos. Adquisición de terrenos por compra directa por parte de desarrolladora privada.	CRÉDITOS, ACCIONES Y BONOS	ALQUILER Y COMPRA: mayor interés en la recuperación de la inversión. Los proyectos de carácter privado no incluyen la vivienda subsidiada.	JUNTA ADMINISTRATIVA: Junta creada por dueños privados o propietarios de terrenos (no incluye vivienda subsidiada) Este tipo de administración es apta para terrenos de tenencia privada y de altos valores.	Todo modelo debe cumplir con reglamentos de instituciones públicas, municipalidades, leyes y reglamentos del Estado.
MODELO DE GESTIÓN MIXTA	EQUIPO DIRECTIVO: -Clientes:Propietarios de los terrenos y sociedad civil -Imversionistas: Propietarios como asociación en conjunto con Municipalidad. EQUIPO EJECUTOR: -Desarrollador: Empresa mixta entre propietarios de terrenos y Municipalidad EQUIPO REGULADOR: Gobierno e instituciones públicas	Adquisición compartida entre estrategias de apropiación municipal y compra directa. Adquisición total por medio de estrategias municipales y desarrollo inmobiliario se da por parte de actores privados.	BONOS MUNICIAPALES, CRÉDITOS, HIPOTECAS Y ACCIONES.	SUBSIDIO, ALQUILER Y COMPRA: La flexibilidad de este tipo de modelo permite manejar mayor variedad de alternativas de tenencia debido a su carácter mixto.	ASOCIACION DE VIVIENDA; Actua como administrador fiscalizado por la corporación municipal. FIGURA MIXTA: Ente que combina las facultades legales de la corporación municipal con las facultades de transacción inmobiliaria de las asociaciones de vivienda.	Todo modelo debe cumplir con reglamentos de instituciones públicas, municipalidades, leyes y reglamentos del Estado.

Identificación de actores

Para llevar acabo la gestión administrativa de un proyecto, el primer paso es la identificación de los actores que estarán involucrados en el desarrollo de este, es por esto que para definir cuales actores estarán involucrados en las diferentes etapas para el desarrollo del proyecto, se deben seguir tres pasos:

1. Definir los actores que podrían participantes en el desarrollo de los proyectos en sus diferentes etapas.

2. Establecer los posibles roles que podrían cumplir en el desarrollo del proyecto.

3. Definir el aporte que estos actores le proporcionan al proyecto.

Dentro del desarrollo del plan general de gestión de los proyectos , se busca una participación integral de los actores involucrados, esto por medio del establecimiento de diferentes estrategias de organización, buscando una adecuada coordinación entre las partes participantes en las distintas etapas. Es por esto que la organización de los actores se basa en la conformación de tres equipos de trabajo:

Equipo Directivo:
El equipo directivo es el que lidera los proyectos, desarrolla la estrategia a seguir, sabe lo que hay que hacer y como hacerlo, por lo que es el responsable del proyecto desde su inicio hasta su cierre.

Equipo Ejecutor:
El equipo ejecutor es el encargado de llevar acabo la estrategia definida por el equipo directivo, se encarga de la programación de las tareas y su realización, estima y evalúa los posibles riesgos y contratiempos a los que se pueda enfrentar, además de definir los recursos necesarios para desarrollar el proyecto, tanto el recurso humano, como de equipo y material. A este equipo ejecutor lo puede asesorar y dar soporte la Municipalidad por medio de su equipo técnico.

Equipo Regulador:
El equipo regulador es el encargado de evaluar y verificar que el proyecto cumpla las regulaciones pertinentes, además de emitir los permisos necesarios para llevar acabo la ejecución del mismo. Este equipo también deberá regir como ente asesor para así involucrarse en todo el proceso de desarrollo desde el principio.

Esquema de actores

Equipo Directivo

Clientes

Es el que requiere el proyecto, define los alcances, autoriza las acciones y establece los lineamientos y criterios de aceptación.

- Propietarios de terrenos
- Municipalidad
- Sociedad civil (ciudadanos)
- Oficinas de planificación urbana

Inversionistas

Son quienes están a cargo de la dirección del proyecto, definen la estrategia a seguir para desarrollar los proyectos, toman las decisiones, asignan los recursos, resuelve los conflictos, asignan y apoyan al gerente general.

- Propietarios de terrenos
- Cámara Nacional de autobuseros
- Cámara de comerciantes detallistas
- Empresas privadas
- Bancos y financieras
- Particulares

Equipo Ejecutor

Desarrollador

Es el encargado de llevar acabo la estrategia del proyecto, lidera el equipo y busca alcanzar loe objetivos, además identifica y resuelve a tiempo y adecuadamente los problemas que se presenten durante la ejecución del proyecto.

- Empresa asignada por el equipo directivo

Asesores Técnicos

Son quienes elaboran el plan de trabajo para cumplir con la estrategia del proyecto, además integran los diferentes equipos para el cumplimiento de los objetivos del proyecto.

- Diseñadores
- Profesionales
- Empresas consultoras
- Personal técnico
- Proveedores
- Asesores (Municipalidad, Universidades y centros de investigación)

Equipo Regulador

Gobierno

Es el que se encarga de regular los proyectos en cuanto al cumplimiento de las regulaciones, además les otorga interés publico a los proyectos, lo que genera mayores posibilidades de su implementación.

- Municipalidad
- Oficinas de planificación urbana

Instituciones Públicas

Es el que requiere el proyecto, define los alcances, autoriza las acciones y establece los lineamientos y criterios de aceptación.

- MOPT
- AYA – ICE – CNFL
- Ministerio de salud
- MINAET
- INVU
- Ministerio de cultura juventud y deportes

BONOS MUNICIPALES

Los bonos municipales son títulos de deuda emitidos por las municipales, con el fin de obtener como ganancia los intereses que se cobran por estos títulos. Estos fondos pueden respaldar tanto necesidades generales del gobierno, así como proyectos espaciales.

El caso de la Municipalidad de San José:

La Municipalidad de San José en el 2001 reactivo la emisión de estos bonos, con el fin de reconvertir su deuda bancaria, estos bonos son emitidos por medio de una entidad bancaria estatal.

Los fondos utilizados para emitir estos bonos provienen de los ingresos económicos que tiene la municipalidad por el cobro de patentes comerciales, servicios urbanos, impuestos por bienes inmuebles e inversiones vigentes.

En el 2011 la Municipalidad de San José busca financiar proyectos importantes por medio de estos bonos, para lo que cuenta con un fondo de diez mil millones de colones (¢10,000,000,000), el cual pretendía colocar en tres tractos entre finales del 2011 y el 2012, estos bonos serian colocados a un plazo que varia entre los seis y los ocho años.

Fuente: http://www.elfinancierocr.com/ef_archivo/2001/febrero/04/finanzas2.html
http://enfoquemunicipal.blogspot.com/2011/08/municipalidad-de-san-jose-colocara.html

SUBSIDIOS

Es una prestación pública de carácter económico que trata de estimular el consumo, en este caso el consumo inmobiliario.
Es una herramienta que se utiliza para alcanzar una meta social, la cual sería el repoblamiento de San José con usuarios de clase media y media-baja.
Los subsidios son otorgados por el BANVI (Banco Hipotecario de Vivienda) y pueden ser reforzados con créditos dados tanto por bancos estatales, como por Fundaciones u otro tipo de entidades.

ENTIDADES FINANCIERAS

En las entidades financieras existen varias fuentes de financiamiento tanto para figuras jurídicas como figuras físicas. Estas permiten obtener recursos en corto o largo plazo según sea la necesidad de cada tipo de actor.

Para efectos de este seminario de graduación, se analizan once tipos de financiamiento en el mercado. Dichas fuentes no están disponibles en todas las entidades financieras, sin embargo sí están presentes en el panorama nacional.

Financiamientos a corto plazo

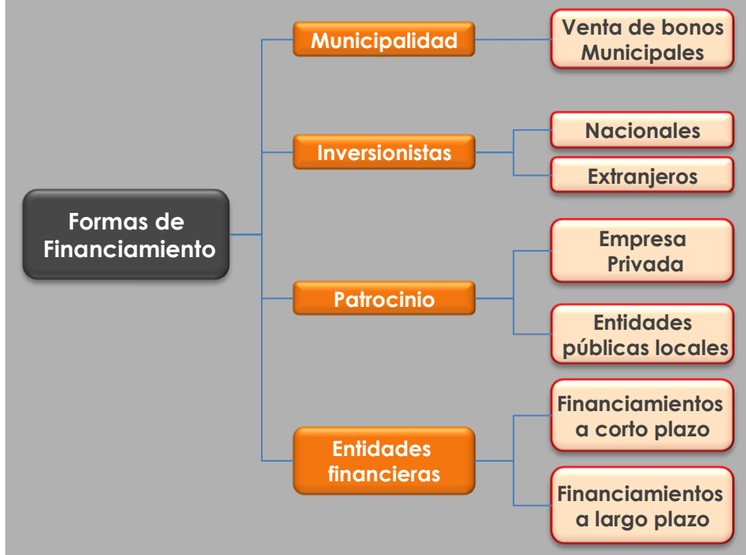
- A1 Créditos comerciales
- A2 Créditos bancarios
- A3 Pagarés
- A4 Líneas de crédito
- A5 Papeles comerciales
- A6 Financiamiento por medio de las cuentas por cobrar
- A7 Financiamiento por medio de los inventarios

Financiamientos a largo plazo

- B1 Hipoteca
- B2 Acciones
- B3 Bonos
- B4 Arrendamiento financiero

Fuente:http://www.trabajo.com.mx/tipos_de_financiamiento.htm

La Gestión Económica será la encargada de dictar una **Estrategia Financiera** que proporcione las respuestas pertinentes para financiar el proyecto y así llevarlo a cabo.



El financiamiento de proyectos urbanos y arquitectónicos presenta algunas limitantes que dificultan su desarrollo y ejecución:

- En el ámbito nacional se carece de políticas de financiamiento para proyectos de creación de ciudad.
- Los proyectos publico – privados no cuentan con apoyo gubernamental, por lo que hay falta de interés en la creación de proyectos de cooperación.
- La falta de transparencia y los malos manejos desfavorecen la creación de acuerdos publico – privados.
- Algunos esquemas de financiamiento que se contemplan en la legislación vigente, como lo son los bonos municipales están subutilizados, principalmente por la falta de información.

A1 Crédito Comercial

Es el uso que se le hace a las cuentas por pagar de la empresa, del pasivo a corto plazo acumulado, como los impuestos a pagar, las cuentas por cobrar y del financiamiento de inventario como fuentes de recursos.

Un crédito comercial es la obtención de recursos de la manera menos costosa posible. Por ejemplo las cuentas por pagar constituyen una forma de crédito comercial, ya que son los créditos a corto plazo que los proveedores conceden a la empresa.

Entre estos tipos específicos de cuentas por pagar están:
1.Cuenta abierta
2. Las aceptaciones comerciales. Estas son cheques pagaderos al proveedor en el futuro.
3.Pagarés

Una cuenta de Crédito Comercial únicamente debe aparecer en los registros cuando éste crédito comercial ha sido comprado y pagado en efectivo, en acciones del capital, u otras propiedades del comprador. El crédito comercial no puede ser comprado independientemente; tiene que comprarse todo o parte de un negocio para poder adquirir ese valor intangible que lo acompaña.

A2 Crédito Bancario

Consiste en un tipo de financiamiento obtenido por medio de los bancos con los cuales establecen relaciones funcionales.

Comúnmente son los bancos quienes manejan las cuentas de cheques de la empresa y tienen la mayor capacidad de préstamo de acuerdo con las leyes y disposiciones bancarias vigentes, además de que proporcionan la mayoría de los servicios que la empresa requiera.

Sin embargo y aunque la empresa acuda con frecuencia al banco comercial en busca de recursos a corto plazo, debe analizar cuidadosamente la elección de uno en particular. La empresa debe estar segura de que el banco tendrá la capacidad de ayudarla a satisfacer las necesidades de efectivo a corto plazo que ésta tenga y en el momento en que se presente.

Si quiere solicitar un préstamo, es necesario presentarle al funcionario correspondiente, los datos siguientes:
a) La finalidad del préstamo.
b) La cantidad que se requiere
c) Un plan de pagos definido
d) Pruebas de la solvencia de la empresa
e) Un plan bien trazado de cómo la empresa se va a desenvolverse en el futuro y con ello lograr una situación que le permita pagar el préstamo
f) Una lista con avales y otras garantías que la empresa está dispuesta a ofrecer

Por otro lado , como el costo de los intereses varía según el método utilizado para calcularlos, es indispensable que la empresa este enterada siempre de cómo el banco calcula el interés real por el préstamo. Luego de que el banco analice dichos requisitos, tomará la decisión de otorgar o no el crédito.

A3 Pagarés

Es un instrumento negociable, es una "promesa" incondicional por escrito, dirigida de una persona a otra, firmada por el formulante del pagaré, en donde se compromete a pagar a su presentación, en una fecha fija o tiempo futuro determinable, cierta cantidad de dinero junto con los intereses a una tasa especificada a la orden y al portador.

Los pagarés se derivan de la venta de mercancía, de prestamos en efectivo, o de la conversión de una cuenta corriente. Los pagarés por lo general, llevan intereses, los cuales se convierte en un gasto para el girador y un ingreso para el beneficiario.
Estos instrumentos negociables se debe pagar a su vencimiento. Hay casos en los que no es posible cobrar el pagaré a su vencimiento, por lo que se requiere de acción legal.

1. Debe ser por escrito y estar firmado por el girador.
2. Debe contener una orden incondicional de pagar cierta cantidad en efectivo estableciéndose también la cuota de interés que se cobrará por la extensión del crédito a cierto tiempo. El interés se calculan, por lo general, en base a 360 días por año.
3. Debe ser pagadero a favor de una persona designada, o puede estar hecho al portador.
4. Debe ser pagadero a su presentación o en cierto tiempo fijo y futuro determinable.

Cuando un pagaré no es pagado a su vencimiento y es protestado, el tenedor del mismo debe preparar un certificado de protesto y un aviso de protesto que deben ser elaborados por alguna persona con facultades notariales.

La persona que protesta paga al notario público una cuota por la preparación de los documentos del protesto; estos gastos, se le pueden cobrar al girador del pagaré, quien está obligado a reembolsarlos.

Posteriormente el notario público aplica el sello de "Protestado por Falta de Pago" con la fecha del protesto, y aumenta los intereses acumulados al monto del pagaré, firmándolo y estampando su propio sello notarial.

A4 Líneas de crédito

Significa dinero siempre disponible en el banco, pero durante un período convenido de antemano.

La línea de crédito es importante, por que el banco esta de acuerdo en prestarle a la empresa hasta una cantidad máxima, y dentro un período determinado, en el momento que lo solicite. Aunque generalmente no constituye una obligación legal entre las dos partes, la línea de crédito es casi siempre respetada por el banco y evita la negociación de un nuevo préstamo cada vez que la empresa necesita disponer de recursos.

El banco le presta a la empresa una cantidad máxima de dinero, por un período determinado.
Una vez efectuada la negociación, la empresa ya solo tiene que informar al banco de su deseo de "disponer" de tal cantidad.
Firma un documento que indica que la empresa dispondrá de esa suma, y el banco transfiere fondos automáticamente a la cuenta de cheques.
El Costo de la Línea de Crédito se establece por lo general, durante la negociación original, aunque normalmente fluctúa con la tasa prima.
Cada vez que la empresa dispone de una parte de la línea de crédito paga el interés convenido.
Al finalizar el plazo negociado al principio, la línea de crédito deja de existir, por lo que las partes involucradas, tendrán que negociar otra línea si así lo acuerdan.

A5 Papeles comerciales

Esta fuente de financiamiento a corto plazo, consiste en los pagarés no garantizados de grandes e importantes empresas que adquieren los bancos, las compañías de seguros, los fondos de pensiones y algunas empresas industriales que desean invertir a corto plazo sus recursos temporales excedentes.

El papel comercial como fuente de recursos a corto plazo, es menos costoso que el crédito bancario y es un complemento de los prestamos bancarios usuales.

El empleo del papel comercial, es otra alternativa de financiamiento cuando los bancos no pueden proporcionarlos en los períodos de dinero apretado o cuando las necesidades la empresa son mayores a los limites de financiamiento que ofrecen los bancos.

Es muy importante señalar que el uso del papel comercial es para financiar necesidades de corto plazo, como es el capital de trabajo, y no para financiar activos de capital a largo plazo.

El papel comercial se clasifica de acuerdo con los canales a través de los cuales se vende con el giro operativo del vendedor o con la calidad del emisor.
Si el papel se vende por medio de un agente, se dice que está colocado con el agente, éste a su vez lo revende a sus clientes a un precio mas alto. Por lo general, se lleva una comisión de 1.8 % del importe total por manejar la operación.
Así también el papel se puede clasificar como de primera calidad y de calidad media. El de primera calidad es el emitido por el cliente más confiable, mientras que el de calidad media es el que emiten los clientes un poco menos confiables. En este caso, la empresa debe hacer antes una investigación cuidadosa.

A6 Cuentas por cobrar

Consiste en vender las cuentas por cobrar de la empresa a un factor (agente de ventas o comprador de cuentas por cobrar) conforme a un convenio negociado previamente, con el fin de conseguir recursos para invertirlos en ella.

Este método aporta varios beneficios, entre ello están: que es menos costoso para la empresa, disminuye el riesgo de incumplimiento, si la empresa decide vender las cuentas sin responsabilidad, no hay costo de cobranza, puesto que existe un agente encargado de cobrar las cuentas, tampoco costos del departamento de crédito.

Su mayor desventaja es el costo por concepto de comisión otorgado al agente.

Regularmente se instruye a los clientes para que paguen sus cuentas directamente al agente o factor, quien actúa como departamento de crédito de la empresa.
Cuando recibe el pago, el agente retiene una parte por concepto de honorarios por sus servicios y abona el resto a la cuenta de la empresa.

Si el agente no logra cobrar, la empresa tendrá que rembolsar el importe ya sea mediante el pago en efectivo o reponiendo la cuenta incobrable por otra mas viable.

A7 Por medio de los inventarios

Para este tipo de financiamiento, se utiliza el inventario de la empresa como garantía de un préstamo, en este caso el acreedor tiene el derecho de tomar posesión de esta garantía, en caso de que la empresa deje de cumplir.

Es importante por que permite a los directores de la empresa, usar su inventario como fuente de recursos, con esta medida y de acuerdo con las formas específicas de financiamiento usuales como: Depósito en Almacén Público, el Almacenamiento en la Fabrica, el Recibo en Custodia, la Garantía Flotante y la Hipoteca, se pueden obtener recursos.

Al momento de hacerse la negociación, se exige que los artículos sean duraderos, identificables y puedan ser vendidos al precio que prevalezca en el Mercado.

El acreedor debe tener derecho legal sobre los artículos, de manera que si se hace necesario tomar posesión de ellos, tal situación no genera inconformidades.

El gravamen que se constituye sobre el inventario se debe formalizar mediante alguna clase de convenio. Además del convenio de garantía, se podrán encontrar otros documentos probatorios, como: el Recibo en Custodia y el Almacenamiento.

B1 Hipotecas

Es cuando un bien inmueble o una propiedad del deudor pasa a manos del prestamista (acreedor) a fin de garantizar el pago del préstamo. Una hipoteca no es una obligación a pagar por que el deudor es el que otorga la hipoteca y el acreedor es el que la recibe. En caso de que el deudor no cancele dicha hipoteca, ésta le será arrebatada y pasará a manos del prestamista.

La finalidad de las hipotecas para el prestamista es obtener algún activo fijo, mientras que para el prestatario es el tener seguridad de pago por medio de dicha hipoteca, así como el obtener ganancia de la misma por medio de los interese generados.

Algunas de sus ventajas son:
1. Para el deudor o prestatario, esto es rentable debido a la posibilidad de obtener ganancia por medio de los intereses generados de dicha operación.
2. Da seguridad al prestatario de no obtener perdida, al otorgar el préstamo.
3. El prestamista tiene la posibilidad de adquirir un bien.

Una desventaja de esta modalidad consiste en que al prestamista le genera una obligación ante terceros.

El acreedor tendrá acudir al tribunal y lograr que la mercancía o el bien no pasa a ser del prestamista hasta que no haya sido cancelado el préstamo. Este tipo de financiamiento por lo general es realizado por medio de los bancos.

B2 Acciones

Es la participación patrimonial o de capital de un accionista, dentro de la organización a la que pertenece.
Las acciones son importantes, ya que miden el nivel de participación y lo que le corresponde a un accionista por parte de la organización a la que representa, bien sea por concepto de dividendos, derechos de los accionistas, derechos preferenciales, entre otros.

Las acciones se clasifican en:
-Acciones Preferentes: son aquellas que forman parte del capital contable de la empresa, su posesión da derecho a las utilidades de la empresa.
-Acciones Comunes: el accionista tiene una participación residual sobre las utilidades y los activos de la empresa, después de haberse satisfecho las reclamaciones prioritarias por parte de los accionistas preferentes.

En ambos tipos de acciones el dividendo se puede omitir, las dos forman parte del capital contable de la empresa y ambas tienen fecha de vencimiento.

Para elegir entre un tipo acciones u otra, se debe tomar aquella que sea la mas apropiada como fuente de recurso a largo plazo para el inversionista.

Para vender sus acciones es a través de un suscriptor. El método utilizado para vender las nuevas emisiones de acciones es el derecho de suscripción el cual se hace por medio de un corredor de inversiones.

B3 Bonos

Es un instrumento escrito certificado en el cual el prestatario hace la promesa incondicional, de pagar una suma especificada y en una fecha determinada, junto con los intereses calculados a una tasa determinada y en fechas determinadas.

La emisión de bonos puede ser ventajosa si sus accionistas no comparten su propiedad y las utilidades de la empresa con nuevos accionistas. El derecho de emitir bonos viene de la facultad para tomar dinero prestado que la ley otorga a las sociedades anónimas o ciertos gobiernos locales.

El que tiene un bono es un acreedor; un accionista es un propietario. La mayor parte de los bonos tienen que estar respaldados por activos fijos tangibles de la empresa emisora, esto significa para el propietario de un bono, una mayor protección a su inversión.

El tipo de interés que se paga sobre los bonos es, generalmente menor, a la tasa de dividendos que reciben las acciones de una empresa.

Cada emisión de bonos está asegurada por una hipoteca que se le conoce como "Escritura de Fideicomiso".

La persona dueña del bono, recibe una reclamación o gravamen, por la propiedad que ha sido ofrecida como seguridad para el préstamo. Si el préstamo no es cubierto por el prestatario, la organización que es el fideicomiso, puede iniciar un acción legal, con el fin de rematar la propiedad, luego el valor obtenido de la venta se aplicad al pago del adeudo.

La escritura de fideicomiso de estos bonos, no puede mencionar a los acreedores, como se hace cuando se trata de una hipoteca directa entre dos personas.

B4 Arrendamiento financiero

Contrato que se negocia entre el propietario de los bienes(acreedor) y la empresa (arrendatario), a la cual se le permite el uso de esos bienes durante un período determinado y mediante el pago de una renta específica, las estipulaciones pueden variar según sea la situación y las necesidades de cada una de las partes.

La importancia del arrendamiento radica en la flexibilidad que presta para la empresa, da posibilidades de adoptar un cambio de planes inmediato, de emprender una acción no prevista con el fin de aprovechar una buena oportunidad o de ajustarse a los cambios que ocurran en medio de la operación.

El arrendamiento se presta por partes, lo que permite a la empresa recurrir a este medio para adquirir pequeños activos.

Los pagos de arrendamiento son deducibles del impuesto como gasto de operación.

El arrendamiento puede ser para la empresa, la única forma de financiar la adquisición de activo.

Se da un préstamo, el cual se debe cubrir con pagos periódicos obligatorios efectuados en el transcurso de un plazo determinado, este plazo puede ser igual o menor que la vida estimada del activo arrendado. El arrendatario (la empresa) pierde el derecho sobre el valor de rescate del activo (que conservará en cambio cuando lo haya comprado).

En el arrendamiento financiero, la empresa (arrendatario) conserva el activo, aunque la propiedad del mismo corresponda al arrendador.

Mientras dure el arrendamiento, el importe total de los pagos será mayor al precio original de compra, porque se esta contemplando renta y los intereses por los recursos que se comprometen durante la vida del activo.

Obtención de terrenos para la regeneración urbana:

ESTRATEGIAS DE APROPIACIÓN MUNICIPAL:

Fortalecimiento de autonomía municipal: Artículo 170 de la Constitución Política, determina que las Corporaciones Municipales son Autónomas, especialmente en materia de presupuesto y ordenamiento de sus territorios.

Cesión gratuita de espacio público por parte de desarrollos urbanos:

OBJETIVOS:
- Revertir plusvalía creada por desarrollo urbano en bienestar para la comunidad.
- Cesión gratuita de áreas para uso público (sin importar el número de lotes).

No se permite:
- El agotamiento de los suelos.
- La sobre densidad.
- La eliminación de jardines y zonas verdes.
- Descuidar necesidades de los servicios e infraestructura pública creada por el desarrollo urbano.

Adquisición de terrenos (expropiación):

OBJETIVOS:
- Control sobre la especulación de los suelos.
- Mezcla de usos y estratos socioeconómicos.
- Acceso de clases bajas al suelo urbano.

PROCEDIMIENTO
1) Elaboración de estudios previos
2) Declaratoria de interés público legalmente comprobado.
3) Determinación de valor real de terrenos (avalúo).
4) Mandamiento provisional de anotación.
5) Medidas precautorias para no alterar el bien a expropiar (valor artístico, histórico, arqueológico).
6) Pago de intereses al expropiado a partir de la desposesión del bien y hasta el pago efectivo.

RENOVACIÓN URBANA

↓

Ley de Planificación Urbana
Art. 51, 52 y 53.

Objetivos:
- Conservación, rehabilitación o remodelación de áreas urbanas en deterioro
- Inclusión de áreas en Mapa de Zonificación y en el programa de renovación.

Faculta a municipios para:
- Restringir durante 5 años el fraccionamiento o la construcción
- Potestad de la Municipalidad para abrir o cerrar calles
- Gestión de distribución de lotes, reubicación, traslado y compensaciones.
- Terrenos comprendidos en programa de Renovación Urbana pueden ser adquiridos por Municipalidad o INVU.

EXPROPIACIÓN

↓

Ley expropiaciones 7495,
Ley de Planificación Urbana
Art. 66

Bienes inmuebles de interés público, requeridos por aplicación de planes reguladores:
- Apertura de vías
- Reservas para programas de vivienda popular
- Desarrollos industriales planificados
- Parques y facilidades comunales
- Infraestructura pública

REAJUSTE DE TIERRAS

Redistribución del tamaño de los terrenos

Contribución de cada propietario al bienestar colectivo.

Tierras de reserva para financiar el proyecto

Se hace una corrección de desbalances, reparto equitativo de cargas y beneficios

Si se da un área menor al propietario es compensado económicamente

Si el terreno aumenta el área original, el propietario debe pagar la diferencia

Obtención de terrenos para la regeneración urbana:

ESTRATEGIAS DE APROPIACIÓN PRIVADA:

Compra directa de terrenos con recursos privados o del Estado:

En este caso la compra de los terrenos para desarrollar el proyecto se hace de manera directa, ya sea con recursos privados o recursos de Estado, pero sin recurrir a procesos de expropiación.

Fideicomiso inmobiliario:

Los dueños de los lotes se ponen de acuerdo para crear un fideicomiso y desarrollar algún proyecto de interés para todos. Luego de terminado el proyecto, se reparten las ganancias de manera equivalente a la cantidad de m2 de terreno que cada propietario aportó.

OBJETIVOS:

- Tratamiento equitativo de los propietarios involucrados.
- Control sobre la especulación de los suelos urbanizados.
- Mezcla de usos y estratos socioeconómicos.
- Acceso de clases bajas al suelo urbano.

PROCEDIMIENTO

1) Propuesta del proyecto.
2) Declaratoria de interés público legalmente comprobado.
3) Determinar valor real de los terrenos (avalúo)
4) Reunión de propiedades a intervenir.
5) Cesión de propietarios de una fracción para uso público y otra para usos comerciales.
6) Transferencias compensatorias y otorgamiento de incentivos (reducción de tarifas de servicios públicos y exoneración de impuestos territoriales.

Condiciones necesarias para la regeneración urbana:

- Planteamiento de una propuesta de intervención inicial.
- Participación del sector privado para el aporte de capital.
- Creación de una entidad sin fines de lucro para la gestión del proyecto (en carácter de asociación o cooperativa).
- Crear incentivos para que el sector privado participe en los proyectos del Estado.
- Las municipalidades, por medio de las entidades gestoras (Fundación, asociación, corporación) pueden ofrecer asesoría técnica y financiera, consolidando su rol como autoridad local.
- Mayor nivel de autonomía e independencia financiera para el Municipio.
- Consenso de actores y articulación de intereses (Gobierno, sociedad civil, empresarios privados).
- Coordinación y convergencia de recursos tradicionales y no convencionales.
- Evolución de planes reguladores, mayores porcentajes de usos mixtos.
- Agilizar procesos de expropiación.
- Desarrollo de programas de subsidios: reducir márgenes de ganancia para subsidiar vivienda para sectores de ingresos bajos

Modificaciones al sistema legal e institucional:

- Promover proyectos de interés comunal.
- Promocionar proyectos de carácter público-privado, fortaleciendo la relación entre estos dos sectores.
- Procurar políticas de incentivos.
- Coordinación interinstitucional, para la dotación de servicios (electricidad, agua potable) evitar duplicación de esfuerzos.
- Estrategias dirigidas a movilizar recursos económicos al sector público, políticas de cooperación con el sector privado.
- Cambios a la ley de expropiación para facilitar y agilizar los trámites.

REPOBLAMIENTO:

variedad de usos y de residentes.

- Implementación de principios de gestión urbana distintos a los generados por el mercada
- Complejidad en distribución de costos y subsidios: poca participación de desarrolladores privados.
- Estrategia que incluya mercado privado y subsidiado.

2 NIVELES DE GESTION URBANA:

- Gestión relacionada con la participación de gobierno municipal
- Gestión relacionada con la participación de actores privados.

Modelos de tenencia

Alquiler

El alquiler proporciona el uso de un inmueble por un tiempo determinado a cambio de un pago definido en un contrato.
Es una modalidad de recuperación económica a largo plazo por los gastos en que se incurren al construir un inmueble. Cuenta con la ventaja de que después de transcurrir un tiempo estimado de recuperación, se empieza a obtener ganancias por el inmueble.
La modalidad de alquiler además proporciona una opción para cubrir gastos de mantenimiento y mejora.

Venta

La venta de inmuebles es una opción rápida de recuperación económica por los gastos en que se incurren al construir un inmueble, además de obtener una ganancia fija a corto plazo.

Cooperativa

“Una cooperativa de vivienda es un tipo de cooperativa cuyo objeto social es el de proporcionar a sus socios viviendas, locales y otros bienes inmuebles. Adquiriendo suelo para construir y urbanizarlo. Las cooperativas de viviendas, como sociedades promotoras de viviendas, se han consolidado como uno de los mejores medios para acceder a una vivienda asequible y de calidad.” Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Cooperativa_de_viviendas

Usufructo

“El usufructo (del latín usus fructus, uso de los frutos) es un derecho real de goce o disfrute de una cosa ajena. El usufructuario posee la cosa pero no es de él (tiene la posesión, pero no la propiedad). Puede utilizarla y disfrutarla (obtener sus frutos, tanto en especie como monetarios), pero no es su dueño. Por ello no podrá enajenarla ni disminuirla sin el consentimiento del propietario.” Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Usufructo.
Para este proyecto se utiliza esta forma de tenencia ya que la Municipalidad o cualquier otro ente puede adquirir soluciones de vivienda o locales comerciales y darlos en modo usufructo a sectores de la población con menores recursos u oportunidades.

Por medio de la administración de un proyecto, se busca crear una propuesta de organización que beneficie a la comunidad relacionada al mismo. Esto busca darse por medio del involucramiento de la comunidad a través de la asignación de diferentes roles. Por otra parte, el desarrollo de esta función puede darse en conjunto con entidades independientes.

Operaciones propias de la administración

La gestión operativa pretende cumplir con un buen funcionamiento del proyecto, es por esto que para lograrlo hay algunas funciones primordiales que deben de realizarse como:

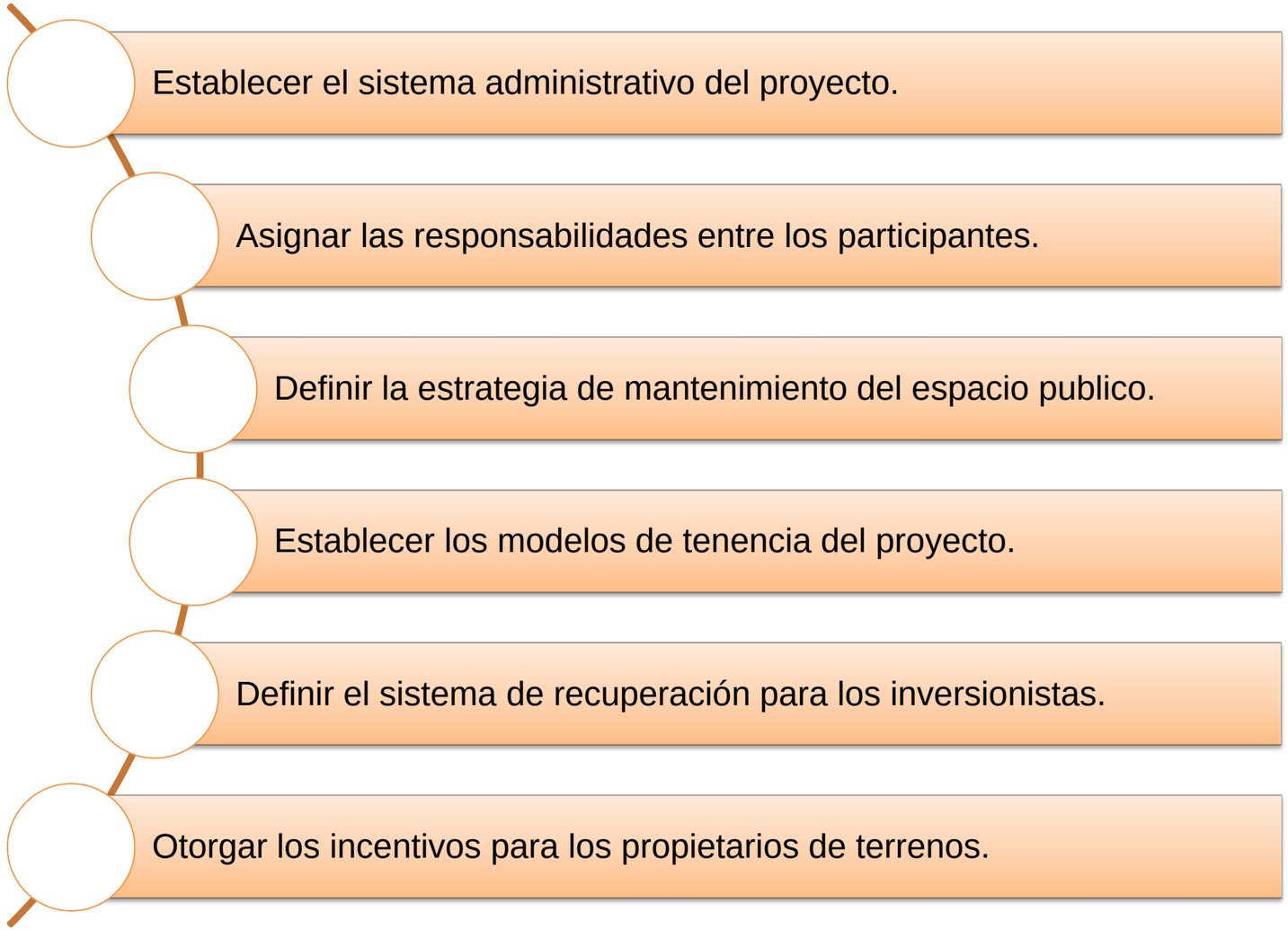


Figura 134. Diagrama de funciones de la gestión operativa.
Fuente: autores.

Diferentes entidades administrativas

	Corporación municipal	Junta administrativa	Asociación de vivienda	Figura mixta
CARACTERÍSTICAS DE FUNCIONAMIENTO	▪ Promotor o gestor del proyecto. ▪ Capacidad legal para desarrollo del proyectos estratégicos urbanos: mejorar calidad de la ciudad. ▪ Puede ser propietario legal de los edificios. ▪ Capacidad presupuestaria: garante de préstamos para la implementación de proyectos.	▪ Son dueños privados. ▪ Pueden ser los propietarios de las propiedades ubicadas dentro de los terrenos de estrategia de renovación urbana y repoblamiento. ▪ Trabajan con el gobierno para articular propuesta general. ▪ Puede nombrar a un externo e calidad de gerente. ▪ No incluye vivienda subsidiada.	▪ Ente independiente: flexible y menos burocrático. ▪ Sin fines de lucro: balance entre los intereses del productor y consumidor del proyecto. ▪ Puede actuar como administrador fiscalizada por corporación municipal.	▪ Combina las facultades legales para el desarrollo de proyectos con la facultad de las asociaciones de vivienda para realizar transacciones inmobiliarias, junto con su posibilidad de obtener recursos para la financiación del proyecto. ▪ La finalidad de la figura debe ser compatible con el objetivo original del proyecto. ▪ Además debe buscar la participación en el establecimiento de los órganos de dirección y administración para el desarrollo del proyecto.
CARÁCTERÍSTICAS DEL ÁREA DE INTERVENCIÓN	▪ Terrenos muy subdivididos (facultad para expropiar). ▪ Sectores carentes de infraestructura. ▪ Propiedades públicas.	▪ Terrenos de tenencia privada. ▪ Valor del terreno muy alto no permite subsidios. ▪ Terrenos con altos valores paisajísticos que justifican valores más altos que se generen subsidios.	▪ Terrenos cuentan con todos los servicios, bajo costo de intervención aumenta posibilidades de subsidios. ▪ Terrenos pertenecen a una cooperativa. ▪ Terrenos de bajo costo.	▪ Sectores desocupados o en abandono. ▪ Proyectos financiados por el Estado. ▪ Espacios en deterioro donde la Municipalidad puede plantear estrategia de regeneración urbana con fines sociales a través de la Asociación de Vivienda.

FIGURA MIXTA MUNICIPALIDAD-ASOCIACIÓN: Es una opción busca aliar las posibilidades de ejecución y gestión que tiene la muncipalidad como ejecutor y una asociación de vivienda como promotor para el desarrollo del proyecto. Con ello, se lograría una opción con carácter de empresa de renovación urbana. Tiene la posibilidad de que participen otras entidades, públicas o privadas, como miembros de la Asociación de vivienda. Participa en la conformación de las entidades de dirección y administración, junto con la orientación y control del proyecto. Por otra parte, la federación

Matriz de relaciones

Las condiciones explicadas a continuación, conjuntamente con la información desarrollada en este capitulo, han sido traslapadas y confrontadas en esta matriz para encontrar combinaciones de gestiones que sirvan a distintos escenarios. Se trabaja con una escala que va desde la condición optima o preferible hasta la menos adecuada. Pues no existen absolutos en diseños de estrategias de gestión, administración y financiamiento combinados. Así mismo , podremos detectar carencias y aciertos en las estrategias contempladas. Estas condiciones fueron elegidas por ser las variables más representativas en cuanto a los proyectos desarrollados en este Seminario.

Condiciones generales de los terrenos

Por condiciones descritas indican todos por igual una clara tendencia a elegir gestiones mixtas porque se requiere que los gestores tengan capacidad legal y financiera al mismo tiempo, cuales están reunidas en este modelo. Es decir, se requiere de expropiación de los terrenos para acelerar el proyecto y en esa línea , continuar con inversión privada para que tenga retorno financiero y ganancias a corto plazo.

Condiciones legales de zonas a intervenir

La mayoría de las zonas son de múltiples fracciones y distintos propietarios y por tanto , se presentan 3 opciones básicas en la adquisición:

a) Venta voluntaria , la mas expedita en el proceso,
b) Expropiación, la mas lenta y tortuosa en términos legales porque se requiere de figura legal del modelo de gestión con declaratoria de interés publico del proyecto, y
c) Venta de la propiedad pero pagadera directamente como parte de inversión en el proyecto.

Condiciones de Uso del Suelo

Se toman las variables que serán desarrolladas en los proyectos. Pero se analizan de forma independiente para valorar sus características y posteriormente ver el comportamiento cuando se integren en asociaciones dobles para cada proyecto.

Condiciones del usuario

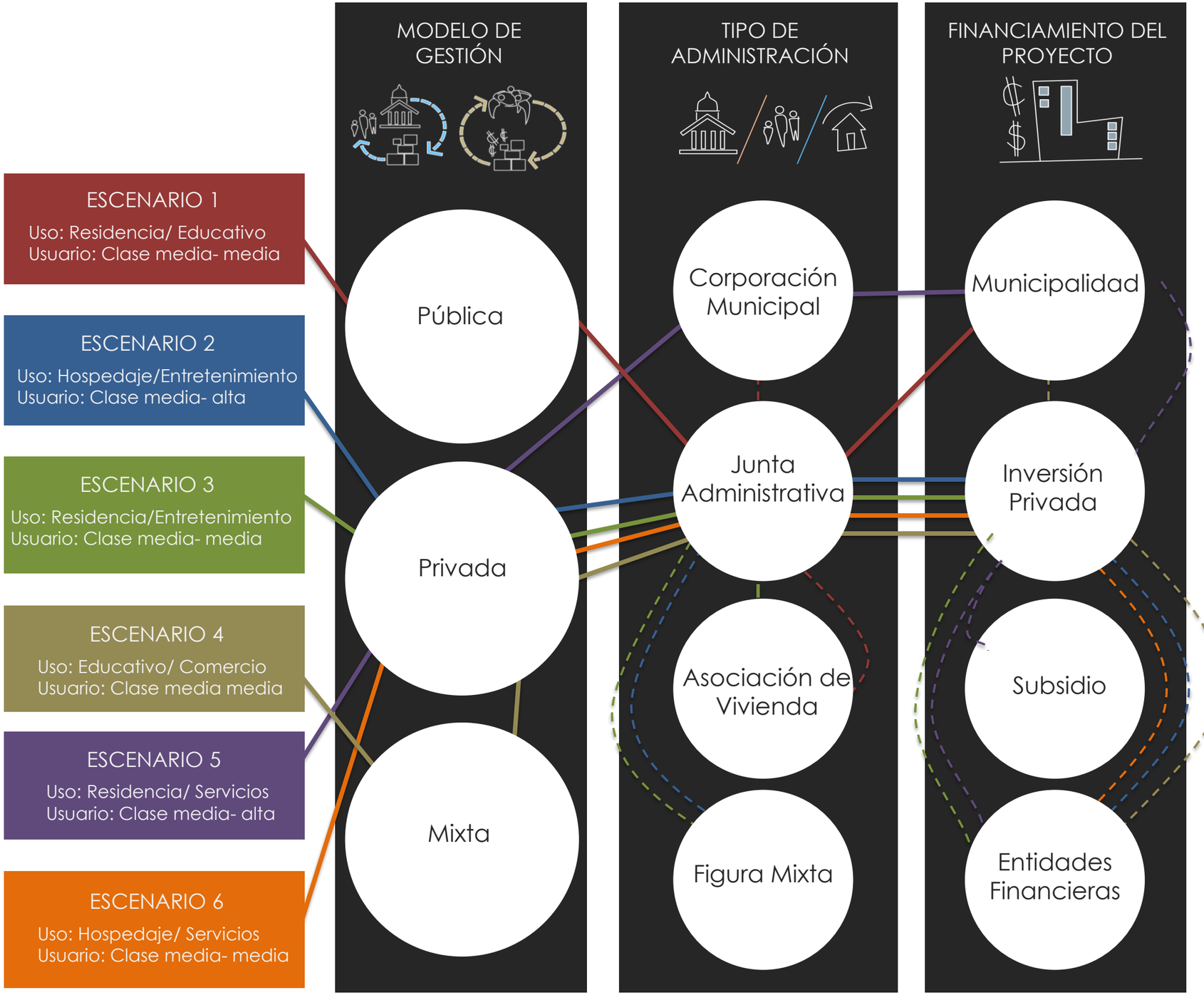
Aunque los alcances de las propuestas se destinan hacia un estrato social, como usuario meta ,las soluciones urbanas no pretenden ser excluyentes de usuarios indirectos complementarios pues todos los conceptos están pensados para mejorar la vida urbana en el centro de San José.
Así entonces se destina al estrato con poder adquisitivo medio y que a su vez presente mas gama de valores.

		Modelo de Gestión			Tipos de Administración				Tipos de Financiamiento			
		Privado	Público	Mixto	Corporación Municipal	Junta Adminis-trativa	Asocia-ción de Vivienda	Figura Mixta	Municipa-lidad	Inversión Privada o Publica	Subsidio	Entidades Financie-ras
Características de Terrenos	Terrenos fragmentados Disponibilidad servicios Urbanos Subutilización de propiedades Construcciones deterioradas Exist parqueos y lotes baldíos											
Condiciones Legales	Expropiación											
	Inversión											
	Venta Voluntaria											
Usos de Suelo	Residencial											
	Hospedaje											
	Educativo											
	Servicios/ Entretenimiento/ Comercio											
Usuario según estrato social	Media- Baja											
	Media- Media											
	Media- Alta											

SIMBOLOGÍA

- Preferible
- No adecuado
- Opción intermedia
- No aplica

Escenarios



Los escenarios han sido planteados de conformidad con las actividades de cada proyecto, las cuales se explicaran mas en detalle al final de cada uno de los planteamientos o soluciones urbanas y se ha propuesto una estrategia de mayor conveniencia como resultado de traslapar y analizar las distintas variables información ,figuras y modelos de gestión, administración y financiamiento.

Cada uno de los escenarios presenta actividades diferentes que dificultan la elección de algún tipo especifico de administración por que las figuras existentes pueden ser exclusivas de un uso /actividad en particular. Por tanto, en distintos escenarios se contempla algún modelo a seguir pero con la posibilidad de apertura hacia otra línea, ya sea por medio de trabajo paralelo o con dosificación de asesoría en procedimientos complementarios.

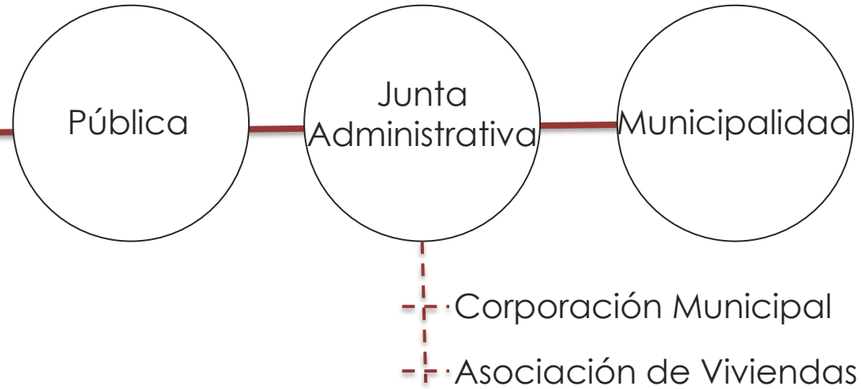
Estos escenarios se contemplan a partir del desarrollo de los proyectos pues si aplicamos a los escenarios mostrados, las variables de adquisición de terreno se detecta una disociación en los modelos de gestión entre la etapa de adquisición y el desarrollo de los proyectos. Pues para que los proyectos tengan disponibilidad de terrenos en periodos cortos y factibles requieren de figuras legales que les permitan la expropiación en caso de que algún propietario no desee vender de forma voluntaria.

Como ya se expuso anteriormente el modelo de gestión que tiene la capacidad legal y la capacidad financiera es el modelo mixto pero encontramos la restricción legal al limitarse solo a proyectos de interés publico. Estas tipologías de escenarios evidencian la imperiosa necesidad de abrirse a nuevas combinaciones y/o características , tanto para los modelos de gestión como tipos de administración y flexibilidad de financiamiento

Escenarios

ESCENARIO 1

Uso: Residencia/ Educativo
Usuario: Clase media- media



ESTRATEGIA ELEGIDA

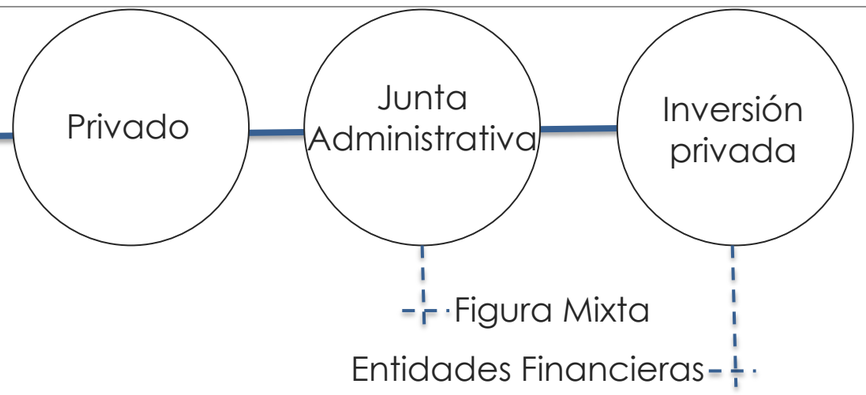
El escenario 1 calza con las características del Proyecto Villa Caracol. Este proyecto presenta una vocación residencial y educativo y un usuario de clase media- media.

En cuanto a la estrategia elegida el modelo de gestión pública presenta mayor factibilidad por los usos propuestos y por la presencia de áreas importantes para la comunidad como la biblioteca o el espacio para las paradas de autobuses. El tipo de administración más viable será a través de la junta administrativa con posibilidad de crear una corporación municipal o una asociación de vivienda. Para el tipo de financiamiento se sugiere la municipalidad como gestor y promotor. En este caso el modelo privado carece de la figura legal de expropiación requerida y el retorno de capital en el modelo aplicado tiene la debilidad de poder ser mas lento por tramitología en el proceso.

ESCENARIO 2

Uso: Hospedaje/Entretenimiento
Usuario: Clase media- alta

Ciudad Tangrama



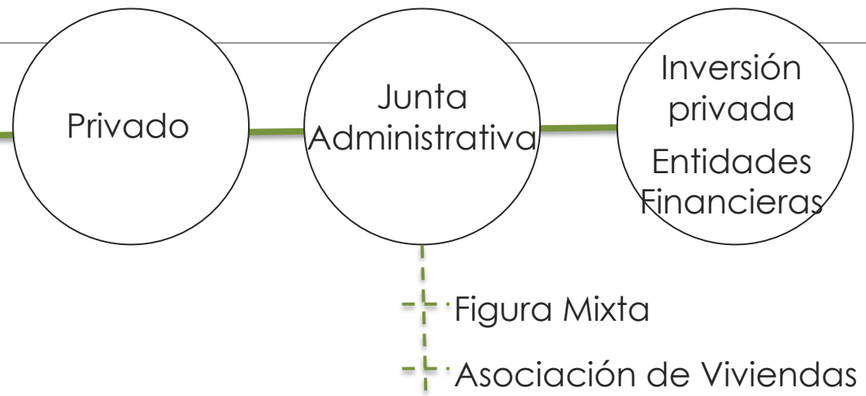
ESTRATEGIA ELEGIDA

El escenario 2 calza con las características del Proyecto Ciudad Tangrama. Este proyecto presenta una vocación de hospedaje y entretenimiento con un usario de clase media- alta.

En cuanto a la estrategia elegida, el modelo de gestión privada es el más optimo dado los usos del proyecto y pensando en la necesidad del tiempo corto de recuperación de inversión, además de que debe destinarse a un mercado medio–alto. La junta administrativa resulta ser el modelo atractivo para la administración con apertura de participación mixta. En tanto que el financiamiento se puede basar en el modelo de inversión privada y con opción abierta a trabajar con financiamiento de entidades bancarias y/o corporación municipal. Este modelo podría excluir usuarios de poder adquisitivo bajo por el interés de alta recuperación en corto plazo.

ESCENARIO 3

Uso:
Residencia/Entretenimiento
Usuario: Clase media- media



ESTRATEGIA ELEGIDA

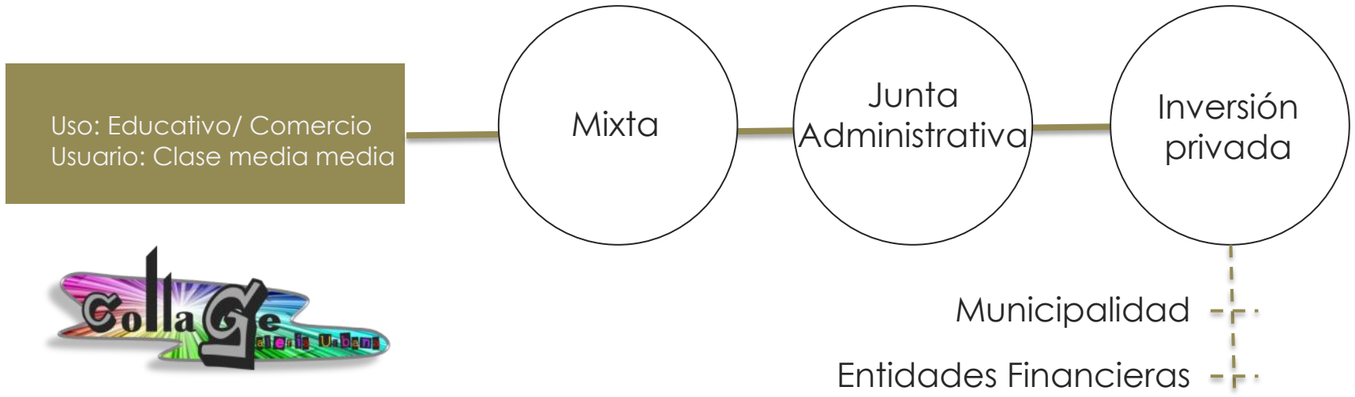
El escenario 3 calza con las características del Proyecto El Pasaje del Cine. Este proyecto presenta una vocación residencial y de entretenimiento con un usario de clase media- media.

En cuanto a la estrategia elegida, El modelo de gestión privada es escogido para este proyecto porque se necesita recuperación económica a corto plazo y con usuarios de solvencia económica que respondan a las demandas financieras por su carácter económico. Si fuese solo residencial otros modelos financieros pueden aplicar pero como es compartido el modelo sugerido para financiamiento es por medio de la inversión privada y/o entidades financieras. El modelo de administración recomendado, por tanto , es el de junta administrativa con alcances hacia las asociaciones de vivienda y algo de figura mixta.
Cabe recordar que las figuras privadas siempre van a tener su objetivo en la rápida recuperación y a limitar accesibilidad en su mercado meta.

ESTRATEGIA ELEGIDA

El escenario 4 calza con las características del Proyecto Collage. Este proyecto presenta una vocación educativo y comercial con un usario de clase media- media.

En cuanto a la estrategia elegida se sugiere el modelo de gestión mixta, porque reúne los dos intereses conjuntos es decir, el interés publico hacia la educación y el interés privado en el uso comercial. Así entonces, la figura de administración con interés y características convergentes es la junta administrativa. Además, el modelo de financiamiento mas adecuado según el usuario será el modelo de inversión privada con opciones de intervención municipal y de entidades financieras.

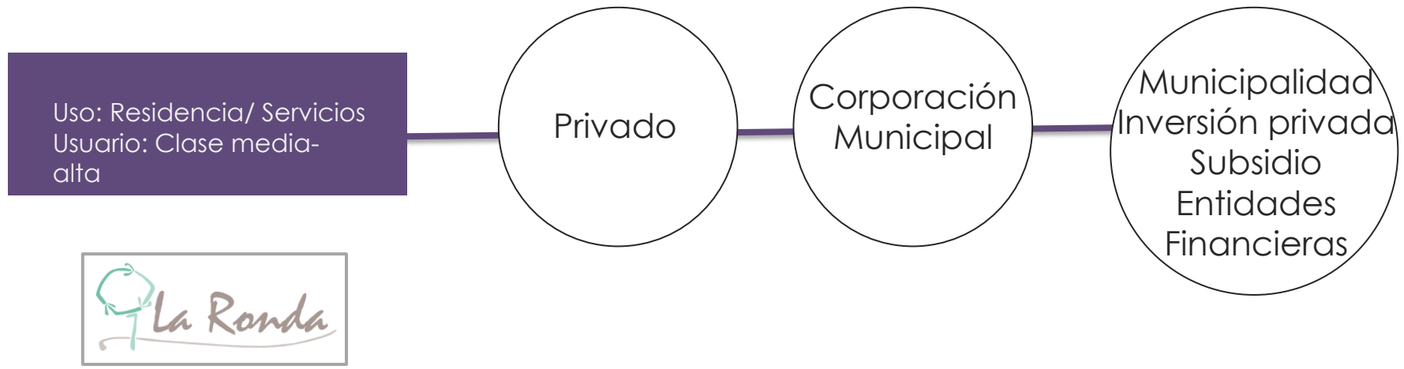


ESCENARIO 4

ESTRATEGIA ELEGIDA

El escenario 5 calza con las características del Proyecto La Ronda. Este proyecto presenta una vocación residencial y de servicios con un usario de clase media- alta.

En cuanto a la estrategia elegida, el modelo de gestión es privada para este proyecto porque carece de interés público y se combina con el modelo administrativo de corporación municipal que gestionaría y serviría de promotor desde su perspectiva que converge con la línea de desarrollo del proyecto como tal. Para este caso se recomienda un financiamiento abierto a combinar opciones y por tanto con apertura hacia distintas participaciones con tal de que la recuperación de capital sea pronta pero disponible al usuario de clase media. El modelo requerido debe ser estudiado y depurado para satisfacer las necesidades de combinación financiera; que en este caso puede ser de mayor tiempo de aplicación en su proceso de implementación por ser modelo nuevo.

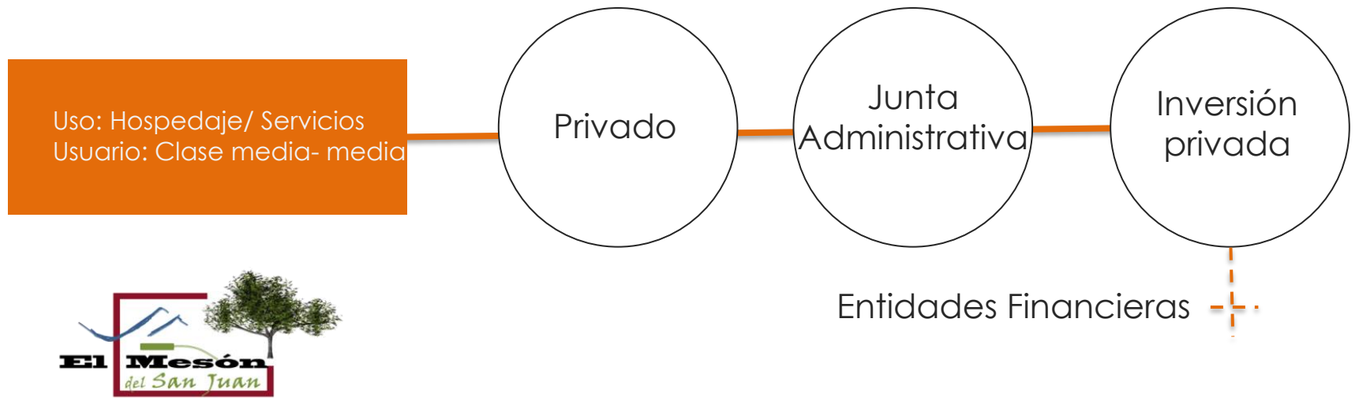


ESCENARIO 5

ESTRATEGIA ELEGIDA

El escenario 6 calza con las características del Proyecto El Mesón del San Juan. Este proyecto presenta una vocación de hospedaje y servicios con un usario de clase media- media.

En cuanto a la estrategia elegida, el modelo de gestión idóneo es el privado, no solo porque carece de declaratoria de interés publico sino porque las actividades son de índole comercial destinados a mercados específicos y de clase media. El modelo administrativo escogido acorde al proyecto es la junta administrativa por su misma injerencia e intereses dentro de los propietarios . Así mismo , el financiamiento que calza es la figura de inversión, considerando además el tipo de usuario /cliente destinatario.

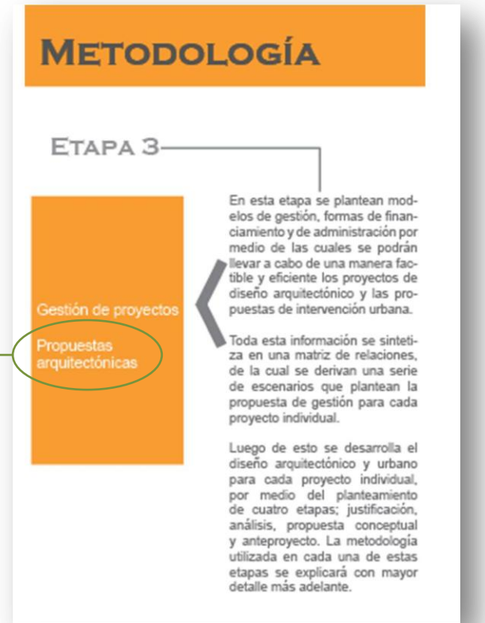


ESCENARIO 6

Metodología de proyectos puntuales

Intención

Correspondiendo con la metodología general de este seminario, se desarrollaran proyectos arquitectónicos puntales. Para este efecto se explica cada diseño hasta la fase de anteproyecto. Dichos diseños arquitectónicos buscan ofrecer una estrategia de intervención urbana y arquitectónica viable, que además vincule los proyectos individuales, tanto los nodos de transporte publico como las galerías comerciales a la red de sendas peatonales propuesta en el capitulo anterior. Esto para desarrollar así una propuesta de regeneración urbana en el centro de San José que integre el transporte público y las necesidades peatonales en un plan general de intervención.



Metodología para los proyectos puntuales

Para definir los proyectos arquitectónicos se plantea una estrategia de trabajo que inicia con el plan general de intervención. Este busca visualizar las diferentes etapas en las cuales se desarrollaran cada uno de los proyectos puntuales. Además se plantea un plan general de gestión que pretende estudiar la viabilidad de los proyectos. Paralelamente se da a conocer con los proyectos puntuales, el proceso que todo proyecto arquitectónico y urbano debe realizar para su desarrollo.

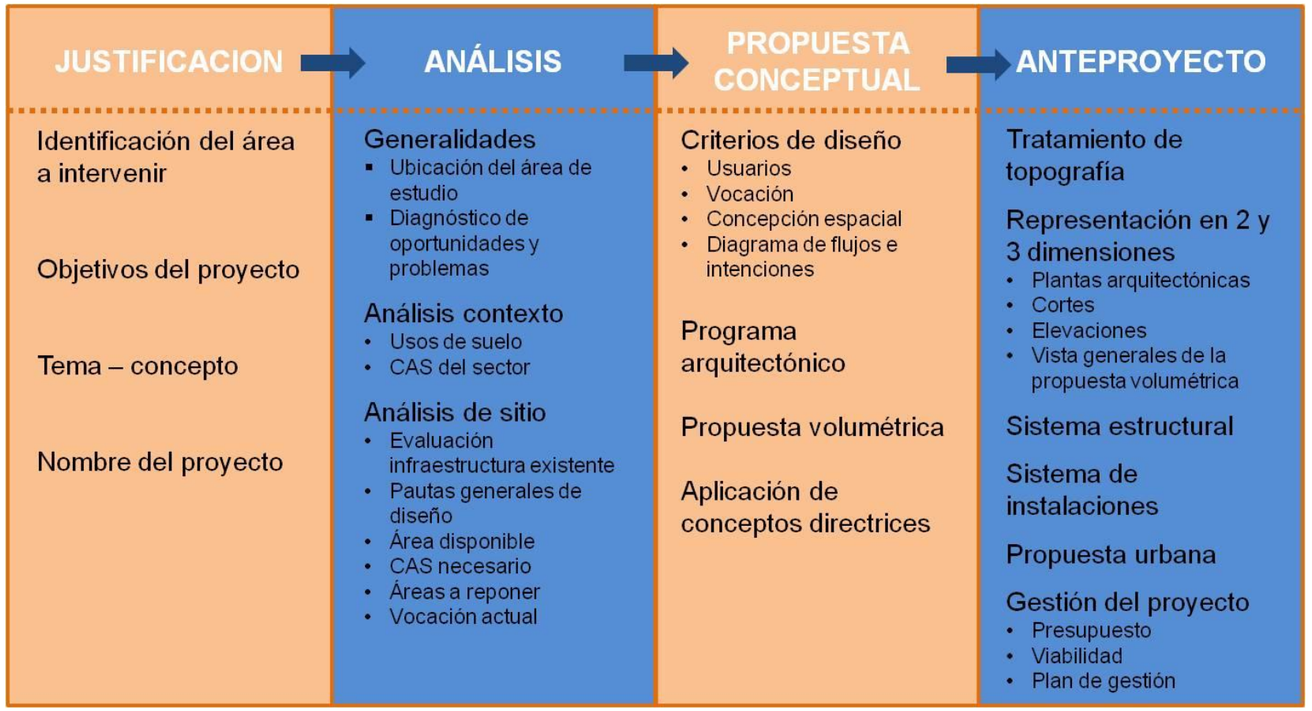


Figura 135. Diagrama sobre la metodología de los proyectos arquitectónicos puntuales.
Fuente: autores.

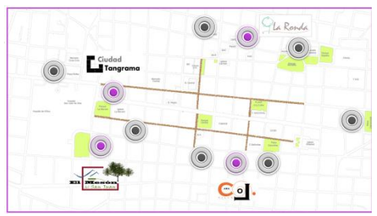
1) Plan general de intervención

El plan general de intervención es el primer paso de la estrategia de trabajo para el diseño arquitectónico, la cual define las diferentes etapas en las cuales se desarrollara el proyecto macro de regeneración urbana en el centro de San José, así como los proyectos puntuales definidos para cada etapa.

Etapa 1

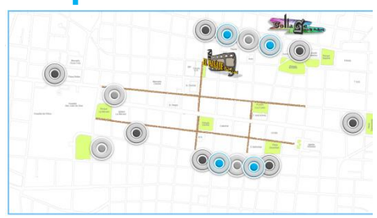
La **primera etapa** consta de siete nodos de transporte público. Estos fueron desarrollados en un primer seminario llamado “Regeneración urbana en el centro de San José, planteamiento de nodos en lugares estratégicos de la ciudad donde convergen las de las paradas de buses”, los proyectos desarrollados en esta primera etapa son: Portal Urbano del Norte, Oasis Urbano Morazán, Plaza Intercultural, La Galería, Faro del Sur, Paseo de la Hormiga y Coralia.

Etapa 2



La **segunda etapa** consta de cuatro nodos de transporte publico, los cuales no se desarrollaron en el primer seminario, estos proyectos son: La Ronda, Villa Caracol, El Mesón del San Juan y Ciudad Tangrama.

Etapa 3



La **tercera etapa** consta de cuatro proyectos, los cuales son el resultado de la investigación realizada de los movimientos peatonales y surgen como respuesta a la necesidad de integrar nodos de transporte público cercanos que cuentan con una alta relación de trasbordo entre las rutas que contienen, con galerías comerciales que utilizan los centros de cuadra para dicha integración. Para efectos de este seminario se desarrollaron dos de los cuatro proyectos planteados, estos proyectos son: Collage Galería Urbana y El Pasaje del Cine.

Etapa 4

La **cuarta etapa** es el cierre del plan general de intervención y consta de la implementación de la propuesta de redes peatonales, que busca conectar los diferentes nodos de transporte público por medio de los bulevares y del mejoramiento en general de la infraestructura peatonal.

Metodología de proyectos puntuales

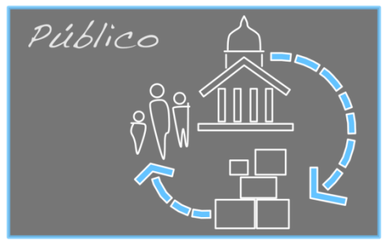
2) Plan general de gestión

Para determinar la viabilidad de los proyectos se define un plan general de gestión, con las diferentes etapas necesarias para el desarrollo de un proyecto, estas etapas son: promoción, formulación, ejecución y administración, tomando en cuenta el control necesario de las diferentes etapas para velar por el cumplimiento de los objetivos iniciales.

- En la etapa de **promoción** se estable qué es nuestro proyecto y cómo vamos a desarrollarlo. Es decir es la visión general del proyecto, determinando la misión por cumplir, así como los objetivos y la justificación de este proyecto.

- En la etapa de **formulación** de definen tanto la gestión administrativa, con los alcances del proyecto y los posibles involucrados o actores, así como la gestión política con todas las regulaciones y tramites necesarios para desarrollar el proyecto, además de la gestión económica que definirá los recursos con los que podemos contar para llevar acabo nuestro proyecto.

- En la etapa de **ejecución**, se define la gestión de intervención, la cual toma en cuenta los recursos necesarios para llevar acabo el proyecto, así como los posibles riesgos, las adquisiciones, además de la programación de actividades necesarias para desarrollar la construcción del proyecto.



- Por ultimo en la etapa de **administración**, se desarrolla la gestión operativa, en la cual se define el usuario meta del proyecto. También se definen los modelos de tenencia a los cuales los usuarios tendrán acceso y el tipo de administración que tendrá el proyecto al ser puesto en funcionamiento.

Para poder determinar la gestión de cada proyecto es necesario definir qué es un modelo de gestión, describir los diferentes modelos que podemos implementar, sus características, aplicación y posibles actores, además de las opciones para adquirir los terrenos, financiamientos y la viabilidad jurídica, sin dejar de lado las formas de tenencia y administración ya a la hora de implementar el proyecto.

3) Proyectos puntuales

Los proyectos puntuales son tanto las propuestas de nodos de transporte público, como las galerías comerciales, que se desarrollaron de forma individual por los seis integrantes del grupo que realizaron este seminario de graduación. Para lograr el diseño de cada uno de estos proyectos se realizaron cuatro fases de diseño, las cuales se describirán seguidamente:

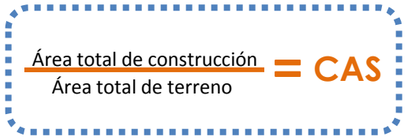
- Primera fase: **JUSTIFICACION**

En esta primera fase se identifica el área a intervenir. Se toman los puntos estratégicos definidos en el primer seminario, según el comportamiento del transporte público y la disponibilidad de terrenos, principalmente por la presencia de parqueos o lotes vacios en las posibles cuadras a intervenir. Estos puntos son analizados mas profundamente tanto por el comportamiento peatonal en las zonas, como por su conectividad con las redes peatonales propuestas, además de verificar la viabilidad jurídica y que no haya un proyecto nuevo ya definido en dicho terreno .

Tomando en cuenta el flujo peatonal en el área a intervenir, como la importancia de las rutas de transporte público que se contemplarían se define el carácter del proyecto, así como los objetivos, el tema o concepto que se pretende desarrollar y el nombre escogido para este.

- Segunda fase: **ANALISIS**

En esta segunda fase se analizan todos los aspectos tanto cualitativos como cuantitativos que definirán la propuesta arquitectónica. Se inicia tomando en cuenta las generalidades del área de estudio como su ubicación, características generales y espacios públicos cercanos. Con esto se genera un cuadro diagnostico que expone las oportunidades y problemas que presenta la zona.



Se analiza el contexto inmediato, para determinar el coeficiente de aprovechamiento del suelo (CAS) del sector, el cual nos proporcionara el volumen de construcción total según los usos de suelo presentes en el sector, además del aprovechamiento vertical presente. Con esto podemos definir por medio de un gráfico la vocación actual del sector y el valor del CAS del sector, el cual se utilizará más adelante como pauta de diseño.

Además en el área a intervenir se evalúa la infraestructura existente para determinar las edificaciones a mantener y a demoler. Se plantean cinco factores a evaluar: en primer lugar el estado físico de las edificaciones, el valor histórico de las mismas ya sean estas patrimonio o simplemente que representen un aporte a la arquitectura de la zona, el valor de la actividad, es decir, si la actividad que se desarrolla en el edifico genera permanencia de usuarios, y por ultimo el estado de ocupación que es el porcentaje de ocupación general del edificio.

Con el análisis anterior se obtienen pautas generales de diseño que corresponden al resultado del diagnostico del sector a intervenir. Se define un cuadro con datos generales donde se especifica el área disponible para el proyecto y el CAS necesario a cumplir con el cual proporcionemos un proyecto que incentive la regeneración urbana, así como las áreas a reponer las cuales se obtienen de las actividades que estaban presentes en las edificaciones demolidas, además con el valor del CAS también se determina la vocación que tendrá el proyecto arquitectónico.

DATOS GENERALES	
ÁREA DE LA CUADRA	Y
ÁREA A MANTENER EN HUELLA	H = Huella de edificios a mantener
ÁREA A MANTENER TOTAL	M = Área total de edificios a mantener
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	Y - H

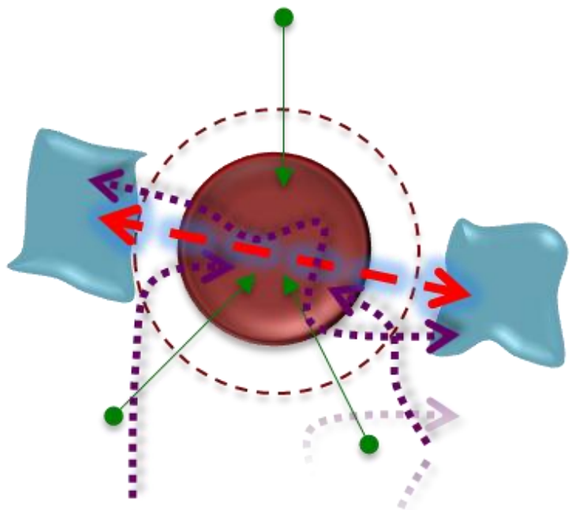
OBJETIVO DE LA INTERVENCION		
	MINIMO	**MÁXIMO**
C.A.S. NECESARIO	C = CAS sector	2C = CAS sectorx2
ÁREA NECESARIA (a construir)	C x Y	2C x Y
ÁREA DE LA INTERVENCION	(C x Y) - M	(2C x Y) - M

▪Tercera fase: **PROPUESTA CONCEPTUAL**

En esta tercera fase se desarrolla la propuesta conceptual del los proyectos. Se toman en cuenta algunos criterios pertinentes para el diseño como lo son los usuarios meta, tanto los usuarios permanentes como transitorios definiendo sus características y necesidades.

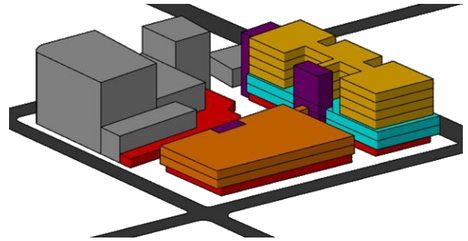
Por otra parte, se arma la vocación del proyecto, teniendo en cuenta la vocación definida en la etapa de análisis tanto para el sitio de intervención, como para el contexto inmediato, definiendo así las actividades que contemplaran en el proyecto arquitectónico y urbano.

Por último, se define la concepción espacial. Se genera partiendo de un diagrama de flujos e intenciones del proyecto, el cual tomará en cuenta las conexiones peatonales, la jerarquía espacial y la vinculación entre proyectos, así como los posibles recorridos que se quieren generar.



Sin embargo la propuesta conceptual busca definir concretamente el proyecto a partir del programa arquitectónico. Este programa indica, por medio de cuadros, las áreas privadas tanto las que son necesarias de reponer como resultado de la demolición de edificios en mal estado o con poco valor arquitectónico, así como las nuevas áreas propuestas con el fin de cumplir el CAS necesario, además de las áreas publicas y las necesidades de parqueo con las nuevas actividades propuestas. Este listado inicial de actividades posteriormente se define más concretamente en un programa arquitectónico en el cual se describen las diferentes unidades del proyecto, estas con sus distintos componentes, subcomponentes, características, necesidades espaciales y áreas definidas para proponer un CAS nuevo, el cual estará entre los rangos de CAS mínimo y máximo definido en el proceso de análisis.

Esta etapa cierra con una propuesta volumétrica, la cual reflejará tanto el programa arquitectónico, como el CAS nuevo propuesto, además de la aplicación de los conceptos directrices a mediana escala aplicados al diseño arquitectónico, buscando generar propuestas de usos mixtos, con múltiples niveles, generando apertura del centro de cuadra, diversidad de recorridos, concentración de edificios, además de invitar a utilizar el proyecto.



▪Cuarta fase: **ANTEPROYECTO**

Se define el anteproyecto, partiendo de la propuesta de terrazas. También se hace el tratamiento de los desniveles de cada uno de los terrenos a intervenir para que favorezca el desarrollo urbano de la propuesta arquitectónica. Consecutivamente se genera la representación en 2 y 3 dimensiones de la propuesta arquitectónica, generando las plantas arquitectónicas, los cortes y las elevaciones, además de un modelo tridimensional que ayuda a visualizar la propuesta arquitectónica completa.

Por otra parte se da solución al sistema estructural de cada proyecto tanto por medio de cortes, detalles y modelos tridimensionales de la estructura primaria. Incluso se aborda el sistema de instalaciones descendiente de los diferentes núcleos verticales, tanto de circulación como de ductos. Se solucionan las diferentes plantas definiendo los ramales de las tuberías, las tuberías madre, los registros, las conexiones con los ductos verticales y las conexiones con las redes de instalaciones municipales o públicas.

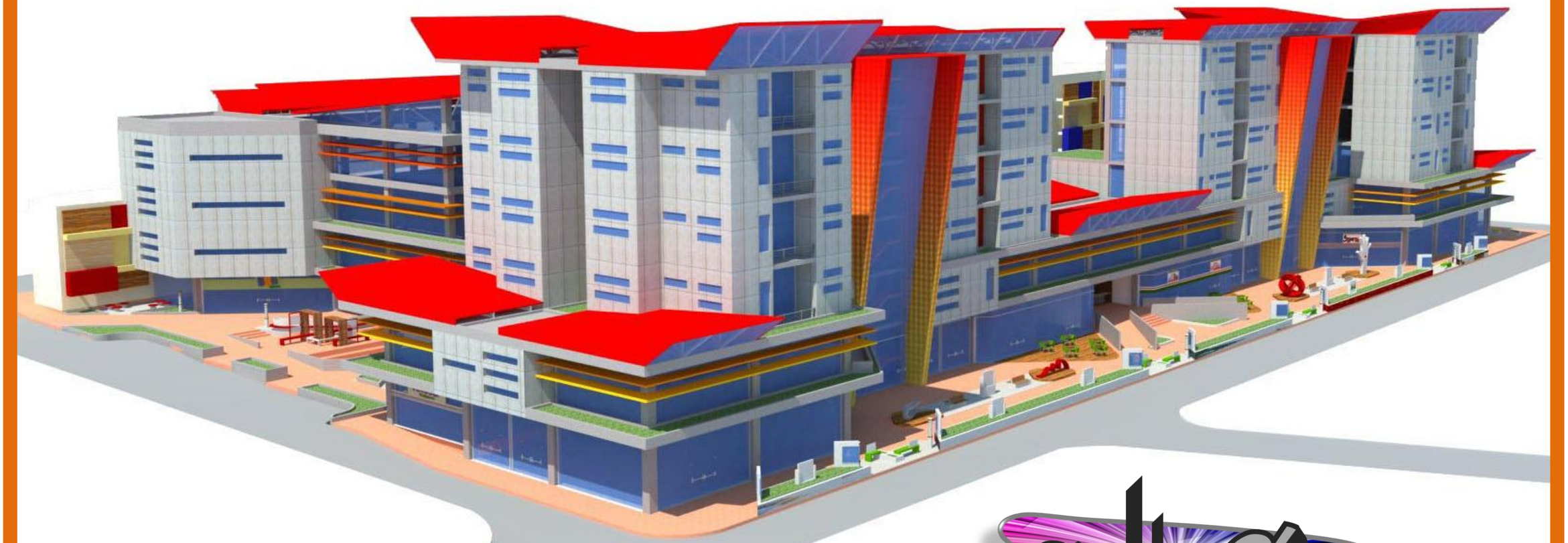
Además la propuesta urbana define los ámbitos de cada proyecto con sus actividades, características, vocación especificas y su respectiva aplicación de los conceptos directrices a pequeña escala, representados por medio de diagramas de burbujas, plantas con el diseño en detalle y vistas tridimensionales.

Por ultimo se genera un esquema de gestión para cada proyecto, para lo cual se desarrolla un cuadro de presupuesto. De este punto deriva un análisis de viabilidad que da paso al método para gestionar dicho proyecto.

COLLAGE Galería Urbana

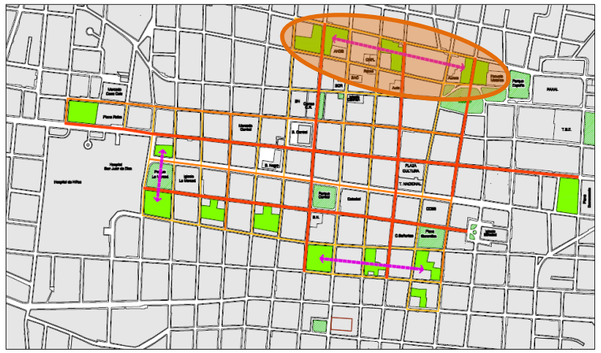
Paola Martínez Carrillo

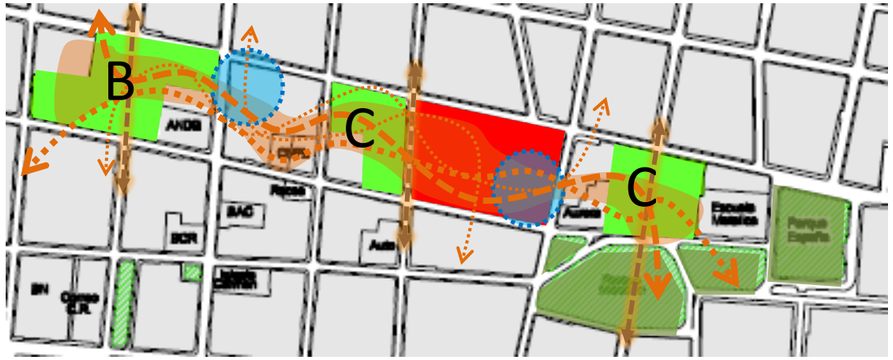
Sector Norte – San José
Avenida 5 y 7, Calle 3 y 5



Justificación

Luego de analizar las Redes Peatonales en el casco central de San José y la influencia que ejerce el transporte publico en los flujos peatonales que forman estas redes, se proponen Proyectos Estratégicos para mejorar la dinámica urbana, generar mayor permeabilidad e engrasación de actividades publicas y privadas en el centro de San José. Además de articular los nodos de transporte publico que se ubican en el área norte del casco central de la ciudad capital, comprendiendo los sector B y C, los cuales tienen alto grado de relación de llagada y salida de la ciudad. Es decir gran cantidad de usuarios ingresan al centro de San José por uno de estos sectores y salen de esta por el otro sector, generando así un corredor de proyectos con gran vinculación peatonal.





Tema - Concepto

El proyecto se desarrollara como una Galería Urbana, con edificios de usos mixtos y dándole gran importancia al espacio publico para provocar la reactivación de la vida urbana en el área norte del casco central de la ciudad de San José. Por lo que el concepto de collage al ser una manifestación artística que busca la mezcla y la transposición de elementos, por medio del juego y la libertad de expresión, me dará el fundamento conceptual para generar una propuesta atractiva a los usuarios, que les provoque permanencia en el proyecto y disfrute del espacio urbano.

Intenciones del PROYECTO	Intenciones del CONCEPTO
Mezcla de actividades y tipos de usuarios	MEZCLA – mezclar colores, texturas y elementos que generes espacios atractivos para los diferentes usuarios.
Punto que favorezca la actividad lúdica en el espacio publico.	
Uso de, texturas y elementos para dar legibilidad en el espacio publico	
Uso de colores fuertes para proyectar actividad y fortalecer el concepto de punto reactivador.	
Utilizar el concepto de capas en los diferentes niveles del edificio, para distribuir las diferentes actividades.	TRANSPOSICION – de actividades en los diferentes niveles del proyecto, a manera de capas que diferencien los usos propuestos para los edificios.

Objetivos

El objetivo principal de este proyecto arquitectónico y urbano es generar un conector entre dos nodos de transporte publico en el sector norte de la ciudad de San José, que además sea un punto reactivador para la vida urbana en el centro de nuestra capital, apoyándose en el concepto de galería comercial y en fomentar los usos mixtos en la capital

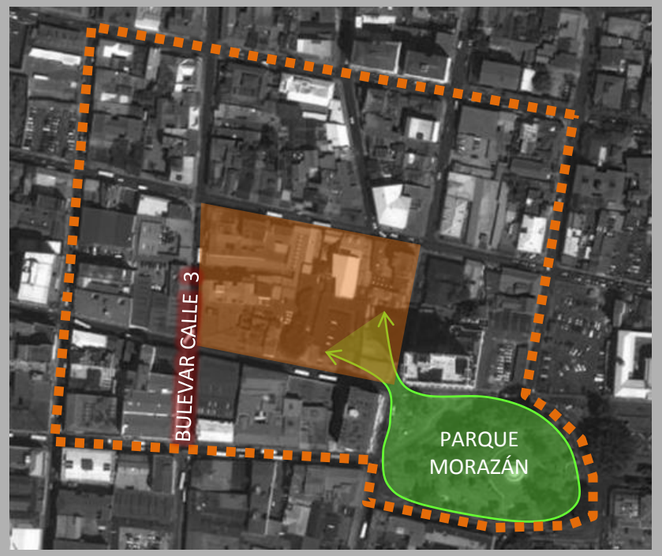
- Conectar dos de los nodos de transporte publico del sector norte de la ciudad de San José, al este Oasis Urbano Morazán u al oeste con ….
- Incrementar la intensidad y la temporalidad de uso del suelo en el sector norte de San José, ofreciendo diversidad de actividades tanto urbanas como en los edificios y fomentando los usos mixtos.
- Potenciar la circulación peatonal en el proyecto, principalmente por la conexión de este con el bulevar de calle 3 y por ser una galería comercial.

Nombre

La Galería Urbana COLLAGE propone concentrar actividades comerciales con relación directa al espacio publico y usos mixtos a partir del segundo nivel, contemplando vivienda, oficinas, áreas educativas y recreativas en un solo proyecto, que fortalezca al sector como un punto reactivador de vida urbana.

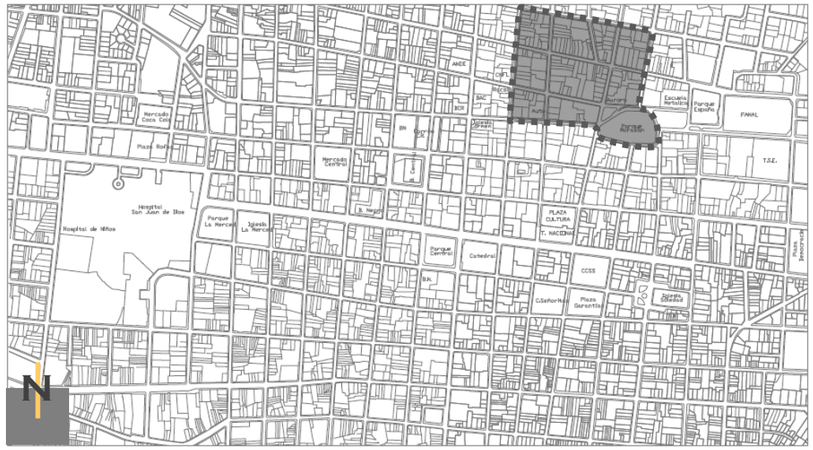
Contexto Inmediato

Análisis del área de estudio



Área por intervenir

Mapa de ubicación



Área de estudio

El sector a estudiar se encuentra al norte del centro de San José, se vincula con el Parque Morazán y con importantes centros educativos (Escuela Buenaventura Corrales “Escuela Metálica” y la Escuela República de Perú)

Este sector presenta grandes oportunidades de intervención, en primer lugar por el gran vinculo que tienen las diferentes rutas de transporte público que se encuentran en el sector, además de la alta concentración de parqueos y vacíos urbanos, los cuales representan un 27% del área utilizable. Por otra parte, este sector presenta deterioro en la infraestructura existente, lo que justifica la importancia de ser intervenido.

Diagnóstico

Factores	Oportunidades	Problemas
Conectividad con redes peatonales	El área a intervenir, cuenta con conexión directa a la red de bulevares, ya que la extensión del bulevar de Calle 3 genera oportunidades para crear articulación e integración de la propuesta con el bulevar.	Al tener una terminal de transporte publico al costado oeste del área a intervenir, se presenta un choque de flujos, tanto peatonal que viene del bulevar, como de buses que salen de la terminal.
Mejorar la articulación entre terminales de transporte público	El área por intervenir al presentar vacios en los centros de cuadra, además de parqueos y edificaciones en mal estado o sin uso, permite vincular físicamente la propuesta, con la terminar de transporte público que se sitúa al oeste de la cuadra.	La articulación con la terminal de transporte público que se sitúa al este (Oasis Urbano Morazán), presenta dificultades ya que la propuesta se cierra al vínculo por los centros de cuadra, por lo que habrá que generar otra forma de vínculo.
Regeneración urbana	La presencia de parqueos y edificios en mal estado, así como el aprovechamiento de los centros de cuadra, permitirá abrir los perímetros de la cuadra en beneficio de la ciudad, ya que al generar un cuadrante abierto, se activaría de forma estratégica el cuadrante dentro de la trama urbana, potenciando la vida urbana	El alto rechazo a la imagen urbana que proyecta el cuadrante, con edificaciones vacías y falta de vida urbana, aceras en mal estado y bordes sólidos que desfavorecen el uso peatonal, deberá ser contrarrestado y trabajado en los sectores donde la propiedad privada no permite intervenir en grandes proporciones.

Usos de suelo por niveles

1° Nivel

2° Nivel

3° Nivel

4° Nivel

5° Nivel

6° Nivel

7° Nivel

8° Nivel

El nivel 8 se multiplica por 10 ya que el hotel AURORA tiene un total de 17 pisos

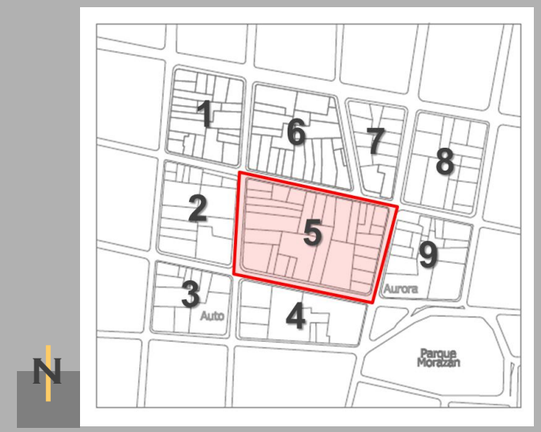
SIMBOLOGIA

- Comercio
- Servicios
- Institucional
- Oficinas
- Vivienda
- Educativo
- Religioso
- Edificios en desuso
- Parqueos en edificios
- Lotes baldíos, espacios vacios y parqueos
- Parques, plazas y espacios verdes

CAS general del sector

Área total del sector										65908,4	
Uso del suelo	Cuadra 1	Cuadra 2	Cuadra 3	Cuadra 4	Cuadra 5	Cuadra 6	Cuadra 7	Cuadra 8	Cuadra 9	Área total por uso	CAS Por uso
	6747,75	7171,85	5347,69	6675,36	12798,73	8792,68	4493,1	7210,5	6670,74		
Comercio	1454,51	2290,92	4328,34	2927,74	2487,45	203,16	508,82	616,68	224,96	15042,58	0,228
Servicios	2258,46	3534,07	1838,6	0	3421,8	5409,29	2311,01	3060,66	25022,36	46856,25	0,711
Institucional	0	0	0	0	3136,52	0	0	0	0	3136,52	0,048
Oficinas	1002,17	688,34	0	0	1458,58	895,65	1427,37	1233,36	0	6705,47	0,102
Residencial	1706,52	200,72	2337,3	9567,8	775,41	223,81	1761,37	2407,04	518,66	19498,63	0,296
Educativo	0	0	0	0	978,76	0	508,82	2297,77	0	3785,35	0,057
Religioso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000
Sin uso	2749,52	141,92	2204,68	7217,53	1717,88	239,85	0	0	1293,97	15565,35	0,236
CAS Por cuadras	1,35	0,95	2,00	2,95	1,09	0,79	1,45	1,35	4,05		
CAS Total										110590,2	1,678

Mapa del sector



CAS

(coeficiente de aprovechamiento del suelo)

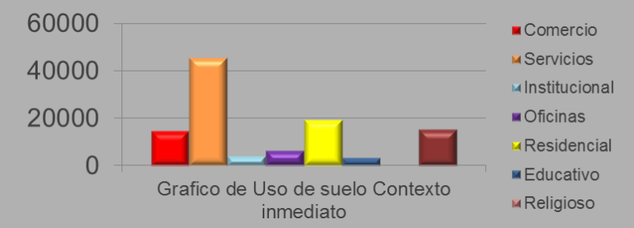


Grafico de Uso de suelo Contexto inmediato

Después de ver los tipos de usos del suelo presentes en el sector y las áreas ocupadas por estos, se genera un grafico comparativo, el cual determina la vocación actual del área de estudio, la cual es mayormente de servicios, residencia y comercio.

Es importante destacar que los edificios que actualmente se encuentran sin uso, son una cantidad considerable, por lo que es importante saber el porque de esto, en este sector se encuentran muchas edificaciones de tres o mas pisos, de los cuales en su mayoría del segundo piso en adelante se encuentran desocupados, esto principalmente por el hecho de que este sector es de paso y no cuenta con atractivos para la permanencia.

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valoraran de alto, medio o bajo, para poder determinar que edificaciones se conservaran y cual será el espacio disponible para la intervención.

Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)

SIMBOLOGÍA

Lotes baldíos y parqueos

Edificios existentes

VALORES

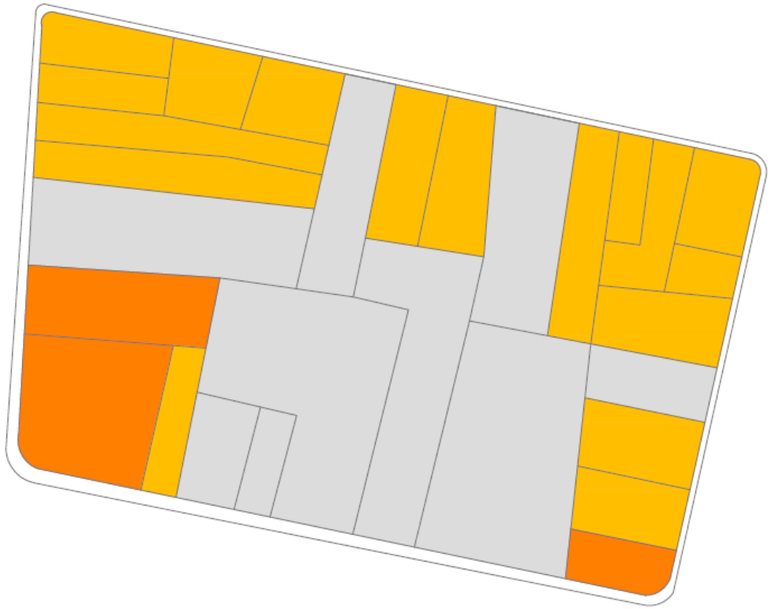
A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	A	B	M	M	Este edificio se encuentra en buen estado y a pesar de su baja ocupación, se encuentra en un punto estratégico por la convergencia de flujos, por lo que se conservará.
2	M	B	B	M	A demoler.
3	B	M	B	M	A demoler.
4	B	M	B	B	A demoler.
5	M	B	A	M	A demoler.
6	M	B	B	M	A demoler.
7	B	B	B	-	A demoler.
8	B	B	B	B	A demoler.

Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
9	M	M	M	B	A demoler.
10	M	B	M	M	A demoler.
11	M	B	M	M	A demoler.
12	B	B	B	M	A demoler.
13	M	B	B	A	A demoler.
14	A	B	M	A	Este edificio esta bien conservado, adema, su nivel de ocupación también es muy alto y por ser el edificio de mayor altura de la cuadra, se conservara.
15	A	B	A	M	Este edificio cuenta con una imagen agradable, además de un algo grado de conservación, y a pesar de su mediana ocupación, es un elemento importante en la cuadra.
16	B	B	B	-	A demoler.

Análisis de la cuadra

Pautas generales
Conclusiones del diagnostico



SIMBOLOGIA

- Edificios a conservar
- Parqueos y/o terminales de bus
- Edificios a demoler

Áreas a reponer

Los usos de comercio, institucional, educativo y residencial se repondrán en la propuesta, así como algunos de los servicios, sin embargo los servicios de hospedaje se recomiendan en otra área, esto por ser un servicio que actualmente no esta funcionando adecuadamente.

Comercio = 1300 m²
Servicios = 1145 m²
Institucional = 1785 m²
Educativo = 980 m²
Residencial = 1034 m²

Vocación actual de la cuadra

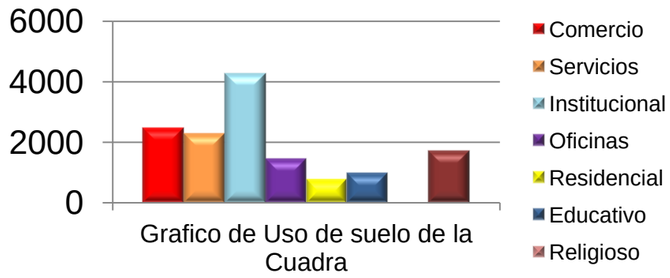
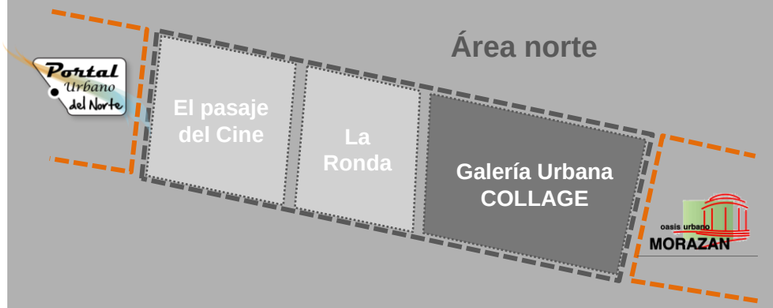


Grafico de Uso de suelo de la Cuadra

Actualmente en la cuadra a intervenir, predominan los usos de institucionales, comerciales y de servicios. Sin embargo, la presencia de usos educativos que se encuentran dispersa en el sector, y por el alto grado de conectividad que este sector tiene con la periferia, principalmente por la variedad de rutas de transporte publico que se concentran, hace importante potenciar los usos educativos como nueva vocación, además de introducir los criterios de repoblamiento, con el fin de contrarrestar el abandono de las edificaciones.

Tabla general de áreas

DATOS GENERALES		
ÁREA DE LA CUADRA	12798,73	
ÁREA A MANTENER EN HUELLA	1428	
ÁREA A MANTENER TOTAL	4786,57	
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	11370,73	
OBJETIVO DE LA INTERVENCION		
	MINIMO	**MÁXIMO**
CAS NECESARIO	1,68	3,36
ÁREA NECESARIA (a construir)	21501,87	43003,73
ÁREA DE LA INTERVENCIÓN	16715,30	38217,16



Los nodos de transporte publico del área norte generan gran tención funcional entre las rutas que ofrecen, por lo que es necesario crear una conexión física entre ellos, articulando los flujos peatonales por medio de las propuestas de galerías urbanas.

la característica primordial a tomar en cuenta en el momento de diseñar y proponer la ubicación de los edificios, son los flujos peatonales, sin dejan de lado la integración de los proyectos de galerías con el nodo de transporte público del sector C, creando un espacio urbano transitable y continuo para los tres proyectos

Por otra parte se busca abrir el centro de la cuadra, para generar permeabilidad por lo que hay que establecer los flujos peatonales internos, para definir la configuración de los espacios centrales los cuales se utilizaran para espacios públicos que se vincule con los edificios ubicados en los bordes, generando transiciones por medio de ámbitos y subámbitos, que favorezcan la vivencia y la amenidad urbana.

Además se pretende vincular la propuesta con el bulevar de la calle 3 e incorporar el tratamiento establecido en la propuesta general de redes peatonales para los inicios de bulevares, sin dejar de lado el tratamiento en los bordes de las edificaciones, generando transiciones entre espacio publico y privado.

Las rutas vehiculares también es importante tomarlas en cuenta, ya que determinarán los ingresos y salidas de los parqueos subterráneos.

USUARIOS

- El usuario actual de la zona está dividido en un usuario permanente, el cual reside en la zona o trabaja en ella, donde encontramos principalmente los habitantes de las cuadras cercanas y los comerciantes, y por otro lado tenemos el usuario transitorio donde encontramos, principalmente, a las personas que utilizan las rutas de transporte público que se encuentran en el sector, los estudiantes que van a los centros educativos cercanos y los turistas que se alojan en los hoteles de los alrededores.

- Crear oportunidades de permanencia para los usuarios transitorios y mejorar las condiciones del espacio para los usuarios permanentes.

VOCACIÓN DE LA PROPUESTA

- El sector presenta gran oferta educativa, pero dispersa, únicamente es clara la localización de los centros de educación primaria (Escuela Buenaventura Corrales (Metálica) y Escuela República de Perú), los institutos, centros de idiomas y de enseñanza técnica están muy presentes, pero poco percibidles.

- Por otra parte, siguiendo el objetivo de regeneración urbana, es importante incrementar la temporalidad de uso, por lo que incluir repoblamiento en la propuesta ayudaría a generar mayor vida urbana, la mayor parte del día.

- Además la gran presencia de estudiantes, principalmente niños y jóvenes, así como la presencia de turistas, acompañado de la carencia de oferta cultural, refuerzan la necesidad de servicios complementarios a las actividades fuertes y que incrementen las posibilidades de permanencia.

CONCEPCIÓN ESPACIAL

- Mantener comunicación con los proyectos cercanos, por medio de un eje transversal de espacio urbano que tendrá continuidad en cada proyecto.

- Generar facilidad de recorrido, rompiendo los bordes sólidos y creando múltiples accesos al centro de cuadra.

- Trabajo del espacio público centralizado, crea oportunidades de mayor comunicación interior exterior, además de permitir mayor iluminación y ventilación a todos los volúmenes.

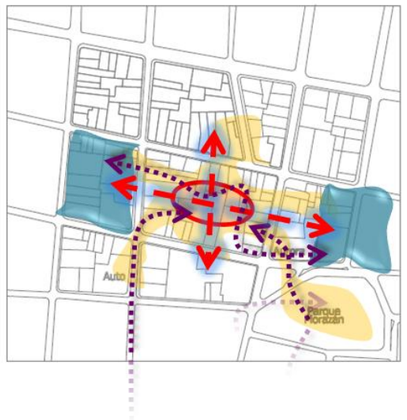
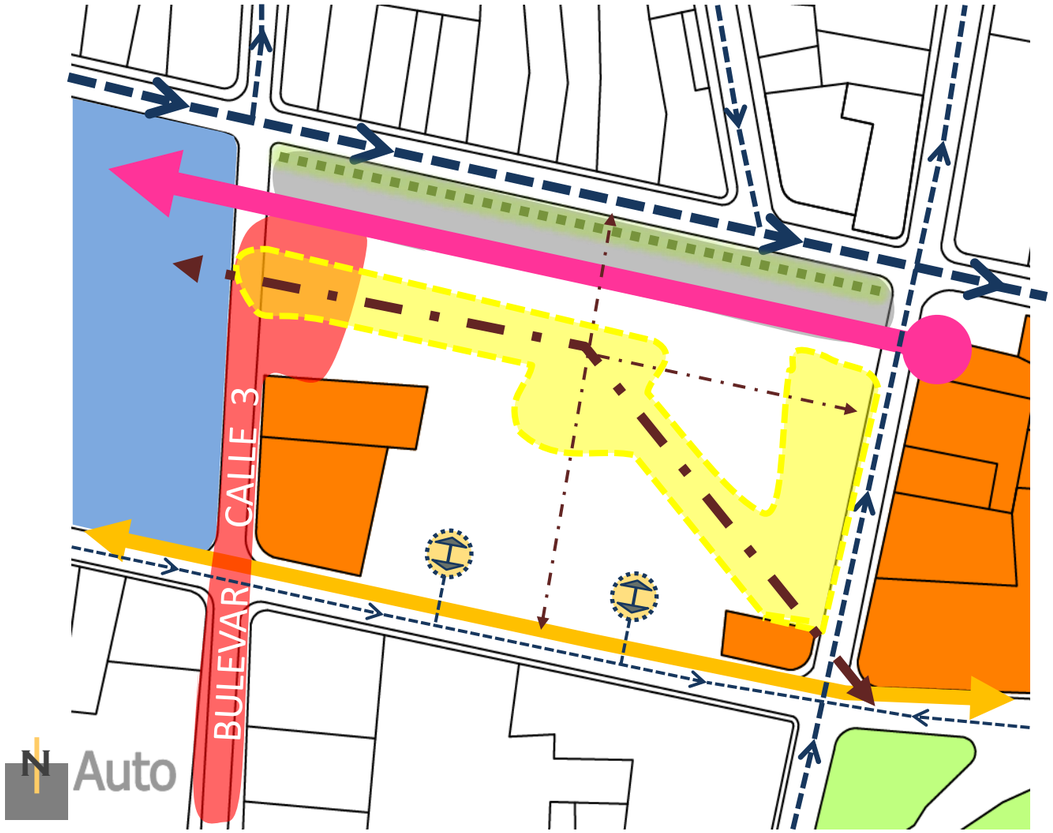


DIAGRAMA DE FLUJOS



SIMBOLOGÍA

- Nodos de transporte público
- Parques y plazas
- Edificios a conservar
- Espacio disponible para intervenir
- Espacio libre que puede ser integrado a la propuesta
- Bulevar de Calle 3 e integración con los proyectos
- Eje principal de conexión entre los proyectos (longitudinal)
- Espacio público para conexión entre proyectos
- Conexión peatonal interna
- Ampliación de acera
- Espacio para amenidad urbana y áreas verdes
- Barrera mitigadora
- Circulación de transporte público
- Circulación vehicular
- Entrada y salida de vehículos a parqueos subterráneos

Programa de actividades privadas		
Actividades a reponer	Áreas m²	
Servicios	**1145**	5671
Áreas para comer	705,80	
Salas de belleza	239	
Agencias de viajes/turismo	200,20	
Institucional	**1212**	
Ministerio de Salud	630	
FONAFIFO	582	
Comercio	**1300**	
Mini-super	700	
Artículos de belleza	200	
Electrónica	200	
Fotocopiadora y art. escolares	200	
Educativo	**980**	
Inst. Saint Tomas	570	
Inst. de idiomas	410	
Residencial	**1034**	
10 Apartamentos	1034	
Nuevas actividades	Áreas m²	13676
Servicios	**4020**	
incremento 350%		
Institucional / Oficinas	**1178**	
incremento 100%		
Comercio	**3057**	
incremento 240%		
Educativo	**1555**	
incremento 150%		
Residencial	**3866**	
incremento 400%		
Otras áreas	Áreas m²	10000
Áreas administrativas	**230**	
Parqueos, Bodegas, Carga	**9770**	
Total		**29347**

Programa de actividades públicas		
Ámbitos	Actividades	Áreas m²
Ámbitos de estancia	**Espacio público**	2050
	Esperar	
	Descansar	
	Observar	
	Transitar	
	Disfrutar	
	Espacio cultural	
	Exponer	
	Presentar	
	Demostrar	
	Áreas verdes	
	Jardines	
	Vegetación (protección climática)	
	Áreas de juego	
Ámbitos de circulación peatonal	**Senda primaria**	3205
	Conexión corredor norte	
	Vinculación ámbitos de estancia	
	Senda secundaria	
	Circulación interna del proyecto	
	Senda terciaria	
	Acera	
Total		**5255**

Necesidad de parqueos			
Actividad		Espacios	Áreas m²
Comercio	4000 m²	80	2000
Servicios	3600 m²	36	900
Centros educativos / Oficinas	4250 m²	42,5	1062,5
Residencial	48 apart.	48	1200
Espacios a reponer ACORDE		50	1250
Total		**257**	**6413**

El programa arquitectónico comprende tanto el espacio urbano como el espacio construido que conforma los dos edificios. Con las áreas planteadas para el espacio construido se busca incrementar el CAS de la cuadra que actualmente es de 1,09, y lograr un CAS necesario que este en el rango comprendido entre 1,68 y 3,36.

Tabla de datos		
Datos de la cuadra con la propuesta		Áreas m²
Área de la cuadra		12798,73
Área disponible para intervenir		**11370,73**
Área de intervención	sin parqueos	19577
	con parqueos	29347,0
Área total a mantener		4784,57
CAS nuevo		**2,14**

Actividades de la propuesta área construida	Áreas m²	% ocupación
Servicios	5395	27,6
Institucional / Oficinas	2390	12,2
Comercio	4357	22,3
Educativo	2535	12,9
Residencial	4900	25,0

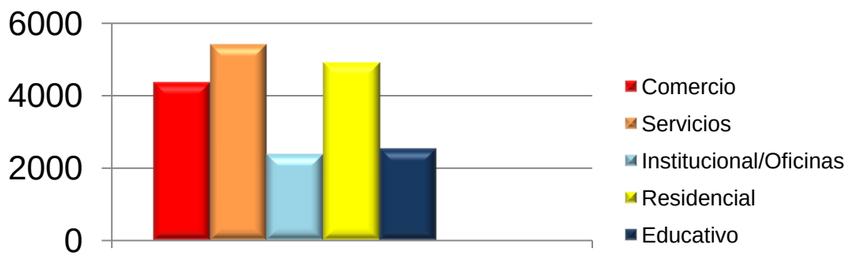


Grafico de nuevos Uso de suelo de la Cuadra

CAS nuevo: 2,14

Programa Arquitectónico

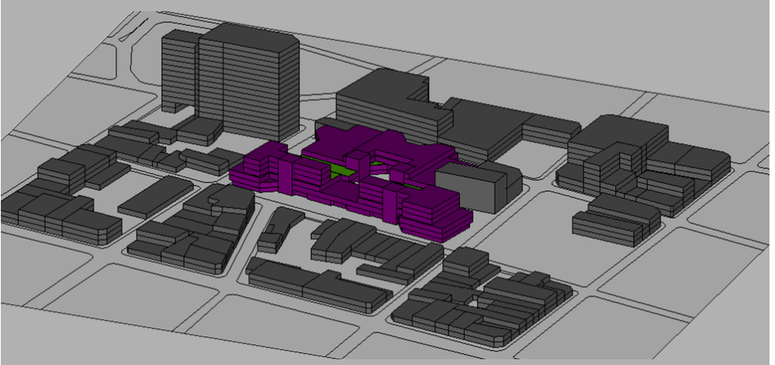
COMPONENTES	SUB-COMPONENTES	ESPACIOS	USUARIOS cap. Max	USUARIOS personal	AREAS m² esp	AREAS m² subcomp	AREAS m² comp	TOTAL %	TOTAL m²
URBANO	Ámbitos de circulación peatonal	Senda primaria	-	-	800	3205	5255	15,2	34602
		Senda secundaria	-	-	1280				
		Senda terciaria(acera)	-	-	1125				
	Ámbitos de estancia	Esp. espera y descanso	400	-	950	2050			
		Esp. culturales	50	-	200				
		Esp. lúdicos	70	-	150				
		Esp. kioscos	10	-	50				
		Áreas verdes y jardines	-	-	400				
		Áreas para circular	-	-	300				
COMERCIO	Locales	14 locales de 35m²	140	14	490	3390	4357	12,6	
		6 locales de 70m²	180	12	420				
		3 locales de 140m²	150	6	420				
		2 locales de 240m²	160	6	480				
		3 locales de 370m²	360	12	1110				
		1 local de 470m²	160	5	470				
	kioscos	12 kioscos pequeños	24	12	72	132			
		2 kioscos medianos	8	4	20				
		2 kioscos grandes	10	4	40				
	Otros	Núcleos S. Sanitarios	-	-	70	835			
		Área de circulación	-	-	765				
SERVICIOS	Serv.Alimenticios	Cafetería	54	6	240	930	5165	14,9	
		Heladería	10	3	70				
		Soda	12	3	70				
		Pizzería	20	6	140				
		Crepería	20	6	140				
		Cafetín	56	3	270				
	Serv. Recreativos	Boliche	52	6	740	2180			
		Salón de patines	100	6	620				
		Sala de deportes	150	6	820				
	Otros Servicios	Gimnasio	50	6	550	1290			
		Guardería	40	8	740				
	Otros	Núcleos S. Sanitarios	-	-	140	765			
		Área de circulación	-	-	625				
EDUCATIVO	Academia Culturarte	Taller de expresión	30	2	270	680	2535	7,3	
		Taller 1	20	2	200				
		Taller 2	20	2	140				
		Recepción y espera	6	1	70				
	Academia idiomas	Aulas	110	7	410	480			
		Recepción y espera	6	1	70				
	Instituto Santo Tomas	Aulas	120	8	410	515			
		Recepción y espera	6	1	70				
		Fotocopiadora	6	2	35				
	Otros	Núcleos S. Sanitarios	-	-	140	860			
		Administración Educativa	16	14	170				
		Área de profesores	-	15	70				
		Área de circulación	-	-	480				
INSTITUCIONAL OFICENTRO	FONAFIFO	Recepción, espera, info	10	5	100	590	2390	6,9	
		Of. Junta directiva	12	6	100				
		Dirección administrativa	-	9	70				
		Of. Departamentos	-	27	250				
		A. empleados, bodega	-	12	70				
	Ministerio de Salud (Área Rectora Carmen, Merced, Uruca)	Recepción, espera, info	7	5	100	410			
		Dirección administrativa	6	1	70				
		Of. Apoyo administrativo	6	2	50				
		Of. Departamentos	-	22	120				
		A. empleados, bodega	-	12	70				
	Oficentro	Recepción y espera	6	2	70	710			
		Of. Individuales	24	12	300				
		Of. Grandes-Despachos	16	28	270				
		Salas de juntas	16	4	70				
	Otros	Núcleo S. Sanitarios	-	-	140	680			
		Área de circulación	-	-	540				
RESIDENCIAL	Apartamentos	16 apartamentos 100m²	48	-	1600	3360	4900	14,2	
		16 apartamentos 60m²	32	-	960				
		16 apartamentos 50m²	32	-	800				
	Áreas comunes	Terrazas BBQ (2)	24	-	140	840			
		Salones multiuso (2)	40	-	140				
		Juegos infantiles (2)	40	-	140				
		Sala de juegos	12	-	70				
		Otras áreas comunes	8	-	350				
	Otros	Área de circulación	-	-	700	700			
APOYO	Administrativa	Área de administración	12	4	70	230	10000	28,9	
		Área de mantenimiento	-	4	70				
		Cuarto control y seguridad	-	3	20				
		Área de empleados	-	10	70				
	Otros	Área de carga	-	3	200	9770			
		Bodegas y c. de maquinas	-	-	830				
		Parqueos	-	-	8740				

Volumetría por usos del suelo

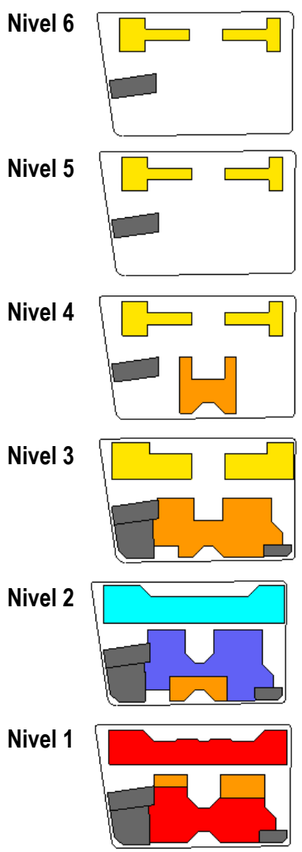
La propuesta volumétrica pretende configurar en la cuadra a intervenir dos edificios nuevos, que sumándole el área de huella de las edificaciones a conservar, generen un porcentaje de huella total del 60% del área disponible.

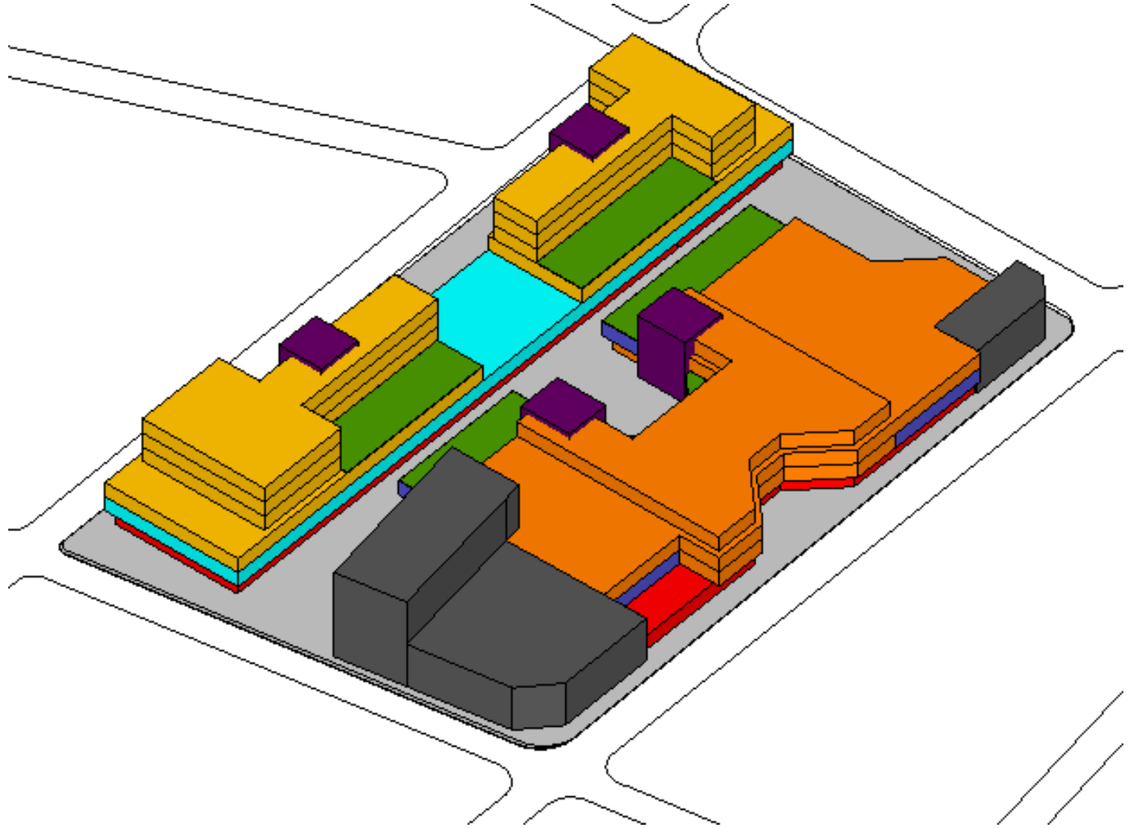
La circulación en el primer nivel favorece a la permeabilidad, buscando abrir el centro de cuadra para usos urbanos, además se generaran circulaciones publicas que atraviesen los edificios, para favorecer el ingreso a estos.

El primer nivel a ser de carácter público tendrá una concentración de usos comerciales y de servicios alimenticios, el segundo nivel se destinará mayoritariamente a usos educativos y oficinas, mientras que el tercer nivel será para servicios recreativos y usos residenciales, y del cuarto al sexto nivel se destinará a un uso mayormente residencial.



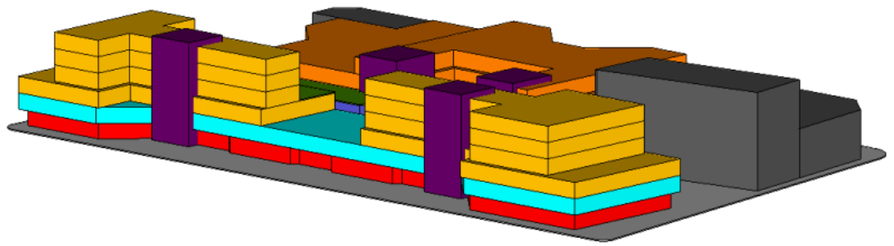
Por otra parte se pretende generar una imagen a nivel de contexto de jerarquía principalmente porque en el contexto inmediato la mayor parte de las edificaciones son de no más de tres niveles. Sin embargo, uno de los edificios que se conservarán en la cuadra cuenta con seis niveles, por lo que se pretende mantener esta altura en la propuesta.

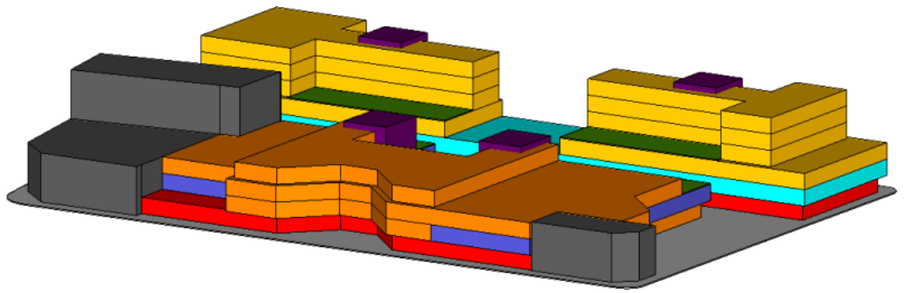




SIMBOLOGÍA

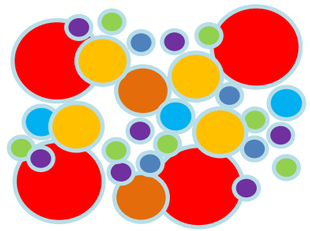
- Núcleos de circulación
- Edificios por conservar
- Espacio público
- Comercio
- Servicios
- Educativo
- Institucional / Oficinas
- Residencial





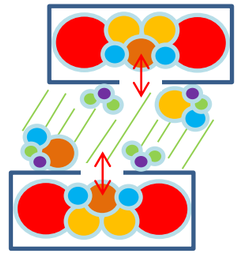
VARIEDAD

- El proyecto al incorporar variedad de actividades que se complementan busca generar mayor temporalidad de usos con un proyecto de gran atractivo para diversos usuario, por la gama de posibilidades que se generan.
- Ofrece espacios públicos de gran protagonismo en la dinámica peatonal del sector, incorpora diferentes formas, dimensiones, colores y texturas, incentivando la vida urbana por medio de variedad experiencias.
- Utilizando la apertura y la subdivisión de ámbitos, mantiene control visual del conjunto, se generan diversas actividades como jugar, esperar, comer, interactuar, comprar, observar entre otras, lo que incrementa las posibilidades de escogencia de los usuarios.



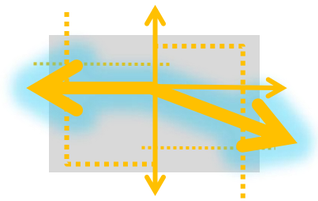
CONCENTRACIÓN

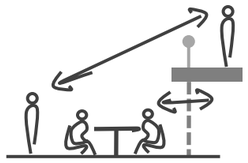
- El proyecto al ofrecer usos mixtos, con variedad de actividades tanto públicas como privadas, agrupando diversos acontecimientos y personas.
- Al segmentar el edificio en el primer nivel, se permite la disposición de los edificios al rededor de espacios urbanos, abriendo las fachadas a las actividades públicas y manteniendo distancias cortas de separación entre las sendas peatonales, las experiencias urbanas y los espacios privados.
- Los espacios públicos compactos y las sendas peatonales continuas, favorecen la generación de actividades urbanas y propician control visual de lo que sucede en otros espacios.



PERMEABILIDAD

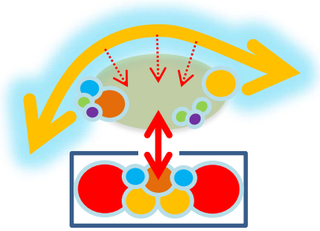
- En los espacios públicos, se subdivide la cuadra, para generar diferentes alternativas para recorrer y atravesar el proyecto, utilizando el espacio centrar como punto generador de vida urbana esto por la concentración de flujos, usuarios y actividades.
- Para propiciar la variedad de recorridos, se generan espacios urbanos tanto en el perímetro de la como en el interior de la cuadra, buscando ofrecer variedad de experiencias en las diversas sendas peatonales.
- En los edificios se busca permeabilidad física, generando limites flexibles, terrazas y balcones que permitan el contacto de los niveles superiores con las áreas urbanas, además de favorece la transición entre espacios públicos, semi públicos y privados. En el primer nivel se incrementa el numero de puertas a lo largo de las sendas peatonales tienen acceso. Por otra parte a nivel de fachada se genera en el primer nivel una gran vitrina que busca por medio del uso de transparencias favorecer la permeabilidad visual que permita mayor contacto interior y exterior.





INVITACIÓN

- El proyecto es accesible y atractivo, los espacios públicos están estrechamente ligados al flujo peatonal principal, lo que permite observar lo que ocurre en ellos a la distancia, además el uso de colores llamativos tanto en los espacios públicos como en las fachadas generan atractivo visual para captar la atención de los peatones y motivarlos a acercarse.
- El uso de salientes y transparencias en las fachadas, además de terrazas y balcones permiten generar vida urbana en ellas, que favorece la transición entre espacios públicos y privados.

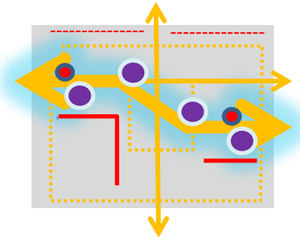


INTEGRACIÓN

- El proyecto a nivel macro busca integrar los nodos de transporte público adyacentes, por medio de la senda peatonal principal que se encarga de vincularlos físicamente y que al mismo tiempo ofrece diferentes ámbitos urbanos y diferentes actividades que se ven integradas por la continuidad de la senda.
- Los diferentes ámbitos urbanos tienen la capacidad de albergar diferentes actividades al mismo tiempo, al contar dentro de un mismo ámbito con espacios de encuentro, estancia, circulación, espectáculo, juego, etc.
- La separación de los edificios favorece la generación de actividades en medio de ellos, lo que se refuerza con la permeabilidad presente en los recorridos y en el tratamiento de las fachadas permitiendo la integración interior-exterior física y visual.

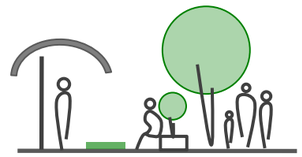
LEGIBILIDAD

- El proyecto fue concebido para ser recordado e identificado fácilmente, es por esto que el uso de colores en los espacios públicos y el uso de la técnica de degradación en elementos de las fachadas dan dinamismo y carácter al proyecto, lo que hace notar cuando ingreso y cuando salgo del proyecto.
- Para facilitar la comprensión del proyecto y su organización espacial, se utilizan en primer lugar los cambios de textura en las sendas peatonales, para distinguir las sendas secundarias de la principal, se genera ritmo con la ubicación de mobiliario urbano que facilita el desarrollo de nodos a lo largo de la senda principal, además se utilizan elementos simbólicos, como pantallas verticales (puntos focales y estructuras de mobiliario características (hitos) en los ámbitos vestibulares, para generar una clara lectura de los espacios, por otra parte en los bordes a nivel del edificio se trabaja con permeabilidad visual para crear transición entre espacios públicos y privados, además se genera un borde vegetal, con elementos de arte público en el perímetro norte de la cuadra, para mitigar que el alto tránsito vehicular afecte el disfrute de los espacios que se desarrollan en ese eje.



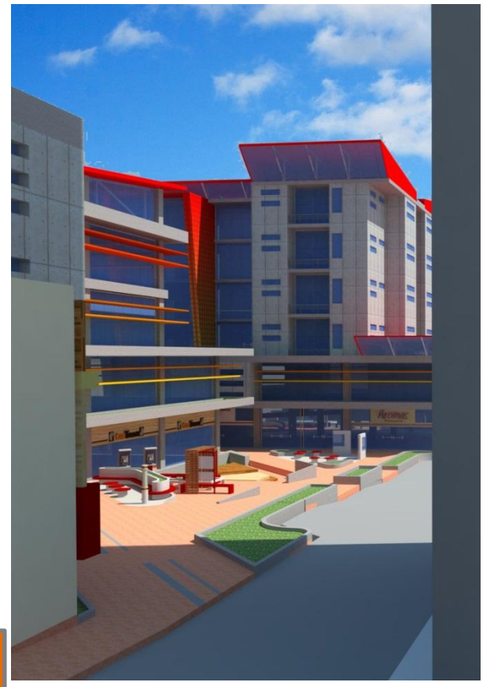
AMENIDAD

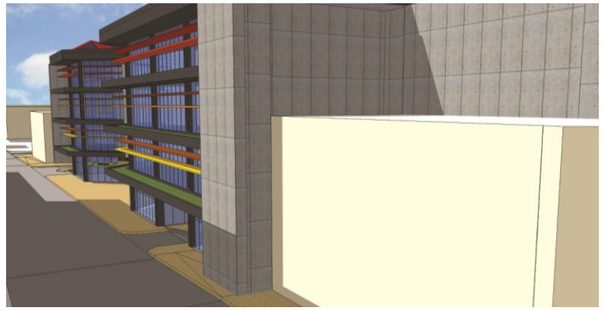
- Los espacios públicos cuentan con diseño en detalle, para ofrecer comodidad para sentarse y estar de pie, que permitan una estancia confortable, con protección climática en algunos casos, en otros se ofrece resguardo y seguridad con espaldas protegidas y control visual.
- La utilización de elementos vegetales, el uso del color y texturas en los ámbitos urbanos, ofrecen estancias placenteras y atractivas.



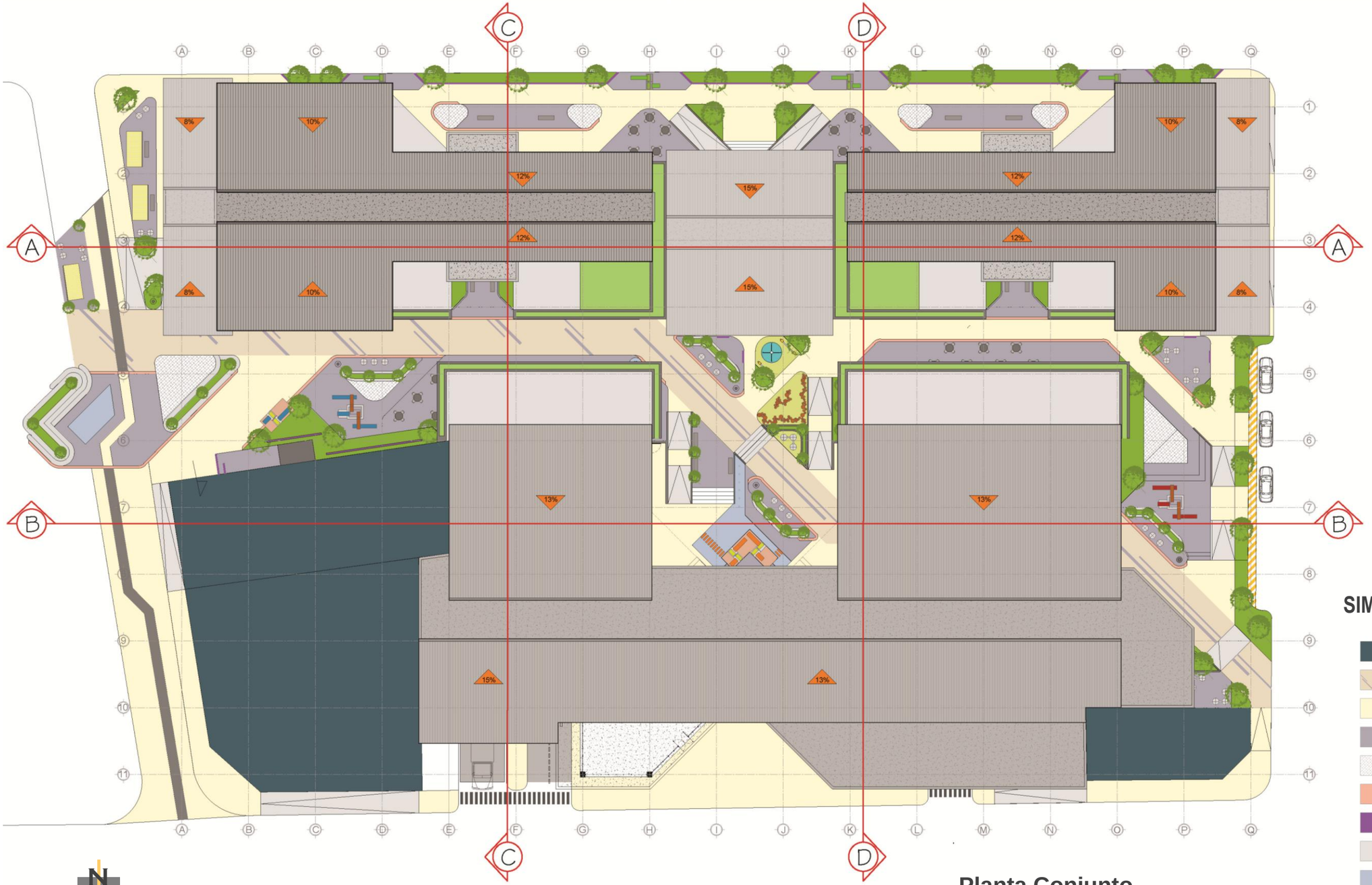
ROBUSTEZ

- La disposición de los ámbitos urbanos permiten tener control visual de las diferentes actividades que se estén dando, aun estando a la distancia en espacios mas resguardados.
- Se busca la adaptabilidad espacial, que permite por medio del diseño en detalle, que dentro de los ámbitos se puedan generar diversas actividades y que sean capaces de albergar desde individuos aislados, grupos o actividades de mayor concentración de usuarios.





El proyecto Galería Urbana Collage, se encuentra en un contexto de baja densidad, con edificaciones que rondan mayormente dos o tres niveles, con algunas excepciones como lo es el Hotel Aurora, el cual cuenta con 17 niveles. Además es de gran importancia para cumplir el objetivo de articular los “nodos de transporte público”, la vinculación física con el proyecto “La Ronda” el cual se encuentra una cuadra al oeste de la galería.

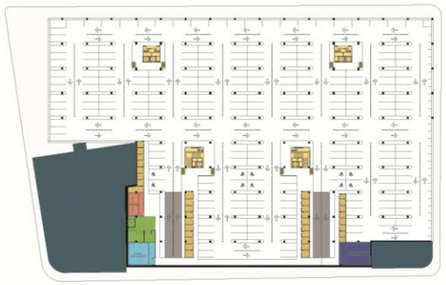


Planta Conjunto
Esc. 1:500

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Senda peatonal principal
- Área de circulación
- Espacios urbanos
- Plataformas artísticas
- Zonas de transición
- Arte público
- Rampas y gradas
- Fuentes - Espejos de agua
- Áreas verdes - jardines

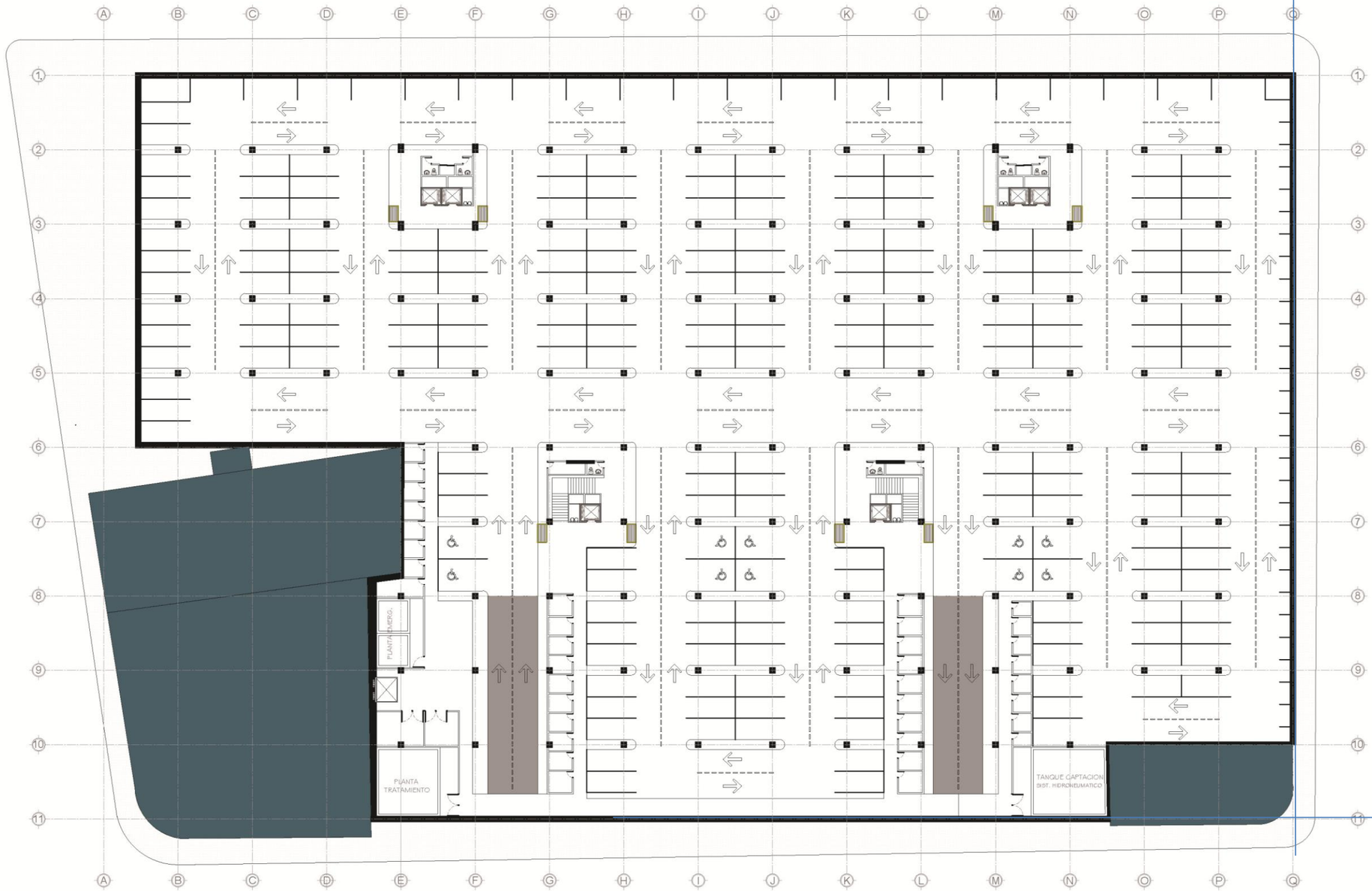
ZONIFICACION (ACTIVIDADES)



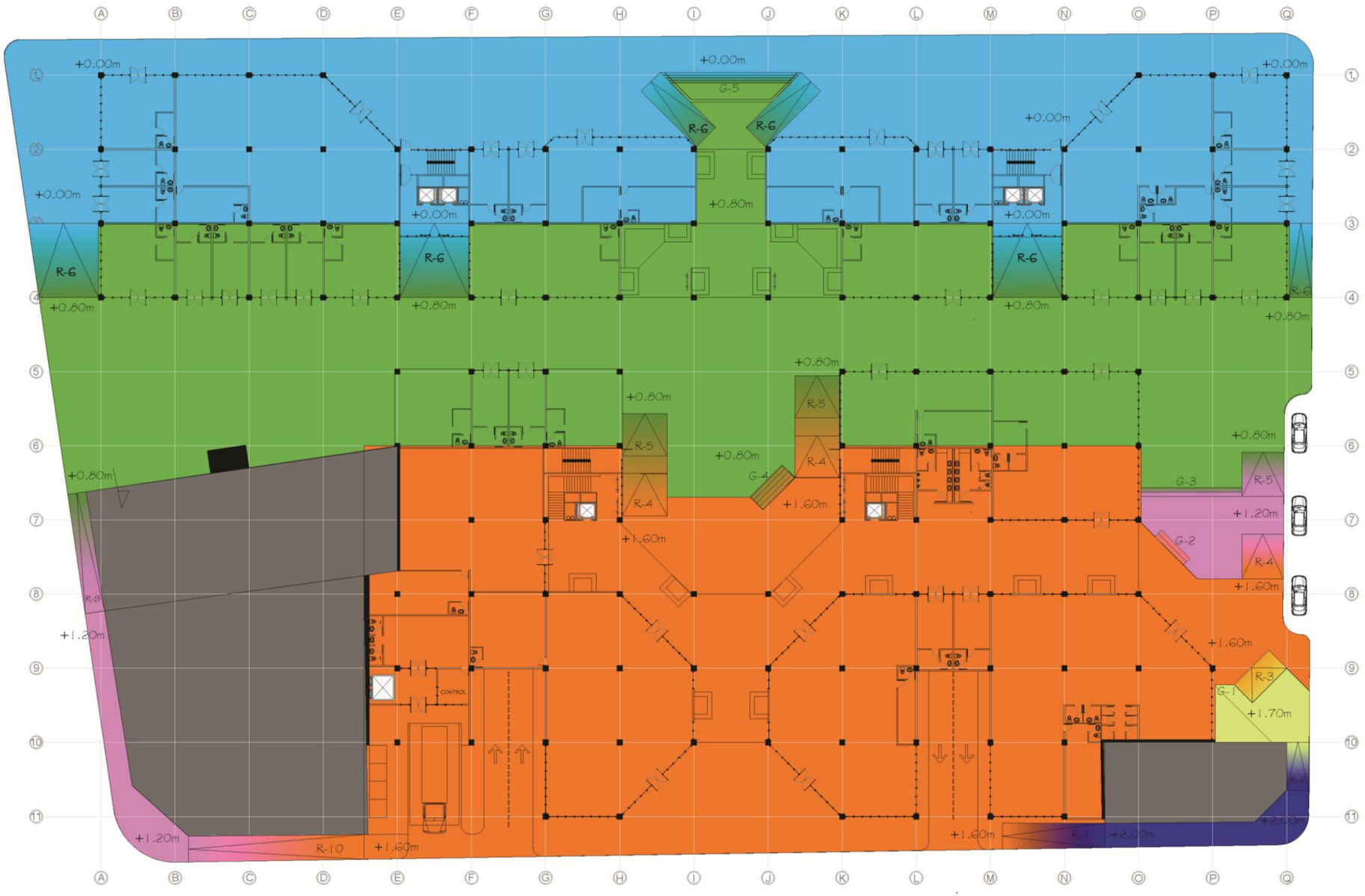
- Edificios por mantener
- Rampas de acceso vehicular
- Núcleos verticales
- Bodegas
- Áreas de carga y descarga
- Planta eléctrica de emergencia
- Planta de tratamiento
- Tanque de captación
- Áreas estacionamientos

SIMBOLOGÍA

- Edificios a mantener
- Rampas de acceso vehicular



Planta de Sótano
Esc. 1:500



Planta de tarrazas
Esc. 1:500

RAMPAS				
#	NIVEL	D	P	%
R-1	DE +2,00 A +1,60	11,45m	0,40m	3%
R-2	DE +2,00 A +1,70	5,35m	0,30m	6%
R-3	DE +1,70 A +1,60	2,83m	0,10m	3%
R-4	DE +1,60 A +1,20	4,73m	0,40m	8%
R-5	DE +1,20 A +0,80	4,73m	0,40m	8%
R-6	DE +0,80 A +0,00	8,30m	0,80m	10%

GRADAS				
#	NIVEL	CANT.	H	CH
G-1	DE +1,70 A +1,60	1	0,50m	0,10m
G-2	DE +1,60 A +1,20	3	0,50m	0,13m
G-3	DE +1,20 A +0,80	3	0,50m	0,13m
G-4	DE +1,60 A +0,80	5	0,50m	0,16m
G-5	DE +0,80 A 0,00	5	0,30m	0,16m

D – desarrollo de las rampas
P – peralte de las rampas
% - porcentaje de inclinación de rampas
H – huella de las gradas
CH – contrahuella de las gradas

SIMBOLOGÍA

- N.T.P. 0,00m
- N.T.P. +0,80m
- N.T.P. +1,20m
- N.T.P. +1,60m
- N.T.P. +1,70m
- N.T.P. +2,00m

ZONIFICACIÓN (ACTIVIDADES)

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
- Áreas comerciales
- Áreas servicios alimenticios
- Bodegas – Área de carga

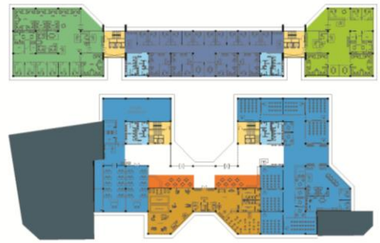
SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Senda peatonal principal
- Área de circulación
- Espacios urbanos
- Plataformas artísticas
- Zonas de transición
- Arte publico
- Rampas y gradas
- Fuentes - Espejos de agua
- Áreas verdes - jardines

N

Planta 1 nivel
Esc. 1:500

ZONIFICACIÓN (ACTIVIDADES)



- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleos servicios sanitarios
- Gimnasio
- Áreas servicios alimenticios
- Áreas educativas
- Oficinas para alquilar
- Oficinas FONAFIFO
- Oficinas Ministerio de Salud

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Jardineras
- Terrazas

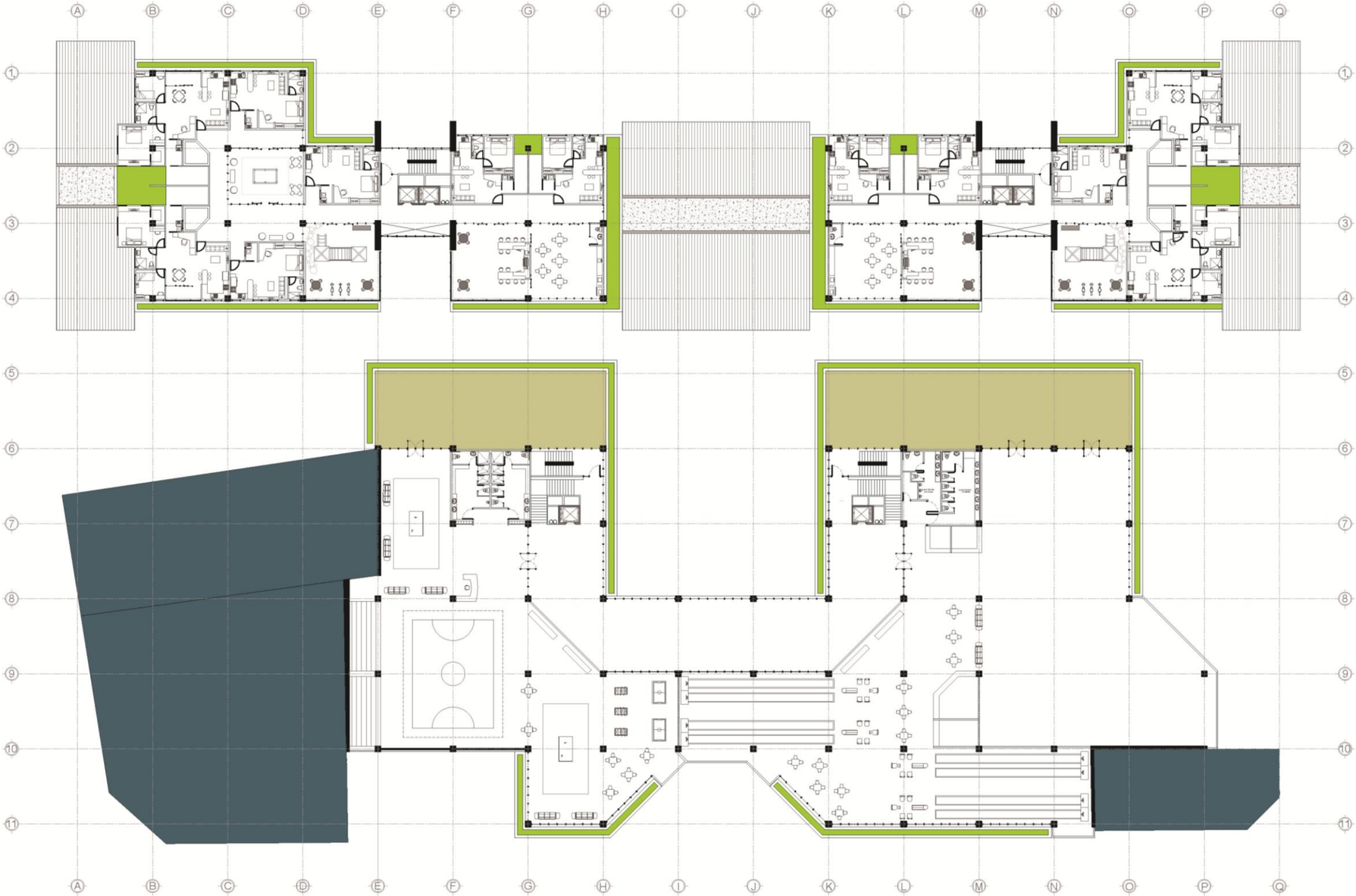
Planta 2 nivel
Esc. 1:500

ZONIFICACIÓN (ACTIVIDADDES)

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
- Áreas recreativas
- Áreas residenciales
- Áreas comunes residenciales

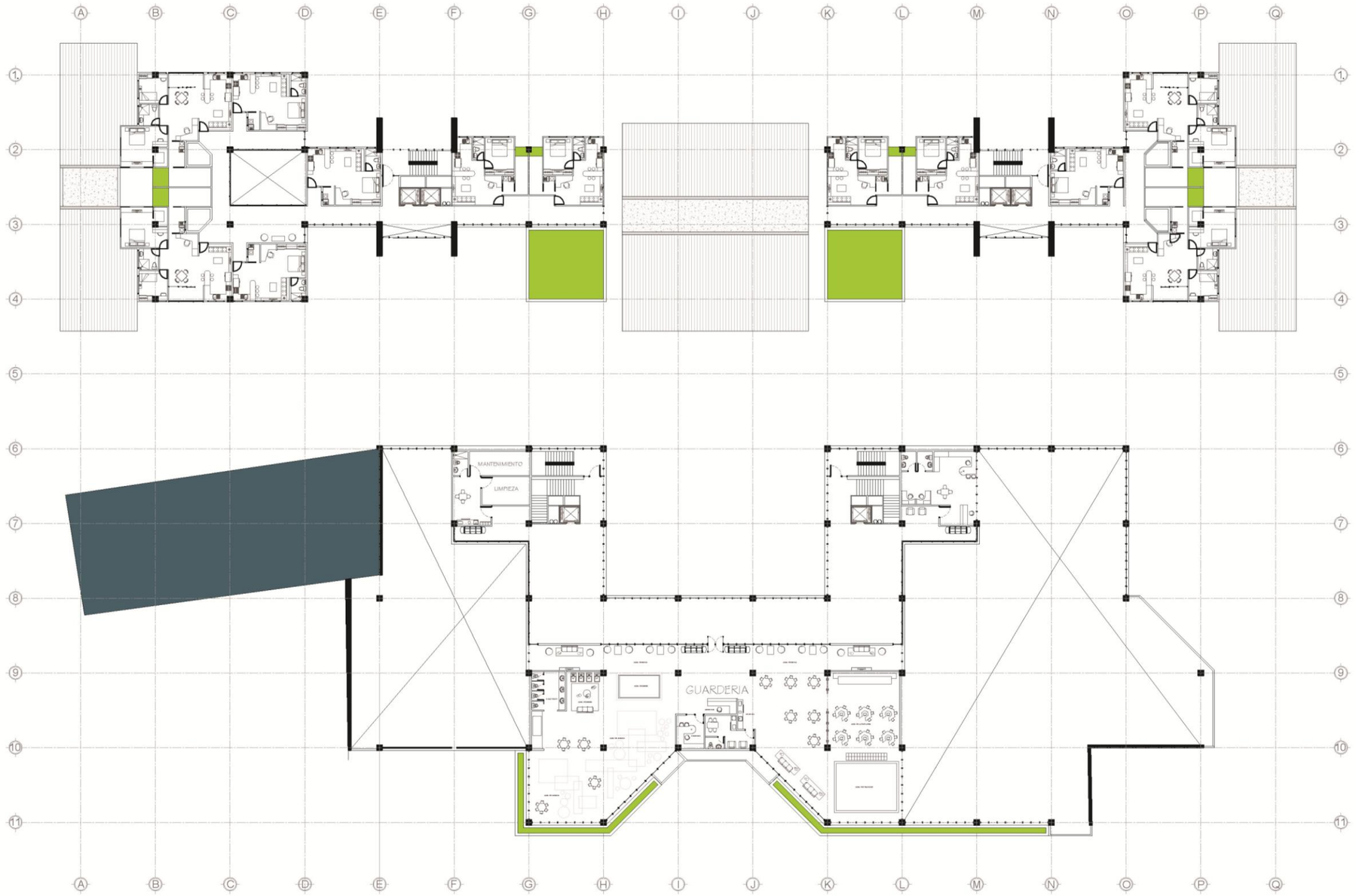
SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Jardineras
- Terrazas
- Cubiertas
- Lozas

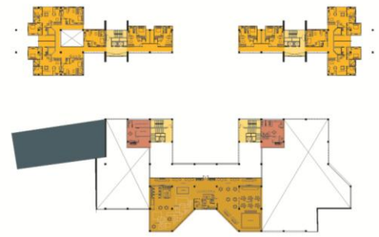


N

Planta 3 nivel
Esc. 1:500



ZONIFICACIÓN (ACTIVIDADES)



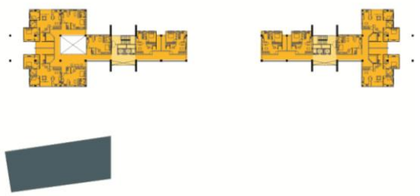
- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Guardería
- Áreas administrativas
- Áreas residenciales

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Jardineras y áreas verdes
- Cubiertas
- Lozas

Planta 4 nivel
Esc. 1:500

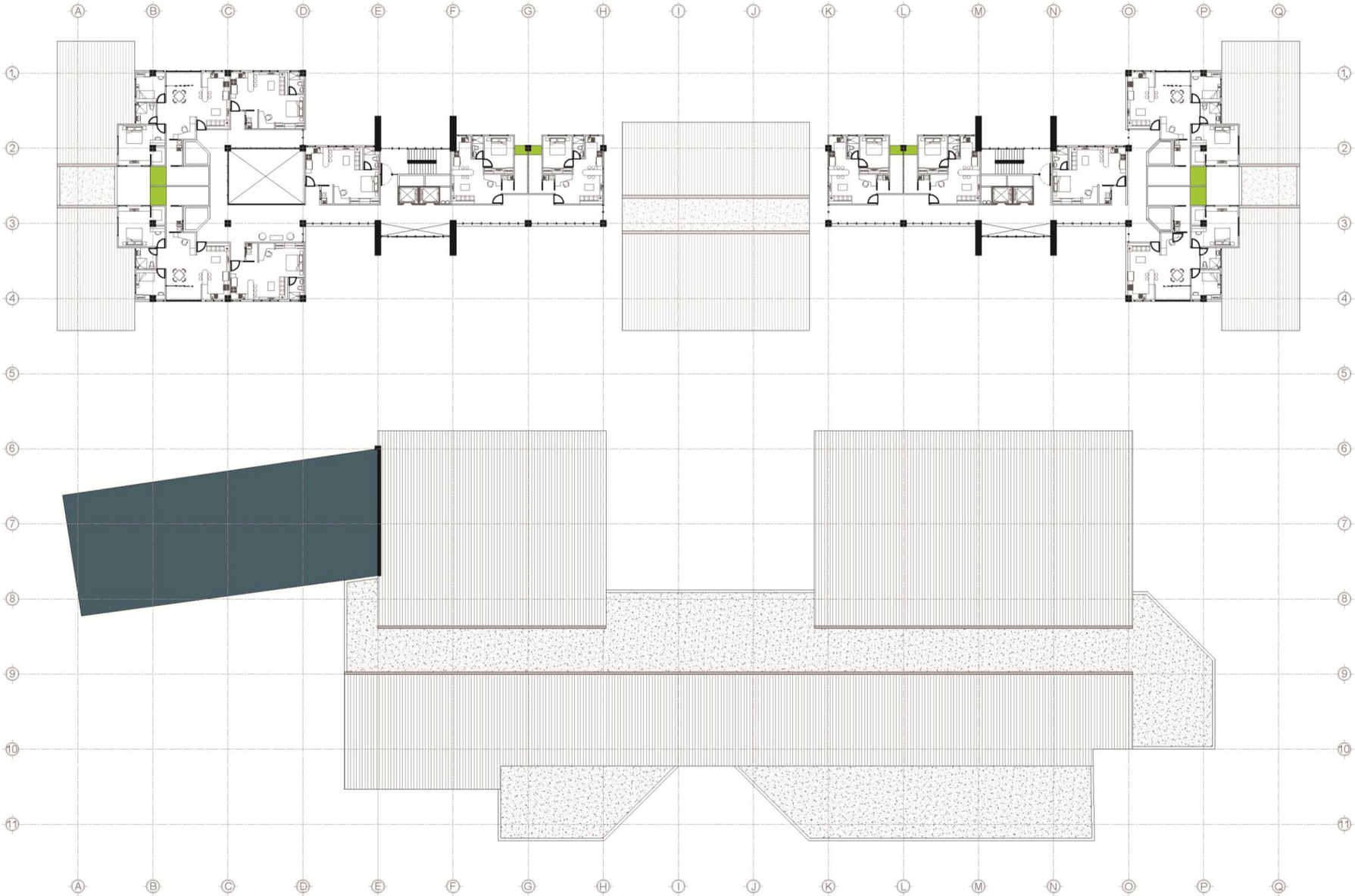
ZONIFICACIÓN (ACTIVIDADES)



- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Áreas residenciales

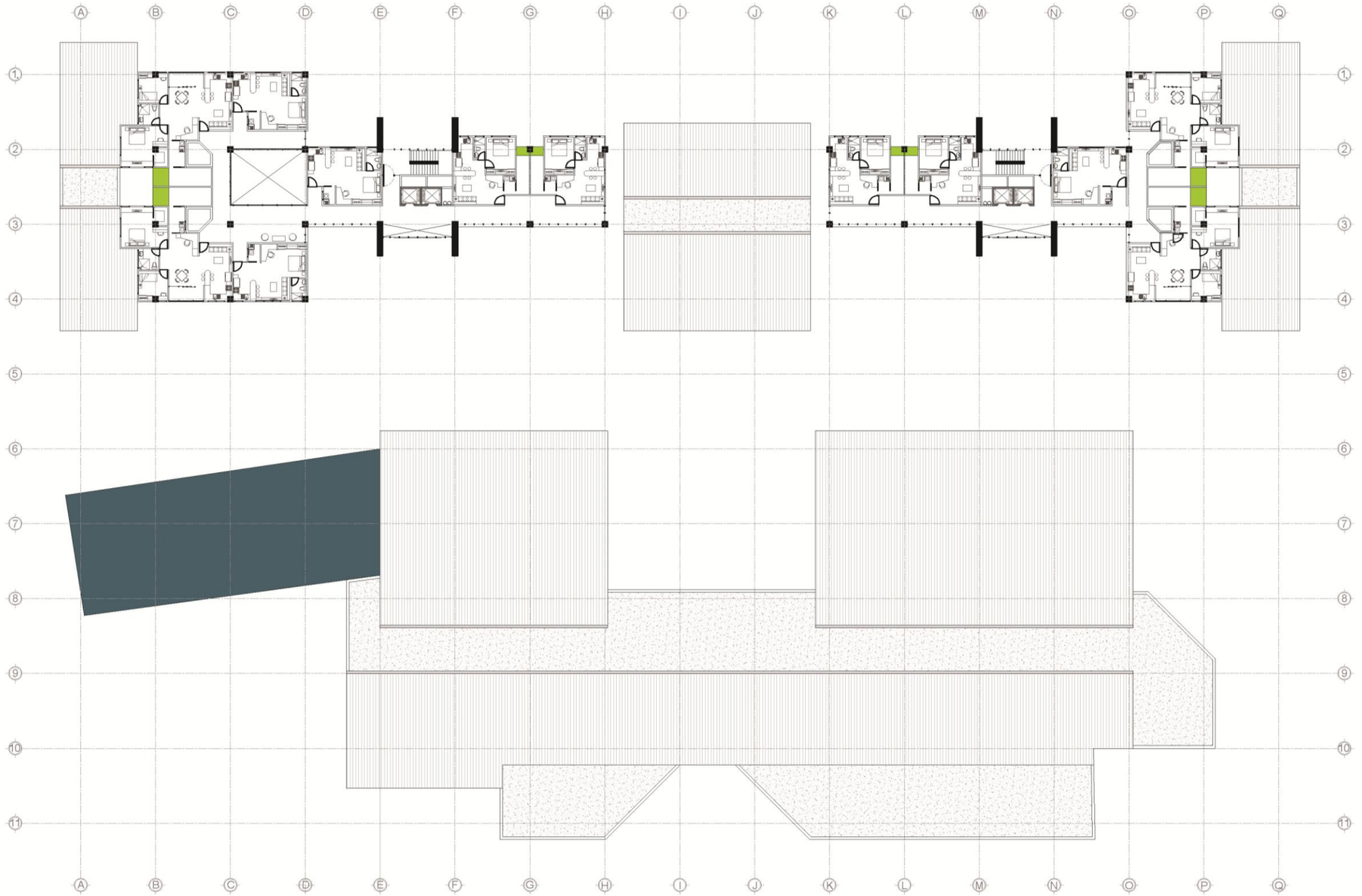
SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Jardineras
- Cubiertas
- Lozas

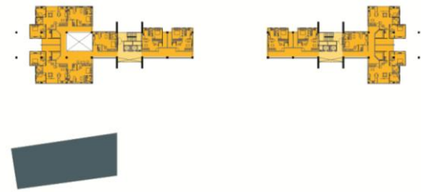


N

Planta 5 nivel
Esc. 1:500



ZONIFICACIÓN (ACTIVIDADES)

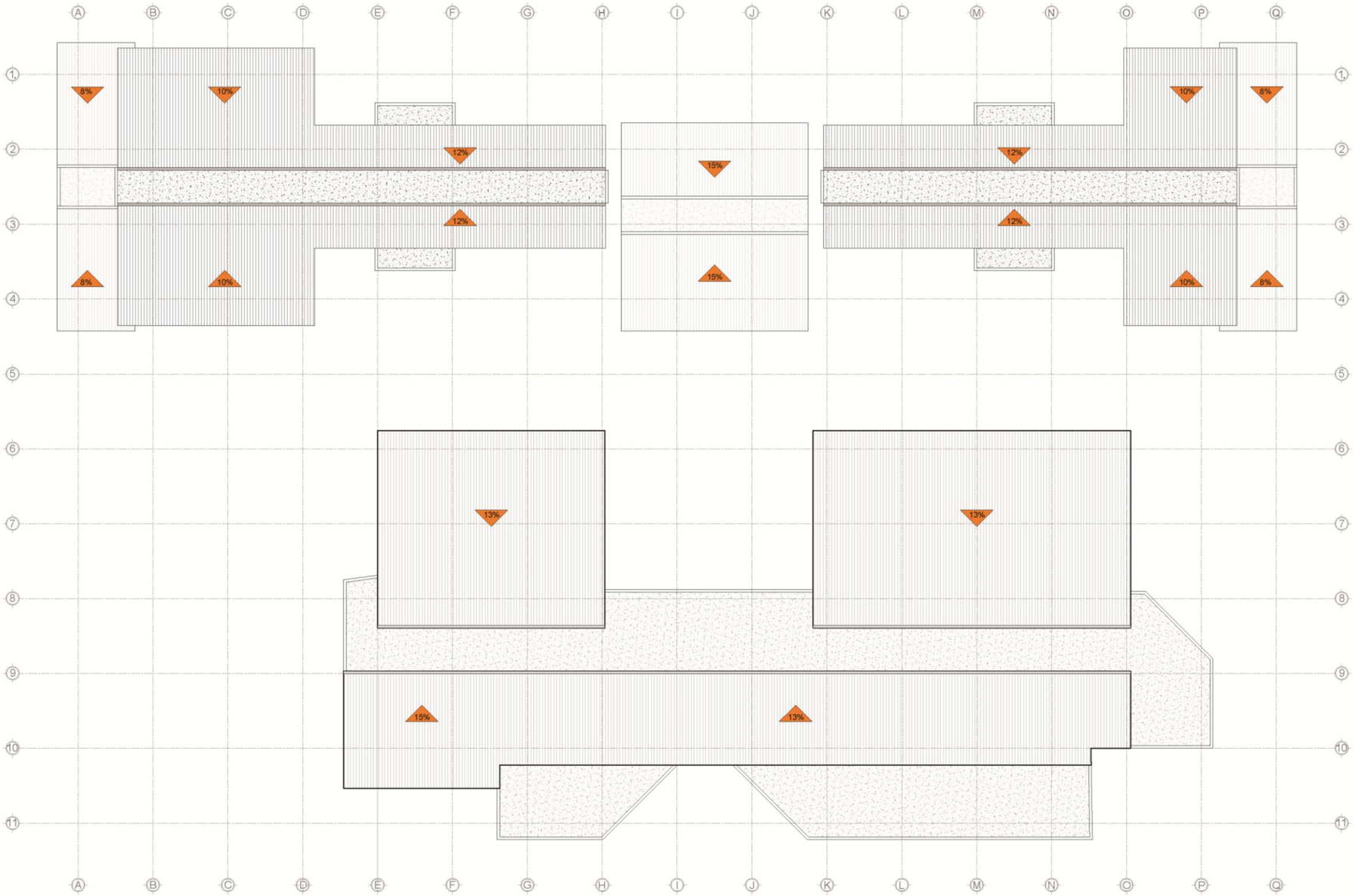


- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Áreas residenciales

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Jardineras
- Cubiertas
- Lozas

Planta 6 nivel
Esc. 1:500

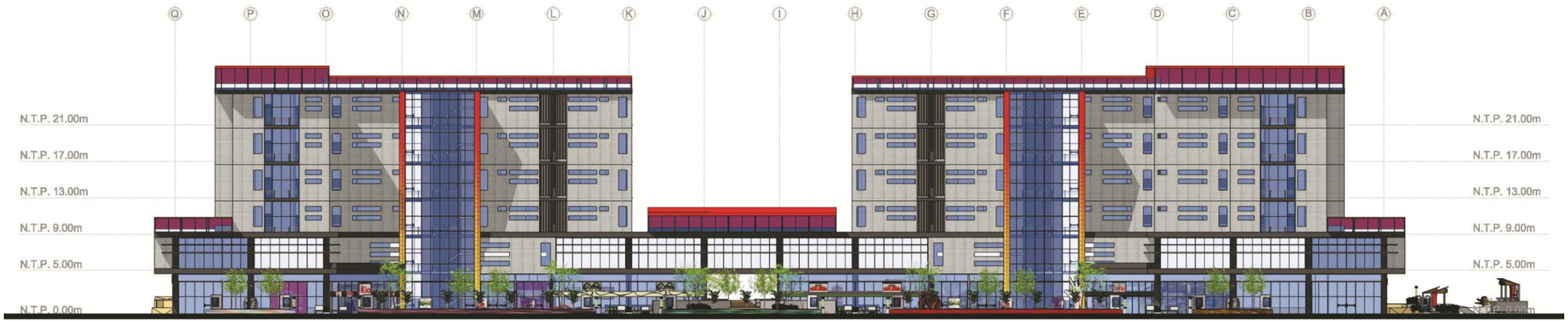


SIMBOLOGÍA

- Cubiertas
- Lozas

N

Planta de cubiertas
Esc. 1:500

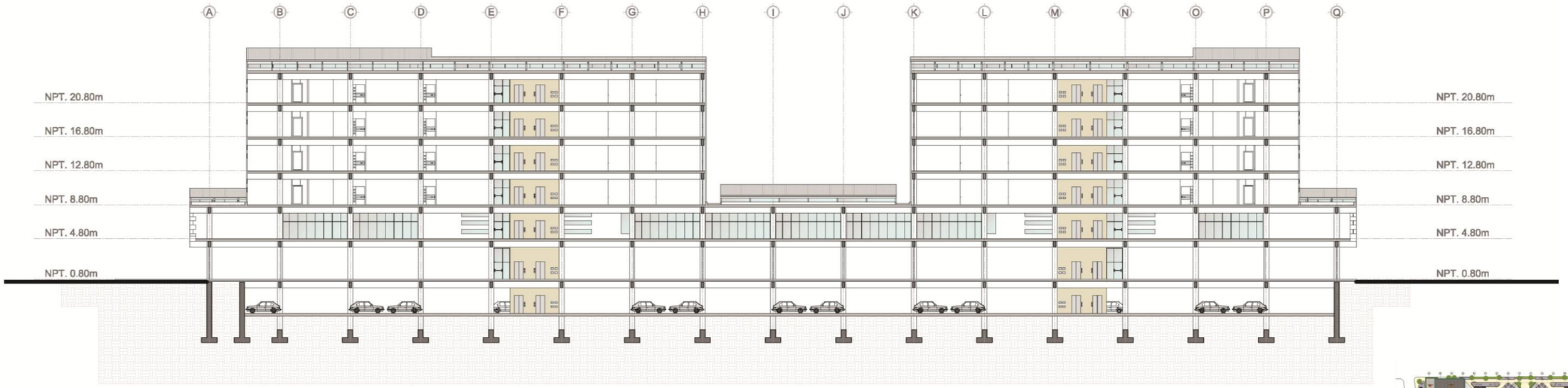


Elevación Norte
Esc. 1:500

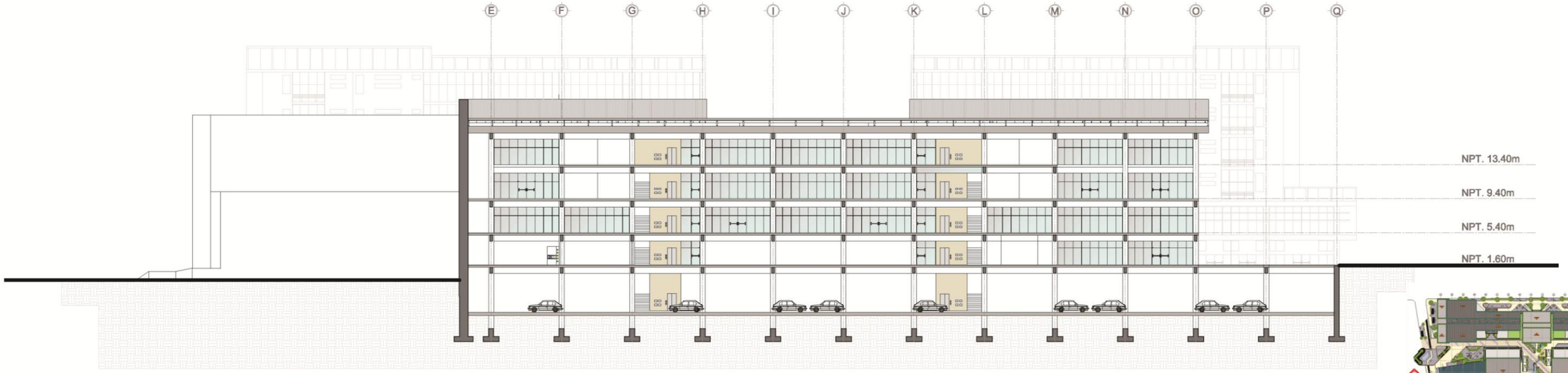
Elevación Sur
Esc. 1:500

Elevación Este
Esc. 1:500

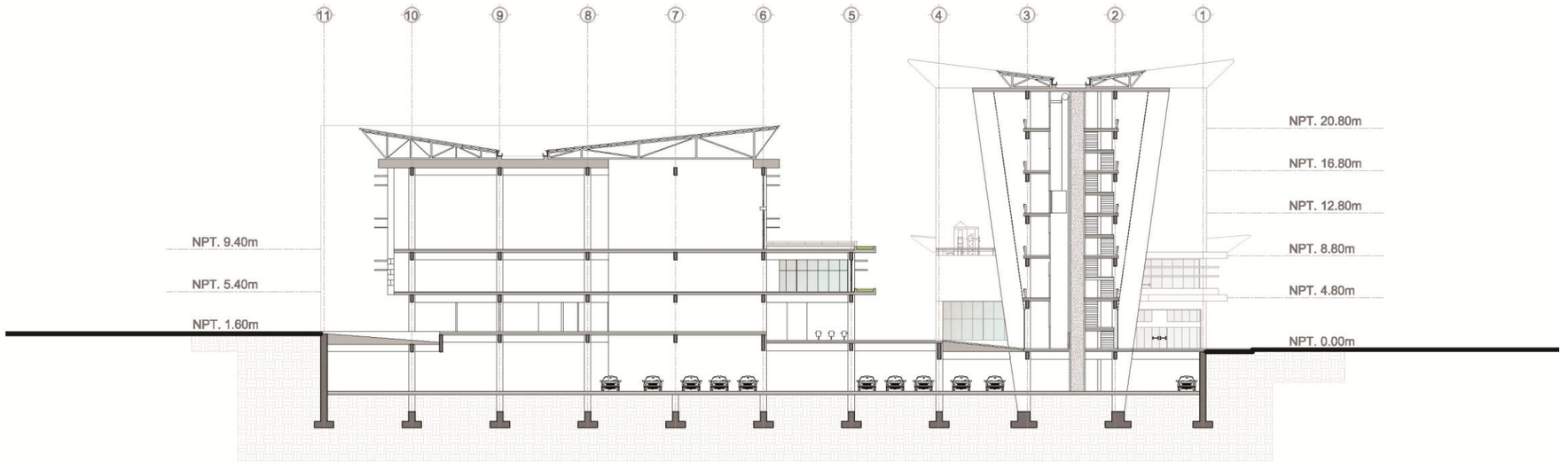
Elevación Oeste
Esc. 1:500

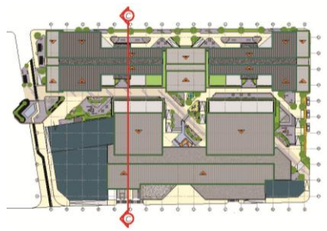


Corte A - A
Esc. 1:500

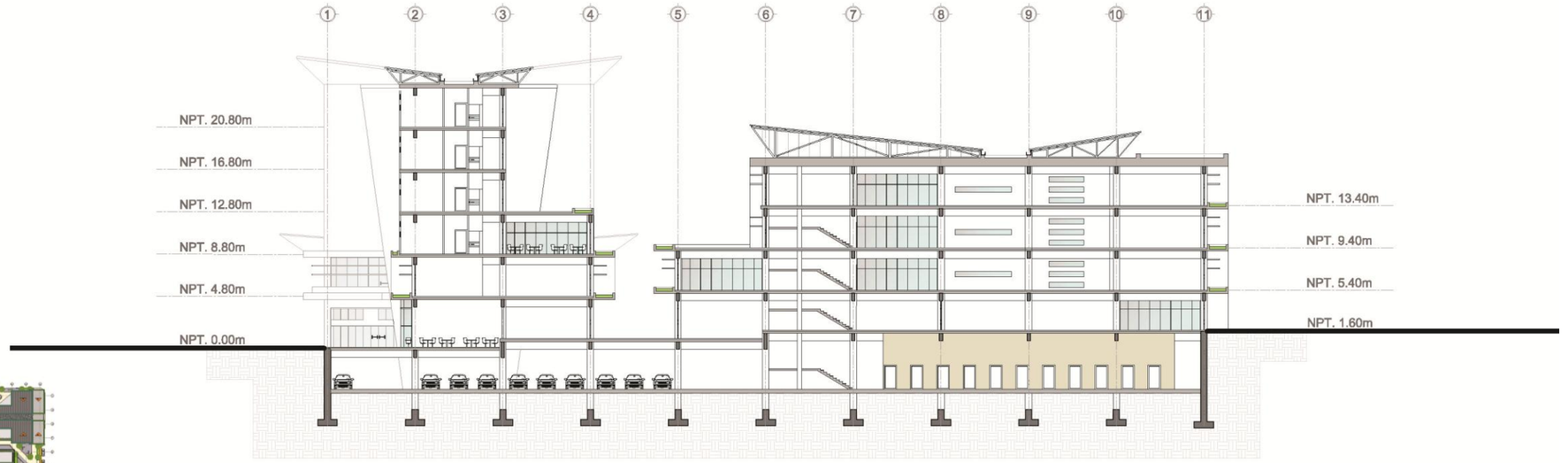


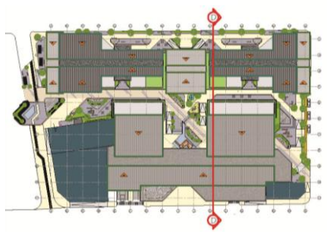
Corte B - B
Esc. 1:500





Corte C - C
Esc. 1:500

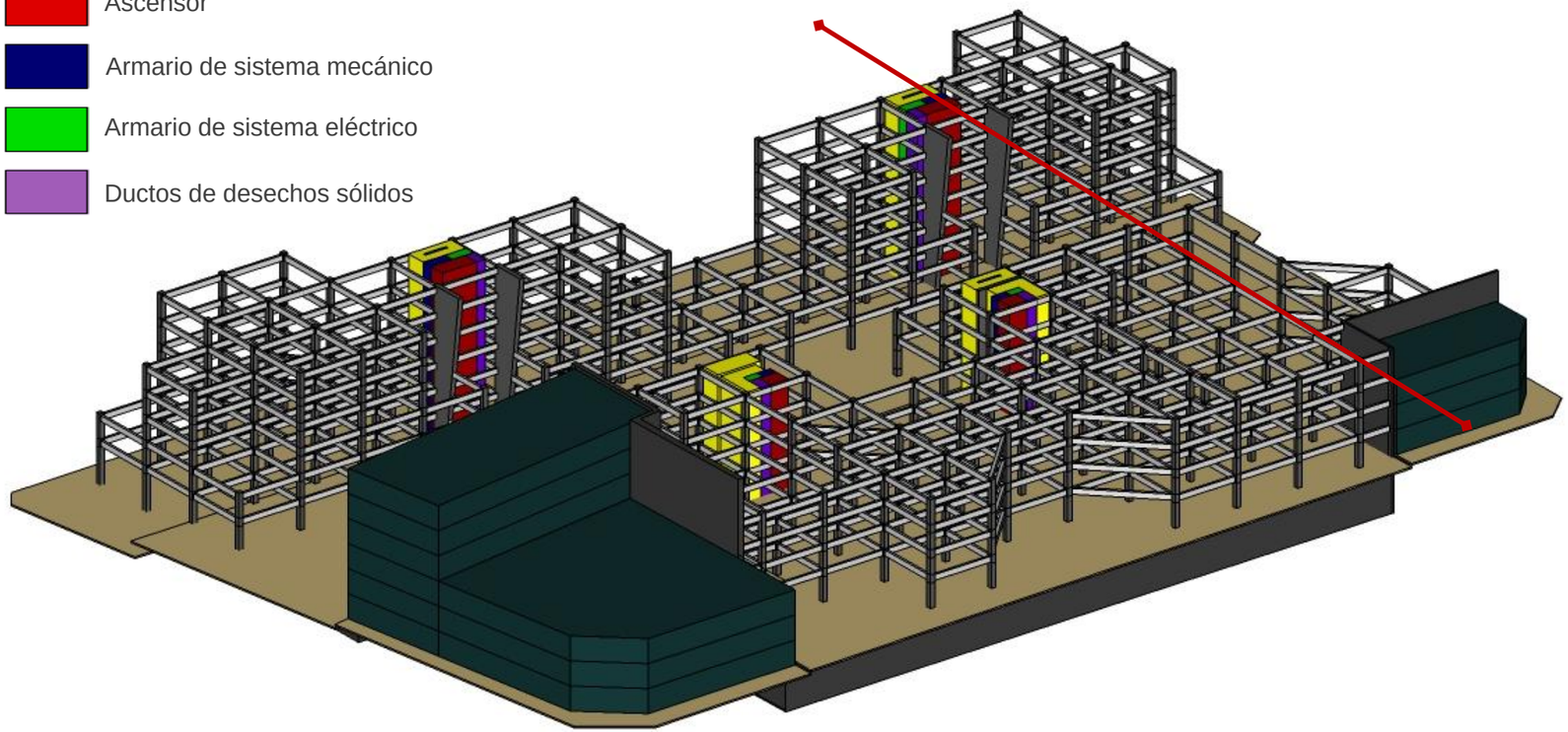




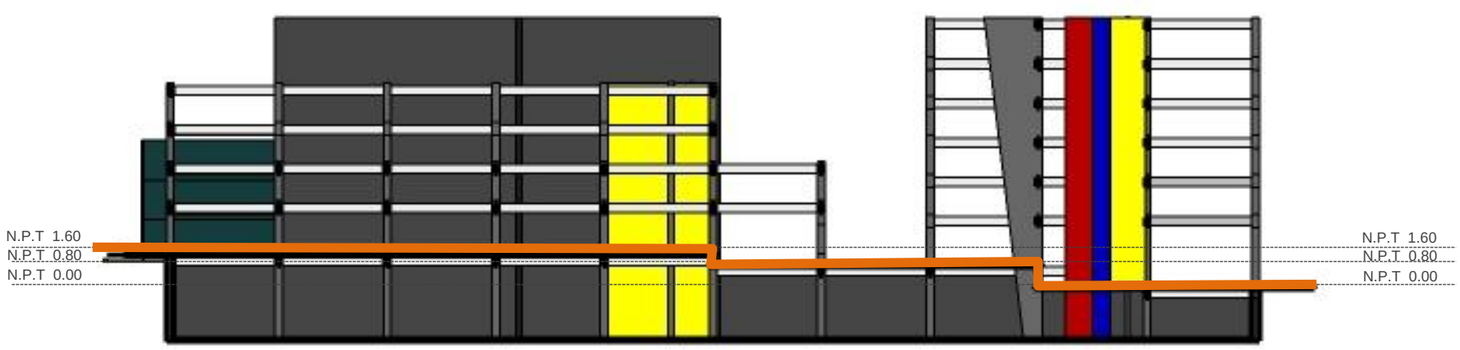
Corte D - D
Esc. 1:500

SIMBOLOGÍA

- Escaleras
- Ascensor
- Armario de sistema mecánico
- Armario de sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos



Vista tridimensional del sistema estructural



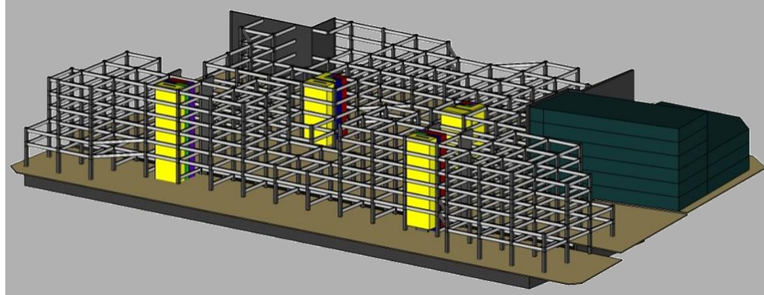
Corte esquemático del sistema estructural

El sistema estructural del edificio es un sistema compuesto, donde la estructura primaria es un sistema de columnas y vigas de concreto, mientras que la estructura secundaria es de metal adosado al concreto para soporte de cubiertas y algunas fachadas.

- La estructura primaria es en concreto modulada en cuadricula de 8,3m x 8,3m y estará compuesta por columnas cuadradas de 0,60m y vigas rectangulares de 0,40 x 0,70, el peralta de estas vigas permite mantener la inclinación del 1% de las tuberías del sistema de instalaciones mecánicas. Además los núcleos verticales brindarán mayor rigidez horizontal, al sistema estructural.

- El entrepiso será de lozas multitubulares, ya que permiten grandes luces y eliminan la necesidad de vigas secundarias, sus dimensiones serán de 1,22m de ancho por 8,3m de largo, con un peralte de 0,2m.

- El sistema de estructura secundario será a base de cerchas compuestas de acero, que permitan un manejo dinámico de fachadas y cubiertas, con estructuras más livianas que además permitan jugar con la entrada y salida de iluminación y ventilación natural.

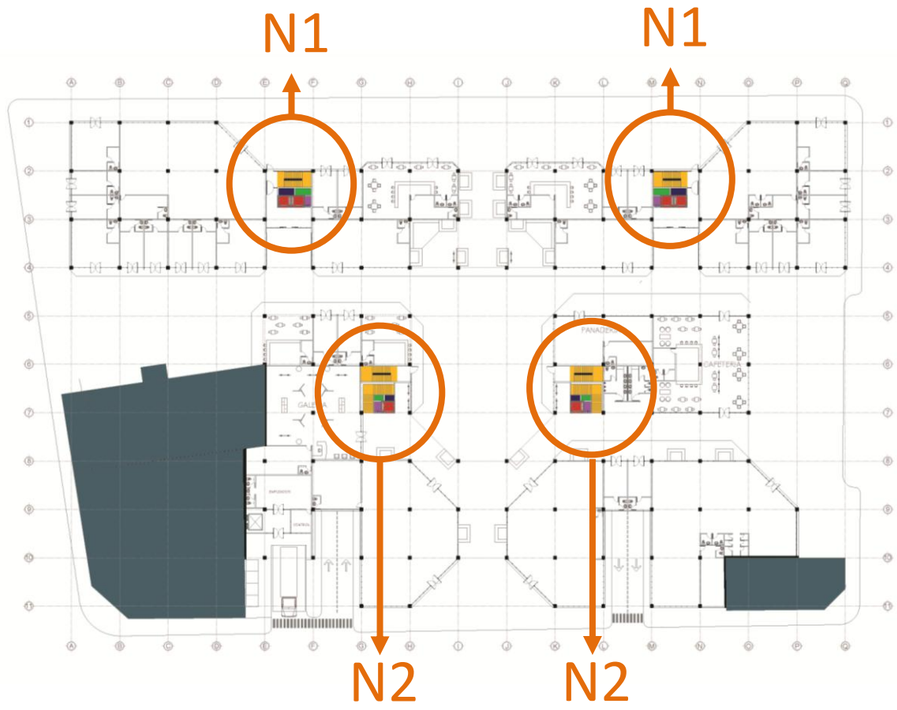


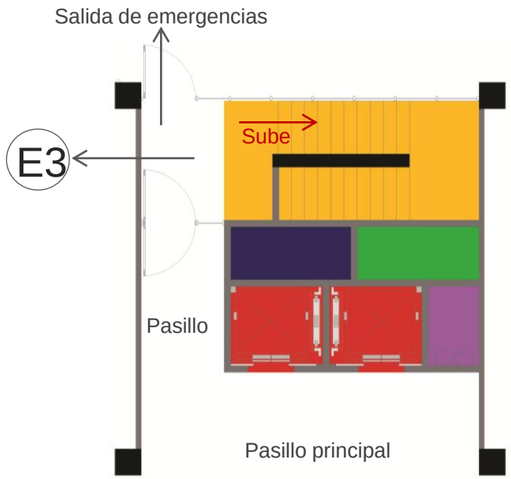
Los núcleos verticales están estratégicamente ubicados de tal manera que concentren las circulaciones verticales, como los armarios para los ductos verticales de los diferentes sistemas de instalaciones.

- Se diseñaron dos tipologías de núcleos, los cuales se repiten en todos los pisos del edificio, los armarios de ductos de los sistemas de instalaciones llegan al sótano donde se encuentran la planta de tratamiento para aguas residuales, el tanque de captación de agua potable, las plantas eléctricas de emergencias y el cuarto de máquinas de los ascensores.
- El núcleo 1 es el que se encuentra en el edificio de oficinas y vivienda, por lo que las escaleras son de doble propósito, es decir funcionan como escaleras sociales y de emergencias ya que al ser de ingreso restringido, se puede utilizar un sistema digital para su uso.
- El núcleo 2 es el que se encuentra en el edificio de servicios educativos y recreativos, por lo que su uso es más público, lo que implica contar con escaleras sociales y de emergencias por separado.
- En lo que respecta a la distribución de carga vertical, ambos edificios cuentan con dos o mas elevadores, estos elevadores están capacitados tanto por su dimensión, así como por soporte de carga para poder distribuir a todos los niveles, manteniendo siempre uno de los elevadores para transporte de personas, sin embargo, se pretende que se cuente con un horario de carga y descarga restringido .

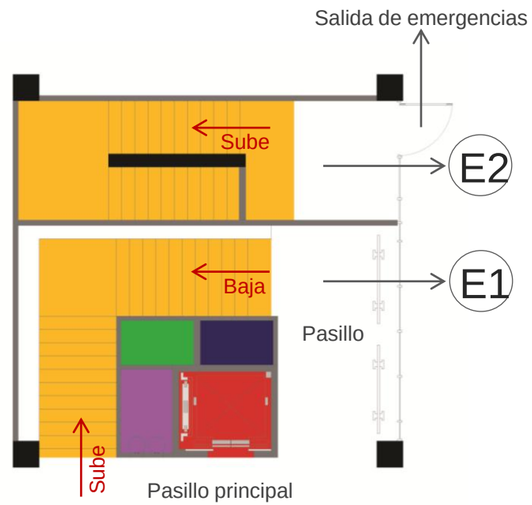
SIMBOLOGÍA

- Escaleras
  - E1 Escaleras sociales
  - E2 Escaleras de emergencias
  - E3 Escaleras doble propósito
- Ascensor
- Armario de sistema mecánico
- Armario de sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos

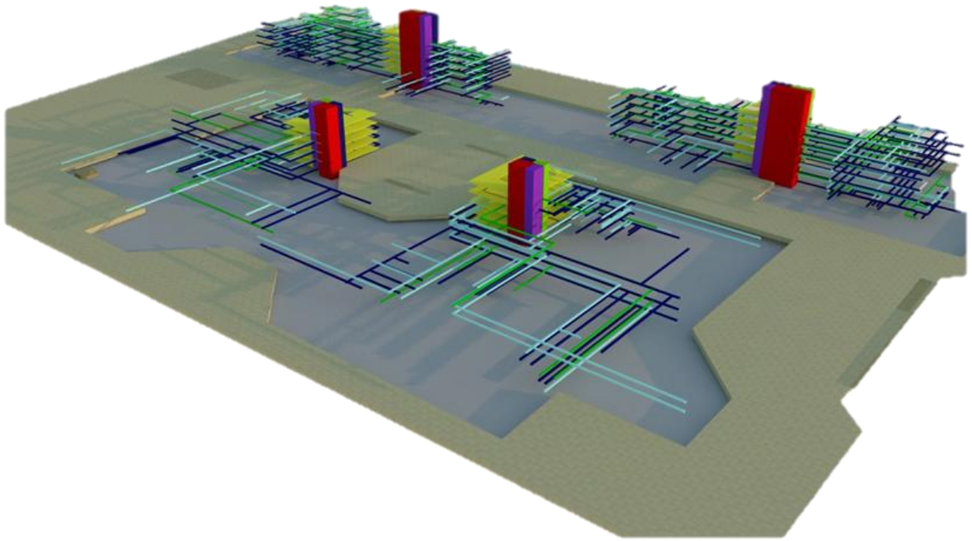




Núcleo 1
Esc. 1:150

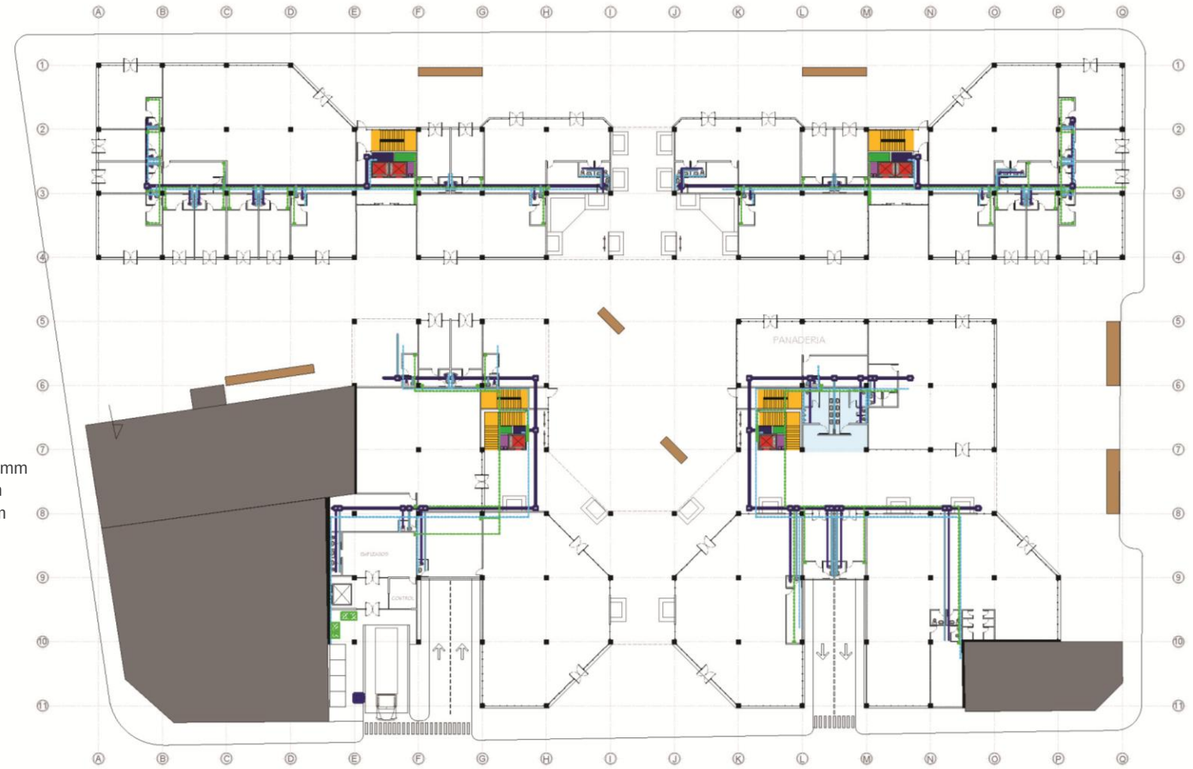


Núcleo 2
Esc. 1:150



SIMBOLOGÍA

- Circulación y escaleras
- Ascensores
- Sistema mecánico
  - Tubería agua potable Ø38mm
  - Tubería evacuación aguas jabonosas Ø50mm
  - Tubería evacuación aguas negras Ø75mm
  - Tubería madre de evacuación N/J Ø100mm
  - Núcleos húmedos
  - Zona de limpieza planta de tratamiento
- Sistema eléctrico / telemático
  - Tubería portadora de líneas eléctricas
  - Cajas de breakers
  - Cajas de medidores
  - Transformadores eléctricos
- Ductos de desechos



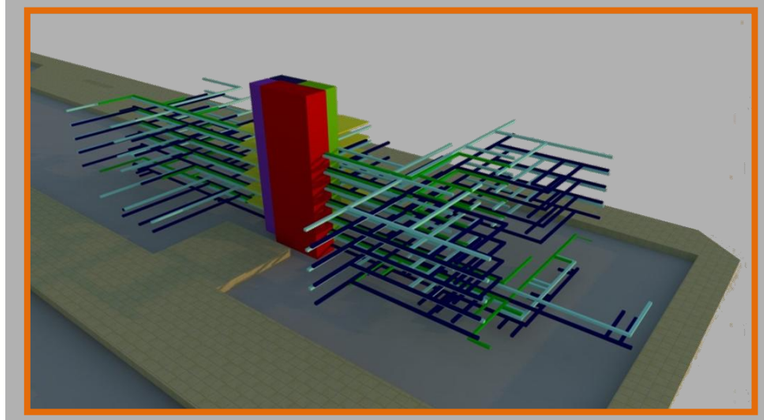
Planta de instalaciones – 1 nivel
Esc. 1:700

El diseño para los diferentes sistemas de instalaciones, busca concentrar en la menor cantidad de puntos los ductos verticales, por lo que la estrategia se desarrolló partiendo de la ubicación de cuatro puntos, los cuales permiten un diseño de tuberías ordenado y eficiente.

- El sistema de instalaciones mecánicas, se subdivide en una tubería madre, la cual se conecta directamente al ducto vertical y a la que llegan por medio de cajas de registro las tuberías de aguas jabonosas y aguas negras, estas viajan por el entrepiso, con una pendiente del 1% y permitirán ser registradas a nivel del cielo del piso anterior. Mientras que las tuberías de agua potable viajarán por el cielo. El ducto vertical va del sótano al cuarto o sexto piso según edificio.

- En el sistema de instalaciones eléctricas, del ducto vertical salen todas las líneas eléctricas y telemáticas por medio de una tubería madre, y de esta se distribuye cada línea a su respectiva caja de breakers, situadas en cada local, oficina o vivienda. El ducto vertical va del sótano al cuarto o sexto piso según edificio.

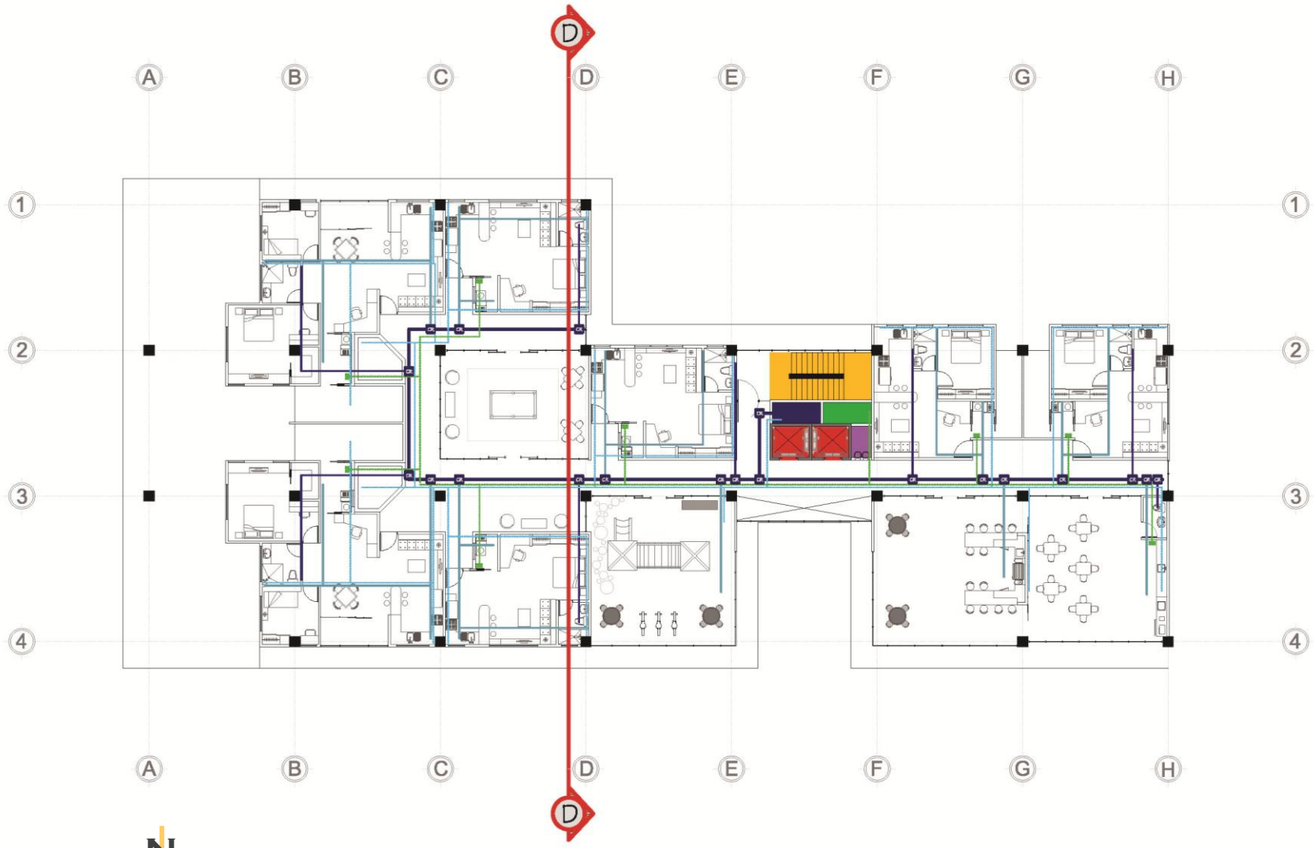
- El sistema de desechos solidos cuenta con un ducto vertical al que se tiene acceso desde el pasillo de cada piso para depositar los desechos, y en el sótano se recolectan los desechos en depósitos pequeños y móviles, los cuales se trasladarán manualmente por el personal de mantenimiento al montacargas que lo transportará al primer nivel donde se encuentran los depósitos a los que el sistema de recolección municipal tendrá acceso.



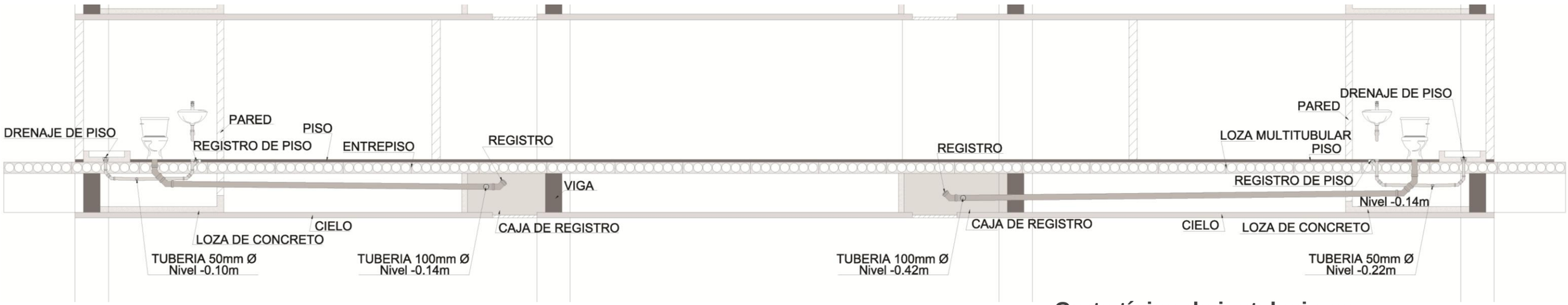
La planta típica, es el ejemplo más complejo y el que se repite mayor cantidad de veces en todo el proyecto, en este caso se tomó una de las torres de apartamentos, la cual concentra siete apartamentos y las áreas comunes. Esta planta se repite tres veces más, pero sin las áreas comunes.

Con el corte y detalle típico se pretende ejemplificar el proceso de cálculo de tuberías, el cual implica no solo las uniones entre una tubería y otra, sino que además las tuberías mecánicas implican una pendiente de mínimo del 1%, para favorecer a la evacuación de las aguas negras y jabonosas, por lo que es necesario contar con el espacio suficiente en el entrepiso para poder cubrir la pendiente de las tuberías.

Los niveles de las tuberías que se indican en el detalle toman el 0,00 a la línea superior de las vigas. Además las cajas de registro se registran por el cielo, por lo que se deja un panel móvil para este fin.

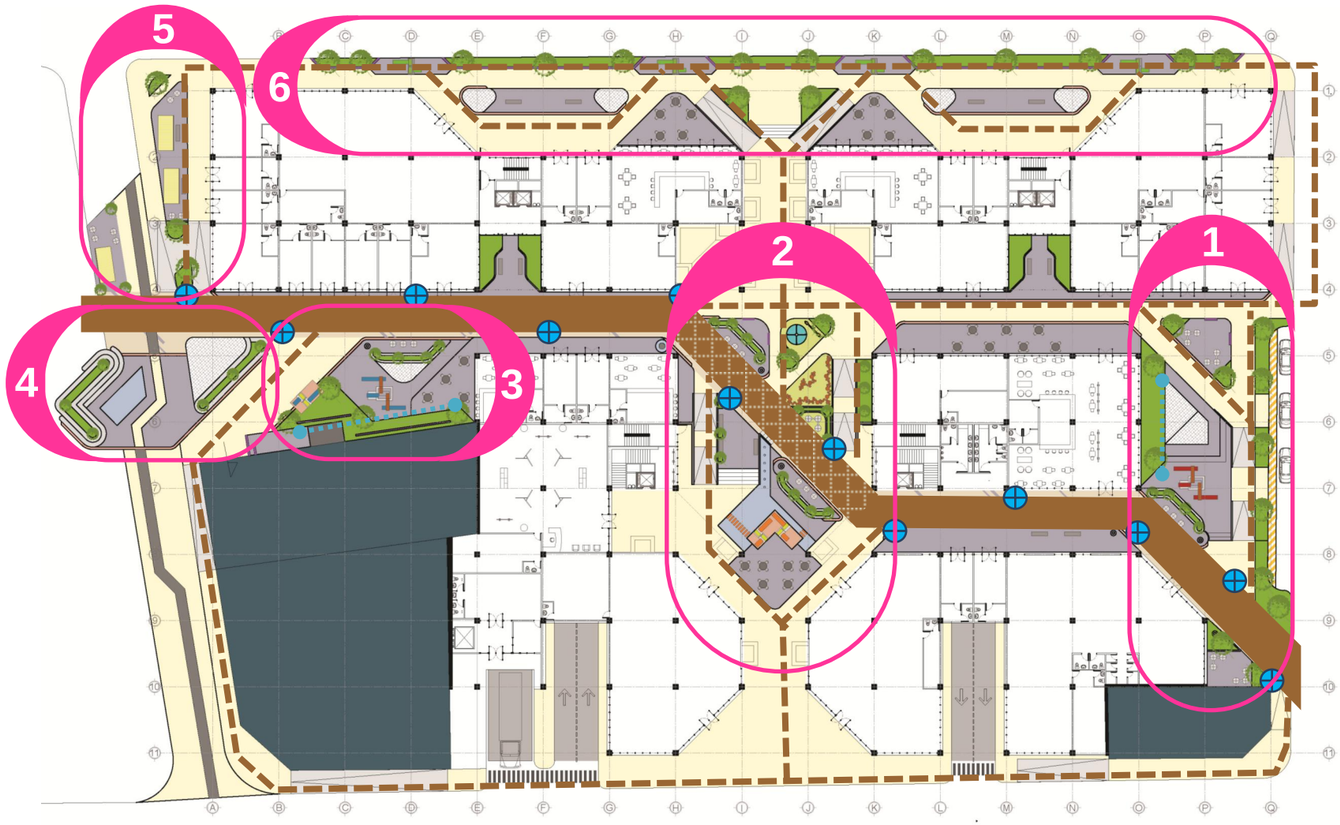


Planta típica de instalaciones
Esc. 1:400



Corte típico de instalaciones
Esc. 1:75

IDENTIFICACIÓN DE ÁMBITOS



Planta identificación de ámbitos – 1 nivel
Esc. 1:700

ÁMBITOS DE CIRCULACIÓN

Los ámbitos de circulación corresponden a las sendas principales y secundarias.
En la senda principal se utilizara una textura que de continuidad en todo el corredor norte, además se utilizará el mismo mobiliario y un elemento que proporciones ritmo al recorrido cada 15 metros aproximadamente.

- Senda principal
- Pausa en la senda principal
  Por atravesar un ámbito de estancia
- Sendas secundarias
- Elemento de ritmo

ÁMBITOS DE ESTANCIA

Los ámbitos de estancia corresponden a los espacios públicos que forman parte del proyecto, para enriquecer la vivencia urbana, así como para incrementar la intensidad y temporalidad de uso del proyecto.

- Espacios públicos por diseñar
- # Identificación de ámbitos

TRATAMIENTO DE FACHADAS

El proyecto, al ser una galería urbana su principal objetivo es generar una atmósfera de gran vitrina por lo que la permeabilidad es de gran importancia y deberá de estar presente en la mayor parte de las fachadas, principalmente en el primer nivel.

- Elementos verticales de riqueza visual

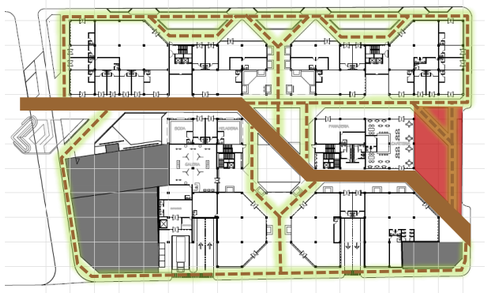
La propuesta urbana de este proyecto busca cumplir dos objetivos específicos:

- Incrementar la intensidad y la temporalidad de uso del suelo en el sector norte de San José, al ofrecer diversidad de actividades urbanas y fomentando los usos mixtos. Por esta razón se busca ofrecer 6 grandes ámbitos, que cuenten con variedad de actividades pero con un carácter especifico, la mayoría de estos estarán conectados por el flujo principal de circulación. El único que no estará conectado por el flujo peatonal principal es el que se encuentra en el borde norte, el cual cumple la función de amortiguar el congestionamiento vehiculas de una vía vehicular principal.

- Potenciar la circulación peatonal en el proyecto, principalmente por la conexión de este con el bulevar de calle 3 y por ser una galería comercial. Esto implica gran permeabilidad y esta se reflejará tanto en la variedad de formas para recorrer el proyecto, como en las fachadas de los edificios, principalmente en el primer nivel.

Por otro lado, el Tema-Concepto de la Galería Urbana COLLAGE es la transposición de actividades y la mezcla de colores, por lo que se utilizará la teoría del color para caracterizar los diferentes ámbitos, esto según el significado y lo que evocan los colores que se les asignó.

Ubicación



Caracterización

Este ámbito es el vestíbulo principal del proyecto, es el recibidor del flujo peatonal que viene desde el parque Morazán, su objetivo es darle legibilidad al conjunto y dirigir el trafico peatonal al centro de la cuadra, además de ser un gran punto de encuentro y permanencia, al permitir múltiples actividades de expresión, observación y disfrute.

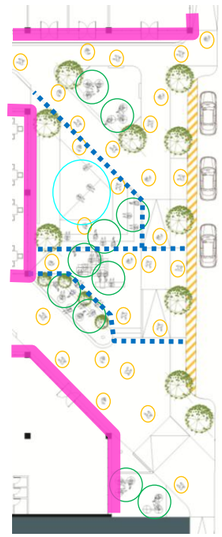
Este ámbito tiene un carácter vestibular, por lo que el objetivo principal es generar SORPRESA. Para lograr este objetivo se utilizó el color rojo como acento en el espacio público, ya que este color transmite fortaleza y atractivo en una atmósfera envolvente y excitante.

Vistas

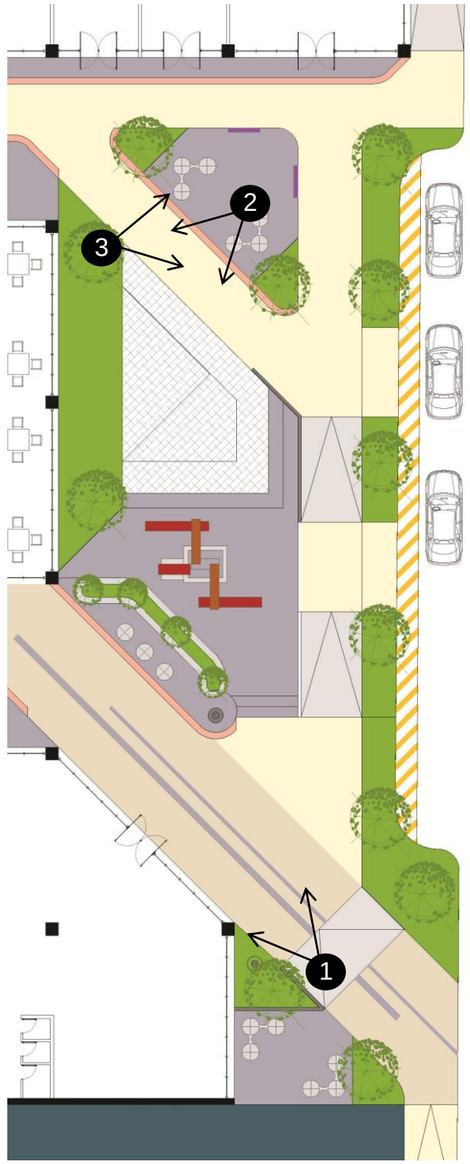
Simbología

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

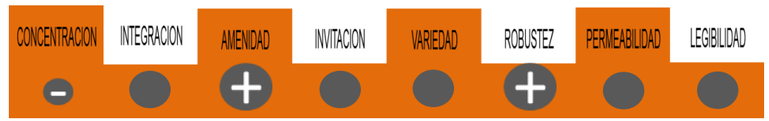
Diagrama



Diseño en detalle

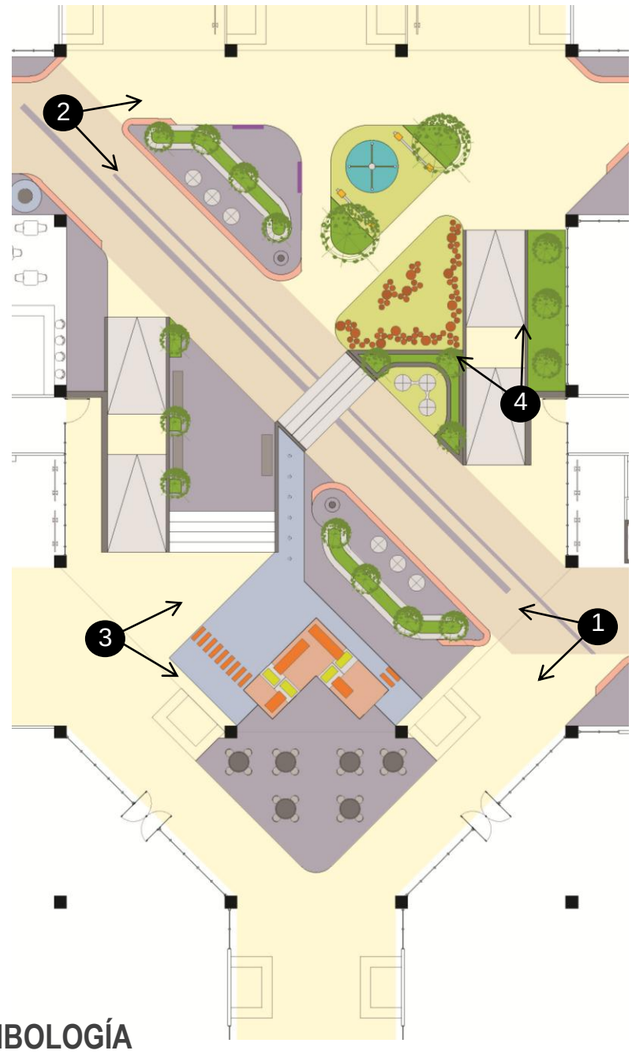


Aplicación Conceptos Directrices

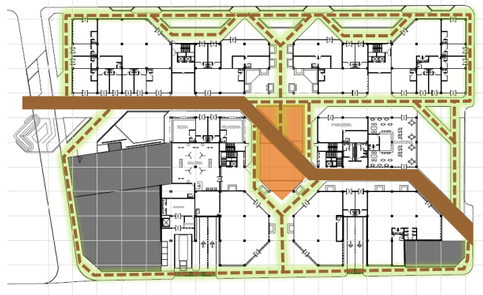


VISTAS

DISEÑO EN DETALLE



UBICACIÓN

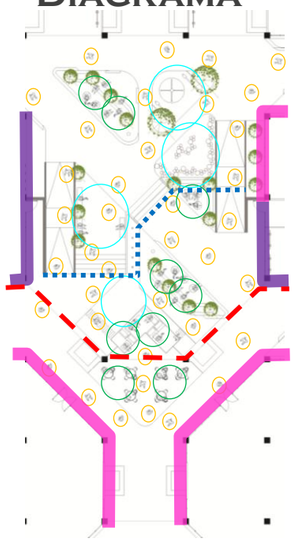


CARACTERIZACIÓN

Este ámbito es un foco de actividad, su objetivo es intensificar la vida urbana en el centro de la cuadra, por lo que las actividades lúdicas, colores llamativos y espacios amenos para el descanso son primordiales, cuenta con diferentes estaciones lúdicas, las cuales utilizan diferentes elementos de mobiliario y textura, como agua, arena, madera, etc.

Este ámbito tiene un carácter lúdico, por lo que el objetivo principal es generar ACTIVIDAD. Para lograr este objetivo se utilizó el color naranja como acento en el espacio público, ya que este color transmite energía y entusiasmo en una atmósfera estimulante, alegre y creativa.

DIAGRAMA

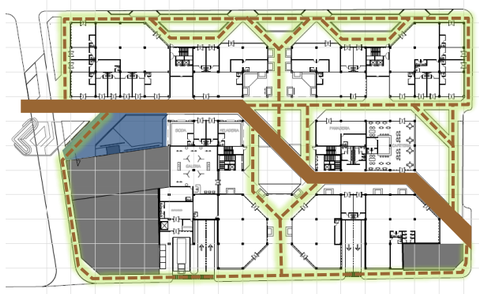


SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

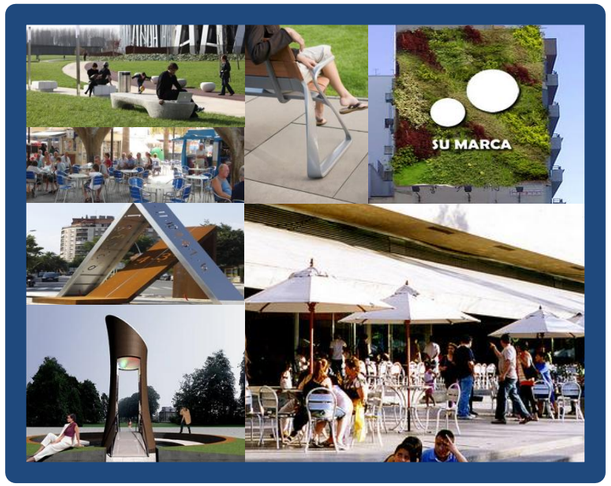
UBICACIÓN



CARACTERIZACIÓN

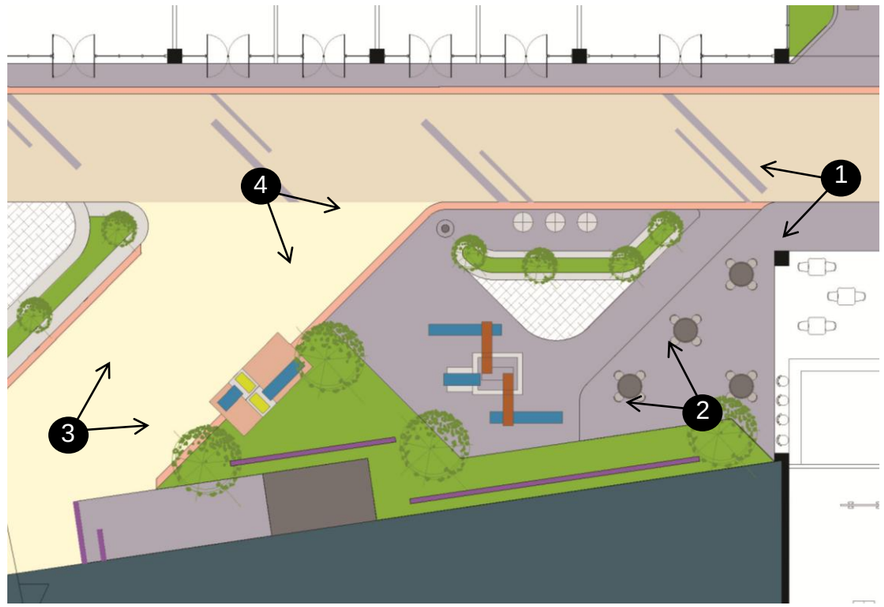
Este ámbito es una apertura en la senda peatonal principal, su objetivo es generar descanso y además recibir el flujo peatonal proveniente del sector oeste del CORREDOR URBANO NORTE, además es un punto focal, ya que cuenta con elementos verticales tipo pantallas que ayudan al tratamiento de las fachadas de los edificios colindantes.

Este ámbito tiene un carácter de encuentro, por lo que el objetivo principal es generar DESCANSO. Para lograr este objetivo se utilizó el color azul como acento en el espacio público, ya que este color transmite suavidad y frescura en una atmósfera tranquila y ligera.

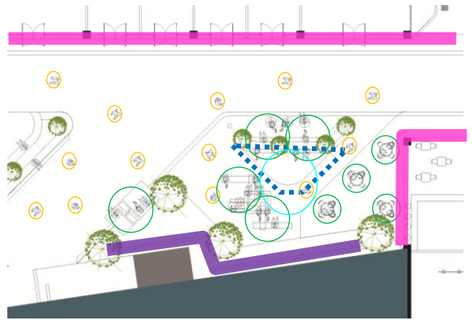


VISTAS

DISEÑO EN DETALLE



DIAGRAMA



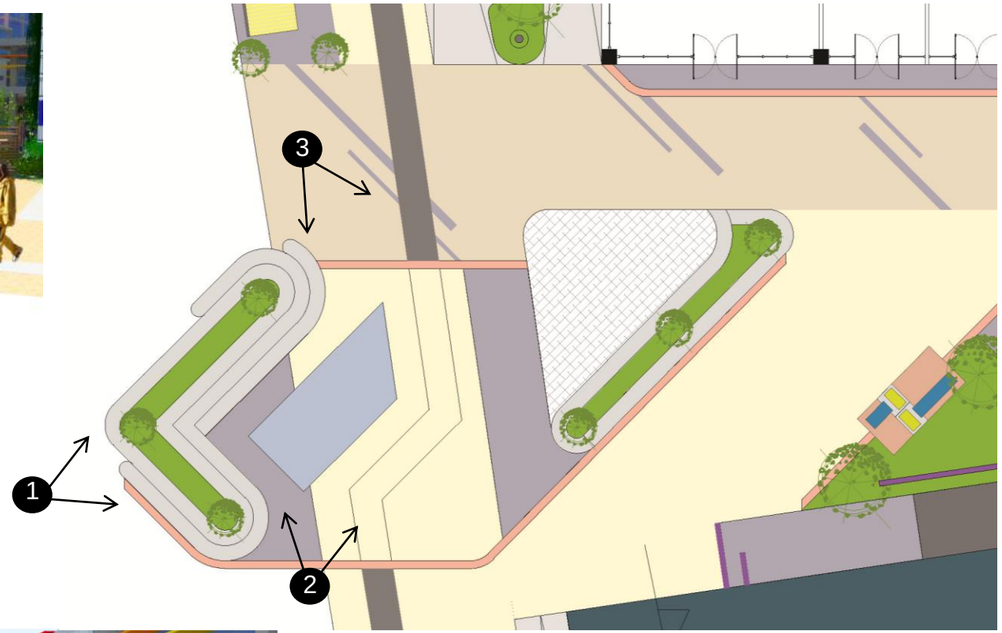
SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

VISTAS

DISEÑO EN DETALLE



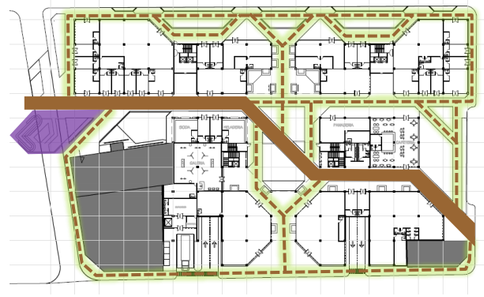
DIAGRAMA

SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

UBICACIÓN

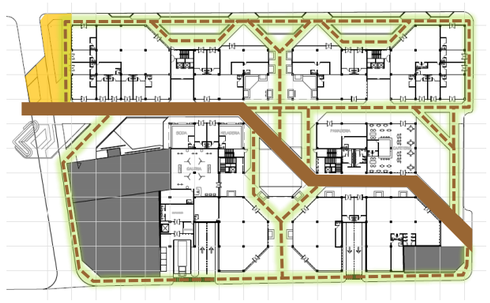


CARACTERIZACIÓN

Este ámbito es el conector entre la Galería Urbana COLLAGE y en Nodo de Transporte Público …, su objetivo además de conectar ambos proyectos es generar una pausa en el bulevar de Calle 3 , ya que en este punto se termina el bulevar, así que se reduce la velocidad del flujo peatonal y se direcciona a los proyectos adyacentes.

Este ámbito tiene un carácter de expresión, por lo que el objetivo principal es generar SERENIDAD. Para lograr este objetivo se utilizó el color morado como acento en el espacio publico, ya que este color transmite magia y suavidad en una atmósfera mística pero a la vez energética.

Ubicación



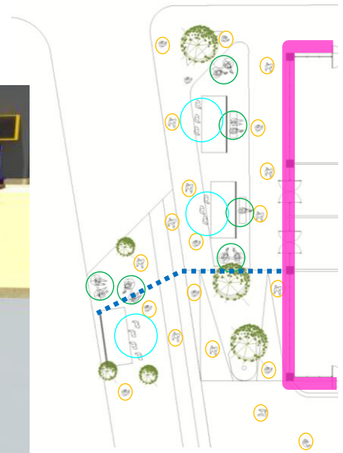
Caracterización

Este ámbito es el remate del flujo peatonal que viene del bulevar de Calle 3, su objetivo es atraer al peatón a la actividad comercial y de espera, por lo que se generan pequeños kioscos que generen un comercio más informal, junto a pequeños espacios para sentarse y esperar.

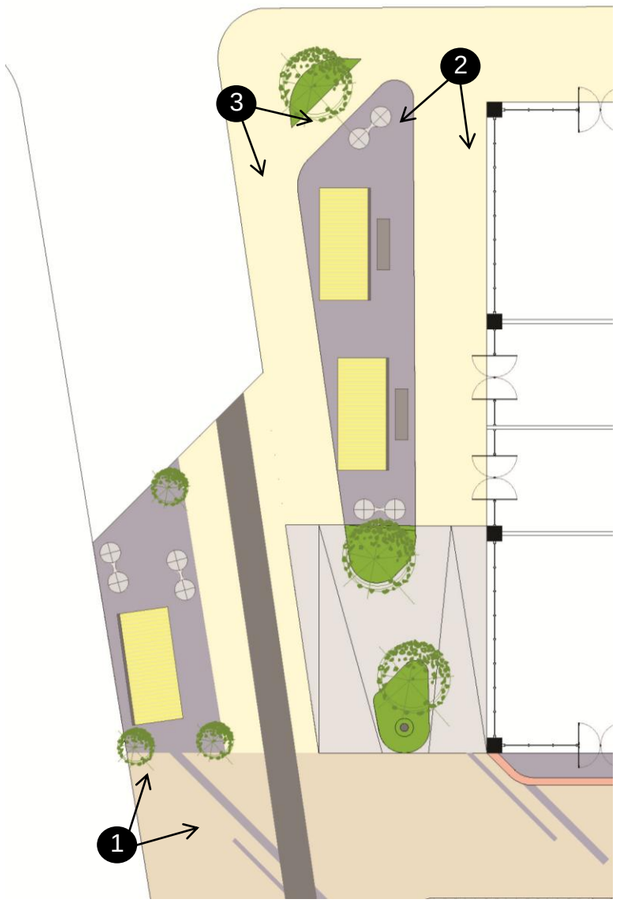
Este ámbito tiene un carácter ferial, por lo que el objetivo principal es generar CALIDEZ. Para lograr este objetivo se utilizó el color amarillo como acento en el espacio público, ya que este color transmite familiaridad e innovación en una atmósfera estimulante y sugerente.

Vistas

Diagrama



Diseño en detalle



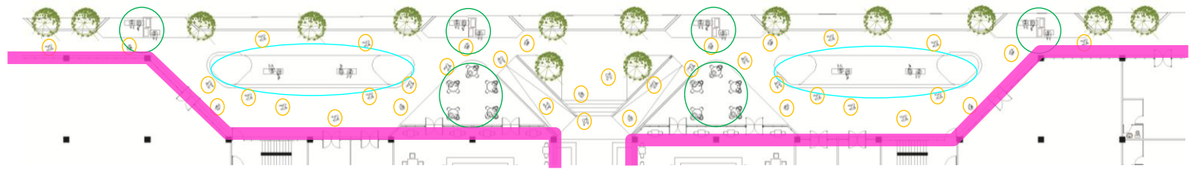
SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

Aplicación Conceptos Directrices

DISEÑO EN DETALLE

DIAGRAMA



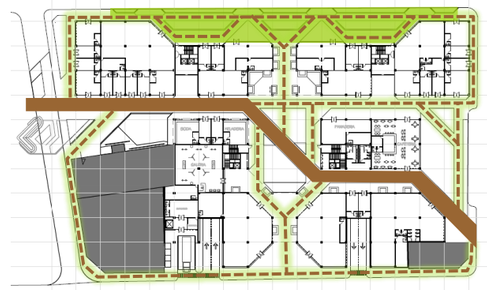
VISTAS

SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

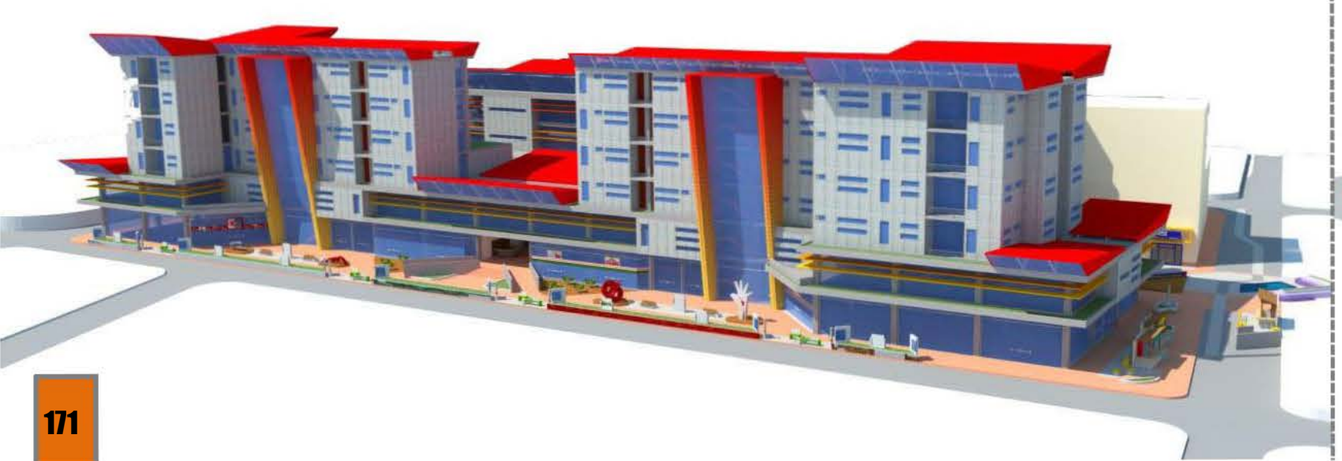
UBICACIÓN



CARACTERIZACIÓN

Este ámbito es el borde norte del proyecto, su objetivo es aislar el ruido y congestionamiento vial de la Avenida 7, de los edificios que conforman el proyecto, además de atraer visualmente a los conductores con arte público que genere expectativa de la Galería Urbana, por ser un ámbito más de exposición será más flexible para poder recorrerlo fácilmente.

Este ámbito tiene un carácter de exposición, por lo que el objetivo principal es generar EQUILIBRIO. Para lograr este objetivo se utilizó el color verde como acento en el espacio público, ya que este color transmite armonía y quietud en una atmósfera íntima y relajada.



Estimación de costos

Para estimar los costos del proyecto, se tomaron en cuenta tanto los costos directos(terreno y construcción), como los indirectos(honorarios profesionales y tramites), para estimar el costo del terreno se tomo como base el Mapa de Valores del Terreno por Zona Homogénea, del Ministerio de Hacienda, además para los costos de construcción se utilizo el Manual de Valores Base por tipología Constructiva, del Ministerio de Hacienda, estos datos eran para febrero del 2011, por lo que para actualizarlos, se utilizó el Índice de Precios de Edificios, del Instituto Nacional de Estadística y Censos, el cual actualizó los precios hasta abril del 2012.

El tipo de cambio de colones a dólares utilizado es de ¢508,00, del Banco de Costa Rica al 5 de junio del 2012.

DESGLOSE DE COSTOS

CLASIFICACION	DESGLOSE	COSTO DEL m²	IPE Hasta FEB-12	IPE Hasta ABR-12	m² EN PROYECTO	COSTOS DEL PROYECTO	
			1,0377	0,9958		COLONES	DOLARES
COSTOS DIRECTOS TERRENO, MANO DE OBRA, MATERIALES, EQUIPO Y HERRAMIENTAS	Terreno	¢ 355.000	¢ 368.384	¢ 366.836	10246	¢ 3.758.604.620	$ 7.398.827,99
	CONSTRUCCION - Espacios edificados						
	Áreas residenciales	¢ 390.000	¢ 404.703	¢ 403.003	4900	¢ 1.974.715.912	$ 3.887.236,05
	Áreas educativas	¢ 410.000	¢ 425.457	¢ 423.670	2535	¢ 1.074.003.654	$ 2.114.180,42
	Áreas comerciales	¢ 295.000	¢ 306.122	¢ 304.836	6257	¢ 1.907.357.536	$ 3.754.640,82
	Áreas de oficinas	¢ 450.000	¢ 466.965	¢ 465.004	2390	¢ 1.111.358.955	$ 2.187.714,48
	Áreas deportivas y recreativas	¢ 295.000	¢ 306.122	¢ 304.836	3495	¢ 1.065.401.085	$ 2.097.246,23
	Estacionamientos	¢ 220.000	¢ 228.294	¢ 227.335	8740	¢ 1.986.909.344	$ 3.911.238,87
	Bodegas / carga y descarga	¢ 190.000	¢ 197.163	¢ 196.335	540	¢ 106.020.854	$ 208.702,47
	Planta de tratamiento	¢ 287.500	¢ 298.339	¢ 297.086	197	¢ 58.525.888	$ 115.208,44
	Tanque de captación	¢ 287.500	¢ 298.339	¢ 297.086	197	¢ 58.525.888	$ 115.208,44
	Sistemas de emergencia	¢ 350.000	¢ 363.195	¢ 361.670	96	¢ 34.720.280	$ 68.347,01
	CONSTRUCCION - Espacios públicos						
	Áreas peatonales	¢ 13.500	¢ 14.009	¢ 13.950	3205	¢ 44.710.110	$ 88.012,03
	Áreas de estancia	¢ 17.500	¢ 18.160	¢ 18.083	2000	¢ 36.166.958	$ 71.194,80
	kioscos	¢ 216.000	¢ 224.143	¢ 223.202	50	¢ 11.160.090	$ 21.968,68
	COSTOS DIRECTOS					**¢ 13.228.181.176**	**$ 26.039.726,72**
	IMPREVISTOS (5%)					**¢ 661.409.059**	**$ 1.301.986,34**
TOTAL COSTOS DIRECTOS						**¢ 13.889.590.235**	**$ 27.341.713,06**
COSTOS INDIRECTOS ASESORIAS TECNICA Y TRAMITES	Estudios preliminares	0,5%				¢ 69.447.951	$ 136.708,57
	Anteproyecto	1,0%				¢ 138.895.902	$ 273.417,13
	Planos constructivos	4,0%				¢ 555.583.609	$ 1.093.668,52
	Dirección técnica	5,0%				¢ 694.479.512	$ 1.367.085,65
	Administración de obra	15,0%				¢ 208.343.854	$ 410.125,70
	Tramites	7,0%				¢ 972.271.316	$ 1.913.919,91
TOTAL COSTOS INDIRECTOS						**¢ 2.639.022.145**	**$ 5.194.925,48**
COSTOS TOTALES						**¢ 16.528.612.379**	**$ 32.536.638,54**

Viabilidad para el inversionista

INFORMACION - PROYECTO		
Costo total del proyecto	₡	16,528,612,379
Área edificada útil		20707
Área de parqueo		9770
m² rentables		30477
valor del m²	₡	542,331
VIABILIDAD		
ALQUILER mínimo para el proyecto		
₡		3,961

Nota: El cálculo VNA se basa en flujos de caja futuros. Para este efecto se toma como 156.58.
Dentro de los m2 rentables se está excluyendo el área de circulación excepto en espacios de planta libre.

Para proceder con la gestión es necesario saber el tipo de viabilidad que tendría el proyecto basado en su costo económico. Desde el punto de vista económico pueden existir actores para una gestión mixta (pública y privada) como lo sería la municipalidad o inversionistas en el caso de gestiones privadas. Esto determina el proceder de la adquisición de terrenos con o sin expropiación, modelos de tenencia de tierra por compra, alquiler o subsidio, vías de financiamiento, regulaciones pertinentes, entre otras. El alquiler mínimo debe ser inferior o igual al valor de los alquileres según su mercado y contexto. Pero debe ser superior a la ganancia por intereses de un certificados de depósito a plazo para que sea viable la inversión.
Fuente: Ing. Roberto Fernández, Revista del Colegio Federado de ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2012.

Diagrama de viabilidad

Tasa activa préstamos para la construcción. 16%

Deducciones por administración, mantenimiento e impuestos. 18%

Costo de construcción / m² rentables ₡ 542,331

La renta neta requerida es el resultado del costo del m2 rentable entre el VNA que toma en cuenta la tasa activa vigente para préstamo de construcción. ₡ 3,464

La renta bruta se obtiene mediante la división de la renta neta entre la resta de uno menos las deducciones. ₡ 4,224

El alquiler mínimo es el resultado de multiplicar la renta bruta por el cociente de la tasa de CDP y el alquiler anual. Se considera viable cuando la tasa de alquiler anual es mayor a la tasa de CDP, sino se procede a una gestión distinta. ₡ 3,961

Tasa de alquiler mensual. 0.78%

Tasa de alquiler anual. 9.76%

Tasa de certificados de depósito a plazo. 9.15%

Viabilidad para inversionista

NO ES VIABLE
Se procede a una gestión mixta donde la municipalidad es uno de los colaboradores en el proceso.

SÍ ES VIABLE
Es económicamente rentable manejar el proyecto desde una gestión privada al lado de inversionistas.

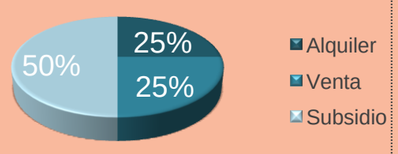
Gestión del proyecto

	Alcances	Actores principales	Costos	Financiamiento	Usuario	Tipo de administración	Incentivos a propietarios
ESPACIO URBANO	▪ Conectar dos nodos de transporte publico, fomentando los espacios peatonales. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto). ▪ Ofrecer variedad de espacios urbanos con amenidades que incrementen la vivencia urbana.	Propietarios de terrenos Municipalidad Empresas privadas	**¢2,523,692,442** $4,967,899	▪ **BONO MUNICIPAL**, permitirá la construcción de los espacios públicos, por ser parte del interés municipal proyectos que tengan extensión e implicaciones urbanas, además este financiamiento permite su cancelación a corto plazo y con intereses mas bajos.	▪ **RESIDENTES, TRABAJADORES, ESTUDIANTES Y CLIENTES**: son usuarios permanentes del proyecto por lo que se proporciona espacios para la estancia cercanos a sus actividades especificas. ▪ **TURISTAS Y PEATONES**: son usuarios transitorios para los que se ofrece espacios atractivos con diversidad de actividades para su permanencia.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** Dueños privados + Inversionistas + Municipalidad ▪ El **gerente** de la junta será un **externo**, que este vinculado al ente financiero. ▪ Al formar una junta administrativa mixta se busca: obtener recursos de financiamiento, realizar transacciones inmobiliaria fácilmente, contar con el apoyo del gobierno local para agilizar la tramitología, impulsar el proyecto y atraer inversión privada. ▪ Participar en la planificación, gestión y administración.	▪ **CESIÓN DE TERRENO**, para desarrollar el proyecto: al participar en el proyecto se le otorga facilidades para obtener viviendas, locales u oficinas del proyecto, como parte de su ganancia. ▪ **CESIÓN DE AREA**, para espacios públicos: permitirá obtener una rebaja en los impuestos, agilidad en tramites e incremento en el área de construcción permitida. ▪ **INCORPORACION DE LA MUNICIPALIDAD**, dentro de la administración: facilitara los bonos para desarrollar el proyecto
ESPACIO CONSTRUIDO	▪ Reactivar la actividad comercial. ▪ Repoblar el centro de la capital. ▪ Potenciar las actividades educativas y recreativas. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto)	Propietarios de terrenos Municipalidad Cámara de comerciantes detallistas Empresas privadas Bancos y financieras	**¢14,004,919,937** $27,568,740	▪ **FIDEICOMISO**, figura crediticia otorgada por una entidad financiera estatal, permite obtener los recursos económicos para desarrollar el proyecto por medio de una hipoteca sobre el proyecto terminado. Se otorga a una sociedad, y la entidad financiera formara parte directa de la administración hasta cancelar el fideicomiso	▪ **RESIDENTE**: La propuesta de vivienda va dirigida a la clase media. ▪ **COMERCIANTE**: Los locales comerciales están dirigidos a comercio detallista. ▪ **OFICINAS , EDUCACIÓN Y RECREACIÓN**: Particulares y empresas privadas de mayor desarrollo.		

Modelos de tenencia

- El proyecto busca implementar los tres modelos de tenencia: venta, alquiler y subsidio. Esto para favorecer la variedad de los sectores sociales a los que se dirige el proyecto.
- Al pretender diversidad de usuarios y un repoblamiento de la clase media, se busca ofrecer oportunidades de subsidio de un 50% del costo del inmueble, el cual será otorgado equitativamente entre bonos estatales y bonos privados (parte de las utilidades por la venta de inmuebles).
- Además los alquileres darán no solo utilidades permanentes a los accionistas sino que cubrirá los gastos de mantenimiento.

VIVIENDA



OFICINAS Y AREAS EDUCATIVAS

LOCALES (COMERCIO Y SERVICIOS)

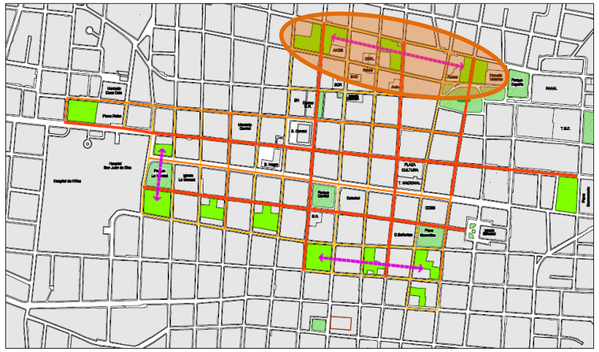
EL PASAJE Del Cine

María Eugenia Sánchez

Sector norte – San José
Avenida 5 y 7, Calle 0 y 1

Justificación

Este proyecto nace como respuesta a la necesidad de conexión entre los nodos de transporte público ubicados al norte de San José (Heredia-Tibás-Moravia-Guadalupe), información obtenida en el análisis de las paradas de autobuses y de los flujos y movimientos peatonales. Ya que se descubrió que muchos de los usuarios de estas rutas hacen transbordos y se movilizan entre estos tres nodos, por lo que una manera muy eficiente de conexión es por medio de galerías comerciales que permitan atravesar por el medio de la cuadra y a la vez que ofrezca servicios, actividades y productos atractivos que inviten a permanecer un poco más en el espacio público y en el proyecto también.



Tema - Concepto

Espacio urbano como un cine público y al aire libre donde se puede ver pero también ser visto, donde siempre hay atracciones y exposiciones de artículos, personas y situaciones.
La ciudad se propone como una sala o espacio de proyección artística, cultural, comercial, de recreación y entretenimiento que narra y produce la historia de sus personajes, sus ciudadanos.
Además, se busca revivir el concepto de pasaje que se utilizó en San José en tiempos pasados, como un lugar de intercambio comercial, pero integrando actualmente otras actividades y atracciones que reactiven y den vida al espacio urbano.

Intenciones del PROYECTO	Intenciones del CONCEPTO
Crear una conexión entre las terminales de transporte, por medio de la utilización de texturas y elementos comunes que den la sensación de continuidad.	CONECTAR – las diferentes terminales de transporte público. Y también conectar el centro de la ciudad con el sector norte.
Reactivación del sector por medio de los usos mixtos y de la atracción de usuarios tanto transitorios como permanentes.	REACTIVAR/REGENERAR – el sector norte de la ciudad
Utilizar el concepto de mezcla para integrar en un mismo proyecto actividades y usuarios diversos.	MEZCLAR – tipos de actividades y usuarios
Lograr espacios tanto públicos como privados donde se logre la exhibición y el consumo de productos y actividades.	EXHIBIR – actividades, mercancías, personas, situaciones, etc.

Objetivos

El objetivo principal de este proyecto es conectar dos nodos de transporte público, a la vez que regenera y reactiva la cuadra, por medio de actividades variadas que inviten a los usuarios no solo a pasar sino a permanecer también.

Como objetivos secundarios se pretende:

- Repoblar el centro de la ciudad de San José ofreciendo soluciones de vivienda y servicios accesibles para diferentes usuarios y que se ajusten a sus necesidades actuales.

- Aumentar la temporalidad y el uso de suelo en la cuadra para generar mayor aprovechamiento del terreno y atraer usuarios en todo momento del día y de la semana.

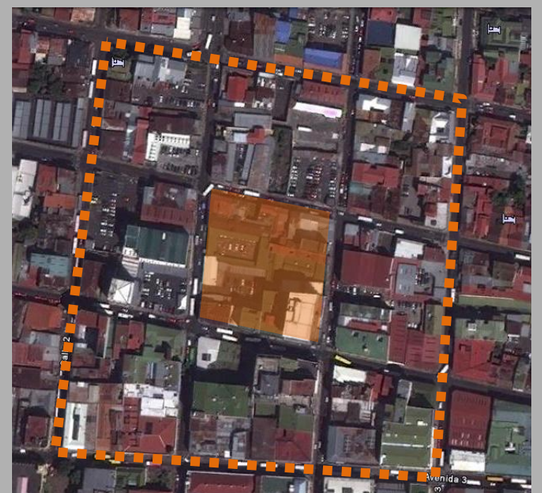
- Ofrecer variedad de actividades y posibilidades para todo tipo de usuarios por medio de la creación de ámbitos de espacio público diversos y confortables.

Nombre

El Pasaje del Cine pretende evocar el concepto utilizado anteriormente en San José para designar concentraciones de comercios. Así como también explotar el cine urbano como un punto de referencia e identificación que es único y particular al proyecto.

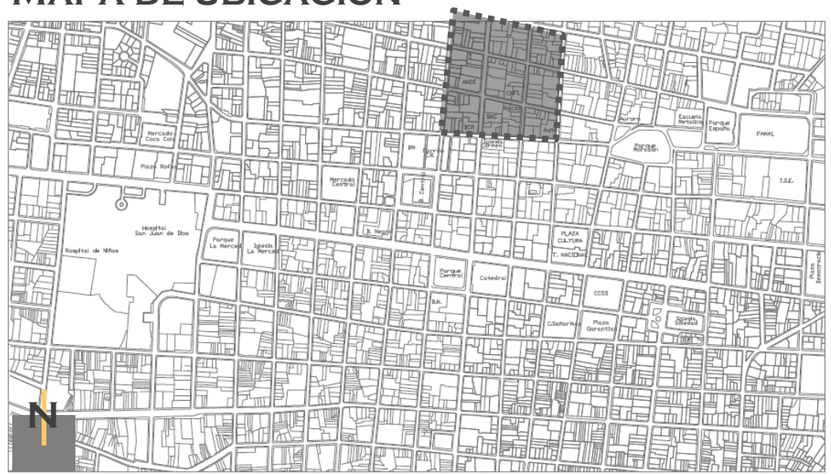
Contexto Inmediato

Análisis del área de estudio



Área por intervenir

Mapa de ubicación



Área de estudio

El sector a estudiar se encuentra al norte del centro de San José, se vincula con el Parque Morazán y con importantes centros educativos (Escuela Buenaventura Corrales “Escuela Metálica” y la Escuela República de Perú).

Este sector presenta grandes oportunidades de intervención, en primer lugar por el gran vínculo que tienen las diferentes rutas de transporte público que se encuentran en el sector, además de la alta concentración de parqueos y vacíos urbanos, los cuales representan un 27% del área utilizable. Por otra parte este sector presenta un deterioro en la infraestructura existente, lo que justifica la importancia de ser intervenido.

Diagnóstico

Factores	Oportunidades	Problemas
Conectividad con redes peatonales	El proyecto se encuentra cercanos a dos de las extensiones de los bulevares propuestos (bulevar Calle 2 y Calle 3)	Ninguno de los dos bulevares llega directamente hasta la cuadra de la intervención, por lo que se deberán generar conexiones a estos bulevares.
Mejorar la articulación entre terminales de transporte público	Por el deterioro físico de algunas de las edificaciones y la existencia de varios parqueos y edificios en desuso, fácilmente se puede lograr una conexión entre las terminales de transporte publico por el centro de la cuadra.	El ingreso y salida de buses de las terminales de transporte publico podría dificultar la conexión peatonal.
Regeneración urbana	Debido al deterioro físico de las edificaciones y a la gran cantidad de espacios vacios y en desuso que se encuentran en esta cuadra, resulta más sencillo la implementación de un proyecto de regeneración urbana. Además, la presencia de gran cantidad de servicios y comercio y la cercanía con el centro de San José potencian la vinculación y el éxito que pueda tener un proyecto de regeneración urbana en este sector.	El deterioro del sector y el mal estado de calles y aceras, así como también la falta de espacios públicos adecuados para el peatón; representan un problema y un factor en contra para el proyecto de regeneración urbana.

Contexto inmediato

Análisis Cuantitativo (CAS del sector)

Usos de suelo por niveles

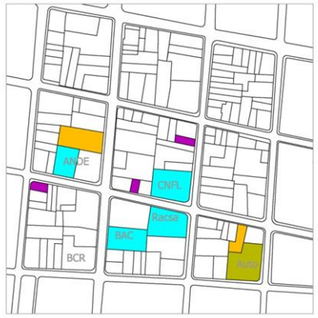
1° Nivel

2° Nivel

3° Nivel

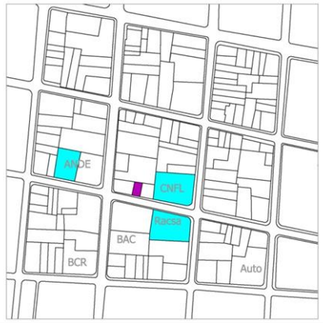
4° Nivel

5° Nivel



6° Nivel

7° Nivel



8° Nivel

SIMBOLOGÍA

- Comercio
- Servicios
- Institucional
- Oficinas
- Vivienda
- Educativo
- Religioso
- Edificios en desuso
- Parqueos en edificios
- Lotes baldíos, espacios vacíos y parqueos
- Parques, plazas y espacios verdes

CAS GENERAL DEL SECTOR

ÁREA TOTAL DEL SECTOR								65858.46			
USO DEL SUELO	CUADRA 1	CUADRA 2	CUADRA 3	CUADRA 4	CUADRA 5	CUADRA 6	CUADRA 7	CUADRA 8	CUADRA 9	AREA TOTAL POR USO	C.A.S. POR USO
COMERCIO	718.96	2642.36	3630.02	2974.64	2548.04	0	1454.51	2290.92	4328.34	20587.79	0.313
SERVICIOS	5170.694	393.138	5232.68	0	515.61	3033.25	2258.46	3534.07	1838.6	21976.502	0.334
INSTITUCIONAL	388.77	6444.64	2422.08	19875.01	9699.6	0	0	0	0	38830.1	0.590
OFICINAS	0	393.04	2387.01	245.85	2401.593	0	1002.17	688.34	0	7118.003	0.108
RESIDENCIAL	0	5762.85	0	0	0	405.34	1706.52	200.72	2337.3	10412.73	0.158
EDUCATIVO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.000
RELIGIOSO	0	0	0	0	0	296.57	0	0	0	296.57	0.005
SIN USO	1468.9	124.018	4951.31	1053.56	2254.482	77.27	2749.52	141.92	2204.68	15025.66	0.228
CAS POR CUADRA	1.17	2.08	2.36	3.21	2.01	0.46	1.36	0.96	2.00		
CAS TOTAL										116697.59	1.73

Mapa del sector

CAS

(COEFICIENTE DE APROVECHAMIENTO DEL SUELO)

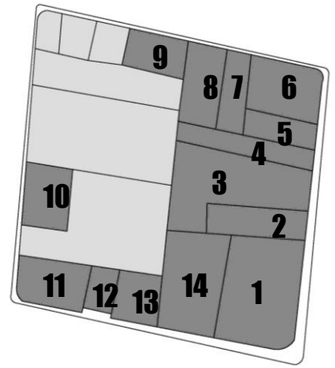
Grafico de Uso de suelo Contexto inmediato

Después de ver los tipos de usos del suelo en el sector y las áreas ocupadas por estos, se genera un grafico comparativo, el cual determina la vocación actual del área de estudio, la cual es mayormente institucional, comercial y de servicios.

CUADRO DE VALORACIÓN – CRITERIOS DE CONSERVACIÓN EDIFICIOS

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valorarán de alto, medio o bajo, para poder determinar qué edificaciones se conservarán y cuál será el espacio disponible para la intervención.
Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)



SIMBOLOGÍA

Lotes baldíos y parqueos

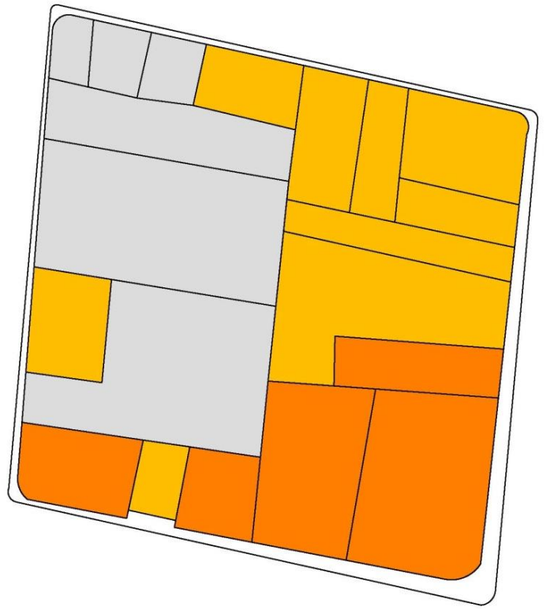
Edificios existentes

VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	A	A	M	A	El edificio Numar representa un ícono en la arquitectura de San José, además su estado de ocupación y conservación es bastante alto y rescatable.
2	A	B	B	B	Este edificio aunque se encuentra actualmente desocupado, es una construcción reciente y bien conservada, por lo que podría ser rescatada y ocupada con un nuevo uso.
3	M	B	B	A	por demoler.
4	M	B	B	M	por demoler.
5	M	M	B	B	por demoler.
6	M	B	M	A	por demoler.
7	M	B	B	M	por demoler.

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
8	B	M	B	B	por demoler.
9	B	M	B	B	por demoler.
10	M	B	B	A	por demoler.
11	M	A	B	M	Este edificio posee una tipología arquitectónica interesante, presente en otros lugares de San José. Además, se encuentra ocupado por actividades importantes de conservar para la propuesta.
12	B	B	B	A	por demoler.
13	A	B	B	M	Perfecto estado de conservación, ocupado por oficinas y comercio.
14	M	B	B	A	Actual edificio de la CNFL, se encuentra en buen estado.



SIMBOLOGÍA

- Edificios por conservar
- Parqueos y/o terminales de bus
- Edificios por demoler

Áreas por reponer

Los usos comerciales, institucionales, de oficinas y de servicios de los edificios que se demolerán, se repondrán y se incluirán en la nueva propuesta.

Comercio = 1071 m²
Servicios = 516 m²
Institucional = 1595 m²
Oficinas = 753 m²

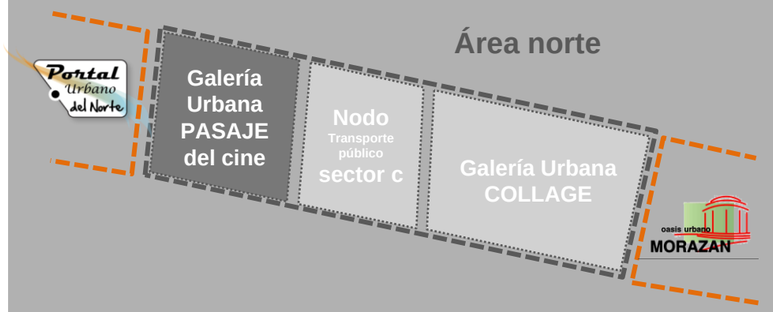
Vocación actual de la cuadra

Grafico de Uso de suelo de la Cuadra

Tabla general de áreas

DATOS GENERALES		
ÁREA DE LA CUADRA	8685.11 m2	
ÁREA A MANTENER EN HUELLA	2247.006 m2	
ÁREA A MANTENER TOTAL	11980.71 m2	
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	6438.104 m2	
OBJETIVO DE LA INTERVENCION		
	MINIMO	**MÁXIMO**
CAS NECESARIO	2.006	4.012
ÁREA NECESARIA (a construir)	17422.33 m2	34844.66 m2
ÁREA DE LA INTERVENCION	5441.62 m2	22863.95 m2

Actualmente en la cuadra por intervenir, predominan los usos institucionales, comerciales y de oficinas; así como también los espacios vacíos y los edificios en desuso. Por esta razón, resulta ideal intervenir esta cuadra, ya que posee gran cantidad de espacio libre para la construcción de la propuesta de galería comercial.



La propuesta de las galerías surge de la necesidad de conexión física entre los diferentes nodos de transporte público del área norte, por esto los flujos peatonales son la característica primordial a tomar en cuenta en el momento de diseñar y proponer la ubicación de los edificios.

Además, se busca integrar los proyectos de galerías con el nodo de transporte público del sector C, creando un espacio urbano transitable y continuo para los tres proyectos.

Con la galería se busca la permeabilidad de la cuadra por medio de la apertura y utilización de los espacios centrales, por lo que resulta importante establecer los flujos peatonales internos. Por esta característica se decidió que los espacios públicos y de amenidad urbana se encuentren ubicados hacia lo interno de la cuadra y los edificios en los bordes, generando ámbitos y subámbitos para la transición entre lo publico y lo privado.

Las rutas vehiculares también es importante tomarlas en cuenta, ya que determinarán los ingresos y salidas de los parqueos subterráneos.

USUARIOS

- El usuario actual de la zona está dividido en un usuario permanente, conformado en su mayoría por las personas que trabajan en las oficinas e instituciones, así como también por los vendedores de los negocios y locales comerciales; por otro lado se encuentra el usuario que va de paso, conformado por los usuarios de transporte público, por los clientes de los comercios, turistas y peatones que recorren la ciudad.

- Por ello, es necesario crear un espacio adecuado para estos dos tipos diferentes de usuarios. Un espacios que propicie la permanencia y la amenidad de los usuarios que van de paso y que a la vez ofrezca actividades y oportunidades a los usuarios permanentes.

VOCACIÓN DE LA PROPUESTA

- Para el proyecto se plantea una vocación comercial y de servicios que pueda complementar y satisfacer las necesidades de los usuarios del transporte publico y de los trabajadores de oficinas y comercios. Los servicios irían enfocados hacia el entretenimiento y la recreación de los habitantes del sector, de todos los usuarios del transporte publico y de los estudiantes que frecuentan la zona para recibir algún tipo de formación académica o técnica.

- El repoblamiento como énfasis conjunto de todos los proyectos del sector dicta la segunda vocación del proyecto, buscando crear varias opciones de vivienda de acuerdo a diferentes necesidades y usuarios, con el fin de lograr mayor temporalidad en el uso de la ciudad.

CONCEPCIÓN ESPACIAL

- Vincular las tres estaciones de transporte público del sector norte, creando un eje de espacio publico que permita el movimiento y la conexión peatonal a través de todos los proyectos.

- Abrir y potenciar el uso de los centros de cuadra como espacios de amenidad urbana y espacios públicos, donde se puedan integrar actividades comerciales, culturales, artísticas, de entretenimiento, etc.

- Crear variedad de recorridos y experiencias para lo peatones. Que la cuadra pueda ser recorrida y accesada en todas las direcciones.

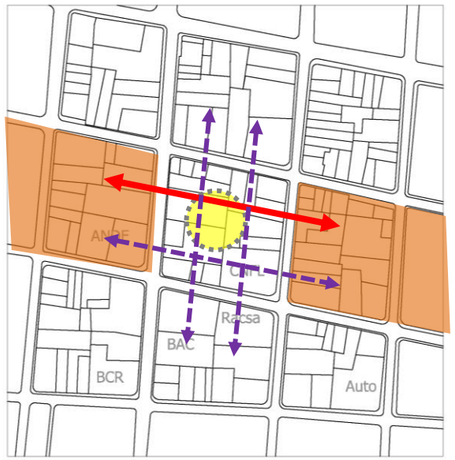
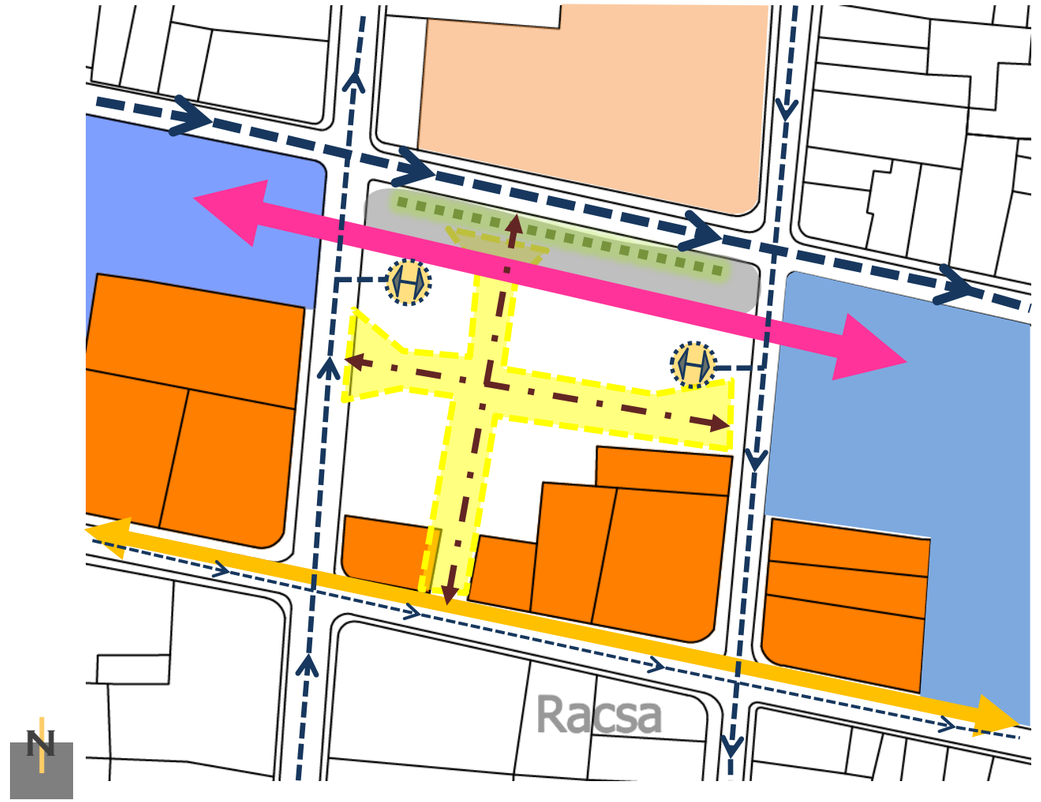


DIAGRAMA DE FLUJOS



SIMBOLOGÍA

- Nodos de transporte público
- Parques y plazas
- Edificios a conservar
- Espacio disponible para intervenir
- Espacio libre que puede ser integrado a la propuesta
- Bulevar de Calle 3 e integración con los proyectos
- Eje principal de conexión entre los proyectos (longitudinal)
- Espacio público para conexión entre proyectos
- Conexión peatonal interna
- Ampliación de acera
- Espacio para amenidad urbana y áreas verdes
- Barrera mitigadora
- Circulación de transporte público
- Circulación vehicular
- Entrada y salida de vehículos a parqueos subterráneos

Programa de actividades privadas		
Actividades a reponer	Áreas m²	
Institucional	**1595**	
CNFL	1595.29	
Comercio	**1161**	
Confitería	415.56	
Cafetería	194.76	
Carnicería	194.76	3510
Tienda de celulares	142.81	
Pastelería	123.11	
Agencia de viajes	90	
Oficinas	**753**	
Oficinas	752.6	
Nuevas actividades	Áreas m²	
Servicios	**1970**	
Sala de eventos	250	
Salas de cine	495	
Cafeterías	200	
Restaurantes	825	
Sala de juegos	200	
Comercio	**1400**	
Tiendas	1000	7700
Mini-super	400	
Oficinas	**1350**	
Oficinas	1350	
Residencial	**2980**	
28 apartamentos 55 m2	1540	
12 apartamentos 80 m2	960	
4 apartamentos 120 m2	480	
Otras actividades	Áreas m²	
Áreas administrativas	55	4660
Parqueos y bodegas	4605	
Total		**15870**

Programa de actividades públicas		
Ámbitos	Actividades	Áreas m²
Ámbitos de estancia	**Espacio público**	1065
	Esperar	
	Descansar	
	Observar	
	Transitar	
	Disfrutar	
	Espacio cultural	
	Exponer	
	Presentar	
	Demostrar	
	Áreas verdes	
	Jardines	
	Vegetación (protección clim)	
	Áreas de juego	
Ámbitos de circulación peatonal	**Senda primaria**	2270
	Conexión corredor norte	
	Vinculación ámbitos de estancia	
	Senda secundaria	
	Circulación interna del proyecto	
	Senda terciaria	
	Acera	
Total		**3335**

Necesidad de parqueos			
Actividad		Espacios	Áreas m²
Comercio	3256 m²	65	1430
Servicios	1970 m²	40	880
Áreas para comer	1000 m²	40	880
Oficinas	2103 m²	21	462
Residencia	44 apart.	44	968
Total		**210**	**4620**

El programa arquitectónico comprende tanto el espacio urbano como el espacio construido que conforma los dos edificios. Con las áreas planteadas para el espacio construido se busca incrementar el CAS de la cuadra que actualmente es de 1,09, y lograr un CAS necesario que este en el rango comprendido entre 1,68 y 3,36.

Tabla de datos		
Datos de la cuadra con la propuesta		Áreas m²
Área de la cuadra		8685.11
Área disponible para intervenir		6738.104
Área de intervención	Sin parqueos	15450
	Con parqueos	20050
Área total a mantener		11980.71
CAS nuevo		**3.15**

Actividades de la propuesta área construida	Áreas m²	% ocupación
Residencial	4440	18%
Comercio	3765.09	16%
Oficinas	3163.92	13%
Institucional	9619.3	40%
Servicios	3107.4	13%

Grafico de nuevos usos de suelo de la cuadra

CAS nuevo: 3,15

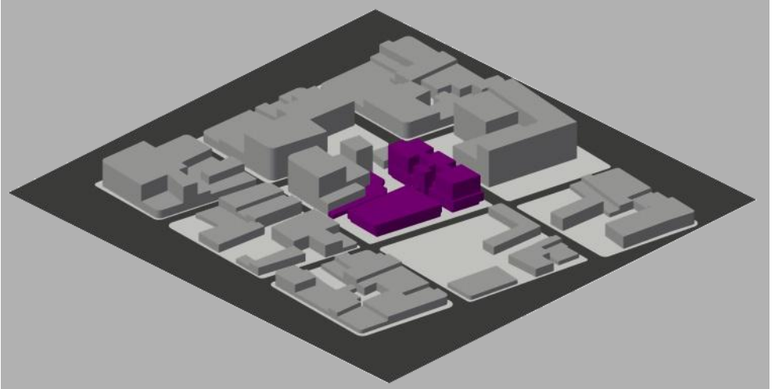
Programa Arquitectónico

Unidad	Componente	Subcomponente	Cantidad	Área m2	Área m2	Área total	Total
UNIDAD DE ESPACIO URBANO	Ámbitos de circulación peatonal	Senda primaria			2270	3335 17%	20050 m2
		Senda secundaria					
		Senda terciaria					
	Ámbitos de estancia	Espacios de espera y descanso			1065		
		Espacios de exposición y plataformas artísticas					
		Áreas verdes y jardines					
UNIDAD RESIDENCIAL	Apartamento Tipo A (1-2 personas)	Sala-comedor	1	10	55	4440 22%	
		Cocina	1	6			
		S.S.	1	4			
		Cuarto de pilas	1	6			
		Dormitorio principal	1	14			
	Apartamento Tipo B (2-4 personas)	Sala-comedor	1	12	80		
		Cocina	1	7.5			
		S.S.	2	9			
		Cuarto de pilas	1	7.5			
		Dormitorio principal	1	15			
		Dormitorio secundario	1	10			
	Apartamento Tipo C (3-6 personas)	Sala-comedor	1	25	120		
		Cocina	1	15			
		S.S	2	10			
		Cuarto de pilas	1	12			
		Dormitorio principal	1	15			
		Dormitorio secundario	2	20			
	Servicios comunes para la unidad	Núcleo de escaleras			1460		
		Vestíbulo principal					
		Pasillo de circulación					
		Juego de niños y otras actividades					
UNIDAD COMERCIAL	Locales comerciales	S.S	1	3	2120	2120 12%	
		Sala de exhibición y atención	1	18			
		Bodega	1	4			
	Kioscos comerciales	Espacio para mercadería	1	5			
UNIDAD DE OFICINAS	Oficinas	Espacio de trabajo	1	150	2700	3030 15%	
	Servicios comunes para la unidad	Servicios Sanitarios	1	40	330		
		Sala de reuniones	1	20			
		Bodega	1	10			
		Núcleo de escaleras					
		Vestíbulo principal					
UNIDAD DE SERVICIOS	Sala para fiestas y eventos	Área de salones	1		250	2525 12%	
		Área de maquinas	1				
		S.S. y duchas	1				
		Bodega	1				
	Sala de cine	Sala de cine	2		500		
		Área de proyección	2				
		S.S.	1				
		Boletería	1				
		Confitería	1				
	Sala de juegos	Área de juegos	1		220		
		Bodega	1				
	Cafeterías/Restaurantes	Cocina			1025		
		Área de mesas					
		S.S.					
		Bodega					
	Servicios comunes para la unidad	S.S			530		
		Núcleo de escaleras					
		Vestíbulo principal					
PARQUEOS	Espacios de parqueo		132		4600	4600 22%	

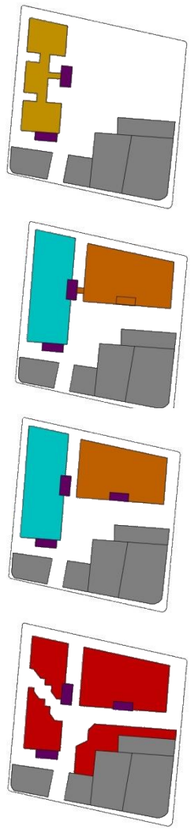
Volumetría por usos del suelo

El proyecto se desarrolló por medio de tres volúmenes de diferentes alturas, el más alto de siete niveles, uno intermedio de 3 niveles y el mas bajo de 1 nivel, y se logró así una diversidad de formas y posibilidades de explorar con terrazas y puentes entre los tres volúmenes.

En el nivel 0 se fragmentan aún más estos volúmenes para generar diferentes recorridos peatonales que atraviesan por el medio de la cuadra y por el medio de los edificios también, incentivando así el uso tanto de los espacios públicos como de las actividades comerciales ubicadas estratégicamente en este nivel para activar y fortalecer las relaciones y la dinámica urbana.

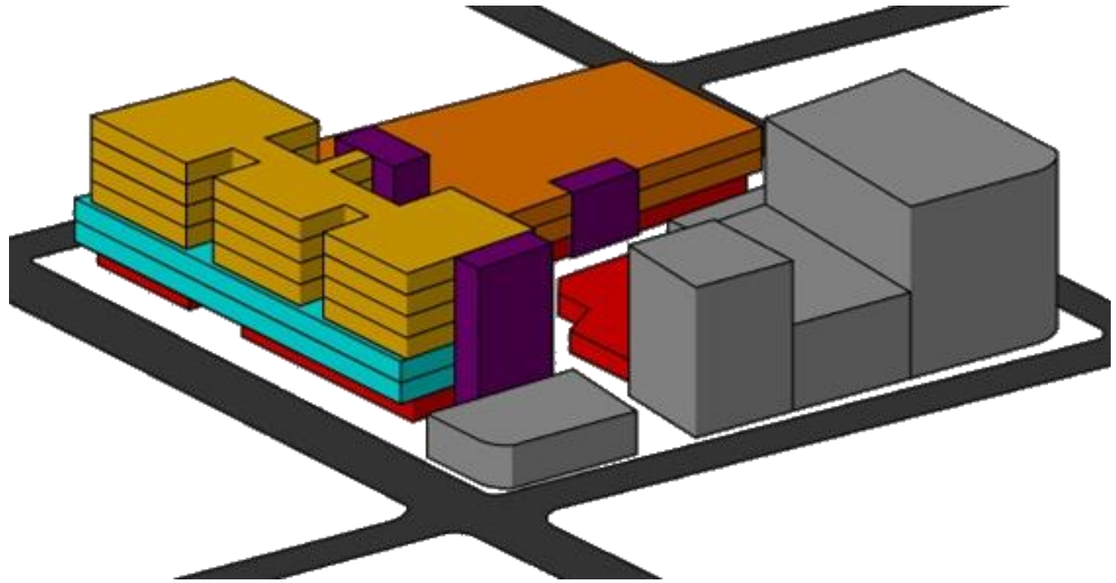


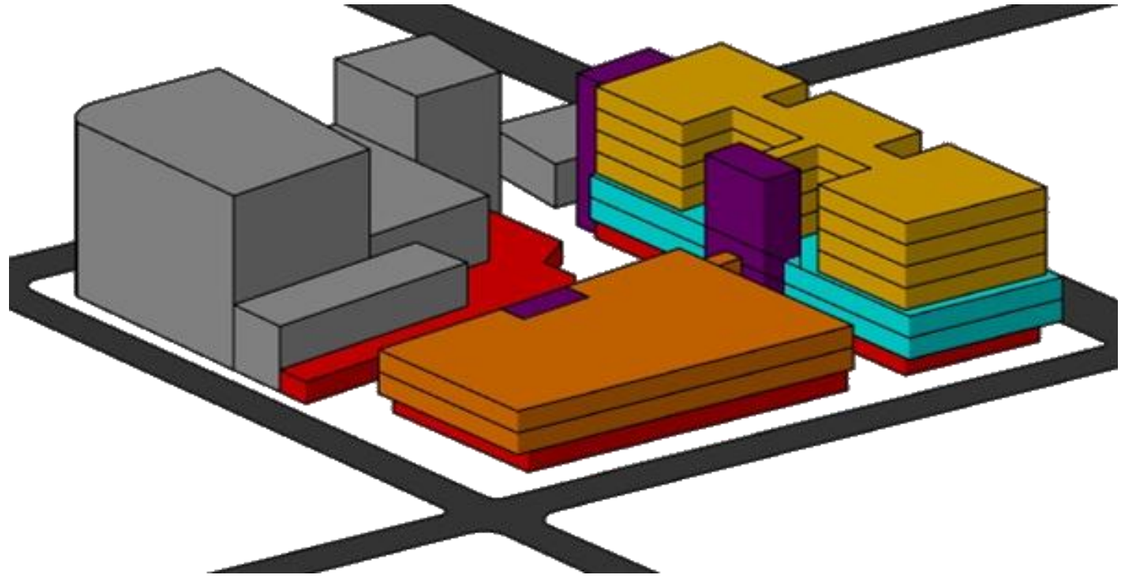
En los dos siguientes niveles se ubican en uno de los edificios oficinas, tanto para alquilar como para reubicar las oficinas de la CNFL; y en el otro edificio se ubican servicios recreativos como salas de cine, salas de juegos y espacios de comidas. Los niveles 4, 5, 6 y 7 solo se desarrollan en uno de los edificios para ubicar viviendas tipo apartamentos.



SIMBOLOGIÍA

- Núcleos de circulación
- Edificios por conservar
- Espacio público
- Comercio
- Servicios
- Educativo
- Institucional / Oficinas
- Residencial



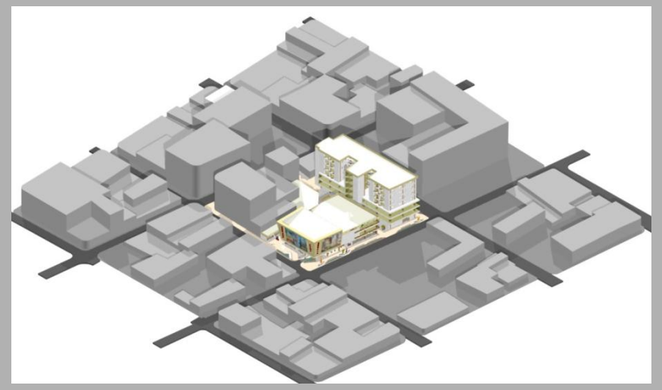


URBANO
LORAX
ICE AGE 4
MADAGASCAR
CINE
URBANO

URBANO

VENGADORES
SPIDER-MAN
CINE
URBANO
LORAX
ICE AGE 4
MADAGASCAR
CINE

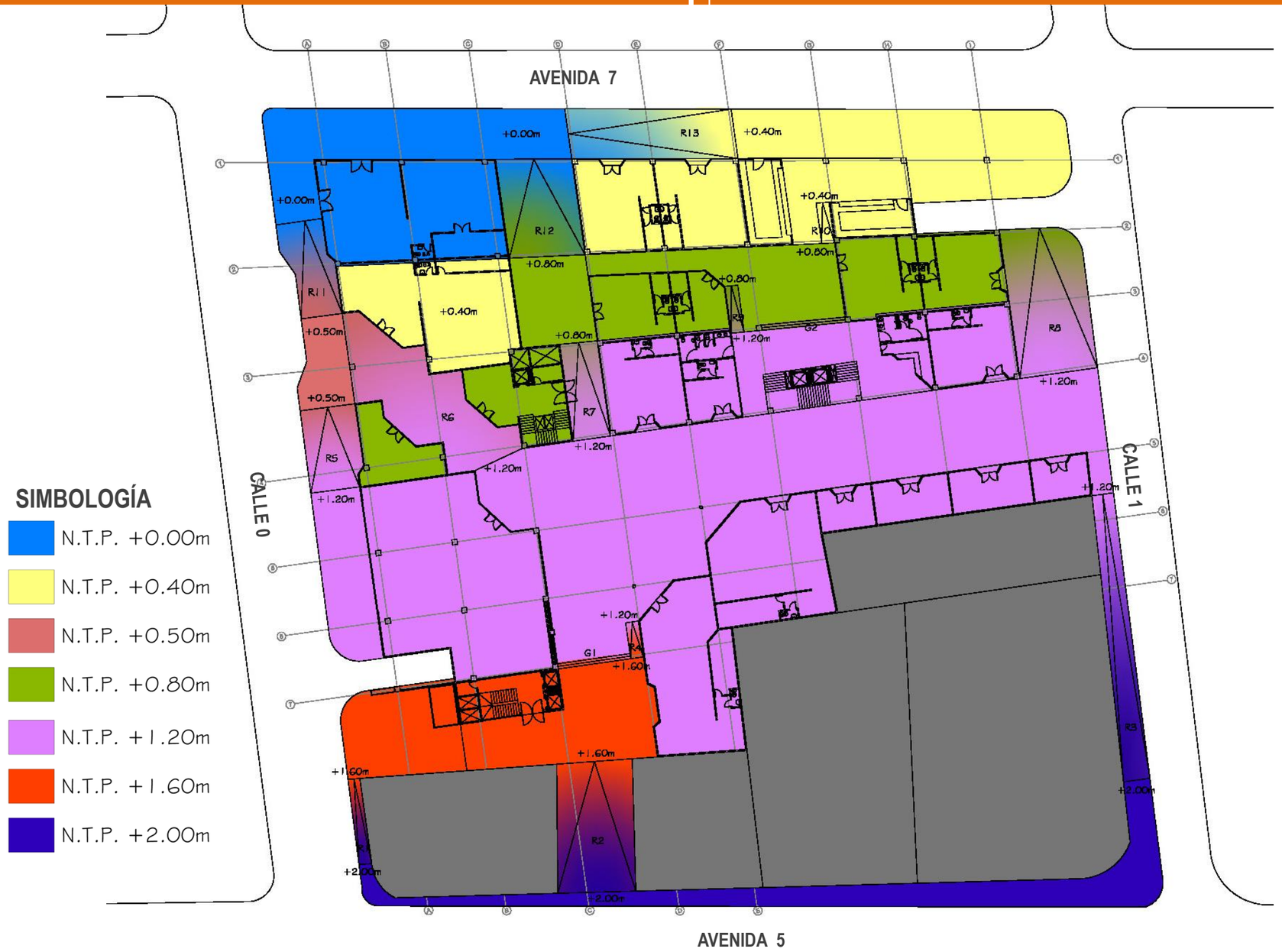
URBANO



SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Senda peatonal principal
- Área de circulación
- Espacios urbanos
- Plataformas artísticas
- Zonas de transición
- Arte público
- Rampas y gradas
- Fuentes - espejos de agua
- Áreas verdes - jardines

Planta Conjunto
Esc. 1:500



SIMBOLOGÍA

- N.T.P. +0.00m
- N.T.P. +0.40m
- N.T.P. +0.50m
- N.T.P. +0.80m
- N.T.P. +1.20m
- N.T.P. +1.60m
- N.T.P. +2.00m

Planta de tarrazas
Esc. 1:500

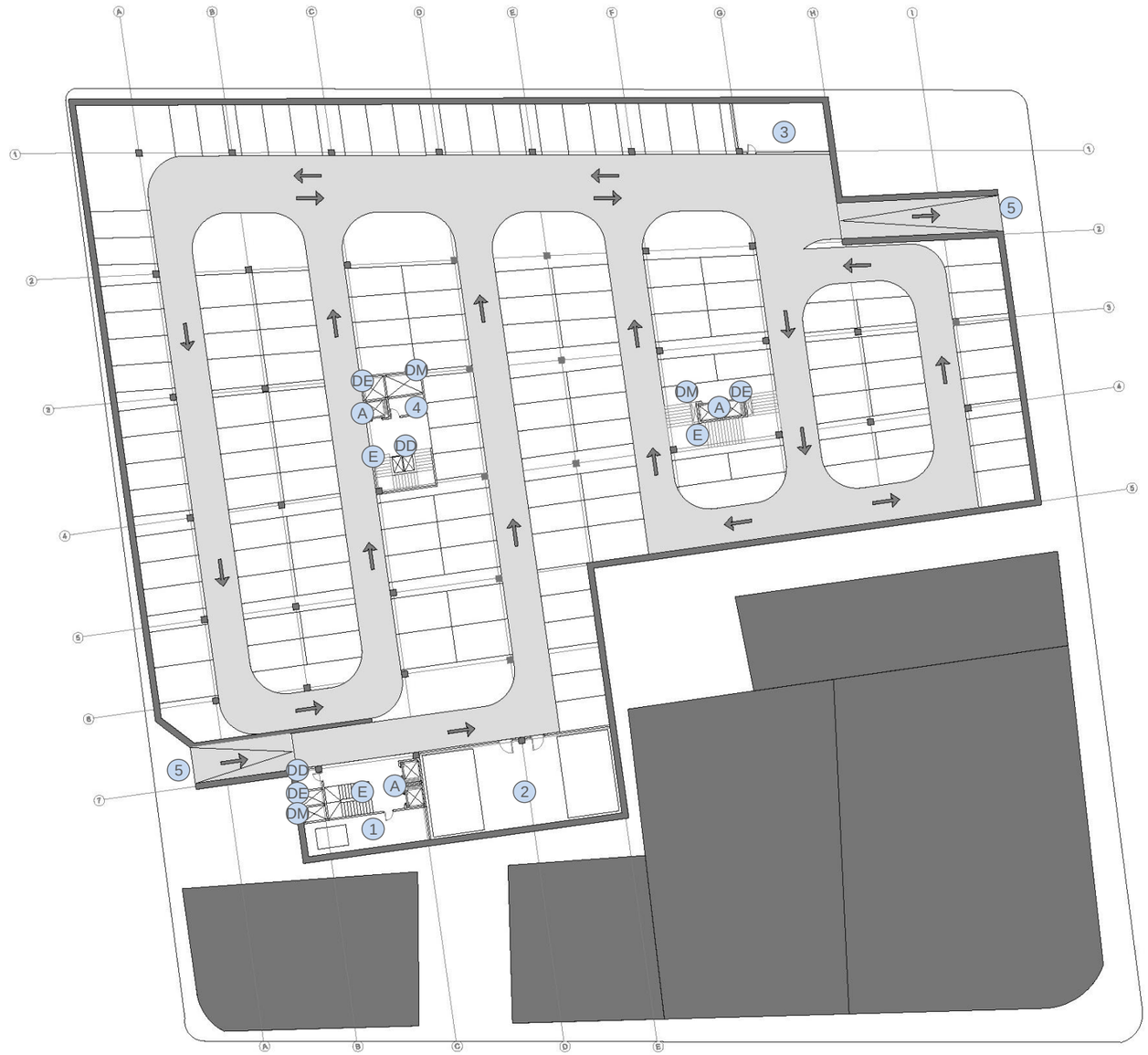
RAMPAS				
#	NIVEL	D	P	%
R-1	DE +2,00 A +1,60	10,01m	0,40m	4%
R-2	DE +2,00 A +1,60	15,02m	0,40m	2.5%
R-3	DE +2,00 A +1,20	33,50m	0,80m	2%
R-4	DE +1,60 A +1,20	4,21m	0,40m	9.5%
R-5	DE +1,20 A +0,50	9,66m	0,70m	7%
R-6	DE +1,20 A +0,50	20,42m	0,70m	3%
R-7	DE +1,20 A +0,80	11,28m	0,40m	3.5%
R-8	DE +0,80 A +0,40	4,77m	0,40m	8%
R-9	DE +1,20 A +0,80	17,03m	0,40m	2%
R-10	DE +1,20 A +0,80	5,49m	0,40m	7%
R-11	DE +0,50 A +0,00	11,26m	0,50m	4%
R-12	DE +0,80 A +0,00	11,46m	0,80m	7%
R-13	DE +0,40 A +0,00	19,39m	0,40m	2%

GRADAS				
#	NIVEL	CANT.	H	CH
G-1	DE +1,60 A +1,20	3	0,30m	0,13m
G-2	DE +1,20 A +0,80	3	0,30m	0,13m

D – desarrollo de las rampas
P – peralte de las rampas
% - porcentaje de inclinación de rampas
H – huella de las gradas
CH – contrahuella de las gradas

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Superficie de rodamiento
- Espacios para estacionamiento
- E — Escaleras
- A — Elevadores
- DE — Ducto eléctrico
- DM — Ducto mecánico
- DD — Ducto de desechos
- 1 — Cuarto eléctrico (planta de emergencia)
- 2 — Cuarto mecánico (tanque de captación para agua potable y planta de tratamiento)
- 3 — Bodega
- 4 — Cuarto de limpieza y mantenimiento
- 5 — Rampas de entrada y salida



Planta de sótano (parqueo)
Esc. 1:500

Planta 1 nivel
Esc. 1:500

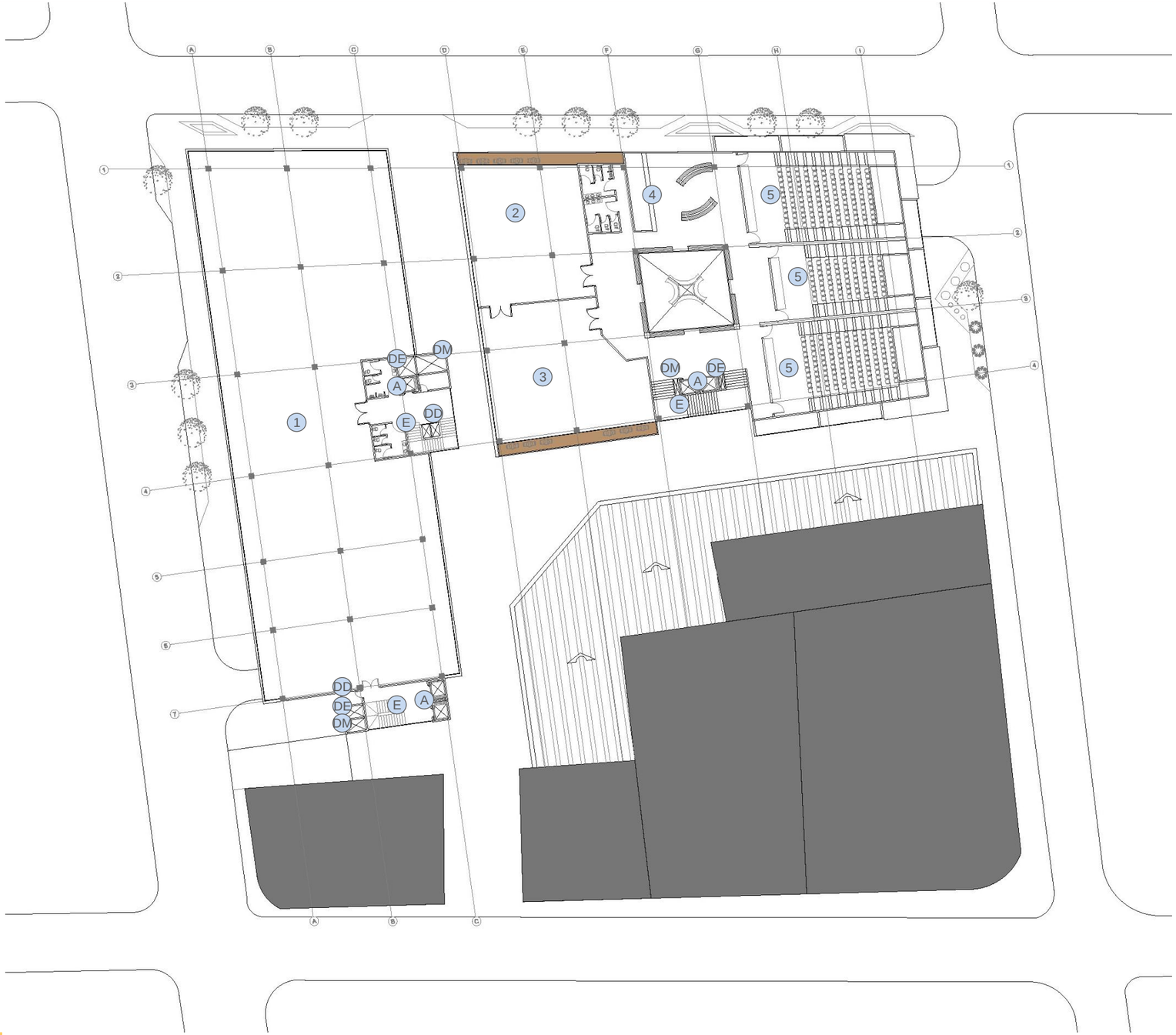
SIMBOLOGIA

- Edificios por mantener
- Senda peatonal principal
- Área de circulación
- Espacios urbanos
- Plataformas artísticas
- Zonas de transición
- Calles
- Áreas verdes - jardines

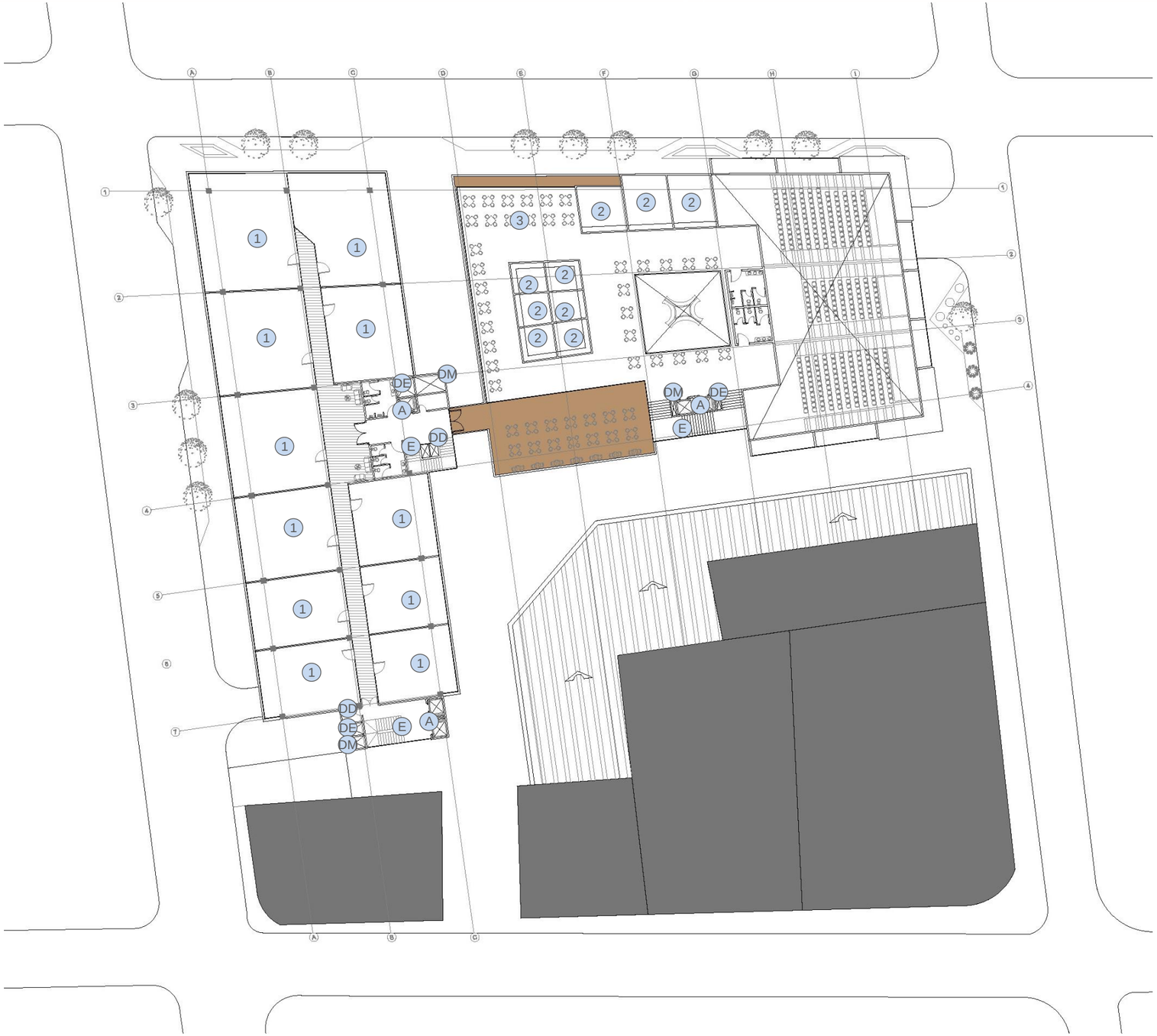
- E — Escaleras
- A — Elevadores
- DE — Ducto eléctrico
- DM — Ducto mecánico
- DD — Ducto de desechos
- 1 — Depósito para desechos
- 2 — Área de carga y descarga
- 3 — Local comercial por reponer (carnicería)
- 4 — Local comercial por reponer (pastelería)
- 5 — Local comercial por reponer (agencia de viajes)
- 6 — Local comercial por reponer (tienda de celulares)
- 7 — Local comercial por reponer (confitería)
- 8 — Local comercial por reponer (cafetería)
- 9 — Minisúper
- 10 — Local comercial para alquilar
- 11 — Boletería del cine

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Balcones y terrazas
- E — Escaleras
- A — Elevadores
- DE — Ducto eléctrico
- DM — Ducto mecánico
- DD — Ducto de desechos
- 1 — Oficinas CNFL
- 2 — Sala de juegos
- 3 — Sala para eventos
- 4 — Confitería y venta de comidas para el cine
- 5 — Salas de cine



Planta 2 nivel
Esc. 1:500



SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Balcones y terrazas
- Circulación y espacios comunes
- (E) Escaleras
- (A) Elevadores
- (DE) Ducto eléctrico
- (DM) Ducto mecánico
- (DD) Ducto de desechos
- (1) Oficinas para alquilar
- (2) Locales de comidas y restaurantes
- (3) Área de mesas

Planta 3 nivel
Esc. 1:500

SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Balcones y terrazas
- Circulación y espacios comunes
- Áreas verdes y jardines
- E — Escaleras
- A — Elevadores
- DE — Ducto eléctrico
- DM — Ducto mecánico
- DD — Ducto de desechos
- 1 — Apartamento tipo A (1-2 personas)
- 2 — Apartamento tipo B (2-4 personas)
- 3 — Apartamento tipo C (3-6 personas)

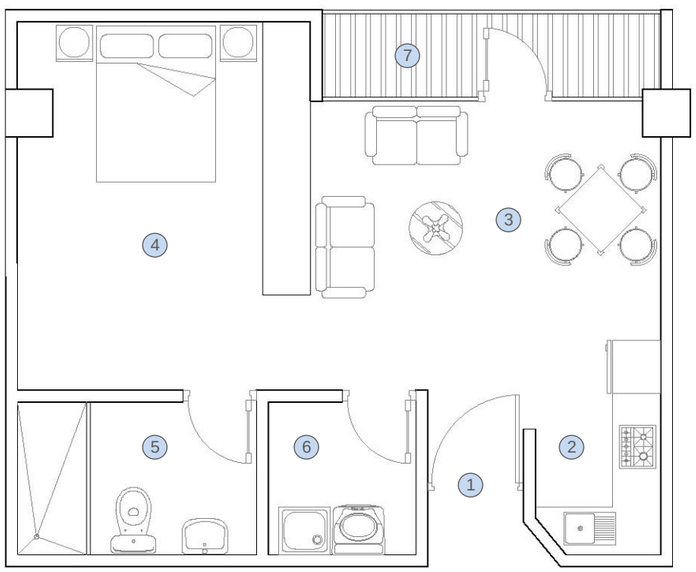
N

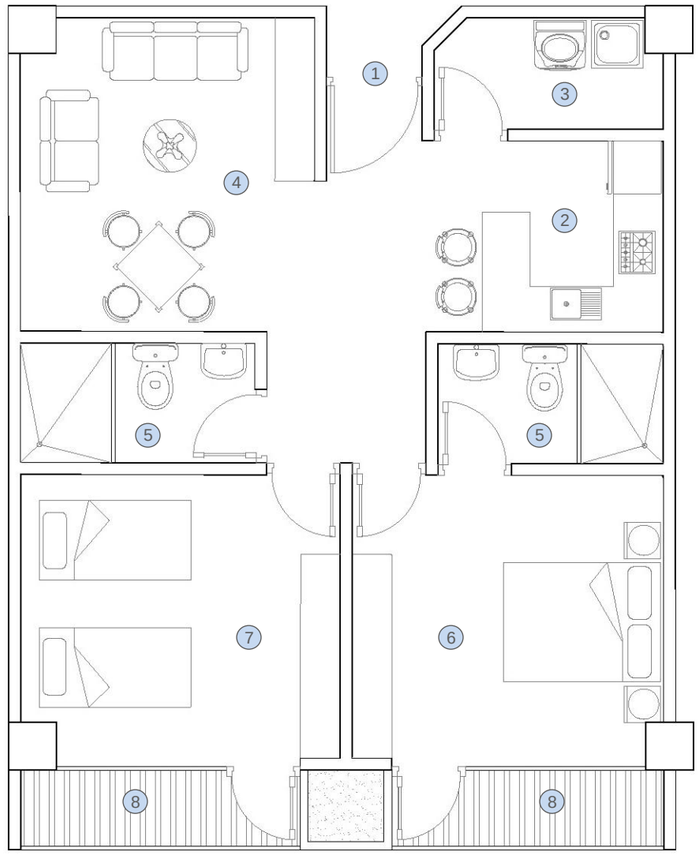
Planta 4 nivel
Esc. 1:500

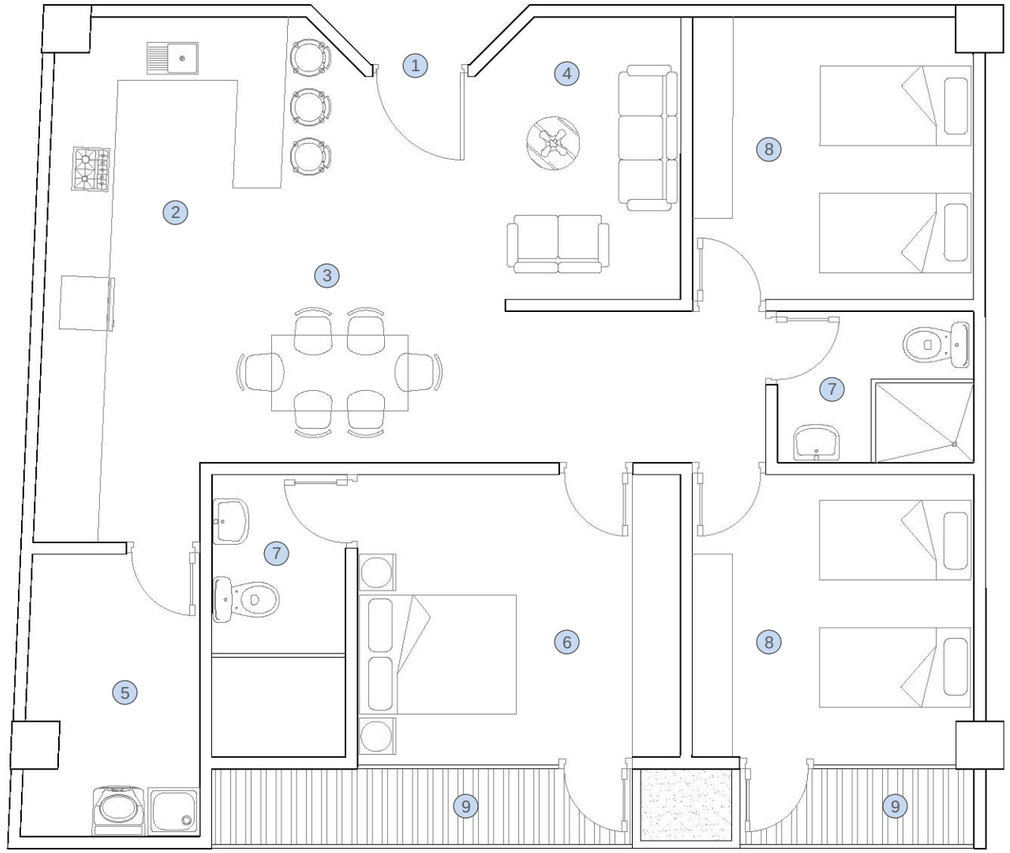
SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Balcones y terrazas
- Circulación y espacios comunes
- Áreas verdes y jardines
- E — Escaleras
- A — Elevadores
- DE — Ducto eléctrico
- DM — Ducto mecánico
- DD — Ducto de desechos
- 1 — Apartamento tipo A (1-2 personas)
- 2 — Apartamento tipo B (2-4 personas)
- 3 — Apartamento tipo C (3-6 personas)

Planta 5-6-7 nivel
Esc. 1:500







N

Plantas tipologías de apartamentos

Esc. 1:75

Tipología A. Para 1 ó 2 personas. Área 46 m2

1. Acceso
2. Cocina
3. Comedor/Sala de estar
4. Dormitorio principal
5. Servicio Sanitario
6. Cuarto de pilas
7. Terraza/Balcón

Tipología B. Para 3 ó 4 personas. Área 72 m2

1. Acceso
2. Cocina
3. Cuarto de pilas
4. Comedor/Sala de estar
5. Servicio Sanitario
6. Dormitorio principal
7. Dormitorio secundario
8. Terraza/Balcón

Tipología C. Para 4 ó 6 personas. Área 110 m2

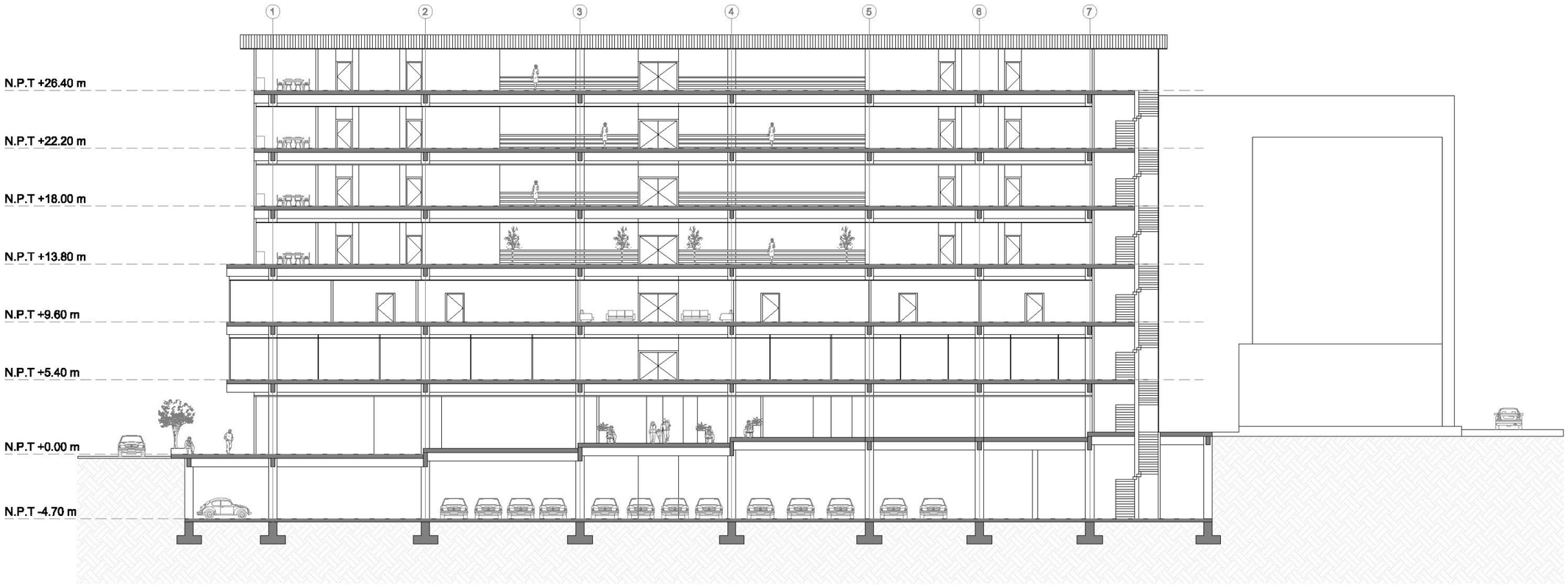
1. Acceso
2. Cocina
3. Comedor
4. Sala de estar
5. Cuarto de pilas
6. Dormitorio principal
7. Servicio Sanitario
8. Dormitorio secundario
9. Terraza/Balcón

Planta de cubiertas
Esc. 1:500

Elevación norte

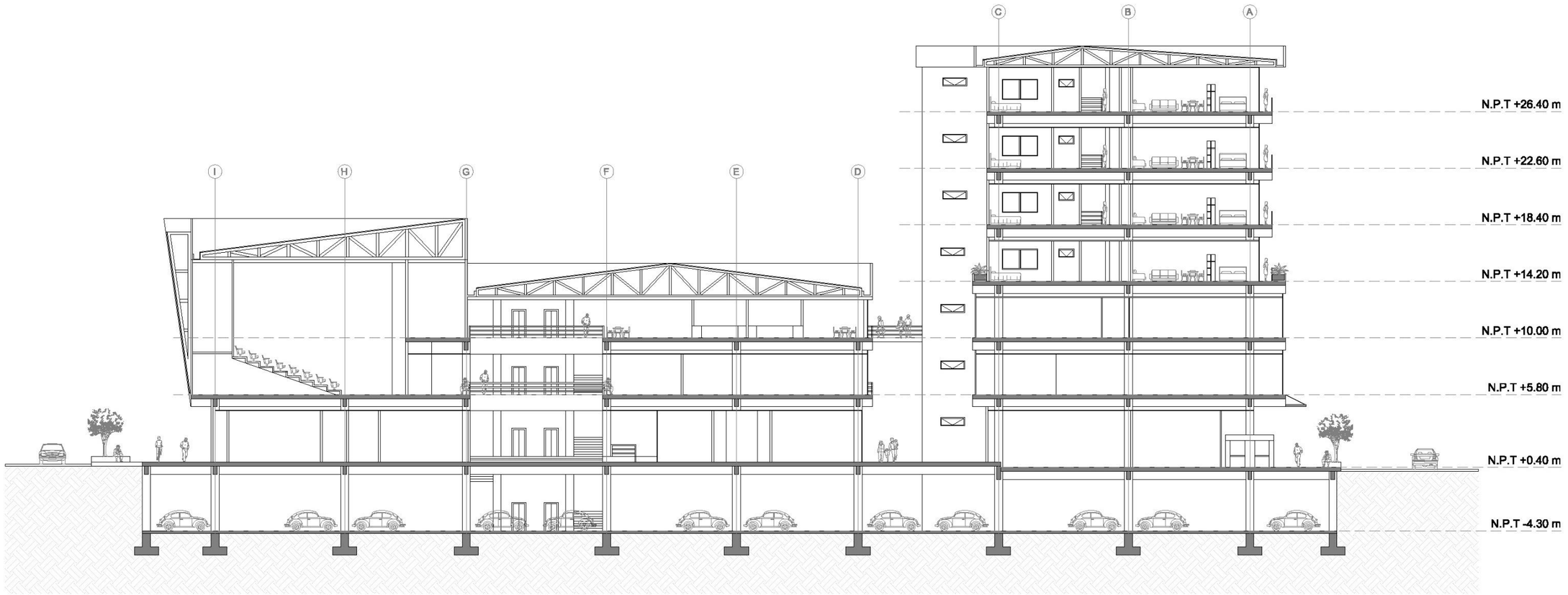
Elevación este

Elevación oeste



N

Corte A-A
Esc. 1:300



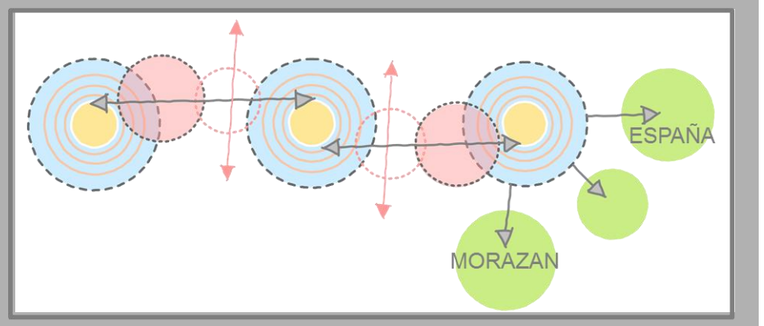
N

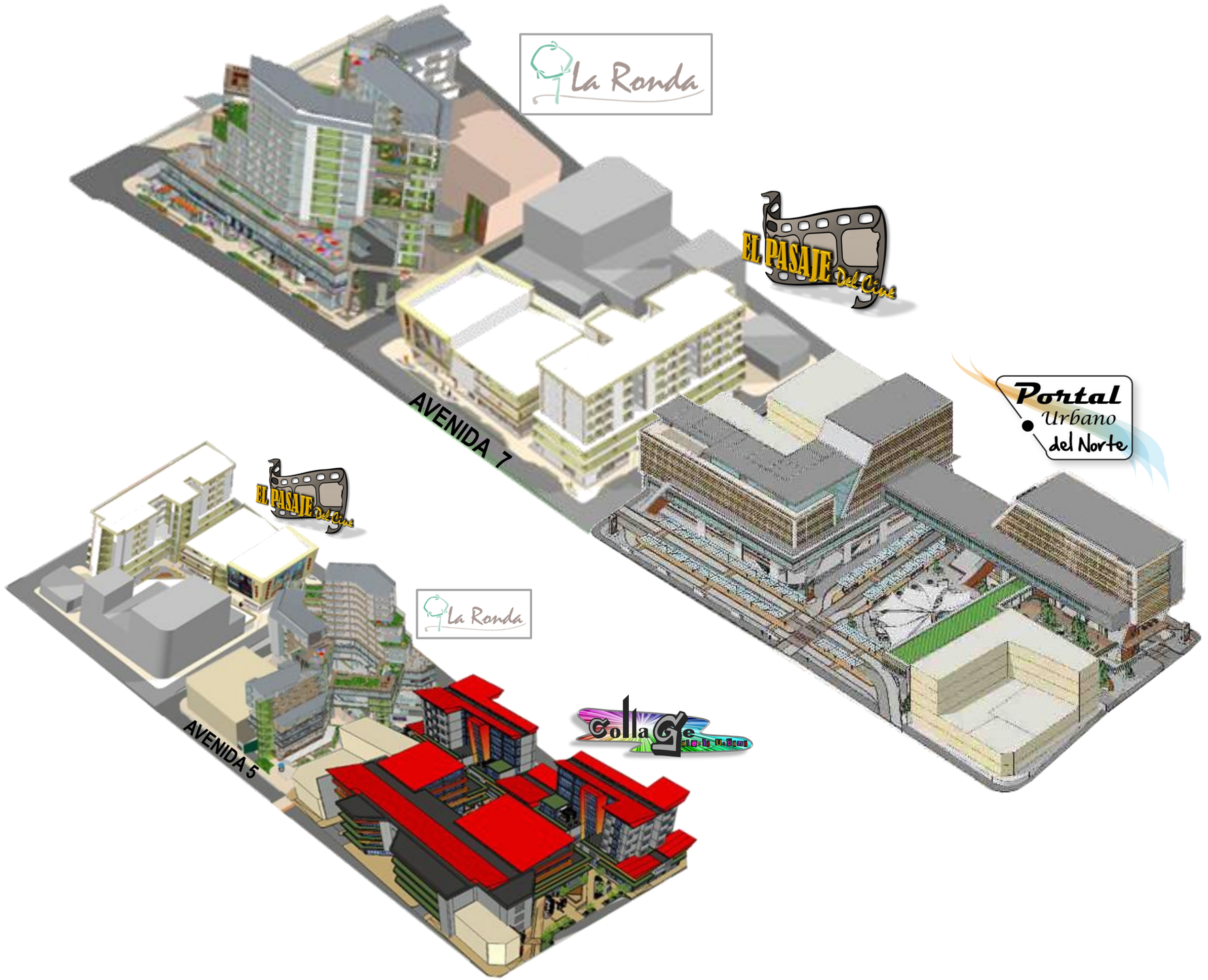
Corte B-B
Esc. 1:300

Como ya se explicó anteriormente el proyecto Pasaje del Cine pertenece al nodo creado en el sector norte de la ciudad de San José; conformado por las estaciones de transporte público Portal Urbano del Norte, La Ronda y Oasis Urbano Morazán, y por la otra galería comercial llamada Galería Collage.

Es por eso que con estas imágenes se pretende evidenciar la relación directa que existe entre todos estos proyectos y las intenciones que se desarrollaron en el proceso de diseño, como conectar los ingresos de cada proyecto entre sí y crear un vínculo peatonal por el centro de las cuadras que brinde a los usuarios mayor confort y amenidad que transitar por las estrechas aceras existentes actualmente.

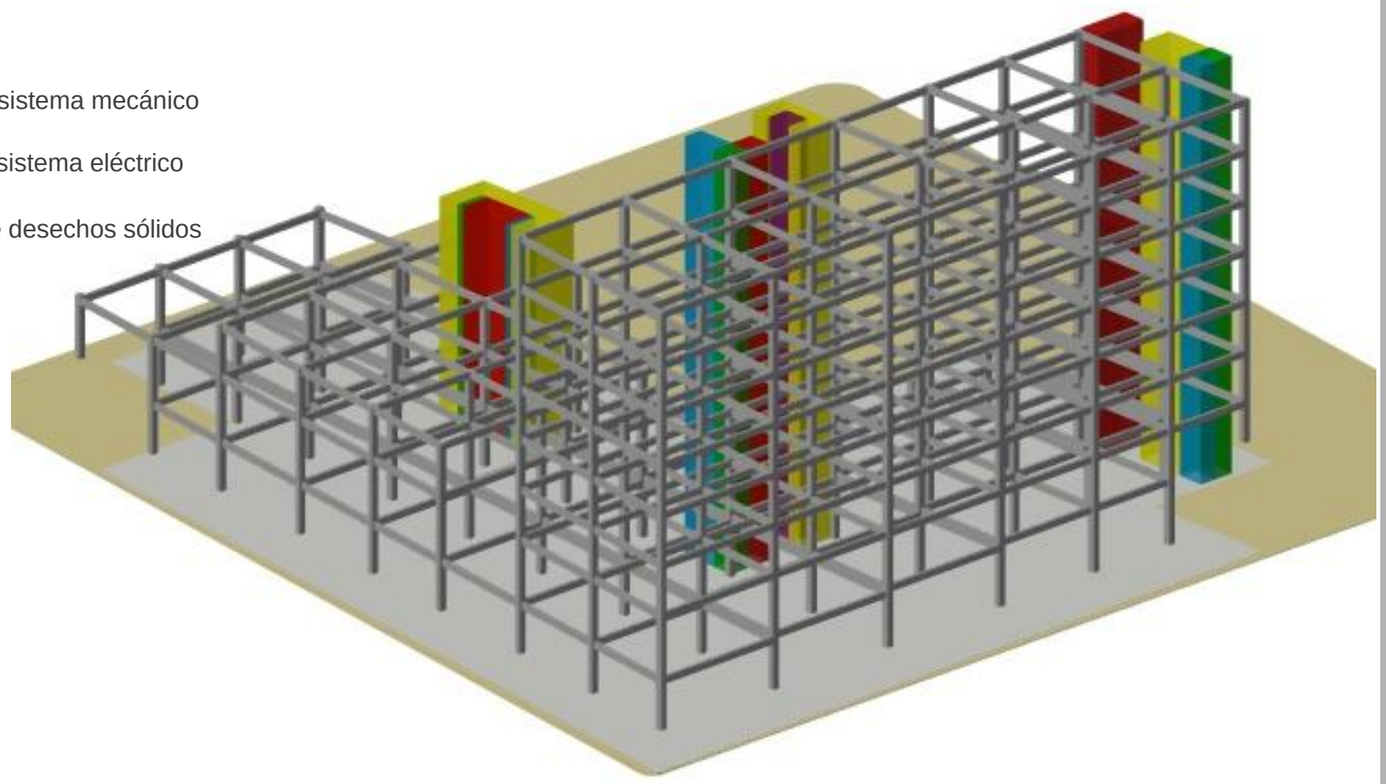
Además, es importante destacar que para los proyectos desarrollados en este seminario pertenecientes a este nodo del norte (Pasaje del Cine, Galería Collage y La Ronda) se aplicaron algunas estrategias para reforzar la legibilidad y la idea de conexión y continuación del eje peatonal central, como el uso de mobiliario tipo bancas y lámparas y el uso de texturas de piso iguales para los tres proyectos.



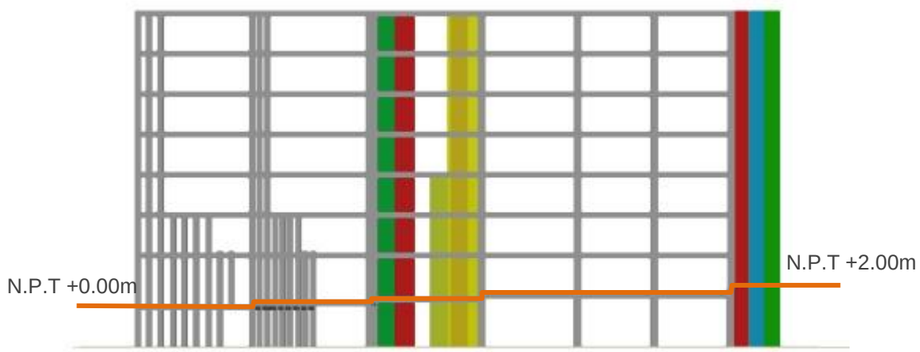


SIMBOLOGÍA

- Escaleras
- Ascensor
- Ducto de sistema mecánico
- Ducto de sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos



Vista tridimensional del sistema estructural

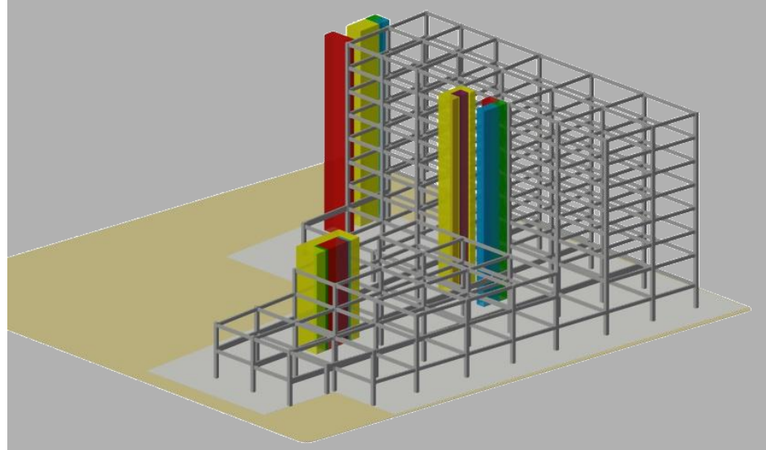


Corte esquemático del sistema estructural

El sistema estructural del edificio es un sistema compuesto, donde la estructura primaria es un sistema de columnas y vigas de concreto, mientras que la estructura secundaria es de cerchas metálicas que soportarán las cubiertas de los diferentes edificios.

- La estructura primaria es en concreto modulada en una cuadricula con distancias que van desde los 8m hasta los 12m dependiendo del edificio y estará compuesta por columnas cuadradas de 0,60m y vigas rectangulares de 0,30 x 0,60.

- El entrepiso será de losas multitubulares ya que permiten grandes luces y eliminan la necesidad de vigas secundarias, sus dimensiones serán de 1,22m de ancho por 12m de largo, con un peralte de 0,25m. Sobre esta se colocará una losa de concreto de 5 cm que completará el entrepiso.



El proyecto cuenta con tres núcleos verticales, ubicados estratégicamente, que contienen las escaleras, ascensores, ductos eléctricos, ductos mecánicos y ductos de desechos sólidos. En todos estos ductos las escaleras serán de doble propósito, ya que todas llegan al nivel de las plazas y los espacios públicos, por lo que serán utilizadas tanto para el uso normal de los edificios como para evacuación en caso de emergencias.

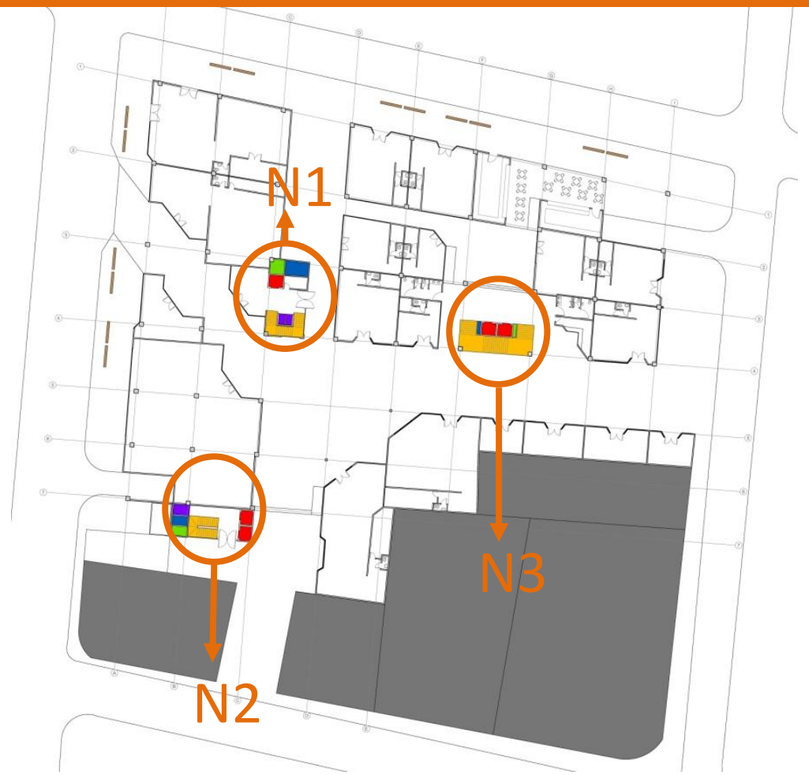
- El núcleo 1 pertenece al edificio de oficinas y vivienda y corresponde al ingreso principal a estos espacios, ya que se encuentra ubicado en el vestíbulo del nivel 0, en el eje principal de movimiento peatonal. Por esta razón contará con un control por medio de tarjeta para ingresar a los niveles de los apartamentos, ya que su uso será semipúblico.

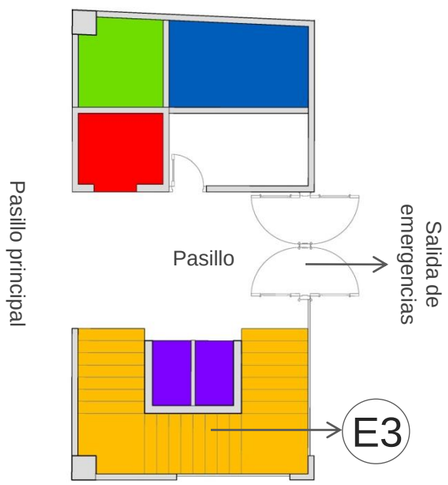
- El núcleo 2, también se encuentra ubicado en el edificio de oficinas y vivienda, sin embargo, se considera como un ingreso secundario, ya que este núcleo es el que llega directamente al área de carga y descarga del nivel 0, por lo que será el que se utilizará para las mudanzas de los apartamentos y para amueblar y equipar las oficinas. Este núcleo será de uso privado, para uso exclusivo de los residentes y los usuarios de las oficinas.

- El núcleo 3 corresponde al edificio de servicios donde se encuentran ubicados las salas de cines y las áreas de comida, por lo que su uso será totalmente público, por encontrarse abierto en el nivel 0 no necesita puertas para salida de emergencia ya que la salida es a la plaza. Además, no cuenta con núcleo de desechos sólidos, ya que el manejo de los desechos en estos usos públicos se da de manera diferente.

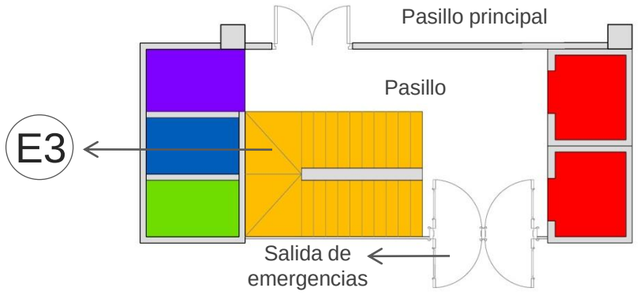
SIMBOLOGÍA

- Escaleras
  - E1 Escaleras sociales
  - E2 Escaleras de emergencias
  - E3 Escaleras doble propósito
- Ascensor
- Armario de sistema mecánico
- Armario de sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos

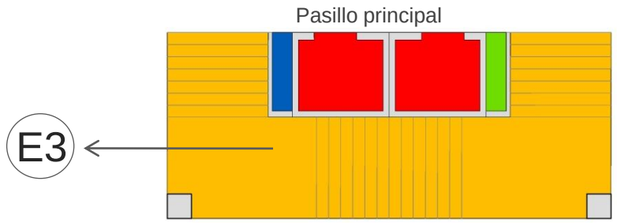




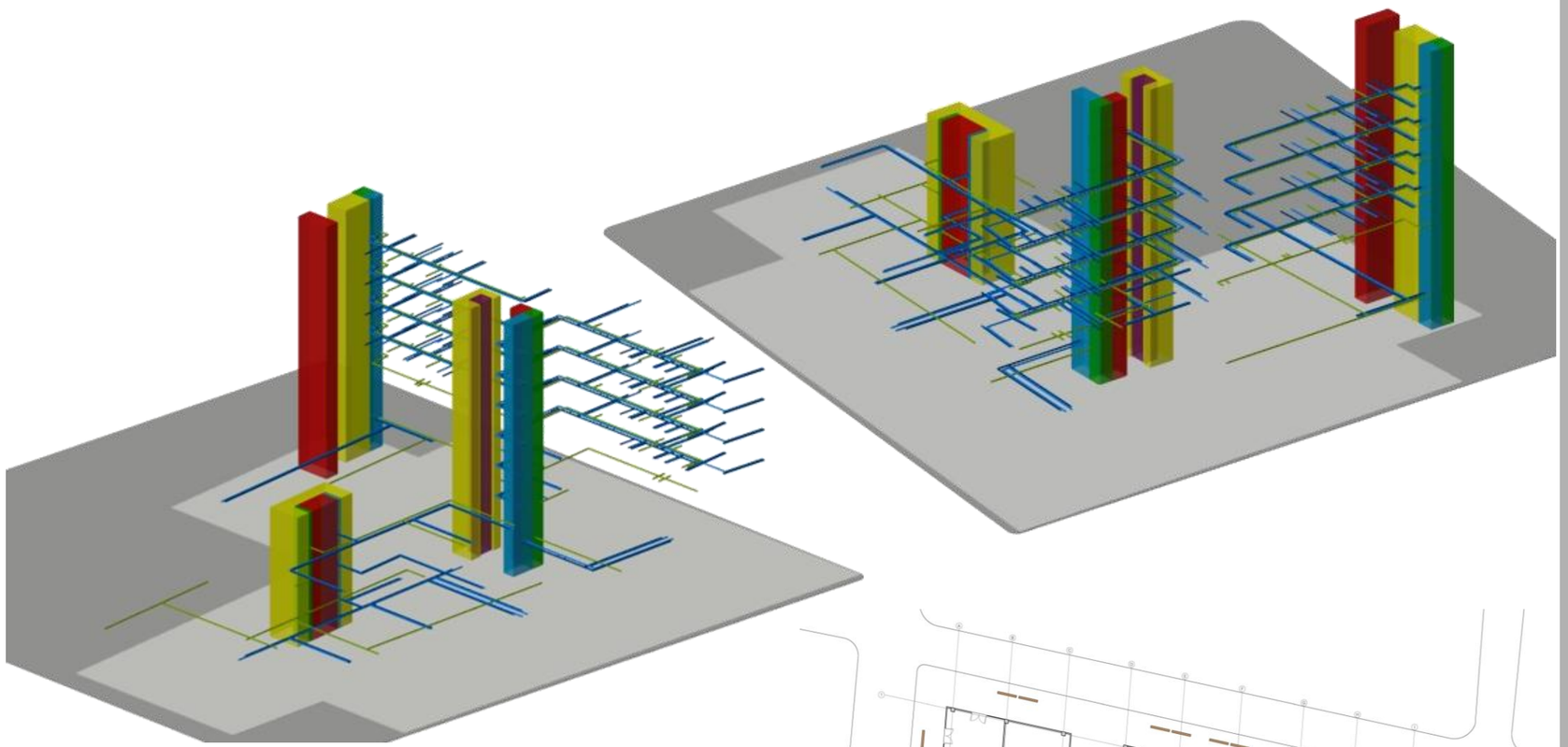
Núcleo 1



Núcleo 2



Núcleo 3



SIMBOLOGÍA

- Circulación y escaleras
- Ascensores
- Sistema mecánico
  - Tubería agua potable Ø38mm
  - Tubería evacuación aguas jabonosas Ø50mm
  - Tubería evacuación aguas negras Ø75mm
  - Tubería madre de evacuación N/J Ø100mm
- Sistema eléctrico / telemático
  - Tubería portadora de líneas eléctricas
  - Cajas de breakers
- Ductos de desechos

Planta de instalaciones – 1 nivel

El sistema de instalaciones electromecánicas contempla la propuesta y la solución de los sistemas eléctricos, mecánicos y de desechos sólidos en todos los edificios de varios niveles; para lo cual se proponen tres puntos de ductos verticales que buscan ordenar y hacer mas eficiente el funcionamiento de dichas instalaciones.

- En el sistema de instalaciones mecánicas se considera el abastecimiento de agua potable, por medio de una tubería que viajara por los cielos. Así como también la evacuación de las aguas negras y jabonosas, por medio de una tubería madre a la cual se conectaran todos los ramales secundarios, estas tuberías viajarán por el entrepiso con una pendiente del 1%.

- En el sistema de instalaciones eléctricas se utilizan las cajas de interruptores para regular el abastecimiento de electricidad y telecomunicaciones de cada local comercial, oficina o apartamento.

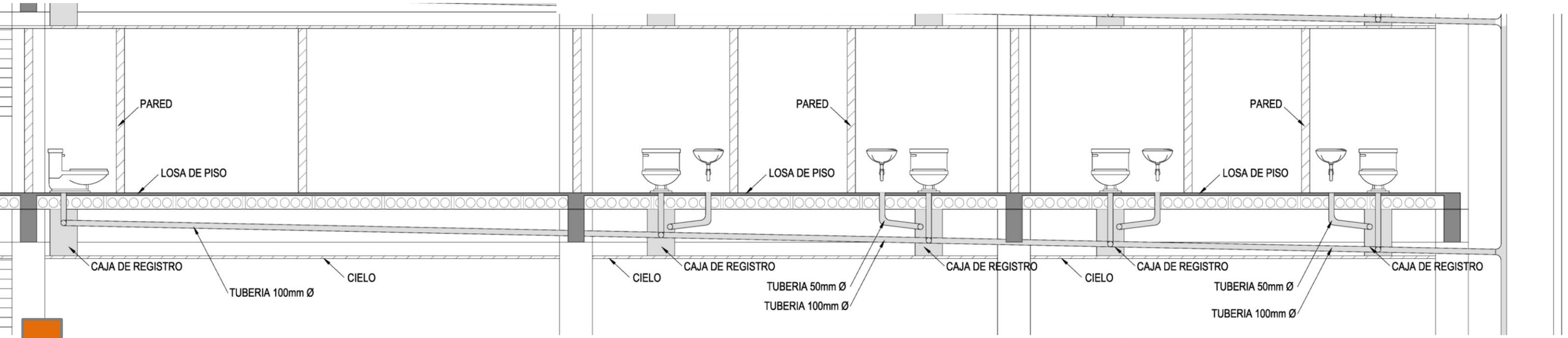
- El sistema de desechos sólidos se maneja por medio de un ducto vertical, que tiene acceso desde los pasillos tanto de las oficinas como de las viviendas, y llega a contenedores ubicados en el sótano del edificio y que serán trasladados por el personal de mantenimiento hasta el área de carga y descarga ubicada en el nivel 0 donde podrá llegar el camión recolector de desechos.

La planta típica hace referencia a la parte del proyecto que se repite de manera igual en varios niveles, por lo que se tomó la planta de apartamentos que se repite en 4 niveles, para ejemplificar la distribución básica de las tuberías del sistema eléctrico y mecánico.

Con el corte y detalle típico se pretende ejemplificar el proceso de cálculo de tuberías, el cual implica no solo las uniones entre una tubería y otra, sino que además las tuberías mecánicas implican una pendiente de mínimo del 1%, para favorecer a la evacuación de las aguas negras y jabonosas, por lo que es necesario contar con el espacio suficiente en el entrepiso para poder cubrir la pendiente de las tuberías.

Los niveles de las tuberías que se indican en el detalle toman el 0,00 a la línea superior de las vigas. Además las cajas de registro se registran por el cielo, por lo que se deja un panel móvil para este fin.

Planta típica de instalaciones



Corte típico de instalaciones

VARIEDAD

- El proyecto ofrece diversidad de usos y actividades (transitar, descansar, comer, jugar, ver, comprar, esperar) que integrados logran atraer diferentes tipos de usuarios y generan mayor temporalidad y permanencia en el espacio público.
- Además, se proporciona variedad de experiencias y vivencias que hacen más atractivo el proyecto y los diversos espacios públicos que éste ofrece.

CONCENTRACIÓN

- Se generan espacios públicos proporcionados y adecuados para la escala humana, concentrando en estos espacios diversos eventos, para evitar la dispersión de actividades y personas en espacios muy amplios y vacíos.

PERMEABILIDAD

- El proyecto desarrolla el concepto de permeabilidad a diferentes escalas, ya que esta permeabilidad se logra por medio de la apertura de sendas internas que recorren tanto la cuadra como los edificios y generan un espacio central importante donde confluyen los recorridos peatonales.
- Además, se busca la permeabilidad en el nivel 0 por medio de las fachadas de los comercios que permiten una relación entre el adentro y el afuera, el incremento en el número de puertas y accesos a diferentes comercios o espacios de los edificios y por medio del uso de transparencias que permiten observar diferentes espacios y actividades desde diferentes ubicaciones.
- También se crean balcones y terrazas en los niveles superiores que permiten observar los eventos que suceden en el espacio urbano.

INVITACIÓN

- Se invita al usuario a ingresar al proyecto debido al atractivo de las tiendas y los diferentes comercios, así como también por la facilidad de poder cruzar la cuadra de lado a lado y porque, debido a la permeabilidad del proyecto desde afuera, se pueden observar los espacios internos y las diferentes actividades desarrolladas en ellos.
- Además, se invita a los usuarios a permanecer y a disfrutar del proyecto por medio de la creación de espacios públicos atractivos y confortables que presentan gran variedad de eventos y amenidades.

INTEGRACIÓN

- La integración también se maneja en diferentes escalas dentro del proyecto, ya que a nivel macro este proyecto tiene como función conectar las diferentes paradas de transporte público que por necesidad de los usuarios se deben comunicar e integrar.
- Pero también en una mediana escala se utiliza el concepto de integración para vincular los diferentes ámbitos y espacios públicos, con el fin de crear sendas y recorridos peatonales continuos y enriquecidos por medio de la variedad y la integración de eventos y usuarios.
- Además, en la escala de los edificios también se integran los espacios de los niveles superiores con los espacios urbanos del nivel 0 por medio de los balcones y terrazas que permiten observar las actividades que se desarrollan en estos espacios.

LEGIBILIDAD

- Se proponen dentro del proyecto algunos puntos de referencia visual (por ejemplo la esquina del cine) que proporcionan legibilidad y continuidad, lo que hace que los recorridos y espacios sean fácilmente reconocidos y referenciados.
- Además, se busca que los recorridos de las sendas por las que transitarán los usuarios contengan hitos, nodos y puntos de atracción y reunión importantes que aporten mayor riqueza y amenidad.
- También se utilizan las texturas de piso para diferenciar la senda la senda peatonal principal de las sendas secundarias, así como también para generar transiciones entre los espacios públicos y los espacios privados de los comercios y los ingresos a niveles superiores.
- Otro factor que aporta a la correcta legibilidad del proyecto es el fácil reconocimiento de los núcleos de circulación vertical desde cualquier punto del proyecto y también el uso de balcones, terrazas y ventanales en los niveles superiores que permiten reconocer la actividad a la que pertenecen los diferentes espacios en estos pisos.

AMENIDAD

- La amenidad tanto de los espacios internos como de los externos se logra por medio de la protección climática, la oferta de mobiliario cómodo que invite a la permanencia y al disfrute, así como también por medio de la presencia de diversas actividades para realizar y observar.
- La ubicación de estos espacios para sentarse o permanecer de pie se escogió estratégicamente para lograr observar todo lo que sucede en los ámbitos urbanos ya la vez sentirse seguro con la espalda protegida.

ROBUSTEZ

- Al presentar diversidad de actividades y usuarios en diferentes momentos del día y de la semana, los espacios deben ser capaces de adaptarse a todas las necesidades y posibilidades. Por lo que en los ámbitos se ofrecen diferentes tipos de mobiliario urbano que puede ser utilizado en muy diversas maneras y que además puede ser disfrutado por una sola persona o por grupos de personas.

Los ámbitos seleccionados para desarrollar y diseñar a detalle corresponden con espacios públicos importantes dentro del proyecto,. Incluyen tanto los espacios de ingreso al proyecto por ser estos puntos de bienvenida y referencia, como espacios internos con mayor vocación de estancia y permanencia.
Aunque se toman en cuenta tanto espacios de tránsito como espacios de permanencia y pausa; siempre se busca que exista el confort necesario para realizar cualquier tipo de actividad, así como también disponer de mobiliario urbano que pueda ser utilizado de diferentes maneras y permita hacer pequeñas o prolongadas pausas dependiendo del ámbito donde esté colocado y la vocación que éste tenga.

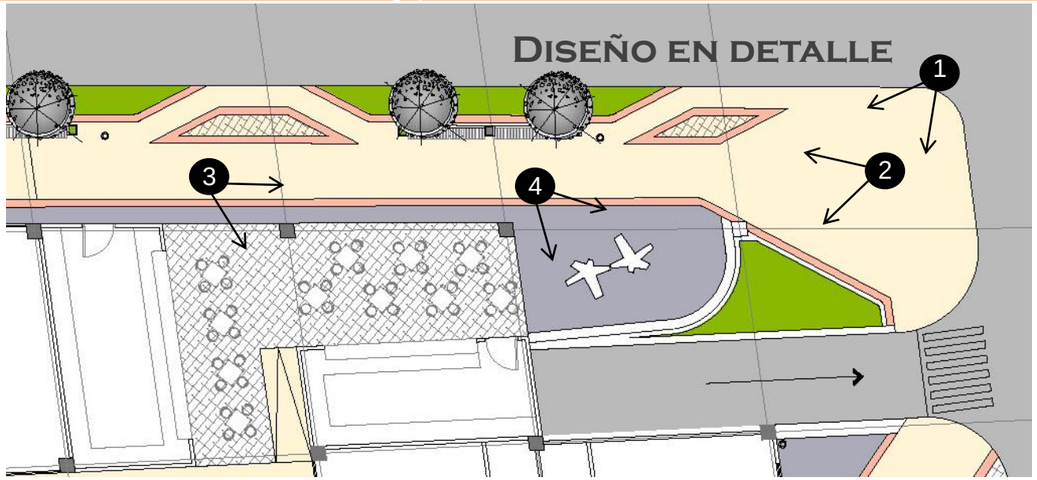
SIMBOLOGÍA

- Edificios por mantener
- Senda peatonal principal
- Área de circulación
- Espacios urbanos
- Plataformas artísticas
- Zonas de transición
- Calles
- Áreas verdes - jardines

IDENTIFICACIÓN DE ÁMBITOS

Planta identificación de ámbitos – 1 nivel
Esc. 1:500

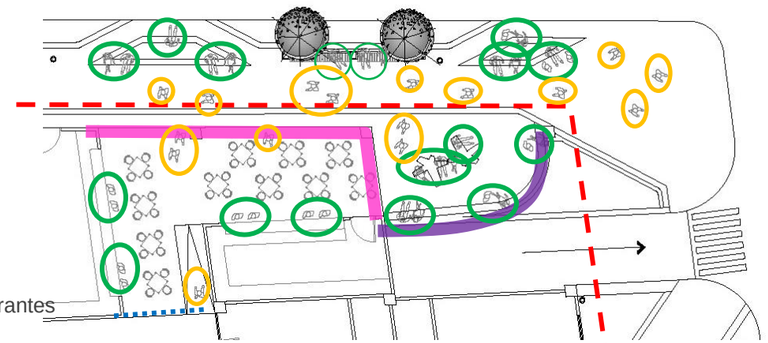
DISEÑO EN DETALLE



SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

DIAGRAMA



UBICACIÓN

CARACTERIZACIÓN

Este ámbito corresponde al ingreso desde la esquina noreste y se caracteriza por las cafeterías que contiene. Pretende ser un punto atractivo, de bienvenida y de referencia, ya que posee un eje de plataformas con arte público tipo esculturas y también el rótulo del cine, por lo que sería de fácil reconocimiento y los usuarios lo podrían ver como un punto hito.
Por estas razones posee mobiliario urbano que invita a la permanencia ya sea para descansar o para esperar a alguien. Además, utiliza el muro que separa la calle de acceso al parqueo subterráneo como espacio habitable y área verde.

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

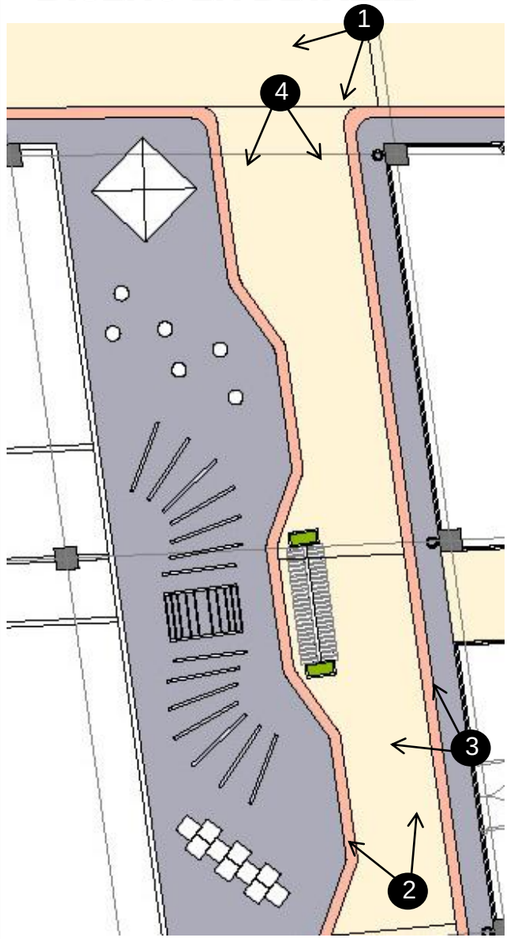
UBICACIÓN

CARACTERIZACIÓN

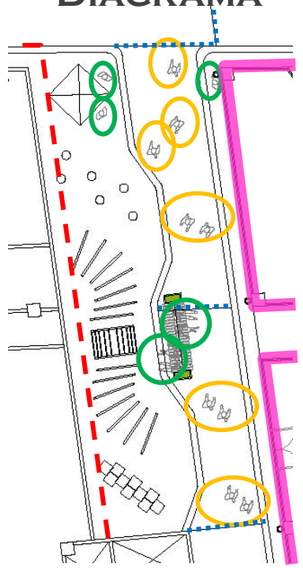
Este ámbito se encuentra ubicado en el ingreso norte y se caracteriza por su vocación a la invitación y al juego, ya que posee un kiosco comercial que atrae a los usuarios a ingresar en el proyecto y a penetrar la cuadra y además cuenta con algunos juegos para niños como rayuela y pasamanos.
También tiene un ingreso a las tiendas y al sector del cine, por lo que muchas vitrinas dan hacia este ámbito, lo que igualmente atrae a los usuarios.
Posee mobiliario urbano que permite la permanencia en el espacio, en especial de los padres que esperan a sus hijos mientras juegan o simplemente si se desea observar las vitrinas de las tiendas y la actividad del bulevar.

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

DISEÑO EN DETALLE



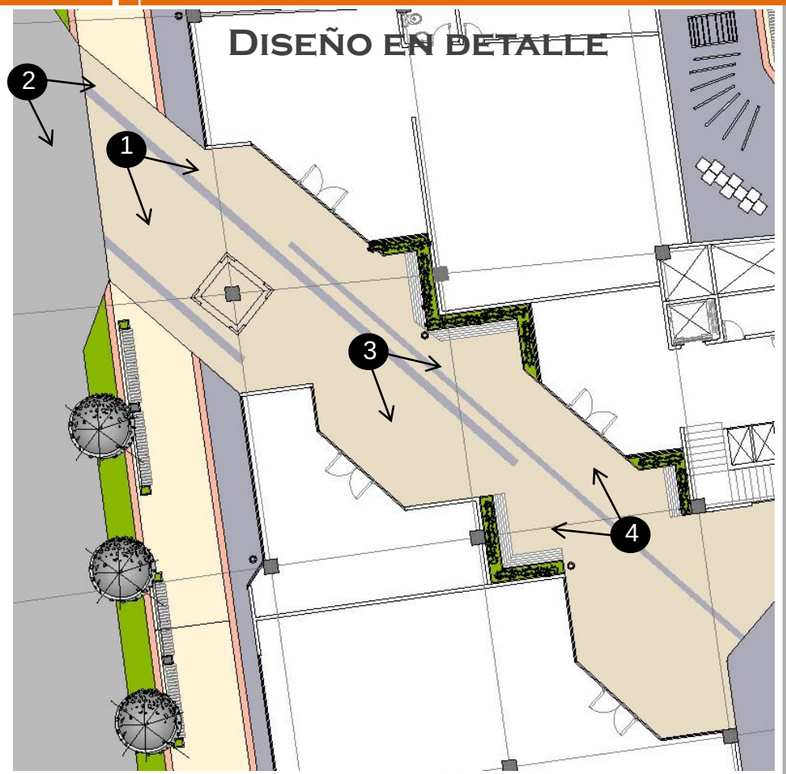
DIAGRAMA



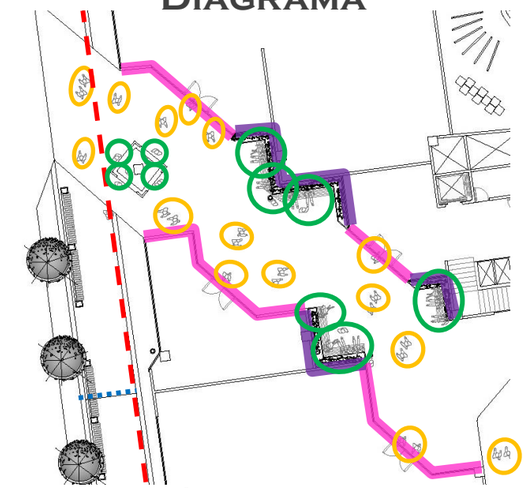
SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

DISEÑO EN DETALLE



DIAGRAMA



SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

UBICACIÓN

CARACTERIZACIÓN

Este ámbito se ubica en el ingreso oeste del proyecto y representa la conexión principal y directa con la terminal de buses vecina llamada Portal Urbano del Norte. Se trata de un paso peatonal entre el edificio de oficinas y apartamentos, rodeado de comercios, por lo que su característica principal son las vitrinas y los ingresos a los comercios que se abren hacia esta senda. Además, este corredor es la principal circulación peatonal que atraviesa la cuadra de lado a lado y conecta las dos terminales de buses de las cuadras vecinas.

También se identifica este ámbito por el kiosco comercial ubicado en su ingreso, que invita a ingresar y descubrir lo que se desarrolla en lo interno de la cuadra.

Se utilizan los bordes que no son vitrinas para generar espacios de descanso y permanencia.

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
-	●	+	+	●	●	+	●

Ubicación

Caracterización

Este ámbito corresponde al vestíbulo de espera y/o ingreso al área de cines y de entretenimiento. Se caracteriza por ser un espacio de triple altura que puede ser visto desde el segundo y tercer nivel, desde el área de cine y entretenimiento y desde el área de comidas, por lo que representa un espacio importante que integra todo el espacio de entretenimiento y servicios de los niveles superiores con la actividad de los espacios públicos y comerciales del primer nivel.

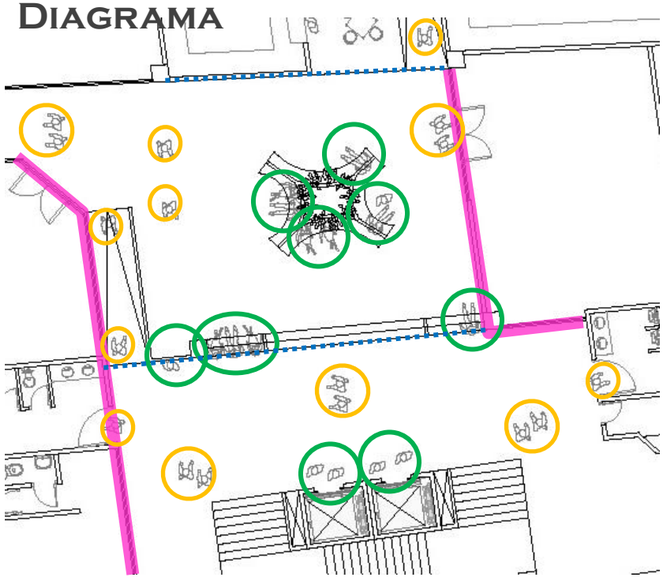
A este espacio se llega desde el bulevar principal y también desde la esquina de los cafés, por lo que se convierte en un espacio muy permeable que puede ser transitado para acortar distancia o en el que se puede permanecer para descansar o para esperar el ingreso a la película.

Además, este ámbito se encuentra rodeado de locales comerciales, que le aportan mayor riqueza y atractivo.

Aplicación Conceptos Directrices

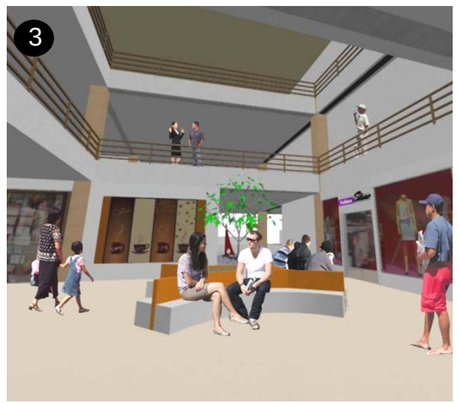
Diseño en detalle

Diagrama

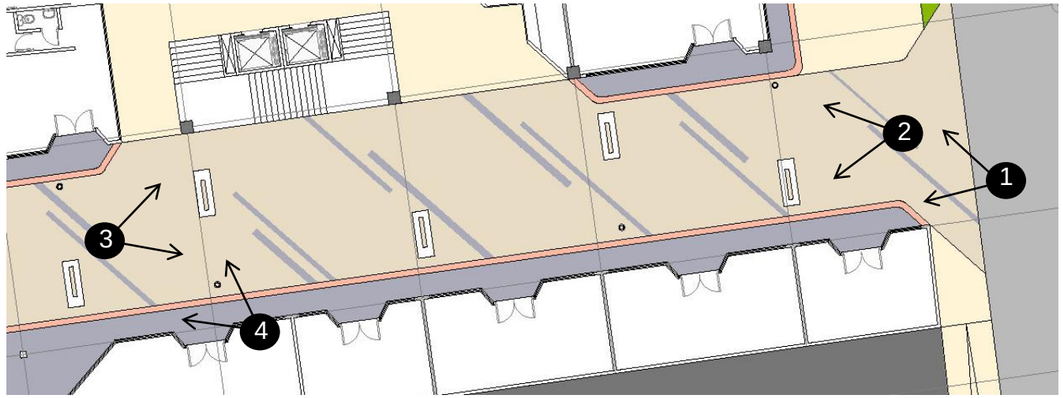


SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes



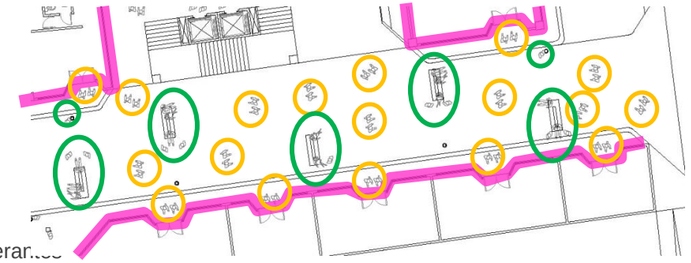
DISEÑO EN DETALLE



SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

DIAGRAMA



UBICACIÓN

CARACTERIZACIÓN

Este ámbito corresponde con el ingreso este y es la conexión directa con la terminal de transporte llamada ……..que se ubica en la cuadra vecina. Se caracteriza por su textura de piso que la diferencia y reconoce como la senda de movimiento peatonal principal, además cuenta con la mayor cantidad de vitrinas y accesos a diversos comercios, así como también el acceso al vestíbulo y a la boletería del cine. Pretende reforzar el carácter y la importancia del cine en el proyecto por lo que posee un mobiliario tipo pantallas en las que se pueden mostrar carteleras de cine o información relacionada con este tema, pero también sirven para sentarse o recostarse y hacer una pequeña pausa en el camino.

Tanto las terrazas del edificio del cine y demás entretenimientos, como los balcones de los apartamentos dan hacia este bulevar, por lo que se refuerza la integración entre los niveles superiores y los espacios públicos del nivel 0.

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
+	●	+	●	+	+	●	●

Ubicación

Caracterización

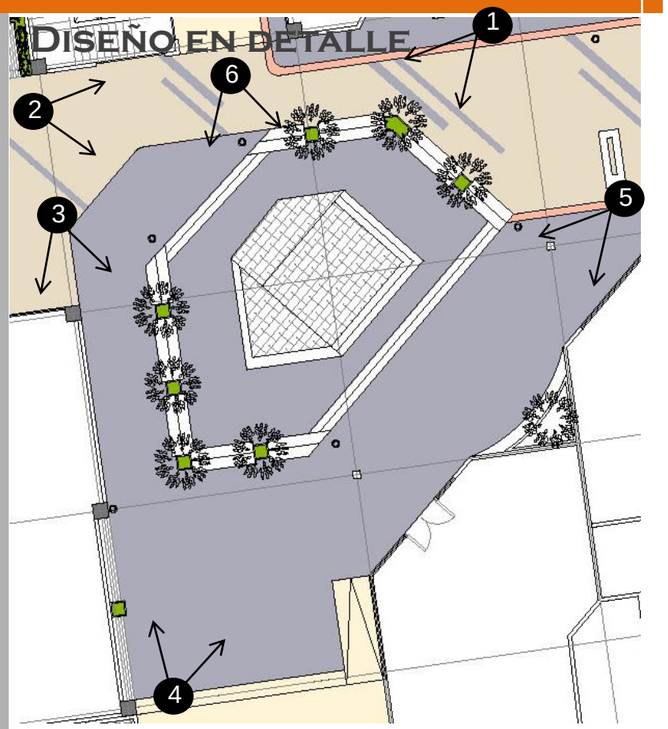
Este ámbito corresponde con el espacio público central y de mayor importancia, ya que en este punto convergen todos los accesos y las sendas peatonales, además las terrazas y los balcones de los niveles superiores se buscó que en su mayoría pudieran tener relación visual hacia este punto, ayudando así a la integración de todos los niveles con las actividades en el nivel 0.

Cuenta con una serie de plataformas multifuncionales, que podrían ser utilizadas para algún tipo de espectáculo o presentación o simplemente para sentarse o practicar algún deporte. También utiliza los bordes de los edificios que lo rodean para ubicar algunas bancas y otro tipo de mobiliario que pueda servir para observar lo que sucede en este espacio central. Además aprovecha la atracción que las vitrinas de los comercios puede aportar.

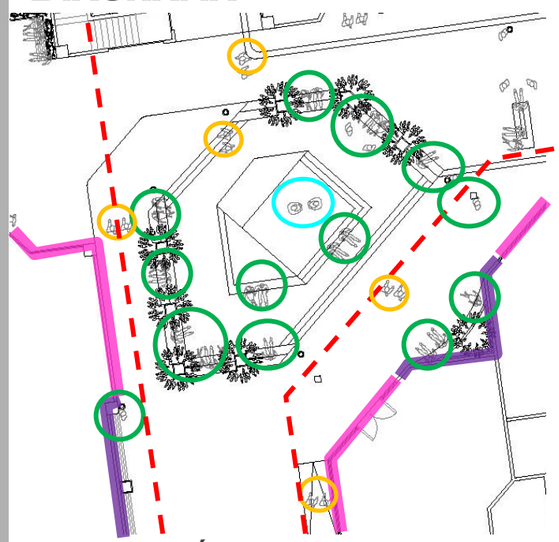
Busca ser un espacio de pausa dentro del recorrido.

Aplicación Conceptos Directrices

Diseño en detalle



Diagrama



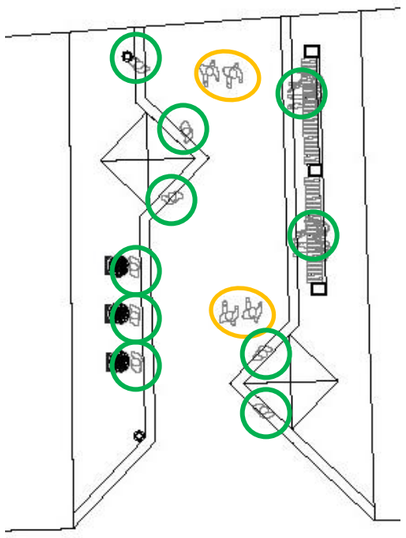
SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

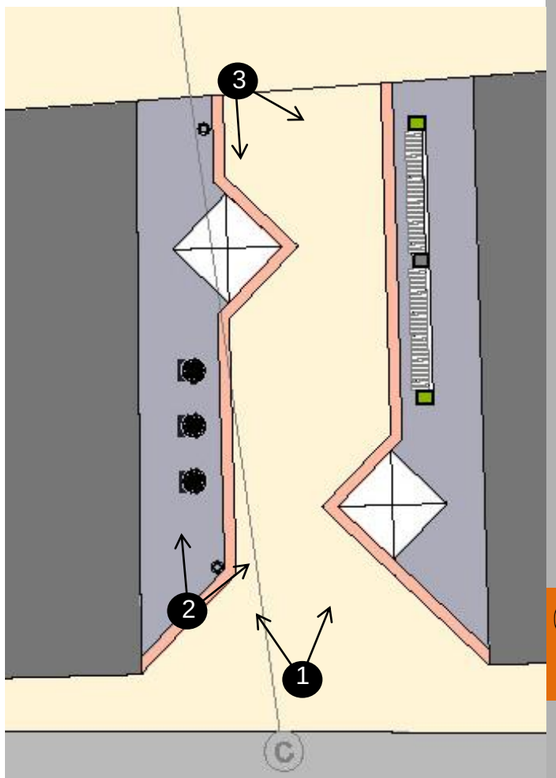
SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

DIAGRAMA



DISEÑO EN DETALLE



UBICACIÓN

CARACTERIZACIÓN

Este ámbito se encuentra ubicado en el acceso sur del proyecto y resulta importante, ya que sería el principal punto de acceso de los usuarios que vienen del centro de San José. Su vocación principal es de invitar a ingresar al proyecto y al centro de la cuadra para descubrir todo lo que pueden ofrecer los espacios internos, por lo que se colocan algunas actividades necesarias, como teléfonos públicos y kioscos comerciales donde se puede comprar el periódico o confites, etc. También se busca invitar a ingresar por medio de la permeabilidad, ya que desde este punto se pueden observar los espacios internos y los diferentes edificios y comercios.

Además, se caracteriza por encontrase entre las dos colindancias de dos de los edificios que se conservarán en la cuadra, por lo que estos muros se utilizan para colocar mobiliario tipo bancas o teléfonos.

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
●	●	+	+	●	-	+	●

Estimación de costos

Para estimar los costos del proyecto, se tomaron en cuenta tanto los costos directos(terreno y construcción), como los indirectos(honorarios profesionales y tramites), para estimar el costo del terreno se tomo como base el Mapa de Valores del Terreno por Zona Homogénea, del Ministerio de Hacienda, además para los costos de construcción se utilizo el Manual de Valores Base por tipología Constructiva, del Ministerio de hacienda, estos datos eran para febrero del 2011, por lo que para actualizarlos, se utilizo el Índice de Precios de Edificios, del Instituto Nacional de Estadística y Censos, el cual actualizo los precios hasta abril del 2012.

El tipo de cambio de colones a dólares utilizado es de ¢508,00, del Banco de Costa Rica al 5 de junio del 2012.

DESGLOSE DE COSTOS							
CLASIFICACIÓN	DESGLOSE	COSTO DEL m²	IPE Hasta FEB-12	IPE Hasta ABR-12	m² EN PROYECTO	COSTOS DEL PROYECTO	
			1.0377	0.9958		COLONES	DOLARES
COSTOS DIRECTOS TERRENO, MANO DE OBRA, MATERIALES, EQUIPO Y HERRAMIENTAS	Terreno	₡ 355,000	₡ 368,384	₡ 366,836	8685.11	₡ 3,186,013,525	$ 6,271,680
	CONSTRUCCION - Espacios edificados						
	Áreas residenciales	₡ 390,000	₡ 404,703	₡ 403,003	4440	₡ 1,789,334,418	$ 3,522,312
	Áreas comerciales	₡ 295,000	₡ 306,122	₡ 304,836	2120	₡ 646,251,874	$ 1,272,149
	Áreas de oficinas	₡ 450,000	₡ 466,965	₡ 465,004	3330	₡ 1,548,462,478	$ 3,048,154
	Áreas deportivas y recreativas	₡ 295,000	₡ 306,122	₡ 304,836	2525	₡ 769,710,369	$ 1,515,178
	Estacionamientos	₡ 220,000	₡ 228,294	₡ 227,335	4600	₡ 1,045,741,760	$ 2,058,547
	Bodegas / carga y descarga	₡ 190,000	₡ 197,163	₡ 196,335	200	₡ 39,266,983	$ 77,297
	Planta de tratamiento	₡ 287,500	₡ 298,339	₡ 297,086	40	₡ 11,883,429	$ 23,393
	Tanque de captación	₡ 287,500	₡ 298,339	₡ 297,086	40	₡ 11,883,429	$ 23,393
	Sistemas de emergencia	₡ 350,000	₡ 363,195	₡ 361,670	137	₡ 49,548,733	$ 97,537
	CONSTRUCCION - Espacios públicos						
	Áreas peatonales	₡ 13,500	₡ 14,009	₡ 13,950	2270	₡ 31,666,755	$ 62,336
	Áreas de estancia	₡ 17,500	₡ 18,160	₡ 18,083	1065	₡ 19,258,905	$ 37,911
	kioscos	₡ 216,000	₡ 224,143	₡ 223,202	20	₡ 4,464,036	$ 8,787
	COSTOS DIRECTOS					**₡ 9,153,486,694**	**$ 18,018,675**
	IMPREVISTOS (5%)					**₡ 457,674,335**	**$ 900,934**
TOTAL COSTOS DIRECTOS						**₡ 9,611,161,028**	**$ 18,919,608**
COSTOS INDIRECTOS ASESORIAS TÉCNICA Y TRÁMITES	Estudios preliminares	0.5%				₡ 48,055,805	$ 94,598
	Anteproyecto	1.0%				₡ 96,111,610	$ 189,196
	Planos constructivos	4.0%				₡ 384,446,441	$ 756,784
	Dirección técnica	5.0%				₡ 480,558,051	$ 945,980
	Administración de obra	15.0%				₡ 144,167,415	$ 283,794
	Tramites	7.0%				₡ 672,781,272	$ 1,324,373
TOTAL COSTOS INDIRECTOS						**₡ 1,826,120,595**	**$ 3,594,726**
COSTOS TOTALES						**₡ 11,437,281,624**	**$ 22,514,334**

Viabilidad para el inversionista

Para proceder con la gestión es necesario saber el tipo de viabilidad que tendría el proyecto basado en su costo económico. Desde el punto de vista económico pueden existir actores para una gestión mixta (pública y privada) como lo sería la municipalidad o inversionistas en el caso de gestiones privadas. Esto determina el proceder de la adquisición de terrenos con o sin expropiación, modelos de tenencia de tierra por compra, alquiler o subsidio, vías de financiamiento, regulaciones pertinentes, entre otras. El alquiler mínimo debe ser inferior o igual al valor de los alquileres según su mercado y contexto. Pero debe ser superior a la ganancia por intereses de un certificados de depósito a plazo para que sea viable la inversión.
Fuente: Ing. Roberto Fernández, Revista del Colegio Federado de ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2012.

Diagrama de viabilidad

Costo de construcción / m² rentables
₡ 634,453

Tasa activa préstamos para la construcción.
16%

La renta neta requerida es el resultado del costo del m2 rentable entre el VNA que toma en cuenta la tasa activa vigente para préstamo de construcción.
₡ 4,052

Deducciones por administración, mantenimiento e impuestos.
18%

La renta bruta se obtiene mediante la división de la renta neta entre la resta de uno menos las deducciones.
₡ 4,941

El alquiler mínimo es el resultado de multiplicar la renta bruta por el cociente de la tasa de CDP y el alquiler anual. Se considera viable cuando la tasa de alquiler anual es mayor a la tasa de CDP, sino se procede a una gestión distinta.
₡ 4,634

Tasa de alquiler mensual.
0.78%

Tasa de alquiler anual.
9.76%

Tasa de certificados de depósito a plazo.
9.15%

Viabilidad para inversionista

NO ES VIABLE
Se procede a una gestión mixta donde la municipalidad es uno de los colaboradores en el proceso.

SÍ ES VIABLE
Es económicamente rentable manejar el proyecto desde una gestión privada al lado de inversionistas.

INFORMACION - PROYECTO		
Costo total del proyecto	₡	11,437,281,624
Área edificada útil		12415
Área de parqueo		5612
m² rentables		18027
valor del m²	₡	634,453
VIABILIDAD		
ALQUILER mínimo para el proyecto		
₡		4,634

Nota: El cálculo VNA se basa en flujos de caja futuros. Para este efecto se toma como 156.58.
Dentro de los m2 rentables se está excluyendo el área de circulación excepto en espacios de planta libre.

Gestión del proyecto

	Alcances	Actores principales	Costos	Financiamiento	Usuario	Tipo de administración	Incentivos a propietarios
ESPACIO URBANO	▪ Ofrecer ámbitos de espacio público diversos y confortables que permitan la permanencia y el disfrute del proyecto. ▪ Abrir la cuadra para conectar los nodos de transporte público.	Propietarios de terrenos Municipalidad Empresas privadas	**¢76,532,082** $150,653	▪ Los espacios públicos se financiarán por medios de bonos municipales. Así como también por medio de la exigencia de cesión de un porcentaje de área por parte de los inversionistas y desarrolladores de los edificios, quienes deberán hacerse cargo de la construcción y del mantenimiento de estos espacios.	▪ **PEATÓN/USUARIO DE TRANSPORTE PÚBLICO:** usuarios que van de paso, pero que pueden ser invitados a permanecer en el proyecto. ▪ **RESIDENTE:** habitantes de los apartamentos que utilizarán los espacios públicos de la cuadra como espacios de recreación o encuentro. ▪ **TRABAJADOR:** empleados de las oficinas y los comercios que utilizan el espacio urbano para despejarse o salir a almorzar, etc.	▪ Para la administración, tanto de los espacios urbanos como de los edificios, se conformará una fundación mixta, la cual será una entidad de derecho privado y sin fines de lucro, conformada por las instituciones públicas y privadas interesadas en el proyecto (municipalidad, bancos, universidades, cámaras de comerciantes, fundaciones, etc.).	▪ Como respuesta a la inversión privada se crearán una serie de incentivos por parte del gobierno local y de otras instituciones públicas, tales como la posibilidad de construir edificios de más niveles de los permitidos regularmente, bajar los impuestos que se deberán pagar en la construcción y luego en el mantenimiento del edificio, facilitar los créditos y/o bonos con las instituciones financieras nacionales, agilización en los trámites de construcción, entre otros.
ESPACIO CONSTRUIDO	▪ Ofrecer variedad de actividades y posibilidades (comercio, servicios, vivienda, oficinas, etc.) que atraiga todo tipo de usuarios e invite a la permanencia. ▪ Aumentar la temporalidad y el uso de suelo en la cuadra para generar mayor aprovechamiento del terreno y atraer usuarios en todo momento del día y de la semana.	Propietarios de terrenos Municipalidad Cámara de comerciantes detallistas Empresas privadas Bancos y financieras	**¢8,129,114,775** $16,002,194	▪ Los edificios serán financiados por medio de inversión privada, a la cual se le facilitarán una serie de créditos y/o bonos con el sistema financiero nacional.	▪ **COMERCIANTE:** propietarios de los locales comerciales. ▪ **RESIDENTE:** habitantes de los apartamentos. ▪ **TRABAJADOR:** empleados de las oficinas y los locales comerciales. ▪ **PEATÓN:** usuarios que van de paso pero que hacen uso de los comercios y los servicios ofrecidos.	▪ A esta fundación se le otorgarán tanto la gestión, como la planificación y la administración del proyecto.	

Modelos de tenencia

▪ El proyecto busca integrar diversos sectores sociales y económicos, por lo que se manejarán los tres modelos de tenencia (alquiler, venta y subsidio) en diferentes escalas y con diferentes propósitos. Logrando así que los que sí pueden pagar ayuden a los que no pueden o necesitan alguna ayuda.

VIVIENDA

OFICINAS

LOCALES (COMERCIO Y SERVICIOS)

URBANO
CINE
LORAX
ICE AGE 4
MADAGASCAR

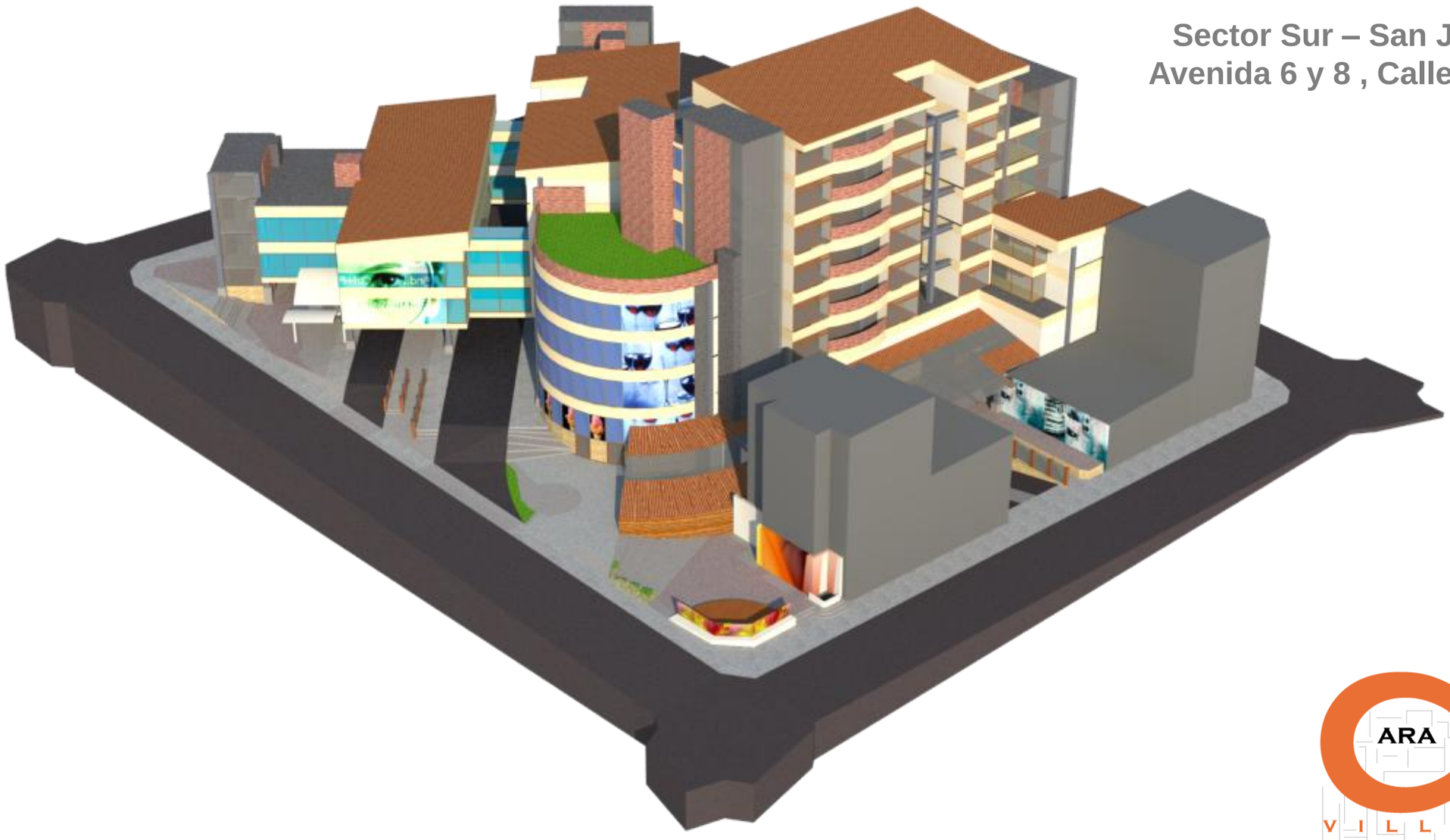
URBANO

URBANO
I VOW
SEX

Villa CARACOL Estación Urbana de transporte público

Marilia García Alfaro

Sector Sur – San José
Avenida 6 y 8 , Calle 1 y 3



Justificación

Objetivos

El objetivo principal de este proyecto arquitectónico y urbano es generar una estación de transporte público en el sector sur de la ciudad de San José, que se complemente con espacios de habitación, educación, servicios y comercio. Esto con el fin de reactivar la vida urbana en el centro de nuestra capital, y fomentar los usos mixtos en la capital.

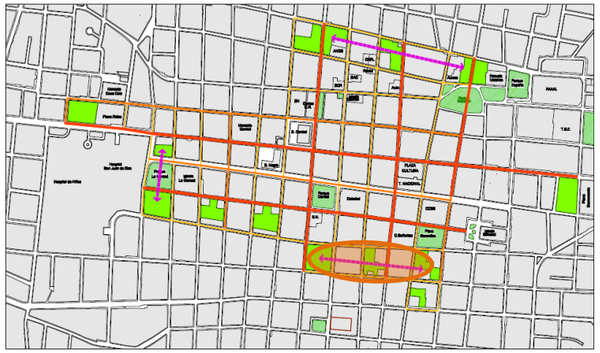
- Conectar dos de los nodos de transporte público del sector sur de la ciudad de San José, al este con Galería y al oeste con Faro del Sur.
- Incrementar la intensidad y la temporalidad de uso del suelo en el sector sur de San José, ofreciendo residencias y diversidad de actividades tanto urbanas como en los edificios; fomentando asi los usos mixtos.
- Potenciar el desarrollo educativo y turistico que mantiene actualmente la zona por su cercanía a hoteles y al Colegio de Señoritas.

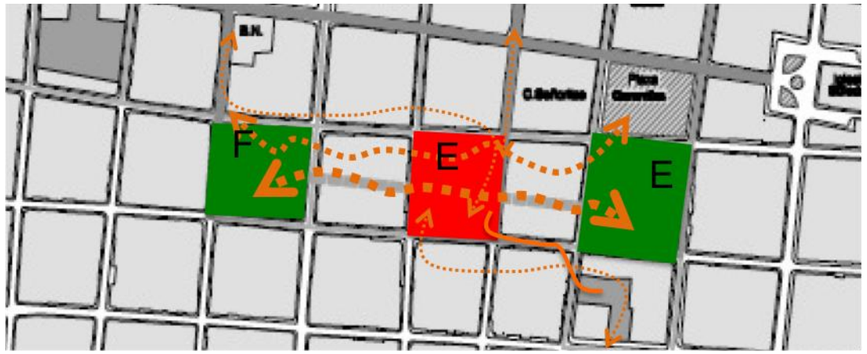
Proyecto

Villa Caracol ofrece espacios para habitar la ciudad (apartamentos), brinda recursos de información educativa (infoteca), traslada personas de un lugar a otro (estación de autobús), expone y vende productos nacionales (comercio tico) y satisface las necesidades recreativas y de servicio del ciudadano (espacio urbano y servicios). Es un proyecto que responde a las necesidades de renovación urbana de San José centro, por medio de una macro cuadra de multiactividad.

Luego de analizar las redes peatonales y los proyectos de centralización de paradas de autobuses, en el casco central de San José, se propone completar el denominado sector E, por medio de un proyecto urbano, que además de ser una estación de autobuses contemple espacios que propicien actividades citadinas. Con esto se pretende mejorar la dinámica urbana de la capital y reactivar la actividad, mayoritariamente habitacional, del sector sur.

Por su ubicación este proyecto servirá de vinculo entre dos nodos de transporte público, que se ubican en el área sur del casco central de la ciudad capital, comprendiendo el sector F y parte del sector E. Estas estaciones generarán un gran tránsito de peatones, entre ellas, por lo que demarcan un eje horizontal en la ciudad, que debe ser capacitado con actividades urbanas necesarias para un recorrido placentero. A este eje se le denominará Galería Sur.





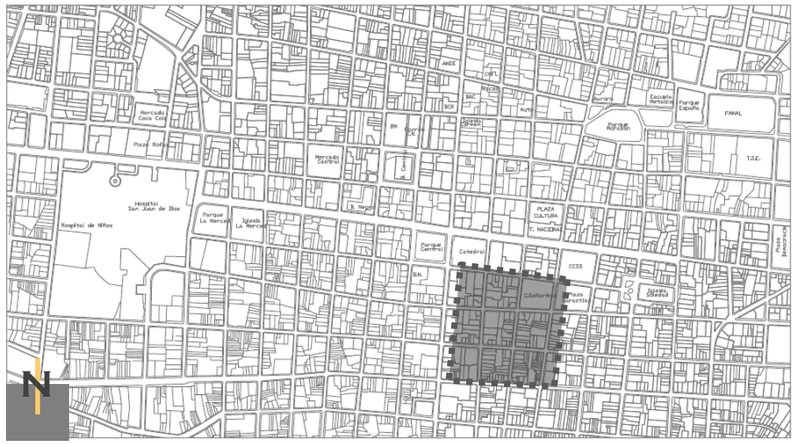
Tema - Concepto

El concepto de caracol nace del laberinto (relación fisica con la estructura ósea de la oreja) encontrado en todo recorrido peatonal dentro de la ciudad. Se enfatiza el laberinto como producto del desnivel del terreno y por una serie de pasillos discontinuos que unen diversas plazas, comercios y servicios en su paso. La propuesta brinda un espacio público de gran riqueza lúdica, de mucho dinamismo y estimula en el transeúnte el factor de búsqueda y sorpresa.

Intenciones del PROYECTO	Intenciones del CONCEPTO
Lugar que ofrezca el traslado de personas de un punto a otro.	DESTINO- el proyecto es visto como un destino final o inicial, dependiendo del rumbo que demarque el peatón. JUEGO- el recorrido peatonal será de gran dinamismo por sus cambios de nivel, texturas, mobiliario, actividades. Se implementa lugares sorpresa y búsqueda al caminar. ALTERNATIVAS – el proyecto brinda diversas opciones de recorridos peatonales y actividades (comercio, servicios, educación y residencia). El peatón tendrá la opción de escoger. HOGAR
Punto que favorezca lo lúdico para el peatón en el espacio público.	
Centro que ofrezca diversas actividades concentradas en un mismo sitio.	
Lugar que sirva de residencia dentro de la capital.	
Centro que promocione el producto nacional, estimule la actividad cultural y ofrezca espacios de información educativa.	

Contexto Inmediato

Mapa de ubicación



Área de estudio

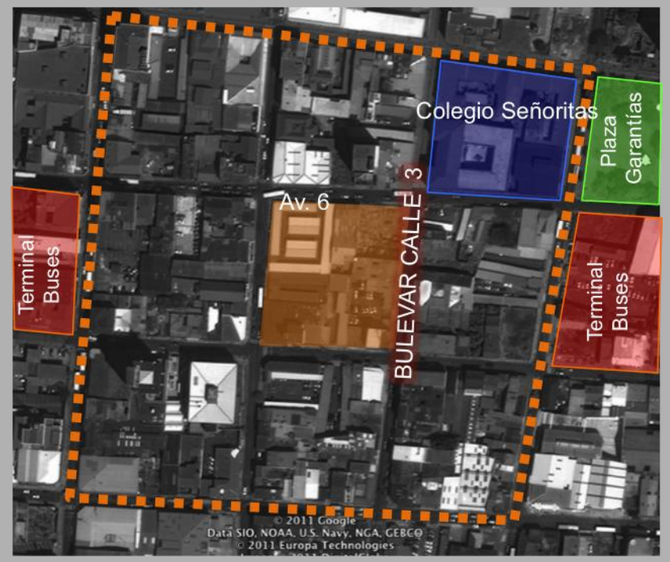
El sector por intervenir se encuentra al sur del centro de San José, especificamente en el cuadrantre de Calle 1 y Calle 3, Avenida 6 y 8. Esta zona posee relación con el bulevar de la Calle 3 y Avenida 4, con el Parque Central, la Catedral, el Colegio de Señoritas y la Plaza de las Garantías Sociales.

El sector presenta grandes oportunidades de intervención, por su relación con los potenciales urbanos mencionados anteriormente, por la alta concentración de parqueos y vacíos urbanos (los cuales representan un 23% del área construida),y por estar en medio de dos propuestas de estaciones de autobuses. Por otra parte este sector presenta deterioro en la infraestructura existente, lo que justifica la importancia de su intervención.

Diagnóstico

Factores	Oportunidades	Problemas
Conectividad con redes peatonales	El área por intervenir cuenta con conexión directa a la red de bulevares, ya que la extensión del bulevar de calle 3 genera oportunidades para crear articulación e integración de la propuesta con el bulevar y de ahí con otros proyectos.	Actualmente estos bulevares activan las zonas que se encuentran relacionados directamente a ellos, excluye de esta manera el desarrollo de los proyectos alejados. Por esto se plantean redes peatonales secundarias, como ramificaciones que activen estos lugares.
Mejorar la articulación entre estaciones de transporte público	El área por intervenir y los cuadrantes aledaños presentan vacíos físicos generados por parqueos, lotes valdíos y edificaciones en mal estado, lo que permite vincular físicamente la propuesta, con las estaciones aledañas al cuadrante (Foro del sur y galería).	Actualmente las estaciones de transporte público, foro del sur y galería, se encuentran como proyectos aislados, desarticulados del sistema peatonal y el resto de la capital. Por esto se pretende crear un eje horizontal al sur de la capital que vincule los cuadrantes con las 3 estaciones y de ahí con el contexto.
Regeneración urbana	La presencia de parqueos y edificios en mal estado, así como el aprovechamiento de los centros de cuadra, permitirá abrir los perímetros de la cuadra en beneficio de la ciudad, ya que al generar un cuadrante abierto, se activaría de forma estratégica el cuadrante dentro de la trama urbana, potenciando la vida urbana.	El alto rechazo a la imagen urbana que proyecta el cuadrante, con edificaciones vacías y falta de vida urbana, aceras en mal estado y bordes sólidos que desfavorecen el uso peatonal, deberán ser contrarrestados y trabajados en los sectores donde la propiedad privada no permite intervenir en grandes proporciones.

Análisis del área de estudio



Área a intervenir

CONTEXTO INMEDIATO

MAPA DEL SECTOR

CAS
(COEFICIENTE DE APROVECHAMIENTO DEL SUELO)

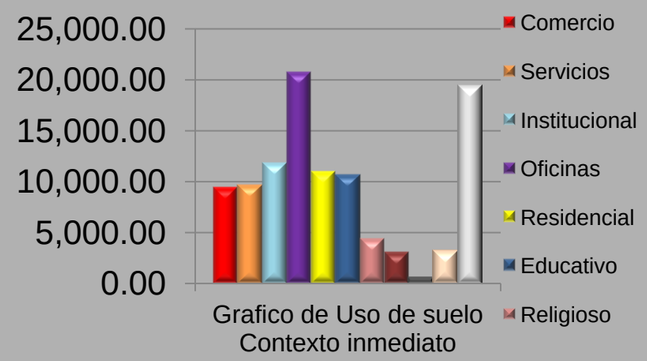


Grafico de Uso de suelo
Contexto inmediato

Después de ver los tipos de usos del suelo en el sector y las áreas ocupadas por estos, se genera un gráfico comparativo, el cual determina la vocación actual del área de estudio, la cual es en su mayoría de oficinas, parqueos/lotes baldíos e institución.

Es importante destacar la cantidad considerable de parqueos en el área de estudio, ya que la zona demanda este servicio por la cantidad de edificios de oficinas en sus alrededores. Estos edificios ofrecen empleo a la zona, pero carecen de los servicios necesarios para ello, por esta razón recurren al alquiler de parqueos.

USOS DE SUELO POR NIVELES

1° NIVEL

2° NIVEL

3° NIVEL

4° NIVEL

5° NIVEL

6° NIVEL

SIMBOLOGÍA

- Comercio
- Servicios
- Institucional
- Oficinas
- Vivienda
- Educativo
- Religioso
- Edificios en desuso
- Parqueos en edificios
- Lotes baldíos, espacios vacíos y parqueos
- Parques, plazas y espacios verdes
- Restauración

CAS GENERAL DEL SECTOR

AREA TOTAL DEL SECTOR (m2)										56,641.24	
USO DEL SUELO	CUADRA 1	CUADRA 2	CUADRA 3	CUADRA 4	CUADRA 5	CUADRA 6	CUADRA 7	CUADRA 8	CUADRA 9	AREA TOTAL POR USO (m2)	C.A.S. POR USO
	7,240.63	6,073.93	5,412.00	7,327.08	6,023.67	6,397.35	7,066.10	5,500.65	5,599.83		
COMERCIO	1,574.81	1,708.46	0.00	2,187.95	628.86	1,097.27	273.37	379.54	1,558.28	9,408.54	0.17
SERVICIOS	759.43	1,199.31	0.00	1,902.38	1,781.36	932.18	1,362.89	1,321.92	410.42	9,669.89	0.17
INSTITUCIONAL	2,515.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	9,320.97	0.00	0.00	11,836.62	0.21
OFICINAS	619.34	2,566.96	0.00	1,606.57	118.23	436.18	9,892.59	3,013.02	2,501.88	20,754.77	0.37
RESIDENCIAL	367.28	919.03	0.00	1,471.21	1,570.31	1,320.44	1,219.54	716.67	3,405.60	10,990.08	0.19
EDUCATIVO	689.23	0.00	8,467.02	1,003.00	0.00	181.85	0.00	0.00	373.02	10,714.12	0.19
RELIGIOSO	3,158.92	0.00	0.00	1,011.90	0.00	0.00	0.00	289.58	0.00	4,460.40	0.08
SIN USO	0.00	2,728.37	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	262.88	111.35	3,102.60	0.05
INDUSTRIAL	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	689.24	521.71	2,000.99	3,211.94	0.06
RESTAURACION	0.00	584.61	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	584.61	0.01
PARQUEOS/ LOTES VALDIOS	2,454.16	2,863.03	1,178.49	2,080.64	4,014.70	3,603.45	950.50	2,130.98	177.02	-	-
C.A.S. POR CUADRAS	**1.34**	**1.60**	**1.56**	**1.25**	**0.68**	**0.62**	**3.22**	**1.18**	**1.85**	**84,733.57**	**1.495969544**
C.A.S. TOTAL											

Análisis de la cuadra 4

Evaluación de la infraestructura existente

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valorarán de alto, medio o bajo, para poder determinar qué edificaciones se conservaran y cuál será el espacio disponible para la intervención.

Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)

UBICACION

SIMBOLOGÍA

Lotes baldíos y parqueos

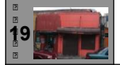
Edificios existentes

VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	M	B	A	M	Este edificio se conserva por su uso actual (educativo) que complementa el proyecto propuesto.
2	B	B	B	M	A demoler.
3	M	B	B	B	Este edificio se encuentra en un estado fisico medio, actualmente su actividad y ocupación es baja porque se encuentra en alquiler. Se Conserva por su potencial de reactivación producto de la renovación urbana.
4	M	B	M	A	Se conserva por calificación.
5	M	B	A	M	Este edificio se conserva por su uso actual (servicios médicos) que complementa el proyecto propuesto.
6	M	B	M	A	Se conserva por calificación.
7	M	B	M	A	Se conserva por calificación.
8	M	A	M	A	Se conserva por calificación.

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
9	A	B	A	M	Este edificio se conserva por su uso actual (oficinas) que complementa el proyecto propuesto.
10	M	A	M	A	Se conserva por calificación.
11	M	B	M	A	Se conserva por calificación.
12	M	B	B	B	Este edificio se encuentra en un estado fisico medio, actualmente su actividad y ocupación es baja porque se encuentra en alquiler. Se Conserva por su potencial de reactivación producto de la renovación urbana.
13	A	M	A	A	Se conserva por calificación.
14	B	B	B	M	A demoler.
15	M	B	A	M	Este edificio se conserva por su uso actual (servicios médicos) que complementa el proyecto propuesto.
16	B	B	B	M	A demoler.

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
17	B	B	B	M	A demoler
18	B	B	B	M	A demoler.
19 	B	B	B	M	A demoler.
20	B	A	M	M	Este edificio se conserva por su valor historico alto, si fuera posible su rescate fisico.
21	M	B	M	A	Se conserva por calificación.

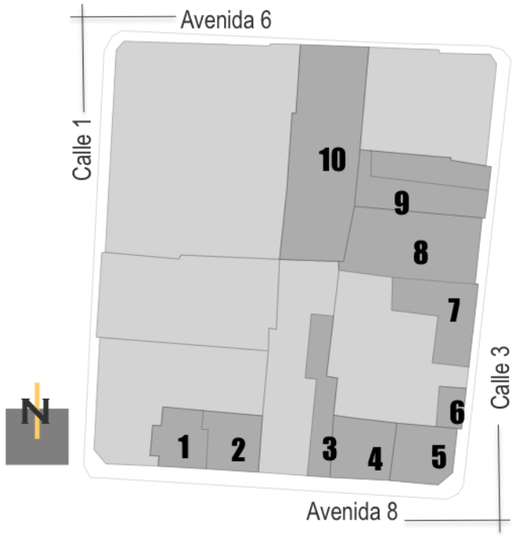
Análisis de la cuadra 5

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valoraran de alto, medio o bajo, para poder determinar qué edificaciones se conservarán y cuál será el espacio disponible para la intervención.

Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)



SIMBOLOGÍA

Lotes baldíos y parqueos

Edificios existentes

VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	M	B	M	A	Se conserva por calificación.
2	M	B	B	B	Este edificio se encuentra en un estado fisico medio, actualmente su actividad y ocupación es baja pero se conserva por su potencial de reactivación producto de la renovación urbana.
3	B	B	B	M	A demoler.
4	M	B	A	A	Se conserva por calificación.
5	M	B	M	A	Se conserva por calificación.
6	B	B	B	M	A demoler.
7	M	B	B	M	A demoler.
8	M	B	M	A	Se conserva por calificación

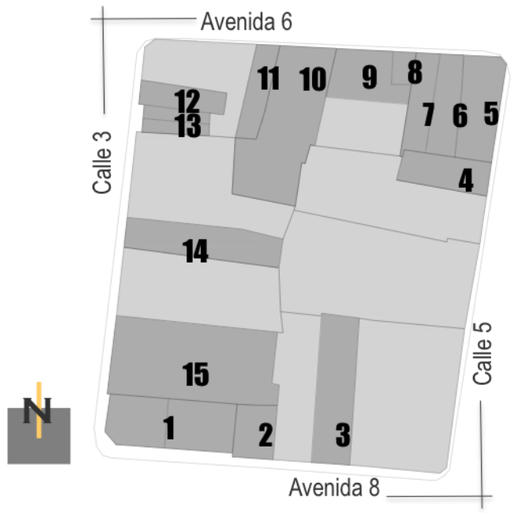
Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
9	A	B	A	M	Este edificio se conserva por su uso actual (servicio médico) que complementa el proyecto propuesto.
10	M	B	B	M	A demoler.

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valorarán de alto, medio o bajo, para poder determinar qué edificaciones se conservaran y cuál será el espacio disponible para la intervención.

Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)



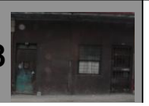
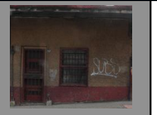
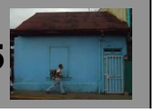
SIMBOLOGÍA

Lotes baldíos y parqueos

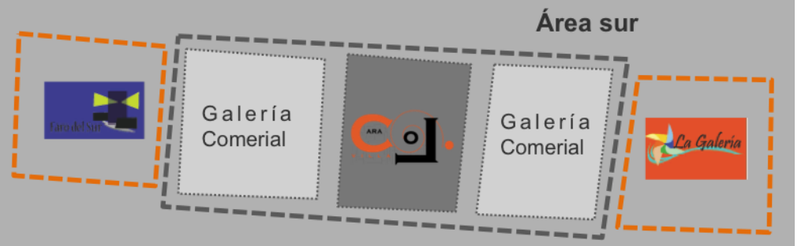
Edificios existentes

VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	M	B	A	M	Se conserva por calificación
2	B	B	M	A	Este edificio se conserva por su uso actual (residencial) que complementa el proyecto propuesto.
3	M	B	M	A	Se conserva por calificación
4	A	B	B	M	Este edificio se conserva por su buen estado fisico actual.
5	M	B	A	M	Se conserva por calificación
6	B	B	B	M	A demoler
7	B	B	M	A	A demoler
8 	B	B	M	A	A demoler
9 	B	B	M	A	A demoler
10	M	B	B	M	Este edificio se conserva por su uso actual (centro comercial) que complementa el proyecto propuesto.
11	M	B	B	M	A demoler
12	M	B	M	A	Se conserva por calificación
13	M	B	B	M	Este edificio se conserva por su uso actual (servicio) que complementa el proyecto propuesto.
14	A	B	A	M	Este edificio se conserva por su uso actual (asociación) que complementa el proyecto propuesto.
15 	M	B	B	M	A demoler

ANÁLISIS DE LA CUADRA



Los nodos de transporte público del área sur (foro del sur y galería) generan gran tensión entre ellos, ya que ambos son proyectos complejos aislados de la red de movilidad peatonal y transporte de la capital. Estos se encuentran separados por 3 cuadrantes, los cuales fueron analizados y deben ser intervenidos para crear la unificación de ambos.

Con esto se propone la creación de Villa Caracol, (un tercer nodo de transporte público) y galerías comerciales, en las cuadras aledañas; que unifiquen los 5 cuadrantes como un gran proyecto al sur de la capital.

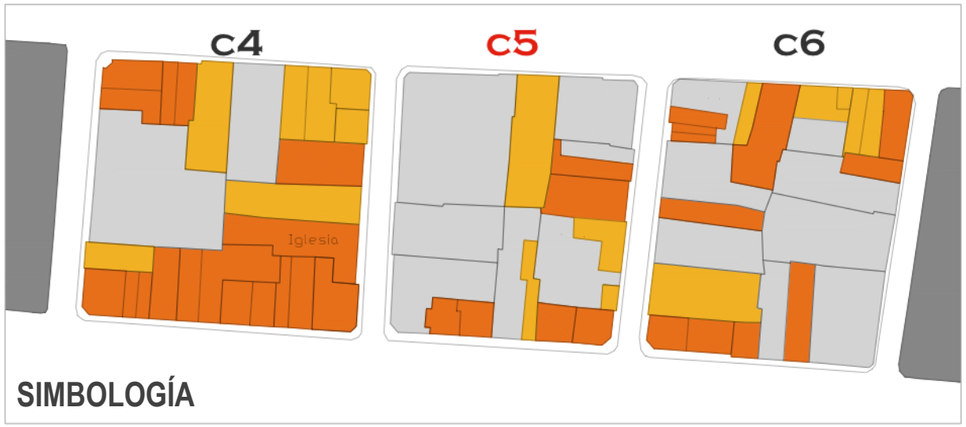
El diseño del edificio y el posicionamiento del mismo responden directamente a los flujos peatonales entre estos nodos de transporte público y a los espacios disponibles en el cuadrante para la intervención.

La volumetría del proyecto responde directamente a las edificaciones por mantener, ya que se pretende crear un constraste entre vacíos y llenos con el fin de crear un proyecto amarrado a su contexto, tanto en el aspecto físico como funcional.

Se busca abrir el cuadrante en el nivel 0, para generar permeabilidad entre espacio público vrs privado, y edificación vrs contexto. Se establece relación directa de los flujos peatonales internos, accesos al edificio y espacios comunes con los espacio público por medio de ámbitos y subámbitos, que favorezcan la vivencia y la amenidad urbana.

Además se pretende vincular la propuesta con el bulevar de la calle 3 e incorporar el tratamiento establecido en la propuesta general de redes peatonales para los inicios de bulevares, sin dejar de lado el tratamiento en los bordes de las edificaciones, generar transiciones entre espacio público y privado.

Las rutas vehiculares también es importante tomarlas en cuenta, ya que determinarán los ingresos y salidas de los parqueos subterráneos y la ubicación de paradas.



ÁREAS POR REPONER

Al demoler edificaciones, es necesario reponer las áreas que estas proporcionaban a cada actividad, además de implementar otras que complementen y fortalezcan la vocación de la zona.

Comercio = 1,531.35 m²
Servicios = 2,032.83 m²
Residencias = 705.61 m²
Oficinas = 618.31m²
Parqueo= 1500m²

Actualmente, en la cuadra por intervenir, predominan los parqueos, servicios, las residencias y el comercio. Los parqueos y lotes valdíos representan un 49% del área construida, lo que favorece espacialmente la intervención.
En el sector general predominan las oficinas, instituciones y residencias. Existe una carencia de espacios que complementen estas actividades por lo que se pretende fortalecer los servicios pasivos, de transporte, recreación y entretenimiento, además de introducir los criterios de repoblamiento, para reactivar la zona.

VOCACIÓN ACTUAL DE LA CUADRA

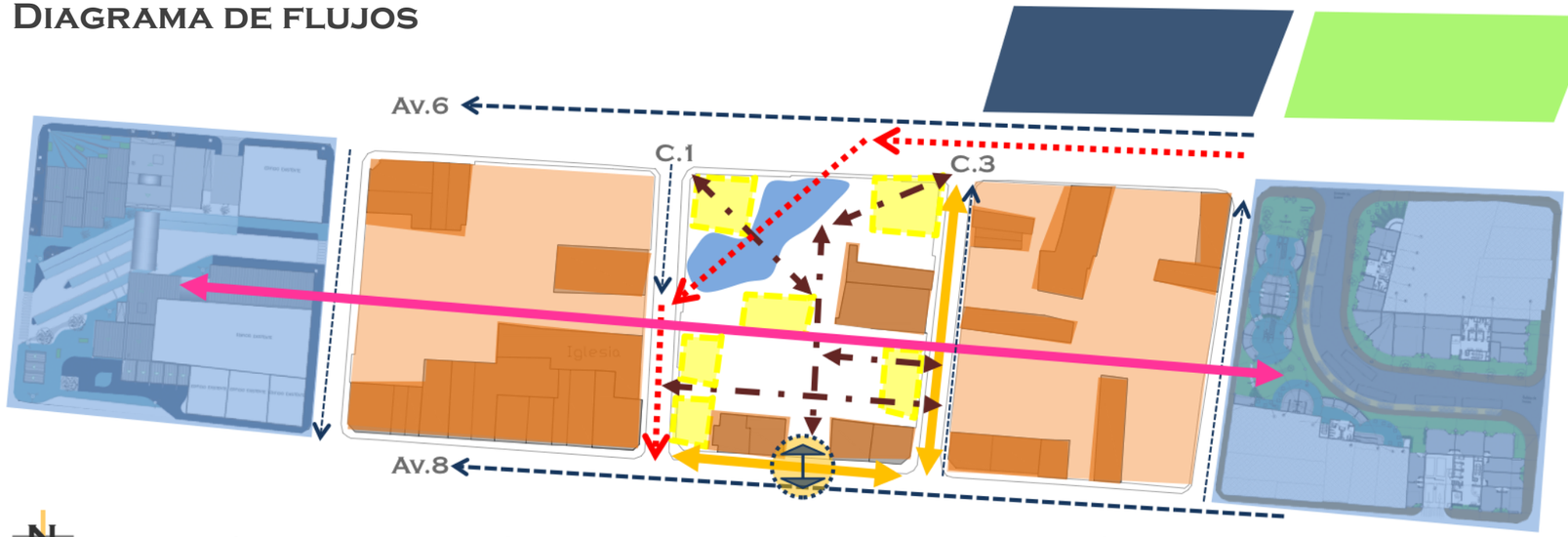
Grafico de Uso de suelo
Contexto inmediato

TABLA GENERAL DE ÁREAS

DATOS GENERALES	C4		C5		C6		Total	
ÁREA DE LA CUADRA	7,327.08		6,023.67		6,397.35		19,748.1	
ÁREA A MANTENER EN HUELLA	3,174.44		989.78		1,734.85		5,899.07	
ÁREA A MANTENER TOTAL	6,691.68		2,738.64		2,594.4		12,024.72	
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	4,152.64		5,033.89		4,662.5		13,849.03	
OBJETIVO DE LA INTERVENCIÓN								
	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO	MÍNIMO	MÁXIMO
CAS NECESARIO	1,5	3	1,5	3	1,5	3		
ÁREA NECESARIA (por construir)	10,990.62	21,981.24	9,035.50	18,071.01	9,596.02	19,192.05	29,622.14	59,244.3
ÁREA DE LA INTERVENCIÓN	4,298.94	15,289.56	6,296.86	15,335.37	7,001.62	16,597.65	17,597.42	47,222.58

* Nota: Se analizan los 3 cuadrantes ya que en el plan de renovación urbana se deja abierta la posibilidad de plantear a futuro un eje peatonal/ comercial que unifique el proyecto Faro del Sur con La Galería através de la Villa Caracol. A partir de este análisis se toma el Cuadrante 5 como la ubicación definitiva del proyecto.

DIAGRAMA DE FLUJOS



SIMBOLOGÍA

- Nodos de transporte público
- Parques y plazas
- Edificios por conservar
- Espacio disponible para intervenir
- Espacio disponible para la propuesta de Galería Comercial.
- Bulevar de calle 3
- Centros Educativos
- Eje principal de conexión entre Nodos de transporte público.
- Conexión peatonal interna
- Ampliación de acera
- Espacio para amenidad urbana o áreas verdes
- Circulación de transporte público
- Circulación vehicular
- Entrada y salida de vehículos a parqueos subterráneos

VOCACIÓN DE LA PROPUESTA

- El sector presenta gran oferta de trabajo en oficinas, instituciones y comercios, pero actualmente estos usuarios no residen en la zona. Se pretende incrementar la residencia y con ello las actividades complementarias para una vida urbana equilibrada (recreación/ educación /esparcimiento/ servicios y comercio básico)

- La necesidad de centralización de paradas de autobuses y la unificación de los nodos de transporte público aledaños refuerzan la creación de una estación urbana, que complemente la red de transportes públicos de la capital.

- Por otro lado, la cercanía de estas tres terminales en la zona hacen que el comercio y el servicio sean necesarios, por lo que una galería comercial será la vinculación y transición entre ellas.

- La gran presencia de estudiantes, y turistas, acompañada de la carencia de oferta educativa y cultural, refuerzan la necesidad de servicios complementarios a las actividades fuertes que incrementen las posibilidades de permanencia.

USUARIOS

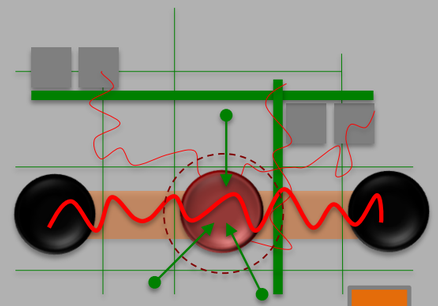
- La zona de estudio presenta dos tipos de usuario claramente definidos: el usuario permanente y el transitorio. El permanente reside en la zona o trabaja en ella, estos son principalmente los residentes, los comerciantes y oficinistas. Los transitorios son las personas que utilizan las rutas de transporte público que se encuentran en el sector, quienes van de paso y los estudiantes que frecuentan los centros educativos cercanos.
- Crear oportunidades de permanencia para los usuarios transitorios, mejorar las condiciones del espacio para los usuarios permanentes y atraer nuevos usuarios a la zona.

CONCEPCIÓN ESPACIAL

- Crear comunicación entre: proyectos cercanos, estaciones, parques, plazas y escuelas, por medio de ejes peatonales (urbano/ comercial) que tendrá continuidad en cada proyecto.

- Generar facilidad de recorrido: permeando bordes y creando múltiples accesos al cuadrante.

- Contemplar la estación como un área urbana con diversos usos, que responden al concepto de actividades concentradas, complementarias y necesarias al contexto correspondiente.



Actividades privadas por reponer	
	Áreas m²
Servicios	**2032.83**
Areas para comer	
Fotos/ Fotocopiadoras	
Peluqueria	
Comercio	**1531.35**
Tienda de ropa	
Pulperías	
Tienda de Electrodomesticos	
Tienda artículos varios	
Oficinas	**618.31**
Residencias	**705.61**

* Nota: Las áreas de oficina, servicio y comercio que se deben reponer se tomarán en cuenta en los proyectos de galerías comerciales y no dentro de la Villa Caracol. La villa Caracol repondrá únicamente las áreas residenciales por su respectivo caracter.

Cantidad de parqueos requeridos				
Uso del suelo	Cantidad	Área	Cantidad	Parqueos
Comercio	16 locales	525.27	1 c/50m²	10
Servicios	10 locales	1134.45	1 c/25m²	45
Vivienda	30 Soluciones	4307.69	1 espacio x solucion	30
Educativo	1	1870.64	1 c/100m²	19
A reponer	-	-	-	120
			TOTAL	**224**

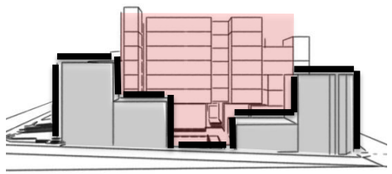
CAS nuevo: 3,00

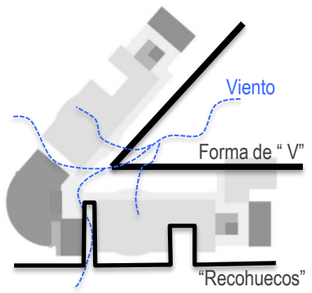
PROPUESTA VILLA CARACOL		
Área en el nivel 1	5033.89	
Área de ocupación de buses	1201.10	24%
Huella de edificios	1436.71	29%
Área urbana	1406.30	27%
Área conservada	989.78	20%
Comprobación de cantidad de área	5033.89	100%
CAS CON VILLA CARACOL		
Área mantenida total	2738.64	
Área de Villa Caracol	12396.57	
Área construida total	15135.21	
C.A.S y m2 esperados	2,93	24173
CAS logrado	**3.00**	

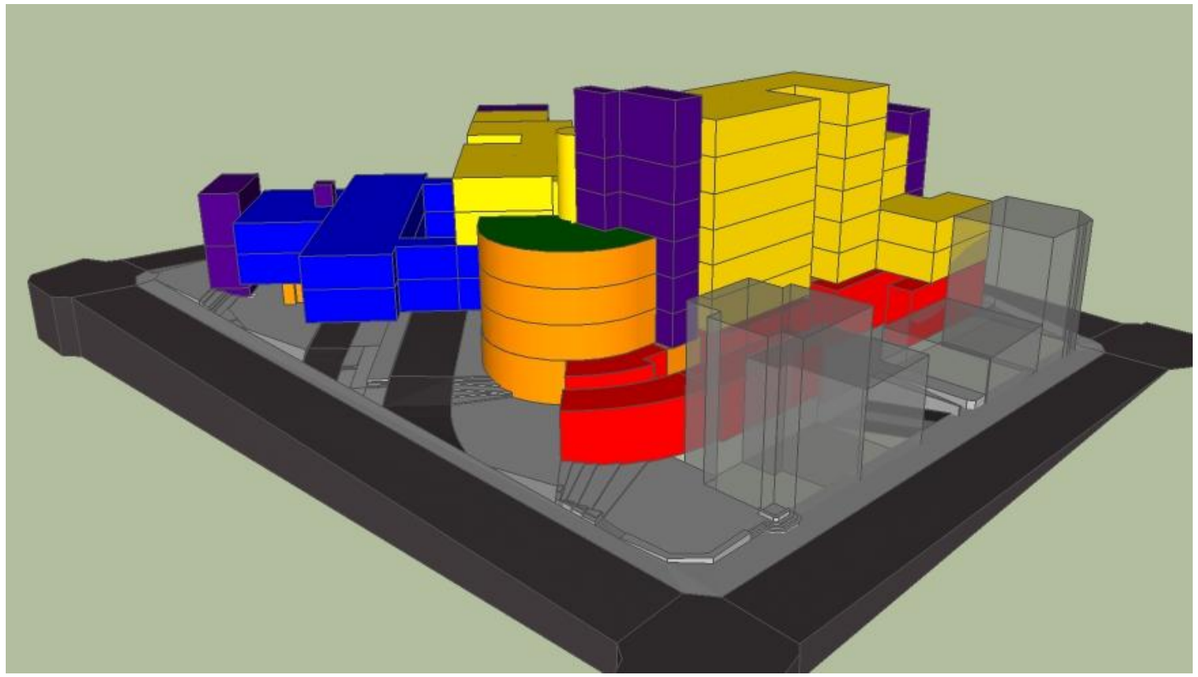
PROGRAMA DE ACTIVIDADES

Programa según usos			
	Nuevas Actividades	Áreas (m2)	
Vivienda	16 Soluciones de apartamentos Tipo 1 (50m2 para 1 o 2 pers)	800	4 307.69
	6 Soluciones de apartamentos Tipo 2 (70m2 para 4 pers)	420	
	8 Soluciones de apartamentos Tipo 3 (116m2 para 5 pers)	928	
	Circulación vertical y ductos	685.16	
	Área de circulación horizontal	1444.84	
	Area Mantenimiento y Servicio	29.69	
Educativo	Infoteca/ Bilbioteca/ Videoteca	1175.55	1 870.64
	Circulación vertical y ductos	240.82	
	Área de circulación horizontal	454.272	
Servicios	10 Locales. 2 Areas de Servicio	1134.45	1 134.45
Comercio	16 Locales	525.27	525.27
Espacio urbano	Estacion de Autobuses	1201.10	2 607.4
	Areas Verdes/ Plazas	1 406.30	
Parqueo	224 Espacios	4 519.36	4 519.36
	ÁREA TOTAL	**14 964.81**	

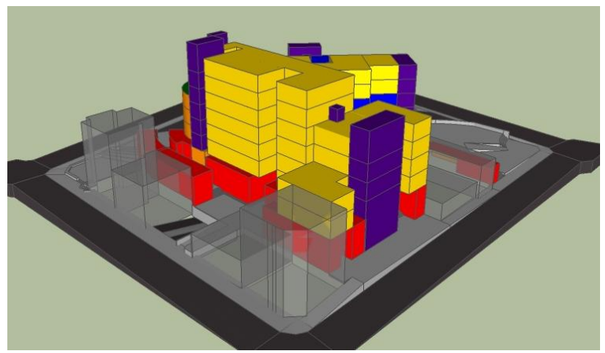
Programa según nivel					
	Comercio	**Servicios**	**Vivienda**	**Educativo/ Recreativo**	**Espacio Urbano**
Sótano		Parqueos			
Nivel 1	1 Libreria 2 Galerias de Arte 1 Mini Super 6 Tiendas 6 Ventas Artesanales	Consultorio Medico 4 Bar Restaurante 1 Cafe Internet 1 Salon de Belleza 1 heladeria 2 Fotocopiadoras 2 Nucleos S.S. 1 Optica 1 Lavanderia	2 Viviendas 3 Nucleos Vestibulo	Vestibulo de Infoteca	Superficie de Rodamiento Circulacion y Espera de Pasajero Areas Verdes Plazas
Nivel 2		1 Guarderia Consultorio Medico	5 Apartamentos (2 T1, 2 T2, 1 T3) 4 Viviendas	1 Videoteca 2 Salas Multimedia 1 Biblioteca	
Nivel 3		1 Restaurante	5 Apartamentos (2 T1, 2 T2, 1 T3) 3 Viviendas	1 Infoteca Café Internet	
Nivel 4		Continuacion Restaurante	7 Apartamentos (4 T1, 1 T2, 2 T3) 1 Vivienda		
Nivel 5			7 Apartamentos (4 T1, 1 T2, 2 T3) Azotea		
Nivel 6			3 Apartamentos (2 T1, 1 T3)		
Nivel 7			3 Apartamentos (2 T1, 1 T3)		



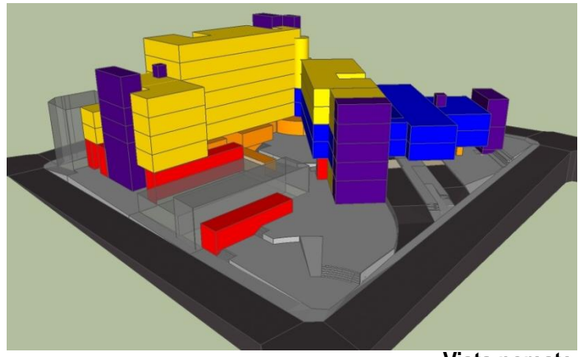




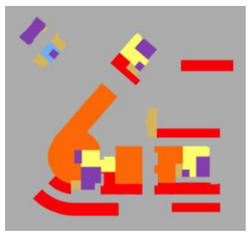
Vista noroeste



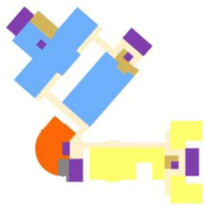
Vista sureste



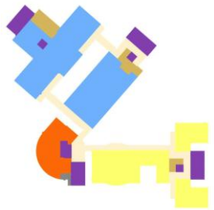
Vista noreste



Nivel 0



Nivel 1



Nivel 2

Nivel 3

Nivel 4

Nivel 5 y 6

El posicionamiento de edificios responde al trazo de ejes provenientes de edificaciones cercanas de gran valor urbano, entre ellos el Colegio de Señoritas, y los nodos de transporte público: aro del sur y la galería. Además, se realiza la configuración volumétrica a partir del espacio disponible por intervenir en el cuadrante y la vinculación del espacio público con el bulevar de la calle 3. De igual manera, el análisis de flujos vehiculares y la red de transporte público marcan la ubicación definitiva de la estación de autobuses.

La altura definida de cada volumen propuesto responde a un juego de contrastes, de vacíos y llenos, entre edificios propuestos y edificios a mantener en el cuadrante.

Se pretende el mínimo de huella en el nivel 0 para crear un cuadrante permeable, de accesible total a espacio público.

La configuración volumétrica en " V " favorece a los espacios residenciales, ya que se rescata la vista panorámica y no hacia otra edificación. Se trabaja con volúmenes angostos con el fin de mantener las áreas de circulación al interior del cuadrante y los apartamentos hacia afuera de este.

Los "recohuecos" que presentan los volúmenes son estrategias climáticas para ventilar e iluminar el edificio de manera natural, cercana a estos se ubican los núcleos húmedos.

La separación de las masas volumétricas y la utilización de pieles permeables favorecen climáticamente el paso del viento a través del edificio (ventilando espacios internos y favoreciendo el rumbo natural de este).

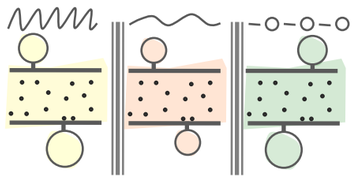
Se visualiza el proyecto como una onda expansiva amarrada al contexto inmediato, más que torres aisladas de gran altura.

Se proponen diversos usos por niveles para incentivar una temporalidad continua en los espacios internos. El ingreso a espacios privados es controlado por sistemas inteligentes de acceso y seguridad.

El diseño del espacio público responde a la volumetría propuesta. Se busca visualizar el espacio público desde los espacios internos del edificio para provocar seguridad y apropiación.

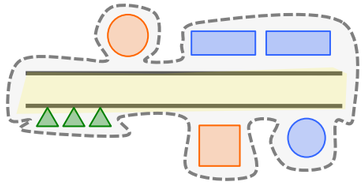
VARIEDAD

- El proyecto ofrece gran variedad de actividades complementarias (entre ellas y el contexto) con el fin de generar alternativas, crear mayor temporalidad de uso y atraer diferentes usuarios al lugar.
- Los diversos temas, recorridos, formas, dimensiones y texturas, encontradas en el espacio público, incentivan una vida urbana llena de experiencias lúdicas, de carácter educativo, cultural y recreativo.
- La ubicación de los ámbitos en relación a su contexto y a los usos de edificios propuestos generan actividades específicas por sitio, pero diversas en todo el cuadrante. El usuario tiene alternativas de escogencia en cuanto a lugares de ocio, recreación, de espera, de tránsito, de compras, de observación, de eventos culturales, entre otros



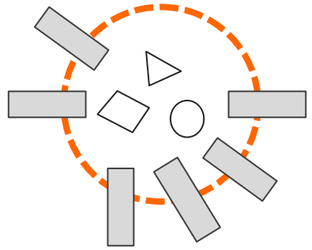
INTEGRACIÓN

- El proyecto a nivel macro forma parte de la estrategia de centralización de paradas de autobuses de la ciudad de San José. Además busca integrar los nodos de transporte público adyacentes, por medio de sendas peatonales y ejes comerciales.
- Cada ámbito urbano tiene la capacidad de albergar diferentes actividades al mismo tiempo, al contar con espacios de encuentro, estancia, circulación, espectáculo, entre otros, en un mismo sitio.
- Las áreas comunes y áreas de circulación unifican los diferentes usos hallados en cada nivel.
- Se logra la integración física y visual del interior con el exterior por medio de las fachadas y recorridos permeables presentes en el nivel 0.



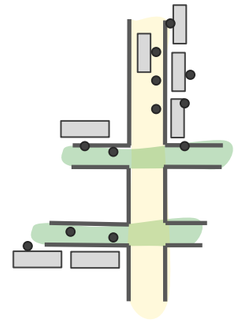
CONCENTRACION

- El proyecto nace por la necesidad de mejorar la red de transportes públicos de la capital, con ello se pretende concentrar paradas, con rutas específicas, en proyectos multidisciplinarios que posean otras actividades complementarias.
- El proyecto contempla el diseño de todo un cuadrante y se desarrolla a gran escala, lo que provoca en el contexto capitalino un contraste notorio, y crea un lugar que agrupa diversas actividades, personas y acontecimientos.
- La colocación y segmentación de volumenes del edificio en el primer nivel permiten la concentración de espacios urbanos alrededor de estos, propician la subdivisión de ámbitos y la especialización de ellos.



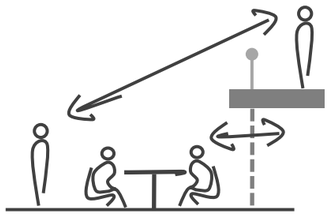
LEGIBILIDAD

- Para facilitar la lectura del proyecto y su organización espacial se utilizan:
- Cambios de textura en las sendas peatonales que advierten las diferencias de nivel, funcionalidad y dirección.
- Mobiliario urbano que delimita espacios, reestringe el acceso, provoca ritmos y direccionalidad.
- Elementos simbólicos y señalización peatonal a lo largo de los recorridos
- Diferentes lenguajes de materiales constructivos y elementos verticales, que especifican ingreso a espacios internos.
- Los bordes de edificios que demarcan claramente el espacio urbano y los espacios de circulación.
- La expansión del espacio interno al externo genera espacios urbanos con un carácter determinado que provoca una fácil lectura y orientación del lugar. Ej: El área de mesas ubicado alrededor de restaurantes, el eje de esculturas y la galería externa en el eje artístico/ cultural.



PERMEABILIDAD

- El tratamiento topográfico realizado en el Nivel 0, (transición de bordes entre terrazas, ampliación de aceras, disponibilidad de rampas y gradas) generan recorridos continuos y accesibilidad universal alrededor de todo el cuadrante y en conexión directa con aceras y calles.
- En los edificios se busca permeabilidad física, generar límites flexibles, terrazas y balcones que permitan el contacto de los niveles superiores con las áreas urbanas, además de favorecer la transición entre espacios públicos, semi públicos y privados.
- El tratamiento de fachadas en el primer nivel, por medio del uso de transparencias, favorece la permeabilidad visual al unificar el espacio interior con el exterior.



AMENIDAD

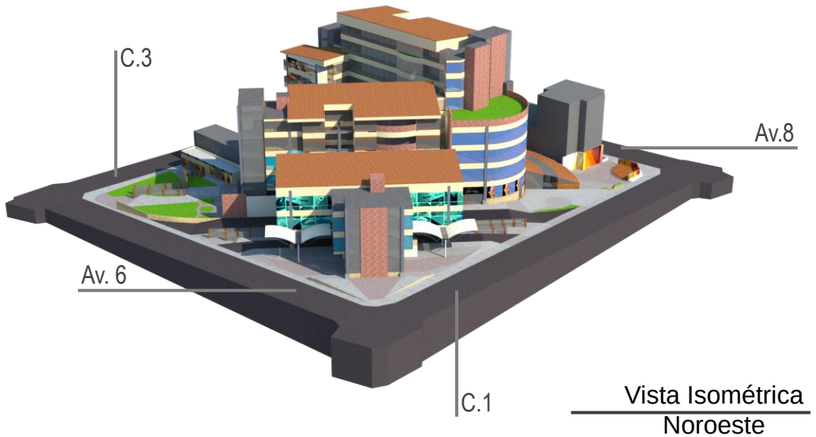
- Los espacios públicos cuentan con un diseño confortable en busca de la comodidad del usuario y una mayor estancia del mismo en el lugar.
- Los elementos vegetales y las mismas edificaciones ofrecen sombra y frescura a los espacios.
- Se provee de protección climática a los espacios que lo ameritan y necesitan.
- Se ofrece resguardo y seguridad en los espacios públicos por medio del control visual desde espacios internos y diseñando espacios de espaldas protegidas.

INVITACION

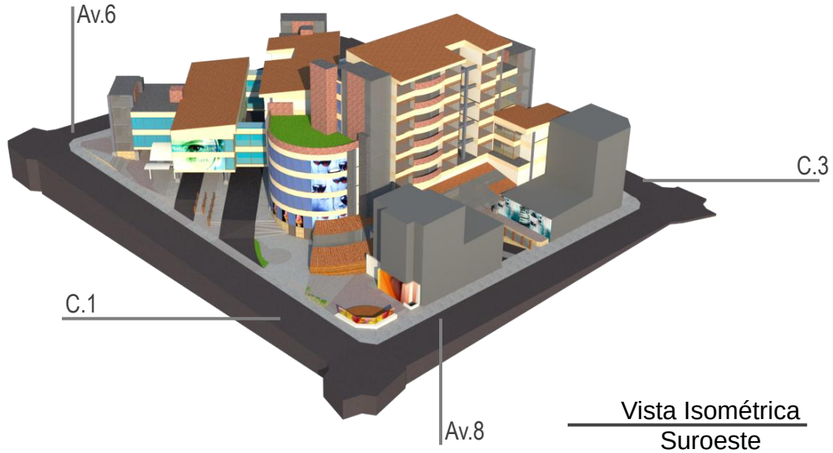
- El proyecto es diferente, accesible y atractivo, los espacios públicos dentro del cuadrante están estrechamente ligados al flujo peatonal exterior, lo que provoca una invitación visual y física al lugar.
- La utilización de paneles y pantallas informativas, tanto en los espacios públicos como en las fachadas generan atractivo visual, llamando la atención del transeúnte e informándoles lo que ocurre dentro del edificio.
- La creación de espacios para eventos culturales, restaurantes, salas para proyeccion de videos, o charlas convocan a las personas al lugar.

ROBUSTEZ

- Por medio del diseño en detalle de los ámbitos se busca la adaptabilidad espacial, al crear espacios capaces de albergar individuos aislados y grupos, o actividades de mayor escala con mayor concentración de usuarios.

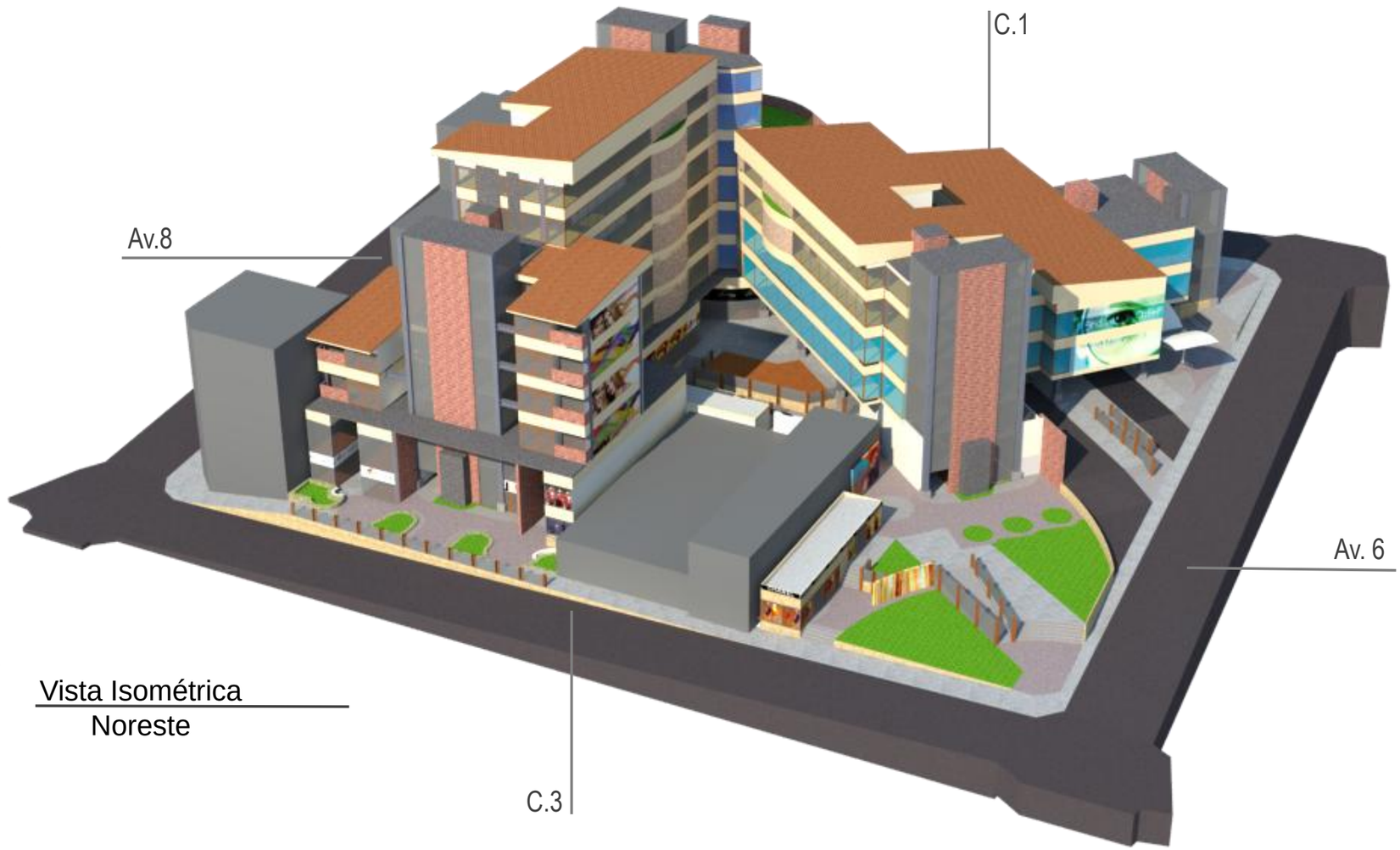


Vista Isométrica
Noroeste



Vista Isométrica
Suroeste

Vista Isométrica
Sureste



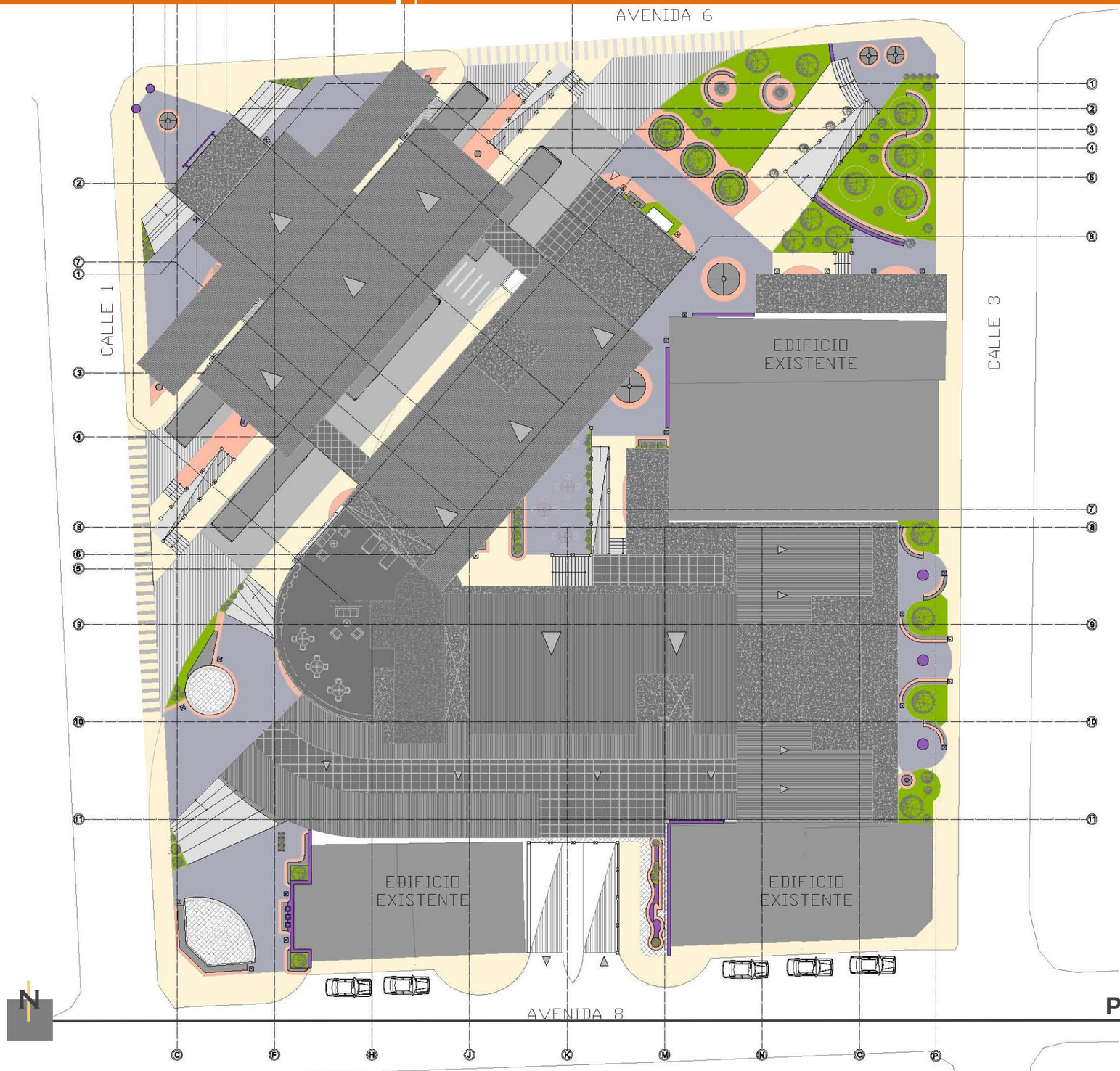
Vista Isométrica
Noreste

Simbología de cubiertas

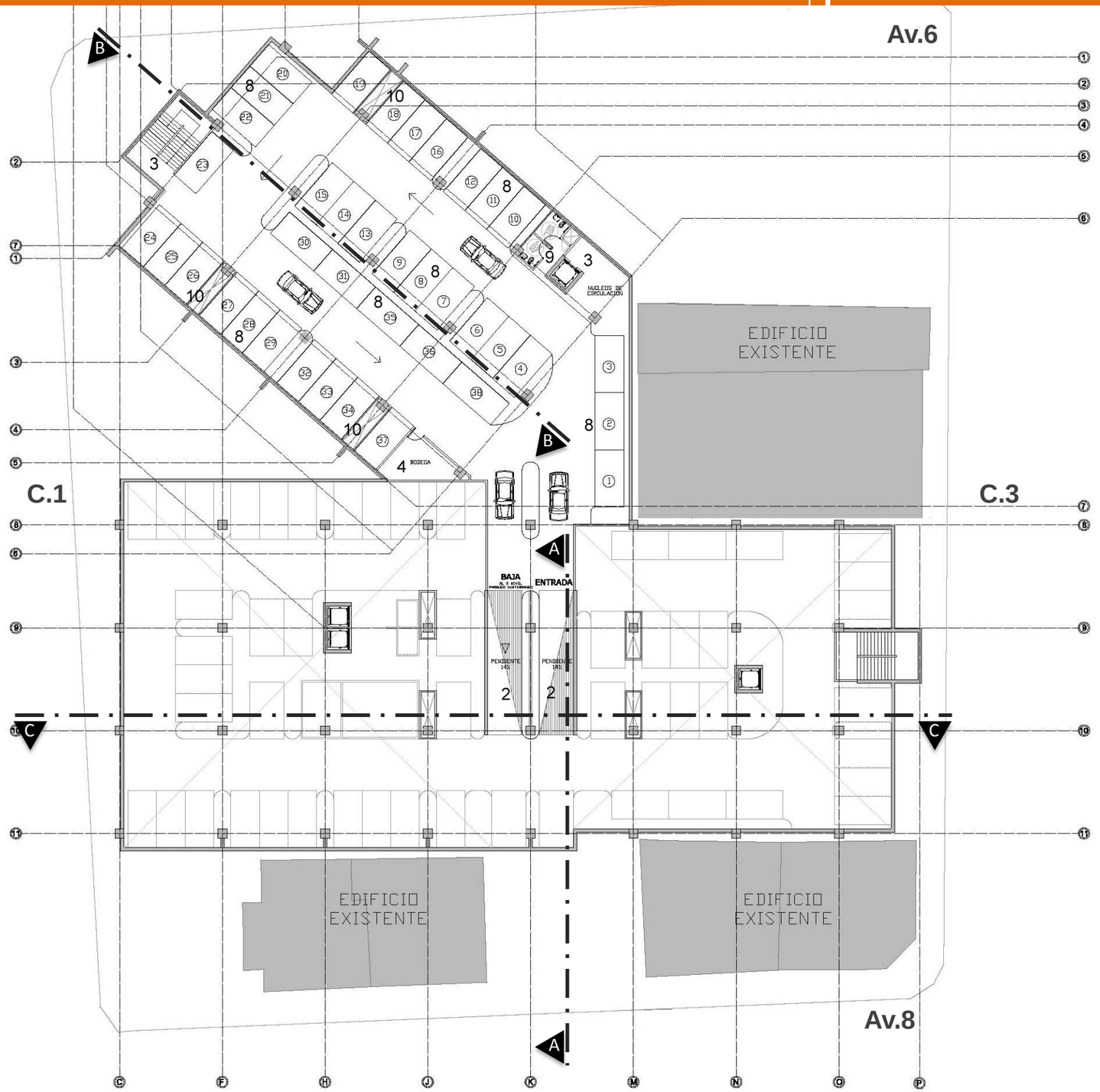
- Edificios a Mantener
- Lozas
- Cubiertas
- Cubiertas transparentes
- Azotea

Simbología espacio público

- Edificios por mantener
- Áreas verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel. rampas/ escaleras
- Plazas
- Plazas artísticas



Planta de Conjunto
Esc. 1:400



Planta de parqueo. Nivel -1

Esc. 1:400

- **Área de estacionamiento:**

1. Rampas de acceso vehicular
2. Rampa a otros niveles de parqueo
3. Núcleos verticales
4. Bodegas
5. Planta eléctrica de emergencia
6. Planta de tratamiento
7. Tanque de captación de aguas
8. Áreas de estacionamientos
9. Servicios sanitarios
10. Respiraderos

Simbología

- Edificios por mantener
- Rampas de acceso vehicular
- Áreas de estacionamiento
- Respiraderos
- Indicación de Corte Estructural

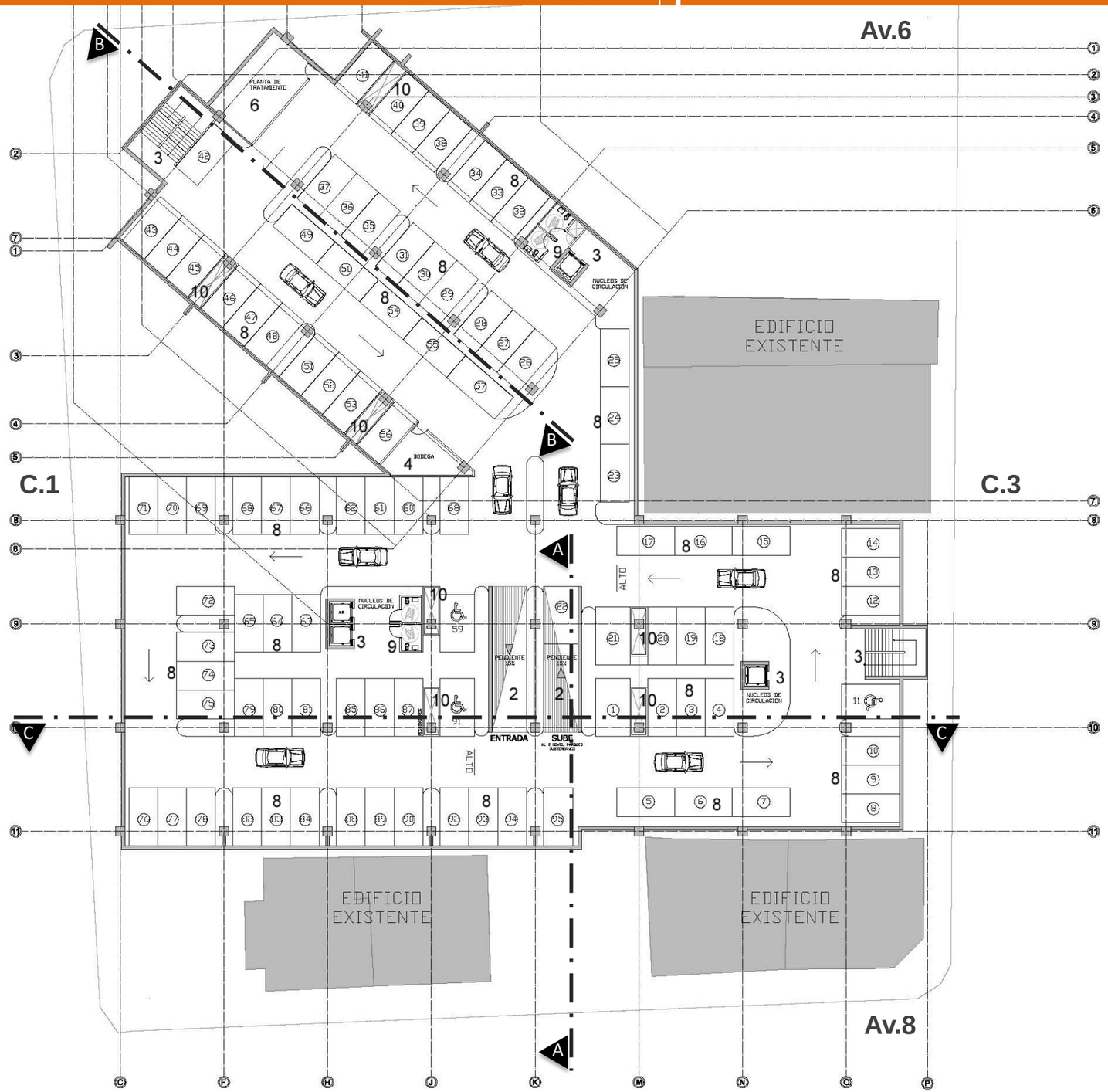
- **Área de estacionamiento:**

1. Rampas de acceso vehicular
2. Rampa a otros niveles de parqueo
3. Núcleos verticales
4. Bodegas
5. Planta eléctrica de emergencia
6. Planta de tratamiento
7. Tanque de captación de aguas
8. Áreas estacionamientos
9. Servicios Sanitarios
10. Respiraderos

Simbología

- Edificios por mantener
- Rampas de acceso vehicular
- Áreas de estacionamiento
- Respiraderos
- Indicación de Corte Estructural

Planta de parqueo. Nivel -2
Esc. 1:400



Planta de parqueo. Nivel -3

Esc. 1:400

- **Área de estacionamiento:**

1. Rampas de acceso vehicular
2. Rampa a otros niveles de parqueo
3. Núcleos verticales
4. Bodegas
5. Planta eléctrica de emergencia
6. Planta de tratamiento
7. Tanque de captación de aguas
8. Áreas estacionamientos
9. Servicios sanitarios
10. Respiraderos

Simbología

- Edificios por mantener
- Rampas de acceso vehicular
- Áreas de estacionamiento
- Respiraderos
- Indicación de Corte Estructural

Indicación de nivel de piso terminado por espacio

Nivel 0+6m:
1. Plaza. Kioscos de venta e información.

Nivel 0+5m:
2. Acceso D. Biblioteca.
3. Servicios sanitarios
4. Área de teléfonos públicos y cajero
5. Área espera de autobuses. Área de abordaje y des-abordaje de autobuses.

Nivel 0+ 4.75m:
6. Carril de buses Aserrí y San Miguel de Aserrí

Nivel 0+ 4.55m:
7. Área de espera de autobuses. Área de abordaje y des-abordaje de autobuses

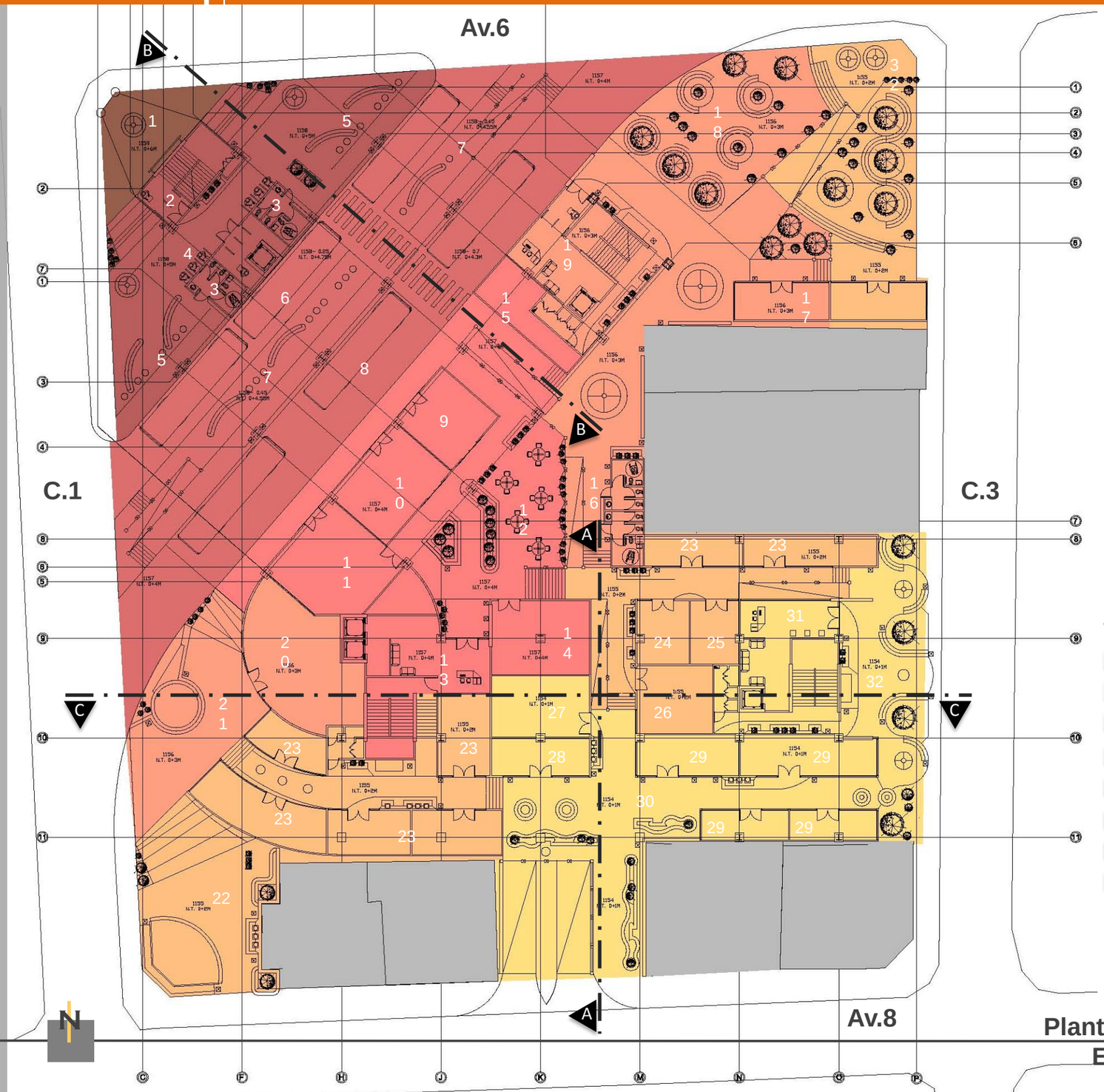
Nivel 0+ 4.3m:
8. Carril de autobuses Calle Fallas y San Rafael Arriba

Nivel 0+ 4m:
9 y 10. Bar- Restaurante
11. Café- Internet
12. Plaza vestibular/ Área de mesas
13. Acceso A. Apartamentos
14. Bar- Restaurante
15. Local Comercial

Nivel 0+ 3m:
16. Servicios sanitarios
17. Local comercial
18. Áreas de recreación y ocio. Áreas verdes.
19. Acceso C. Apartamentos y biblioteca
20. Heladería y repostería
21. Plaza artística. Tarima para eventos culturales

Nivel 0+2m:
22. Plaza artística. Tarima para eventos culturales
23. Locales comerciales: Librería, tienda de música, venta artesanal
24. Fotocopiadora
25. Lavandería
26. Mini supermercado

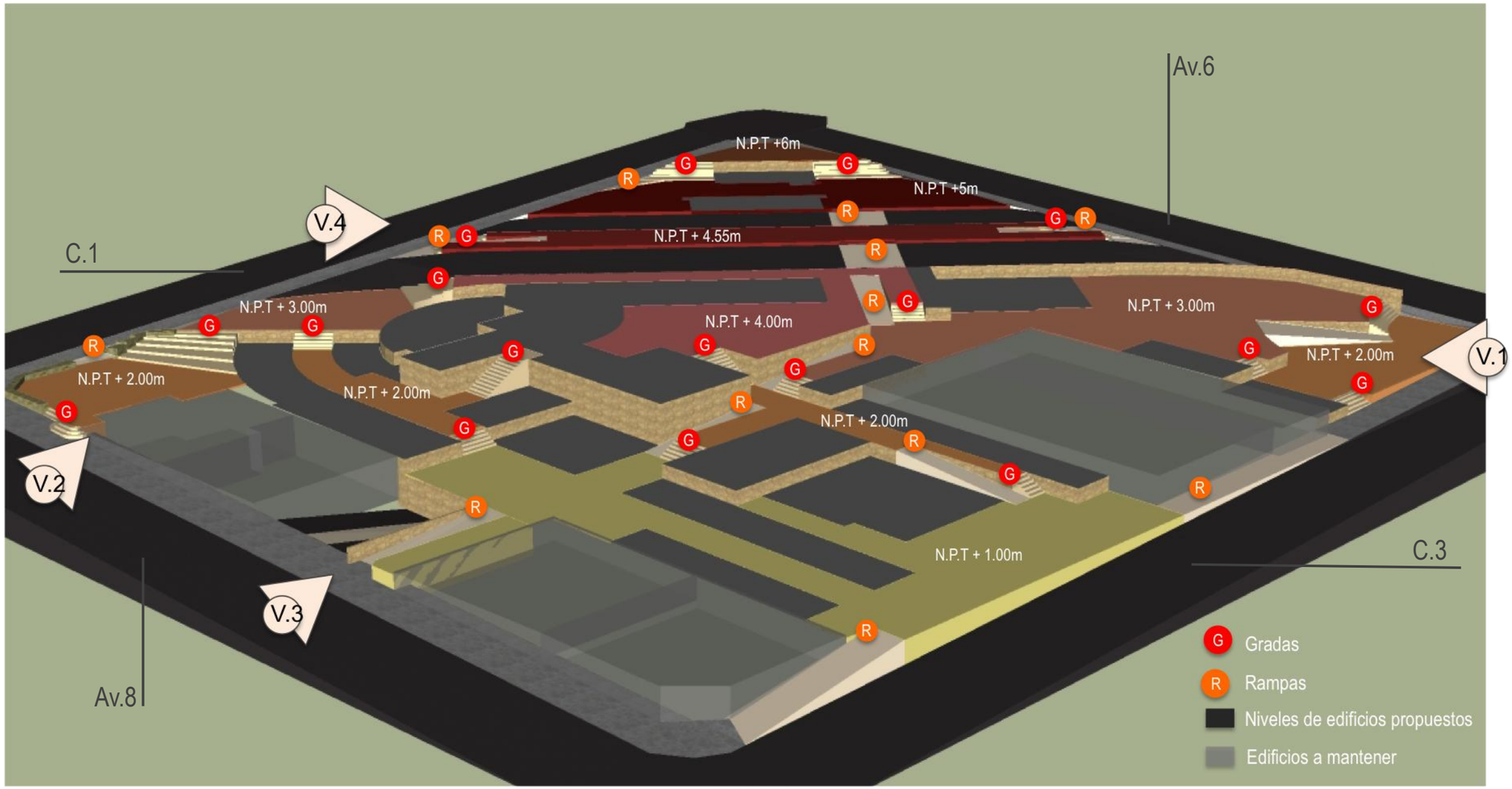
Nivel 0+1m:
27. Salón de belleza
28. Galería artística. Producto nacional
29. Local comercial. Producto nacional
30. Galería artística al aire libre. Producto nacional
31. Acceso B. Apartamentos, únicamente residentes
32. Plaza vestibular. Áreas verdes



Simbología

- N.T.P. + 6,00M
- N.T.P. + 5,00M
- N.T.P. + 4,55M
- N.T.P. + 4,00M
- N.T.P. + 3,00M
- N.T.P. + 2,00M
- N.T.P. + 1, 00M
- Edificios por mantener

Planta de Terrazas
Esc. 1:400

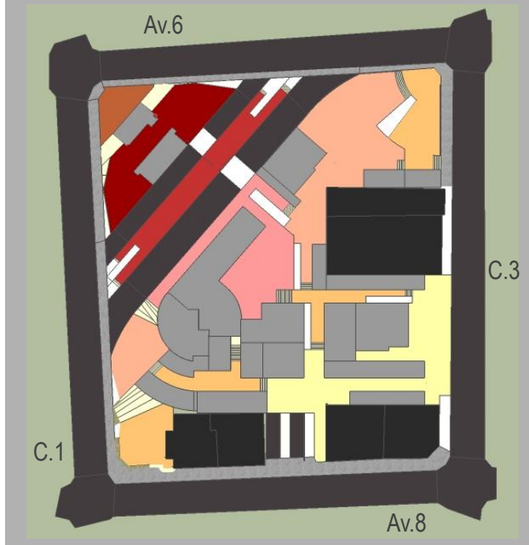


Vista Isométrica
Sin escala

En cuanto a la topografía, el cuadrante presenta actualmente un desnivel de seis metros, por lo que se propone mantener esta estructura e implementar terraceo a cada metro, creando un total de siete terrazas en el cuadrante. La pendiente corre de la esquina Noroeste a la esquina Sureste, atravesando la cuadra de una manera diagonal. Contiene otra pendiente también que parte del centro de cuadra hacia las demás esquinas. En el mapa de la página anterior podemos observar que el tono café es el punto mas alto y el amarillo el mas bajo. Cada uno de los colores de la planta representa una terraza y los números junto con la lista representan cada espacio con su respectivo nivel. El terraceo provocó que algunos locales en el nivel 0 presenten doble altura, mezanines o segundos niveles.

En la siguiente vista isométrica podemos observar mas claramente el juego de terrazas propuesto. Los puntos rojos identifican las gradas y los naranjas las rampas peatonales. Se pretende con estas crear unión y transición entre terrazas y generar un flujo peatonal continuo alrededor de todo el cuadrante. Se diseña tomando en cuenta la ley 7600 de discapacidad, cumpliendo con el acceso universal a todos los espacios. Los bordes que limitan con acera y calles vehiculares reciben un tratamiento para permeabilizar la cuadra y potenciar el libre ingreso en todos sus lados.

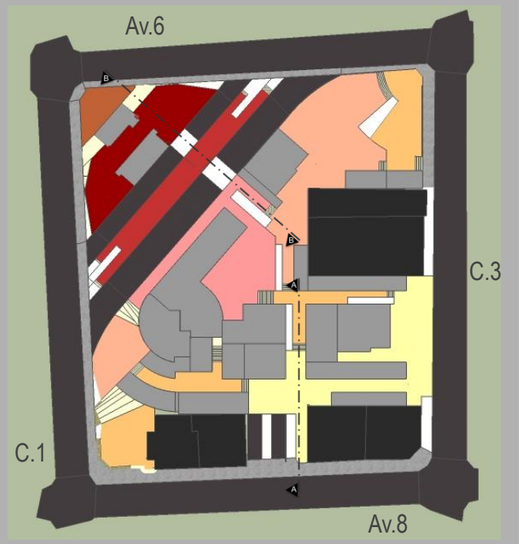
Planta detalle de bordes de terrazas



Simbología

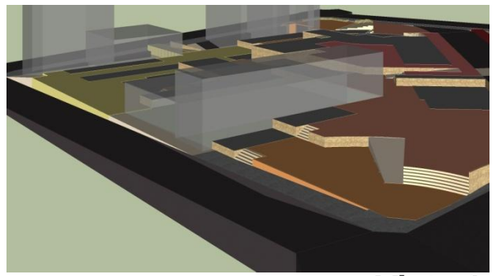
- N.T.P. + 1,00M
- N.T.P. + 2,00M
- N.T.P. + 3,00M
- N.T.P. + 4,00M
- N.T.P. + 4,55M
- N.T.P. + 5,00M
- N.T.P. + 6,00M
- Edificios por mantener
- Huella edificio propuesto
- Calles
- Aceras
- Rampas
- Gradas
- Muros

Planta detalle de bordes de terrazas

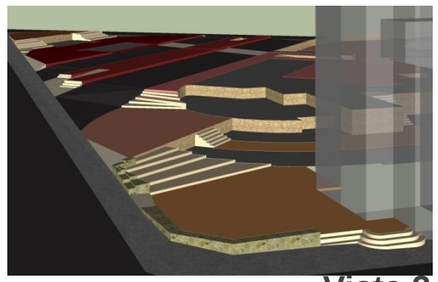


Simbología

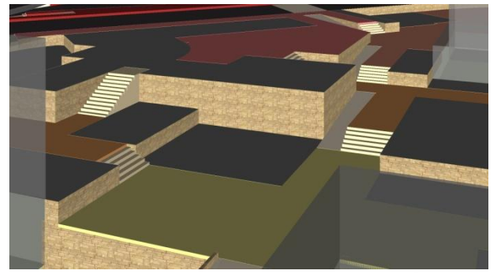
- N.T.P. + 1,00M
- N.T.P. + 2,00M
- N.T.P. + 3,00M
- N.T.P. + 4,00M
- N.T.P. + 4,55M
- N.T.P. + 5,00M
- N.T.P. + 6,00M
- Edificios por mantener
- Huella edificio propuesto
- Calles
- Aceras
- Rampas
- Gradas
- Muros



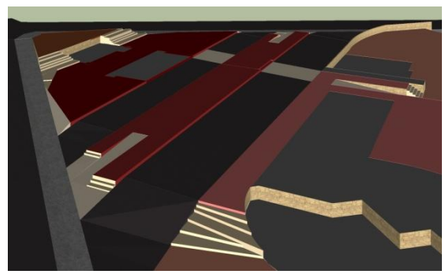
Vista 1



Vista 2

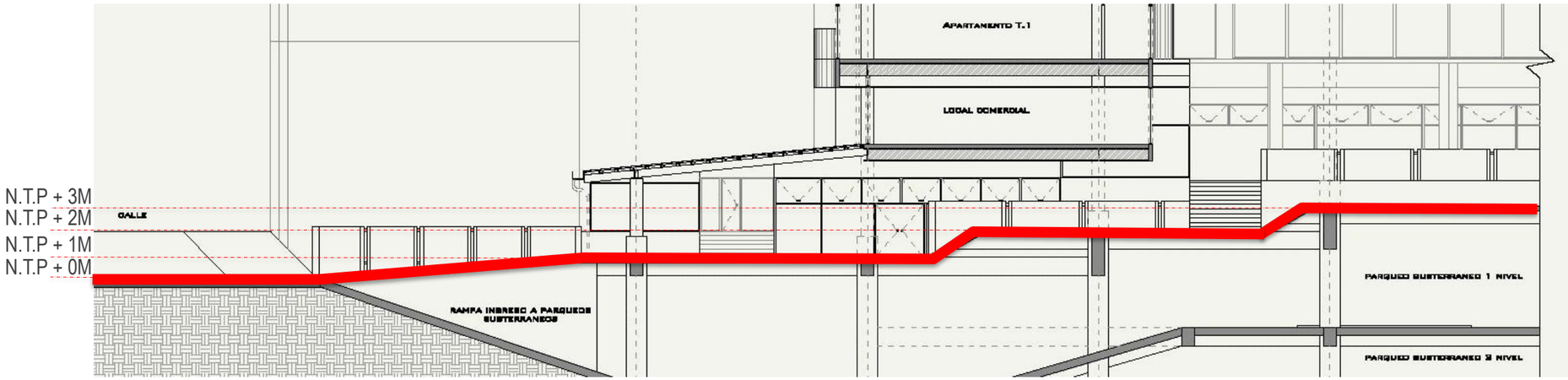


Vista 3

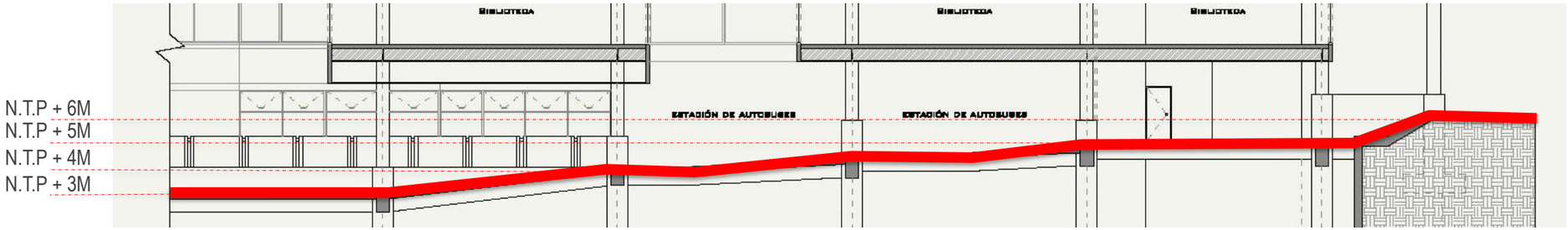


Vista 4

Vistas Isométricas
*señaladas en página anterior



Corte A



Corte B

Zonificación (actividades)

Simbología

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios Ductos mecanicos y eléctricos
- Áreas comerciales
- Áreas servicios
- Áreas residenciales
- Áreas educativas
- Espacio público
- Cubiertas
- Áreas recreativas/ ocio/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Areas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel
- Plazas
- Plazas artísticas

Planta nivel 0
Esc. 1:400

1. Kioscos de venta e información.
2. Acceso D. Escalera ingreso a biblioteca. Acceso controlado
3. Áreas de circulación.
4. Acceso D. Ingreso de biblioteca. Acceso controlado
5. Servicios sanitarios
6. Área de teléfonos públicos y cajero
7. Área espera de autobuses. Vallas informativas
8. Área de abordaje y des-abordaje de autobuses
9. Carril de buses Aserrí y San Miguel de Aserrí
10. Área de mesas
11. Área de espera de autobuses. Vallas informativas
12. Área de abordaje y des-abordaje de autobuses
13. Carril de autobuses Calle Fallas y San Rafael Arriba
14 y 15. Bar- Restaurante
16. Café- Internet
17. Zona vestibular, ingreso a locales y apartamentos
18. Acceso A. Apartamentos
19, 50 y 59 . Lobby de apartamentos.
20, 51 y 60. Núcleos Verticales. Ascensores y Escaleras de Emergencia
21, 52 y 61. Zona de ductos. Bodegas y cuartos de limpieza
22. Bar- Restaurante
23. Servicios sanitarios
24 y 25. Local comercial
26. Fotocopiadora
27. Lavandería
28. Mini supermercado
29. Salón de Belleza
30 y 31. Galería artística. producto nacional
32, 33 y 34. Local comercial. producto nacional
35. Galería artística al aire libre. producto nacional
36. Librería. producto nacional
37, 38 y 39. Local comercial. Producto nacional
40. Tienda de música. Producto nacional.
41. Heladería y repostería
42 y 43. Plaza artística. Tarima para eventos culturales
44. Ingreso y salida vehicular al nivel 2 de parqueo subterráneo
45 y 46. Eje de circulación e ingreso a locales. Exhibición de esculturas
47 y 48. Eje de circulación e ingreso a locales
49. Acceso B. Apartamentos, únicamente residentes
53. Plaza vestibular. Áreas verdes
54. Kioscos de venta. Mural.
55, 56 y 57. Local comercial
58. Acceso C. Apartamentos y biblioteca
62 y 63. Áreas de recreación y ocio. Áreas verdes.
64. Kiosco de venta e información.

- **Infoteca:**

1. Escalera ingreso a biblioteca (acceso D)
2. Área búsqueda digital (base de datos)
3. Área de Información
4. Fotocopiadora
5. Ascensor ingreso a biblioteca (Acceso D)
6. Servicios sanitarios
7. Área de préstamo e información de videos (Videoteca)
8. Colección de videos

9 y 10. Salas multimedia

11. Áreas de circulación
12. Área de préstamo e información de libros (Biblioteca)

13 y 14. Colección de libros

15. Área de estudio grupal.
16. Área búsqueda digital (base de datos)
17. Área de estudio individual
18. Servicios sanitarios
19. Zona de ductos mecánicos
20. Cuarto de limpieza
21. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (Acceso C)

- **Guardería:**

22. Área común
23. Núcleos de circulación vertical: Ascensor de servicios, ascensor de personas y escalera de emergencia. (Acceso A)
24. Recepción
25. Servicio sanitario
26. Oficina del director
27. Sala de empleados.

28 y 29. Salones de estudio y juego

30. Sala de cunas.
31. Servicios sanitarios

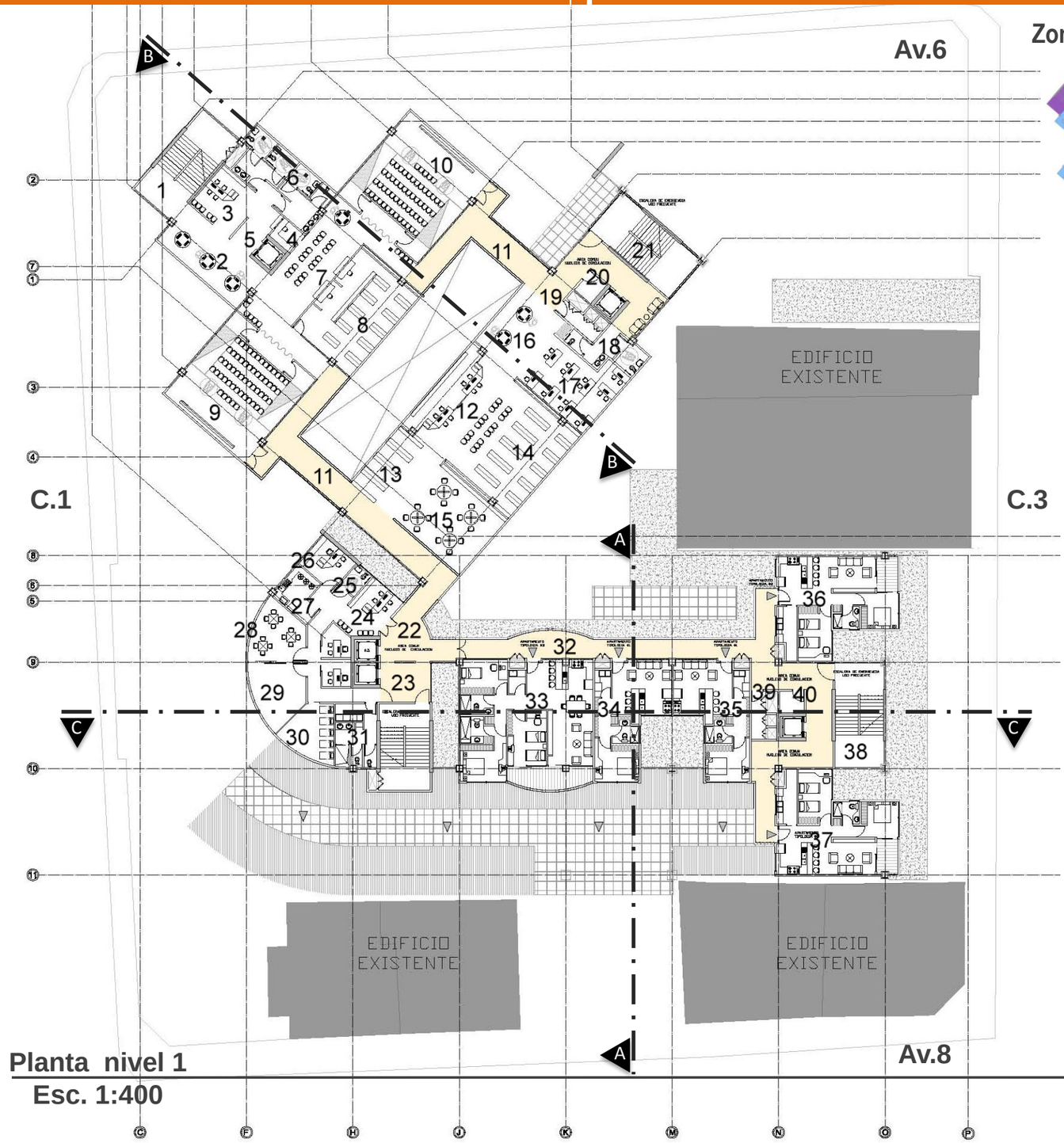
- **Apartamentos:**
  *Ver planta de tipología de apartamentos:

32. Pasillo ingreso a apartamentos.
33. Apartamento tipología #3.

34 y 35. Apartamento tipología #1

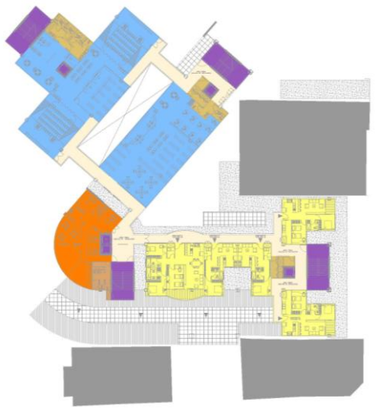
36 y 37. Apartamento tipología #2

38. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (acceso B)
39. Zona de ductos mecánicos
40. Cuarto de limpieza



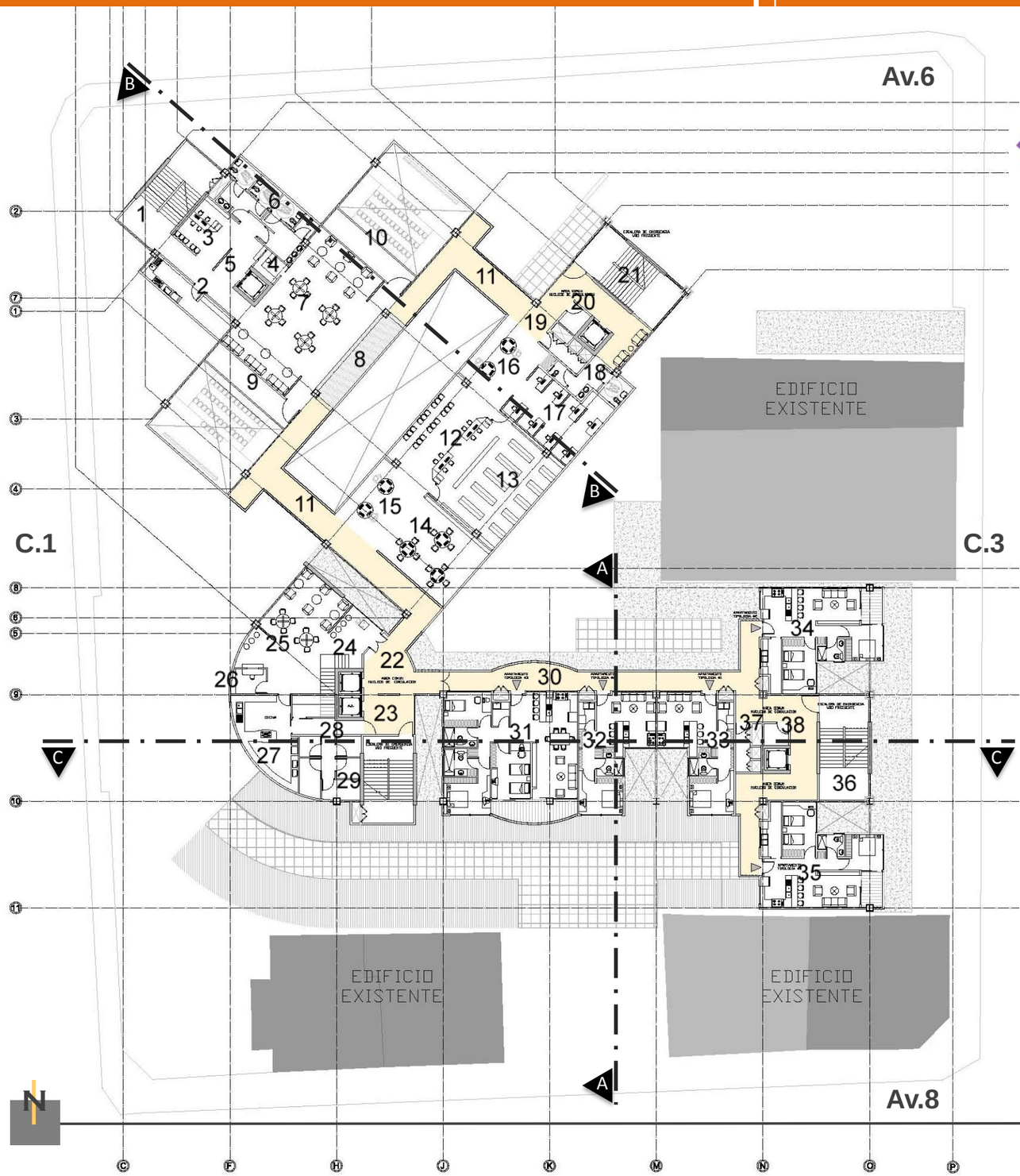
Planta nivel 1
Esc. 1:400

Zonificación (actividades)

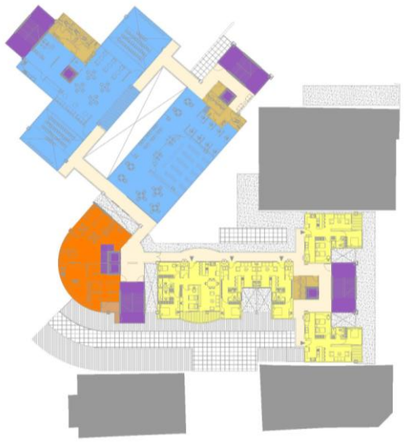


Simbología

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
  Ductos mecanicos y eléctricos
- Áreas comerciales
- Áreas servicios
- Áreas residenciales
- Áreas educativas
- Áreas de circulación
- Espacio público
- Cubiertas
- Áreas recreativas/ ocio
- Indicación de Corte Estructural



Zonificación (actividades)



Simbología

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
  Ductos mecanicos y eléctricos
- Áreas comerciales
- Áreas servicios
- Áreas residenciales
- Áreas educativas
- Áreas de circulación
- Espacio público
- Cubiertas
- Áreas recreativas/ ocio
- Indicación de Corte Estructural

- **Infoteca:**

1. Escalera ingreso a biblioteca (acceso D)
2. Cocina (café internet)
3. Área de información
4. Fotocopiadora
5. Ascensor ingreso a biblioteca (acceso D)
6. Servicios sanitarios
7. Área de mesas (café internet)
8. Tarima para presentaciones literarias (café Internet)

9 y 10. Cabina de audio y video de las salas multimedia

11. Áreas de circulación
12. Área de préstamo e información libros digitales (Infoteca)
13. Colección de recurso digital
14. Área de estudio grupal (computadoras)

15 y 16. Área búsqueda digital (base de datos)

17. Área de estudio individual(computadoras)
18. Servicios sanitarios
19. Zona de ductos mecánicos
20. Cuarto de limpieza
21. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (acceso C)

- **Restaurante:**

22. Área común
23. Núcleos de circulación vertical: ascensor de servicios, ascensor de personas y escalera de emergencia. (acceso A)
24. Recepción
25. Área de mesas
26. Área de caja
27. Cocina
28. Almacenaje de bebidas. Almacenaje de alimentos. Cuarto tanque de gas. Almacenaje de basura.
29. Servicios sanitarios de empleados

- **Apartamentos:**

*Ver planta de tipología de apartamentos:

30. Pasillo ingreso a apartamentos.
31. Apartamento tipología #3.

32 y 33. Apartamento tipología #1

34 y 35. Apartamento tipología #2

36. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (acceso B)
37. Zona de ductos mecánicos
38. Cuarto de limpieza

- **Restaurante:**

1. Área común
2. Núcleos de circulación vertical: ascensor de servicios, ascensor de personas y escalera de emergencia. (Acceso A)
3. Escalera de ingreso a 2 nivel del restaurante.
4. Área de mesas
5. Servicios sanitarios

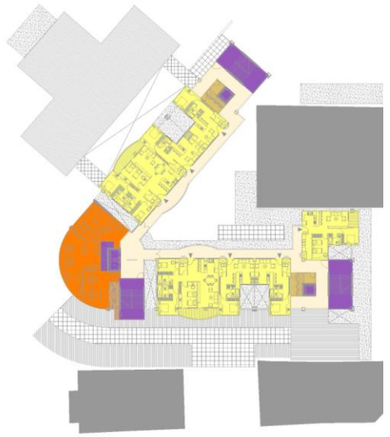
- **Apartamentos:**
  *Ver planta de tipología de apartamentos:

6 y 7. Pasillo ingreso a apartamentos.
8 y 9. Apartamento tipología #3.
10, 11, 12 y 13. apartamento tipología #1
14. Apartamento tipología #2
15. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (acceso B)
16. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (acceso C)
17 y 18. Zona de ductos mecánicos
19 y 20. Cuarto de limpieza

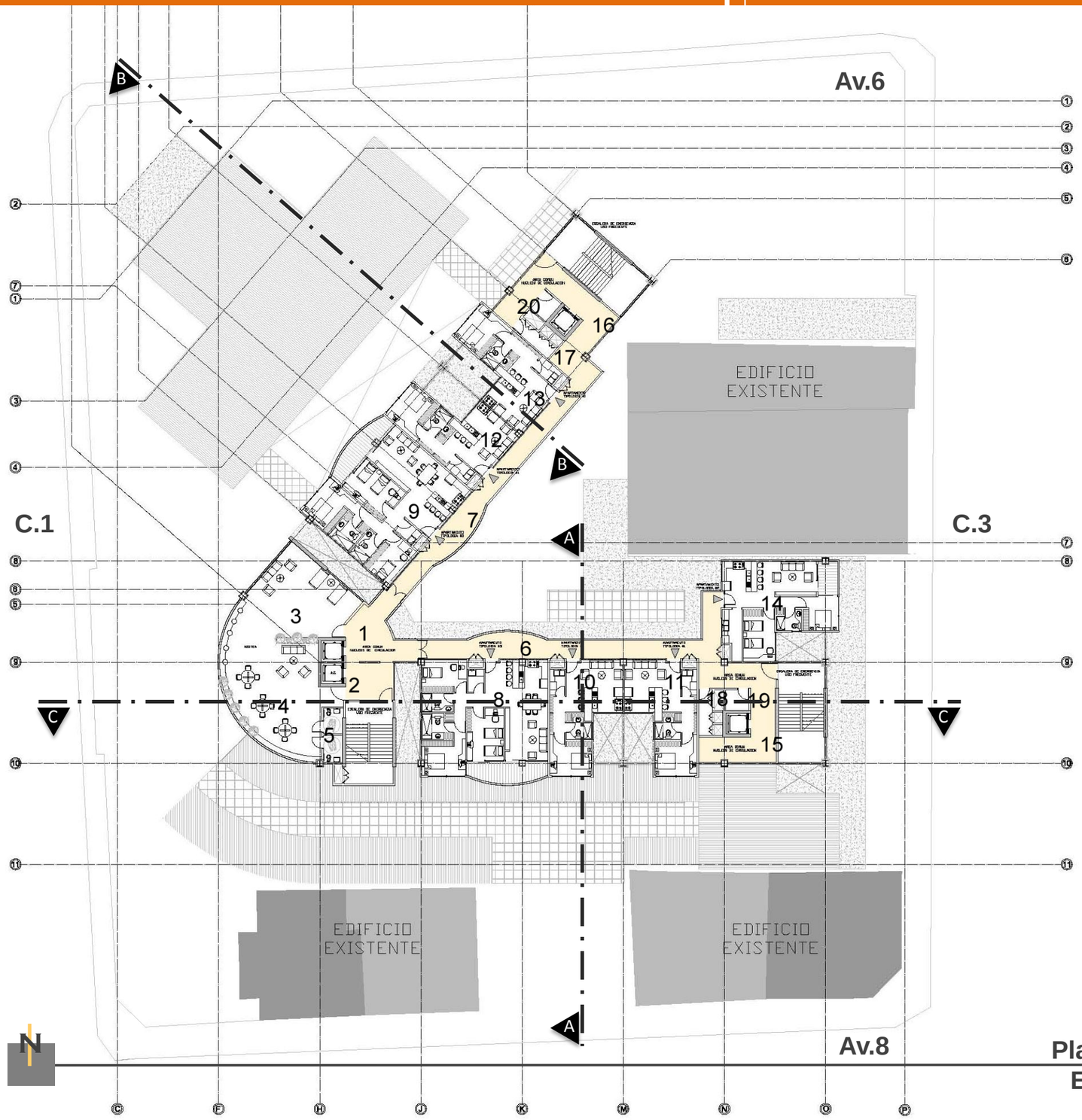
Simbología

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
  Ductos mecanicos y eléctricos
- Áreas comerciales
- Áreas servicios
- Áreas residenciales
- Áreas educativas
- Áreas de circulación
- Espacio público
- Cubiertas
- Áreas recreativas/ ocio
- Indicación de Corte Estructural

Zonificación (actividades)

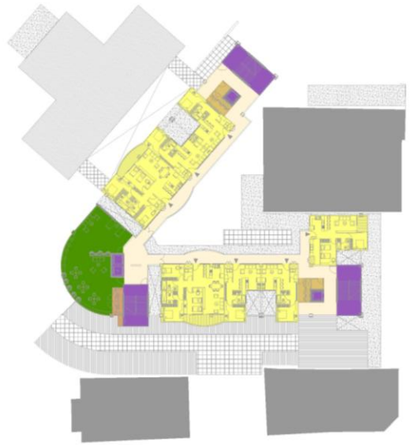


Planta nivel 3
Esc. 1:400



Planta nivel 4
Esc. 1:400

Zonificación (actividades)



- **Azotea Verde:**

1. Área común
2. Núcleos de circulación vertical: ascensor de servicios, ascensor de personas y escalera de emergencia. (Acceso A)
3. Área de ocio, Azotea
4. Área de mesas
5. Servicios sanitarios

- **Apartamentos:**
  *Ver planta de tipología de apartamentos:

6 y 7. Pasillo ingreso a apartamentos.
8 y 9. Apartamento tipología #3.
10, 11, 12 y 13. apartamento tipología #1
14. Apartamento tipología #2
15. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (Acceso B)
16. Núcleos de circulación vertical: ascensor y escalera de emergencia. (acceso C)
17 y 18. Zona de ductos mecánicos
19 y 20. Cuarto de limpieza

Simbología

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
  Ductos mecanicos y eléctricos
- Áreas comerciales
- Áreas servicios
- Áreas residenciales
- Áreas educativas
- Áreas de circulación
- Espacio público
- Cubiertas
- Áreas recreativas/ ocio
- Indicación de Corte Estructural

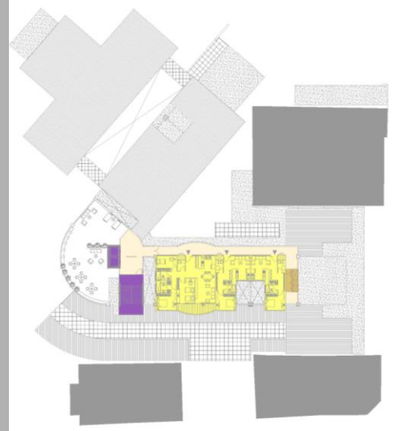
- **Apartamentos:**
  *Ver Planta de tipología de apartamentos:

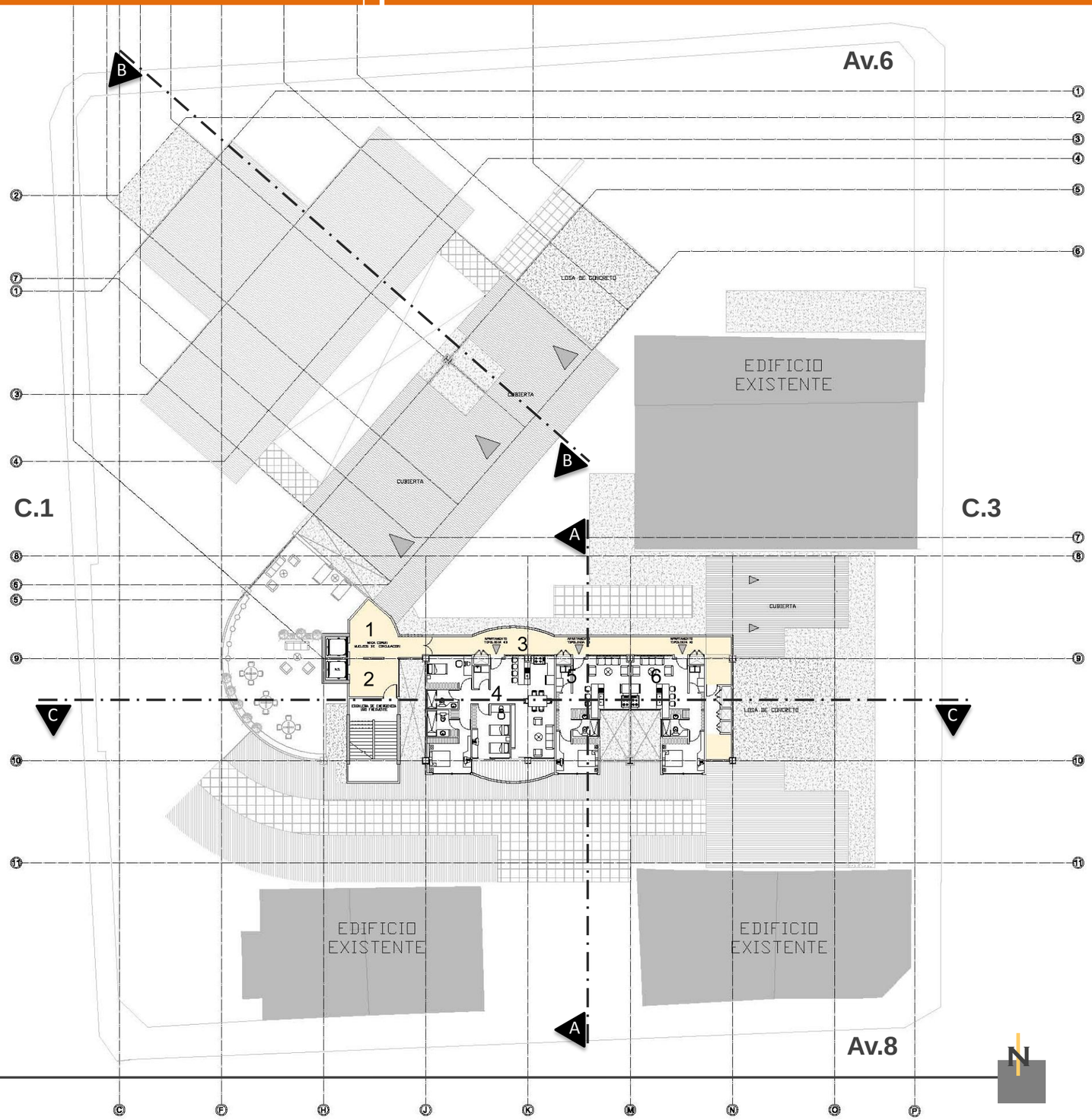
1. Área Común
2. Núcleos de circulación vertical: ascensor de servicios, ascensor de personas y escalera de emergencia. (Acceso A)
3. Pasillo ingreso a apartamentos.
4. Apartamento tipología #3.
5 y 6. Apartamento tipología #1

Simbología

- Edificios por mantener
- Núcleos verticales
- Núcleo servicios sanitarios
  Ductos mecanicos y eléctricos
- Áreas comerciales
- Áreas servicios
- Áreas residenciales
- Áreas educativas
- Áreas de circulación
- Espacio público
- Cubiertas
- Áreas recreativas/ cio
- Indicación de Corte Estructural

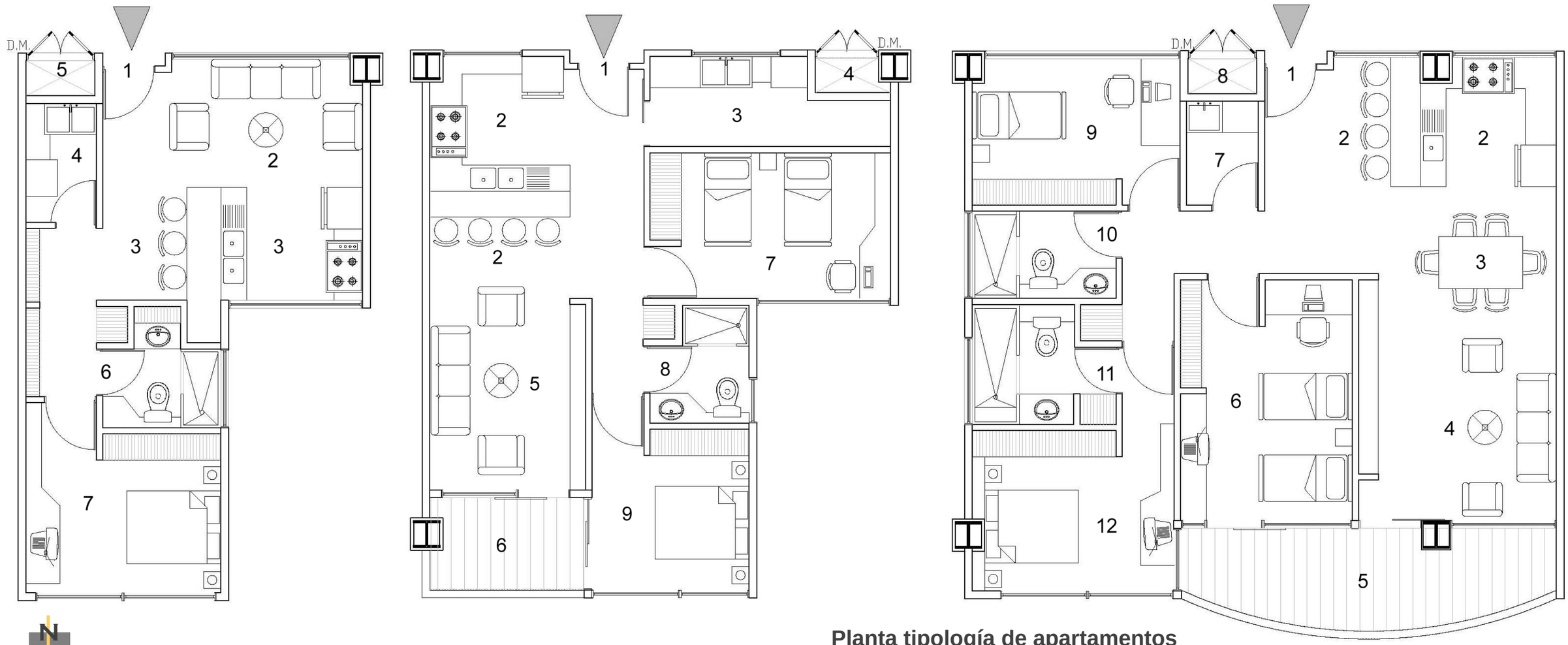
Zonificación (actividades)





Planta nivel 5 y 6
Esc. 1:400

PLANTA DE TIPOLOGÍA DE APARTAMENTOS



Planta tipología de apartamentos
Esc. 1:75

- Tipología #1. Para 1 ó 2 personas. Área: 50m2

1. Acceso
2. Sala de estar
3. Cocina/ comedor
4. Cuarto de lavandería
5. Ducto mecánico
6. Servicio sanitario
7. Dormitorio principal

- Tipología #2. Para 3 ó 4 personas. Área: 70m2

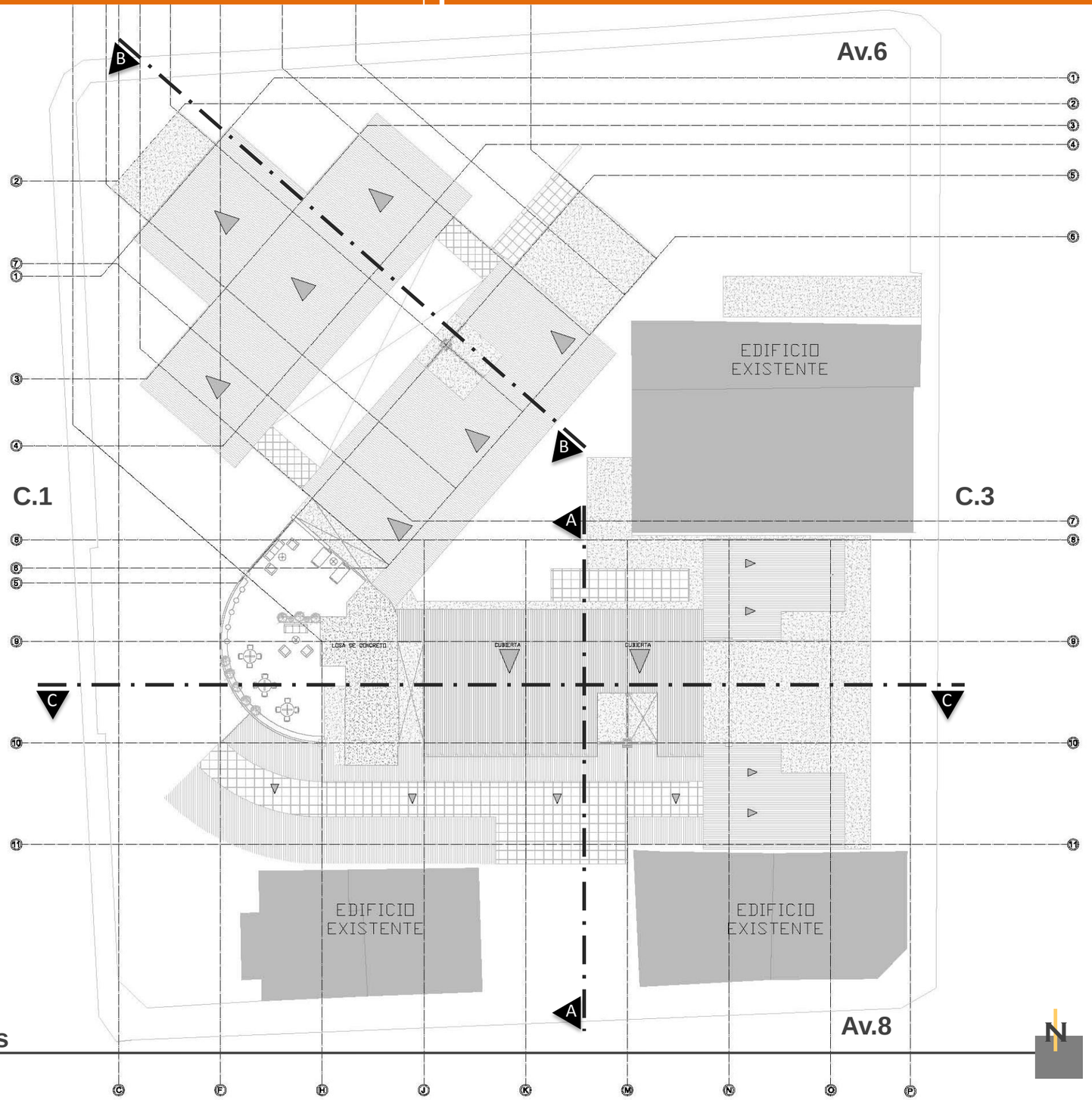
1. Acceso
2. Cocina/ comedor
3. Cuarto de lavandería
4. Ducto mecánico
5. Sala de estar
6. Balcón
7. Dormitorio secundario (2 camas)
8. Servicio sanitario
9. Dormitorio principal

- Tipología #3. Para 4 ó 5 personas. Área: 116m2

1. Acceso
2. Cocina/ desayunador
3. Comedor
4. Área de estar
5. Balcón
6. Dormitorio (2 camas)
7. Cuarto de lavandería
8. Ducto mecánico
9. Dormitorio (1 cama)

10 y 11. Servicios sanitarios

12. Dormitorio principal



Planta de cubiertas
Esc. 1:400

Simbología

- Edificios por Mantener
- Lozas
- Cubiertas
- Cubiertas transparentes
- Azotea
- Indicación de Corte Estructural

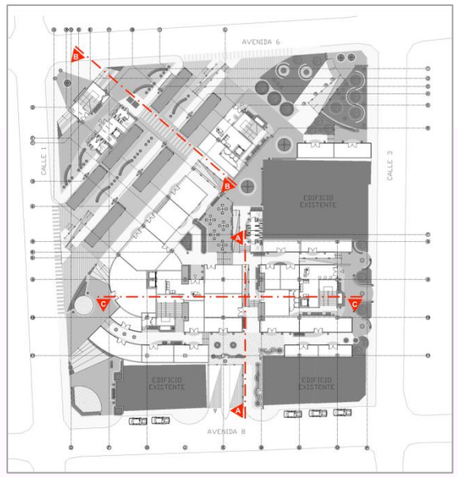
Elevación Norte
Sin Escala

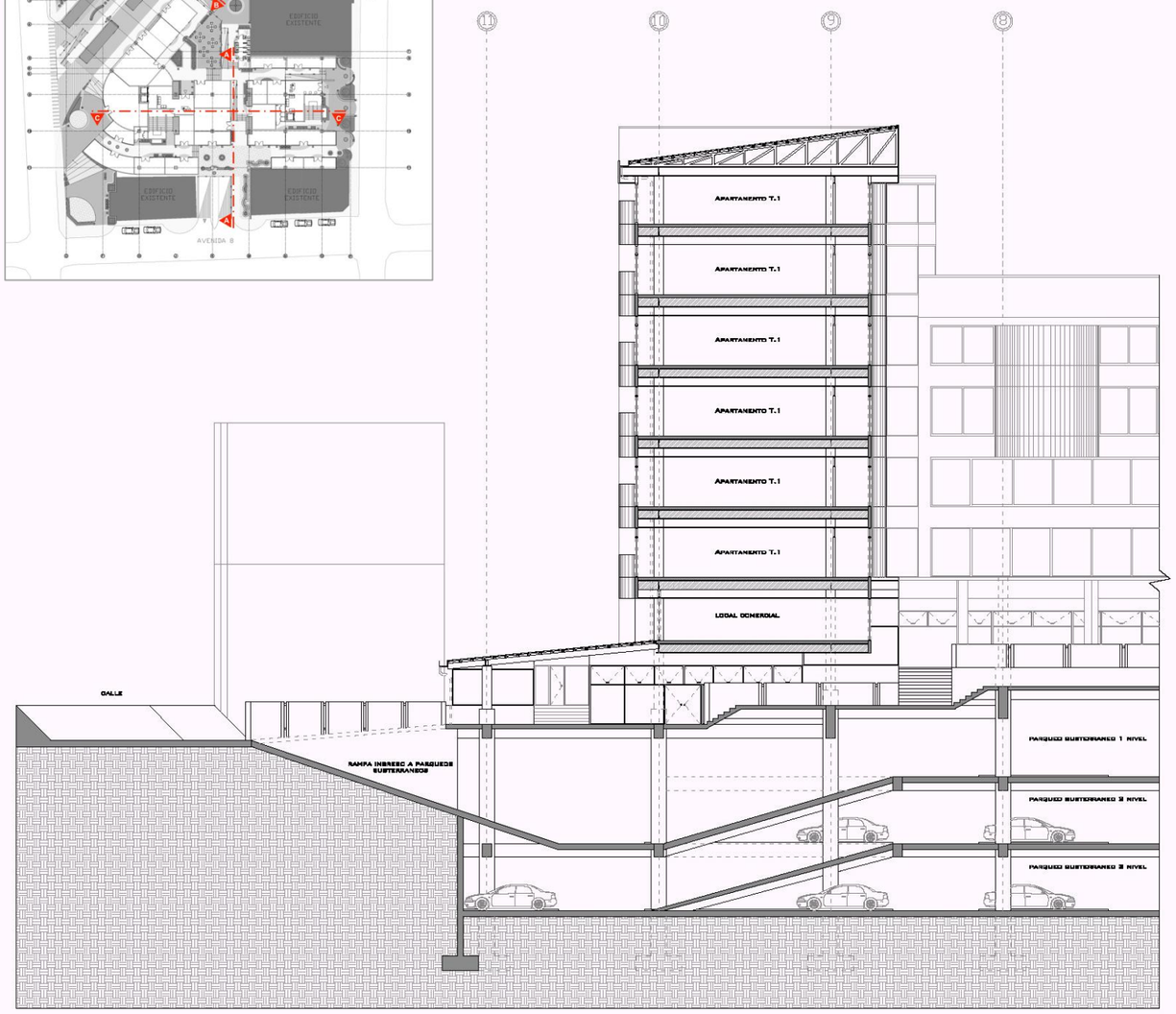
Elevación Sur
Sin Escala

Elevación Este
Sin Escala

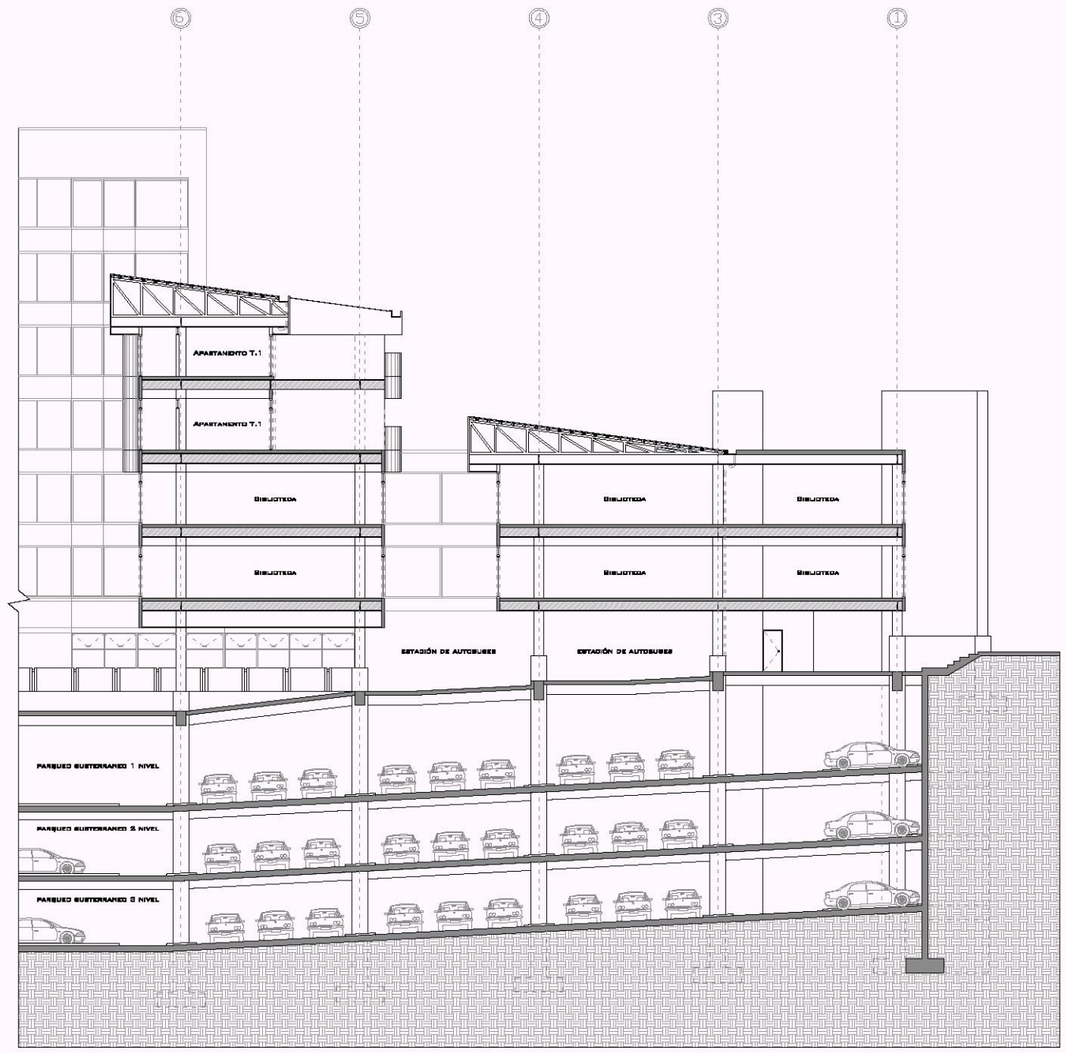
Elevación Oeste
Sin Escala

Señalización del Corte



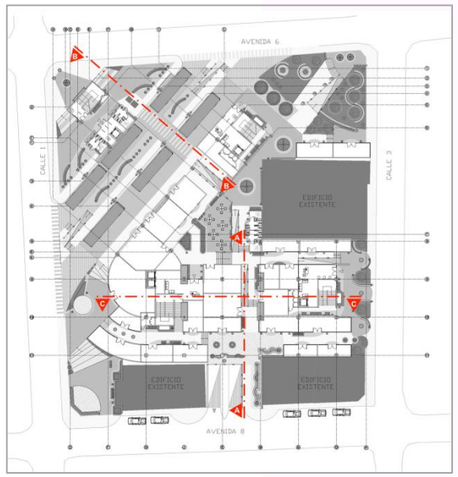


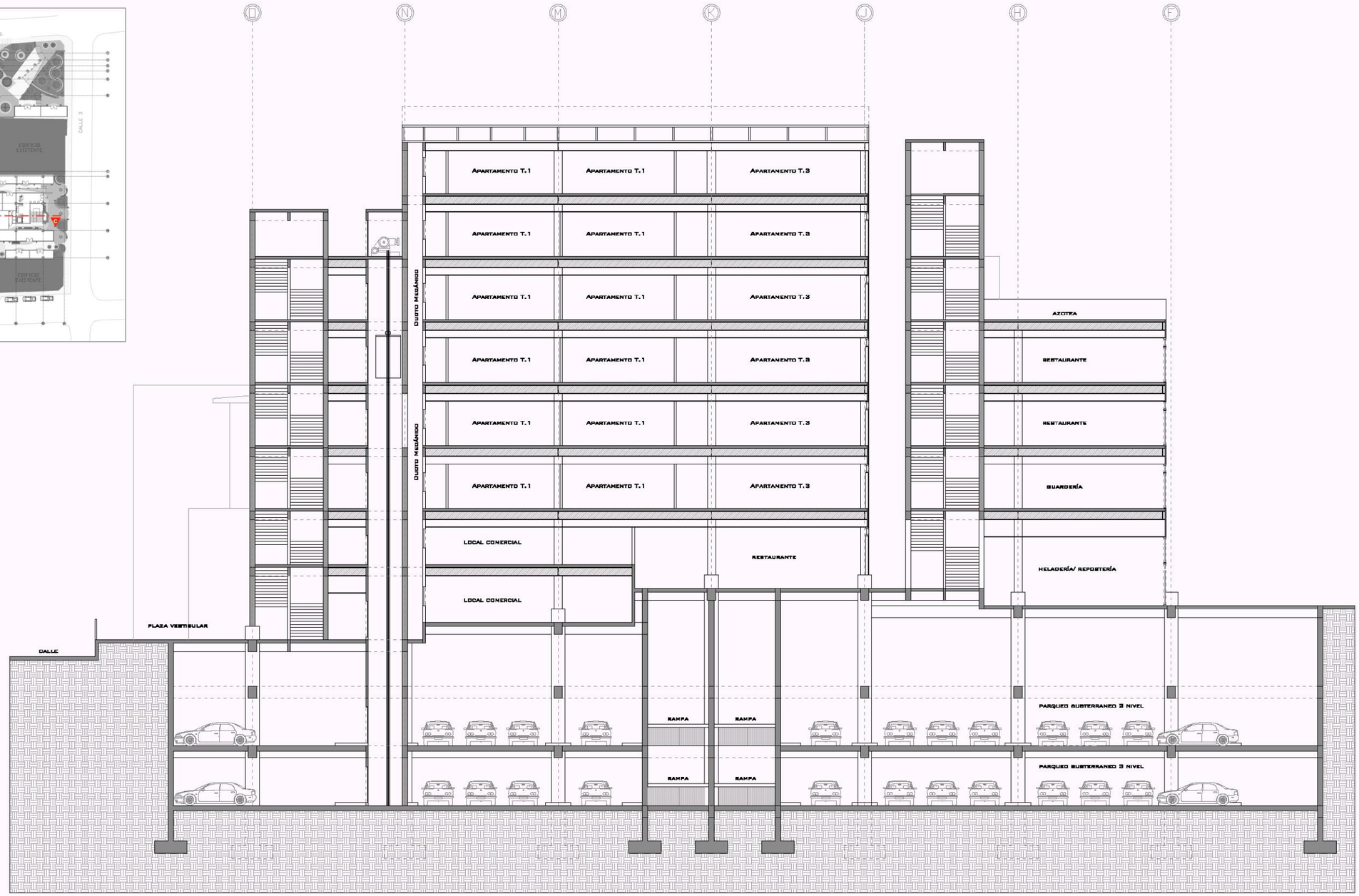
Corte A Esc. 1:300



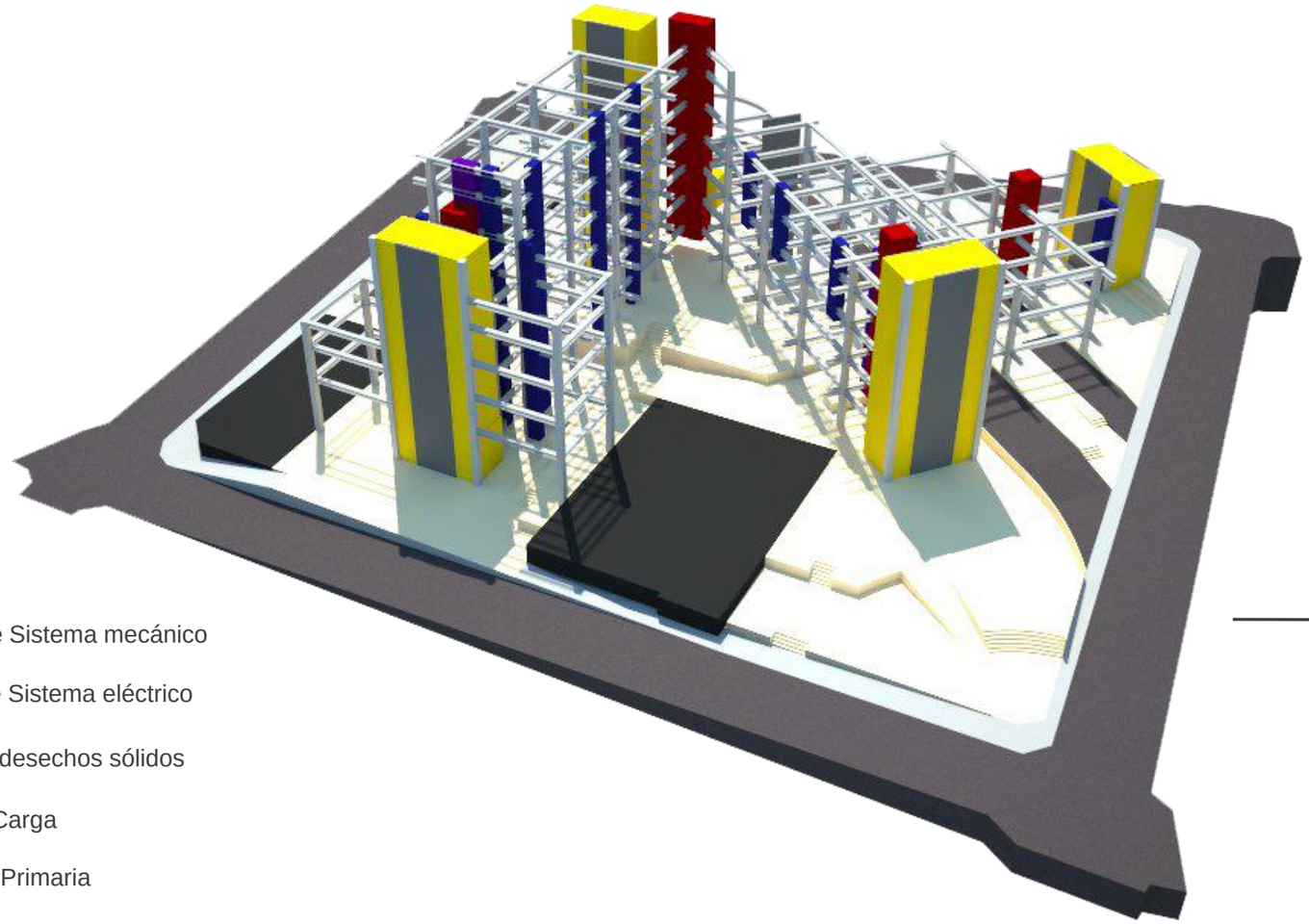
Corte B Esc. 1:300

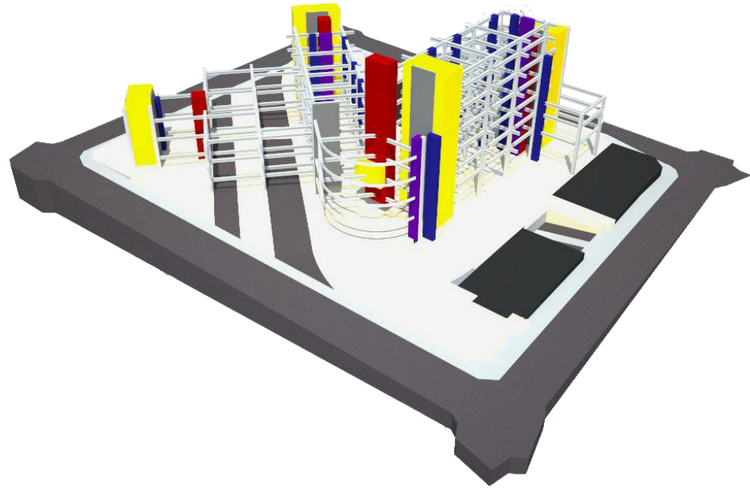
Señalización del Corte





Corte C Esc. 1: 250





Simbología

- Escaleras
- Ascensor
- Armario de Sistema mecánico
- Armario de Sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos
- Muros de Carga
- Estructura Primaria

Vistas tridimensionales del sistema estructural

El sistema estructural del edificio está compuesto por una estructura primaria a base de columnas y vigas de acero, complementada a su vez, por muros de carga en concreto. La estructura secundaria es de metal para el soporte de cubiertas, y la estructura terciaria se compone de una combinación de materiales livianos y pieles de madera que brindan la cobertura al edificio.

- La estructura primaria es en acero modulada en cuadrícula de 9 x 9m, compuesta por columnas de perfil cuadrado de 20” (50.8cm) y vigas de perfil en I de 24” x 9” (603 x 228cm) . El peralte de estas vigas permiten mantener la inclinación del 1% de las tuberías del sistema de instalaciones mecánicas. Como complemento de este sistema primario, el proyecto utiliza los núcleos verticales (ascensores y escaleras) y muros de carga en concreto para reforzar y brindar mayor rigidez horizontal al sistema.

- El entrepiso está compuesto por losas multitubulares que permiten grandes luces, eliminan la necesidad de vigas secundarias y presenta un proceso rápido y fácil de instalación. Sus dimensiones son de 1,8m de ancho por 4,5m de largo, con un peralte de 0,2m.

- Las cubiertas están conformadas por cerchas de acero, y en ocasiones por cerchas de madera, en los espacios de estructura visible de cubiertas transparentes. Se utilizan nuevamente las losas multitubulares en cubiertas planas.

- Los cerramientos del proyecto están compuestos por materiales livianos como gypsum y madera. Se emplean paredes de concreto de mayor grosor con aislante acústico para la división de apartamentos. En puntos estratégicos se utilizan pieles de materiales porosos y permeables para el paso del viento a través de ellos y el edificio. La utilización de vegetación como cerramiento (enredaderas), ayudan para filtrar el sonido y el viento en busca de ambientes frescos y agradables.

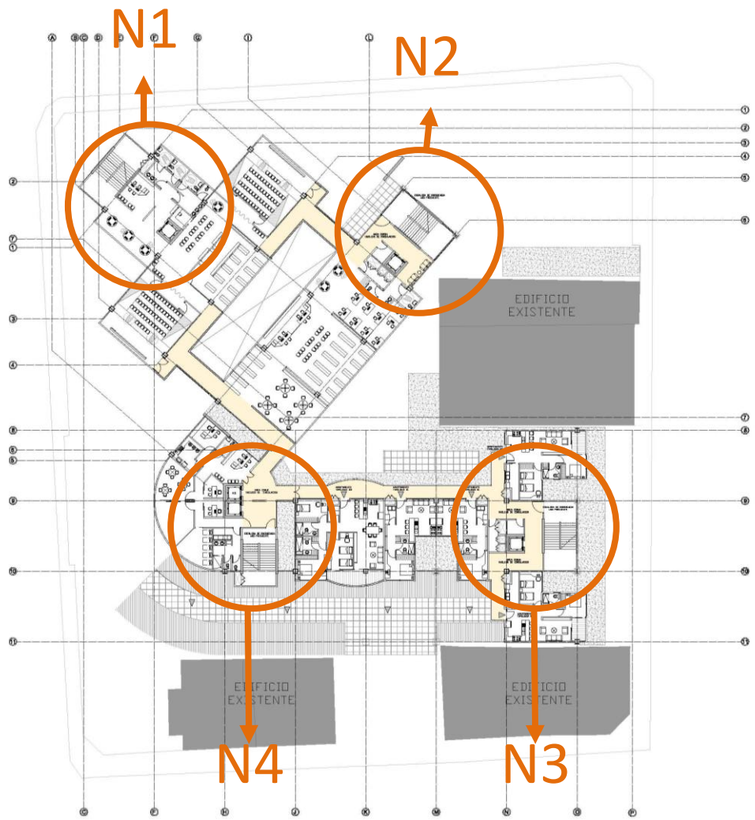
Se proponen 4 núcleos de circulación vertical alrededor de todo el cuadrante. Los ingresos y salidas de estos núcleos en el nivel 0 fueron estratégicamente ubicados con base en la relación directa de flujos peatonales, posicionamiento de calles vehiculares y plazas vestibulares. De igual manera se propone en los niveles superiores la concentración de la circulación horizontal, ductos de instalaciones mécanicas y cuartos de limpieza cerca de los núcleos principales de circulación vertical.

Los ingresos compartidos a los diferentes niveles y usos se controlan por medio de reestriccion de acceso, ya sea por la utilización de tarjetas digitales o algún guarda de seguridad.

Núcleo 1

El núcleo 1 se encuentra al noroeste del cuadrante, funciona como ingreso a la infoteca y su acceso es controlado por un guarda y barras de seguridad. Cuenta con una escalera y ascensor
unicamente de uso social.

Ubicación de núcleos



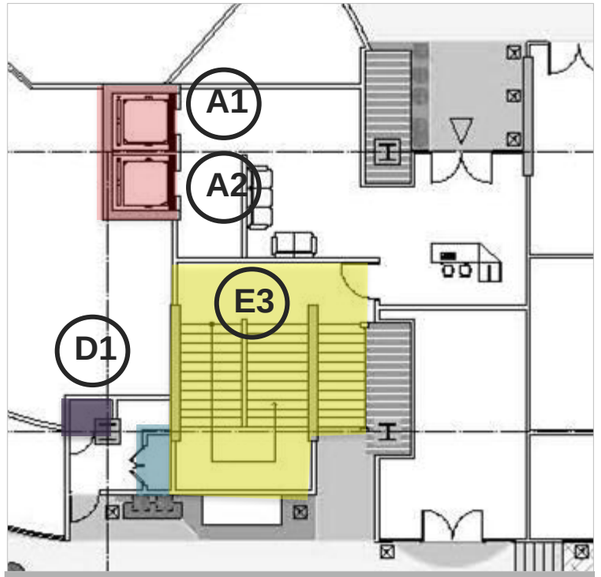
Simbología

Escaleras:
- E1 Sociales
- E2 De emergencias
- E3 De doble propósito

Ascensor:
- A1 Social
- A2 De servicios

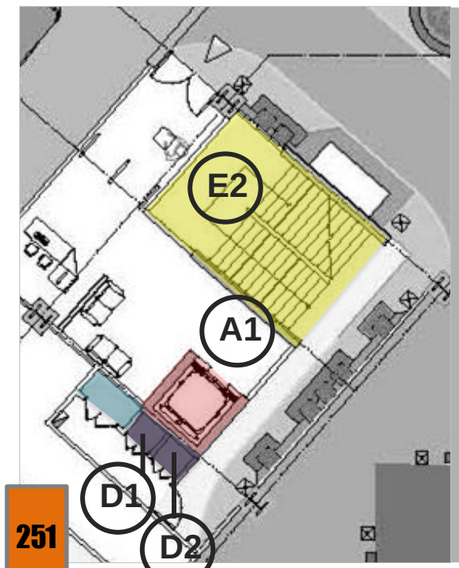
Armario de sstema mecánicoy eléctrico

Ductos de desechos sólido:
- D1 De basura
- D2 De reciclaje



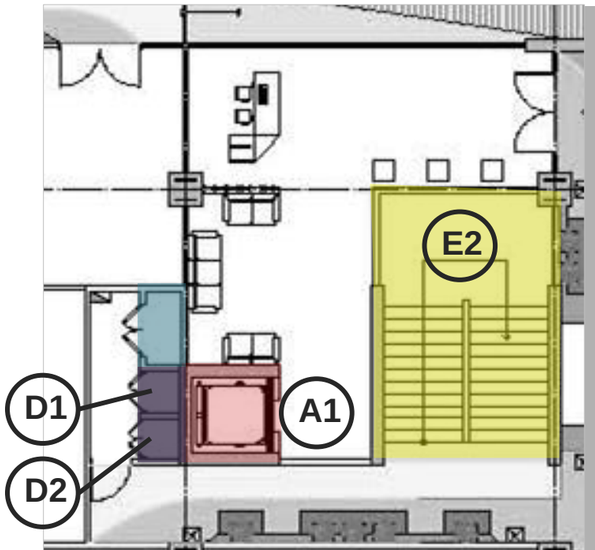
Núcleo 4

El núcleo 4, se encuentra al suroeste del cuadrante, funciona como ingreso compartido para apartamentos y servicios en niveles superiores (restaurante, guardería). Cuenta con una escalera de doble propósito que desemboca directamente a una plaza cultural. Este núcleo tiene un ascensor de servicios y otro de uso social. Los ductos mécanicos y de basura se concentran en un cuarto de servicios en el nivel 0 y poseen un ingreso privado, alejado de la entrada principal.



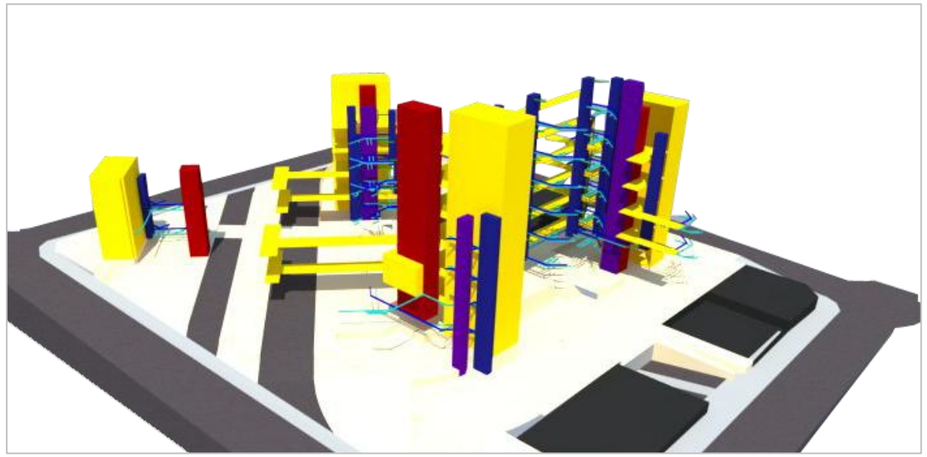
Núcleo 2

El núcleo 2, se encuentra al noreste del cuadrante, funciona como un segundo ingreso compartido a la Infoteca, y en niveles superiores a apartamentos. Cuenta con una escalera de emergencias que desemboca directamente a un área verde, y tiene únicamente un ascensor de uso social. Los ductos mécanicos, de basura y reciclaje se concentran en un cuarto de servicios en el nivel 0 y poseen un ingreso privado, alejado de la entrada principal.

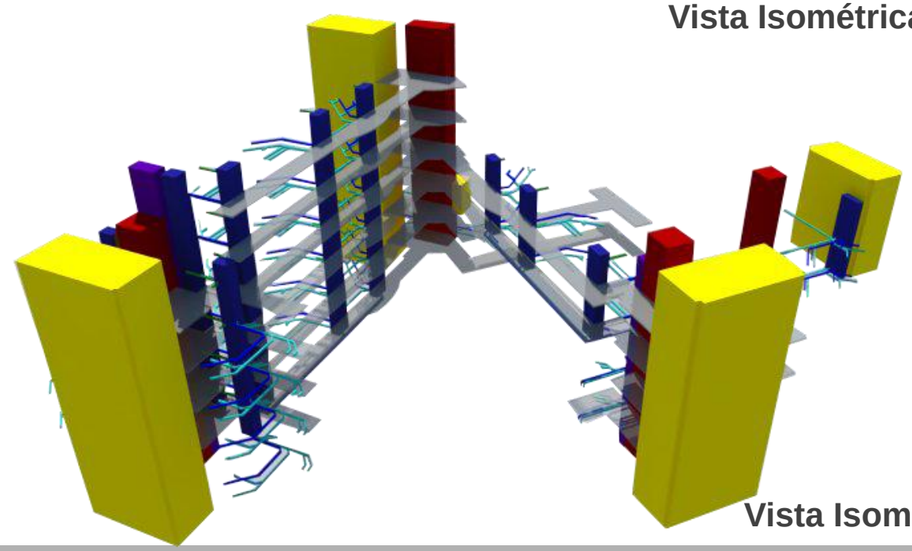


Núcleo 3

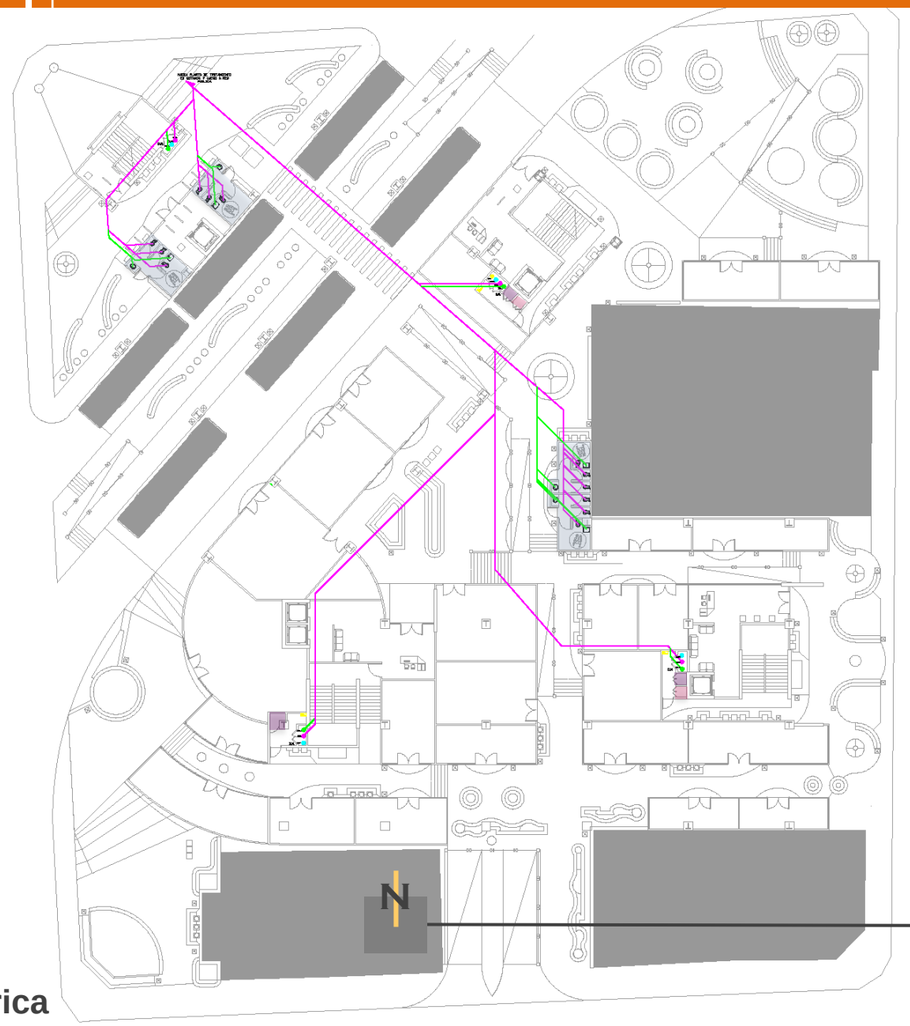
El núcleo 3, se encuentra al sureste del cuadrante, funciona como ingreso privado a apartamentos. Cuenta con una escalera de emergencias que desemboca directamente a una plaza vestibular, y tiene únicamente un ascensor de uso social. Los ductos mécanicos, de basura y reciclaje se concentran en un cuarto de servicios en el nivel 0 y poseen un ingreso privado, alejado de la entrada principal.



Vista Isométrica



Vista Isométrica



Planta de instalaciones – 1 nivel
Esc. 1:500

Simbología

Sistema mecánico

- Tubería agua potable Ø38mm
- Ducto vertical de agua potable
- Tubería evacuación aguas jabonosas Ø50mm
- Ducto vertical de aguas jabonosas
- Tubería evacuación aguas negras Ø75mm
- Ducto vertical de aguas negras.
- Núcleos húmedos

Sistema eléctrico / telemático

- Tubería portadora de líneas eléctricas
- Cajas de breakers
- Cajas de medidores (en sótanos)

Ductos de desechos

- De basura
- De reciclaje

El diseño del sistema de instalaciones busca eliminar en su mayoría la utilización de tuberías madres y de gran longitud con el fin de lograr pequeños sub sistemas eficientes, independientes y de fácil revisión en caso de averías.

- El sistema de instalaciones mecánicas se subdivide en varios ductos verticales, provenientes de cada apartamento. Estos desembocan, en cierto nivel establecido, en tuberías generales que los recolecta y los une a un ducto común, cercano a los sistemas de circulación vertical. Se utilizan 4 ductos generales que llegan al Nivel 0. En este nivel, se recolectan las aguas por medio de una tubería madre que las lleva al sótano, a la planta de tratamiento, y de ahí directo a la red pública de alcantarillados. Las tuberías, en cada apartamento, viajan por el entrepiso, especificamente en áreas comunes, con una pendiente del 1% y permiten ser registradas a nivel del cielo del piso anterior. Las tuberías madres viajan por pasillos para ser registradas facilmente. Las tuberías de agua potable viajarán por el cielo.

- El sistema de instalaciones eléctricas viaja también por cada uno de los ductos verticales de apartamentos (estas siempre cuentan con un aislamiento del resto de las tuberías mécanicas). Las líneas eléctricas y telemáticas llegan al cuarto de lavandería, en apartamentos o a cuartos de limpieza, en otros niveles, adonde se ubica la caja de breaker. Todos los medidores están ubicados en los cuartos eléctricos en sótanos.

- El sistema de desechos sólidos cuenta con dos ductos verticales (basura y reciclaje) ubicados en las áreas comunes, cercano a la circulación vertical. En cada nivel se tiene acceso a ellos, y estos desembocan en pequeños carritos móviles en el nivel 0, ubicados en los cuartos de servicio. Estos carritos son trasladados manualmente, por el personal de mantenimiento, al depósito general, adonde el sistema de recolección municipal tendrá acceso.

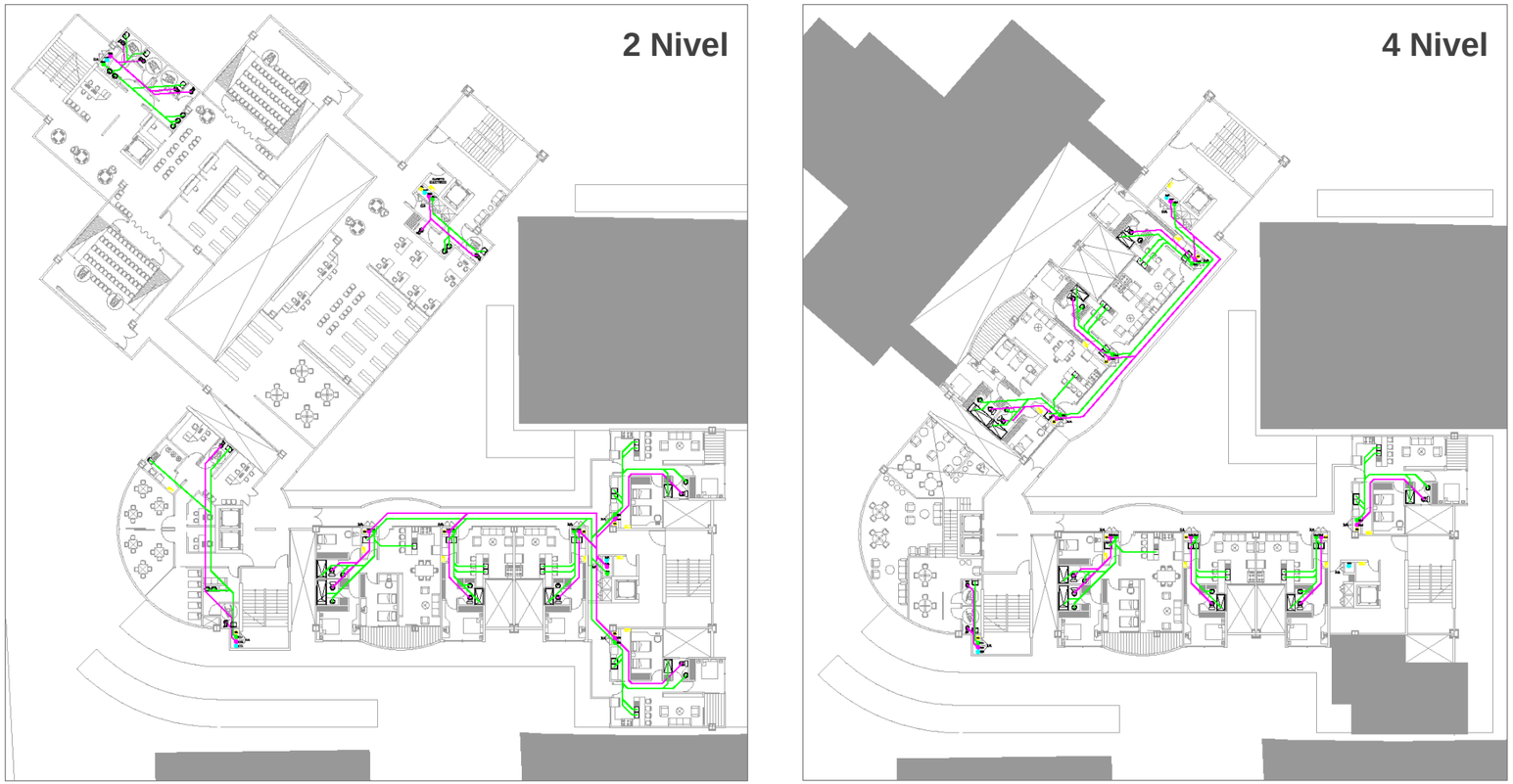
La planta típica es el ejemplo mas complejo y el que se repite mayor cantidad de veces en todo el proyecto, en este caso se tomaron dos plantas:

- La planta del segundo nivel muestra el sistema sectorizado en los 4 ductos comunes que llevan las tuberías al Nivel 0. En el área de apartamentos se puede visualizar la llegada de cada ducto y la unión de estos al ducto general.

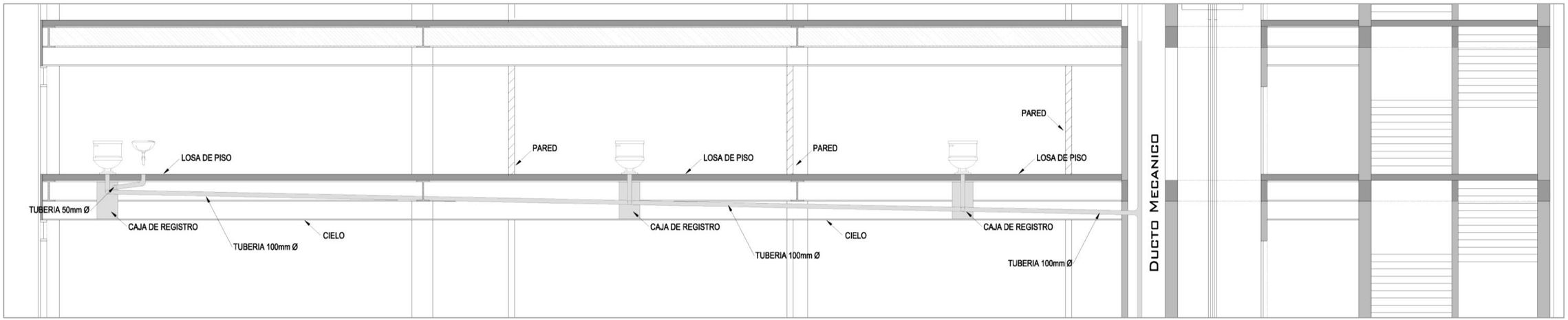
- En la planta del cuarto nivel se visualiza el sistema de tuberías y ductos independientes de apartamentos, y por otro lado se aprecia la llegada de cada ducto y la unión de estos al ducto general.

Con el corte y detalle típico se pretende ejemplificar el proceso de cálculo de tuberías, el cual implica no solo las uniones entre una tubería y otra, sino que también las pendientes minimas (1%) necesarias en las tuberías mecánicas. Esta pendiente favorece la evacuación de las aguas negras y jabonosas, por lo que es necesario contar con el espacio suficiente en el entrepiso.

Los niveles de las tuberías que se indican en el detalle toman el 0,00 a la línea superior de las vigas. Además las cajas de registro se registran por el cielo, por lo que se deja un panel móvil para este fin.



Planta típica de instalaciones
Esc. 1:500



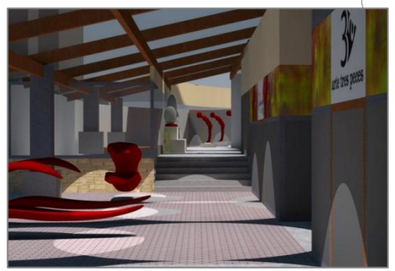
Corte típico de instalaciones

IDENTIFICACIÓN DE ÁMBITOS

Vista ámbito 1

Vista ámbito 3

Vista ámbito 2

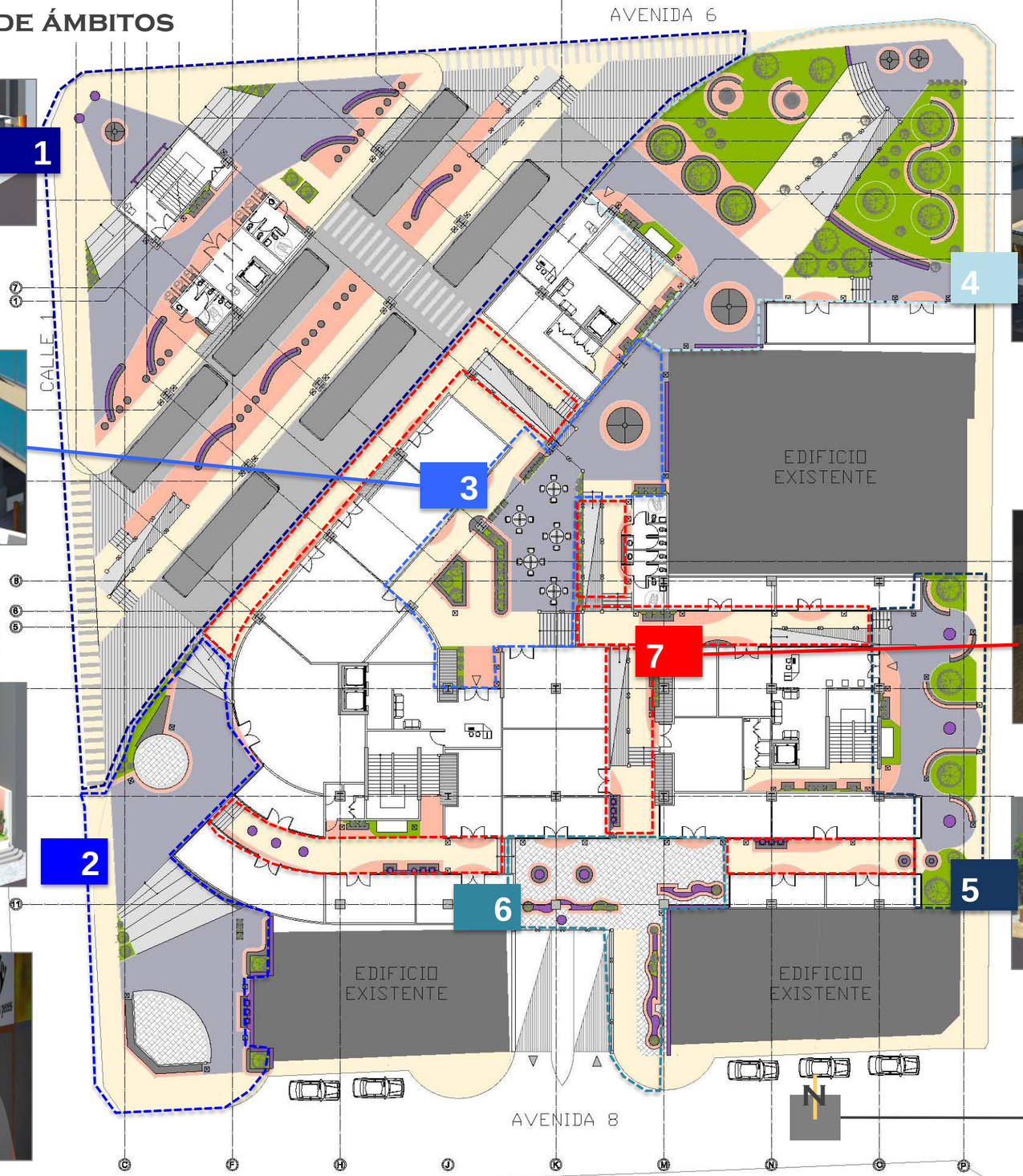


Vista ámbito 6

Vista ámbito 4

Vista ámbito 7

Vista ámbito 5



Planta identificación de ámbitos – 1 nivel
Esc. 1:400

Simbología

- Edificios por mantener
- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áeas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

Diagrama general funcionamiento de ámbitos

Simbología

- Edificios por mantener
- Ambito 1
- Ámbito 2
- Ámbito 3
- Ámbito 4
- Ámbito 5
- Ámbito 6
- Ámbito 7
- Senda peatonal principal
- Senda peatonal secundaria
- Concentración de personas
- Ritmos

La riqueza de la propuesta urbana de este proyecto responde a una búsqueda de relación con el contexto y su topografía inicial. Se pretendió utilizar el terreno lo más virgen posible por lo que se generó un juego de terrazas. Estas terrazas, junto con el posicionamiento de los edificios en el cuadrante, y el estudio del contexto y sus flujos, delimitaron muy claramente la ubicación de los ámbitos por diseñar.

Entre los objetivos que se buscan cumplir con la propuesta está desarrollar un cuadrante permeable, que fortalece con actividad todas sus esquinas y crea recorridos dinámicos hacia el centro de cuadra. Los bordes entre calle, acera y espacio público son tratados para tener accesibilidad en la mayoria de sus partes. Se brinda al peatón la alternativa de escoger por donde recorrer el cuadrante, y diversidad de actividad al caminar.

Se crean 7 tipos de ámbitos, cada uno con sus sub-ámbitos y enfoques definidos. En estos ámbitos existe una relación directa entre las actividades realizadas dentro del edificio propuesto y las actividades públicas aledañas a él. Se buscó en todo momento que el espacio público fuera una extensión del interno inmediato.

Se le ofrece al transeúnte un diseño urbano lúdico, que genera mucho dinamismo, constraste y transformación (espacial y sensorial) en el recorrido. Se pasa de espacios angosto, de mucho movimiento e imágenes, a espacios abiertos, iluminados, y espaciosos. Otros espacios utilizan recursos plásticos o vegetales para generar ritmos y crear legibilidad en el recorrido.

Se busca en fin la apropiación del espacio público, diferentes temporalidades de uso y conectividad con el contexto.

UBICACIÓN

DIAGRAMA

Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

Simbología (Diseño en detalle)

- Áreas recreativas/ Verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario ubano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

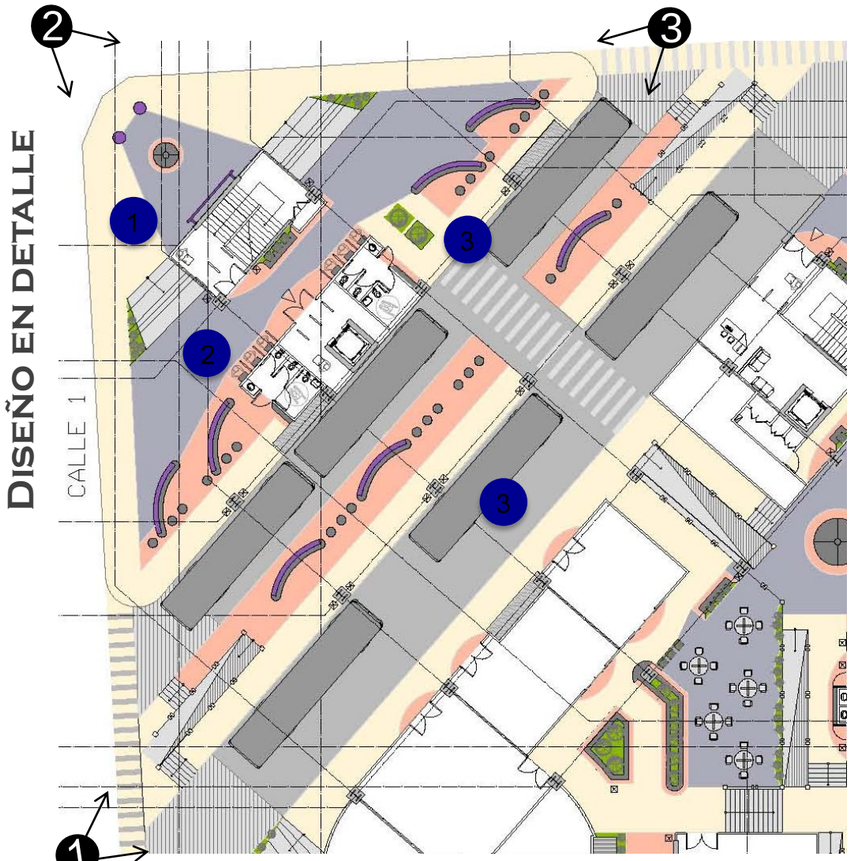
CARACTERIZACIÓN

El ámbito uno comprende la estación de autobuses, una plaza vestibular, un área de servicios públicos y el ingreso a la Infoteca. La presencia de la estación de autobuses aporta al ámbito un constante y alto flujo peatonal, el cual es organizado y distribuido hacia diferentes sectores del cuadrante. El objetivo de este subámbito comprende el traslado de personas de un lugar a otro, tanto hacia afuera del cuadrante como hacia el interior del mismo. Esto crea un ámbito de carácter conector y distribuidor.

La conexión directa con la infoteca genera además un ámbito de carácter educativo/ informativo, ya que se busca la expansión del espacio interno, al externo/ público. Se recurre al elemento digital (pantallas informativas) para invitar e informar al transeúnte acerca de las actividades presentes en el espacio interno y a la vez contribuir con la educación informal en espacios públicos.

- Sub-ámbitos:
  1. Plaza vestibular
  2. Área de servicios básicos
  3. Estación de autobuses

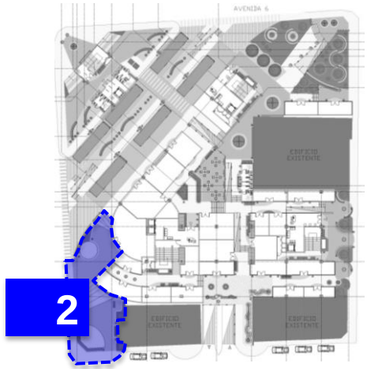
DISEÑO EN DETALLE



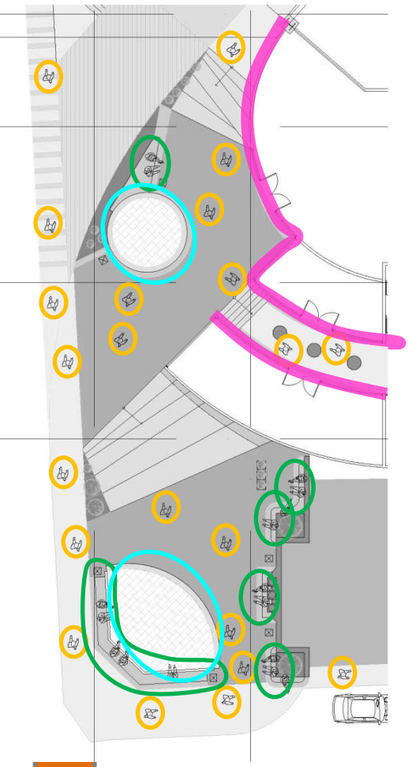
APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

VISTAS

UBICACIÓN



DIAGRAMA



CARACTERIZACIÓN

El ámbito 2 marca el comienzo del eje cultural/ artístico que cruza el cuadrante de oeste a este. A la vez, este ámbito se conecta a la red peatonal de la capital y recibe el flujo proviente del proyecto faro del sur y las galerías comerciales cercanas.

El ámbito cuenta con dos tarimas para eventos culturales que pueden ser utilizadas también como mobiliario urbano. Por estar ubicado en una esquina del cuadrante se busca la permeabilidad en todos sus bordes y el acceso directo a los espacios.

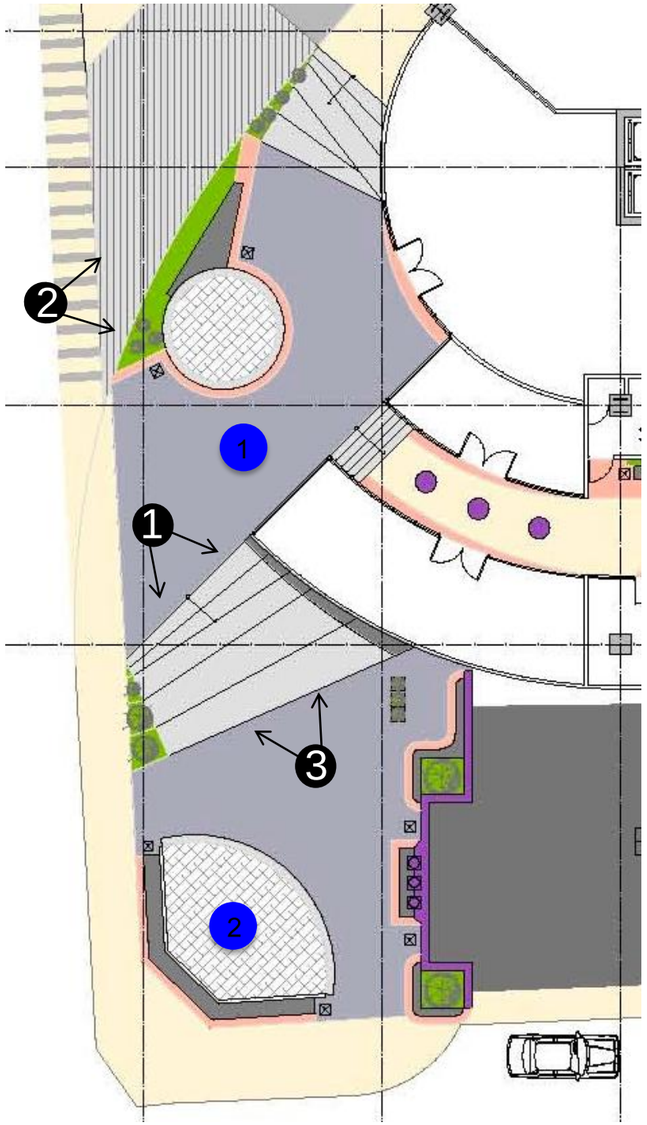
Las dimensiones de las dos plazas son pequeñas, por lo que se crean espacios de una atmósfera íntima y con cierto grado de privacidad.

Se propone la presencia del arte urbano, por medio de murales y esculturas, que en conjunto con la vegetación generen espacios de agradable estancia.

Las gradas son amplias y alargadas para que cumplan con una doble funcionalidad: de gradería para eventos y de unión entre niveles.

- Sub-ámbitos:
  1. Plaza de eventos artísticos
  2. Plaza de eventos artísticos y estancia

DISEÑO EN DETALLE



Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

Simbología (Diseño en detalle)

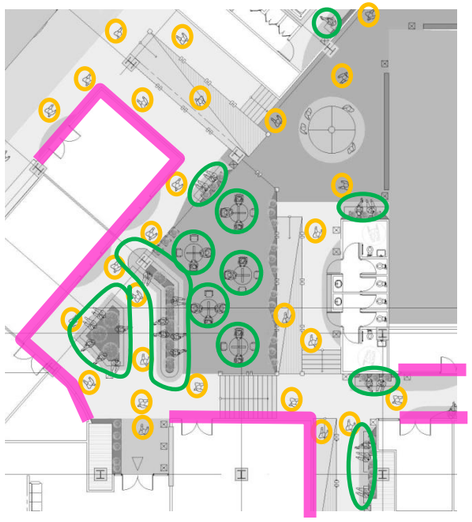
- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

VISTAS

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

UBICACIÓN

DIAGRAMA



Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

Simbología (Diseño en detalle)

- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

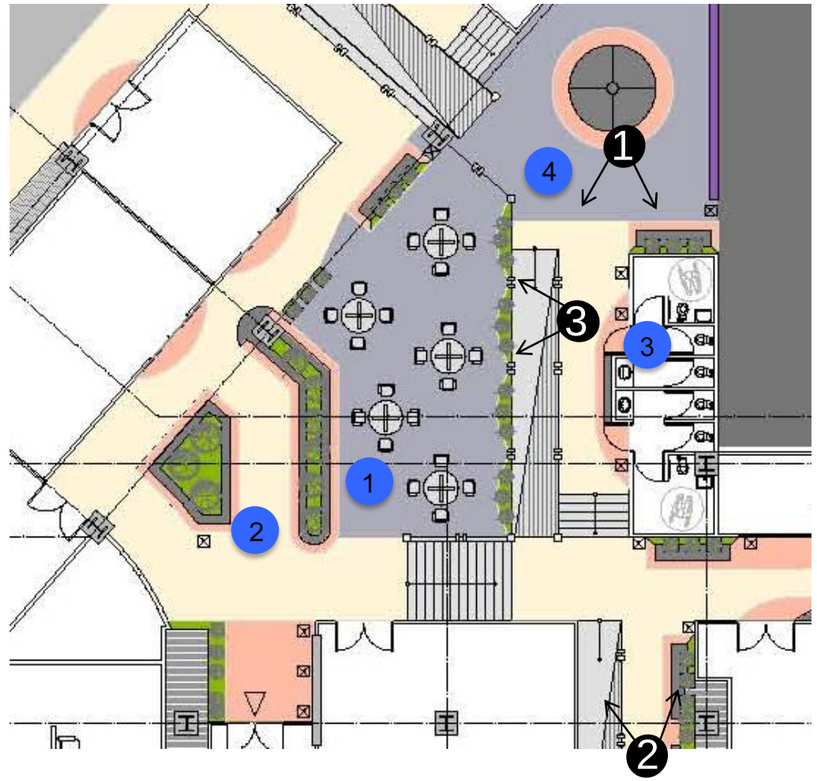
CARACTERIZACIÓN

El ámbito 3 es la propuesta más clara en cuanto a la búsqueda de expansión del espacio interno al externo/ público. Este ámbito se encuentra rodeado de áreas de comida (restaurantes, cáfe internet) por lo que se brinda un espacio de mesas al aire libre que puede ser utilizado por los clientes de estos lugares o por cualquier peatón que desee. Este subámbito de mesas se encuentra a 1m por encima del área de circulación lo que le brinda cierto grado de privacidad y aislamiento.
Cercano al área de mesas se encuentra una plaza vestibular con áreas de estancia y vegetación que delimita el ingreso a apartamentos y a los diferentes niveles de servicios. Como parte del ámbito se ubican también los servicios sanitarios públicos del cuadrante y una serie de kioscos comerciales que vienen a suprimir las necesidades básicas del transeúnte.

Sub-ámbitos:

1. Área de mesas
2. Plaza vestibular
3. Servicios sanitarios
4. Kioscos comerciales

DISEÑO EN DETALLE

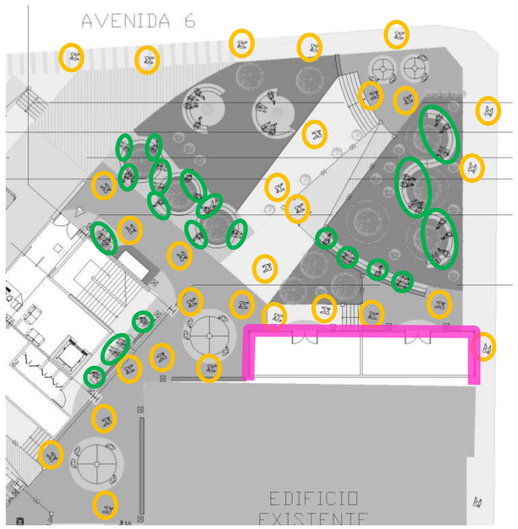


APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

VISTAS

UBICACIÓN

DIAGRAMA



CARACTERIZACIÓN

El ámbito 4 tiene un carácter vestibular, ya que recibe el flujo peatonal proveniente del bulevar de la calle 3, y lo conecta con el sistema peatonal interno del proyecto. Este ámbito representa el pulmón del cuadrante por su gran área verde y vegetación abundante. Se utilizan árboles frondosos y nativos que generen mucha sombra, y que presenten las características idoneas y favorables para su posicionamiento urbano. Por su cercanía al Colegio de Señoritas este ámbito se pensó como lugar de ocio y de recreación pasivo para los estudiantes y el transéunte. Se propone un mobiliario urbano diferente y ligado físicamente a la vegetación propuesta. Por estar ubicado en una esquina del cuadrante se busca la permeabilidad en la mayoría de sus bordes y el acceso directo a los espacios.

Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

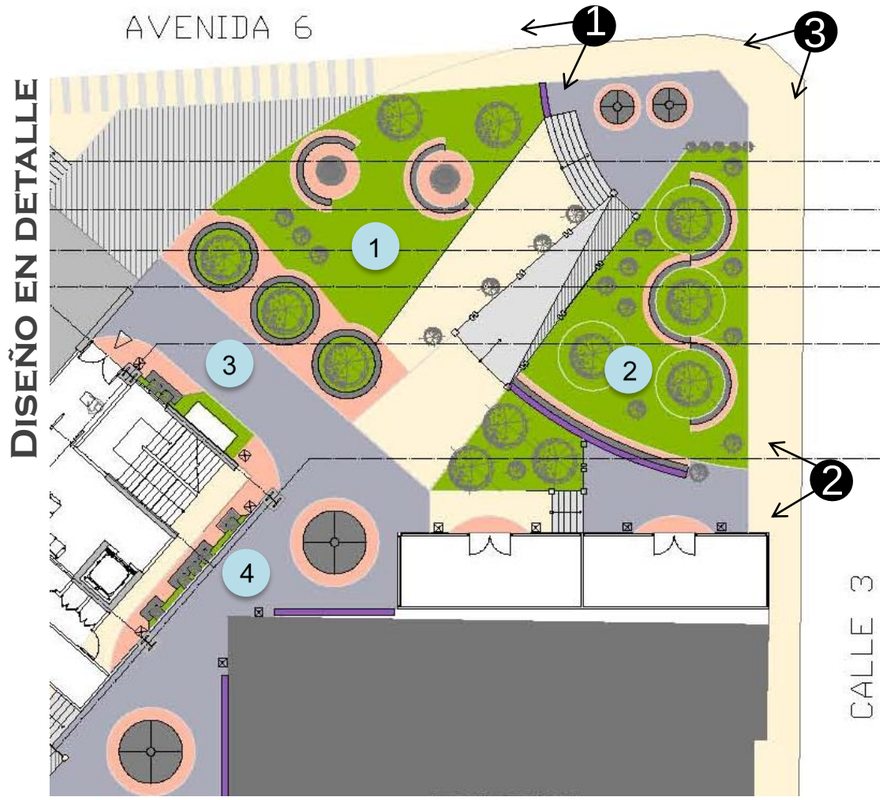
Simbología (Diseño en detalle)

- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

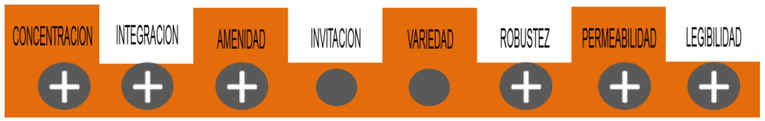
Sub-ámbitos:

1. Área verde
2. Área verde
3. Plaza vestibular
4. Área de kioscos comerciales

DISEÑO EN DETALLE



APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES



VISTAS

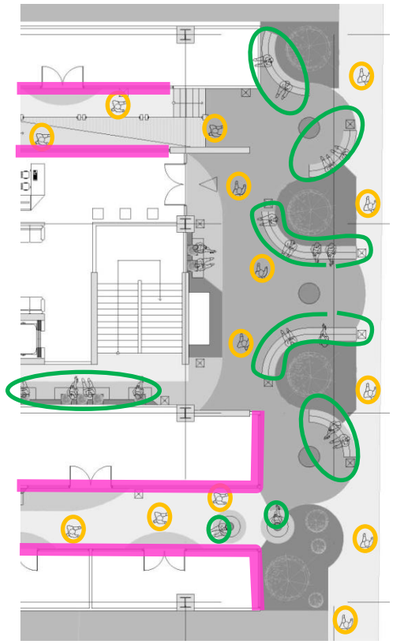
Anteproyecto

Ámbito 5

Carácter vestibular/ artístico

Ubicación

Diagrama



Caracterización

El ámbito 5 marca el “final” del eje cultural/ artístico que cruza el cuadrante de oeste a este. Este ámbito se conecta a la red peatonal de la capital y recibe el flujo proviente del proyecto La Galería y de las galerías comerciales cercanas. Este eje horizontal esta dedicado a la venta de producto artístico nacional, por lo que se propone la expansión del arte al espacio urbano/ público. Se propone la presencia de esculturas, que en conjunto con una vegetación abundante aporten sombra y creen espacios de agradable estancia. El mobiliario urbano se ubica alrededor de la vegetación y esculturas, en busca de la contemplación de las mismas y la delimitación del espacio de circulación.

El ámbito se compone únicamente de una gran plaza vestibular creada para el ingreso privado de apartamentos. Este se encuentra a 1m por encima de la senda vehicular lo que le brinda cierto grado de privacidad.

Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

Simbología (Diseño en detalle)

- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

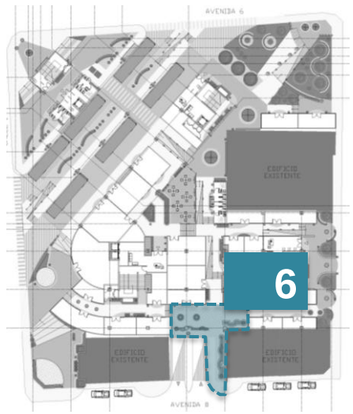
- Sub-ámbitos:
  1. Plaza vestibular

Diseño en detalle

Vistas

Aplicación conceptos directrices

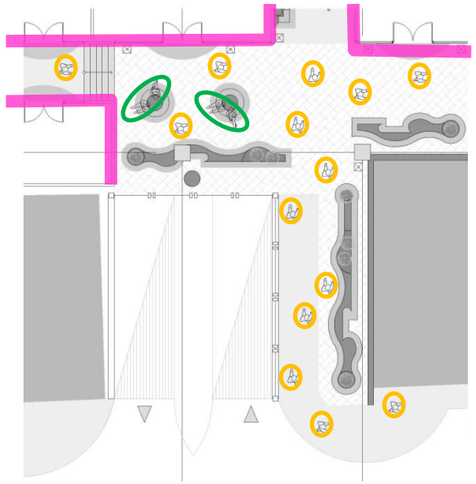
Ubicación



Caracterización

El ámbito 6 es otra de las propuestas más claras en cuanto a la búsqueda de expansión del espacio interno al externo/ público. Este ámbito se encuentra rodeado por galerías de arte y locales comerciales (venta de producto artístico nacional); los cuales poseen fachadas transparentes en busca de permeabilidad visual. Influenciado por esto, se propone una plaza, frente a estos locales, que es utilizada como galería al aire libre. En esta plaza se utilizan obras de artistas costarricenses, que cumplan con una doble funcionalidad: ser esculturas habitables, que el peatón, además de contemplar, pueda intervenir e utilizar a su gusto. Esta plaza se liga al resto del sistema peatonal, y a los demás ámbitos por medio de una serie de pasillos urbanos. Este ámbito utiliza una cubierta transparente que brinda confort climático y marca un cambio sensorial en el recorrido peatonal.

Diagrama



- Sub-ámbitos:
  1. Plaza artística (Galería de arte externa)

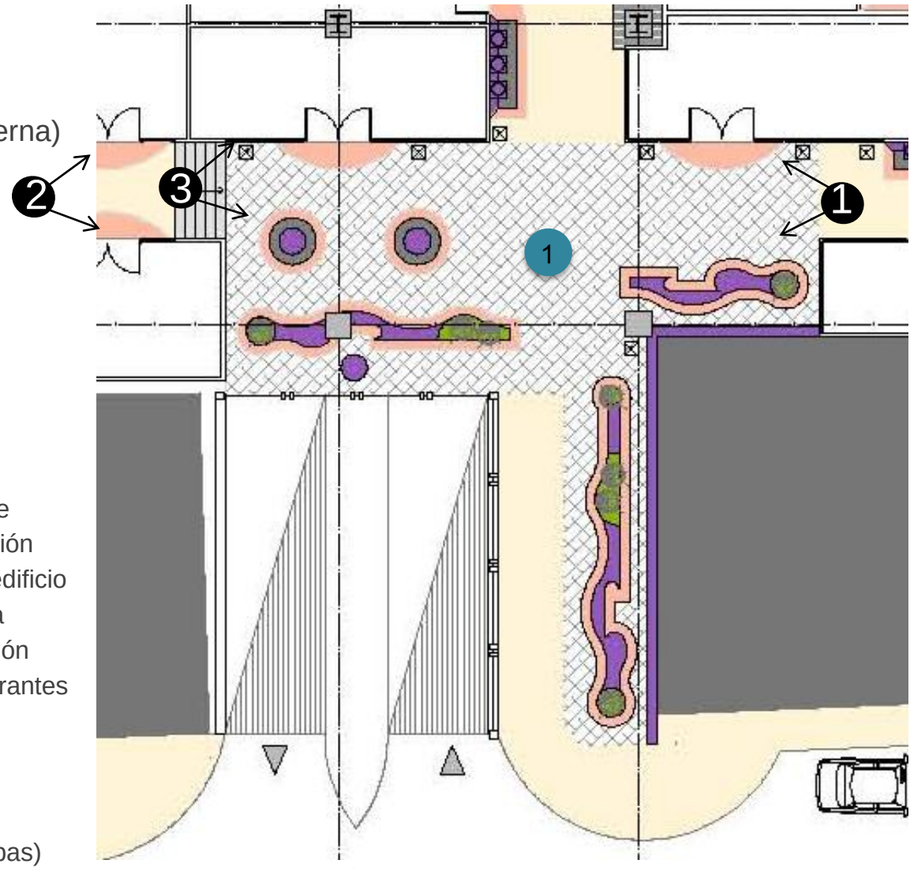
Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

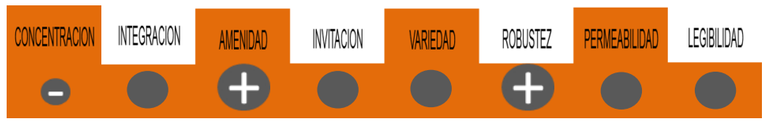
Simbología (Diseño en detalle)

- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

Diseño en detalle

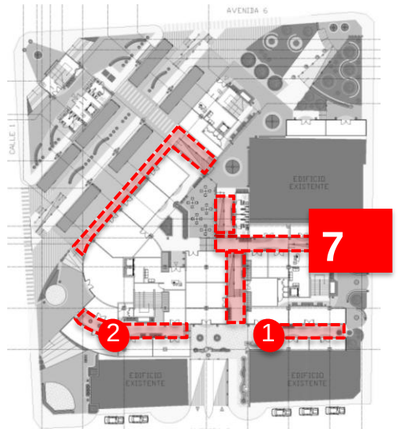


Aplicación conceptos directrices



Vistas

UBICACIÓN



Simbología (Diagrama)

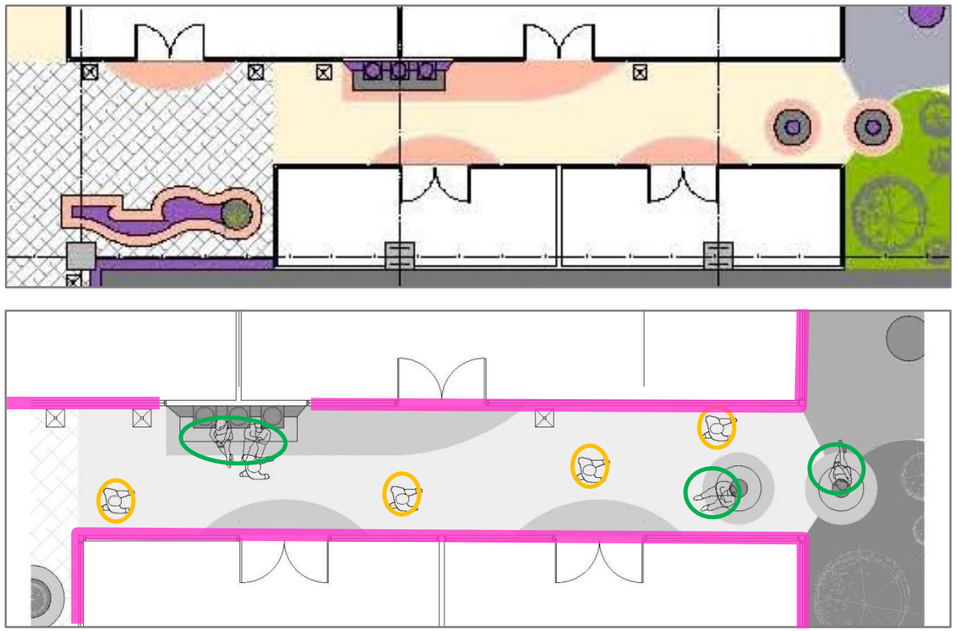
- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

Simbología (Diseño en detalle)

- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

DISEÑO EN DETALLE

Eje 1



APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

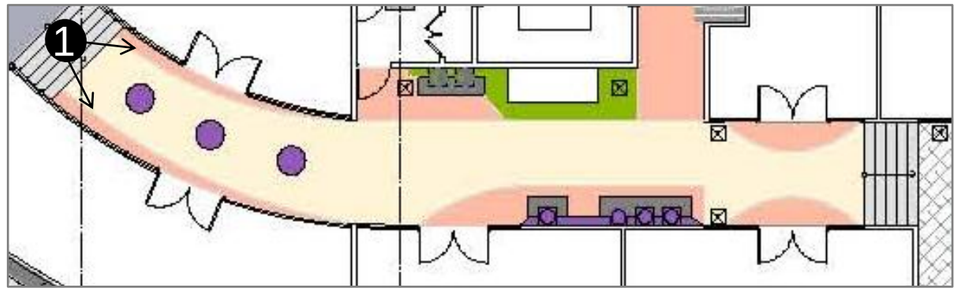
VISTA

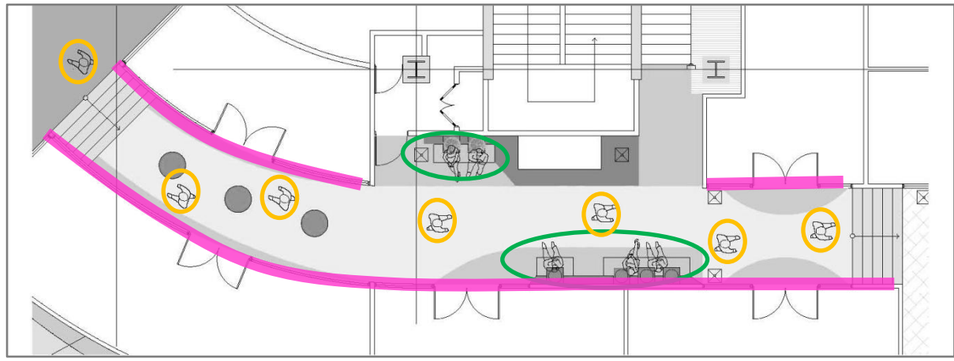
CARACTERIZACIÓN

El ámbito 7 esta compuesto por varios ejes de circulación peatonal, que cumplen con el objetivo de unificar todos los ámbitos presentes en la totalidad del cuadrante. Estos ejes contemplan áreas pequeñas de estancia, ubicadas en lugares estratégicos alrededor de toda la senda; buscando no interferir, ni con el paso peatonal, ni con la visualización de las vitrinas comerciales. Se utiliza también la legibilidad en el recorrido a partir de cambios de texturas (que anuncien al peatón el posicionamiento de objetos físicos en la senda) y la utilización de mobiliario diferente según su entorno (orienta al transeúnte dentro del sistema peatonal).
En los ejes 1 y 2 se propone la utilización de esculturas, como expansión del espacio interno al externo/ público. A la vez, estas esculturas, en conjunto con una vegetación abundante, aportan sombra, ritmos en el recorrido y crean espacios de agradable estancia. Este ámbito utiliza una cubierta transparente que brinda confort climático y marca un cambio sensorial en el recorrido peatonal. El mobiliario urbano propuesto se ubica alrededor de la vegetación y esculturas, en busca de la contemplación de las mismas y la delimitación del espacio de circulación.

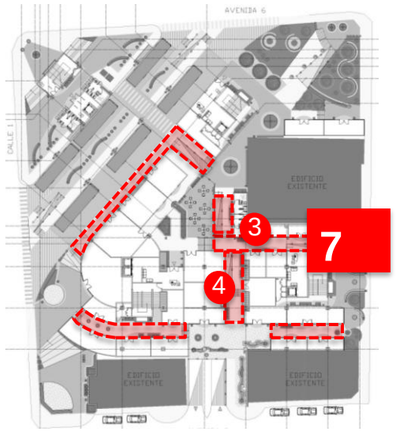
DISEÑO EN DETALLE

Eje 2





UBICACIÓN



Simbología (Diagrama)

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Actividades itinerantes

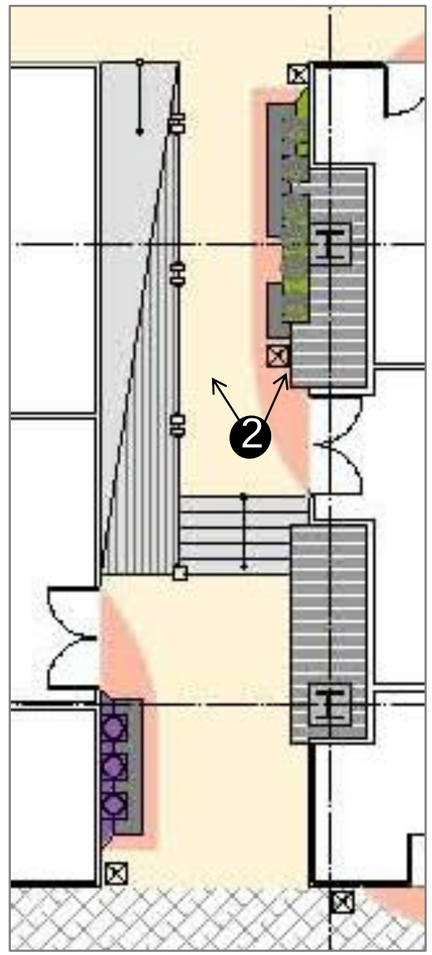
Simbología (Diseño en detalle)

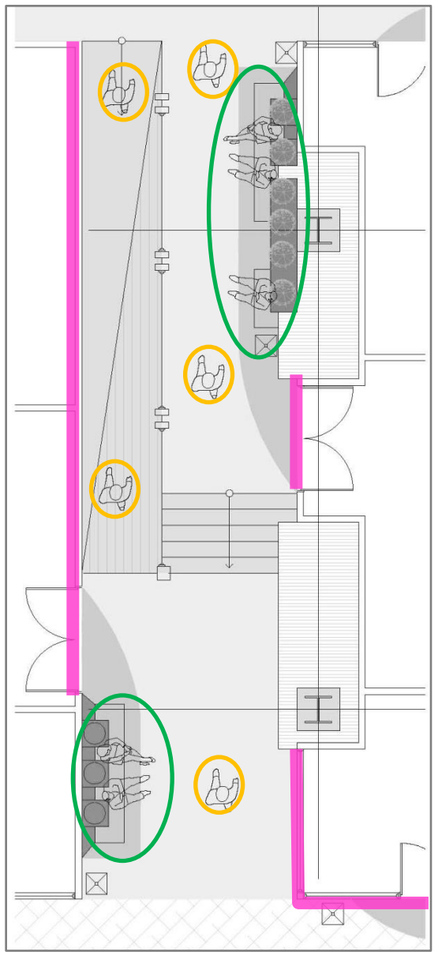
- Áreas recreativas/ verdes
- Áreas de circulación peatonal
- Áreas de ciculación peatonal con textura que indica cambio o transición
- Mobiliario urbano
- Arte público
- Cambio de nivel (escaleras y rampas)
- Plazas
- Plazas artísticas

DISEÑO EN DETALLE

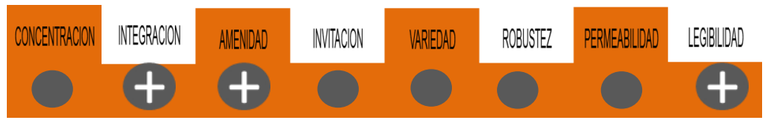
Eje 3

Eje 4





APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES



CARACTERIZACIÓN

Los ejes 3 y 4 mantienen las mismas características nombradas anteriormente, ya que pertenecen también al ámbito 7. La diferencia que presentan nace del entorno en el cual se encuentran. Estos ejes se encuentran rodeados por locales comerciales, y de servicios básicos (fotocopiadoras, lavandería, super mercado, entre otros), por lo que el mobiliario propuesto responde a la necesidad de una estancia corta. Se utiliza mobiliario más compacto, ubicado en lugares estratégicos que no interfieran con ingresos o vitrinas y se complementan con vegetación pequeña que genere un ambiente fresco y agradable estéticamente.

VISTA 2

Costos

Los datos expuestos son obtenidos al tipo de cambio del Banco de Costa Rica del día martes 5 de junio de 2012.
Fuente: Ministerio de Hacienda , Dirección General de Tributación, Órgano De Normalización Técnica , "Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva "febrero 2011.

DESGLOSE DE COSTOS

CLASIFICACION	DESGLOSE	COSTO DEL m²	IPE Hasta FEB-12 1.0377	IPE Hasta ABR-12 0.9958	m² EN PROYECTO	COSTOS DEL PROYECTO COLONES	COSTOS DEL PROYECTO DOLARES
COSTOS DIRECTOS TERRENO, MANO DE OBRA, MATERIALES, EQUIPO Y HERRAMIENTAS	Terreno	₡ 355,000	₡ 368,384	₡ 366,836	5710	₡ 2,027,050,000	$ 3,990,255.91
	CONSTRUCCION - Espacios edificados						
	Áreas de apartamentos	₡ 520,000	₡ 539,604	₡ 537,338	4109	₡ 2,207,920,458	$ 4,346,300.11
	Áreas comerciales	₡ 295,000	₡ 306,122	₡ 304,836	1002	₡ 305,445,461	$ 601,270.59
	Área de biblioteca	₡ 405,000	₡ 420,269	₡ 418,503	2055	₡ 860,024,430	
	Áreas de guardería	₡ 490,000	₡ 508,473	₡ 506,337	255	₡ 129,116,040	$ 254,165.43
	Áreas de restaurante	₡ 630,000	₡ 653,751	₡ 651,005	465	₡ 302,717,439	$ 595,900.47
	Calles internas	₡ 18,500	₡ 19,197	₡ 19,117	792	₡ 15,140,522	$ 29,804.18
	Estacionamientos	₡ 220,000	₡ 228,294	₡ 227,335	7124	₡ 1,619,535,717	$ 3,188,062.43
	Bodegas / carga y descarga	₡ 190,000	₡ 197,163	₡ 196,335	122	₡ 23,952,860	$ 47,151.30
	Planta de tratamiento	₡ 287,500	₡ 298,339	₡ 297,086	42	₡ 12,477,601	$ 24,562.21
	Tanque de captación	₡ 287,500	₡ 298,339	₡ 297,086	42	₡ 12,477,601	$ 24,562.21
	Sistemas de emergencia	₡ 350,000	₡ 363,195	₡ 361,670	200	₡ 72,333,916	$ 142,389.60
	CONSTRUCCION - Espacios públicos						
	Áreas peatonales	₡ 13,500	₡ 14,009	₡ 13,950	796	₡ 11,104,289	$ 21,858.84
	Áreas de estancia	₡ 17,500	₡ 18,160	₡ 18,083	223	₡ 4,032,616	$ 7,938.22
	kioscos	₡ 216,000	₡ 224,143	₡ 223,202	33	₡ 7,365,659	$ 14,499.33
	COSTOS DIRECTOS					**₡ 7,610,694,610**	**$ 14,981,682.30**
	IMPREVISTOS (5%)					**₡ 380,534,730**	**$ 749,084.12**
TOTAL COSTOS DIRECTOS						**₡ 7,991,229,340**	**$ 15,730,766.42**
COSTOS INDIRECTOS ASESORÍAS TÉCNICA Y TRÁMITES	Estudios preliminares	0.5%				₡ 39,956,147	$ 78,653.83
	Anteproyecto	1.0%				₡ 79,912,293	$ 157,307.66
	Planos constructivos	4.0%				₡ 319,649,174	$ 629,230.66
	Dirección técnica	5.0%				₡ 399,561,467	$ 786,538.32
	Administración de obra	15.0%				₡ 119,868,440	$ 235,961.50
	Traámites	7.0%				₡ 559,386,054	$ 1,101,153.65
TOTAL COSTOS INDIRECTOS						**₡ 1,518,333,575**	**$ 2,988,845.62**
COSTOS TOTALES						**₡ 9,509,562,915**	**$ 18,719,612.04**

Viabilidad para el inversionista

Para proceder con la gestión es necesario saber el tipo de viabilidad que tendría el proyecto basado en su costo económico. Desde el punto de vista económico pueden existir actores para una gestión mixta (pública y privada) como lo sería la municipalidad o inversionistas en el caso de gestiones privadas. Esto determina el proceder de la adquisición de terrenos con o sin expropiación, modelos de tenencia de tierra por compra, alquiler o subsidio, vías de financiamiento, regulaciones pertinentes, entre otras. El alquiler mínimo debe ser inferior o igual al valor de los alquileres según su mercado y contexto. Pero debe ser superior a la ganancia por intereses de un certificados de depósito a plazo para que sea viable la inversión.
Fuente: Ing. Roberto Fernández, Revista del Colegio Federado de ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2012.

INFORMACION - PROYECTO		
Costo total del proyecto	₡	9,509,562,915
Área edificada útil		7886
Área de parqueo		4519
m² rentables		12405
valor del m²	₡	766,591
VIABILIDAD		
ALQUILER mínimo para el proyecto		
₡		5,599

Nota: El cálculo VNA se basa en flujos de caja futuros.
Para este efecto se toma como 156.58.
Dentro de los m2 rentables se está excluyendo el área de circulación excepto en espacios de planta libre.

Diagrama de viabilidad

Costo de construcción / m² rentables
₡ 766,591

Tasa activa préstamos para la construcción.
16%

La renta neta requerida es el resultado del costo del m2 rentable entre el VNA que toma en cuenta la tasa activa vigente para préstamo de construcción.
₡ 4,896

Deducciones por administración, mantenimiento e impuestos.
18%

La renta bruta se obtiene mediante la división de la renta neta entre la resta de uno menos las deducciones.
₡ 5,971

El alquiler mínimo es el resultado de multiplicar la renta bruta por el cociente de la tasa de CDP y el alquiler anual. Se considera viable cuando la tasa de alquiler anual es mayor a la tasa de CDP, sino se procede a una gestión distinta.
₡ 5,599

Tasa de alquiler mensual.
0.78%

Tasa de alquiler anual.
9.76%

Tasa de certificados de depósito a plazo.
9.15%

Viabilidad para inversionista

NO ES VIABLE
Se procede a una gestión mixta donde la municipalidad es uno de los colaboradores en el proceso.

SÍ ES VIABLE
Es económicamente rentable manejar el proyecto desde una gestión privada al lado de inversionistas.

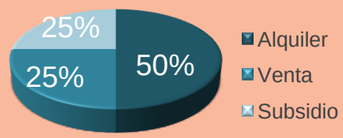
Gestión del proyecto

	Alcances	Actores principales	Costos	Financiamiento	Usuario	Tipo de administración	Incentivos a propietarios
ESPACIO URBANO	▪ Ofrecer un espacio confortable y ameno para el abordaje y desabordaje del transporte público. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto) ▪ Ofrecer variedad de actividades urbanas con amenidades que incrementen la vivencia urbana	propietarios de terrenos municipalidad empresas privadas: -comercios de primer nivel -empresas de autobuses	**¢2,000,546,679** $3,938,084	▪ Busca financiarse por medio de bonos municipales emitidos por la Municipalidad de San José, que desde el 2011 cuenta con un fondo de 10,000,000,000.00 de colones para financiar proyectos espciales. ▪ Por otra parte, las companías autobuseras y empresas privadas que se anuncien en el espacio público pueden financiar otra fracción.	▪ **RESIDENTES, TRABAJADORES, USUARIOS DE SERVICIOS Y CLIENTES**: Usuarios permanentes del proyecto por lo que se proporciona espacios para la estancia cercanos a sus actividades especificas. ▪ **TURISTAS, PEATONES Y ESTUDIANTES**: son usuarios transitorios con diversidad de actividades para su permanencia.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** dueños privados + inversionistas + municipalidad	▪ Cesión de terreno, para desarrollar el proyecto: al participar se le otorga facilidades para obtener locales en el proyecto, como parte de su ganancia. ▪ Incorporación de la municipalidad, dentro de la administración: facilitara los bonos para desarrollar el proyecto además de la exoneración de varios impuestos. ▪ La figura cooperativa de dueños del proyecto ayuda económicamente para el mantenimiento adecuado de cada espacio.
ESPACIO CONSTRUIDO	▪ Retomar el servicio de vivienda dentro del centro de San José. ▪ Reactivar la actividad comercial. ▪ Potenciar los servicios en la zona. ▪ Generar nuevos centros de trabajo, producción y ocio. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto).	propietarios de terrenos municipalidad cámara de comerciantes detallistas empresas privadas: -comercios -desarrolladoras	**¢7,509,016,236** $14,781,528	▪ Al ser un proyecto de carácter público, con áreas aprovechadas por la comunidad como la biblioteca y el espacio de paradas, se buscará un financiamiento público por parte de la Municipalidad, respaldado por figuras mixtas como inversionistas privados que puedan aportar capital.	▪ **RESIDENTE**: La propuesta de vivienda va dirigida a la clase media. ▪ **COMERCIANTE**: Los locales comerciales están dirigidos a comercio detallista. ▪ **GUARDERÍA Y RESTAURANTE:** Particulares y empresas privadas de mayor desarrollo.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** dueños privados + inversionistas + municipalidad	

Modelos de tenencia

- El proyecto busca implementar los tres modelos de tenencia: venta, alquiler y subsidio. Esto para favorecer la variedad de los sectores sociales a los que se dirige el proyecto.
- Al pretender diversidad de usuarios y un repoblamiento de la clase media, se busca ofrecer oportunidades de subsidio de un 50% del costo del inmueble, el cual será otorgado equitativamente entre bonos estatales y bonos privados (parte de las utilidades por la venta de inmuebles).
- Además los alquileres darán no solo utilidades permanentes a los accionistas sino que cubrirá los gastos de mantenimiento.

VIVIENDA



GUARDERÍA

COMERCIO Y SERVICIOS

Ciudad Tangrama

Raquel Sánchez Monge

Terminal Norte – Área oeste
San José
Avenida central y 2, Calle 10, 12 y 14

Qué es?

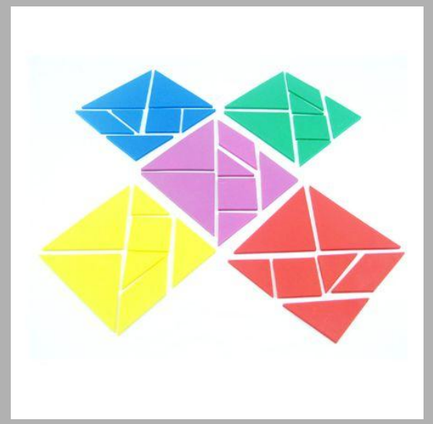
Ciudad Tangrama

El Tangrama o tangram proviene del chino, que en español significa "siete tableros de astucia“. Es un juego de mesa que data desde 500, aproximadamente. Consiste en formar siluetas de figuras con las siete piezas dadas sin solaparlas. Las siete piezas son llamadas “tans“.

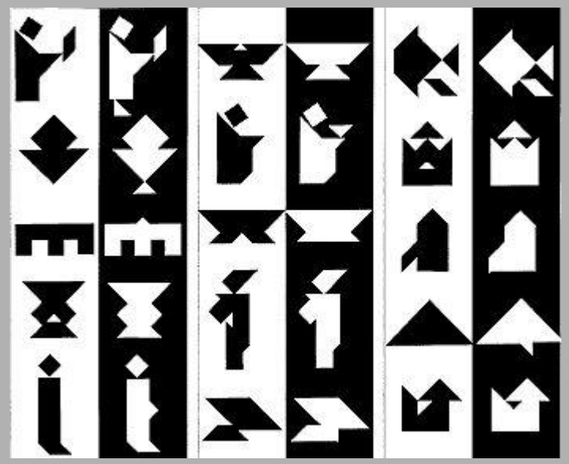
Ciudad Tangrama lleva este nombre debido a que cada dueño de local, consultorio médico o restaurante puede personalizar su espacio movilizando los cerramientos internos a su conveniencia. Esta “personalización” del espacio se da mediante rieles y paredes corredizas, como se muestra en la imagen inferior derecha.

Las únicas paredes fijas son las de los núcleos húmedos (servicios sanitarios) , núcleos de circulación vertical y delimitaciones del espacio de circulación horizontal. Esta modalidad espacial se adapta al crecimiento del local y de sus necesidades cuando estas cambien.

El contexto inmediato presenta gran oferta y demanda en servicios de salud, lo que deriva en servicios de hospedaje, financieros y de seguros. Además del rescate del comercio y servicios existente de una forma distinta a lo usual en esta zona de San José. Por otra parte, presenta unos vestigios de espacio lúdico al tener el Parque de la Merced y la Iglesia de la Merced. Sin embargo, esta zona ha sido frecuentada en su mayoría por extranjeros. La sensación de exclusión generada es necesario revertida para crear una vida urbana en conjunto: vida urbana por medio del sentido de juego.

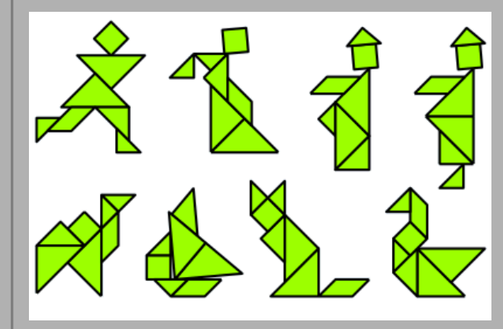


Fuente:
http://www.lecar.cl/foto.php?id=78



Fuente:
http://www.psicoactiva.com/juegos/tangram/tg2.jpg

Fuente:
http://www.didacticosgenius.com/files/productos/tangrama.jpg



Fuente:
http://quintogradomav.files.wordpress.com/2009/02/tangramsol.gif?w=450

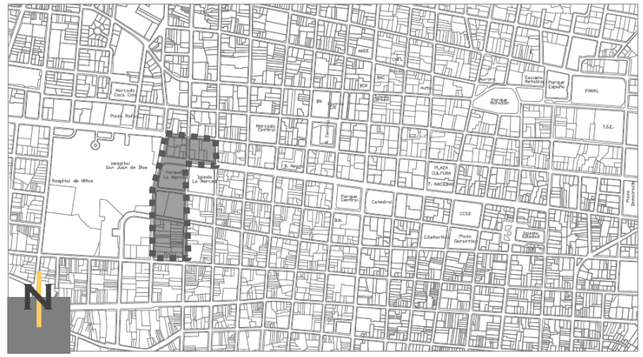
Fuente: http://www.modayhogar.com/wp-content/uploads/2010/04/puertas_kao5.jpg

Contexto Inmediato

Análisis del área de estudio

Área por intervenir

Mapa de ubicación



Área de estudio

El sector por estudiar se encuentra al oeste del centro de San José, se vincula con el Parque de la Merced y con importantes centros de salud (Hospital San Juan de Dios, Hospital de Niños y clínicas privadas)..

Esta área presenta grandes oportunidades de intervención en cuanto a la red de transporte público de Alajuela (Empresa Tuasa y Station Wagon) y de la Carpio a San José. Además posee una amplia oferta de comercio y servicios de hospedaje que se detallan en las próximas páginas. Por otra parte, se observa una desocupación de infraestructura existente que causa su deterioro. Esto justifica la importancia de ser intervenida.

Diagnóstico

Factores	Oportunidades	Problemas
Conectividad con redes peatonales	El área por intervenir cuenta con conexión directa al bulevar de la Avenida Central y tiene al costado sur de ambas cuadras una calle con ocupación únicamente peatonal. Esto genera oportunidades para crear articulación e integración peatonal.	El contexto inmediato es la Avenida 2° que tiene un fuerte tránsito vehicular. Esto parte el área en zona norte y sur, también los dos bulevares más usados en la actualidad. El transporte público presenta deficiencias al causar un choque de flujos peatonales con vehiculares.
Mejorar maniobras de buses.	El área por intervenir contiene dos terminales de buses y una gasolinera. Estos espacios permiten vincular físicamente la propuesta entre sí, además funciona como umbral pórtico hacia el noroeste de San José.	Los flujos actuales de transporte público obstaculizan el transporte privado y el flujo peatonal. Además no hay articulación física de las terminales entre sí ni con el peatón.
Regeneración urbana	La estrategia de regeneración se basa en la articulación de las rutas peatonales con los atractivos urbanos o los espacios más utilizados como las terminales de bus. Se fortalecerán las sendas peatonales para crear más vida y seguridad urbana en el oeste de San José.	Las cuadras limitan con el Parque de la Merced. Este parque esta ocupado, en su mayoría, por extranjeros, lo que genera una imagen urbana de expropiación nacional.

Buses, recorridos y personas

Durante hora pico

Ciudad Tangrama

	Lugar de destino				
Hora pico de la tarde	Alajuela-Station	Alajuela tuasa	Carpio por la pista	Sumatoria	Cantidad de personas totales
17:15	2	4	2	8	144
17:17	2	5	2	9	162
17:19	3	5	2	10	180
17:21	4	5	1	10	180
17:23	4	5	3	12	216
17:25	2	5	2	9	162
17:27	3	5	2	10	180
17:29	3	5	1	9	162
17:31	3	4	3	10	180
17:33	4	3	2	9	162
17:35	4	2	4	10	180
17:37	4	2	5	11	198
17:39	3	3	5	11	198
17:41	3	3	5	11	198
17:42	3	2	5	10	180
17:45	3	3	5	11	198
	Totales mayores en hora pico			56	1008

Tabla de cantidad máxima de personas y buses en sitios de abordaje según destino.
Fuente: Arq. Lucas Rivera.

La tabla muestra la cantidad máxima de buses por lugar de destino en hora pico. La idea propuesta es que los buses no se estacionen por un tiempo prolongado, sino que su funcionamiento sea para optimizar tiempos de viaje y espera, y por ende de optimización de ciudad.

La mayor cantidad de buses y personas en permanencia durante el tiempo de abordaje es:
1. Station Wagon: 2 buses entre 17:21 y 17:23, luego 3 buses entre 17:33 y las 17:37.
2. Tuasa: 5 buses entre las 17:17 y las 17:29.
3. Carpio por pista: 5 buses entre las 17:37 y las 17:45.

Por lo tanto se sabe que son 12 la mayor cantidad de buses en espera de abordaje a las 17:23 y luego 11 buses en un lapso entre las 17:37 y las 17:45.

Según el grupo 1 de Seminario de Graduación de Regeneración Urbana se debe esperar 18 personas en el área de abordaje para cada bus durante las horas pico. Se tiene entonces que la mayor cantidad actual es de 216 personas. Tomando en cuenta una proyección futura entonces se debería contar con un espacio para 230 personas.

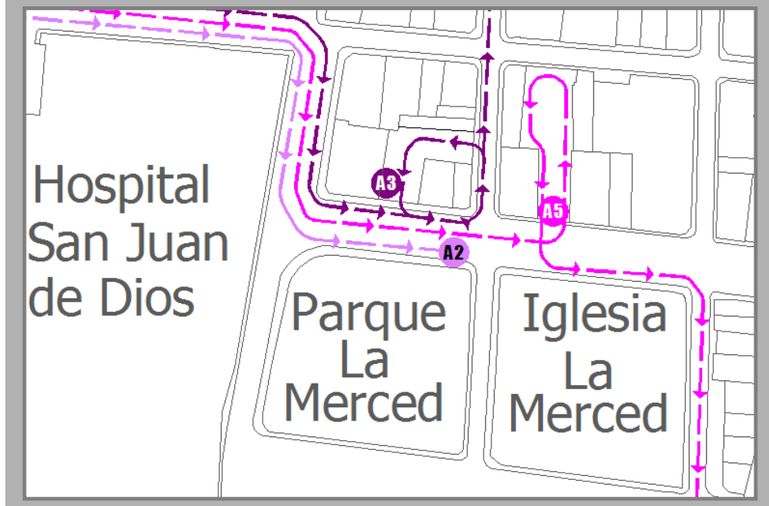


Diagrama de recorridos actuales de llegada a San José de A2. Pavas, A3. Station Wagon y A5. Tuasa
Fuente: autores

Diagrama de recorridos propuestos de llegada a San José de A2. Pavas, A3. Station Wagon y A5. Tuasa
Fuente: autores

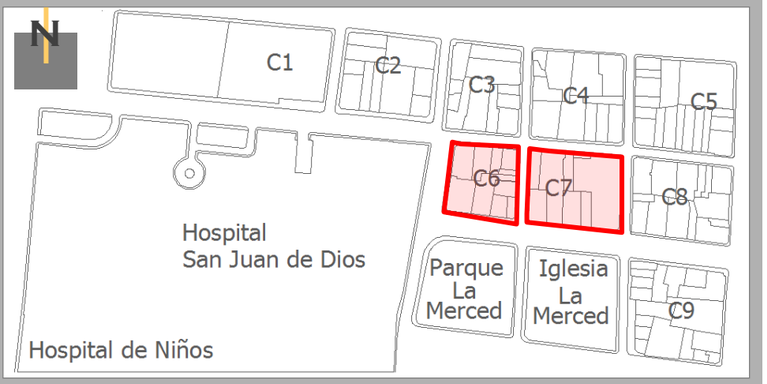
Los diagramas muestran los recorridos de llegada actuales y propuestos a San José. Se demuestra cómo tanto Tuasa como Station Wagon dan un recorrido que no optimiza tiempos ni ahorra recursos. Se pretende hacer un recorrido más fluido dentro del centro del casco central.
Nota: Las demás rutas del sector A fueron abarcadas por compañeros del seminario anterior y del presente. Por lo que esta sección se enfocará solo en A2, A3 y A5.

Ciudad Tangrama

Análisis Cuantitativo (CAS del sector)

Contexto inmediato

Mapa del sector



CAS

(coeficiente de aprovechamiento del suelo)

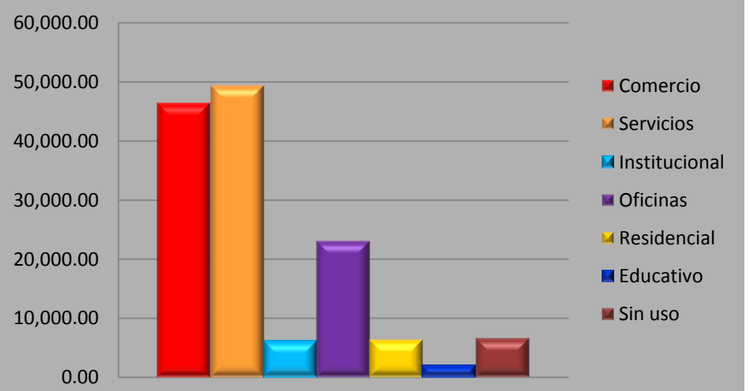
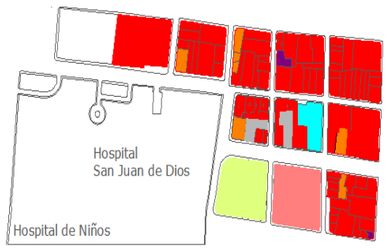


Gráfico uso de suelo del contexto inmediato

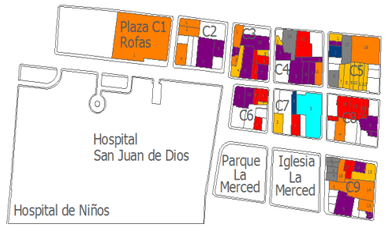
Después de ver los porcentajes y tipos de uso de suelo se denota que la vocación actual de las cuadras 6 y 7 es comercial e institucional debido al INS. Si tomamos en cuenta la vocación de las cuadras circundantes, entonces se puede afirmar que las cuadras estarán necesitadas de servicios médicos de otras índoles y hospedaje.

Usos de suelo por niveles

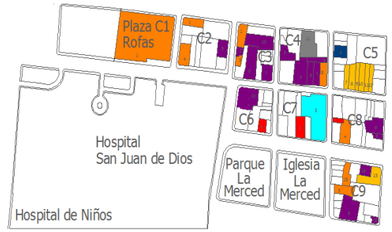
1 NIVEL



2 NIVEL

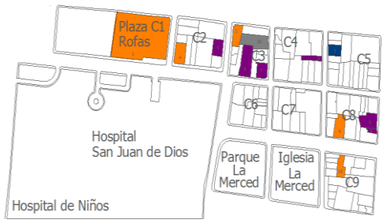


3 NIVEL



4 NIVEL

5 NIVEL



6 NIVEL

7 NIVEL

8 NIVEL

SIMBOLOGÍA

- Comercio
- Servicios
- Institucional
- Oficinas
- Vivienda
- Educativo
- Religioso
- Edificios en desuso
- Parqueos en edificios
- Lotes baldíos, espacios vacios y parqueos
- Parques, plazas y espacios verdes

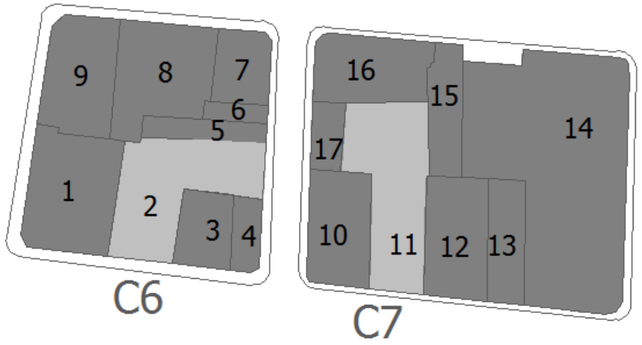
CAS GENERAL DEL ÁREA

ÁREA TOTAL DEL SECTOR										47616	
USO DEL SUELO	CUADRA 1	CUADRA 2	CUADRA 3	CUADRA 4	CUADRA 5	CUADRA 6	CUADRA 7	CUADRA 8	CUADRA 9	ÁREA TOTAL POR USO	CAS POR USO
	5815	5123	4460	5885	6518	3370	4880	5448	6117		
COMERCIO	5815	4584	4334	6386	6518	3015	3011	6689	6033	46385	0,974
SERVICIOS	29078	4432	3857	798	1780	648	0	3290	5352	49235	1,034
INSTITUCIONAL	0	0	0	0	0	0	6129	0	0	6129	0,129
OFICINAS	0	2704	7541	5033	145	2223	0	2787	2614	23047	0,484
RESIDENCIAL	0	0	626	110	3812	73	438	0	1312	6371	0,134
EDUCATIVO	0	0	0	0	1782	0	275	0	0	2057	0,043
RELIGIOSO	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000
SIN USO	0	0	1711	1694	1044	653	768	0	652	6522	0,137
CAS POR CUADRAS	6,00	2,29	3,74	2,38	2,31	1,62	2,18	2,34	2,61		
CAS TOTAL										139746	2,93

Análisis de la cuadra

Evaluación de la infraestructura existente

Ciudad Tangrama



SIMBOLOGÍA

Lotes baldíos y parqueos

Edificios existentes

VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valoraran de alto, medio o bajo, para poder determinar que edificaciones se conservaran y cual será el espacio disponible para la intervención.

Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)

Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	A	B	M	A	Esta gasolinera está fuera de los criterios de una regeneración urbana pensada en los peatones. Los centros de abastecimiento y/o mantenimiento para autos pueden estar en la periferia.
2	A	B	A	A	La terminal de buses de Tuasa es de suma importancia, sin embargo, su actual funcionamiento es deficiente por lo que se remodelará.
3	A	B	B	A	Por demoler.
4	M	B	B	B	Por demoler.
5	B	B	B	B	Por demoler.
6	A	B	B	B	Aunque el estado actual de este centro de belleza no es el óptimo, tiene potencial de crecimiento al desarrollar la zona, por lo tanto se mantiene.
7	A	B	A	A	Esta tienda de descuentos “Misalia” posee ventas elevadas y un uso constante. No interfiere en la estrategia de renovación.
8	B	B	B	B	La primera planta corresponde a un comercio de baja escala, mientras que las plantas altas están totalmente desocupadas. En vez de demoler , se pretende que sus dueños lo renueven.
9	M	M	A	A	Megatelas y sus oficinas están en constante crecimiento y el edificio prospera.

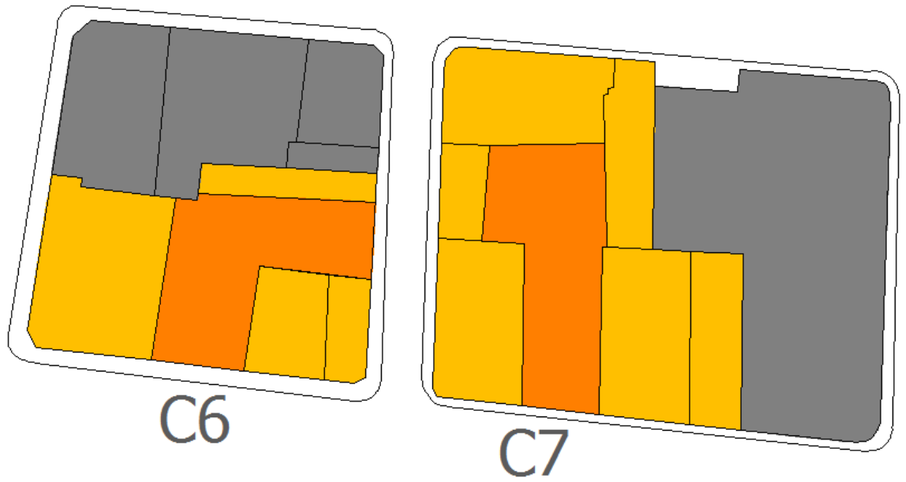
Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
10	A	A	A	A	Por demoler.
11	M	B	A	A	La terminal de Alajuela de Station Wagon presenta serias dificultades de maniobras de buses ya que posee un espacio muy estrecho. Se pretende renovar y fusionar con la terminal de Tuasa de la cuadra vecina.
12	B	B	B	B	Por demoler.
13	B	B	B	M	Por demoler.
14	A	A	A	A	El INS es un edificio emblemático y con carácter de hito y referencia en el centro de San José. No se demuele.
15	M	B	B	B	Por demoler.
16	M	A	M	B	Por demoler
17	M	B	B	B	Por demoler.

Análisis de la cuadra

Áreas por reponer

Al demoler edificaciones, es necesario reponer las áreas que estas edificaciones proporcionaban a cada actividad, o bien reubicarlas. La gasolinera se reubicará ahora en la periferia al centro de San José, ya que no posee atractivo peatonal. Las áreas restantes a corresponden a:

Restaurantes = 665 m²
Tiendas varias= 882 m²



Vocación actual de la cuadra

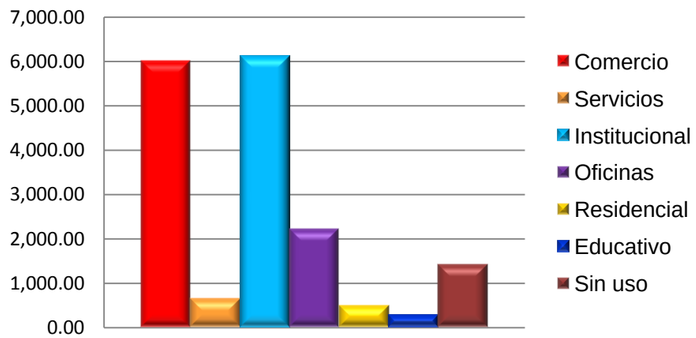


Gráfico uso de suelo de las cuadras por intervenir

Actualmente en las dos cuadras por intervenir predominan los usos institucionales y comerciales. Sin embargo, existe un fuerte uso de servicios sobre todo de hospedaje en el contexto inmediato. Se recomienda potenciar el área con servicios médicos alternativos y reforzar el servicio financiero del contexto. Además es necesario crear una conexión viable entre las terminales de Alajuela que no perjudique el flujo peatonal ni de vehículos privados.

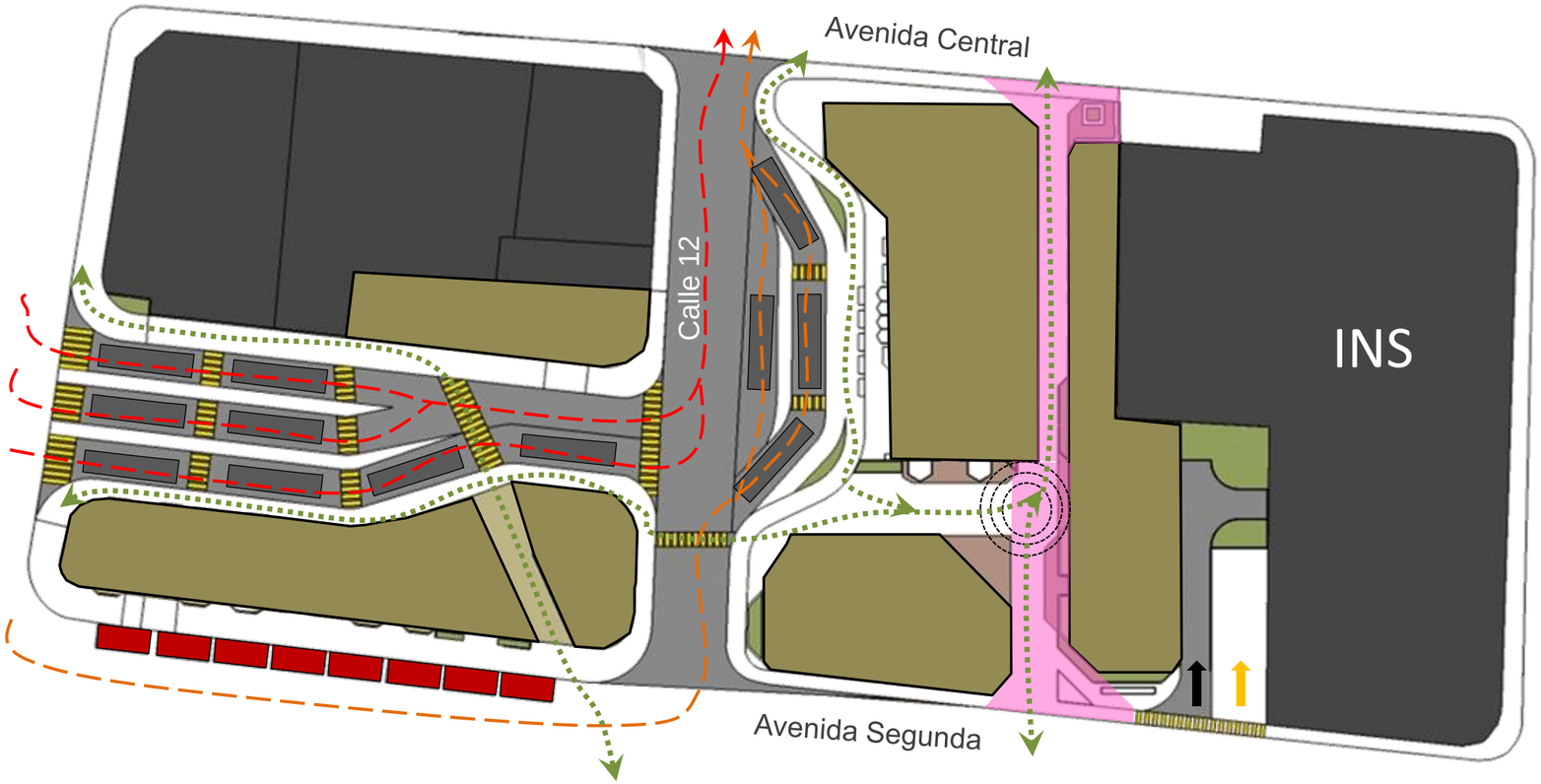
SIMBOLOGÍA

- Edificios por conservar
- Parqueos y/o terminales de bus
- Edificios por demoler

Tabla general de áreas

DATOS GENERALES		
ÁREA DE CUADRA 6 Y 7	8250	
ÁREA A MANTENER EN HUELLA	4632	
ÁREA A MANTENER TOTAL	12401	
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	3618	
OBJETIVO DE LA INTERVENCIÓN		
	MÍNIMO	**MÁXIMO**
CAS NECESARIO	2,93	5,86
ÁREA NECESARIA (por construir)	24172,50	48345,00
ÁREA DE LA INTERVENCIÓN	11771,50	35944,00

DIAGRAMA DE FLUJOS



SIMBOLOGÍA

- Ruta de Tuasa
- Ruta de Station
- Rutas peatonales
- Paradas de taxis
- Paradas de bus
- Plaza central
- Ingreso a parqueo subterráneo
- Zona de carga y descarga
- Huella de edificios
- Pasaje peatonal entre avenidas

USUARIOS

▪Con las oleadas de migraciones durante muchos años, los extranjeros se han ido congregando por costumbre en las inmediaciones del proyecto. La meta, lejos de marginarlos es invitarlos a una convivencia con los demás usuarios de la zona circundante. Es decir, crear espacios de permanencia.

▪Los usuarios principales del proyectos con nicaragüenses, estudiantes jóvenes, trabajadores que cruzan de paso para dirigirse a las paradas de buses, visitantes que buscan hospedaje, padres o tutores que van a pasear a los niños en las cercanías y cualquier usuarios secundario que podría tener una experiencia dentro de Ciudad Tangrama. Se debe diseñar pensando en ellos.

VOCACIÓN DE LA PROPUESTA

▪ Los sectores rodeados de parques o actividades culturales tiene vocaciones lúdicas y en este caso, Ciudad Tangrama no es la excepción. Estas manchas de actividad de juego y esparcimiento están desarticuladas y no corresponden a un orden urbano mayor. Cualquier intervención en el sitio tendría entonces que vincular los puntos de ocio generando una red.

▪Por otra parte, siguiendo el objetivo de regeneración urbana, es importante incrementar la temporalidad de uso para lograr una sensación de seguridad y con ella mayor vida urbana.

▪Parte del sentido de permanencia lo tiene el contexto al presentar sitios de albergue temporal como hostales y hoteles. Reforzar esta característica con otro matriz daría mucha actividad económica.

CONCEPCIÓN ESPACIAL

▪ Uno de los objetivos de las intervenciones a gran escala en ciudades en desarrollo es mantener algún tipo de comunicación con los proyectos cercanos. Esto es posible por varios medios. Uno de ellos es un eje peatonal con repetición de elementos sugerentes que inviten a continuar un recorrido.

▪Generar facilidad de recorrido, rompiendo los bordes sólidos y creando múltiples accesos al centro de cuadra.

▪Trabajo del espacio publico centralizado, creando oportunidades de mayor comunicación interior exterior, además de permitir mayor iluminación y ventilación a todos los volúmenes.

Programa arquitectónico

El programa arquitectónico se obtiene mediante las actividades generadas en determinados espacios y sus áreas en metros cuadrados. Se clasifican en componentes y subcomponentes arquitectónicos. Normalmente los programas arquitectónicos no poseen rubro en materia de espacio público, sin embargo al ser un proyecto de regeneración urbana s contemplaron los ámbitos de circulación, estancia y soporte.

Se tomó en consideración que el área por reponer corresponde a comercios y restaurantes y es de 1547 m². Se logró ampliar a 2770m2 que corresponde a la sumatoria de las áreas de la Soda "La Esquina", el Restaurante "7 Tableros", los locales de comida rápida y todos los locales comerciales.

Adicionalmente se cuantifica la cantidad de parqueos requerida para este programa de actividades tomando en cuenta la legislación pertinente. La necesidad es de 203 espacios de parqueo. Si se construyeran esos espacios en el primer nivel de ambas cuadras implicaría un área de 3010, lo que representaría una ocupación del 63% del terreno disponible. La solución más viable son los parqueos en los sótanos, aunque sea la opción más costosa.

Respecto al hotel se desglosa los tipos de dormitorios con que se cuenta. Y sus espacios comunes.

Hotel Ciudad Tangrama	Áreas
Vestíbulo y restaurante	362
Bar	472
Sala de juegos	442
Salas de junta	307
Circulación vertical y ductos	648
Área de circulación horizontal	864
28 Dormitorios para 1 o 2 personas	560
22 Dormitorios para 3 personas	550
24 Dormitorios para 4 personas	720
Área de empleados	113
Total	5038

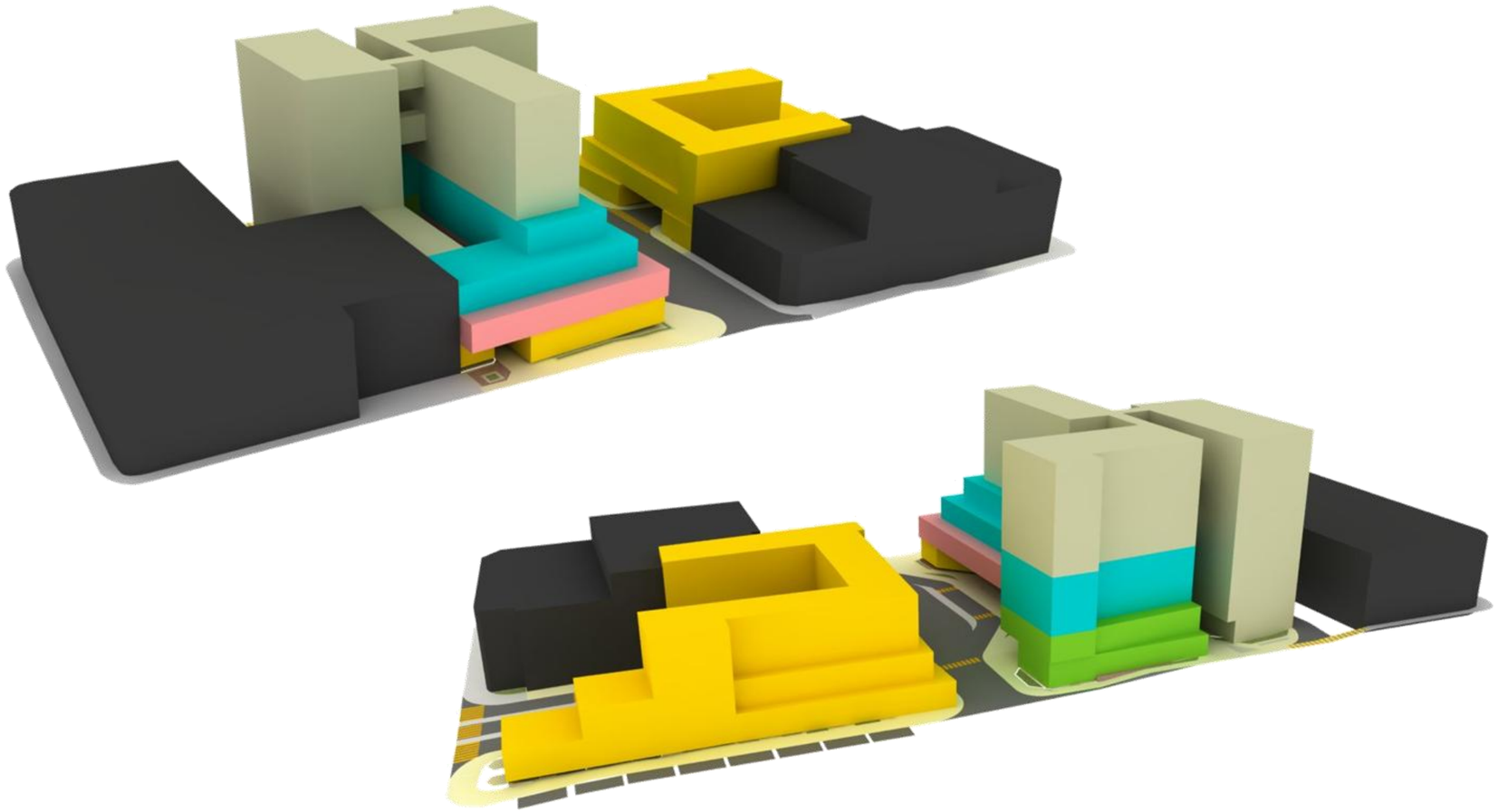
Programa arquitectónico

Componente	Subcomponente	Espacios	Áreas	Total m2
Urbano	Ámbitos	Ámbitos de circulación	770	1151 m2
		Ámbitos de soporte (cajeros, telefonos públicos)	46	
		Ambitos de estancia	335	
Comercio	Locales comerciales	12 Locales comerciales de nivel cero	696	1804 m2
		14 Locales comerciales de otros niveles	1088	
	Kioscos	4 Kioscos	20	
Servicios	Servicios alimenticios	Restaurante "7 Tableros"	261	9349 m2
		Soda "La Esquina"	80	
		5 Locales de comida rápida	625	
	Servicios económicos	1 Entidad de seguros	523	
		1 Entidad financiera	1002	
	Servicios médicos	35 Consultorios médicos	1820	
	Servicios de hotelería	Hotel "Ciudad Tangrama" con 74 habitaciones	5038	
Apoyo	Administración	Oficina del administrador	5	2395 m2
		Cuarto de seguridad y valet	20	
	Otros	204 Parqueos	2043	
		Bodegas y carga/descarga	152	
		Cuarto de máquinas varias	175	
Total				14699 m2

Cantidad de parqueos requeridos

Uso del suelo	Cantidad	Área	Cantidad	Parqueos
Comercio	26 locales	2127	1 c/50m²	43
Restaurantes	7 locales	1205	1 c/25m²	48
Entidad financiera	1 entidad	1032	1 c/100m²	10
Entidad de seguros	1 entidad	623	1 c/100m²	6
Consultorios médicos	35 consultorios	2220	1 c/100m²	22
Hotel	74 dormitorios	No aplica	1 c/habitación	74
Total				**203**

Propuesta volumétrica



PROPUESTA CIUDAD TANGRAMA		
Área en nivel 1 de cuadras 6 y 7	8250	
Área de ocupación de buses	1067	13%
Huella de edificios	2288	28%
Área urbana	1417	17%
Área conservada	3478	42%
Comprobación de cantidad de área	8250	100%
CAS CON CIUDAD TANGRAMA		
Área mantenida total	10314	
Área de Ciudad Tangrama	14699	
Área construida total	25013	
C.A.S y m2 esperados	2,93	24173
C.A.S logrado	**3,03**	

Simbología

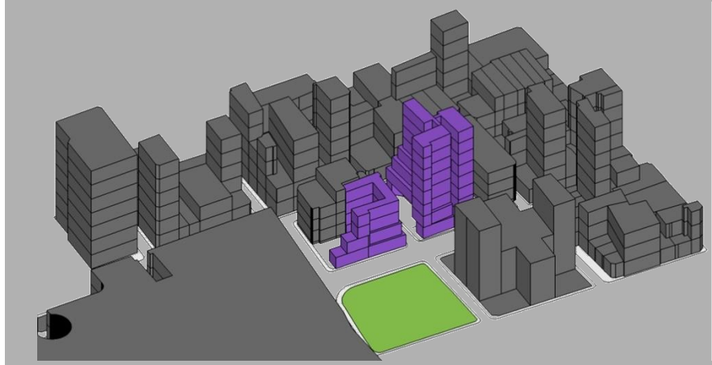
- Edificaciones existentes
- Hotel “Ciudad Tangrama”
- Consultorios médicos
- Entidad de seguros
- Entidad financiera
- Comercios y restaurantes

La zonificación vertical muestra como el CAS aumenta hasta llegar a un 3.03. Esto se logra al mantener algunos edificios de gran valor en ambas cuadras, como lo es el INS.

La expresión volumétrica refleja un uso del espacio escalonado para mayor ventilación. Es decir, ambas cuadras poseen edificios de varios niveles.

Como ya se había decidido mantener el INS por ser un edificio emblemático al igual que otros edificios menores, el área conservada constituye un 42% de la huella de las dos cuadras. Este porcentaje está seguido por la huella de la nueva intervención.

Las intervenciones urbanas contemporáneas han tratado de asignarle mayor área al peatón que a los medios de transporte para incentivar una vida más activa y saludable entre otras causas. Ciudad Tangrama no se sale de esta línea al tener 17% como área urbana y un 13% como área de ocupación de los buses de transporte público junto con sus superficies de rodamiento.

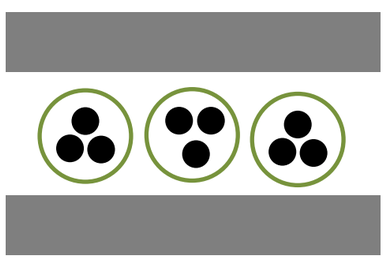


Ciudad Tangrama

Conceptos directrices

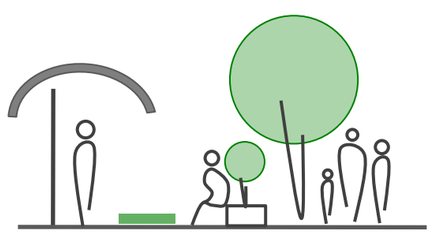
Concentración

Este concepto consiste en la agrupación tanto de personas y actividades como de edificaciones. Mientras más vacío se sienta un espacio urbano menos visitado será. En Ciudad Tangrama la mayor concentración se logra en los espacios de andenes y en los espacios de circulación peatonal, donde se incorpora elementos urbanos estimulantes que propicie actividades para varias personas al mismo tiempo.



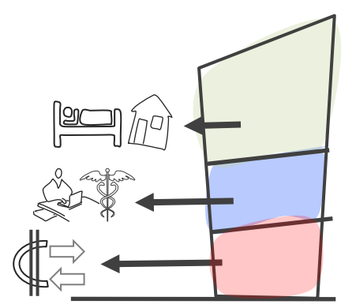
Amenidad

Las condiciones climáticas y de comodidad psicológica son las principales características de la amenidad espacial. Por ejemplo, un espacio de espera que resguarda de la lluvia y el sol y además otorga sensación de seguridad será más exitoso, que uno donde solo tiene contemplado las sillas para sentarse. De aquí que cada ámbito y subámbito está enfocado con distintas texturas de piso, desniveles, iluminación, mobiliario y vegetación para lograr dicho confort.



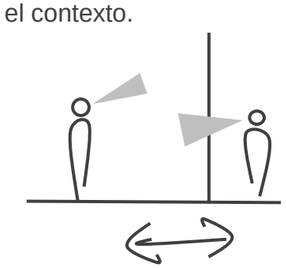
Variedad

El concepto de variedad está definido por la capacidad del espacio de suplir las necesidades primarias (alimentación, vivienda u hospedaje, trabajo) y secundarias (actividades que se derivan de las primarias).
El comercio de diversos tipos, en el nivel cero, más los portillos de acceso a los niveles superiores permite disfrutar de esa variedad de acontecimientos de la propuesta.



Permeabilidad

Permeabilidad significa que un espacio sea atravesable. Se logra físicamente o de forma visual. La accesibilidad de movilizarse de un ámbito a otro da pie a espacios permeables. Lo mismo ocurre cuando se tiene control visual de las actividades de la lejanía.
Las nuevas actividades empiezan en las proximidades de lo que está sucediendo. (Jan Gehl, 2009) . Las sendas peatonales de la propuesta sugieren una conexión entre sí y con el contexto.

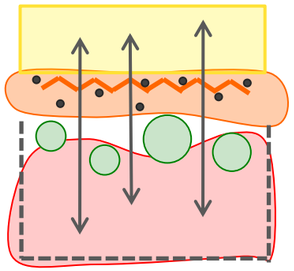


Integración

Un espacio se considera integrado cuando logra mezclar distintos usuarios con distintas actividades en él. Dichas actividades deben ser atemporales. Es decir, contar con la accesibilidad suficiente para realizar una actividad a cualquier hora del día o la noche. El hecho de contar con paradas de bus bastante transitadas y con servicios como cajeros automáticos, teléfonos y baños públicos facilitan la implementación de este concepto. En el contexto de Ciudad Tangrama los usuarios nacionales y extranjeros pueden cohabitar sin distinción.

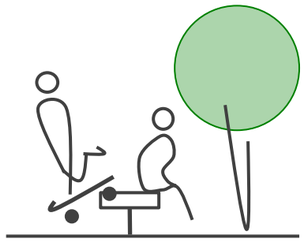
Invitación

Mientras más fácil sea la transición entre el espacio público y el privado mayor será el nivel de invitación de un espacio. Por esto el nivel cero posee tanta importancia en un proyecto de carácter urbano. En este caso, el comercio mezclado con las actividades de estadía en espacios públicos resultan una gran combinación generadora de mayor acontecimientos y vida urbana.



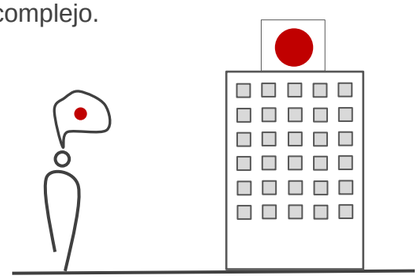
Robustez

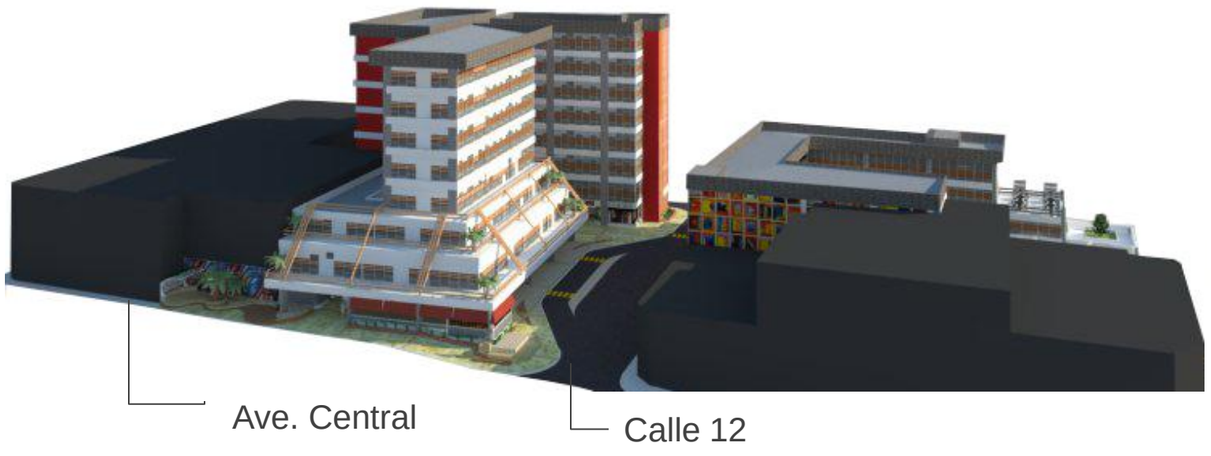
Robustez es cuando el mismo espacio puede ser utilizado de maneras distintas. Se habla de un espacio sugerente.
Por medio de mobiliario de formas básicas diseñado específicamente para el proyecto se logra una cantidad múltiple de usos. Por ejemplo, la plaza del Hotel Ciudad Tangrama contiene mobilirio que alberga bancas, maceteras, muros para recostarse y pretiles de juego infantil en el mismo mobiliario.



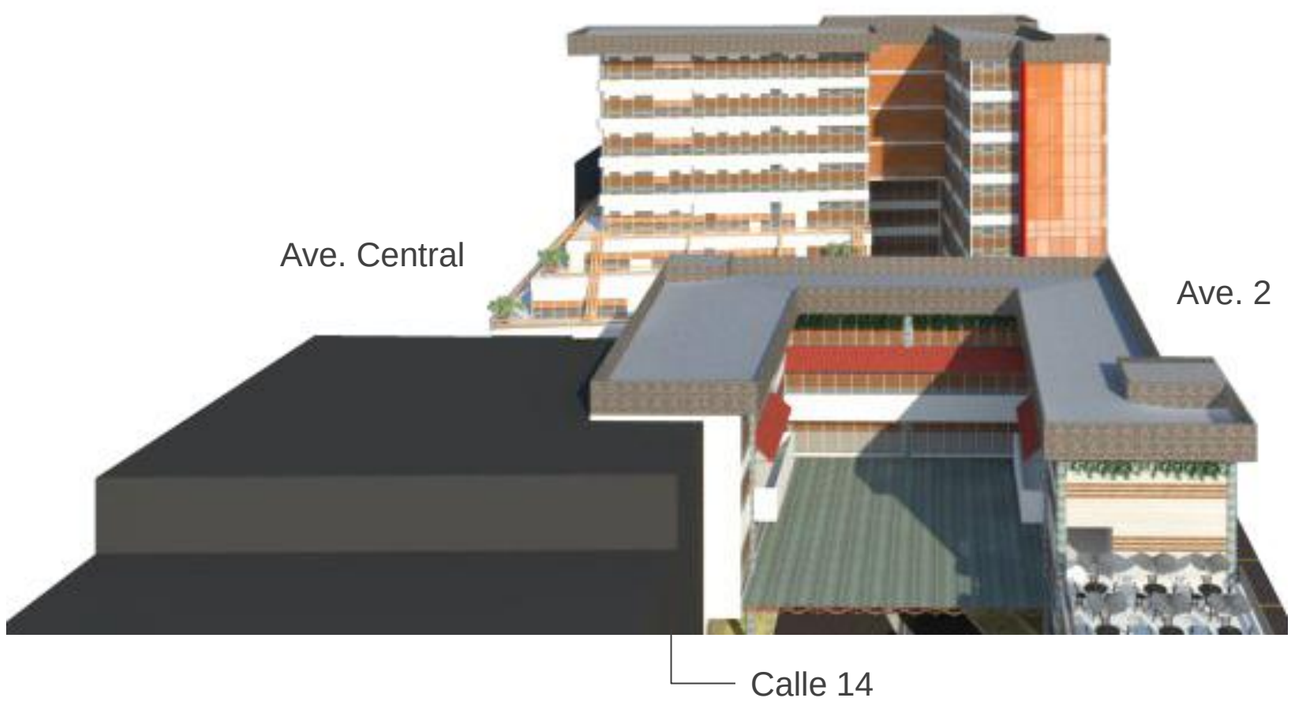
Legibilidad

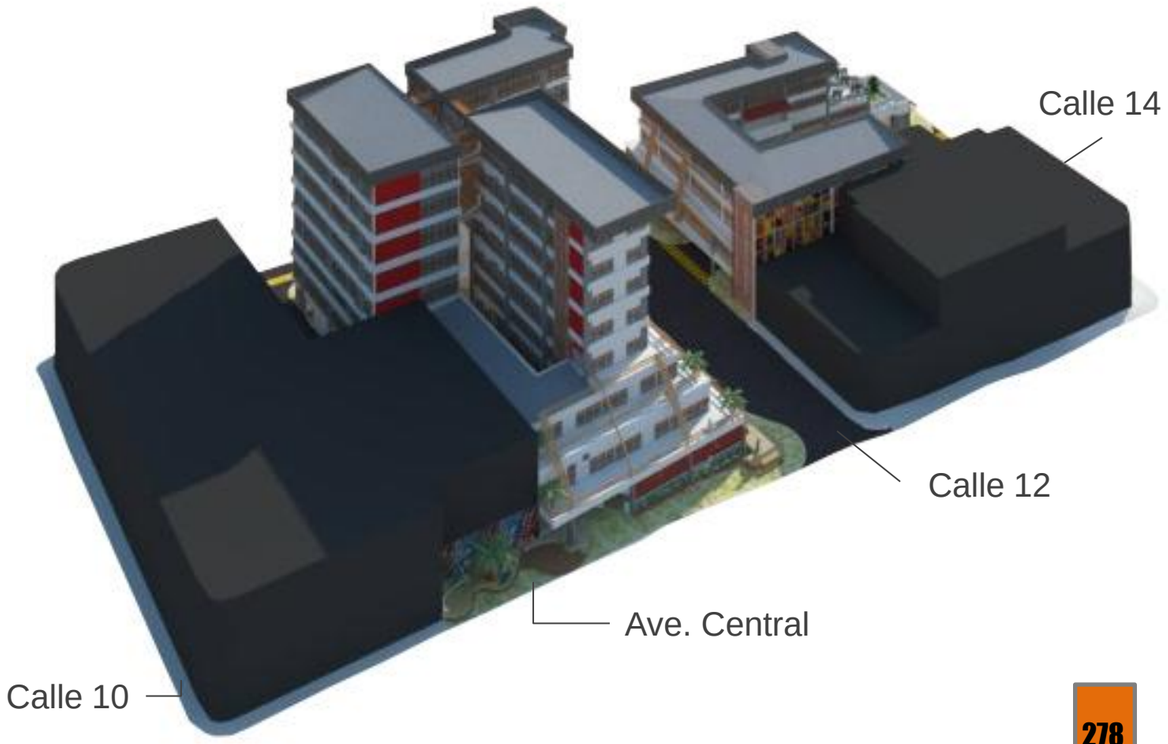
Los volúmenes y patrones de texturas claros dan una limpia lectura de un espacio por parte de sus usuarios. La repetición de características visuales sobre grandes áreas refuerza visualmente la identidad de un lugar y por ende la legibilidad. También se introduce un monumento en calidad de hito en forma de muñeco de piezas de un tangrama, visible desde lo lejos del complejo.




Ave. Central
Calle 12

Ave. 2
Calle 12
Calle 10

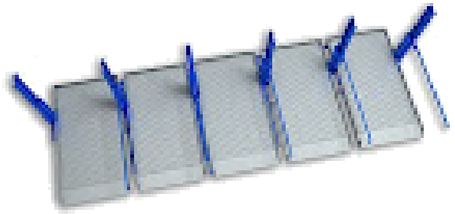

Ave. Central
Ave. 2
Calle 14


Calle 14
Calle 12
Ave. Central
Calle 10

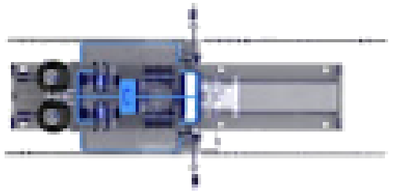
Diseño de sitio

Planta de conjunto

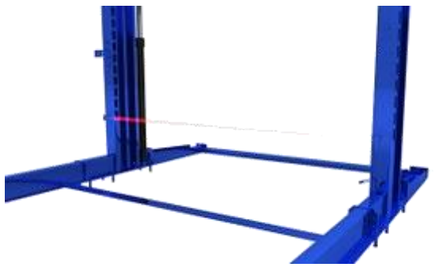
Esc. 1:400



Plataforma



Base



Pedestales

Sistema de anclaje

Fuente: www.jiglift.com

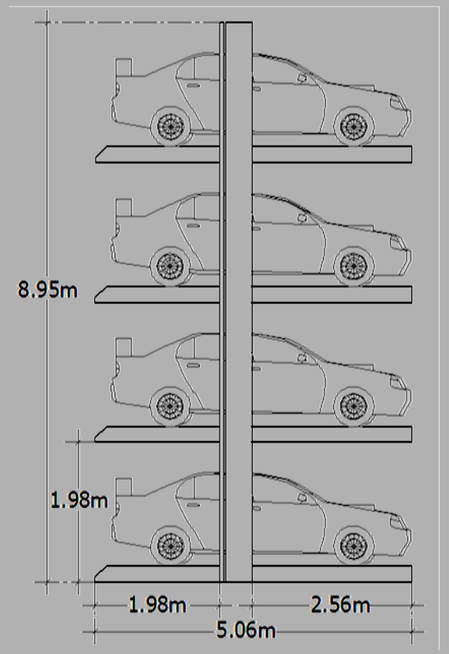
Tomando en cuenta que se está interviniendo la zona más cara de todo el país, es conveniente optimizar tanto los costos como el espacio disponible. De este modo se recurre al estudio de un sistema alternativo , que sea inferior al costo de los materiales para varios niveles de superficies de rodamiento, los costos de excavación del terreno y los de sistemas electromecánicos que implican tener varios pisos de parqueo.

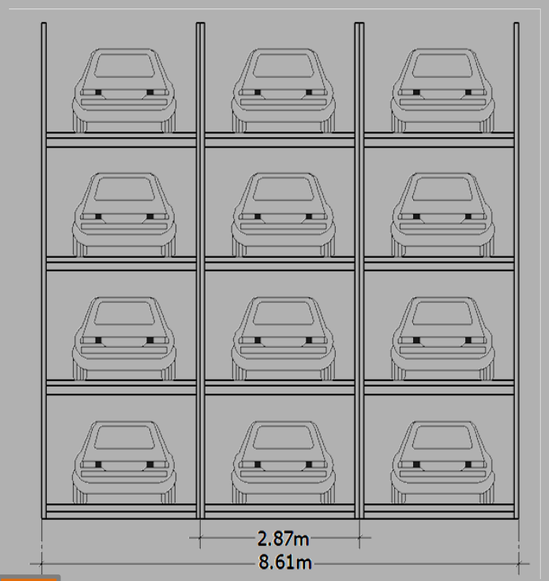
El sistema de plataformas hidráulicas permite posicionar vehículos en el plano “z”, de tal forma que se aumenta su capacidad inicial de espacios, mediante la duplicación de los espacios totales en el primer nivel. Al ser hidráulico no consume excesiva electricidad, por lo que es amigable con el ambiente. Esto desecha las otras opciones de automatización de parqueos que se encuentran en el mercado. Ya que por su alto costo de operación pierde rentabilidad en el contexto de la Ciudad Tangrama.

La cantidad mínima requerida de parqueos en el proyecto es de 203 espacios. Con este sistema se logra tener 204 espacios. Consume un espacio requerido para el cuarto de máquinas y repuestos para eventuales reparaciones.

Estas plataformas ya se están utilizando en Europa y Asia. Existen varios fabricantes, donde el más cercano geográficamente se ubica en Estados Unidos. A pesar de ello, contraponiendo los costos de traer este sistema al país, por medio de embarcaciones, sigue siendo más económico, y por ende el escogido.

Diagramas de utilización de plataforma





Nivel de parqueo (-10 m)

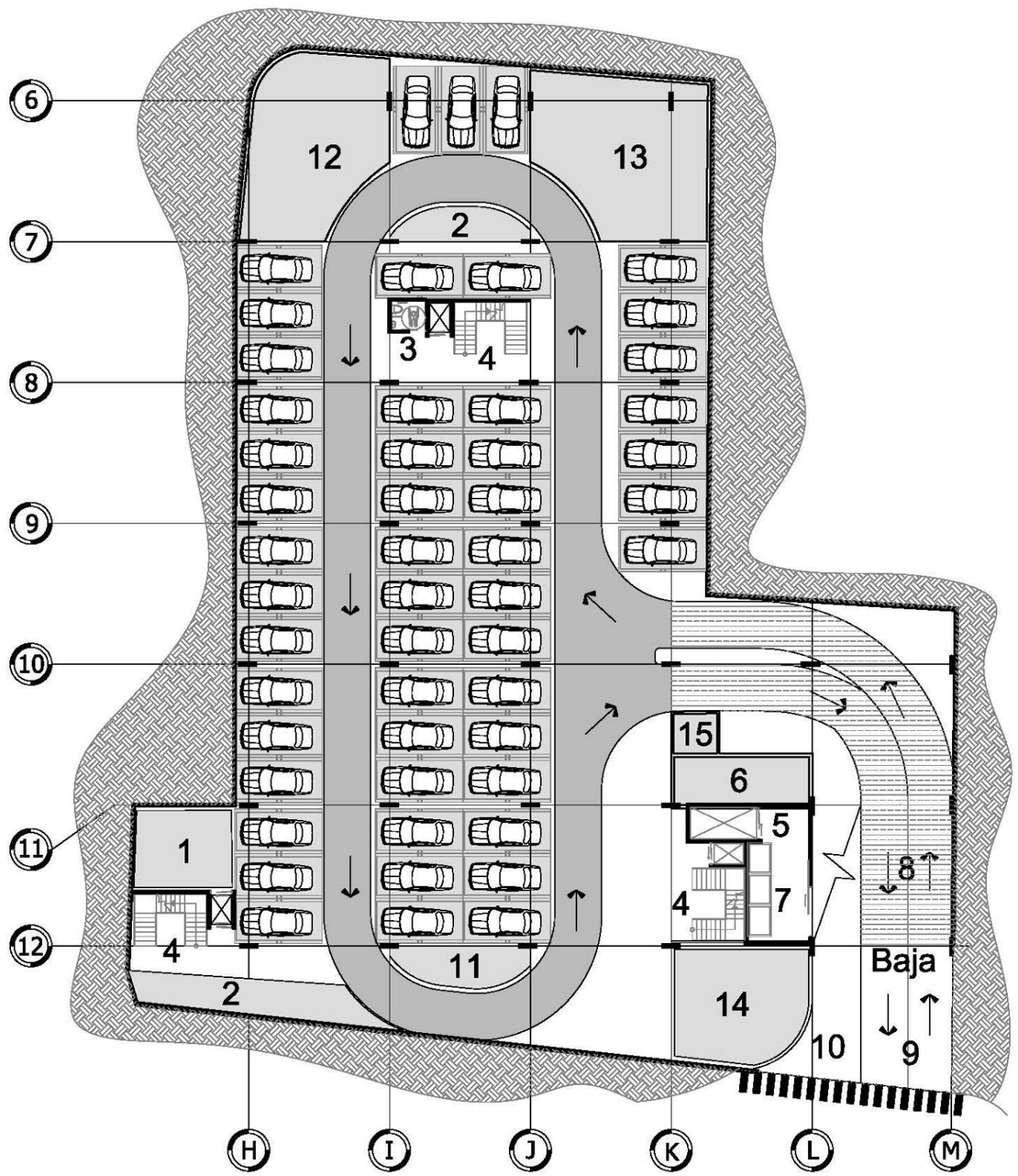
Escala 1:350

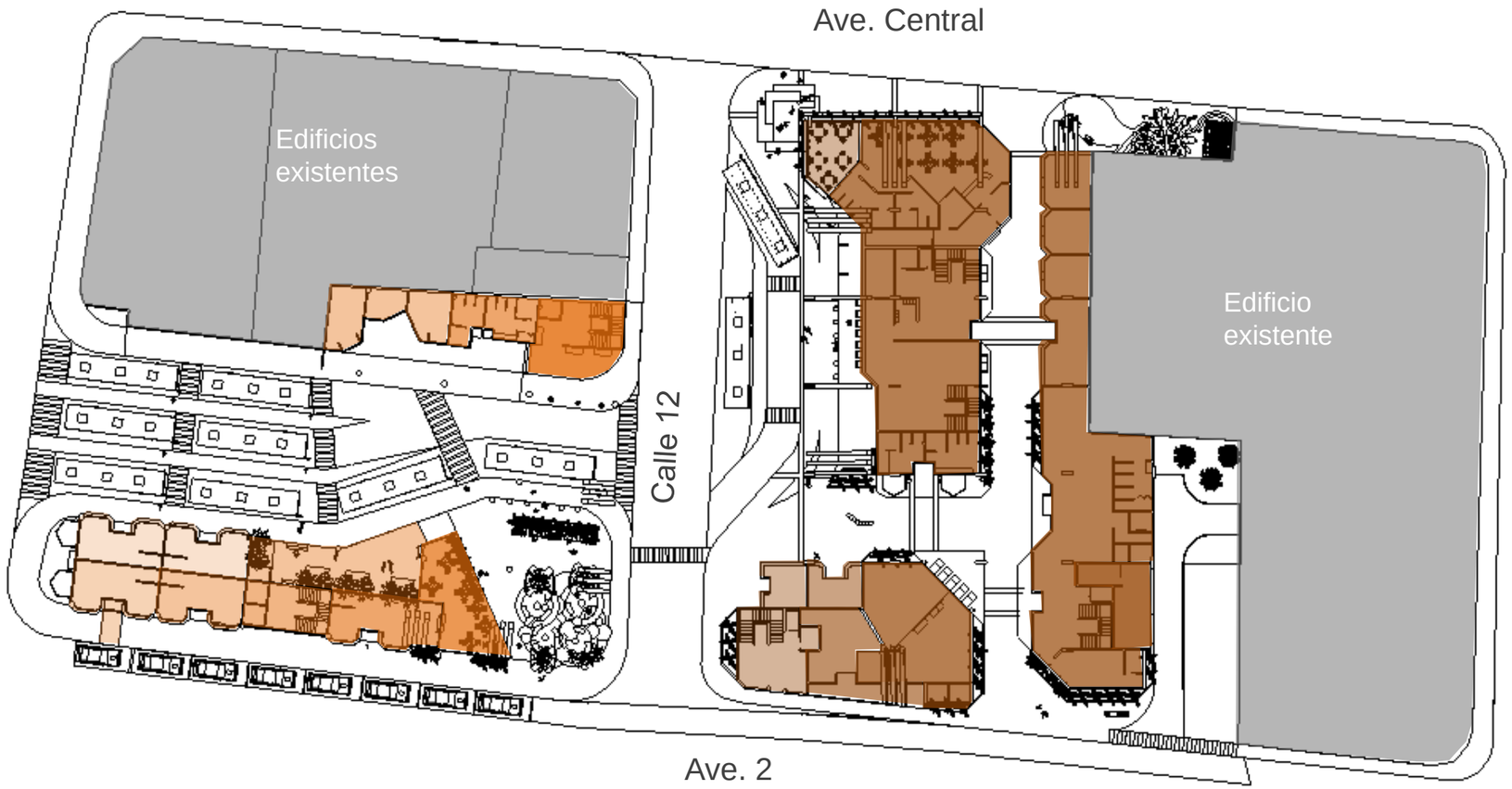
1.Espacio de almacenaje
2.Parqueo de motocicletas
3.Servicio sanitario
4.Núcleo de circulación vertical
5.Ascensor de carga
6.Cuarto de repuestos para plataformas
7.Acopio de desechos reciclables
8.Rampa
9.Ingreso
10.Zona de carga y descarga
11.Lavandería y almacenamiento de ropa
12.Cisterrna de agua
13.Generador eléctrico
14.Planta de tratamiento de aguas
15. Cuarto de seguridad y valet

Nota: Los parqueos se encuentran únicamente en la cuadra este.

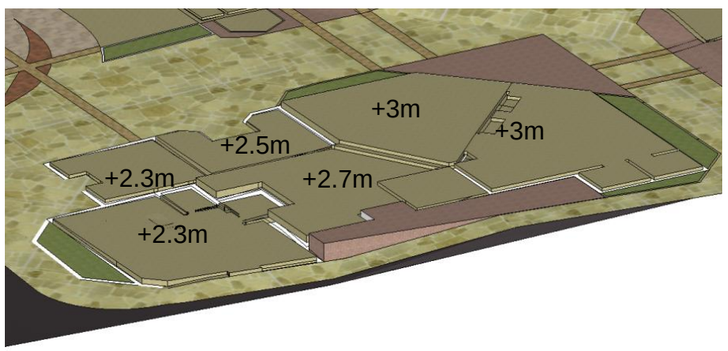
Son 204 espacios de parqueos con plataformas hidráulicas.

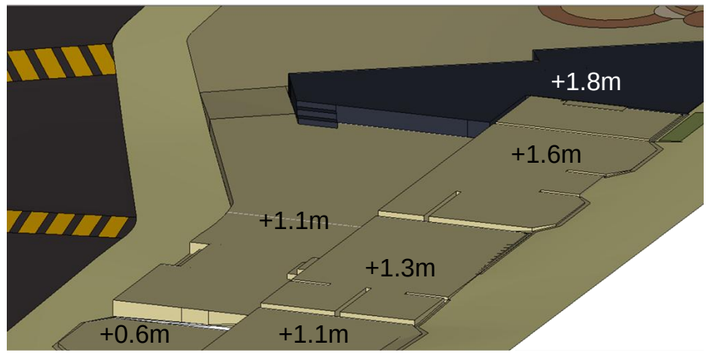
Cuenta con un sistema de valet para parquear con mayor facilidad.





Sin escala





SIMBOLOGÍA

+0.2m	+2m
+0.6m	+2.3m
+1.1m	+2.5m
+1.3m	+2.7m
+1.6m	+3m
+1.8m	+3.2m

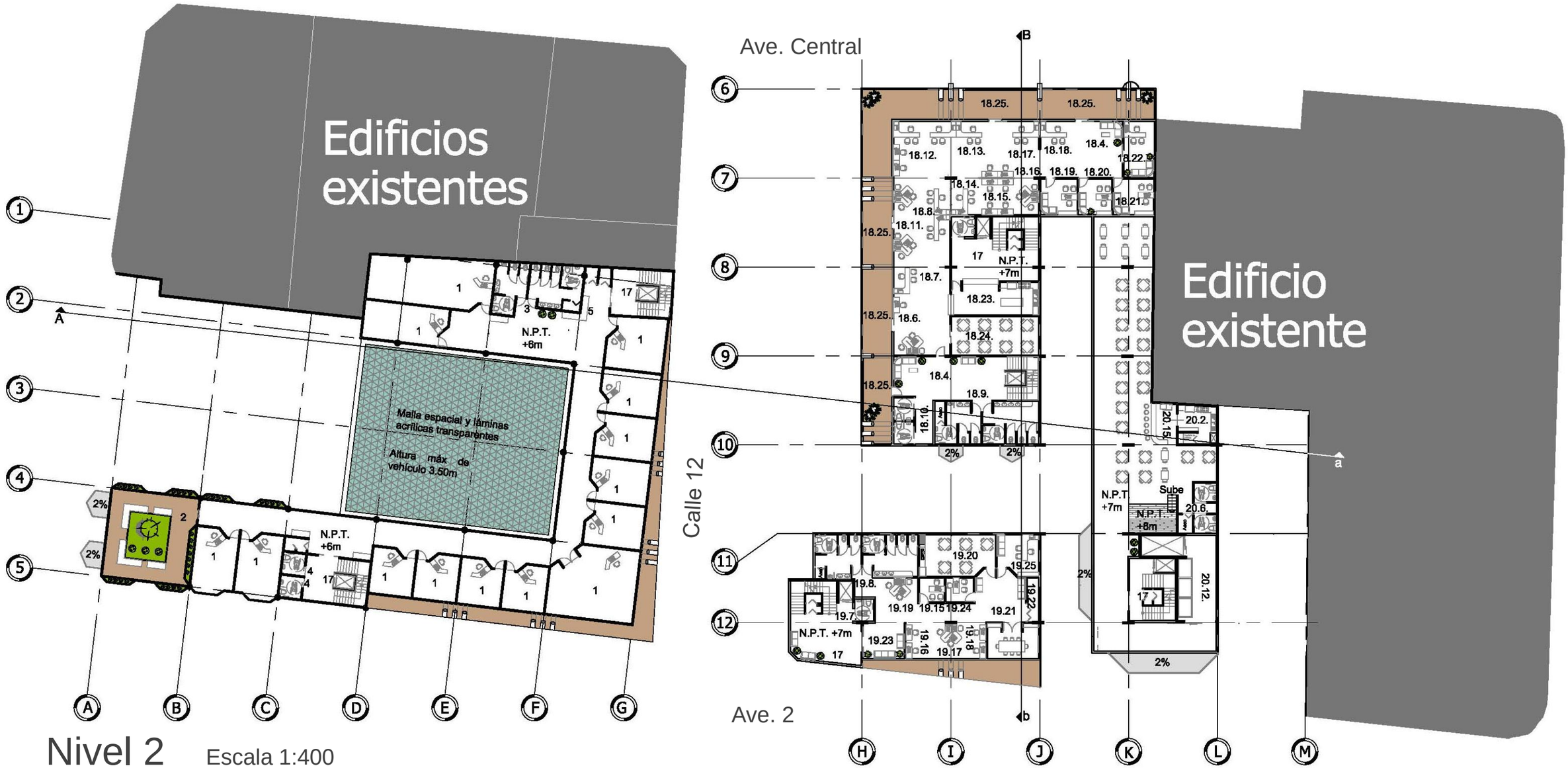
La topografía es muy variada. La cuadra oeste tiene menor distancia y mayor pendiente (hasta 2 metros de diferencia). Mientras la cuadra este presenta 3 metros de diferencia en pendiente con un excedente de un tercio del largo de la cuadra oeste.

Teniendo este factor en cuenta se decide terracear más el oeste y colocar el sótano de parqueos en la cuadra más llana para evitar zócalos incómodos para personas con discapacidad física.

PLANTAS ARQUITECTÓNICAS

Nivel 1 Escala 1:500

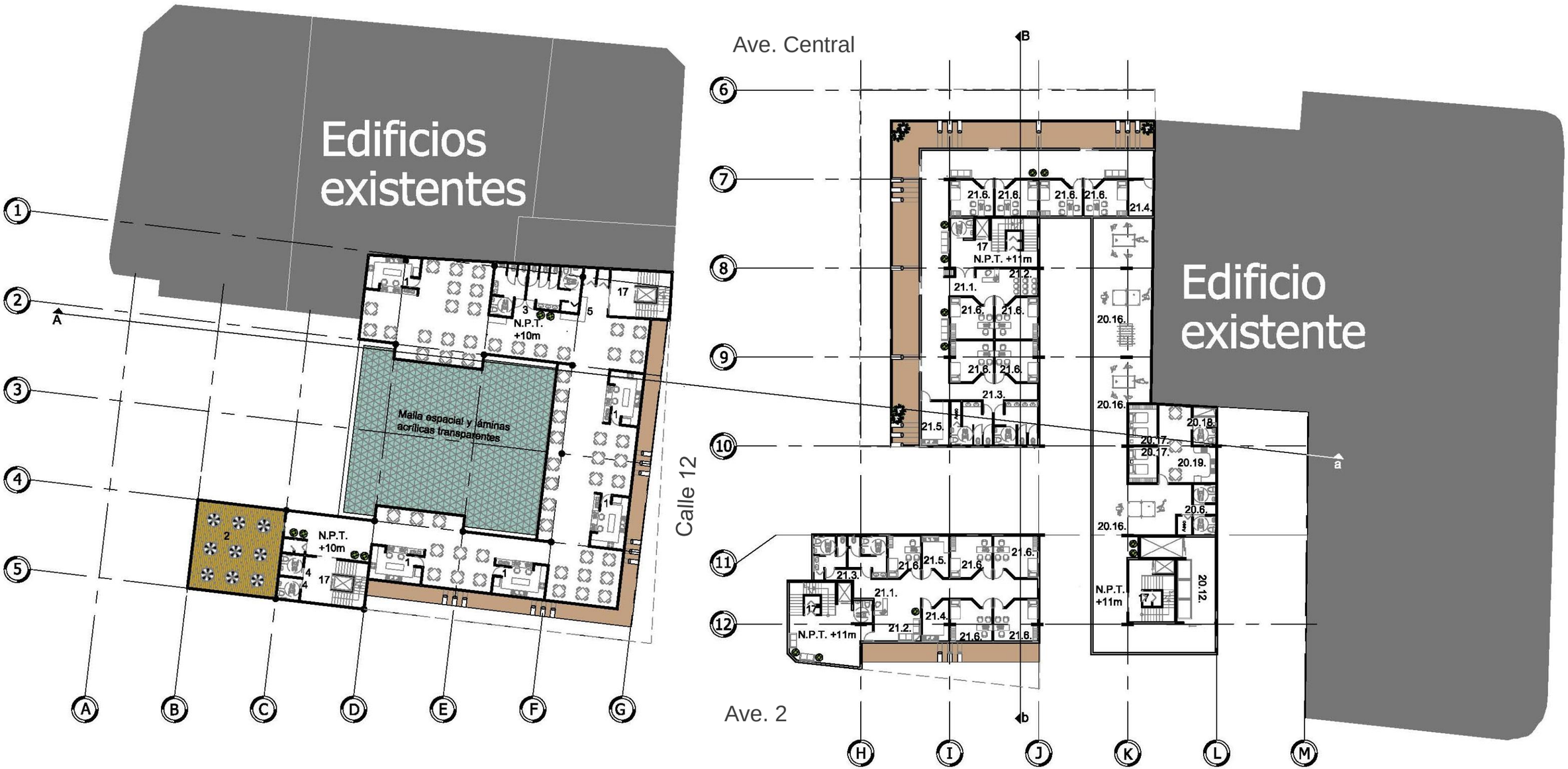
1.Carril de buses de Tuasa
2.Carril de buses de Station Wagon
3.Carril de buses de Carpio por pista
4.Zona nodal
5.Guarda e información
6.Kiosco
7.Local comercial
8.Parada de taxis
9.Chimeneas de ventilación en parqueos
10.Área de espera
11. Soda "Calle 12"
11.1. Caja registradora
11.2. Bar
11.3. Zona de recepción de platos
11.4. Cocina y mostrador externo
11.5. Área de almacenaje
11.6. Zona de carga y descarga
11.7. Administración
11.8. Servicio sanitario de mujeres
11.9. Servicio sanitario de hombres
11.10. Zona de mesas
12. Servicios sanitarios públicos
13. Servicio sanitario de empleados
14. Cajeros automáticos
15. Plaza de esculturas
16. Teléfonos públicos
17. Ingreso general y salida de emergencia
18. Entidad financiera
18.1. Seguridad
18.2. Cajas financieras
18.3. Atención al cliente
18.4. Sala de espera
18.5. Bóveda
19. Entidad de seguros
19.1. Recepción
19.2. Sala de espera
19.3. Atención al cliente
19.4. Pagos y cobranzas
19.5. Archivo
19.6. Facturación
19.7. Servicios sanitarios de visitantes
19.8. Servicios sanitarios de empleados
19.9. Sección de materiales
19.10. Informática
19.11. Sección de proyectos
19.12. Sección de operaciones
19.13. Sección de mecánica
20. Hotel
20.1. Restaurante
20.2. Cocina
20.3. Bodegas
20.4. Carga y descarga
20.5. Caja registradora
20.6. Servicios sanitarios
20.7. Sala de espera
20.8. Recepción
20.9. Vestíbulo
20.10. Administración
20.11. Ascensor de carga
20.12. Acopio de desechos
20.13.Carril de carga y descarga
20.14. Ingreso a parqueos subterráneos



Nivel 2 Escala 1:400

1.Local comercial
2.Terraza mirador
3.Servicios sanitarios públicos
4.Servicio sanitario de empleados
5.Zona nodal
17. Ingreso general y salida de emergencia
18. Entidad financiera (2° nivel)
18.4. Sala de espera
18.6. Control y gestión general
18.7. Responsable de impuestos
18.8. Contabilidad para clientes y proveedores
18.9. Servicio sanitario de empleados
18.10. Servicios sanitarios de visitantes
18.11. Técnicos en tesorería
18.12. Asuntos legales
18.13. Control financiero
18.14. Gestión comercial
18.15. Gestión industrial
18.16. Gestión de crédito
18.17. Publicidad
18.18. Relaciones públicas
18.19. Jefe de tesorería
18.20. Jefe de contabilidad
18.21. Jefe de finanzas
18.22. Administración general
18.23. Cocineta de empleados y pública
18.24. Comedor de empleados
18.25. Balcones
19. Entidad de seguros (2° nivel)
19.7. Servicios sanitarios de visitantes
19.8. Servicios sanitarios para empleados
19.15. Subgerencia y administración
19.16. Contabilidad
19.17. RRHH y asociación
19.18. Depto. de compras
19.19. Depto. de ventas
19.20. Comedor de empleados
19.21. Asamblea general
19.22. Archivo
19.23. Sala de espera
19.24. Oficina del vicepresidente
19.25. Oficina del presidente
20. Hotel (2° nivel)
20.2. Cocina
20.6. Servicio sanitario
20.12. Acopio de desechos
20.15. Bar

PLANTAS ARQUITECTÓNICAS



Nivel 3 Escala 1:400

1.Locales de comida
2.Terraza comedor
3.Servicios sanitarios públicos
4.Servicio sanitario de empleados
5.Zona nodal

17. Ingreso general y salida de emergencia
20. Hotel (3° nivel)
20.6. Servicios sanitarios
20.12. Acopio de desechos
20.16. Sala de juegos

20.17. Dormitorio de empleados
20.18. Servicio sanitarios de empleados
20.19. Cocineta de empleados
21. Servicios médicos (1° nivel)
21.1. Recepción

21.2. Sala de espera
21.3. Servicios sanitarios de empleados y pacientes
21.4. Bodega de medicinas
21.5. Laboratorio
21.6. Consultorios médicos

Nivel 4

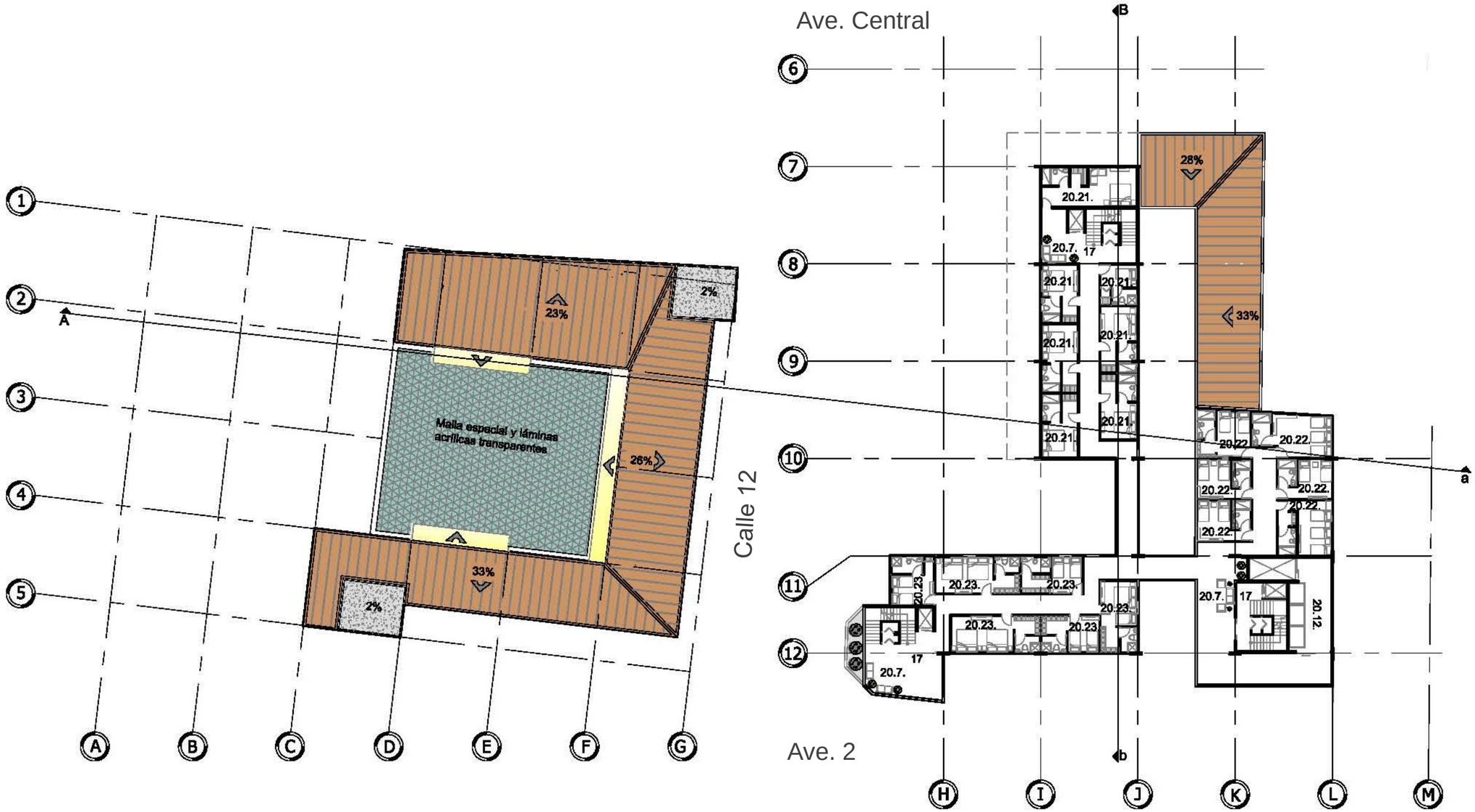
Escala 1:500

3.Servicios sanitarios públicos
4. Servicio sanitario de empleados
5.Zona nodal
17. Ingreso general y salida de emergencia
20. Hotel (4° nivel)

20.6. Servicios sanitarios
20.12. Acopio de desechos
20.20. Salas de juntas
21. Servicios médicos (2° nivel)
21.1. Recepción

21.2. Sala de espera
21.3. Servicios sanitarios de empleados y pacientes
21.4. Bodega de medicinas
21.5. Laboratorio
21.6. Consultorios médicos

Plantas arquitectónicas



Nivel 5 y 7

Escala 1:500

20. Hotel (5 y 7° nivel)
20.7. Sala de espera
20.12. Acopio de desechos
20.21. Dormitorio de 1 o 2 personas
20.22. Dormitorio de 3 personas
20.23. Dormitorio de 4 personas

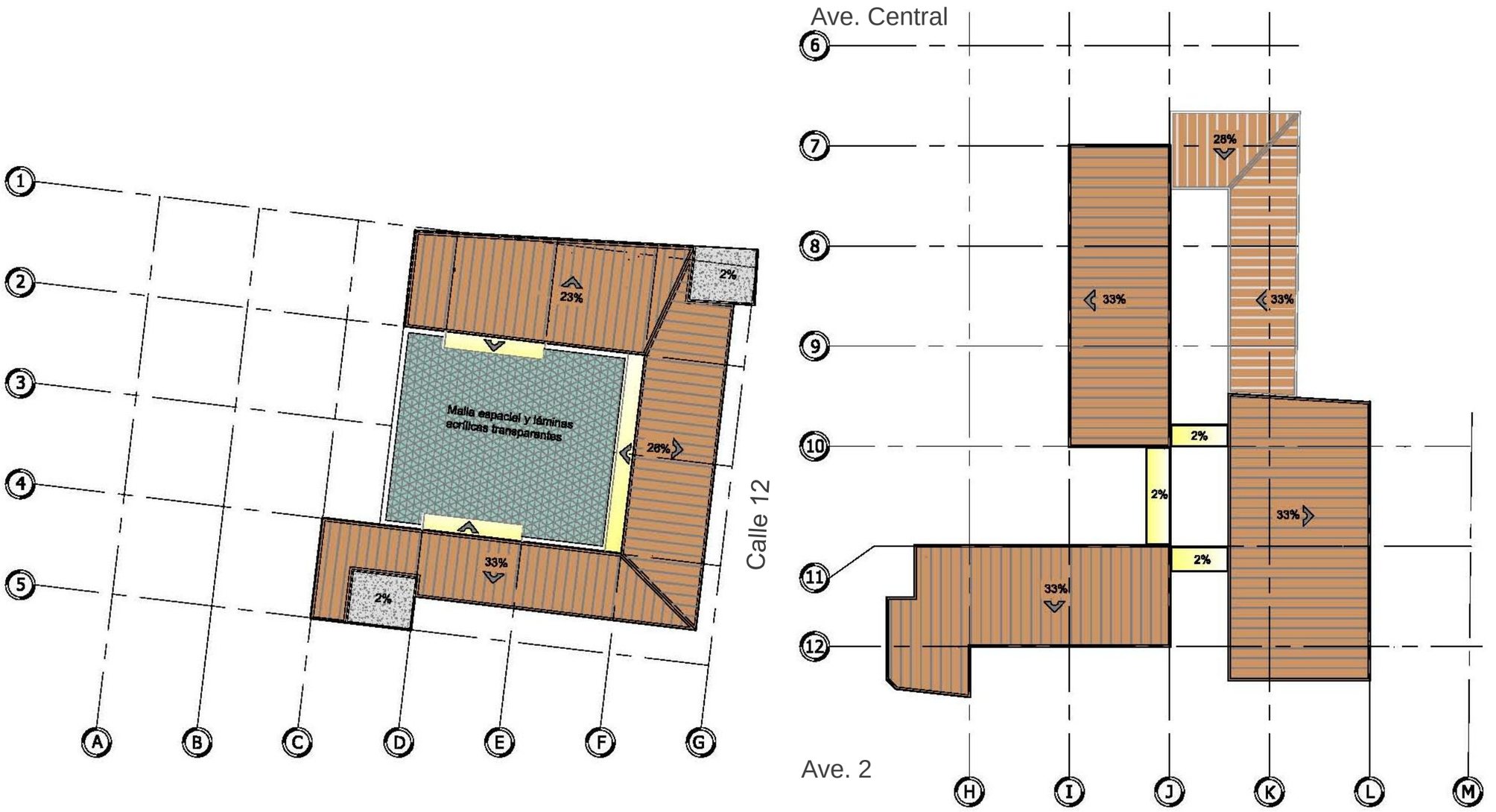
Nivel 6 y 8

Escala 1:500

20. Hotel (6 y 8° nivel)
20.7. Sala de espera
20.12. Acopio de desechos
20.21. Dormitorio de 1 o 2 personas
20.22. Dormitorio de 3 personas
20.23. Dormitorio de 4 personas
20.24. Balcón

Planta de techos

Escala 1:400



Elevación sobre la Calle 10

Esc. 1:400

0 5 10 15 25

Elevación sobre la Calle 14

Esc. 1:400

0 5 10 15 25

Elevación sobre la Avenida Segunda

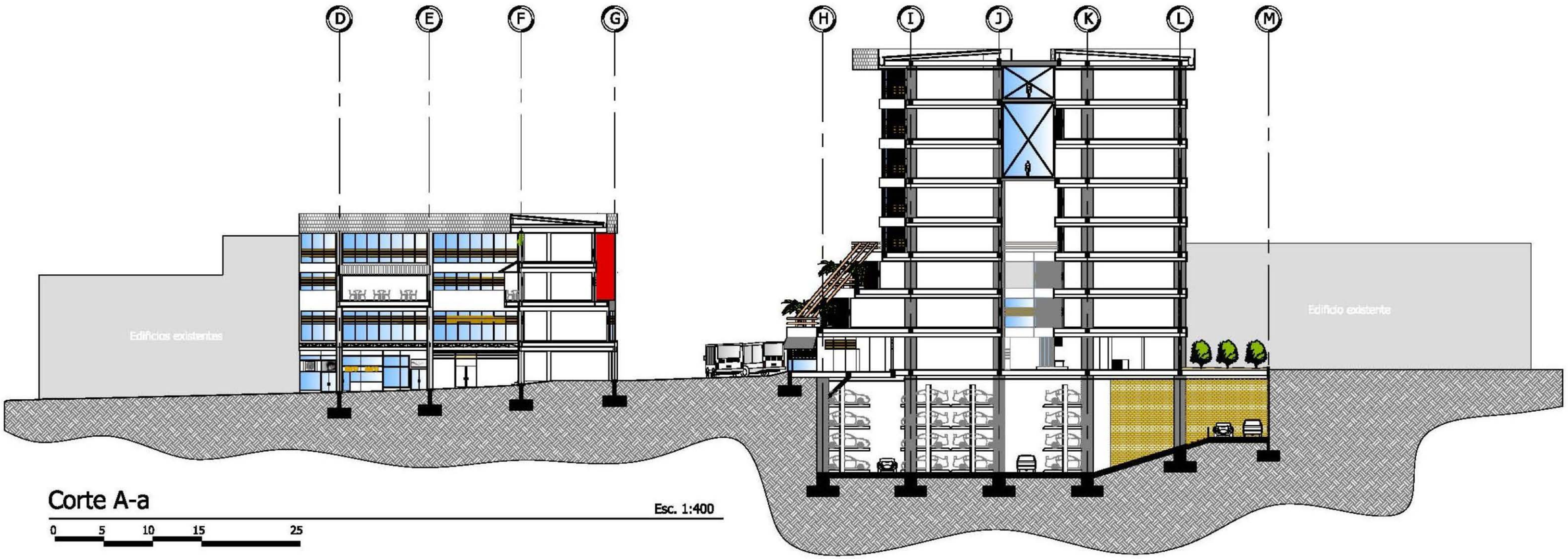
Esc. 1:400

0 5 10 15 25

Elevación sobre la Avenida Central

Esc. 1:400

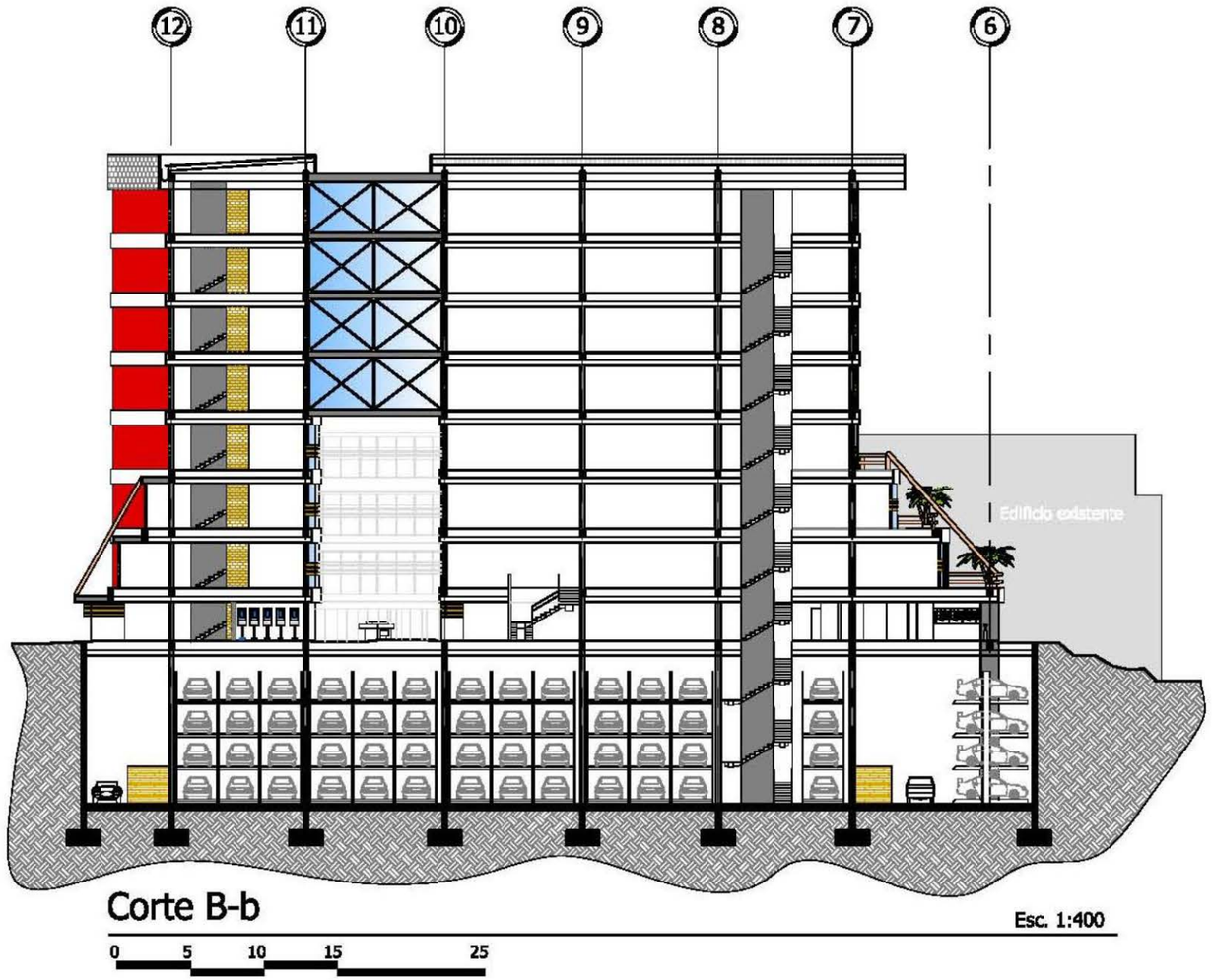
0 5 10 15 25



Corte A-a

Esc. 1:400

0 5 10 15 25

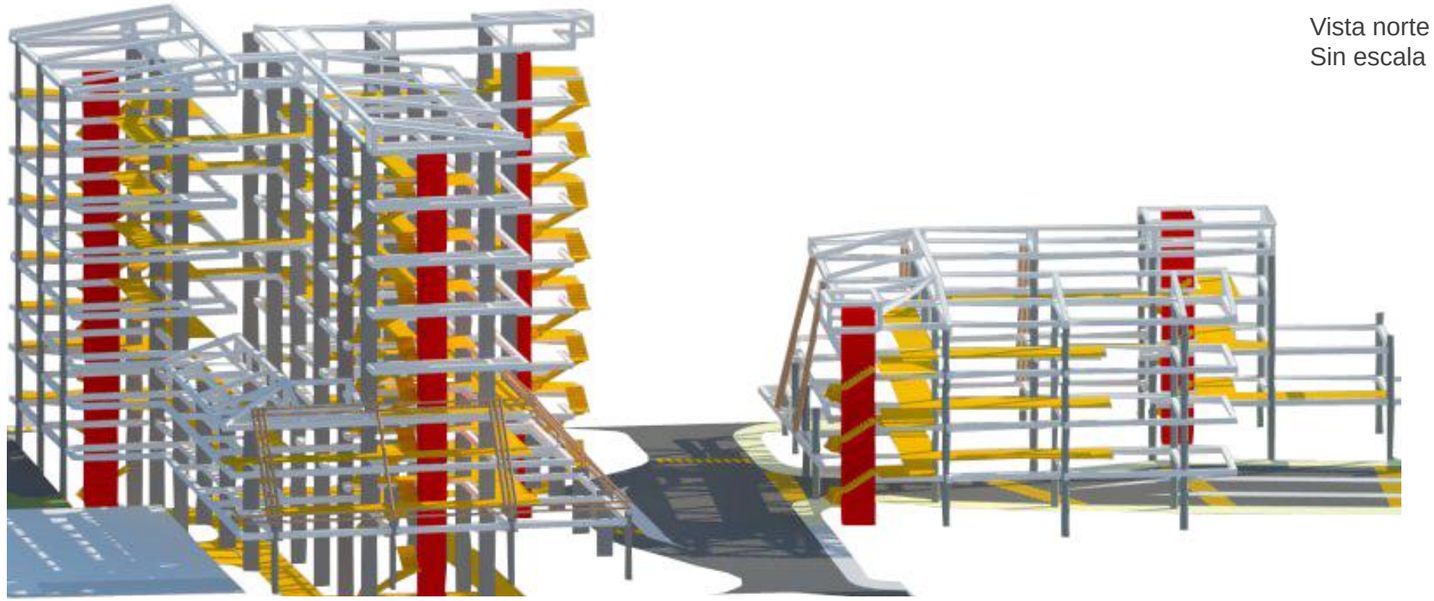


Corte B-b

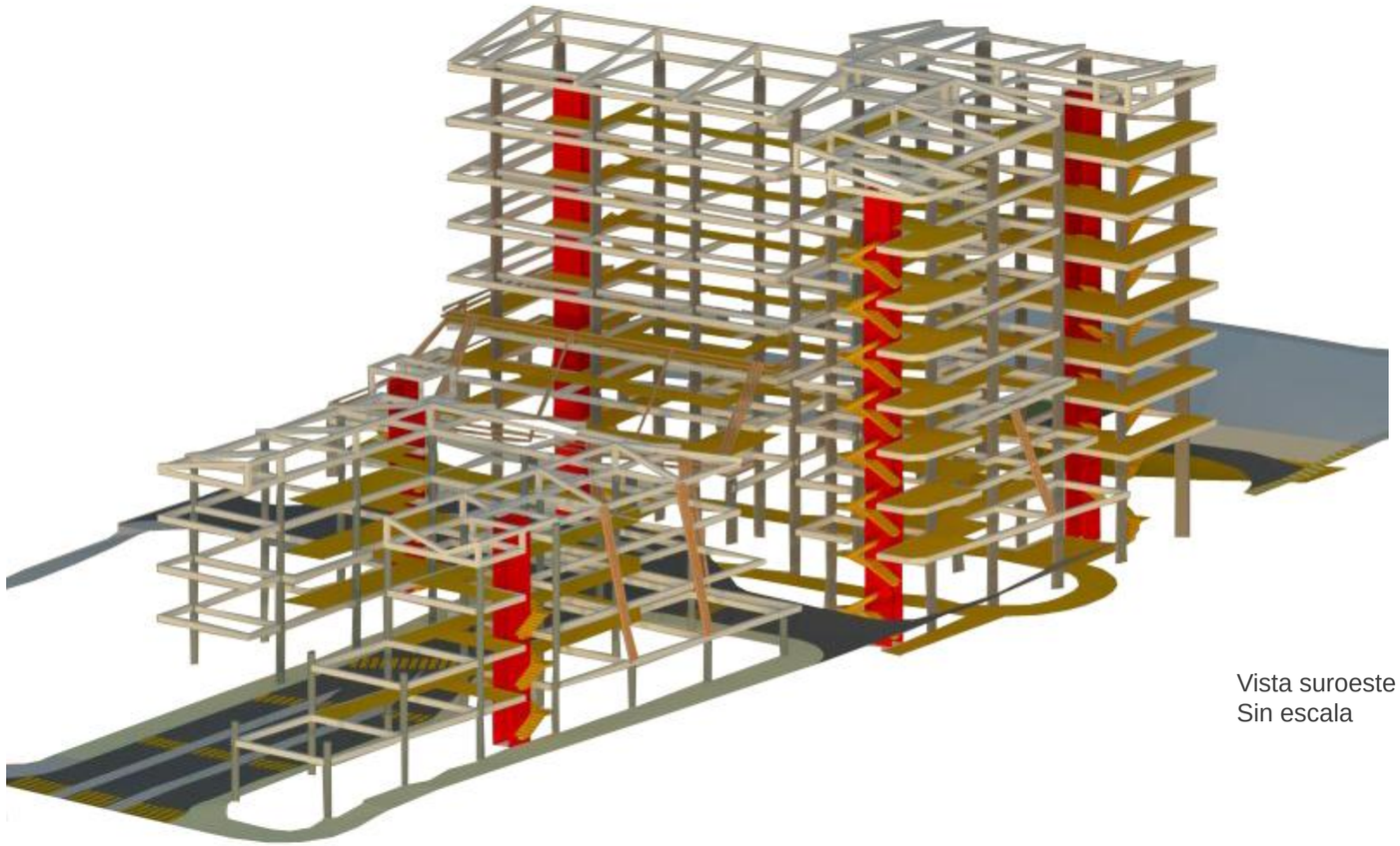
Esc. 1:400

0 5 10 15 25

Sistema estructural



Vista norte
Sin escala



Vista suroeste
Sin escala

Simbología

- Circulación y escaleras
- Ascensores

El sistema estructural primario es, en su mayoría de concreto. Se basa en muros de corte de los núcleos de circulación, en columnas de 1,2m por 0,3m y en vigas de 0,6m por 0,6m en la cuadra este. En la cuadra oeste la dimensión de las vigas es la misma pero en perfil I de acero. Las columnas son de acero redondas.

Ambas cuadras poseen un elemento inclinado a modo de “pie de amigo” que funciona únicamente de forma ornamental en las fachadas.

La estructura de cubiertas en ambas cuadras es de acero para alivianar el peso.

El sótano consiste en una fosa de 10m de profundidad donde se construye solo en su base. Su causa es la altura óptima de funcionamiento de las plataformas de parqueo .

El entrepiso de los edificios de las dos cuadras tiene de espesor un metro, para contar con espacio suficiente para registrar las tuberías cuando sea necesario.

Núcleos de circulación

Ciudad Tangrama presenta 5 núcleos de circulación vertical que contienen a su vez los gabinetes de ductos mecánicos y eléctricos.

Los núcleos de circulación están ubicados de forma estratégica para que sus escaleras funcionen como escaleras de emergencia también. Esto se logra manteniendo un recorrido entre cada puerta y la salida de emergencia de no más a 30 m según capítulo XI, artículo XI.5 del Reglamento de Construcciones.

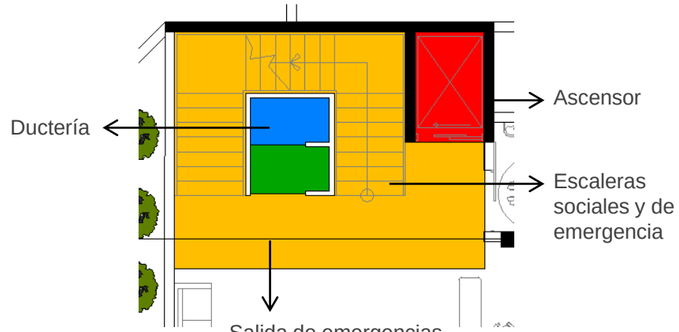
Los núcleos de circulación 1 y 2, que están en la cuadra oeste tienen los gabinetes fuera del núcleo limitando con los servicios sanitarios de empleados y con la bodega de aseo.

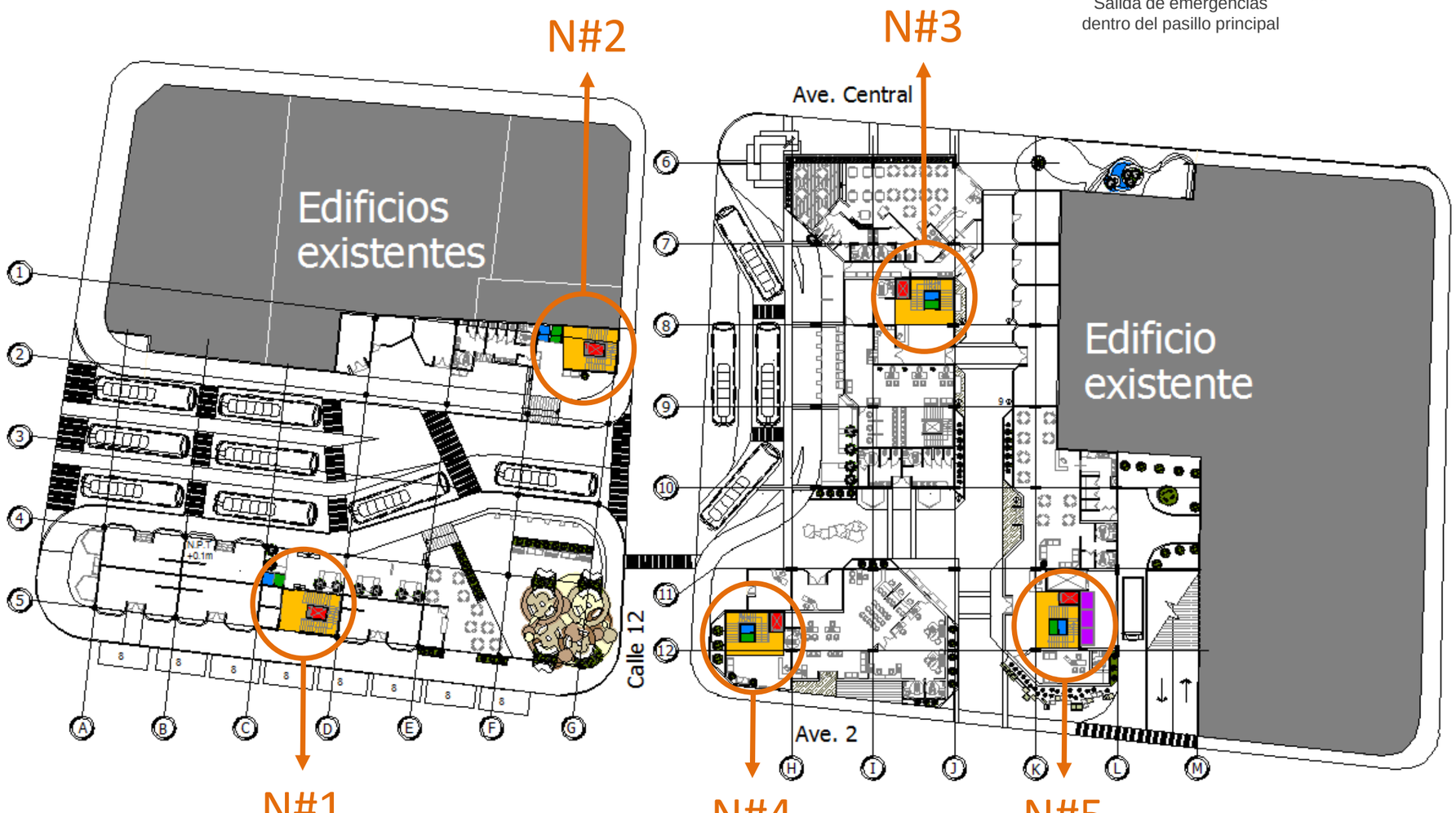
Las primeras plantas están a muy corta distancia de los puntos de acopio de basura actuales designados por la Municipalidad de San José por lo que no requieren de un ducto de basura. Existe un solo ducto de acopio de desechos y es para dar abasto exclusivamente hotel. Se simboliza con color violeta.

SIMBOLOGIA

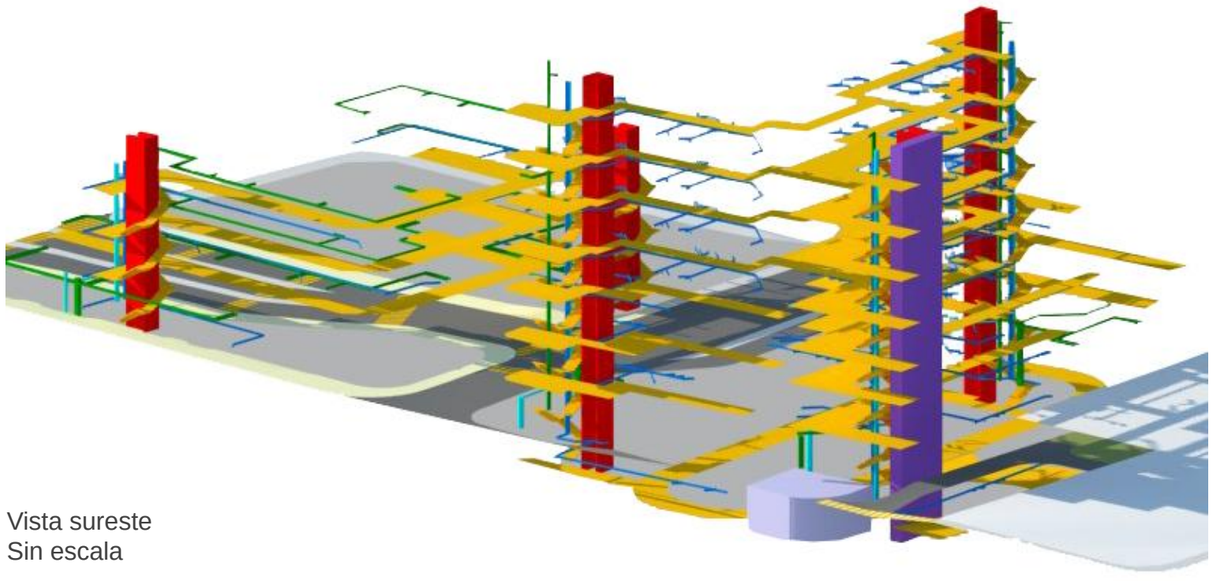
- Escaleras de doble propósito
- Ascensor
- Gabinete de sistema mecánico
- Gabinete de sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos

Detalla típico de núcleo de circulación típico

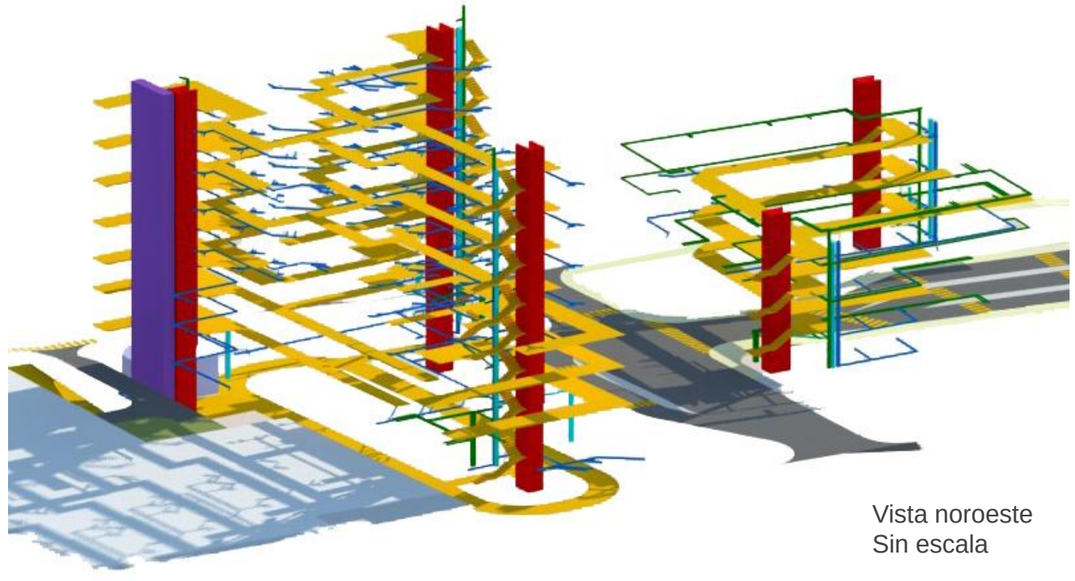




Sistema de instalaciones

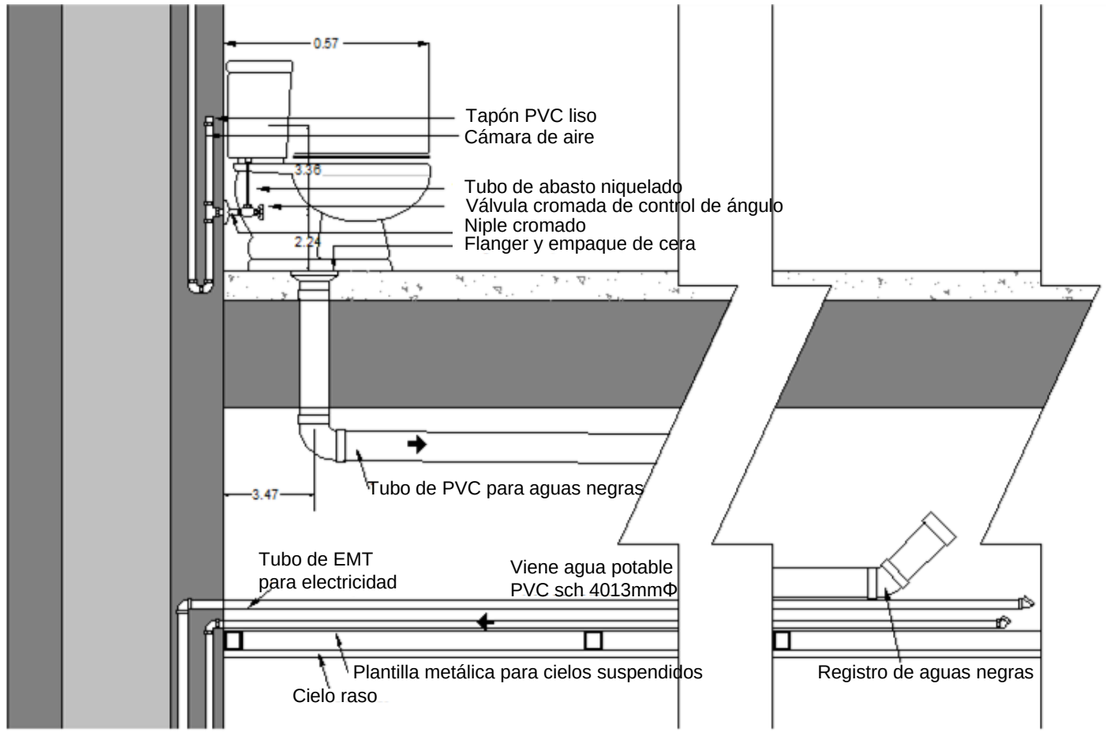


Vista sureste
Sin escala

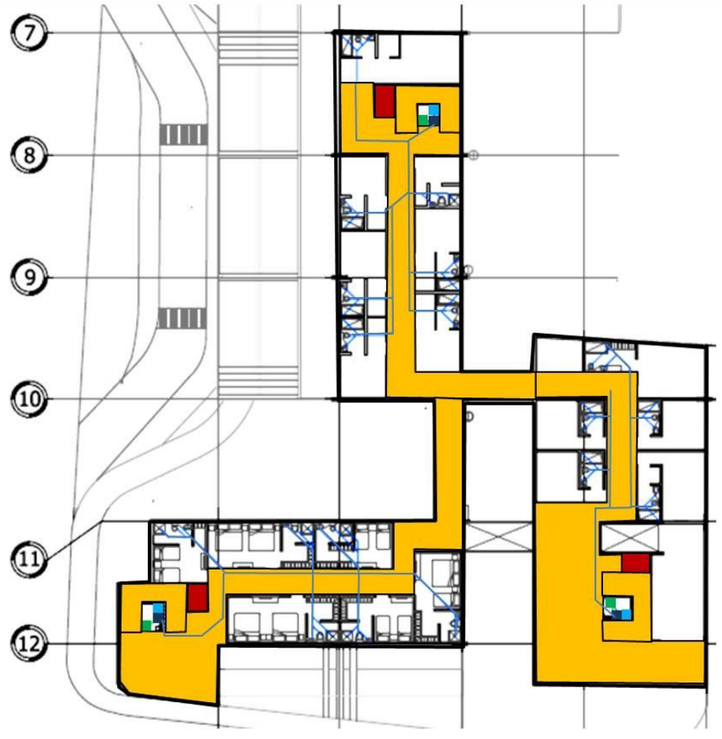


Vista noroeste
Sin escala

Detalle típico de corte de tubería
Sin escala



Planta electromecánica (Nivel 6 y 8)
Sin escala



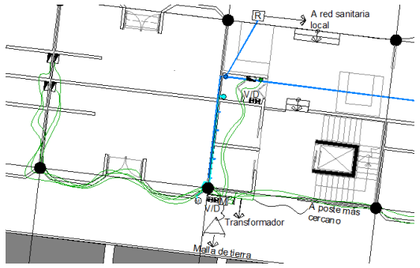
Simbología

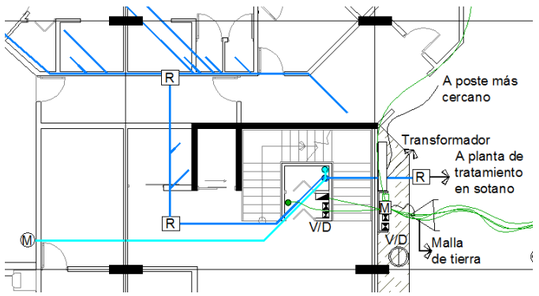
- Sistema eléctrico
- Ducto de desechos
- Planta de tratamiento de aguas
- Ductos de aguas negras
- Ductos de agua potable
- Circulación
- Ascensores

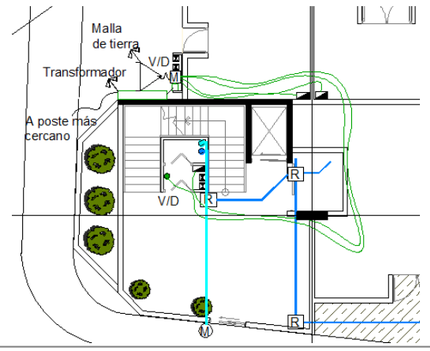
El sistema eléctrico y de agua potable viaja por cielo para mayor facilidad de registro. Mientras que las aguas negras y jabonosas aunque también se registran por cielo, viajan por piso. Su registro se realiza desde las áreas públicas. Ver figura de “Corte típico de las tubería en el nivel 3, Cuadra oeste”.

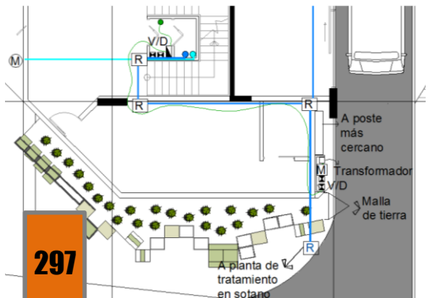
Existe un único ducto de basura ubicado en el Hotel Ciudad Tangrama por las cercanías con el punto de recolección ubicado en el extremo este del proyecto colindando con la Avenida Segunda.

Sistema de instalaciones









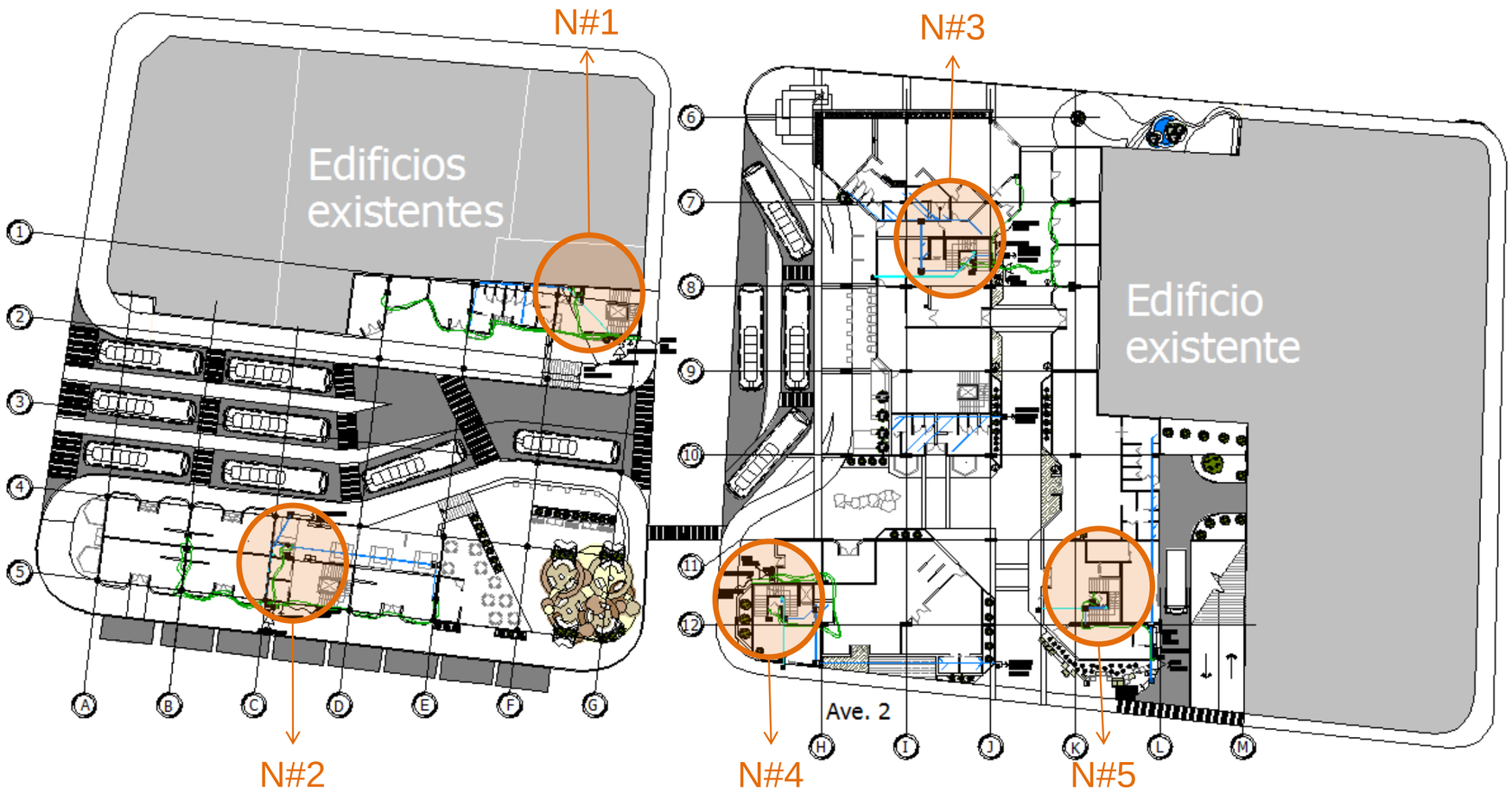
Núcleo 1

Núcleo 2

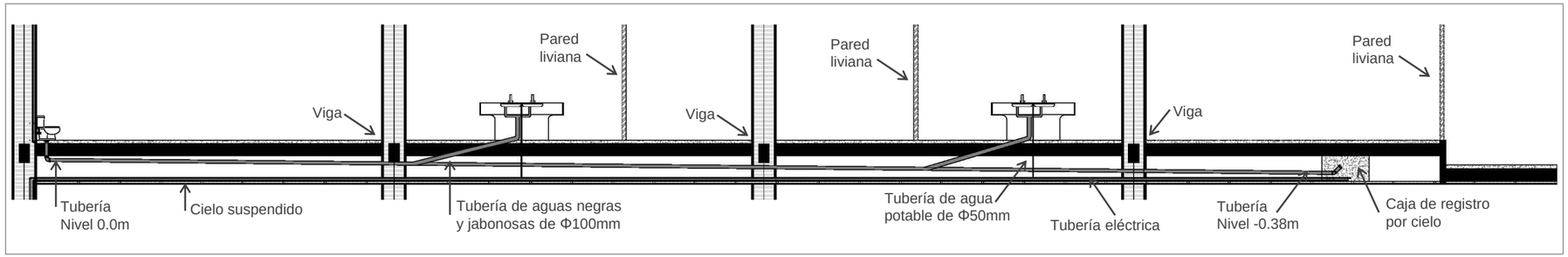
Núcleo 3

Núcleo 4

Núcleo 5



Planta electromecánica del Nivel 1
Sin escala



Corte de ductos electromecánicos del nivel 3
Sin escala

Se le llama ámbito al espacio de dominio público donde su configuración permite la articulación con los edificios y el contexto. Cada ámbito es caracterizado por su volumen de uso esperado, función y actividades anticipadas. Para lograr este propósito se recurre a los conceptos directrices, donde se califica la calidad de un espacio. El objetivo principal es obtener la mayor calidad espacial y sensorial. Algunos de ellos presentan subámbitos que son burbujas de actividad específica y diferenciada dentro del mismo ámbito.

En Ciudad Tangrama existen 7 ámbitos. La imagen inferior muestra sus ubicaciones con numeraciones las cuales se explicarán en las siguientes páginas.

Planta identificación de ámbitos – 1 nivel
Esc. 1:400

Ciudad Tangrama

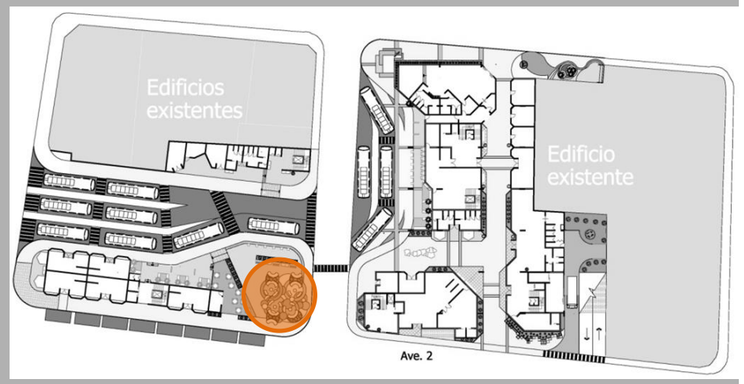
ÁMBITOS

1. Soda "La Esquina"

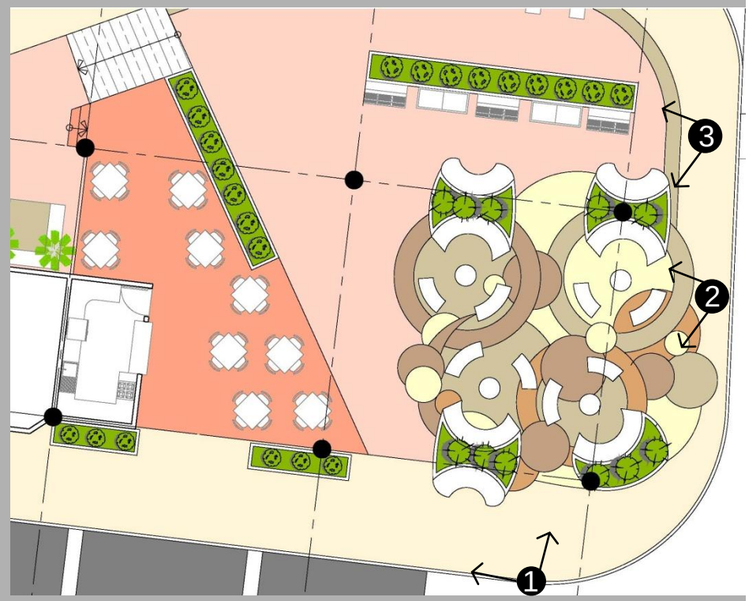
Aplicación de conceptos directrices

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
●	+	+	+	+	-	●	+

Ubicación



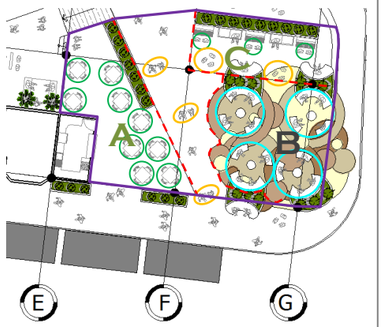
Diseño en detalle



Simbología

- Ámbito
- Subámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

Diagrama



Ubicado en el punto de convergencia entre la Calle 12 y la Avenida 2, el ámbito 1 es la esquina abierta donde los usuarios llegan para comer, esperar su bus o están de paso al atravesar el espacio.
Aunque su actividad principal es comer (subámbito A), su disposición la hace amena para otras actividades también. De ahí se derivan sus dos subámbitos: uno de ellos con la función de espera, guarecer, punto de encuentro (subámbito B) y el otro de comercio de paso, por medio de lotería, revistas y periódicos (subámbito C).
Los cambios de nivel y mobiliario demarcan los distintos subámbitos, facilitando su lectura. Por ejemplo, se destaca que el área de la soda termina donde cambia de textura de piso y el mobiliario no es de mesas tipo comedor sino de reunión tipo sala. Estos ámbitos presentan una transición sutil.
Espacialmente también se caracteriza por habitar el vacío debajo de edificios, ya que la esquina esta diseñada para salvar el eje peatonal fuerte noroeste – sureste. Denota su importancia respecto a circulación.

Aplicación de conceptos directrices

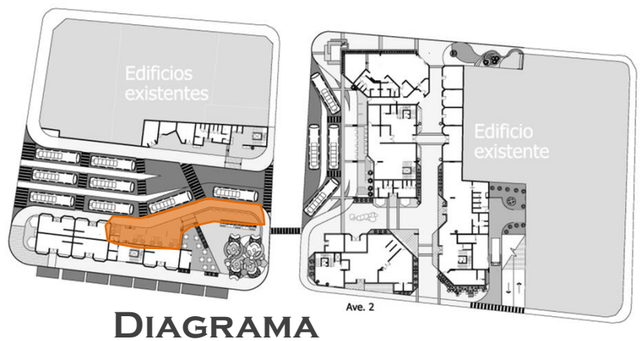
CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
+	●	+	+	●	-	+	●

Ámbitos

2. Paradas de Alajuela

Ciudad Tangrama

Ubicación



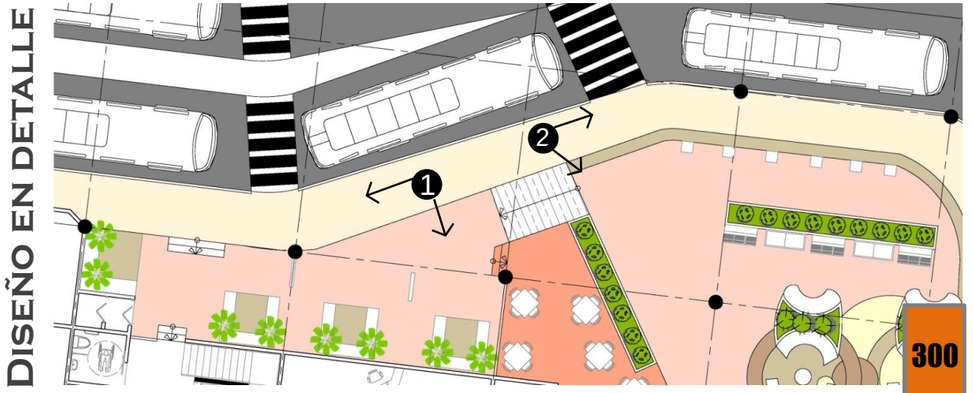
Las nuevas paradas de Alajuela serán bastante concurridas en horas pico, por que sus espacios de espera y circulación tienen un equipamiento urbano acorde con la capacidad requerida. Se habla de 26 personas en zonas de espera, 40 en andenes y aproximadamente 60 circulando.
Invita a entrar a los distintos comercios luego de cruzar los andenes. Su permeabilidad es alta así como su conexión, tanto visual como en accesibilidad, con los distintos ámbitos cercanos.
Los cambios de texturas indican la velocidad de determinada área de circulación. Eso define un subámbito B únicamente de circulación. El subámbito C corresponde a un área de espera o descanso con protección climática de día e iluminación baja durante la noche.
Su legibilidad va acompañada de la rotulación y “mupis”, es decir, mobiliario urbano para la presentación de información.

Diagrama

Simbología

- Ámbito
- Subámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

Diseño en detalle



ÁMBITOS

3. Plaza Central

Aplicación de conceptos directrices

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
●	+	+	●	-	+	+	+

1

2

Su objetivo es ser el articulador del conjunto al estar localizado en el corazón de la cuadra con mayor actividad. La capacidad de ver los ámbitos de paradas y de zonas de espera lo convierte en un conector permeable, al mismo tiempo que áreas accesibles.

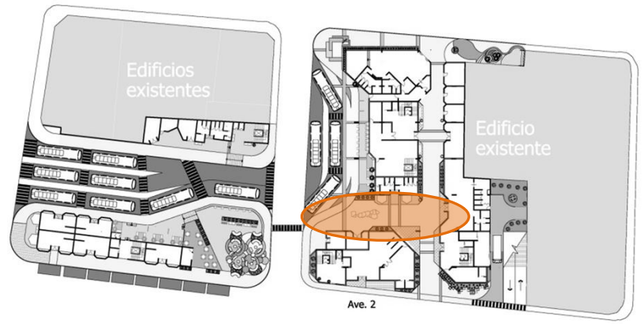
Es caracterizada por el gran vacío recorrible. Posee kioscos de ventas, aprovechando la ubicación de los servicios sanitarios públicos, cajeros automáticos y teléfonos públicos.

Tiene iluminación alta del lado norte, para destacar la vegetación que ameniza el camino, junto con iluminación baja del lado sur para enmarcar la zona de circulación.

La dimensión del pasillo es suficiente para realizar ventas ambulantes. Esta es la razón por la cual se decide colocar piedras de la forma de la textura de piso, para dar nacimiento a actividades informales o alternativas y otras actividades lúdicas para jóvenes. Aquí se denota su calidad de robustez.

Por otra parte, al presentarse como un espacio de mezcla armónica de usuarios, se aclara su capacidad de espacio inclusivo o integrado.

Ubicación

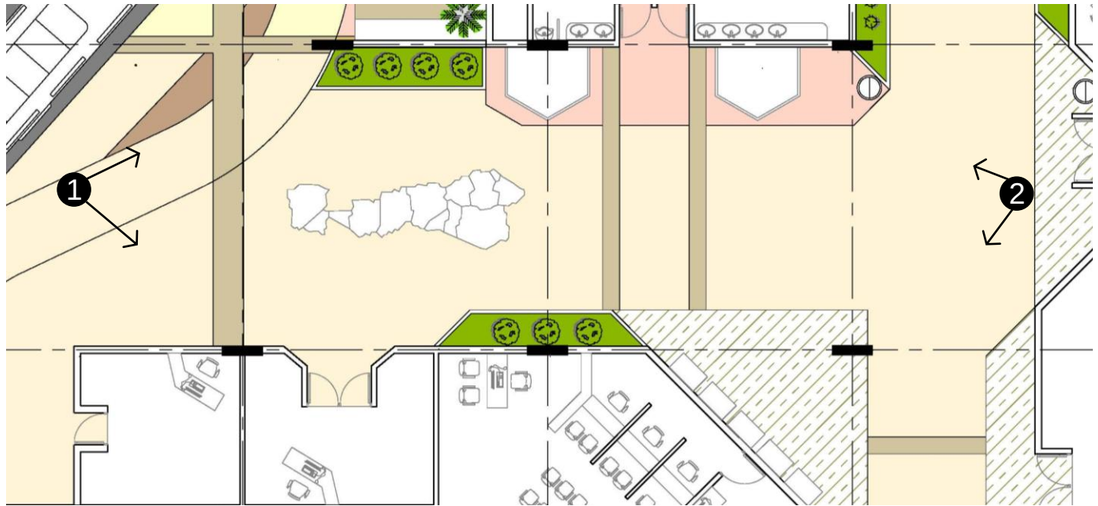


Diagrama

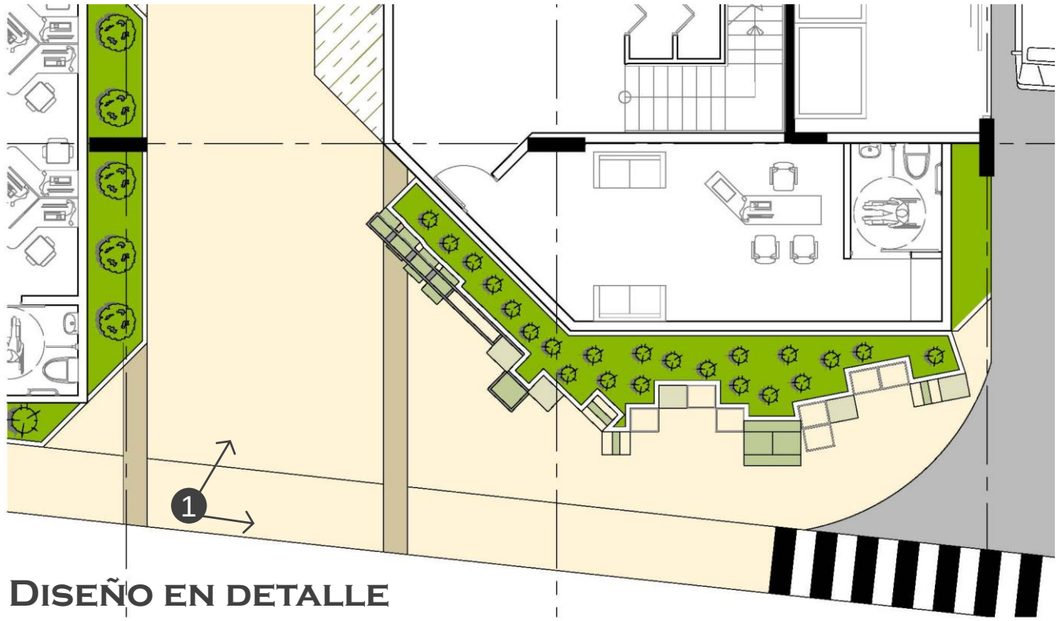
Simbología

- Ámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

Diseño en detalle

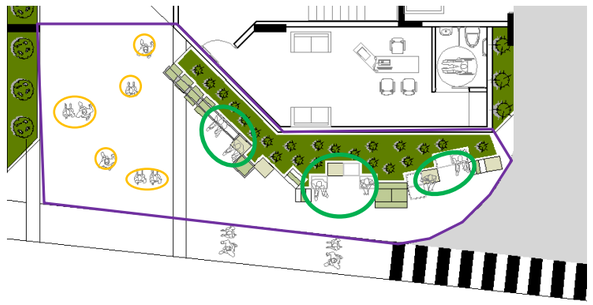


1



DISEÑO EN DETALLE

DIAGRAMA



SIMBOLOGÍA

- Subámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación

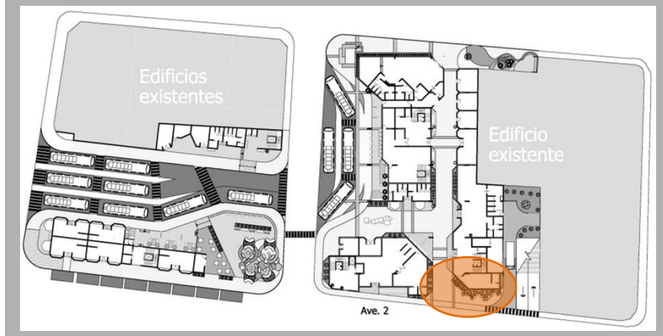
El objetivo de las estructuras no solo es darle un elemento estético alternativo a la ciudad, sino proporcionarle actividad por sí mismo. Bajo este concepto se le da carácter lúdico a las estructuras donde los usuarios pueden tocarlas, esconderse, escalarlas, usarlas como descanso o simplemente como referente visual o punto de encuentro.

Es acompañada de una senda verde que ameniza las fachadas que están imposibilitada de una apertura. Da ingreso a la Ciudad Tangrama desde la Avenida Segunda, por lo que funciona como paso rápido.

Respecto a la facilidad de su lectura, se incorpora un rótulo de ingreso que hace evidente el uso de su espacio. Sin embargo, este sistema no lo convierte en un espacio destinado un grupo exclusivo de usuarios, sino que invita a ser utilizado. Rompe las barreras de espacio público y privado.

Se puede decir que es un espacio con variedad, ya que suple la necesidad primaria de hospedaje, al mismo tiempo que suple las necesidades de estadía corta, espera y ocio, entre otras.

UBICACIÓN



Ciudad Tangrama

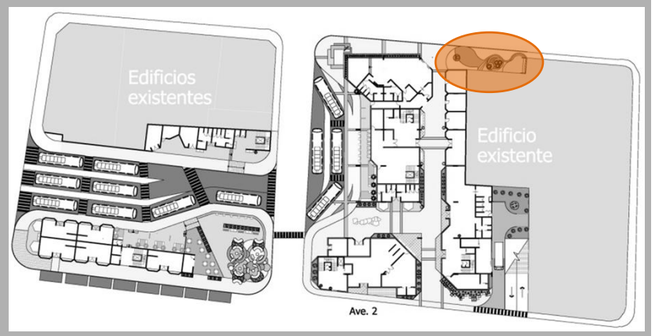
ÁMBITOS

5. Ingreso desde el bulevar

Aplicación de conceptos directrices

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
●	●	+	●	-	-	+	+

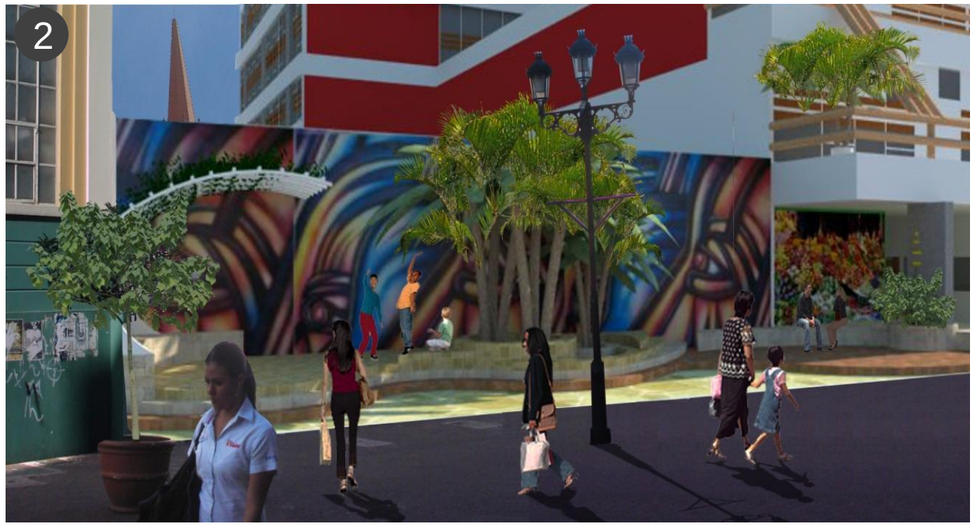
Ubicación



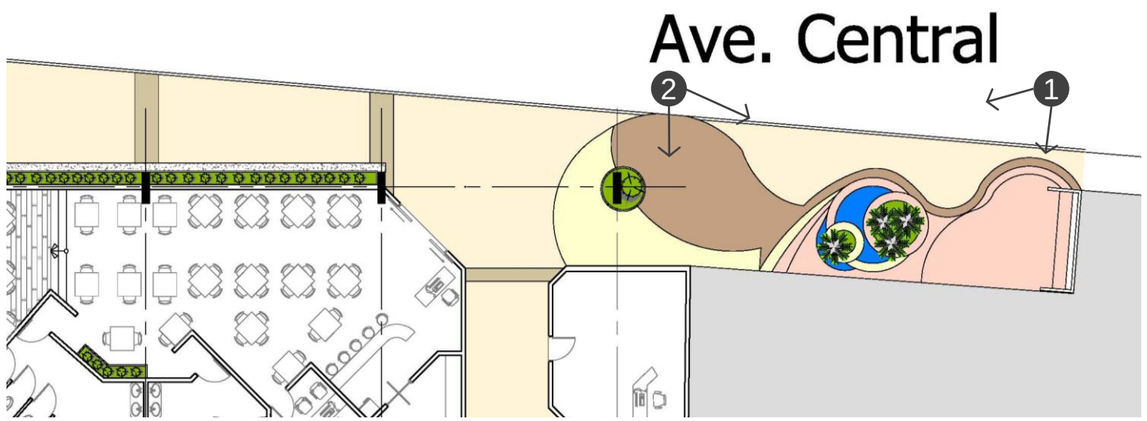
El objetivo del ámbito de ingreso desde el bulevar es ser un recibidor de flujo peatonal desde la Avenida Central. Invitar a una pausa dentro del ajetreo.

Es un nicho con variedad de funciones como punto nodal, lúdico infantil, descanso o simplemente de contemplación de las actividades externas. Posee protección climática con el entrepiso del segundo nivel y con el pergolado al este o bien bajo las palmeras. La amenidad de este espacio es considerable por su ubicación en un espacio tan transitado, como lo es la Avenida Central. Carece de alta capacidad de personas, ya que como sitio de pausa hubiera sido un factor contraproducente gran concentración de usuarios.

El elemento de agua en un espacio público ha sido cuestionado muchas veces por su alto costo en mantenimiento y poca atención que recibe de sus usuarios. En este caso se espera un resultado distinto al estar localizado en un espacio de contemplación. Además, las áreas comunes del proyecto son mantenidas bajo un sistema de gestión integral , que puede dar abasto sin un alto costo operacional. Esta gestión se explicará más adelante.



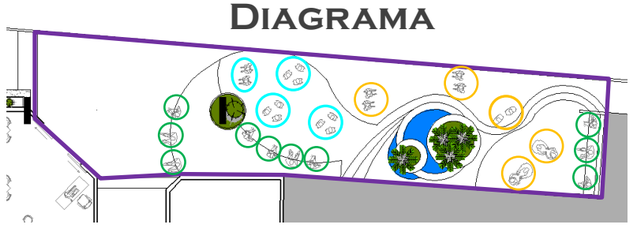
Diseño en detalle



Simbología

- Ámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

Diagrama



ÁMBITOS

6. Restaurante “7 Tableros”

El restaurante “7 Tableros” cuenta con una excelente ubicación, al colindar con la Avenida Central y las paradas de La Carpio. Su función principal es albergar el elemento icónico que representa la identidad del proyecto. Sin embargo, también da paso a funciones primarias, como la alimentación y otras secundarias, como tarima de eventos culturales y lúdicos. Esto colabora como sitio de referencia y punto de encuentro.

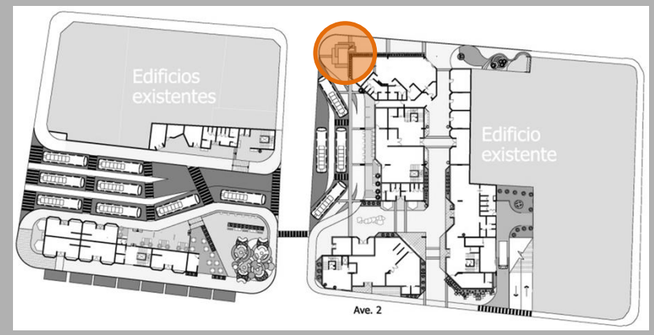
El restaurante posee contacto visual desde sus espacios de comedor, pero con la privacidad que el vidrio permite. Además se convierte en un punto de seguridad psicológica, al poder ser controlado visualmente desde varios puntos de la Avenida Central y la Calle 12. Posee una vegetación que marca un limite perceptivo, al mismo tiempo que es permisivo y decorativo. Esto aumenta la amenidad espacial.

Presenta un subámbito B de circulación que conecta los extremos de la Ciudad Tangrama. Este subámbito tiene mayor dimensión, que es espacio que no es propiamente de circulación, por lo que reduce las posibilidades de una mayor concentración de usuarios.

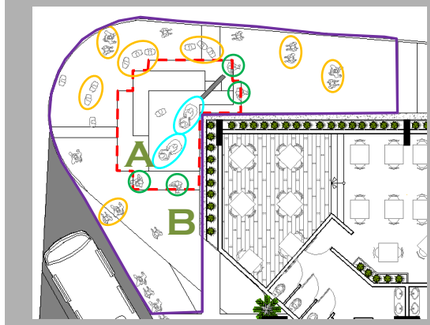
1

2

Ubicación



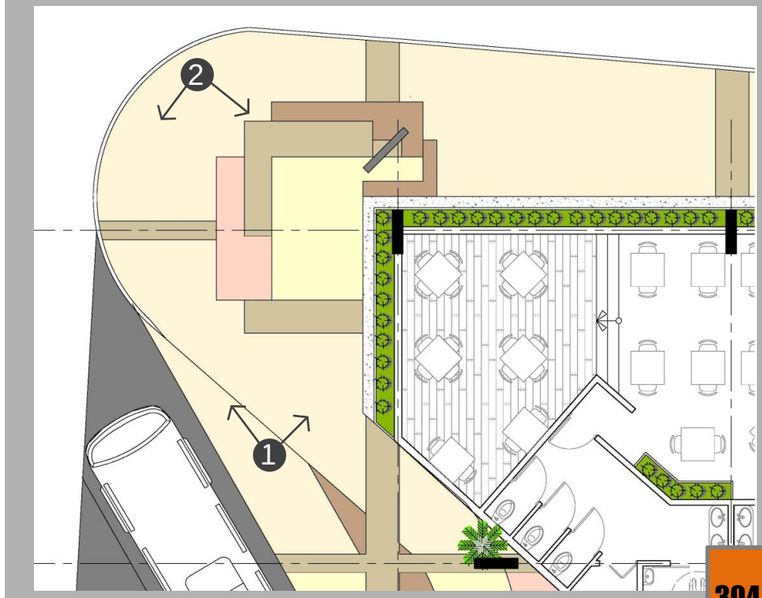
Diagrama



Simbología

- Ámbito
- Subámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

Diseño en detalle



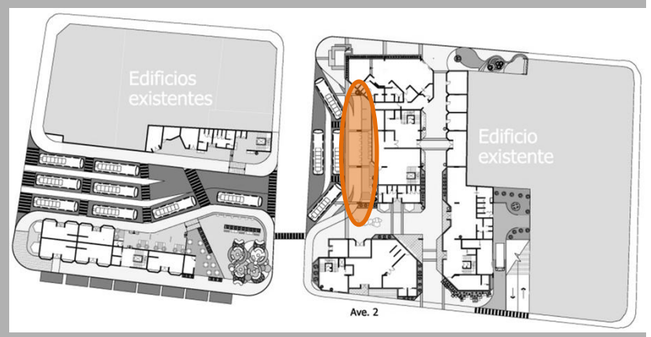
Ámbitos

7. Paradas de la Carpio

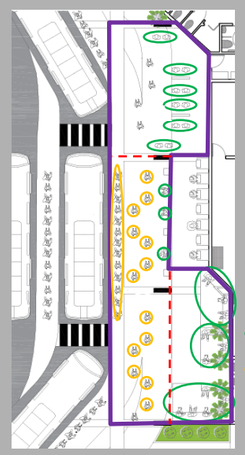
Aplicación de conceptos directrices

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
+	●	●	●	-	-	+	+

Ubicación



Diagrama

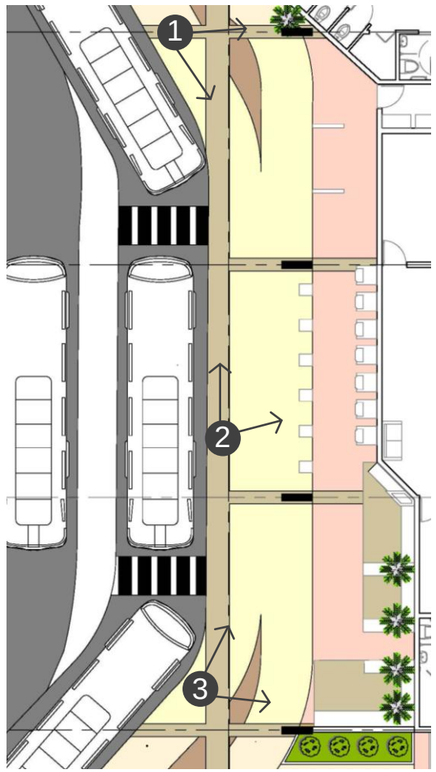


Simbología

- Ámbito
- Subámbito
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación

A nivel de orientación se repite el patrón de postes de rotulación y mupis, presentando las rutas de los autobuses, mapas y otros tópicos de interés para el usuario.
Presenta tres subámbitos configurados: **A**. Espacio informativo, **B**. Un espacio nodal o de descanso, un poco retirado de las sendas de circulación con una espalda de cobertura vegetal y **C**. Área de andén.
Los tres subámbitos presentan una adecuada protección de la luz solar y la lluvia.
Su capacidad es de 23 personas en zonas de espera, 52 personas en andenes y aproximadamente 25 personas circulando cómodamente.

Diseño en detalle



Ciudad Tangrama

Los datos expuestos son obtenidos con el tipo de cambio del Banco de Costa Rica, del día martes 5 de junio de 2012.
Fuente: Ministerio de Hacienda , Dirección General de Tributación, Órgano De Normalización Técnica , "Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva "febrero 2011.

DESGLOSE DE COSTOS

CLASIFICACIÓN	DESGLOSE	COSTO DEL m²	IPE Hasta FEB-12	IPE Hasta ABR-12	m² EN PROYECTO	COSTOS DEL PROYECTO	
			1.0377	0.9958		COLONES	DOLARES
COSTOS DIRECTOS TERRENO, MANO DE OBRA, MATERIALES, EQUIPO Y HERRAMIENTAS	Terreno	₡ 355,000	₡ 368,384	₡ 366,836	5462	₡ 2,003,659,812	$ 3,944,212.23
	CONSTRUCCIÓN - Espacios edificados						
	Áreas de hotel	₡ 755,000	₡ 783,464	₡ 780,173	5038	₡ 3,930,511,339	$ 7,737,227.04
	Áreas comerciales nivel 1	₡ 175,000	₡ 181,598	₡ 180,835	696	₡ 125,861,014	$ 247,757.90
	Áreas comerciales niveles superiores	₡ 490,000	₡ 508,473	₡ 506,337	1883	₡ 953,433,349	$ 1,876,837.30
	Áreas de consultorios médicos	₡ 575,000	₡ 596,678	₡ 594,171	2220	₡ 1,319,060,629	$ 2,596,576.04
	Áreas de oficinas	₡ 450,000	₡ 466,965	₡ 465,004	1655	₡ 769,581,201	$ 1,514,923.62
	Áreas de restaurante	₡ 630,000	₡ 653,751	₡ 651,005	261	₡ 169,912,369	$ 334,473.17
	Calles internas	₡ 18,500	₡ 19,197	₡ 19,117	1070	₡ 20,454,998	$ 40,265.74
	Estacionamientos	₡ 220,000	₡ 228,294	₡ 227,335	2043	₡ 464,445,743	$ 914,263.27
	Bodegas / carga y descarga	₡ 190,000	₡ 197,163	₡ 196,335	195	₡ 38,285,309	$ 75,364.78
	Planta de tratamiento	₡ 287,500	₡ 298,339	₡ 297,086	60	₡ 17,825,144	$ 35,088.87
	Tanque de captación	₡ 287,500	₡ 298,339	₡ 297,086	94	₡ 27,926,058	$ 54,972.56
	Sistemas de emergencia	₡ 350,000	₡ 363,195	₡ 361,670	96	₡ 34,720,280	$ 68,347.01
	CONSTRUCCIÓN - Espacios públicos						
	Áreas peatonales	₡ 13,500	₡ 14,009	₡ 13,950	1140	₡ 15,903,128	$ 31,305.37
	Áreas de estancia	₡ 17,500	₡ 18,160	₡ 18,083	335	₡ 6,057,965	$ 11,925.13
	kioscos	₡ 216,000	₡ 224,143	₡ 223,202	20	₡ 4,464,036	$ 8,787.47
	COSTOS DIRECTOS					**₡ 9,902,102,374**	**$ 19,492,327.51**
	IMPREVISTOS (5%)					**₡ 495,105,119**	**$ 974,616.38**
TOTAL COSTOS DIRECTOS						**₡ 10,397,207,493**	**$ 20,466,943.88**
COSTOS INDIRECTOS ASESORÍAS TÉCNICA Y TRÁMITES	Estudios preliminares	0.5%				₡ 51,986,037	$ 102,334.72
	Anteproyecto	1.0%				₡ 103,972,075	$ 204,669.44
	Planos constructivos	4.0%				₡ 415,888,300	$ 818,677.76
	Dirección técnica	5.0%				₡ 519,860,375	$ 1,023,347.19
	Administración de obra	15.0%				₡ 155,958,112	$ 307,004.16
	Tramites	7.0%				₡ 727,804,525	$ 1,432,686.07
TOTAL COSTOS INDIRECTOS						**₡ 1,975,469,424**	**$ 3,888,719.34**
COSTOS TOTALES						**₡ 12,372,676,917**	**$ 24,355,663.22**

VIABILIDAD PARA INVERSIONISTA

INFORMACION - PROYECTO		
Costo total del proyecto	₡	12,372,676,917
Área edificada útil		12198
Área de parqueo		3210
m² rentables		15408
valor del m²	₡	803,003
VIABILIDAD		
ALQUILER mínimo para el proyecto		
₡		5,865

Nota: El cálculo VNA se basa en flujos de caja futuros. Para este efecto se toma como 156.58.
Dentro de los m2 rentables se está excluyendo el área de circulación excepto en espacios de planta libre.

Para proceder con la gestión es necesario saber el tipo de viabilidad que tendría el proyecto basado en su costo económico. Desde el punto de vista económico pueden existir actores para una gestión mixta (pública y privada) como lo sería la municipalidad o inversionistas en el caso de gestiones privadas. Esto determina el proceder de la adquisición de terrenos con o sin expropiación, modelos de tenencia de tierra por compra, alquiler o subsidio, vías de financiamiento, regulaciones pertinentes, entre otras. El alquiler mínimo debe ser inferior o igual al valor de los alquileres según su mercado y contexto. Pero debe ser superior a la ganancia por intereses de un certificados de depósito a plazo para que sea viable la inversión.
Fuente: Ing. Roberto Fernández, Revista del Colegio Federado de ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2012.

DIAGRAMA DE VIABILIDAD

Gestión del proyecto

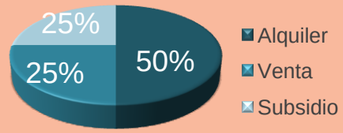
Ciudad Tangrama

	Alcances	Actores principales	Costos	Financiamiento	Usuario	Tipo de administración	Incentivos a propietarios
ESPACIO URBANO	▪ Ofrecer un espacio confortable y ameno para el abordaje y desabordaje del transporte público. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto) ▪ Ofrecer variedad de actividades urbanas con amenidades que incrementen la vivencia urbana.	Propietarios de terrenos Municipalidad Empresas privadas: -Comercios de primer nivel -Empresas de autobuses	**¢654,037,303** $1,287,475	▪ Busca financiarse por medio de Bonos Municipales emitidos por la Municipalidad de San José, que desde el 2011 cuenta con un fondo de 10,000,000,000.00 de colones para financiar proyectos espaciales. ▪ Por otra parte, las compañías autobuseras y empresas privadas que se anuncien en el espacio público pueden financiar otra fracción	▪ **RESIDENTES, TRABAJADORES, USUARIOS DE SERVICIOS Y CLIENTES**: Usuarios permanentes del proyecto por lo que se proporciona espacios para la estancia cercanos a sus actividades especificas. ▪ **TURISTAS, PEATONES Y ESTUDIANTES**: son usuarios transitorios con diversidad de actividades para su permanencia.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** dueños privados + inversionistas + municipalidad	▪ Cesión de terreno, para desarrollar el proyecto: al participar se le otorga facilidades para obtener locales o consultorios del proyecto, como parte de su ganancia. ▪ incorporación de la municipalidad, dentro de la administración: facilitara los bonos para desarrollar el proyecto además de la exoneración de varios impuestos. ▪ La figura cooperativa de dueños del proyecto ayuda económicamente para el mantenimiento adecuado de cada espacio.
ESPACIO CONSTRUIDO	▪ Reactivar la actividad comercial. ▪ Potenciar los servicios en la zona ▪ Generar nuevos centros de trabajo, producción y ocio. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto).	Propietarios de terrenos Municipalidad Cámara de comerciantes detallistas Empresas privadas: -Comercios -Desarrolladoras -Empresas médicas -Empresas aseguradoras y financieras	**¢11,718,639,614** $23,068,188	▪ Los edificios serán financiados por medio de inversión privada, a la cual se le facilitarán una serie de créditos y/o bonos con el sistema financiero nacional. ▪ Para los dueños de consultorios y de espacios de consultorios se sugiere subsidios con aporte estatal, municipal y valores generados por el proyecto.	▪ **VISITANTE Y TURISTA DE SALUD**: La propuesta de alojamiento en el hotel va dirigida a turistas nacionales y extranjeros. ▪ **COMERCIANTE**: Los locales comerciales están dirigidos a comercio detallista y otros de tipo franquicia. ▪ **FUNCIONARIOS DE OFICINAS, CONSULTORIOS Y HOTEL**: Empleados del campo de la salud, profesionales en ciencias económicas técnicos en turismo.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** dueños privados + inversionistas + municipalidad	

Modelos de tenencia

▪ El proyecto busca implementar los tres modelos de tenencia: venta, alquiler y subsidio. Esto para favorecer la variedad de los sectores sociales a los que se dirige el proyecto.
▪ Al pretender diversidad de usuarios y un repoblamiento de la clase media, se busca ofrecer oportunidades de subsidio de un 50% del costo del inmueble, el cual será otorgado equitativamente entre bonos estatales y bonos privados (parte de las utilidades por la venta de inmuebles).
▪ Además los alquileres darán no solo utilidades permanentes a los accionistas sino que cubrirá los gastos de mantenimiento.

VIVIENDA



GUARDERÍA

COMERCIO Y SERVICIOS

La Ronda

Lucía Artavia Guzmán

Sector Norte – San José
Avenida 5 y 7, Calle 1 y 3

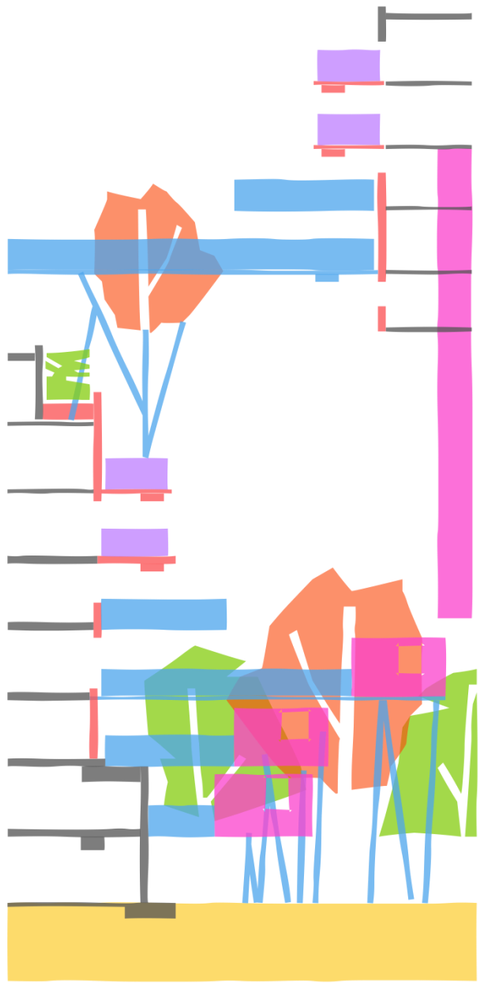
La Ronda

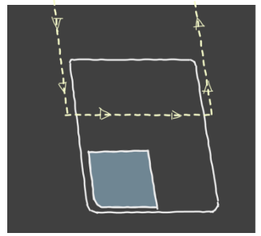
Justificación

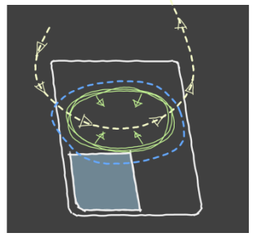
A partir del análisis realizado en los dos capítuos anteriores, donde se estudiaron tanto las trayectorias y conductas peatonales como la infraestructura vial del centro de San Jose, se pueden generar pautas y lineamientos que busquen satisfacer las necesidades establecidas por el mismo.

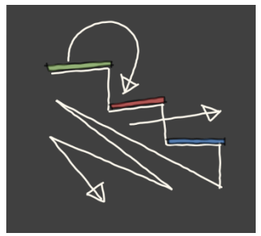
Entre estas pautas y lineamientos, se encuentra el establecimiento y la ubicación de los nuevos nodos de centralidad y uso mixto. Para este Seminario, se han establecido 11 nodos para la ubicación y agrupamiento de las paradas de autobuses, clasificadas por sector, y 2 galerías comerciales como complemento articulador para estos nodos de transporte.

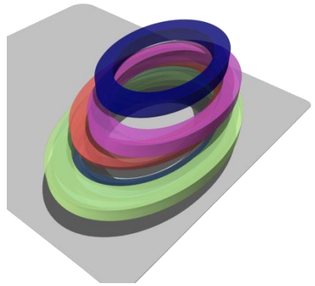
Para el caso particular de este proyecto, nodo de transporte del sector C denominado *La Ronda,* se crea una propueste que genere una dinámica urbana de CONCENTRACIÓN a partir de un emplazamiento del mismo que busque el máximo aprovechamiento del cuadrante y la conformación de espacio abiertos que enriquezcan la vivencia urbana.

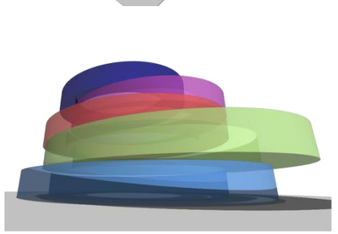












Tema - Concepto

Este proyecto pretende ubicarse en la trama urbana apostando por conceptos como la agrupación, la concentración y el escalonamiento como premisas para su disposición. Esto busca exponenciar la interacción entre diferentes actividades y usuarios del espacio. *La Ronda,* como nombre del proyecto, desea rescatar una denominación histórica para el contexto inmediato del mismo, a la vez que ilustra algunas de las intenciones principales que dieron origen al diseño.

Intenciones del PROYECTO	Intenciones del CONCEPTO
Concentración de actividades por medio de una propuesta formal que rodee y amarre el proyecto.	LA RONDA: SIGNIFICADO CONCEPTUAL: -Rondar calles, puestos exteriores. -Conjunto de personas que se reunen. -Conjunto de cosas que suceden en serie. -Paseo o calle que circunda una ciudad. -Andar por un lugar, ir frecuentemente a él. -Reuniones y salidas, acción de pasear. SIGNIFICADO HISTÓRICO: Según el Plano de Gallego (Plano creado para la ciudad de San José por Nicolás Gallegos Castro en 1851) la vía donde actualmente se ubica Avenida 7, era denominada *Calle de La Ronda,* por tratarse del límite establecido al norte para la ciudad de San José para la época.
Crear una propuesta de tipo anular que incentive *el rondar* el proyecto en diferentes niveles.	
Habilitar patios y espacios abiertos que estimulen la reunión y la interacción vecinal con el contexto urbano	
Escalonar la masa edilicia para crear una propuesta que se abra hacia el espacio de la ciudad.	

Objetivos

El objetivo principal de este proyecto arquitectónico y urbano es lograr la agrupación de un sector del transporte público para el reordenamiento vial y el mejoramiento de las condiciones de vivencia urbana para el centro de San José.

- Reordenamiento de rutas de transporte público e integración con red de proyectos inmediatos: nodos de sector B y C y con galerías urbanas adyacentes.
- Complementar la actividades de espera, abordaje y desabordaje del transporte público con actividades comerciales, servicios, espacio público y otras amenidades urbanas.
- Regenear el centro de San Jose por medio de un proyecto urbano que integre espacio público, comercio, servicios, vivienda de media a alta densidad y el acceso al transporte público.

Nombre

El nodo de transporte *LA RONDA* es un proyecto cuyo objetivo principal es la interacción con la ciudad, tanto a nivel formal como de actividades. Su nombre se debe a la intención de rescatar la antigua denominación de la Avenida 7, *Calle de La Ronda*, y su referencia al acto de rondar y pasear por la ciudad

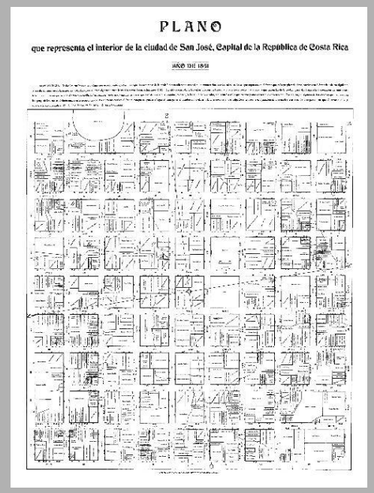


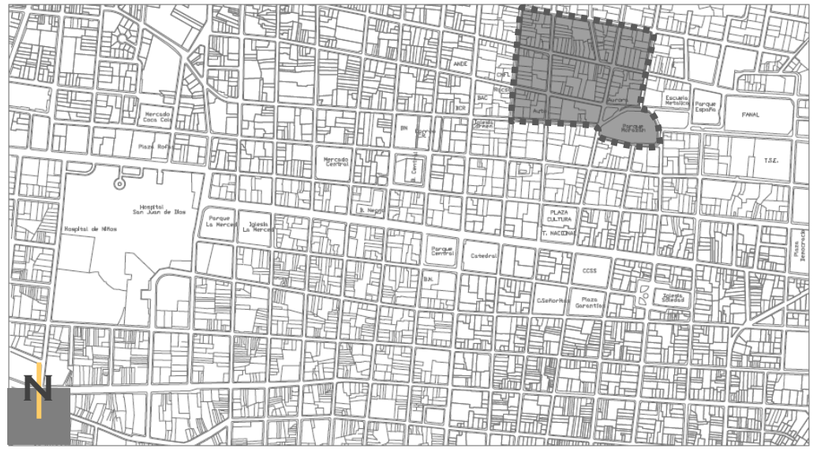
Imagen del *Plano de Gallegos*, catastro de la ciudad de San José para 1851.

Análisis del área de estudio

Área por intervenir

Cuadrantes propuestos como galerías urbanas

Mapa de ubicación



Área de estudio

Ubicado al norte del centro de la ciudad capital, el sector por intervenir se encuentra vinculado directamente (en los costados Oeste y Este) con las nodos de centralidad desarrollados en la primera entrega del Seminario (presentado en el 2011). Además, viene a ser el remate a el bulevar propuesto para Calle 3, y se encuentra próximo a puntos importantes del centro de San José, como el Parque Morazan y la Escuela Metálica y República de Perú.

Debido a la gran cantidad de lotes baldíos o subutilizados que se encuentran en la zona, su potencial como área de intervención para la regeneración del sector es alto. Por otra parte, se busca crear un vínculo con los nodos de centralidad anteriormente mencionados por medio de galerías comerciales en los cuandrantes adyacentes al cuadrante a intervenir.

Diagnóstico

Factores	Oportunidades	Problemas
Conectividad con redes peatonales	El área por intervenir, cuenta con conexión directa a la red de bulevares, ya que la extensión del bulevar de Calle 3 genera oportunidades para crear articulación e integración de la propuesta con el bulevar.	La terminal de transoportes (proyecto a presentar) en medio de las dos galerías interrumpe el tránsito fluido de peatones de un cuadrante a otro, además de la contaminación sonora y ambiental ocasionada por esta condición.
Agilizar las maniobras de los buses.	Se propone una maniobra simple para la entrada y salida de autobuses al cuadrante, propuesta en un área determinada al interior de la cuadra, evitando congestiones y caos vial en las vías públicas y agilizando el uso del tranporte público para los ciudadanos.	Desvinculación con la terminal ubicada al costado de la Escuela Metálica (“Oasis Urbano”) a nivel de conexión peatonal.
Regeneración urbana	Para los tres proyectos, el porcentaje de áreas subutilizadas, en mal estado, en estado de abandono o baldías ofrece la oportunidad de contar con áreas generosas para la intervención urbana con proyectos integrados (las áreas a utilizar en los tres cuadrantes permiten generar una conexión directa entre los proyectos).	El deterioro en general de la zona, tanto a nivel de propiedades como de infraestructura pública, requiere de medidas que reviertan esta condciión, La realización de los proyectos puntuales revalorizaría el sector, y posibilitaría generar interés, tanto del sector público como del privado por la regenereación y desarrollo del área.

Contexto inmediato

Análisis Cuantitativo (CAS del sector

Usos de suelo por niveles

1° Nivel

2° Nivel

3° Nivel

4° Nivel

5° Nivel

6° Nivel

7° Nivel

8° Nivel

SIMBOLOGIA

- Comercio
- Servicios
- Institucional
- Oficinas
- Vivienda
- Educativo
- Religioso
- Edificios en desuso
- Parqueos en edificios
- Lotes baldíos, espacios vacios y parqueos
- Parques, plazas y espacios verdes

CAS general del sector

Área total del sector										72018,36	
Uso del suelo	Cuadra 1	Cuadra 2	Cuadra 3	Cuadra 4	Cuadra 5	Cuadra 6	Cuadra 7	Cuadra 8	Cuadra 9	Área total por uso	CAS Por uso
	7521,8	8685,11	8277,39	6747,75	7171,85	5347,69	6675,36	12798,73	8792,68		
Comercio	2974,64	2818,26	0	1454,51	2290,92	4328,34	2927,74	2487,45	203,16	19485,02	0,271
Servicios	0	515,61	3329,66	2258,46	3534,07	1838,6	0	3421,8	5409,29	20307,49	0,282
Institucional	19875,01	12392,35	0	0	0	0	0	3136,52	0	35403,88	0,492
Oficinas	245,85	2265,18	0	1002,17	688,34	0	0	1458,58	895,65	6555,77	0,091
Residencial	0	0	405,34	1706,52	200,72	2337,3	9567,8	775,41	223,81	15216,9	0,211
Educativo	0	0	0	0	0	0	0	978,76	0	978,76	0,014
Religioso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000
Sin uso	1053,56	1878,16	77,27	2749,52	141,92	2204,68	7217,53	1717,88	239,85	17280,37	0,240
CAS Por cuadras	3,21	2,28	0,46	1,35	0,95	2,00	2,95	1,09	0,79		
CAS TOTAL										115228,2	1,60

CAS

(COEFICIENTE DE APROVECHAMIENTO DEL SUELO)

Grafico de Uso de suelo
Contexto inmediato

Después de ver los tipos de usos del suelo presentes en el sector y las áreas ocupadas por estos, se genera un gráfico comparativo, el cual determina la vocación actual del área de estudio, la cual es primordialmente institucional, de servicios y comercios. Son uso residencial y de oficinas empieza a ser bajo para el sector.

Como denotan los mapas de uso de suelo por niveles, existe un importante porcentaje de terreno en desuso, por lo que el proyecto busca revertir este fenómeno y sacar provecho de un sector con excelente ubicación y con la capacidad instalada que le da la presencia de infraestructura urbana.

Análisis de la cuadra

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valoraran de alto, medio o bajo, para poder determinar cuales edificaciones se conservarán y cual será el espacio disponible para la intervención.

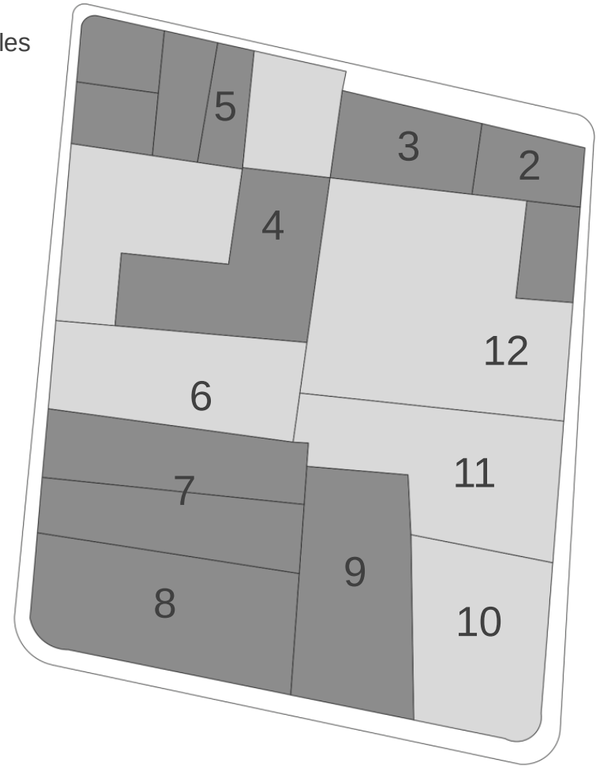
Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)

Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
2	M	B	B	B	A demoler. Pese a que no es encuentra en mal estado, no ofrece ningun valor ni uso significativo, Ademas de obstaculizar una circulación peatonal propuesta.
3	A	B	M	B	A demoler. Su uso será repuesto en la propuesta de la teminal.
4 - 6	M	B	B	B	A demoler. Su uso será repuesto en la propuesta de la teminal.
5	M	B	B	B	A demoler: oferta despreciable
7	B	B	M	M	A demoler.
8	A	B	M	M	Edificio en buen estado, con aportes hacia el contexto urbano desde el punto de vista de permeablidad. Uso residencial debe ser aprovechado para la propuesta de repoblamiento.

SIMBOLOGÍA

- Lotes baldíos y parqueos
- Edificios existentes



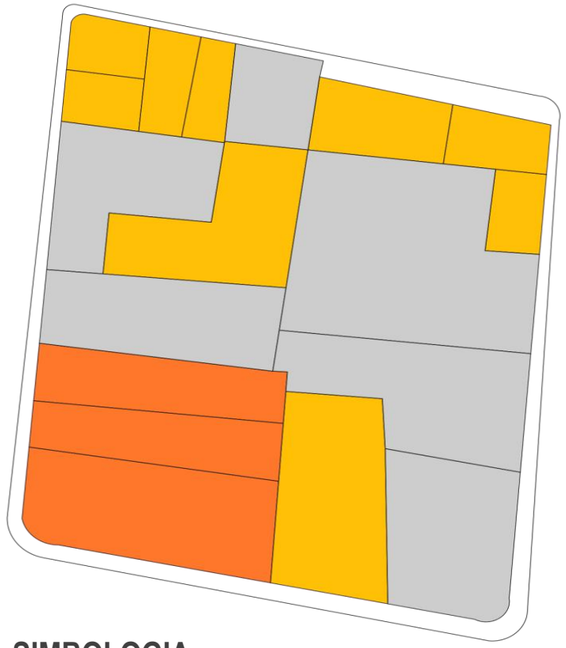
VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
9	B	B	B	M	A demoler.
10	B	B	B	B	A demoler.
11 - 12	B	M	B	M	A demoler.

Análisis de la cuadra

Pautas generales
Conclusiones del diagnóstico



SIMBOLOGIA

- Edificios a conservar
- Parqueos y/o terminales de bus
- Edificios a demoler

Áreas a reponer

Los usos de comercio, institucional, educativo y residencial se repondrán en la propuesta, así como algunos de los servicios. Sin embargo los servicios de hospedaje se recomiendan en otra área, esto por ser un servicio que actualmente no esta funcionando adecuadamente.

Comercio = 1300 m²
Servicios = 1145 m²
Institucional = 1785 m²
Educativo = 980 m²
Residencial = 1034 m²

Vocación actual de la cuadra

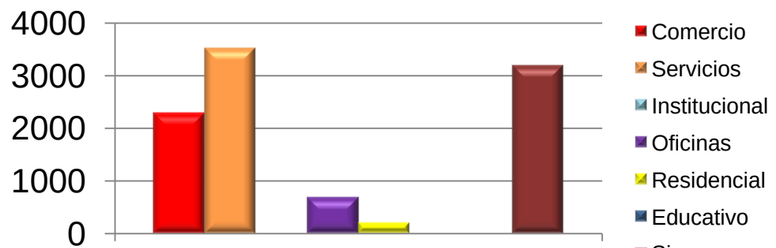


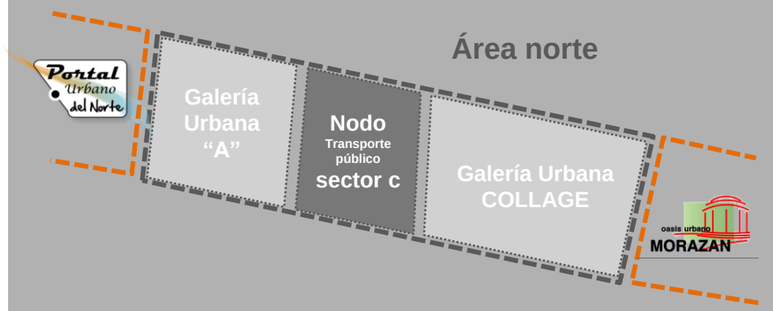
Grafico de Uso de suelo de la Cuadra

Actualmente en la cuadra por intervenir, predominan los usos comerciales y de servicios, con un alto porcentaje de lotes en desuso. Los usos residenciales y de oficina tienen un uso extremadamente bajo, por lo que es notable la alta necesidad de repoblamiento para este sector, si se le quiere dar una dinámica urbana que trascienda una franja horaria específica.

Dado el alto uso que se hace de la cuadra para servicios financieros (Bancos), como respaldo a los usos de oficina e institucional de la zona, se plantea esto como vocación secundaria de la cuadra, cuyo énfasis es el uso residencial y de paradas de autobuses apoyado en las vocaciones de las dos galerías adyacentes, Por otra parte, se propone un importante porcentaje del nivel 0 como espacio público de articulación con los proyectos mencionados para formar un conjunto integrado.

Tabla general de áreas

DATOS GENERALES		
ÁREA DE LA CUADRA	7171,85	
ÁREA A MANTENER EN HUELLA	1294,79	
ÁREA A MANTENER TOTAL	3752,78	
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	5877,06	
OBJETIVO DE LA INTERVENCIÓN		
	MÍNIMO	**MÁXIMO**
CAS NECESARIO	1,60	3,20
ÁREA NECESARIA (a construir)	11474,96	22949,92
ÁREA DE LA INTERVENCION	7722,18	19197,14



La propuesta para el nodo de transporte público del sector C, se posiciona estratégicamente en el área norte ya que se encuentra en medio de dos galerías urbanas, por medio de las cuales se conecta con los otros nodos de transporte público del sector.

Se buscan crear conexiones a nivel peatonal que integran los proyectos de galerías con este nodo de transporte público, por lo que es importante tomar en cuanta los flujos peatonales como pauta para el diseño de un espacio transitable y continuo para los tres proyectos.

Además, el diseño de una propuesta permeable, que permita distintas relaciones espaciales y entre las diferentes actividades, busca generar grandes oportunidades para el espacio publico del nivel 0, que permitan actividades relacionadas con el transporte público, como el abordaje y la espera de autobuses, así como otra variedad de actividades urbanas.

Por otra parte, al tener en uno de los costados de la cuadra, la llegada del bulevar de Calle 3, es importante vincular el espacio urbano a este, utilizando transiciones entre las actividades públicas, las relacionadas al transporte y las privadas, por medio de ámbitos y subámbitos que generen vivencia urbana.

Con respecto al flujo del transporte público, se pretende que la actividad de abordaje y espera se dé en un espacio donde el paso de las unidades no desarticule ni obstaculice la realización de actividades en el espacio público.

PROPUESTA CONCEPTUAL

USUARIOS

- El usuario actual de la zona está dividido en un usuario permanente que trabaja en las instituciones y oficinas del sector, o bien en los pequeños comercios y servicios del mismo. El usuario temporal es el que transita entre diferentes puntos de la ciudad, en la mayoría de los casos, de un punto de abordaje de transporte público a otro.

- Por ello, es necesario crear un espacio que mezcle diversos usos para lograr un real aprovechamiento del suelo y una variedad de actividades urbanas. La propuesta busca albergar espacios cómodos de espera y abordaje, complementados por actividades compatibles, a los usuarios del transporte público, opciones de vivienda en el centro de la capital, servicios, comercio y espacio público accesible e inclusivo.

VOCACIÓN DE LA PROPUESTA

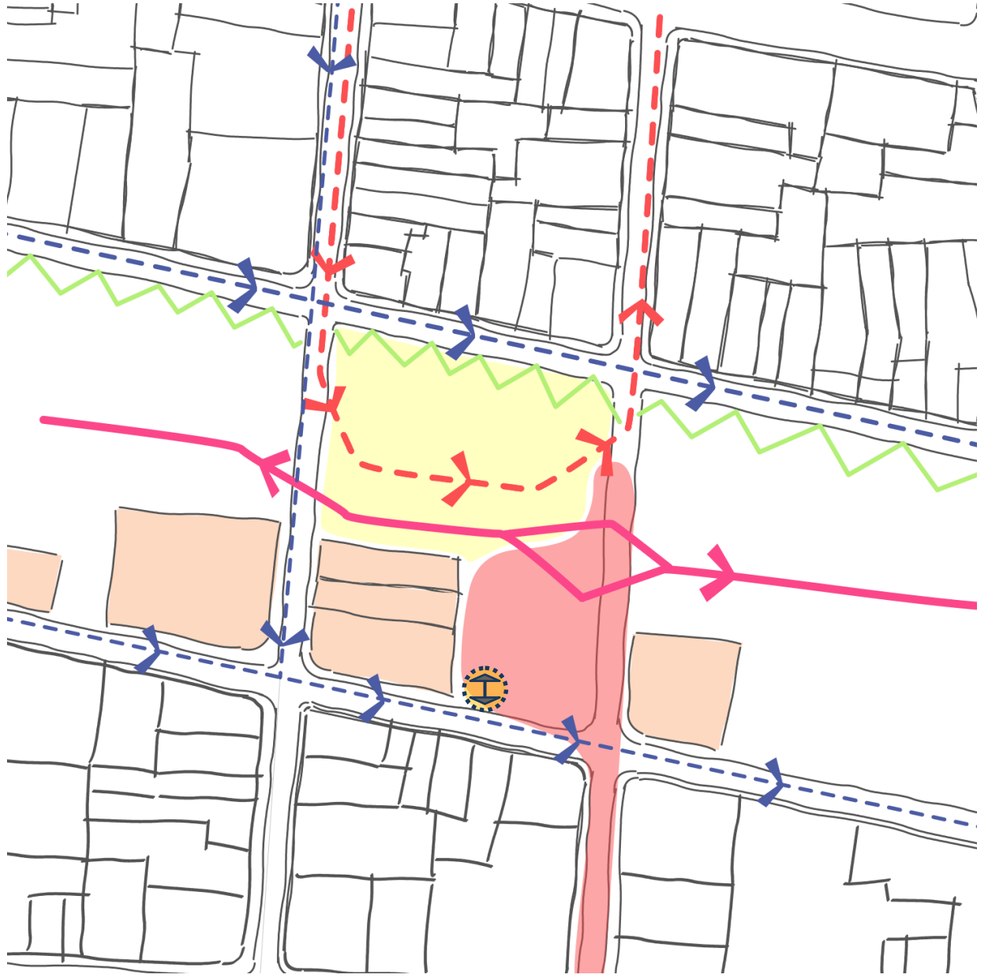
- Para el proyecto se plantea una vocación comercial y de servicios complementaria al uso institucional preponderante en el sector. El énfasis de servicios sería financiero y de consultoría o servicios profesionales. Los demás servicios propuestos buscarían complementar esta vocación, con funciones relacionadas con acceso a información y herramientas de trabajo.

- El repoblamiento como énfasis del Seminario dicta la segunda vocación del proyecto, buscando crear varias opciones de unidades habitacionales, con el fin de lograr variedad e inclusión entre sus usuarios permanentes y en la textura humano-vivencial de la ciudad.

CONCEPCIÓN ESPACIAL

- Articulación con galerías adyacentes por medio de espacio público
- Generar distintas posibilidades de recorrido en el proyecto, armonizar los distintos tipos de tránsito interno del cuadrante, peatonal y vehicular. Plantear la actividad de abordaje y espera como experiencia urbana amena y textura visual atractiva.
- Concentrar la actividad de espera, abordaje y desabordaje a través del emplazamiento de los edificios: generar un centro a lo interno de la cuadra que intensifique la riqueza de las actividades, desde el punto de vista vivencial y perceptual.
- Proponer diferentes modalidades de espacio público: según el usuaio y su relación con el espacio construido.

DIAGRAMA DE FLUJOS



SIMBOLOGÍA

- Edificios por conservar
- Espacio disponible para intervenir
- Bulevar de Calle 3 e integración con los proyectos
- Eje principal de conexión entre los proyectos (longitudinal)
- Espacio para amenidad urbana y áreas verdes
- Barrera mitigadora
- Circulación de transporte público
- Circulación vehicular
- Entrada y salida de vehículos a parqueos subterráneos

Programa de arquitectónico

Propuesta

Programa de actividades privadas		
Actividades por reponer	Áreas m²	
Servicios	**3534,06**	6713,91
Bac San José	454,35	
Banco de Costa Rica	461,8	
Servicio de ortodoncia	124,89	
Instituto / Oficinas	1564,88	
Hotel Ginori´s	568,62	
Dinero 1,2,3!	41,4	
Desconocido 3	249,78	
Comercio	**2290,79**	
Relojería	141,929	
Sodas	651,83	
Comercio vario	615,93	
Otro a la par de JT	344,18	
Jiménez y Tanzi	333,0	
Desconocido 1	100,36	
Desconocido 2	103,66	
Oficinas	**688,34**	
Residencial	**200,72**	
Apartamentos	200,72	
Nuevas actividades	Áreas m²	
Servicios	**4905**	12 899 (sin circulacion) 17 992 (con circulacion)
Incremento 125% Galería	507	
Consultorios/servicios profesionales	363	
BAC San José	906	
Banco de Costa Rica	861	
Oficentro 1	533	
Oficentro 2	499	
Plataforma de servicios nivel 0	35	
Hotel	1210	
Comercio	**2860**	
Incremento 150% Tienda de electrónica	419	
Mini-súper	177	
Librería	203	
Juguetería	84	
Puestos	82	
Locales varíos	352	
Tienda de artei	268	
Restaurantes-cafés	1275	
Residencial	**5134**	
Incremento 2250%		
52 unidades residenciales	3828	
Áreas comunes	1306	
Total		**17 992**

Programa de actividades públicas			
Actividades		Áreas m²	Las áreas publicas se distribuirán mayormente en el nivel 0, representando un 60% de estas, pero también se ubicaran en los niveles superiores.
Área de autobuses		**1068**	
Superficie de rodamiento de buses		743	
Circulación y espera de pasajeros		325	
Espacio público			
Esperar	equivale a un 15% del espacio construido	2015	
Descansar			
Observar			
Transitar			
Disfrutar			
Espacio cultural			
Exponer	equivale a un 5% del esp. const	670(plaza y galería)	
Presentar			
Demostrar			
Áreas verdes			
Jardines	equivale a un 5% del esp. const	875	
Vegetación (proteccion clim)			
Areas de juego			
Total		**4628**	

Necesidad de parqueos			
Actividad		Espacios	Áreas m²
Comercio	1400 m²	28	616
Servicios	3197 m²	32	703
Hotel	15 dorm	3	66
Áreas para comer	1190 m²	48	1056
Residencial	52 apart.	52	1144
Total		**163**	**3585**

Tabla de datos		
Datos de la cuadra con la propuesta		Áreas m2
Área de la cuadra		28
Área disponible por intervenir		32
Área de la intervención	Sin parqueos	3
	Con parqueos	48
CAS nuevo		**2.50**

Actividades de la propuesta área construida	Áreas m2	% ocupación
Servicios	28	616
Institucional / Oficinas	32	703
Comercio	3	66
Educativo	48	1056
Residencial	52	1144

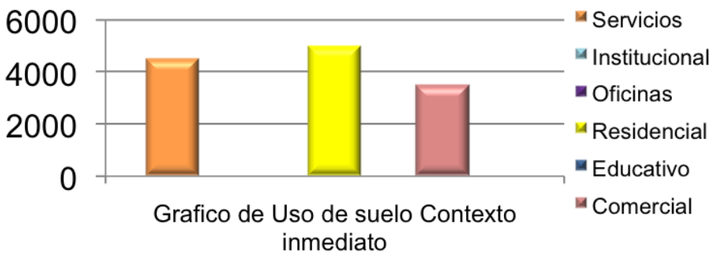
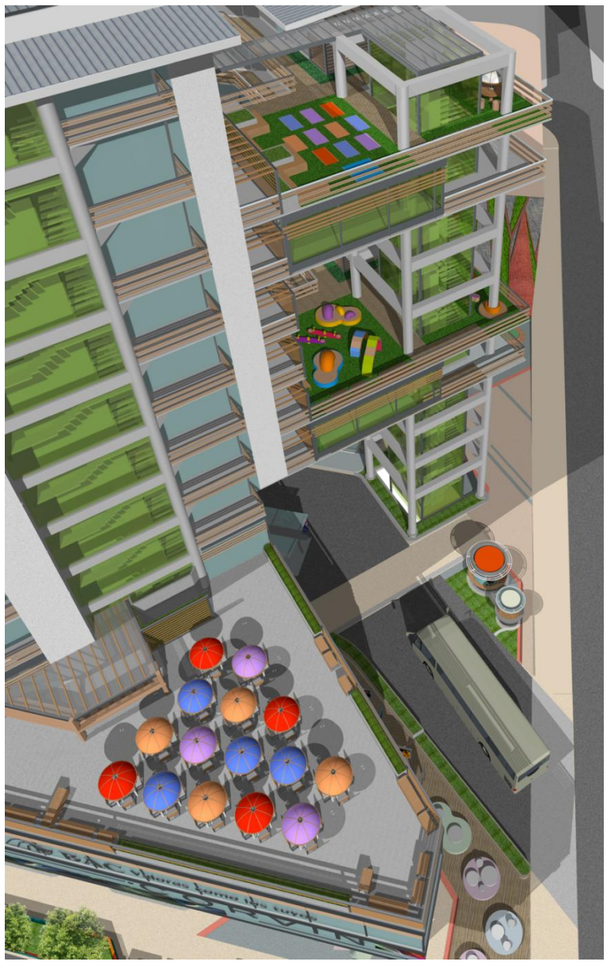


Grafico de Uso de suelo Contexto inmediato

CAS nuevo: 2.5

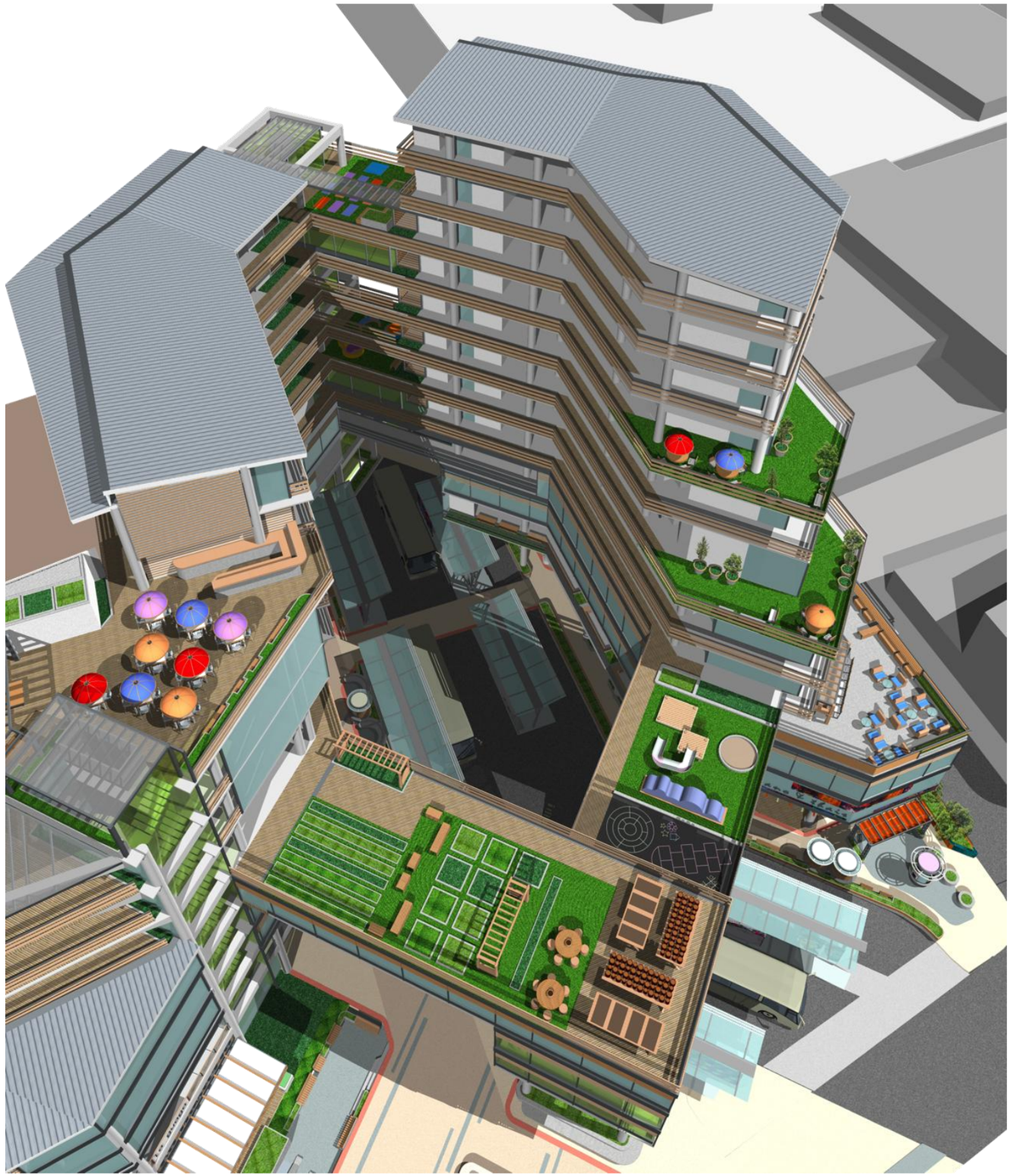
Área de la intervención: 17 992 m²



Programa de arquitectónico

COMPONENTES	SUB-COMPONENTES	ESPACIOS	USUARIOS		ÁREAS			TOTAL
			Cap. máx	personal	espacio	subcomp	comp	%
URBANO	Ámbitos de circulación peatonal	Senda primaria	-	-	919.2	2219.8	3655	12%
		Senda secundaria	-	-	804.2			
		Senda terciaria	-	-	496.4			
	Ámbitos de estancia	Espera y descanso	408	-	457.11	1435.2		
		Culturales/exhibición	351	-	138.3			
		Lúdicos	80	-	235.28			
		Servicios públicos	35	-	203.82			
		Kioscos/inform.	-	15	37.5			
		Áreas verdes	-	-	302.4			
		Áreas circular	-	-	61.2			
COMERCIO	Locales comerciales	Librería	-	9	203	1328.4	1855.9	6.1%
		Tienda de ropa	-	4	88.6			
		Juguetería	-	3	84.4			
		Bazar	-	2	32.7			
		Local 1	-	3	63			
		Local 2	-	4	57.5			
		Local 3	-	4	52			
		Local 4	-	2	60.2			
		Tienda de Arte	-	9	268			
		Tienda de Electrónica	-	10	419			
	Kioscos	Kioscos libres	-	-	-	55		
		Kioscos edificio	-	9	55			
	Otros	Supermercado	-	7	148.5	472.5		
		Circulación	-	-	324			
SERVICIOS	Alimentación	Heladería/crepería	78	10	118.8	1202.4	4724.4	15.7%
		Restaurante 1	134	37	542.2			
		Restaurante 2	94	28	541.4			
	Serv. Financieros	BAC San José	80	63	1056	1642		
		Banco de Costa Rica	90	15	586			
	Otros	Galería	-	12	670	1880		
		Hotel Boutique	43	20	1210			
		Circulación	-	-				
OFICINAS	Oficinas profesionales	Local profesional 1	-	5	116.2	359.6	1847.7	6.13%
		Local profesional 2	-	5	88.2			
		Local profesional 3	-	3	61.2			
		Recepción	-	2	42.4			
		Servicios Sanitarios	7	-	51.6			
	Oficentros	Oficinas BCR	-	27	397.3	1488.1		
		Oficentro 1	-	58	550.4			
		Oficentro 2	-	45	540.4			
		Circulación	-	-				
RESIDENCIAL	Unidades residenciales	2 apartam. 160m2	10	-	320	3630	8718.6	28.9%
		8 apartam. 85-90 m2	40	-	720			
		11 apartam. 80m2	55	-	880			
		9 apartam 70m2	36	-	630			
		6 apartam. 60 m2	24	-	360			
		16 apartam. 45m2	32	-	720			
	Áreas comunes	2 áreas fiestas	96	-	313	1423.54		
		2 juegos de niños	-	-	257.3			
		Juegos adolescentes-adultos	-	-	152.19			
		Lavandería común	20	-	151.9			
		Jardin relajación	-	-	132.3			
		Huerto comunal	-	-	231.3			
		Gimnasio	17	-	84			
		Área de estudios	29	-	101.55			
	Otros	Circulación (incluye balcones)	-	-	3557.3	3557.3		
APOYO	Administrativo	Recepcion-vestíbulos	-	3	93.38	292.98	9307.28	30.9%
		Áreas de empleados	-	18	66.1			
		Áreas de mantenim.	-	20	133.5			
	Otros	Ductos varios	-	-	449	9014.3		
		Cuartos de máquinas	-	-	213			
		Bodegas	-	-	432.3			
		Carga y descarga	-	-	124			
		Parqueos	165 esp.	-	7796			

30108.88

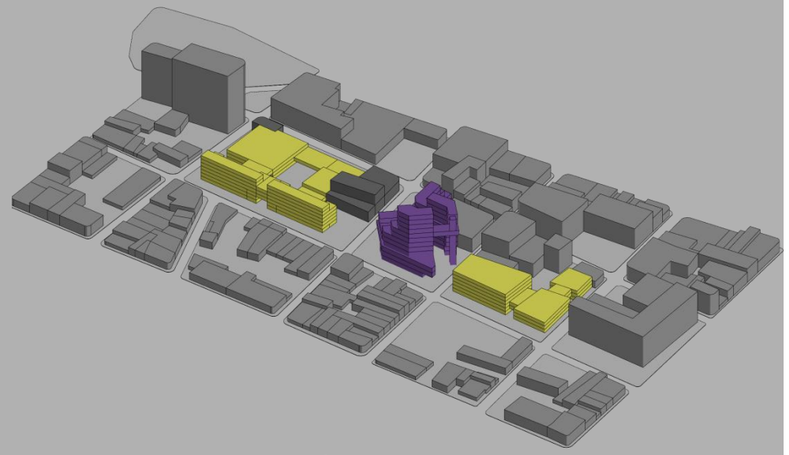


Proyección volumétrica

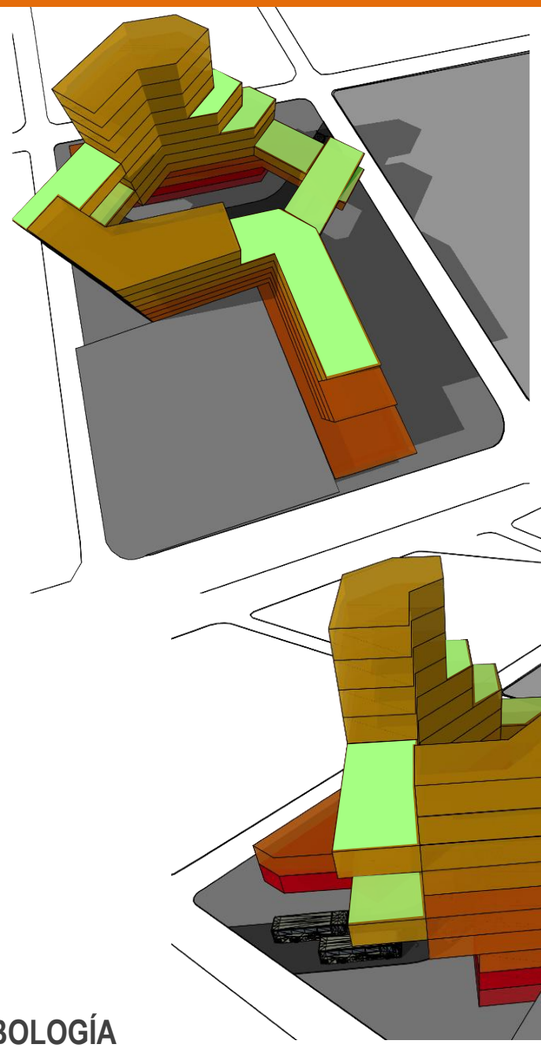
Volumetría por usos del suelo

La propuesta volumétrica busca crear una sensación envolvente de la masa edificada en el espacio urbano, y con ello determinar diferentes ámbitos tanto en el espacio público como en el espacio construido del mismo. Constituido por dos edifcios enlazados por puentes o plataformas de uso común, junto con los edificios por conservar en la cuatra en el extremo suroeste, se cubre alrededor de un 40% del área disponible del cuadrante.

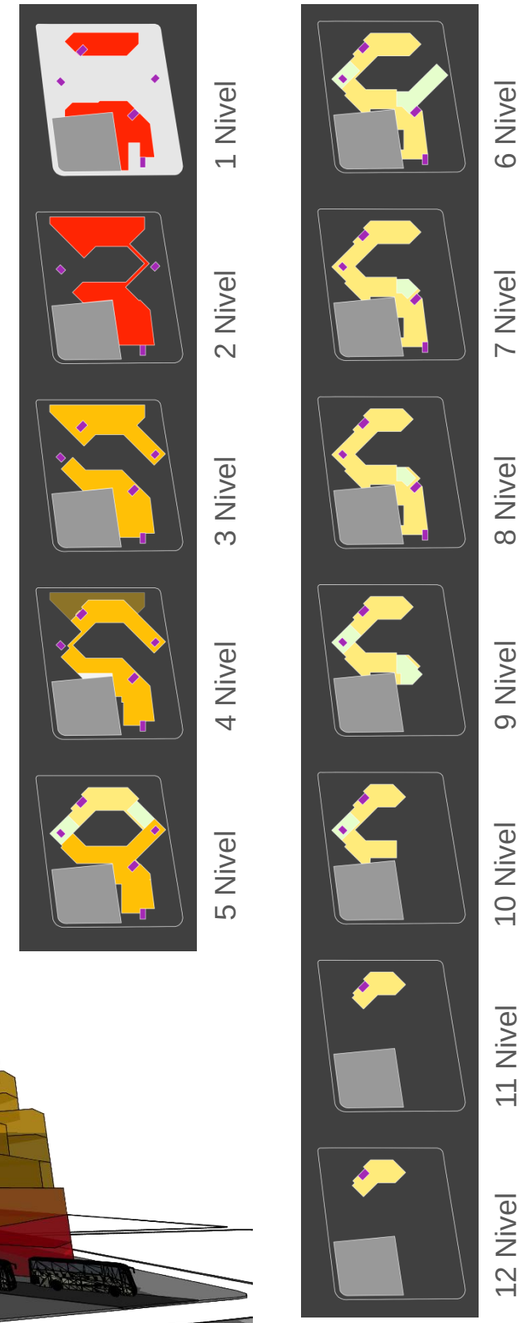
A nivel de calle, se buscó ubicar la actividad constante del abordaje y desabordaje en el centro creado por el edifcio, con el fin de aprovechar la intensidad de la actividad y contrastar el vacío creado en el centro por el movimineto de las personas y del transporte público. En diferentes puntos de este nivel se ubican servicios de restaurante y alimentación como amenidades urbanas, complementadas por diferentes escalas y tipologías de espacios abiertos, buscando crear la mayor variedad de actividades posibles tanto en los bordes como en los alrededores del edifcio.



El segundo nivel también alberga usos comerciales de uso más especifico. El tercer y cuarto nivel albergan servicios financieros y profesionales, buscando crear fuentes de empleo para el usuario y residente del centro y sustituyendo usos que ya presentaba el cuadrante. En el quinto nivel se ubica un hotel boutique (vocación turística de la zona) y a partir de este nivel hasta el doceavo aparecen las diferentes tipologías residenciales y sus respectivas áreas de uso común. La configuración formal del edificio en patios escalonados y la distribución que busca mezclar las diferentes tipologías, buscan crear un ambiente variado y heterogeneo que enriquezca la experiencia de vivir en centros urbanos.

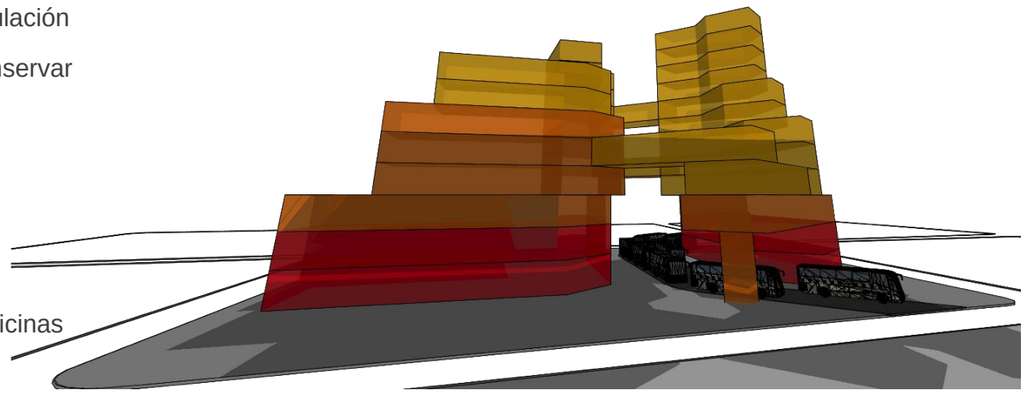


COMPOSICIÓN VOLUMÉTRICA Y POR NIVELES



SIMBOLOGÍA

- Núcleos de circulación
- Edificios por conservar
- Espacio público
- Comercio
- Servicios
- Educativo
- Institucional / Oficinas
- Residencial



VARIEDAD:

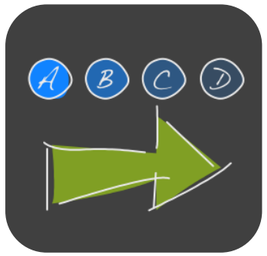
- Tanto en el espacio público a nivel de calle como en los niveles superiores del edificio, se busca fomentar la mayor variedad posible de actividades, con el fin de enriquecer la dinámica urbana y estimular un uso constante de los espacios urbanos.
- En el nivel 0, se busca dar diferentes vocaciones a los ámbitos del espacio público, para que las actividades generedas se refuercen entre sí, complementadas por el aporte que puedan dar los bordes y los componentes edilicios para incrementar la variedad del entorno.
- En los niveles de uso habitacional se procuró la ubicación cercana entre diferentes tipologías residenciales (tanto en forma como en dimensiones) con el propósito de reforzar la variedad de este sector, buscando recrear la riqueza que tienen algunos barrios en este sentido.

INTEGRACIÓN:

- En la escala urbana la propuesta pretende integrarse al sistema de nodos de transporte público por medio de su enlace con las galerías urbanas adyacentes y la propuesta de peatonización que incluye la creación de bulevares y de ampliaciones de acera.
- El proyecto busca albergar espacios con distinta vocación que se integren entre sí para generar enlace y fluidez de actividades y movimiento. Esta integración se rige bajo el nivel de compatibilidad que tengan los espacios adyacentes entre sí.
- El tratamiento de los bordes del edifico y de las transciones del mismo con el espacio público busca integrarlos, pasando de lo privado a lo semiprivado y de ahí a lo público y a lo semipúblico, evitando la negación y la segragación entre los espacios del proyecto.

CONCENTRACIÓN:

- Por el carácter mixto del proyecto, se busca concentrar la mayor cantidad de actividades y vocaciones distintas, según lo dicte la investigación sobre la vocación del cuadrante
- El diseño de distintos ámbitos se enfoca en espacios que concentren elementos que generen una dinámica urbana intensa, por medio de la yuxtaposición de actividades en espacios determinados.
- Por ello, se busca jugar con distintos espacios, ubicando imanes de actividad y fomentando la percepción sensorial con el fin de reforzar la intensidad de la experiencia urbana y la concentración de actividades y personas.



LEGIBILIDAD:

- Se busca facilitar la comprensión y utilización del espacio para el usuario por medio del uso de una jerarquía de sendas, implementación de puntos de pausa y lugares de concentración de actividad, entre otros.
- Para este proyecto en particular se aprovechan los ductos de circulación vertical para marcar puntos importantes, por ejemplo de entrada y salida, en la propuesta. Por otra parte, las sendas fueron demarcadas con texturas para denotar su capacidad de conexión y de flujo peatonal.
- En el nivel micro, se utilizan subdivisiones, cambios de nivel y mobiliario específico para el reconocimiento de ámbitos y subámbitos.

PERMEABILIDAD:

- El partido arquitectónico del edificio busca fomentar la permeabilidad en el nivel de la calle, propiciando variedad de recorridos por medio de aperturas y con el tratamiento de bordes y fachadas que interactúen con el espacio abierto.
- Las distintas sendas que configuran el proyecto buscan posibilitar la accesibilidad y la variedad en el recorrido del usuario, donde se quiere plantear diferentes alternativas para el recorrido de la cuadra, contrario al esquema perimetral que prevalece actualmente.
- Los bordes del edificio buscan mantener y albergar usuarios y ofrecer la mayor cantidad de aperturas e insumos sensoriales posibles.

AMENIDAD:

- Los diferentes ámbitos del proyecto emplean diferentes elementos para habilitarse como espacios agradables y confortables. Según sea la actividad por desarrollar en cada uno de ellos, se toman desiciones de diseño que mejoran las condiciones climáticas, psicológicas, de accesibilidad y de confort para su uso.

INVITACIÓN:

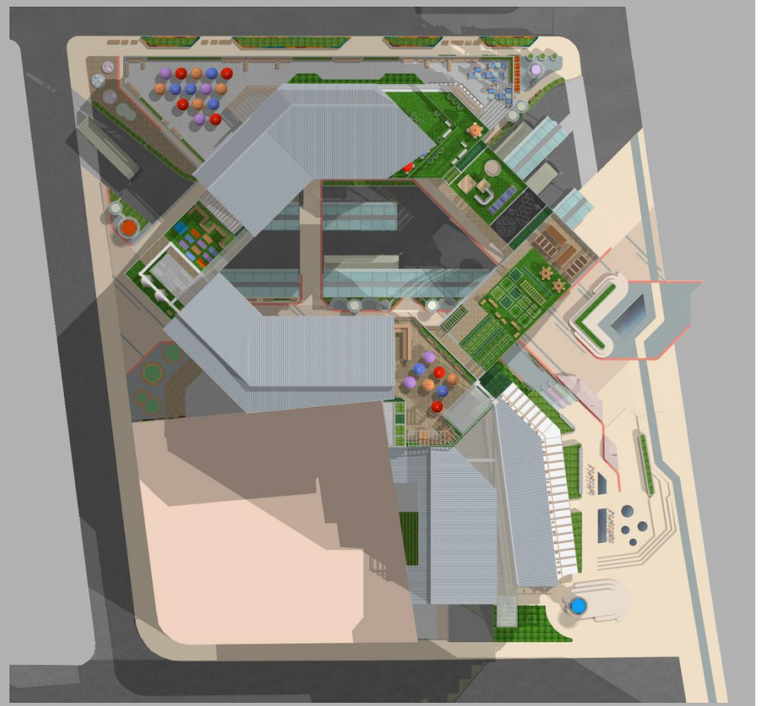
- Tanto el diseño del espacio público como las transiciones creadas entre este y los espacios internos del edificio pretenden atraer y llamar la atención de los ciudadanos para recorrerlos y aprovecharlos para la vivencia urbana.
- Los balcones, aperturas, terrazas, pórticos y aperturas en las fachadas del edificio, asi como la rotulación y uso de colores y formas buscan ser elementos que inviten al usuario e intereactúen entre sí para el éxito en la utilización de los diferentes espacios.

ROBUSTEZ:

- Según la vocación de cada ámbito, se busca que este tenga una alta posibilidad de albergar variedad de actividades a través del tiempo. Entre algunas de las medidas que se toman está el eliminar las barreras visuales que desliguen a los ámbitos entre sí e impidan la integración y yuxtaposición de las actividades por realizar en los mismos. Por otra parte, se procuró que la ubicación del mobiliario no restringiera el uso de los diferentes espacios, implementando en algunos casos elementos itinerantes.

Vistas generales

La Ronda

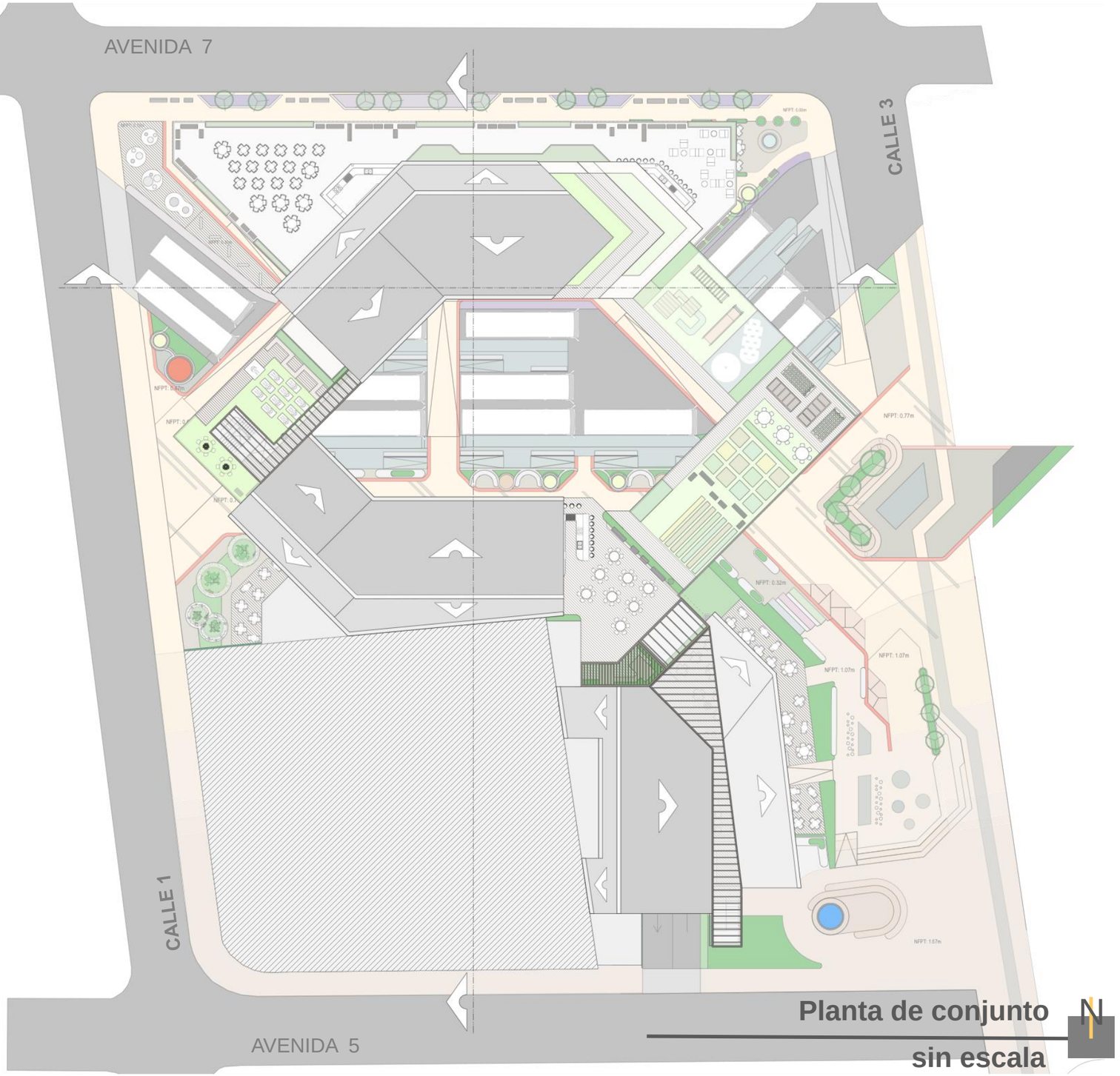


PLANTA DE CONJUNTO

Una de las intenciones principales del proyecto de regeneración es la creación de la mayor variedad de plataformas de actividad posible. Para ello se diseñó un proyecto cuyo emplazamiento permitiera la habilitación de terrazas, tanto para el uso residencial como para el público.

Para el primer caso, la mayoría de las terrazas se ubican en las plataformas que unen a los dos bloques edilicios, articuladas a ellos por los ductos de circulación vertical. Esto para promover una ubicación equitativa con respecto a las unidades residenciales, y para facilitar su funcionamiento en el caso de que se encuentren ajardinadas.

En el caso del nivel 0, no se busca diferenciar ni separar (a nivel físico) en mayor grado una terraza de otra, para facilitar su accesibilidad y aumentar la posibilidad de concentración y variedad de actividades.



Planta de conjunto
sin escala

sin escala

Planta nivel -1 (estacionamientos)

SIMBOLOGÍA

- Rampas internas
- Superficies de rodamiento
- Espacio para estacionar
- Área verde de ventilación
- 1 Cuarto mecánico
- 2 Bodegas de condóminos
- 3 Bodega de manejo de desechos
- 4 Zona de descarga
- 5 Proveeduría
- 6 Cuarto de mantenimiento
- 7 Área común para empleados

PARQUEOS Y APOYO SUBTERRÁNEO

Según cálculos de programa, era necesario crear la infraestructura para 163 espacios de parqueo. Por ello, y por la necesidad de ubicar ciertos espacios en el nivel subterráneo, se recurrió al diseño de dos niveles de estacionamiento.

En este nivel, se ubican 70 plazas de estacionamiento, un espacio para descarga, un cuarto mecánico, bodegas para condóminos, una bodega para mantenimineto, proveeduría para niveles superiores, un espacio para uso de empleados del edificio, la llegada de 4 de los ductos de circulación vertical y un área verde conectada con el nivel 0 para la ventilación de los niveles subterráneos.

SIMBOLOGÍA

- Rampas internas
- Superficies de rodamiento
- Espacio para estacionar
- 1 Bodegas de condóminos
- 2 Cuarto eléctrico
- 3 Bodega de mantenimiento

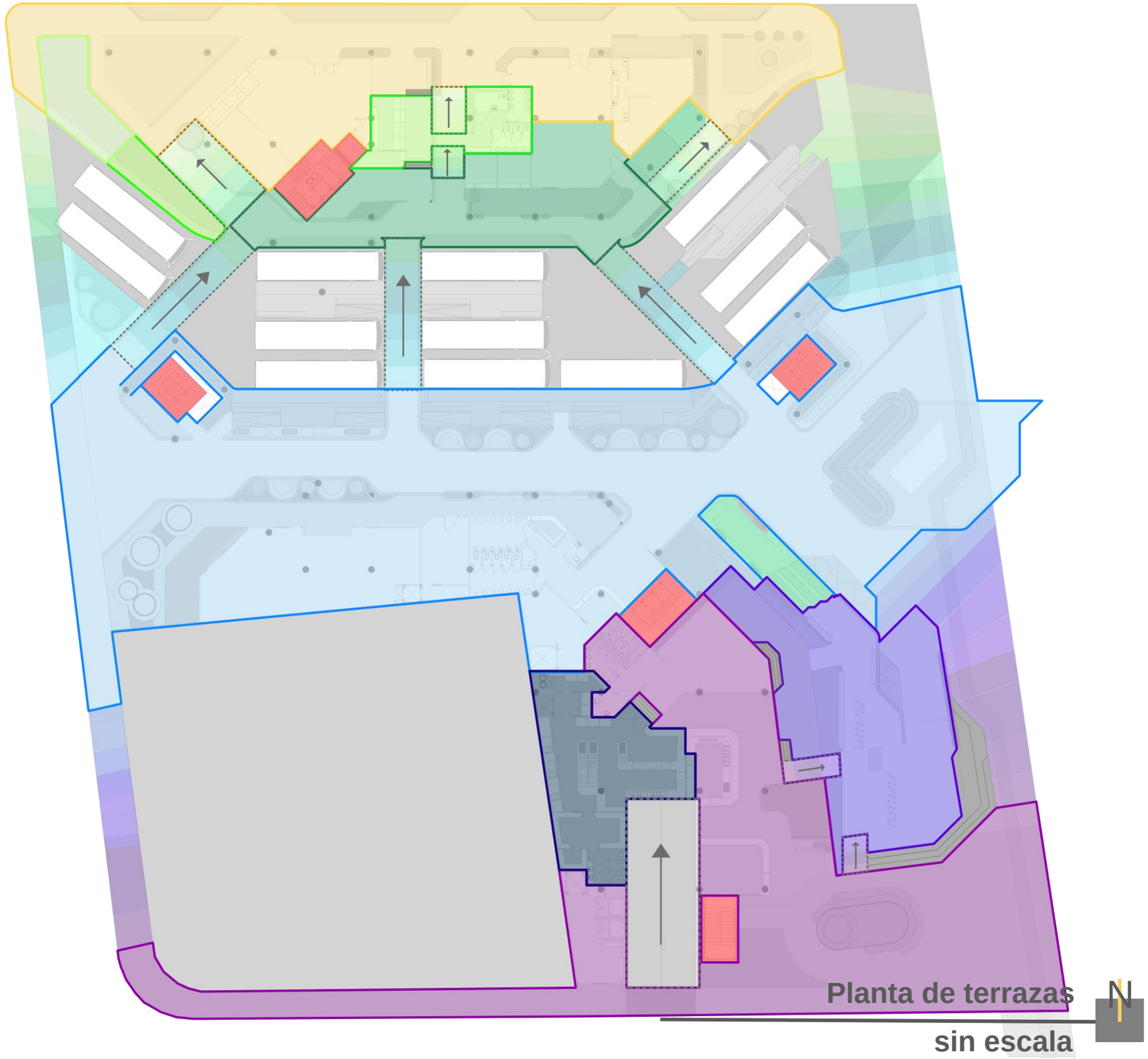
PARQUEO Y APOYO SUBTERRÁNEO

En el segundo nivel de estacionamientos se ubican 95 plazas de parqueo, una segunda bodega para condóminos, el cuarto eléctrico y una bodega de mantenimiento. Se comunica con el nivel superior por medio de rampas de una sola vía para acceso y salida y representa la llegada de la estructura al sistema de cimientos.

Planta de nivel -2 (estacionamientos)

sin escala

MANEJO DE TERRAZAS



SIMBOLOGÍA

- terraza a 2.42m N.P.T.
- terraza a 1.57m N.P.T.
- terraza a 1.07m N.P.T.
- terraza a 0.77m N.P.T.
- terraza a 0.32m N.P.T.
- terraza a 0.50m N.P.T.
- terraza a 0.25m N.P.T.
- cambio de nivel progresivo
- cambio de nivel progresivo
- terraza a 0.10m N.P.T.
- terraza a 0.00m N.P.T.
- rampa baja
- gradas
- núcleos de circulación vertical

TRATAMIENTO DE TOPOGRAFÍA

Las condiciones topográficas del sector, constituidas para el cuadrante en una pendiente que baja 1.57 m de sur a norte, llevan a la desición de conformar cuatro terrazas principales para la propuesta. Estas terrazas se encuentran entre 30 y 50 cm una de otra, y según las intenciones de diseño que giren alrededor de un espacio en particular, se comunican entre sí por rampas que permiten la accesibilidad para todo tipo de usuario. Asimismo, aparecen terrazas secundarias con ligeros cambios de nivel para generar mayor variedad entre los ámbitos urbanos.

SIMBOLOGÍA

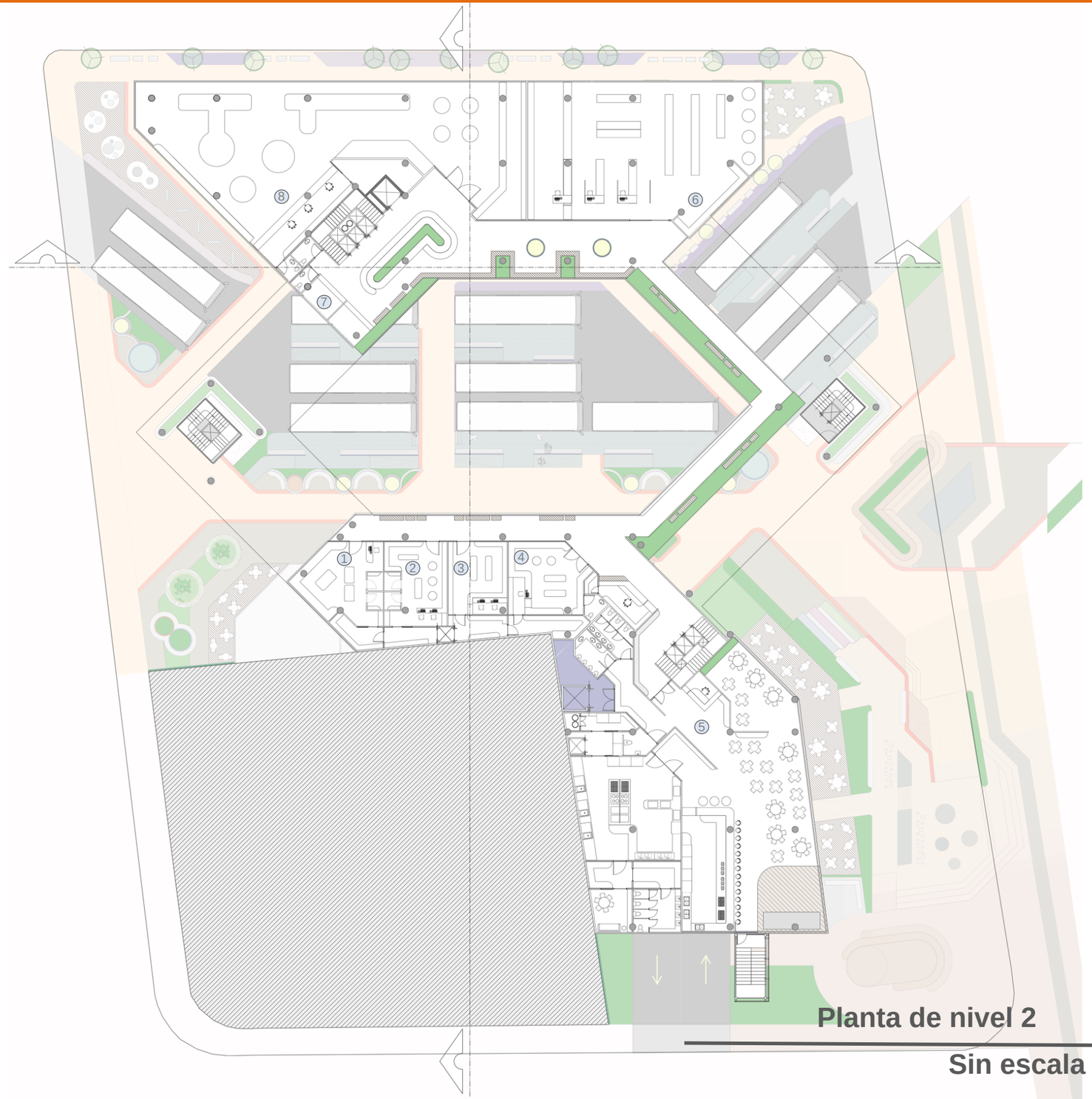
- Espacio público primario
- Superficies de rodamiento
- Espacio público complementario
- Áreas verdes
- 1 Depósito de basura y transformadores eléctricos
- 2 Restaurante
- 3 Apoyo electromecánico
- 4 Servicios Sanitarios
- 5 Bazar
- 6 Minisúper-Deli
- 7 Librería
- 8 Servicios Sanitarios
- 9 Juguetería
- 10 Tienda de ropa
- 11 Heladería/cre pería

NIVEL 0: ESPACIO PÚBLICO, SERVICIOS PÚBLICOS Y COMERCIO

El nivel de calle tiene una alta importancia para este proyecto, ya que es el principal receptor de usuarios, de flujo de peatones y espacio para el acceso a servicios y amenidades urbanas.

Como principal actividad (por constancia y densidad de uso) se encuentra el abordaje y desabordaje de transporte público. Además, se han creado distintos ámbitos espaciales para el desarrollo de diferentes actividades urbanas, lo que será descrito e ilustrado más adelante en este capítulo.

Planta de nivel 0
sin escala



SIMBOLOGÍA

- Cuarto de electromecánico y apoyo
- Áreas verdes
- 1 Local 1
- 2 Local 2
- 3 Local 3
- 4 Local 4
- 5 Restaurante
- 6 Tienda de arte
- 7 Kioscos
- 8 Tienda de arte
- 9 Juguetería

NIVEL 2: COMERCIO

Para el segundo nivel del edifcio, aparecen locales comerciales de uso más específico, por lo que, si bien no se encuentran a nivel de calle, sus usuarios saben dónde encontrarlos por afinidad o preferencias comerciales personales.

Entre ellos aparecen una tienda de electrónica, una tienda de arte (uso repuesto) varios kioscos como complemento, y cuatro locales adicionales. Por otra parte, se ubica un segundo restaurante con vista a la plaza y a la llegada del bulevar, aprovechando el insumo visual que esto representa como valor agregado para el mismo.

SIMBOLOGÍA

- Cuarto de electromecánico y apoyo
- Jardín interno
- Áreas verdes
- 1 Oficentro
- 2 Recepción consultorios
- 3 Consultorio 1
- 4 Consultorio 2
- 5 Consultorio 3
- 6 Galería de arte
- 7 Agencia y oficinas del BAC

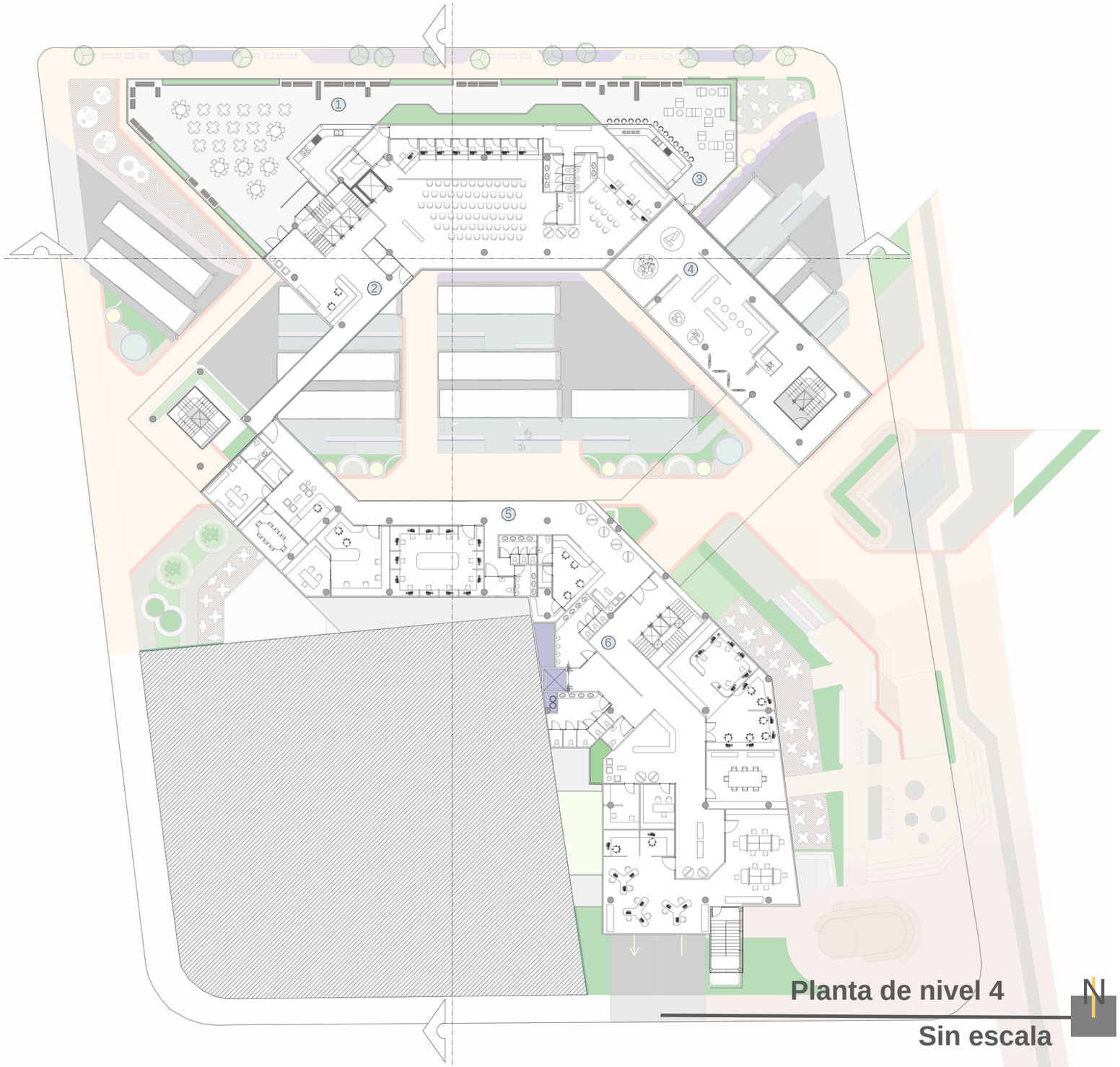
NIVEL 3: SERVICIOS Y OFICINAS

En el tercer nivel se la da un énfasis a los usos de servicios y oficinas. Se plantean tres consultorios o locales de servicios profesionales y una galería de arte en una de las plataformas, la cual cuenta con acceso independiente.

Se repone un uso que aparece originalmente en la cuadra, con la ubicación de oficinas y agencia de atención del BAC San José. Por último, se dispone un oficentro de carácter creativo con acceso visual a la plaza para la estimulación de sus empleados.

Planta de nivel 3

Sin escala



Planta de nivel 4

Sin escala

SIMBOLOGÍA

- Cuarto de electromecánico y apoyo
- Áreas verdes
- 1 Azotea para eventos y recreación de oficinas
- 2 Agencia del BCR
- 3 Bar-lounge de galería de arte
- 4 Galería de arte
- 5 Oficinas BCR
- 6 Oficentro

NIVEL 4: SERVICIOS Y OFICINAS

Al igual que el nivel anterior, se prioriza el uso de oficinas y de servicios. Entre los propuestos para los servicios está una agencia de atención del Banco de Costa Rica, complementado por una terraza para eventos y recreación de sus empleados y funcionarios de otras oficinas e instituciones del edificio. Además, se ubica el segundo nivel de la galería de arte, acompañada de un bar-lounge en la azotea.

Como centros de trabajo aparecen las oficinas del Banco de Costa Rica y un segundo oficentro.

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes
- 1 Hotel
- 2 Comedor hotel
- 3 Cuarto común de juegos
- 4 Área común de juegos infantiles

NIVEL 5: SERVICIO DE HOTEL Y USO RESIDENCIAL

El uso de este nivel es mixto, ya que aparece el último de los servicios, que es el caso del hotel-boutique, y de la aparición de las primeras unidades residenciales junto con sus espacios de uso común. Esta mezcla se da por la compatibilidad entre el carácter de hospedaje y de residencia.

El hotel cuenta con 15 habitaciones, un espacio de estar, recepción y comedor o salón para eventos. Para el caso habitacional, aparecen 5 unidades residenciales, un jardin para juegos infantiles y un espacio para el entretenimiento de jóvenes y adultos.

Planta de nivel 5

Sin escala

Planta de nivel 6

Sin escala

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes
- 1 Área de juegos infantiles
- 2 Huerta común
- 3 Área común para fiestas/eventos
- 4 Limpieza y mantenimiento

NIVEL 6: USO RESIDENCIAL

A partir de este nivel inicia el uso exclusivamente residencial. En él se ubican 11 unidades habitacionales, distintas en dimensiones y forma, procura lograr una variedad en el ámbito habitacional que genere una dinámica agradable y similar a la de un barrio.

Asimismo, aparecen nuevos espacios de uso común para los residentes, entre ellos un segundo jardín de juegos infantiles, una huerta de uso común y un área para eventos o fiestas. Todas las unidades habitacionales cuentan con iluminación y ventilación natural en todos sus espacios, con la excepción de algunos servicios sanitarios, para los cuales se instalan estractores de aire.

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes
- 1 Limpieza y mantenimiento
- 2 Cuarto común de estudio / Biblioteca
- 3 Patio privado para apartamento

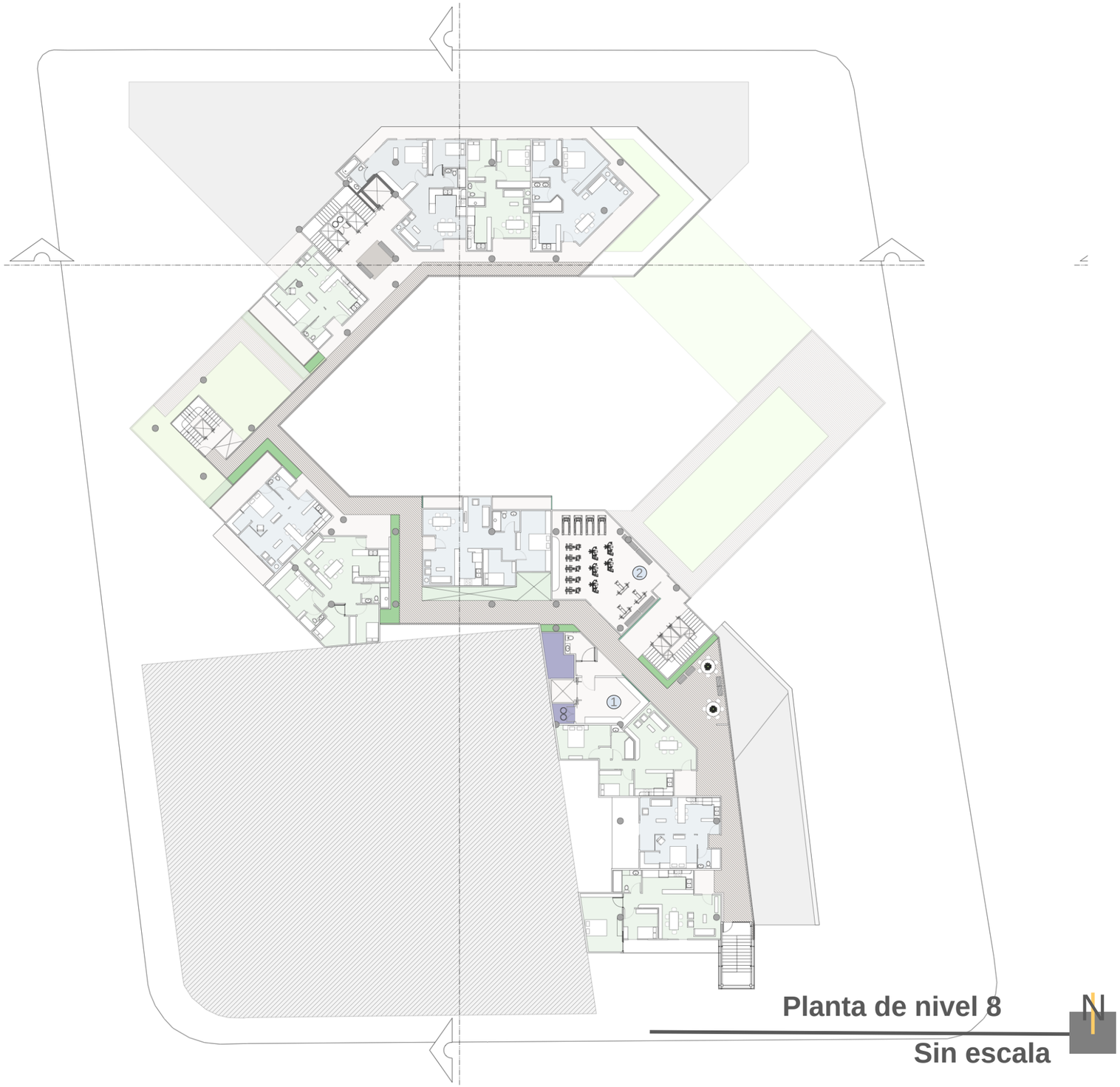
NIVEL 7: USO RESIDENCIAL

El sétimo nivel consta de 10 unidades habitacionales. Se recurre a la variedad en dimension y en forma nuevamente para la variedad tanto de usuarios como formal para el nivel.

En este nivel se empieza a escalonar el bloque edilicio al norte, con la aparición de terrazas o patios para el uso de ciertas unidades. Entre los espacios de uso común para este nivel se cuenta unicamente con un salón para estudio o trabajo/biblioteca.

Planta de nivel 7

Sin escala



Planta de nivel 8

Sin escala

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes
- 1 Limpieza y mantenimiento
- 2 Gimnasio

NIVEL 8: USO RESIDENCIAL

Este nivel cuenta con 10 unidades habitacionales. Contempla un espacio para gimnasio de uso común y, al igual que todos los niveles residenciales, con un espacio para limpieza y mantenimiento.

En cuanto a los ductos de circulación vertical, existen 2 núcleos principales de uso social, un núcleo independiente y dos núcleos independientes de carácter mixto; social y de emergencia.

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes
- 1 Azotea para fiestas/eventos
- 2 Lavandería común
- 3 Patio privado para apartamento

NIVEL 9: USO RESIDENCIAL

Para el noveno nivel, se cuenta con 6 unidades habitacionales, ya que en el sector norte edilicio se continúa con el escalonamiento del edificio y en el sector sureste las unidades llegan hasta el octavo nivel. El objetivo de recortar unidades y escalonar el edificio es lograr una propuesta formal cambiante (según el nivel en el que se vea) y evitar una masa construida pesada, sin sacrificar el afán de aumentar el CAS de la zona y un repoblamiento considerable para el centro de la capital.

Este nivel cuenta con una azotea para eventos de uso común, una lavandería para los residentes y un patio o terraza de uso privado para una de las unidades.

Planta de nivel 9

Sin escala

Planta de nivel 10

Sin escala

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes
- 1 Jardín de relajación

NIVEL 10: USO RESIDENCIAL

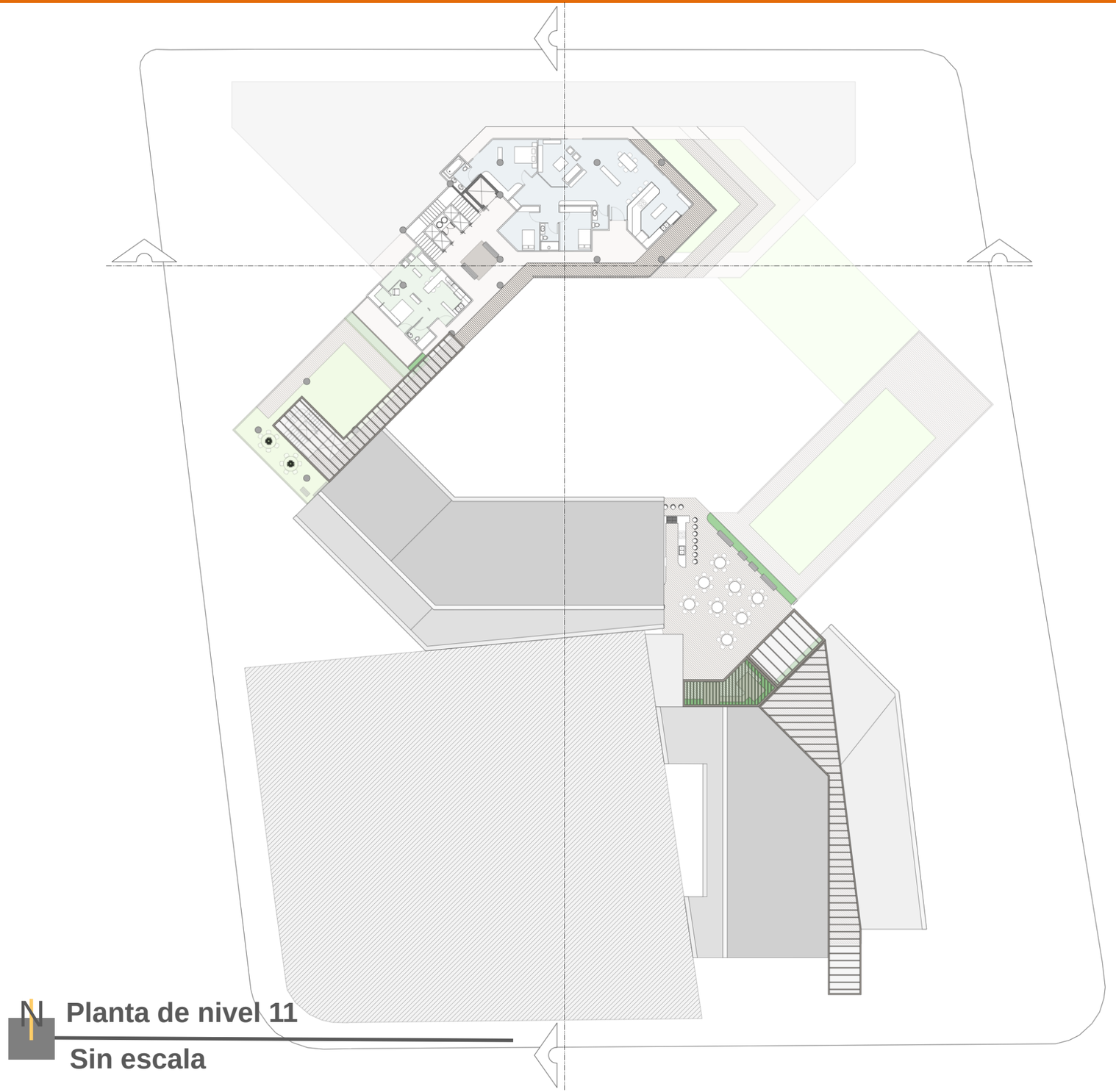
Al igual que el noveno nivel, este consta de 6 unidades habitacionales. Por otra parte se ubica un jardín para la relajación, cuyo público meta son personas adultas y personas adultos mayores, por lo cual se le ubica en los niveles superiores por razones de escala y privacidad.

SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes

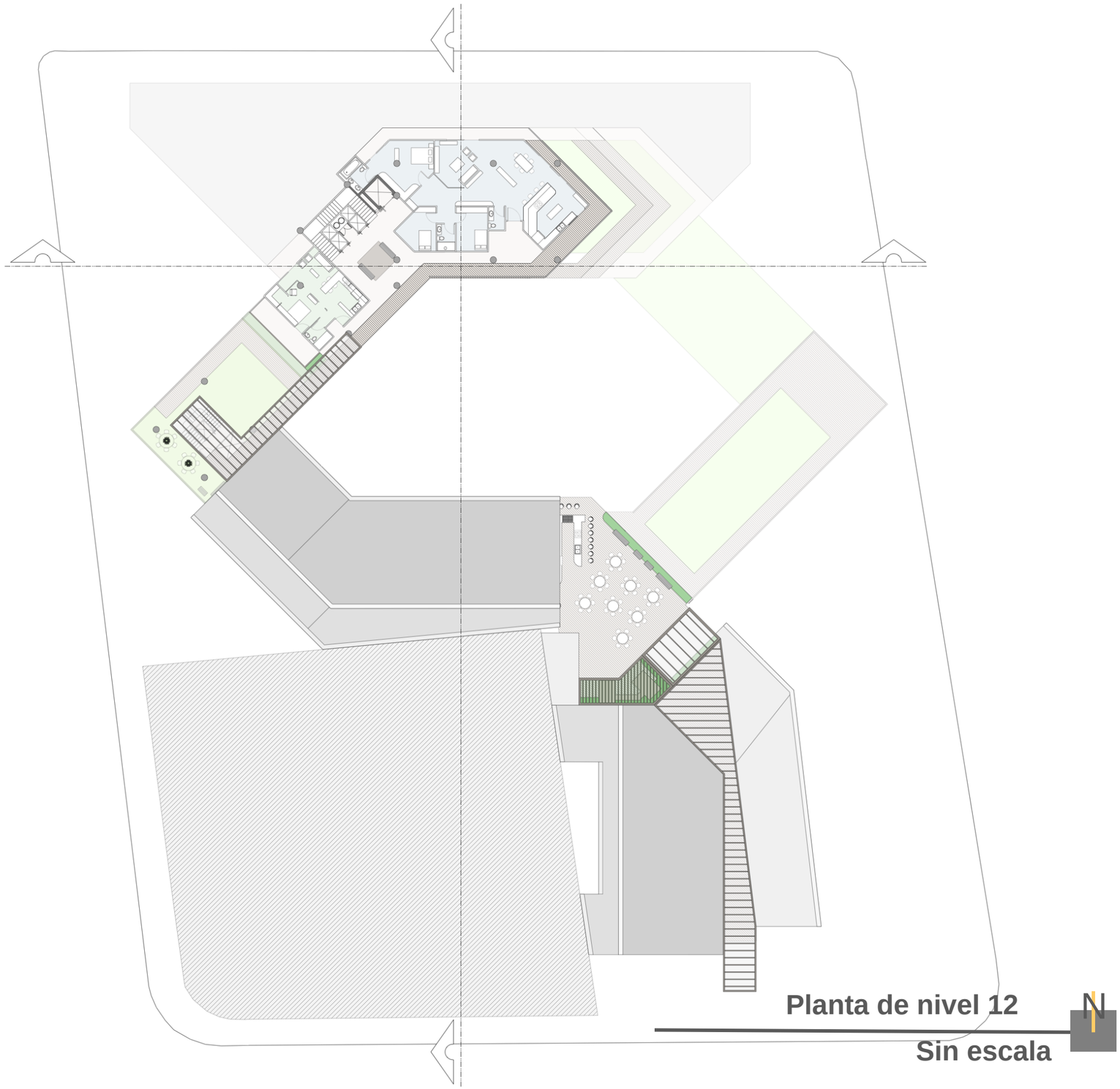
NIVEL 11: USO RESIDENCIAL

El onceavo nivel cuenta con 2 unidades residenciales, ya que la franja central del edificio alcanza el décimo nivel y se cambian 2 tipologías por una propuesta de “penthouse” para los dos niveles superiores del edificio. Esta tipología cuenta con 160 m2, por lo que obtiene una ubicación preferencial con respecto a las otras unidades.



Planta de nivel 11

Sin escala



Planta de nivel 12

Sin escala

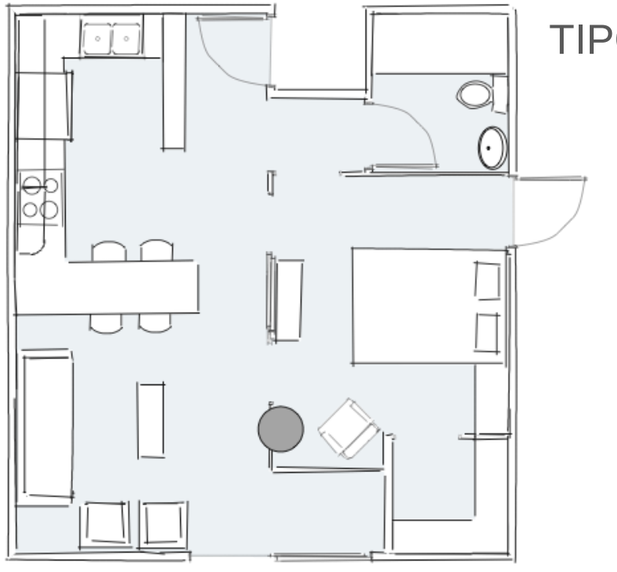
SIMBOLOGÍA

- Circulación y balcones comunes
- Cuarto electromecánico y de apoyo
- Patios comunes
- Áreas verdes

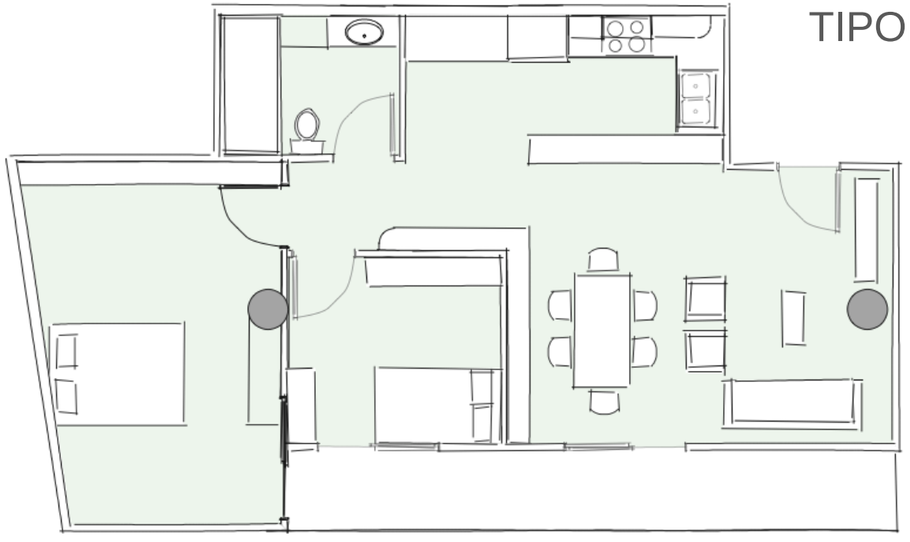
NIVEL 12: USO RESIDENCIAL

Este nivel tiene las mismas condiciones que el nivel anterior.

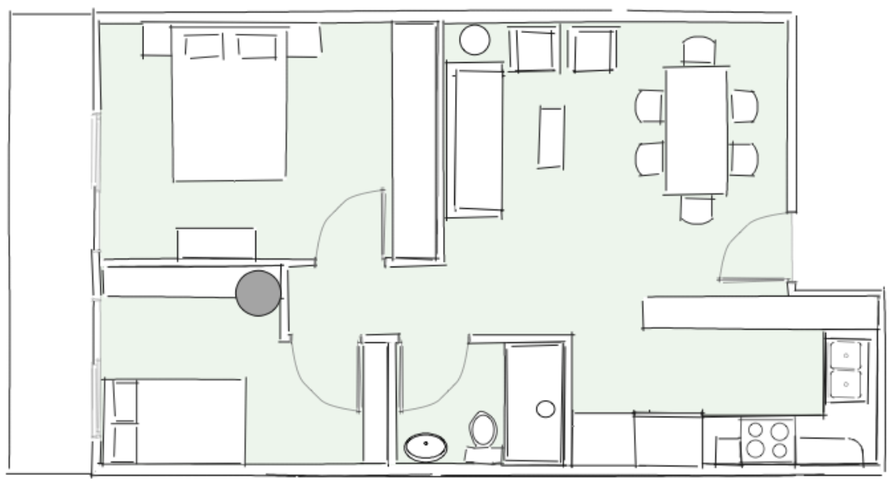
TIPOLOGIA 1



TIPOLOGIA 3



TIPOLOGIA 2



Plantas de tipologías de apartamentos

Sin escala

TIPOLOGIA 1 / 1 ó 2 personas / 45 m2

Se plantean 16 unidades de este tipo, para personas solteras o que vivan en pareja.
1 dormitorio + 1 servicio sanitario
Área social integrada

TIPOLOGIA 2 / + / 3 ó 4 personas / 60 m2

Se plantean 9 unidades de este tipo, para personas solteras o que vivan en pareja con 1 ó 2 hijos.
2 dormitorios + 1 servicio sanitario
Área social integrada

TIPOLOGIA 3 / + / 3 ó 4 personas / 75 m2

Se plantean 6 unidades de este tipo, para personas solteras o que vivan en pareja con 1 ó 2 hijos.
2 dormitorios + 1 servicio sanitario
Área social integrada

TIPOLOGIA 4 1 / 2 + 1 / 2 3, 4 ó 5 personas / 75 m2

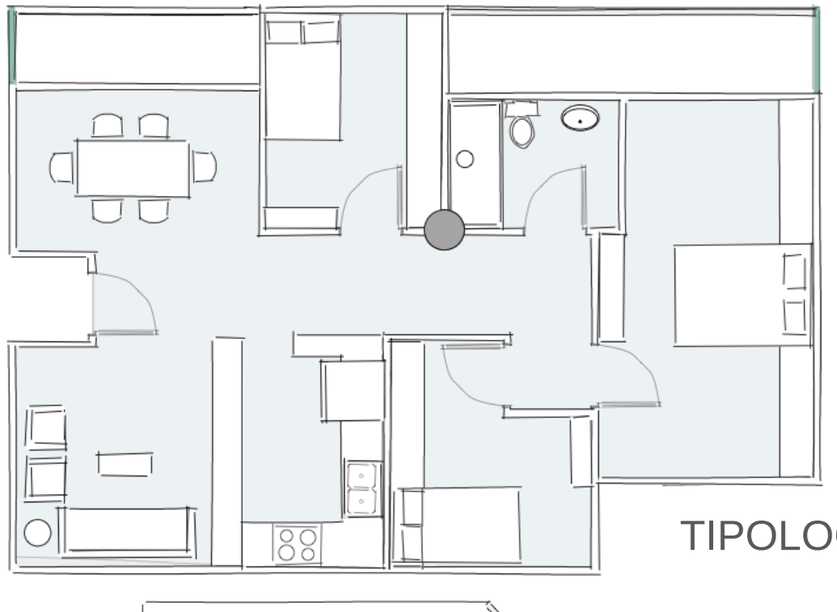
Se plantean 11 unidades de este tipo, para personas solteras o que vivan en pareja con 2 ó 3 hijos.
3 dormitorios + 1 servicio sanitario (un dormitorio puede ser convertido en estudio)
Área social integrada

TIPOLOGIA 5 1 / 2 + 1 / 3 4 ó 5 personas / 90 m2

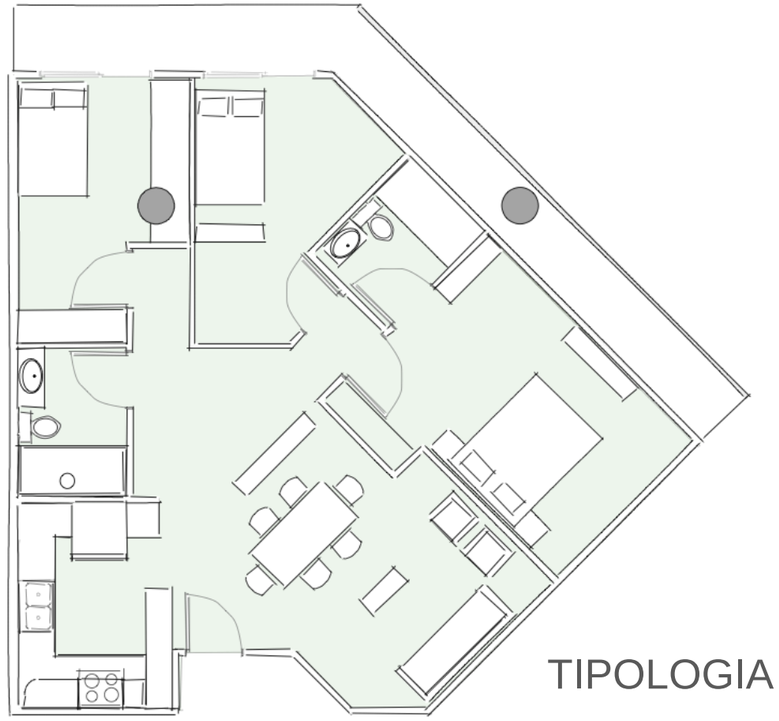
Se plantean 8 unidades de este tipo, para personas solteras o que vivan en pareja con 2 ó 3 hijos.
3 dormitorios + 2 servicios sanitarios
Área social integrada

TIPOLOGIA 6 1 / 2 + 1 / 2 4 ó 5 personas / 160 m2

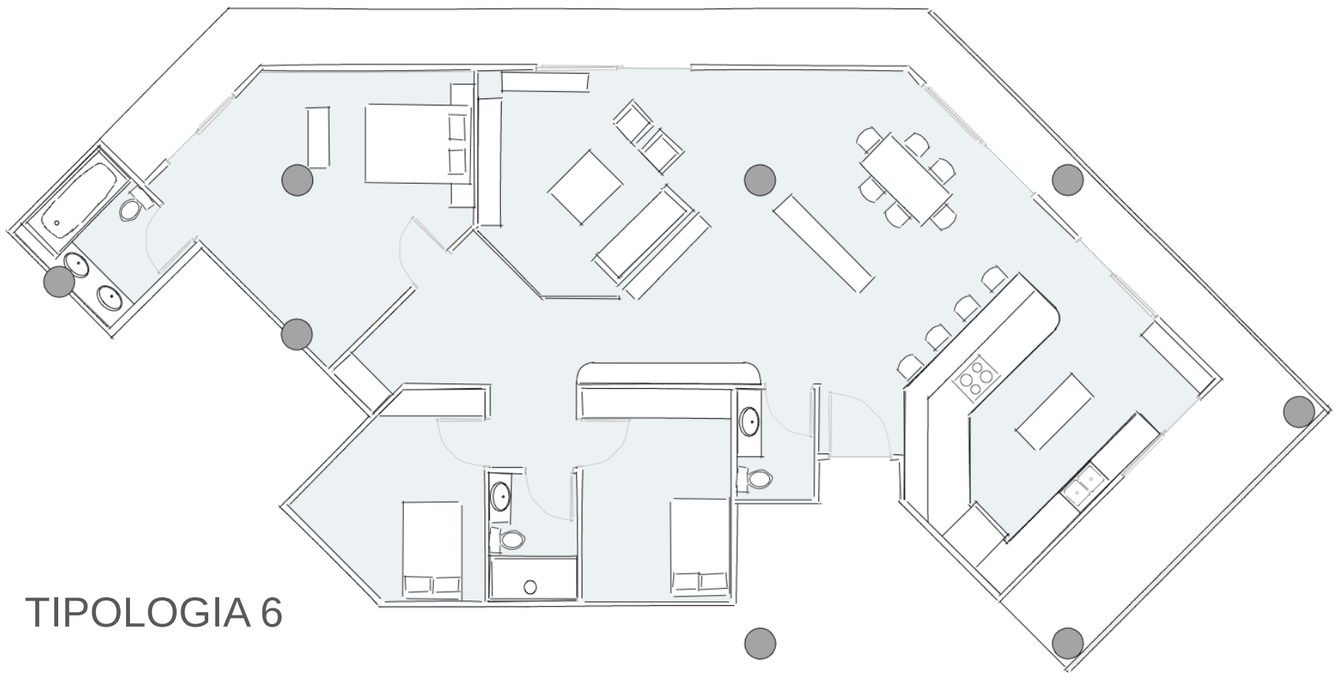
PENTHOUSE: Se plantean 2 unidades de este tipo, para personas solteras o que vivan en pareja con 2 ó 3 hijos.
3 dormitorios + 2.5 servicios sanitarios
Área social integrada



TIPOLOGIA 4



TIPOLOGIA 5



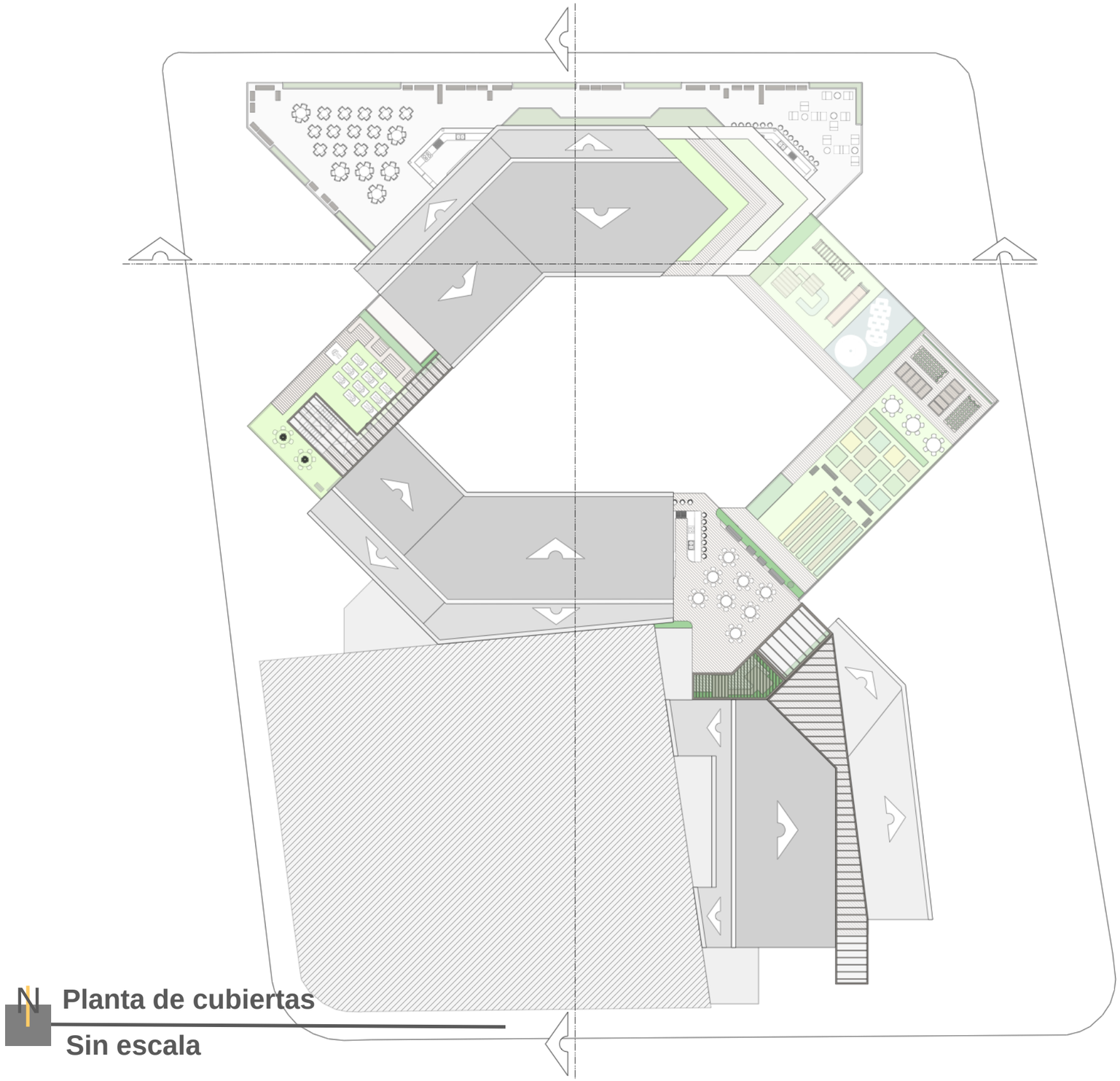
TIPOLOGIA 6

Plantas de tipologías de apartamentos

Sin escala

PLANTA ARQUITECTÓNICA DE CUBIERTAS

El porcentaje edilicio por techar o cubrir es bajo para esta propuesta, ya que una gran sección del mismo ha sido tratada como azotea o terraza.



Planta de cubiertas

Sin escala

Elevación Norte

Sin escala

Elevación Este

Sin escala

Elevación Sur

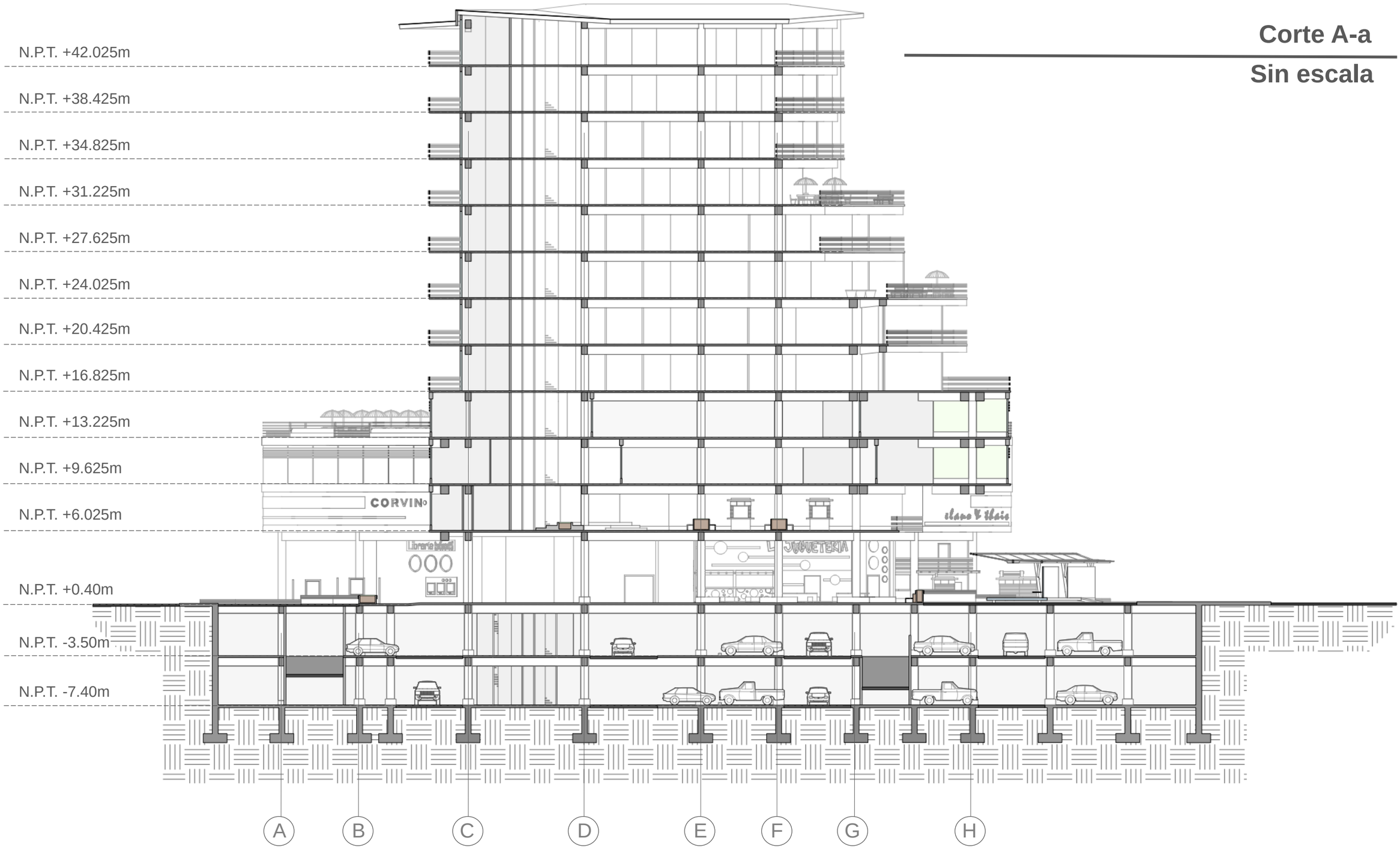
Sin escala

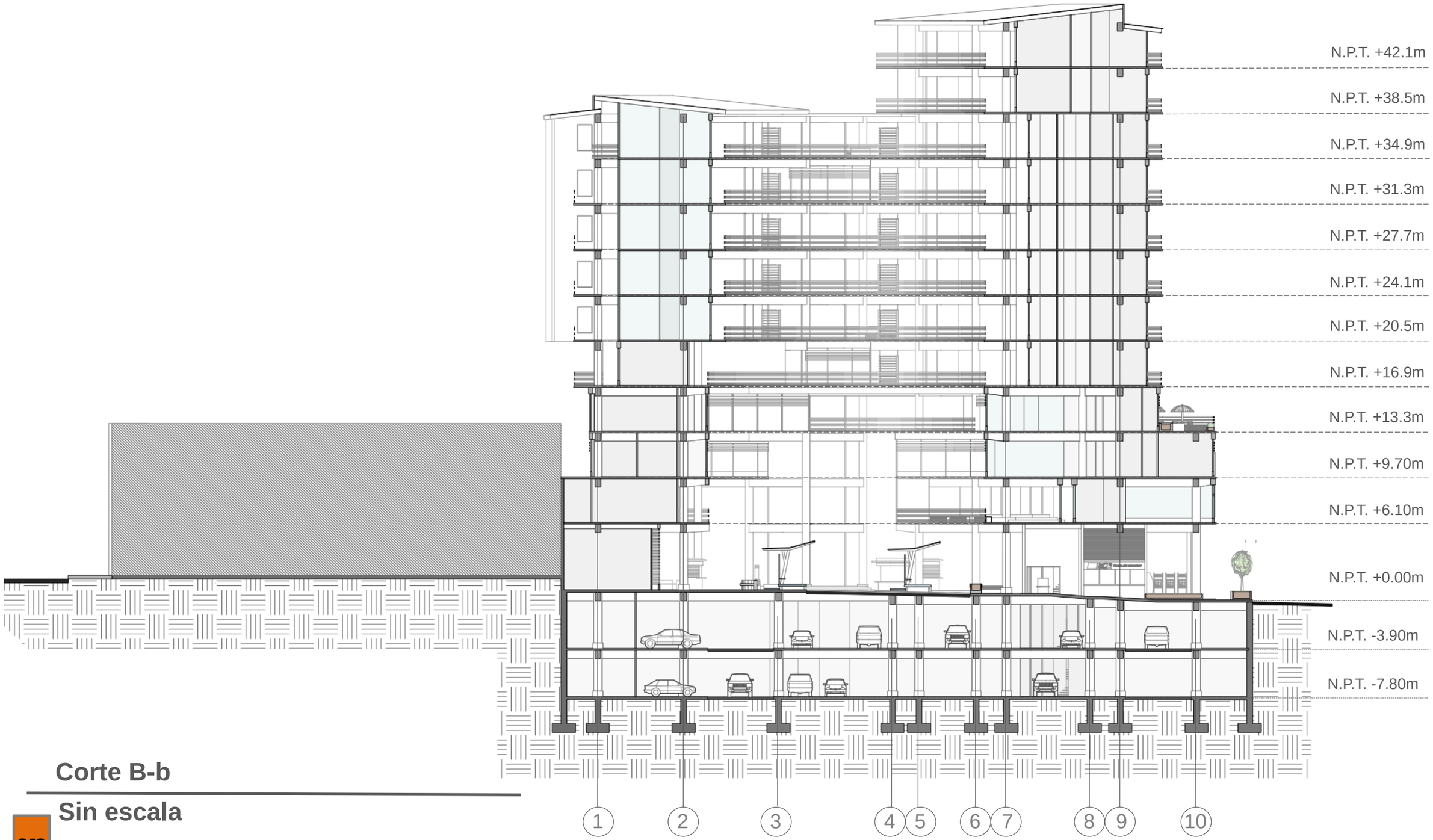
Elevación Oeste

Sin escala

Corte A-a

Sin escala

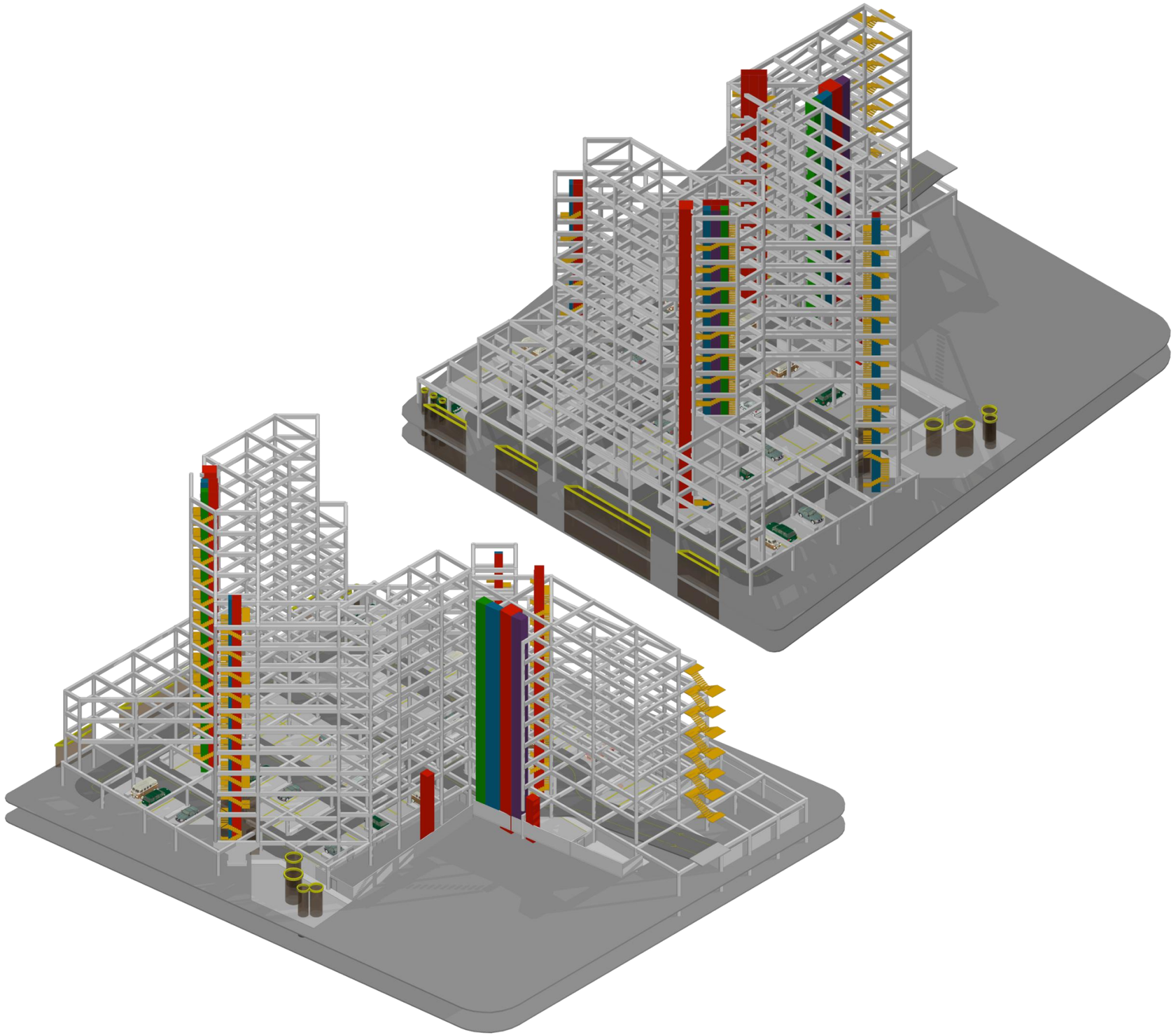




Corte B-b

Sin escala

Anteproyecto



El sistema estructural del edificio es un sistema compuesto, donde la estructura primaria es un sistema de columnas y vigas de concreto, mientras que la estructura secundaria es de metal adosado al concreto para soporte de cubiertas y algunas fachadas (sistemas de ventanería).

- La estructura primaria es en concreto. Su modulación varía para adaptarse a algunos “quiebres” realizados para intenciones formales del edificio, donde se cambia de la modulación ortogonal a una modulación a 45 grados. Las luces pueden variar de 9 a 8.4, 7.5 ó 6 m ente columnas. Las mismas son de sección circular con un diámetro de 0.6m.

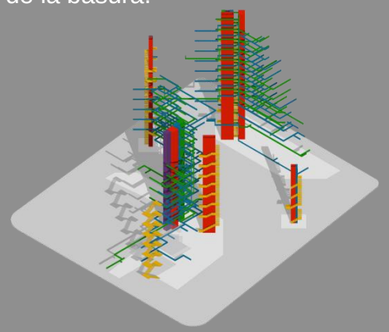
- El entrepiso será de losas multitubulares, ya que permiten grandes luces y eliminan la necesidad de vigas secundarias, sus dimensiones serán de 1,22m de ancho por un largo que varía según la distancia que haya entre columnas para una sección específica, con un peralte de 0,15m. El sistema de vigas es de concreto con una sección de 0.7 x 0.45m.

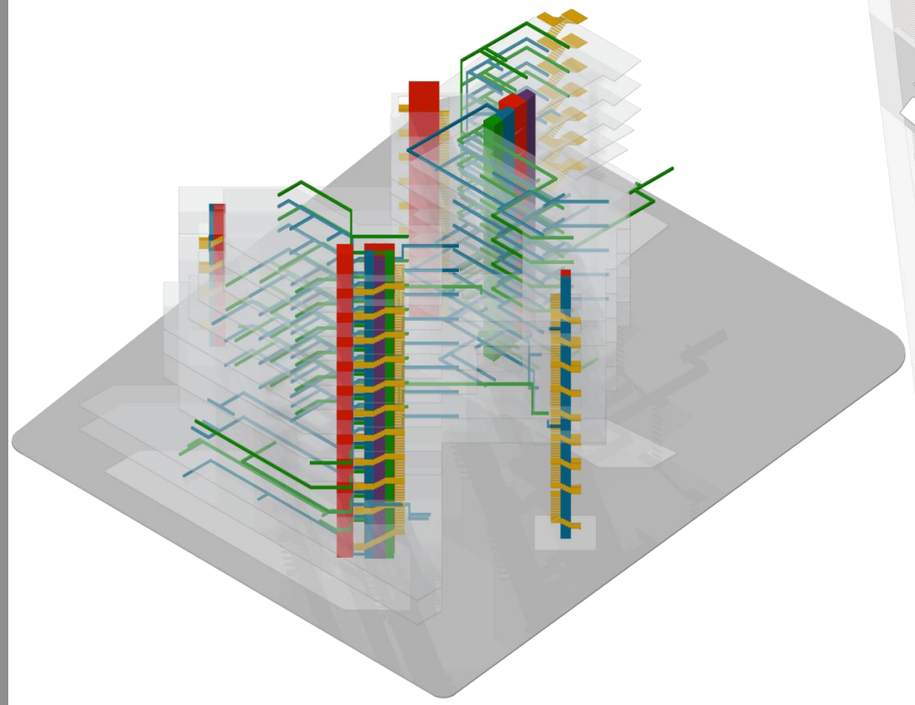
El diseño para los diferentes sistemas de instalaciones, busca concentrar en la menor cantidad de puntos los ductos verticales, por lo que la estrategia se desarrolló partiendo de la ubicación de cinco puntos, los cuales permiten un diseño de tuberías ordenado y eficiente.

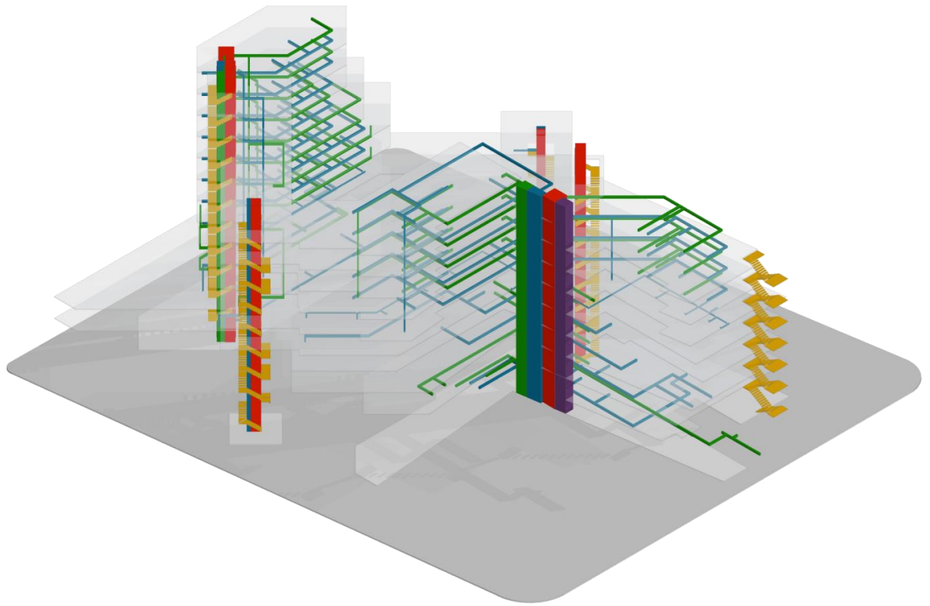
- El sistema de instalaciones mecánicas, se subdivide en una tubería madre, la cual se conecta directamente al ducto vertical y a la que llegan por medio de cajas de registro las tuberías de aguas jabonosas y aguas negras, estas viajan por el entrepiso, con una pendiente del 1% y permitirán ser registradas a nivel del cielo del piso anterior. Mientras que las tuberías de agua potable viajarán por el cielo del nivel de la unidad que sirven. El ducto vertical mecánico ubicado en el núcleo sur va del sótano al noveno piso y el ubicado en el núcleo norte llega al doceavo nivel, Los ductos mecánicos ubicados en los ductos secundarios (ductos de circulación vertical secundaria que sirven a las plataformas) llegan hasta la ultima plataforma respectiva.

- En el sistema de instalaciones eléctricas, del ducto vertical salen todas las líneas eléctricas y telemáticas por medio de una tubería madre, y de esta se distribuye cada línea a su respectiva caja de breakers, situadas en cada local, oficina o vivienda. El ducto vertical eléctrico tiene los mismos alcances por nivel que los ductos mecánicos, según sea su ubicación.

- El sistema de desechos sólidos cuenta con un ducto vertical al que se tiene acceso desde áreas comunes de cada nivel para depositar los desechos. Los desechos se recolectan en el sótano, donde se clasifican y almacenan en contenedores a nivel de calle para ser retirados por el camión de la basura.







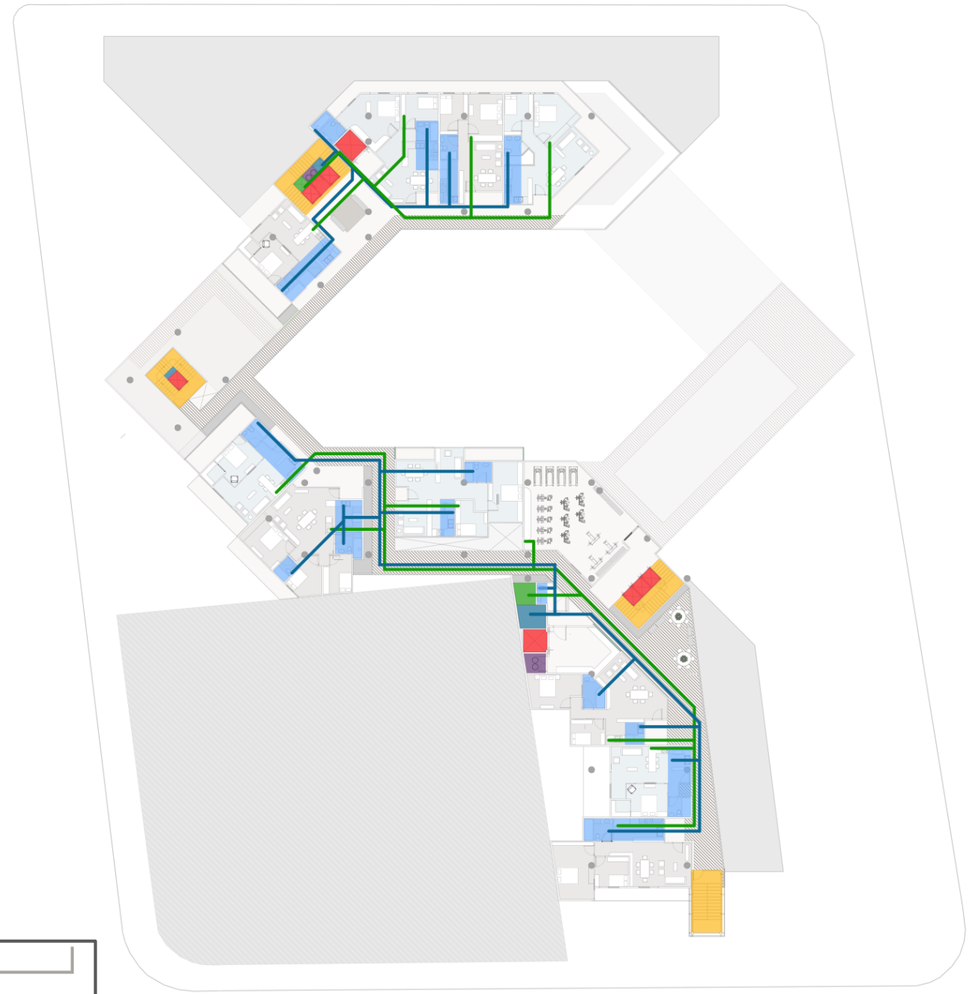
SIMBOLOGIA

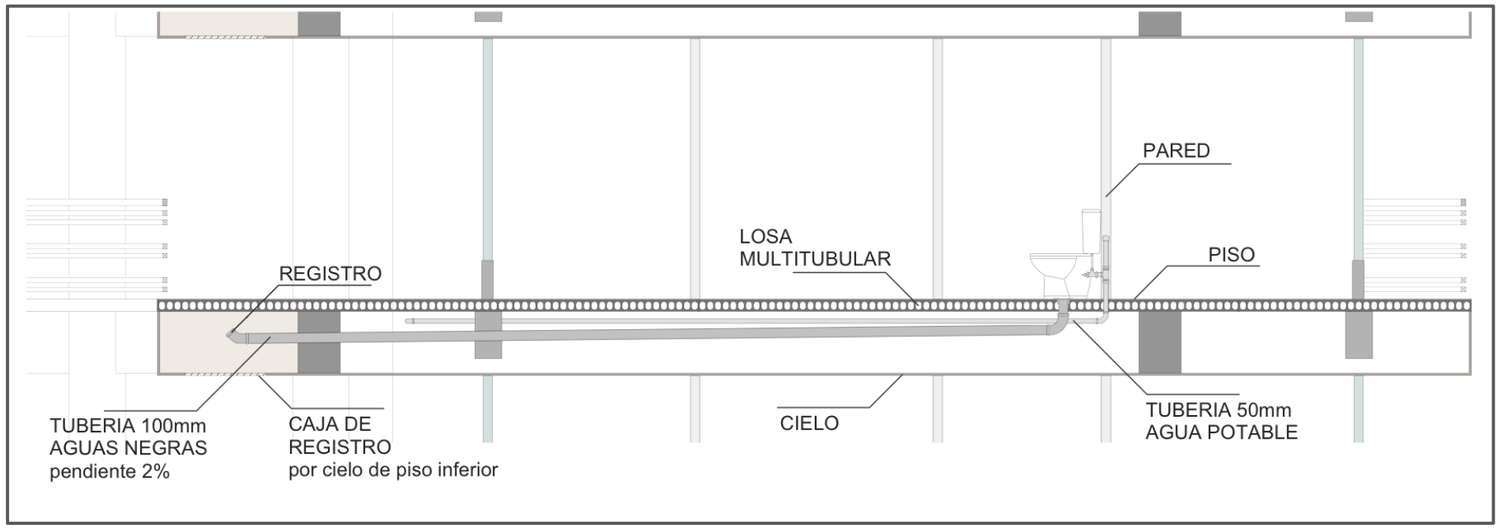
- Escaleras
- Ascensor
- Armario de sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos
- Armario de sistema mecánico
- Núcleo húmedo
- Tubería mecánica
- Tubería eléctrica

La planta típica, es el ejemplo mas complejo y el que se repite mayor cantidad de veces en todo el proyecto. No obstante, se hace la aclaración que para el caso de esta propuesta en particualr, la repetición se da principalmente en la sección central y sur, ya que la sección norte se va escalonando conforme se asciende de nivel. Por ello, como planta tipica escogida se toma una que presentara un nivel con una alta cantidad de unidades (los niveles más altos pueden presentar dos unidades solamente) para mostar un caso complejo de ramificaciones de tubería.

Con el corte y detalle típico se pretende ejemplificar el proceso de cálculo de tuberías, el cual implica no solo las uniones entre una tubería y otra, sino que además las tuberías mecánicas implican una pendiente mínima del 1%, para favorecer a la evacuación de las aguas negras y jabonosas, por lo que es necesario contar con el espacio suficiente en el entrepiso para poder cubrir la pendiente de las tuberías.

Los niveles de las tuberías que se indican en el detalle toman el 0,00 a la línea superior de las vigas. Además las cajas de registro se registran por el cielo, por lo que se deja un panel móvil para este fin.

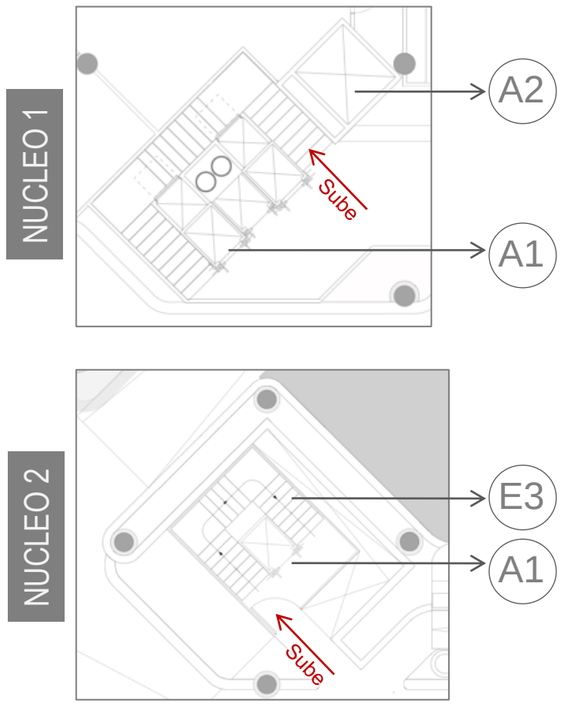


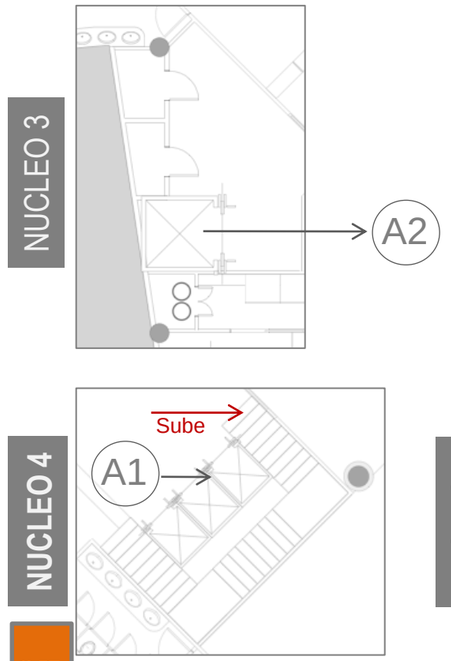


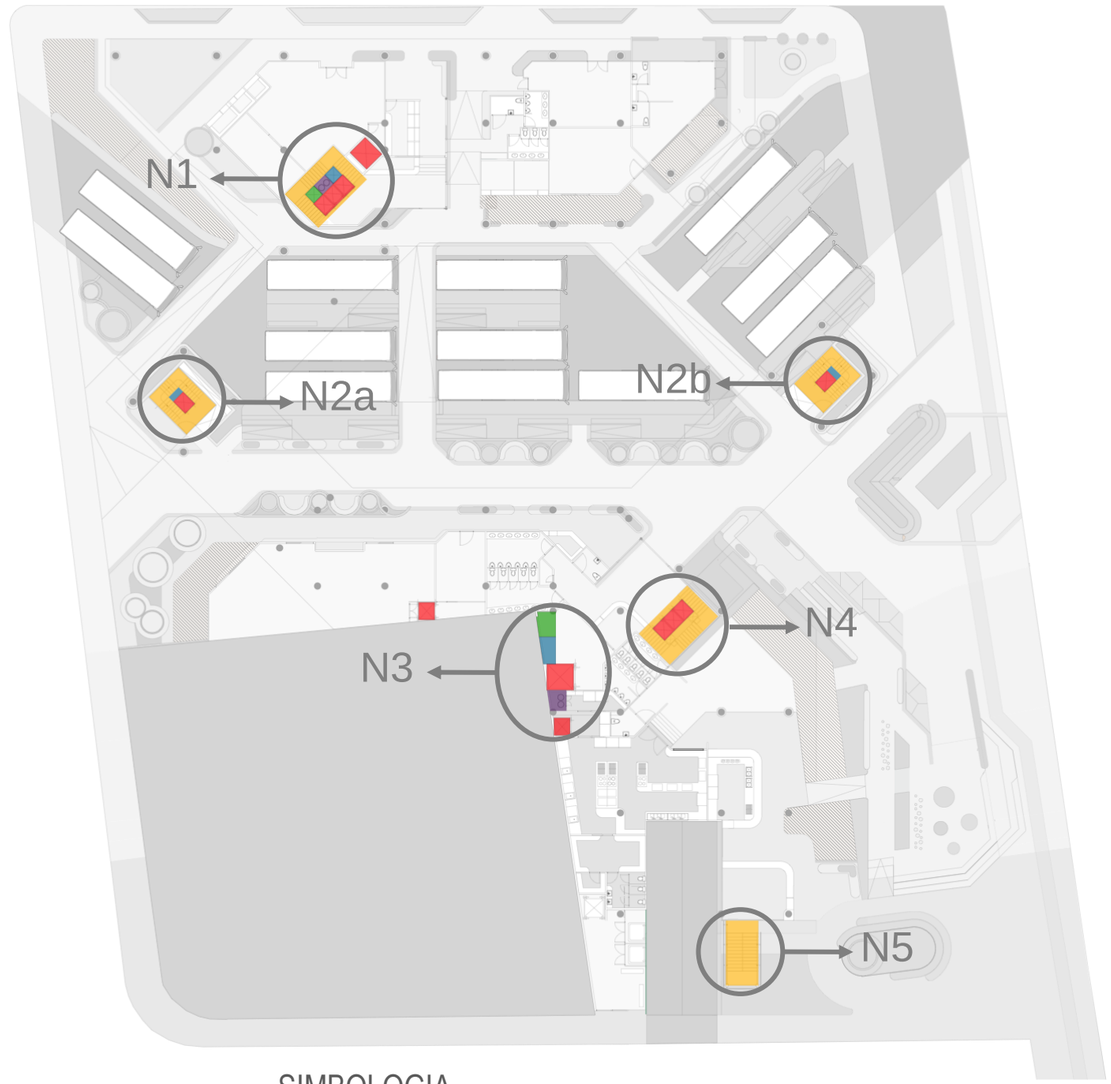
CORTE TIPICO DE APARTAMENTO PARA DETALLE SANITARIO

Anteproyecto

Núcleos verticales







SIMBOLOGIA

- Escaleras
  - E1 Escaleras Sociales
  - E2 Escaleras de Emergencias
  - E3 Escaleras doble propósito
- Ascensor
  - A1 Ascensor social
  - A2 Ascensor de servicio
- Armario de Sistema mecánico
- Armario de Sistema eléctrico
- Ductos de desechos sólidos

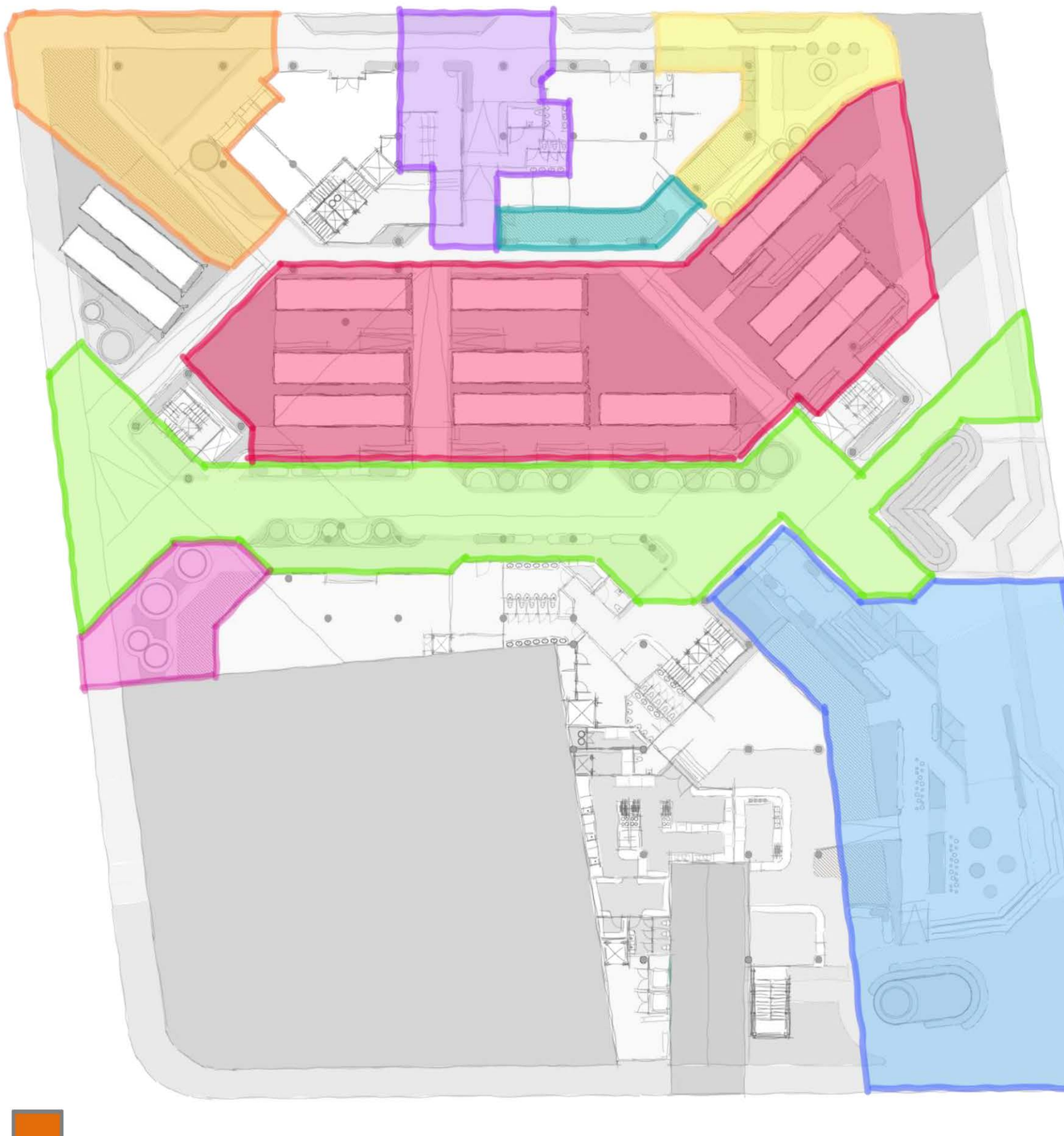
Los núcleos verticales están ubicados de manera que concentren las circulaciones verticales y los ductos de los diferentes sistemas de instalaciones.

- Se diseñaron 4 tipologías de núcleos, los cuales se repiten hasta cierto nivel según su ubicación (el edificie crece escalonadamente). Los armarios de ductos de los sistemas de instalaciones llegan al sótano donde se encuentran la planta de tratamiento para aguas residuales, el tanque de captación de agua potable, las plantas eléctricas de emergencias y el cuarto de máquinas de los ascensores.
- El núcleo 1 sirve a varios usos del edifcio (sección norte) y llega hasta el nivel más alto del mismo (doceavo nivel). El mismo cuenta con ascensores sociales y de carga y concentra los ductos electromecánicos y de desechos.
- El núcleo 2 sirve a las plataformas de integración entre los dos edificios. El núcleo 2a sirve también a las unidades habitacionales y funcionan como escaleras de doble proposito. El núcleo 2b sirve a la galería de arte y al comedor y salón de eventos del hotel, y funciona igualmente como escalera de doble propósito.
- El núcleo 3 no es de circulación y alberga ductos electromecánicos, de desechos y un ascensor de carga. Por tratarse de instalaciones indispensables para el funcionamiento del edificio, se ubican en el centro del “bloque” sur y enfrentan la colindancia con el edificio a conservar en el cuadrante.
- El núcleo cuatro tiene la misma forma y capacidad en cuanto a circulación vertical que el núcleo 1 pero no abarca instalaciones electromecánicas ni de carga, ya que estas se encuentran concentradas en el núcleo 3.
- Por último, el núcleo cuatro consta unicamente de las escaleras de emergencia para una sección específica del edificio.
- Ambos “bloques” del edificio cuentan con su respectivo ascensor de carga.

DETALLE Y CARACTERIZACIÓN DE ÁMBITOS DEL ESPACIO PÚBLICO

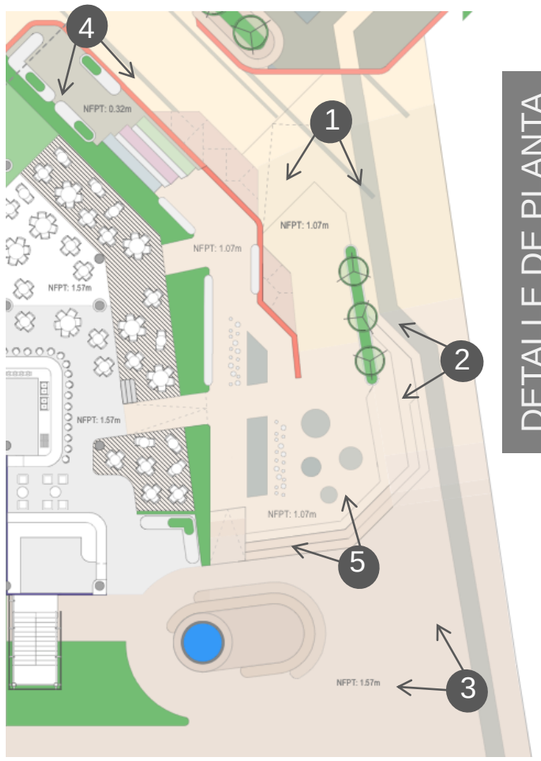
En esta sección se detallarán y y caracterizarán los diferentes ámbitos que componen el espacio público de la propuesta. Para ello, se prepararon los espacios que componían los ámbitos con la presencia de usuarios que aprovecharan las distintas posibilidades de actividad y de estancia que estos ofrecían. Los mismos cuentan con mobiliario específico que, junto con otros elementos necesarios como vegetación y texturas, caracterizan y determinan un carácter y una vocación determinada.

En total se cuenta con ocho ámbitos distribuidos a lo largo del cuadrante a nivel de calle. Para cada uno de ellos se determinó su ubicación, una diagramación referente a burbujas de actividad y otras condiciones en el marco físico de su contexto inmediato, imágenes detalladas para visualizar la vivencia del espacio y una evaluación de la aplicación de los conceptos directrices explicados anteriormente en este capítulo.



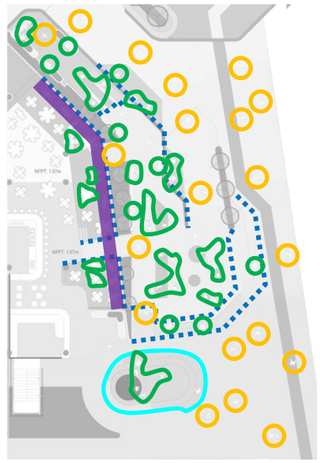
BAC

ÁMBITOS



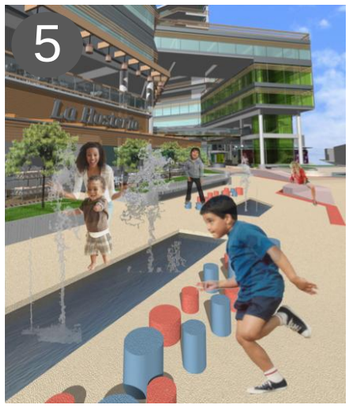
DETALLE DE PLANTA

DIAGRAMA



SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes



APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
+	+	●	+	+	●	+	●

UBICACIÓN

CARACTERIZACIÓN

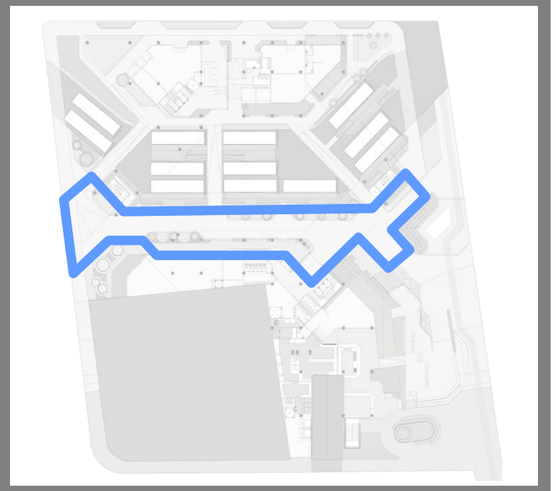
Este ámbito es el vestíbulo sur del proyecto, y viene a ser el remate del bulevar propuesto para Calle 3.
Por la alta recepción de peatones que tiene este espacio, se busca crear una apertura del espacio hacia una plaza adyacente al bulevar, rodeada por espacios abiertos del edificio, en este caso restaurantes, que buscan crear amenidad.

En esta plaza, se crean cambios leves de nivel para difrenciar distintos subámbitos y se ubican fuentes de actividad que fomenten el movimiento. Entre ellas se ubican juegos de agua, volumenes lúdicos y toboganes, complementados por áreas de estar, observar y de descanso.

La apertura espacial que busca crear esta plaza refuerza el umbral que crea el edificio al fondo de la misma y establece una pausa para los distintos flujos que llegan a ella.

ÁMBITOS

UBICACIÓN

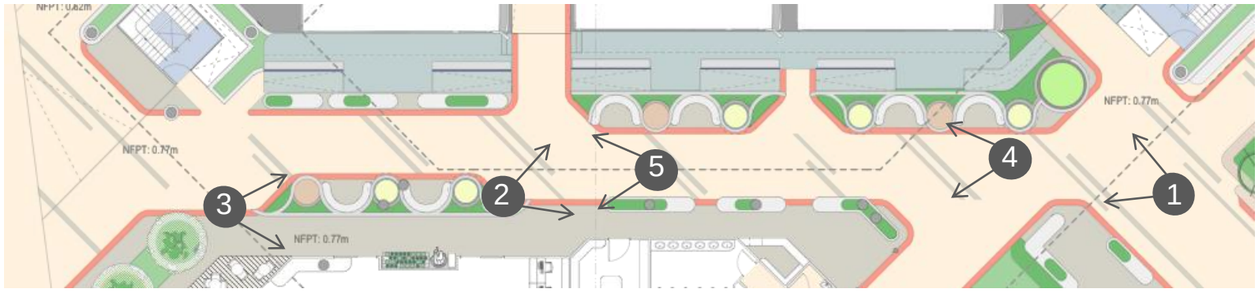


CARACTERIZACIÓN

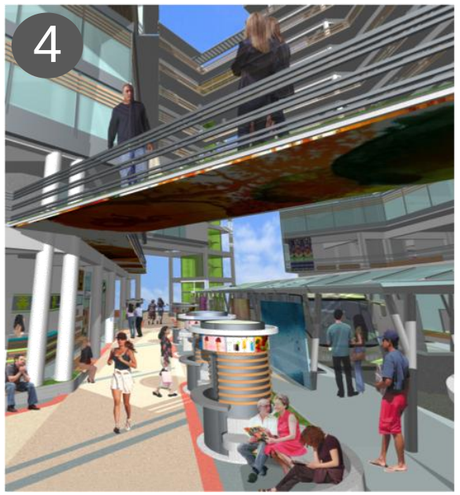
“El paseo” es la senda principal de comunicación entre el proyecto y las galerias urbanas. Se plantea como un recorrido de centro de cuadra para generar un nuevo esquema de flujo peatonal. Por otra parte, su ubicación céntrica la comunica con sendas secundarias y terciarias, genera permeabilidad y variedad de recorridos para el sector.

Para la legibilidad del ámbito se le ha dado una textura de piso particular a la senda, que, al igual que su mobiliario, aparece igualmente tratado en las dos galerías. Cuenta asimismo con espacio para el descanso y la observación, bordes comerciales, kioscos de ventas y espacios para pequeñas manifestacines artísticas.

El movimiento peatonal de esta senda busca reforzar la dinámica del movimiento del transporte público para el centro del cuadrante.

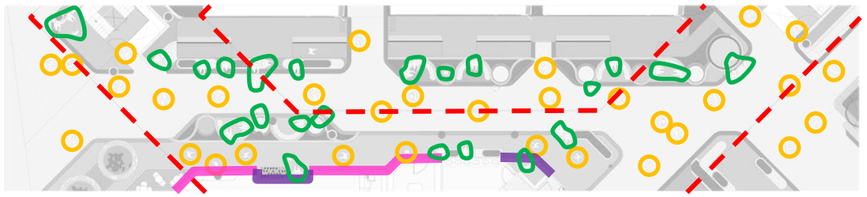


DETALLE DE PLANTA



SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

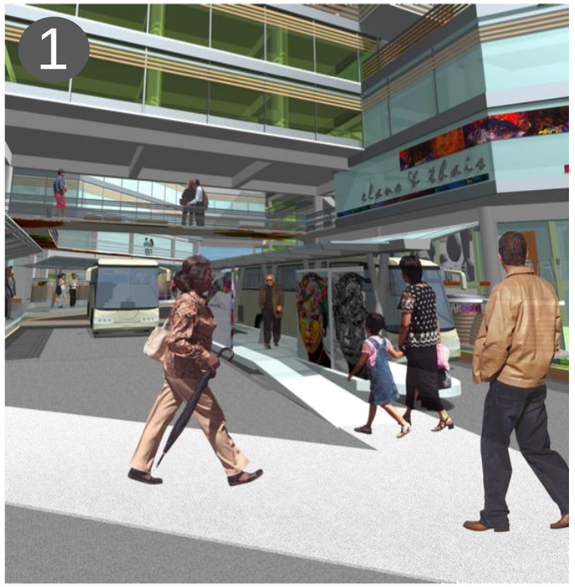


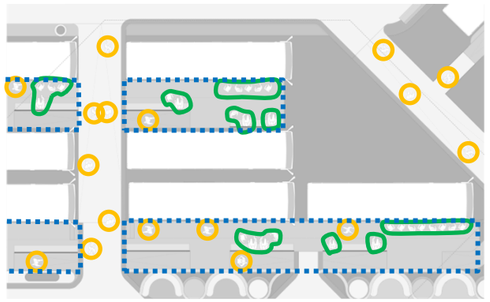
DIAGRAMA

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
+	●	+	+	●	-	●	+

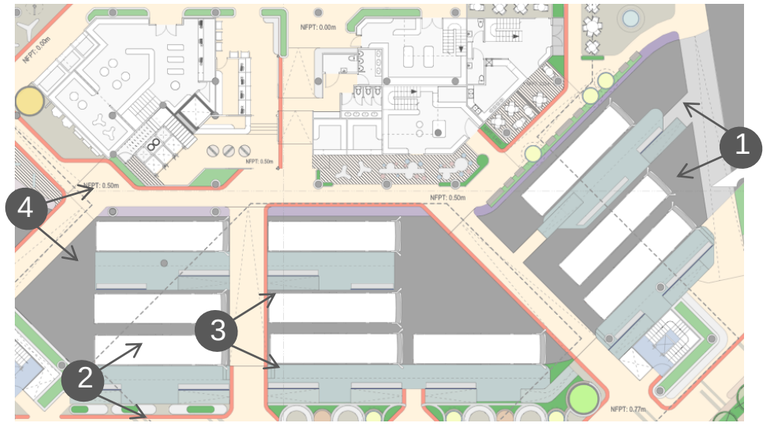
ÁMBITOS

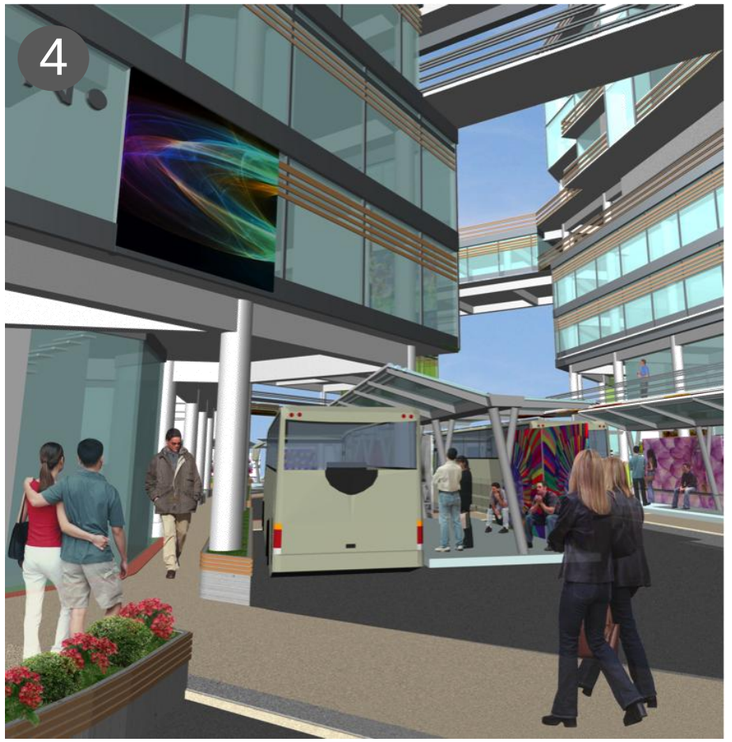




DETALLE DE PLANTA

DIAGRAMA





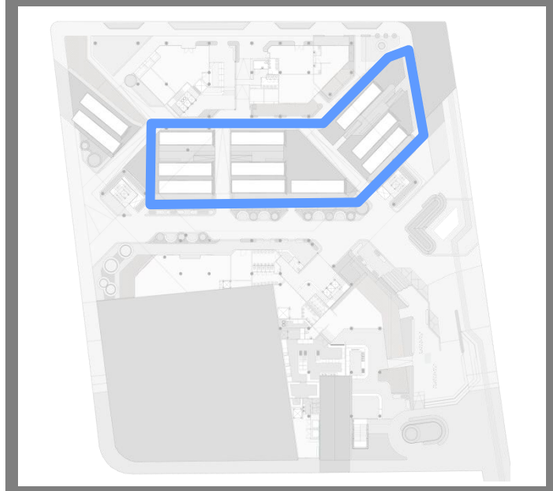
SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
+	●	+	+	-	-	●	+

UBICACIÓN



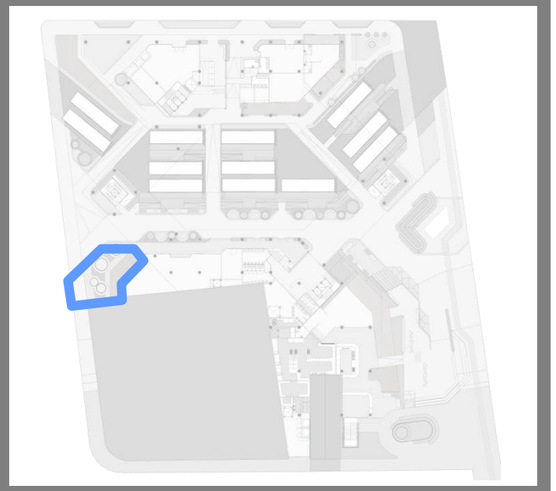
CARACTERIZACIÓN

Ubicado en el corazón de la cuadra, este ámbito ha sido denominado “Los andenes”. Constituye el área de espera, abordaje y desabordaje de los autobuses, en plataformas levantadas del nivel de la superficie de rodamiento, con protección climática para sus usuarios.

En total, se tienen 7 andenes, cada uno con rampa de acceso para personas con problemas de movilidad, espacios para sentarse y vallas con manifestaciones artísitcas, información o fotografías del destino de alguna de las rutas.

La ubicación y forma de este espacio, fue una de las pautas principales para el diseño del proyecto, ya que se quiso crear un espacio urbano en el cual la concentración de una actividad constante, en este caso la salida y entrada de personas por medio del transporte público, creara una propuesta dinámica y enérgica.

UBICACIÓN



CARACTERIZACIÓN

Este espacio busca ser un área de pausa, de actividades individuales o en grupos pequeños. Por su carácter tranquilo e introspectivo, se busca que las actividades que aquí se desarrollen no se vean perjudicadas por el trajin o bullicio de otras circundantes, por lo que se le da una configuración particular que permita cierto nivel de retiro sin imposibilitar un acceso directo al mismo.

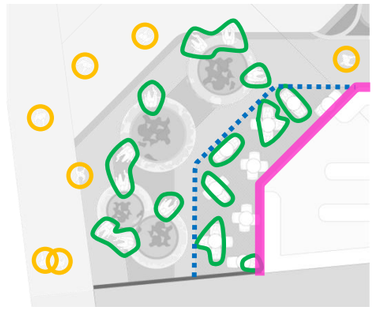
Entre la actividades que se pueden realizar en este ámbito están la lectura, el descanso y la conversación en un espacio cómodo, ameno y ligeramente retirado. Las bancas redondas se complementan con el espacio de mesas en terraza donde se pueden degustar los productos de la tienda contigua.

Para reforzar su carácter, se ha colocado vegetación mediana que sale desde los niveles subterráneos y se ha tratado el muro del edificio contiguo como un jardín vertical.

DETALLE DE PLANTA

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

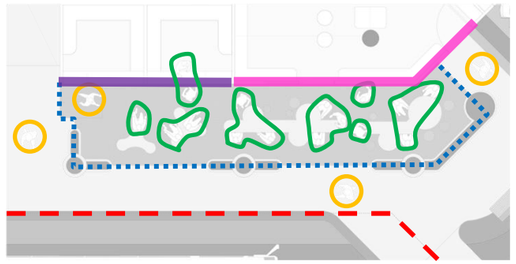
DIAGRAMA



SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

ÁMBITOS

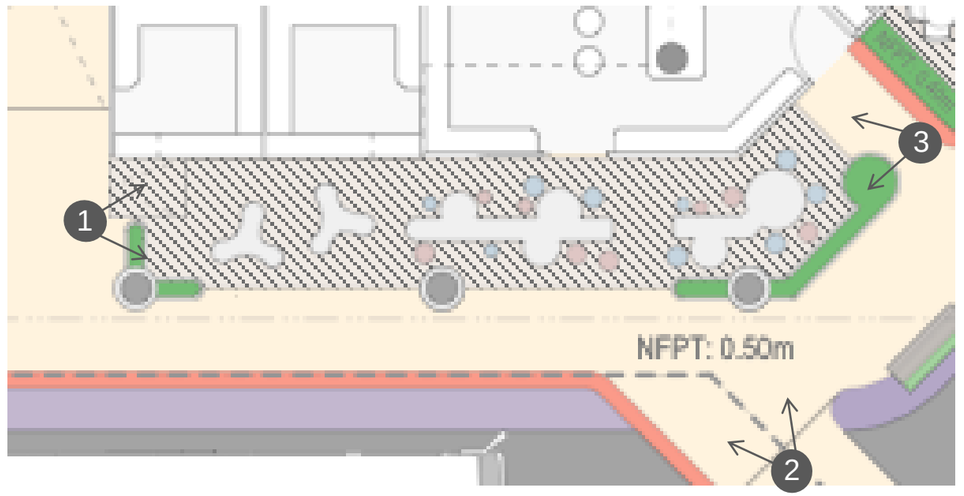


DIAGRAMA

SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

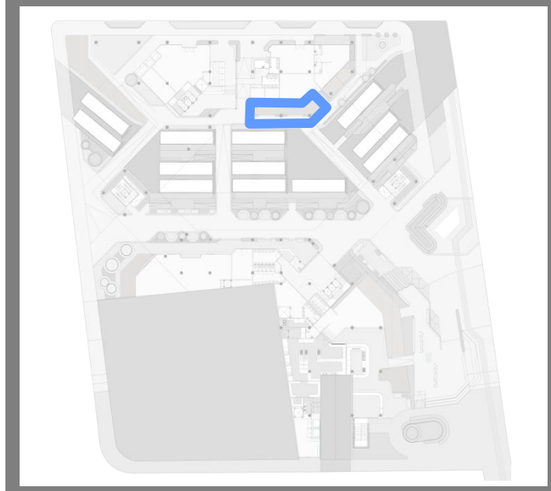
DETALLE DE PLANTA



APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CONCENTRACION	INTEGRACION	AMENIDAD	INVITACION	VARIEDAD	ROBUSTEZ	PERMEABILIDAD	LEGIBILIDAD
●	+	+	+	●	-	●	+

UBICACIÓN

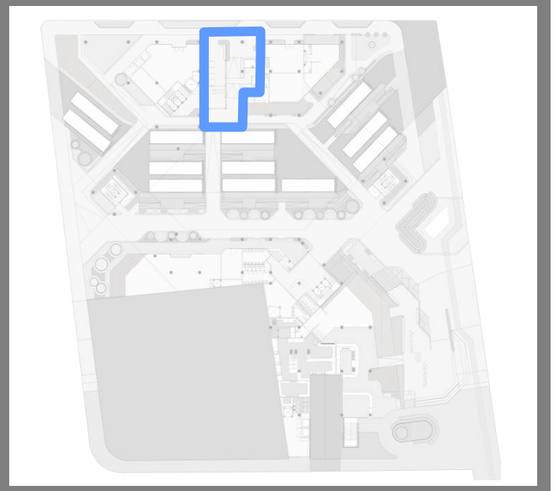


CARACTERIZACIÓN

“La terraza de juego” es un espacio lúdico y de disfrute que busca atraer tanto a niños como a adultos. Está constituido por una terraza derivada de una juguetería, donde se pueden probar los productos a la venta en el local, para el disfrute del público en general. Cuenta además con dos puestos de venta de golosinas para amenizar la actividad del juego.

Este espacio ha sido tratado con variedad de formas y colores, tanto en sus fachadas como en el mobiliario, para invitar a los transeúntes y atraer actividad. Su ubicación cerca de puntos de flujo importante y de otros puntos de actividad busca abrirse al espacio y crear vitalidad y variedad en el espectro visual del proyecto.

UBICACIÓN

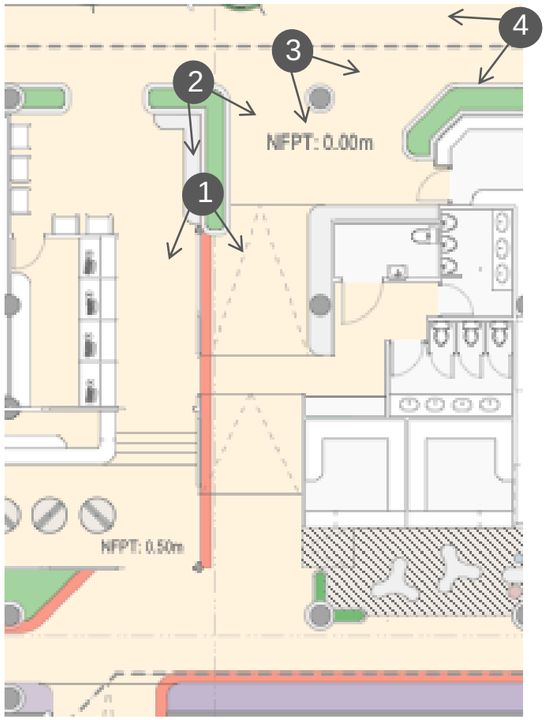


CARACTERIZACIÓN

Ubicado en medio de la masa edificada, este ámbito busca ser un espacio de información y utilidad para los ciudadanos. Además, al ser un área techada pretende albergar actividades que necesiten de resguardo y protección climática.

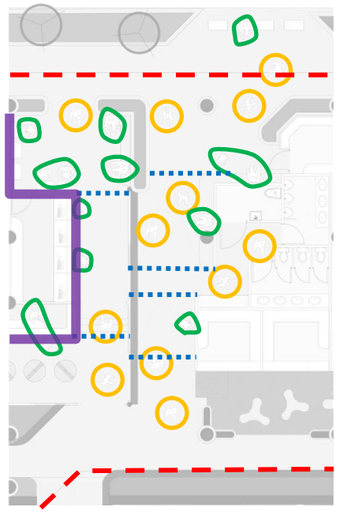
Entre sus actividades aparecen cajeros automáticos, una plataforma de servicios por parte del Banco de Costa Rica, uno de los vestíbulos principales del proyecto, servicios sanitarios e información gráfica sobre los servicos y actividades por realizar en el sector.

Se han habilitado espacios para el descanso y la espera, ya que el ámbito busca crear resguardo y tranquilidad para la realización de las diferentes actividades. El espacio de vestíbulo y de flujo buscan abrise al exterior para comunicar lo que en ellos sucede.



DETALLE DE PLANTA

DIAGRAMA

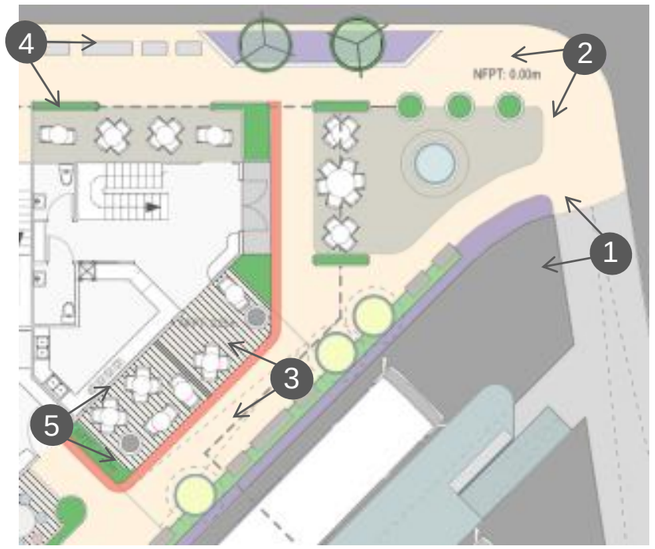


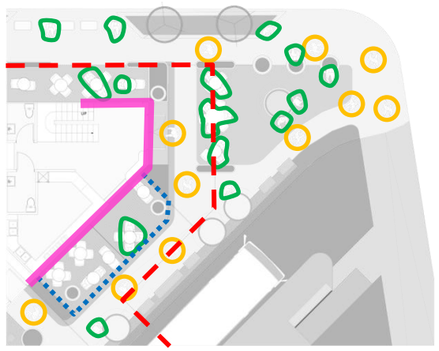
APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

ÁMBITOS



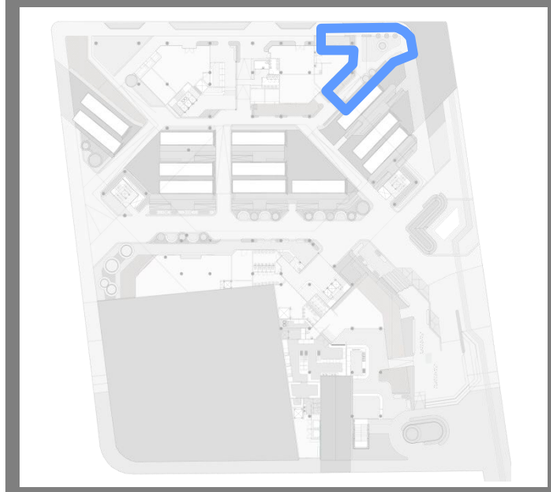


SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

UBICACIÓN



CARACTERIZACIÓN

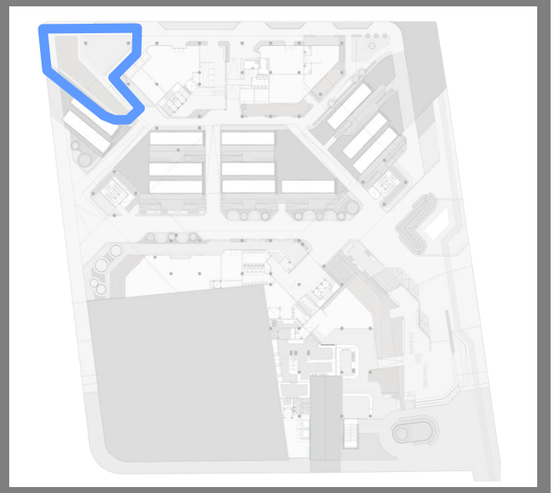
"El patio colorido" es otro de los ámbitos de acceso al proyecto, al desarrollarse en la esquina noreste. Se abre en cuña con un espacio de encuentro y espera que permitan un tránsito rápido de peatones hacia espacios de consumo y amenidad urbana.

Entre estos espacios mencionados aparece una crepería/heladería con mesas ubicadas en el exterior como transición entre lo público y lo privado, caracterizadas por ubicarse en espacios de colores vivos y vegetación florida. Por otra parte, aparece un jardín lineal con espacios para el descanso paralelo al área de movimiento de los autobuses, complementado por kioscos de venta de flores y periódicos.

Este ámbito busca ser un espacio ameno de encuentro urbano en medio de colores y vegetación.

ÁMBITOS

UBICACIÓN

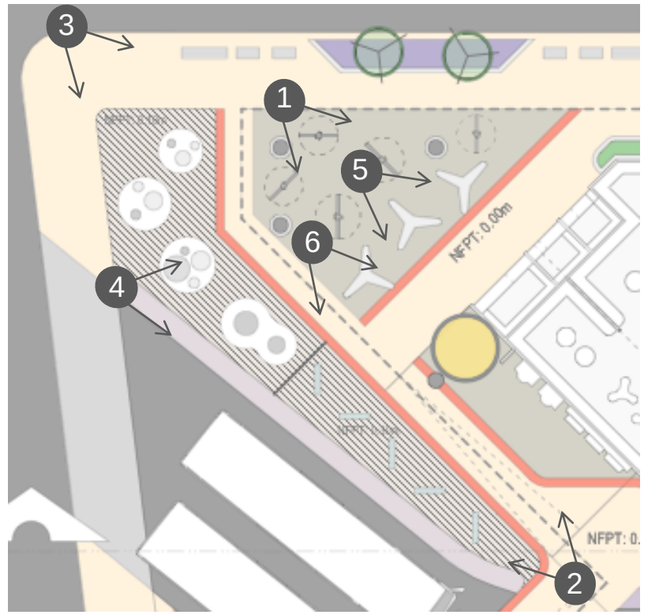


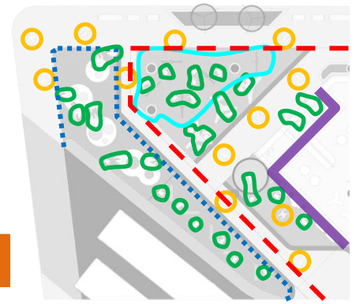
CARACTERIZACIÓN

Esta plaza semitechada se encuentra en la esquina opuesta al ámbito anterior y busca crear un espacio que seduzca al peatón hacia el interior del cuadrante. Esto busca darse mediante la apertura de la esquina en un espacio cubierto para exposiciones itinerantes, acceso visual a eventos de interés común por medio de pantallas y el consumo de productos en una especie de “bar abierto”.

Contiguo a esto se ubica una plataforma expuesta con mobiliario lúdico y otras exhibiciones como área de estar alternativa y expuesta, con acceso visual a diferentes espacios, tanto internos como externos.

Por último, uno de los bordes del edificios ofrece kioscos de información, teléfonos públicos y dispositivos de expendio de productos para el uso común de los peatones.





APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

Estimación de costos

Para estimar los costos del proyecto, se tomaron en cuenta tanto los costos directos (terreno y construcción), como los indirectos(honorarios profesionales y tramites), para estimar el costo del terreno se tomo como base el Mapa de Valores del Terreno por Zona Homogénea, del Ministerio de Hacienda, además para los costos de construcción se utilizo el Manual de Valores Base por tipología Constructiva, del Ministerio de hacienda, estos datos eran para febrero del 2011, por lo que para actualizarlos, se utilizo el Índice de Precios de Edificios, del Instituto Nacional de Estadística y Censos, el cual actualizo los precios hasta abril del 2012.

El tipo de cambio de colones a dólares utilizado es de ¢508,00, del Banco de Costa Rica al 5 de junio del 2012.

DESGLOSE DE COSTOS

CLASIFICACION	DESGLOSE	COSTO DEL m²	IPE Hasta FEB-12	IPE Hasta ABR-12	m² EN PROYECTO	COSTOS DEL PROYECTO	
			1,0377	0,9958		COLONES	DOLARES
	Terreno	¢ 355.000	¢ 368.384	¢ 366.836	10246	¢ 3.758.604.620	$ 7.398.827,99
	CONSTRUCCION - Espacios edificados						
COSTOS DIRECTOS TERRENO, MANO DE OBRA, MATERIALES, EQUIPO Y HERRAMIENTAS	Áreas residenciales	¢ 390.000	¢ 404.703	¢ 403.003	8718,6	¢ 3.513.624.113	$ 6.916.582,90
	Áreas educativas	¢ 410.000	¢ 425.457	¢ 423.670	0	¢ -	$ -
	Áreas comerciales	¢ 295.000	¢ 306.122	¢ 304.836	3058,3	¢ 932.279.296	$ 1.835.195,46
	Áreas de oficinas	¢ 450.000	¢ 466.965	¢ 465.004	5369,7	¢ 2.496.930.620	$ 4.915.217,76
	Áreas deportivas y recreativas	¢ 295.000	¢ 306.122	¢ 304.836	0	¢ -	$ -
	Estacionamientos	¢ 220.000	¢ 228.294	¢ 227.335	7796	¢ 1.772.304.948	$ 3.488.789,27
	Bodegas / carga y descarga	¢ 190.000	¢ 197.163	¢ 196.335	556,3	¢ 109.221.113	$ 215.002,19
	Planta de tratamiento	¢ 287.500	¢ 298.339	¢ 297.086	106	¢ 31.491.087	$ 61.990,33
	Tanque de captación	¢ 287.500	¢ 298.339	¢ 297.086	106	¢ 31.491.087	$ 61.990,33
	Sistemas de emergencia	¢ 350.000	¢ 363.195	¢ 361.670	478,96	¢ 173.225.263	$ 340.994,61
	CONSTRUCCION - Espacios públicos						
	Áreas peatonales	¢ 13.500	¢ 14.009	¢ 13.950	2219,8	¢ 30.966.460	$ 60.957,60
	Áreas de estancia	¢ 17.500	¢ 18.160	¢ 18.083	1435,2	¢ 25.953.409	$ 51.089,39
	kioscos	¢ 216.000	¢ 224.143	¢ 223.202	55	¢ 12.276.099	$ 24.165,55
	COSTOS DIRECTOS					**¢ 12.888.368.114**	**$ 25.370.803,37**
	IMPREVISTOS (5%)					**¢ 644.418.406**	**$ 1.268.540,17**
TOTAL COSTOS DIRECTOS						¢ 13.532.786.520	$ 26.639.343,54
COSTOS INDIRECTOS ASESORIAS TECNICA Y TRAMITES	Estudios preliminares	0,5%				¢ 67.663.933	$ 133.196,72
	Anteproyecto	1,0%				¢ 135.327.865	$ 266.393,44
	Planos constructivos	4,0%				¢ 541.311.461	$ 1.065.573,74
	Dirección técnica	5,0%				¢ 676.639.326	$ 1.331.967,18
	Administración de obra	15,0%				¢ 202.991.798	$ 399.590,15
	Tramites	7,0%				¢ 947.295.056	$ 1.864.754,05
TOTAL COSTOS INDIRECTOS						¢ 2.571.229.439	$ 5.061.475,27
COSTOS TOTALES						¢ 16.104.015.959	$ 31.700.818,82

Viabilidad para inversionista

INFORMACION - PROYECTO		
Costo total del proyecto	₡	16,104,015,959
Área edificada útil		17146
Área de parqueo		7796
m² rentables		24942
valor del m²	₡	645,659
VIABILIDAD		
ALQUILER mínimo para el proyecto		
₡		4,716

Nota: El cálculo VNA se basa en flujos de caja futuros.
Para este efecto se toma como 156.58.
Dentro de los m2 rentables se está excluyendo el área de circulación excepto en espacios de planta libre.

Para proceder con la gestión es necesario saber el tipo de viabilidad que tendría el proyecto basado en su costo económico. Desde el punto de vista económico pueden existir actores para una gestión mixta (pública y privada) como lo sería la municipalidad o inversionistas en el caso de gestiones privadas. Esto determina el proceder de la adquisición de terrenos con o sin expropiación, modelos de tenencia de tierra por compra, alquiler o subsidio, vías de financiamiento, regulaciones pertinentes, entre otras. El alquiler mínimo debe ser inferior o igual al valor de los alquileres según su mercado y contexto. Pero debe ser superior a la ganancia por intereses de un certificados de depósito a plazo para que sea viable la inversión.
Fuente: Ing. Roberto Fernández, Revista del Colegio Federado de ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2012.

Diagrama de viabilidad

Gestión del proyecto

	Alcances	Actores principales	Costos	Financiamiento	Usuario	Tipo de administración	Incentivos a propietarios
ESPACIO URBANO	▪ Ofrecer un espacio confortable y ameno para el abordaje y desabordaje del transporte público. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto) ▪ Ofrecer variedad de espacios urbanos con amenidades que incrementen la vivencia urbana.	Propietarios de terrenos Municipalidad Empresas privadas: -Comercios ubicados en primer nivel -Empresas de autobuses	¢1,433,617,316.4 $2,822,081.3	▪ Busca financiarse por medio de Bonos Municipales emitidos por la Municipalidad de San José, que desde el 2011 cuenta con un fondo de 10,000,000,000.00 de colones para financiar proyectos especiales. ▪ Por otra parte, las compañías autobuseras y empresas privadas que se anuncien en el espacio público pueden financiar otra fracción	▪ **RESIDENTES, TRABAJADORES, USUARIOS DE SERVICIOS Y CLIENTES**: Usuarios permanentes del proyecto por lo que se proporciona espacios para la estancia cercanos a sus actividades especificas. ▪ **TURISTAS, PEATONES Y ESTUDIANTES**: son usuarios transitorios con diversidad de actividades para su permanencia.	**CORPORACIÓN MUNICIPAL** dueños privados + inversionistas + municipalidad	▪ Transferencias compensatorias y otorgamiento de incentivos como reducción en los costos de tarifas de servicios públicos y exonaraciones de impuestos territoriales.
ESPACIO CONSTRUIDO	▪ Reactivar la actividad comercial. ▪ Repoblar el centro de la capital por medio de diferentes tipos de soluciones habitacionales ▪ Potenciar las actividades de servicios en la zona ▪ Generar nuevos centros de trabajo y producción. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto)	Propietarios de terrenos Municipalidad Cámara de comerciantes detallistas Empresas privadas: -Comercios -Desarrolladoras -Oficinas y empresas a ubicar en el edificio Bancos y financieras	¢14,670,398,642.6 $28,878,737.5	▪ El espacio construido se desarrolla con capital privado conjunto de una empresa desarrolladora y ciertas instituciones y comercios vinculados con el proyecto desde su formulación. ▪ Para la compra o alquiler de locales comerciales se sugieren líneas de crédito y créditos comerciales. Para unidades habitacionales, se plantean hipotecas y arrendamientos financieros. Los subsidios se financian con aporte estatal, municipal y valores generados por el proyecto	▪ **VISITANTE Y TURISTA DE SALUD**: La propuesta de alojamiento en el hotel va dirigida a turistas nacionales y extranjeros. ▪ **COMERCIANTE**: Los locales comerciales están dirigidos a comercio detallista y otros de tipo franquicia. ▪ **FUNCIONARIOS DE OFICINAS, CONSULTORIOS Y HOTEL**: Empleados del campo de la salud, profesionales en ciencias económicas técnicos en turismo.	**CORPORACIÓN MUNICIPAL** dueños privados + inversionistas + municipalidad	▪ Transferencias compensatorias y otorgamiento de incentivos como reducción en los costos de tarifas de servicios públicos y exonaraciones de impuestos territoriales.

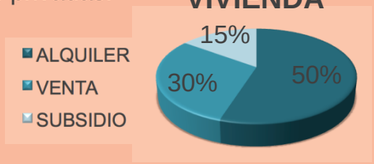
Modelos de tenencia

-Venta: Para las unidades habitacionales de mayor área, así como para esas que tengan algún valor agregado como jardines o terrazas privadas.

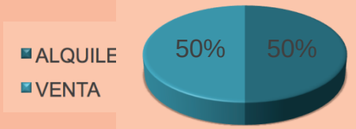
-Alquiler: Unidades tipo estudio (45m2) y las viviendas de 2 dormitorios (pueden ser viviendas transitorias).

-Subsidio: Para las viviendas de 60m2 con dos dormitorios para familias de clase media-baja.

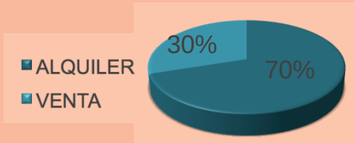
VIVIENDA



OFICINAS Y SERVICIOS



LOCALES (comercios y restaurantes)



El Mesón del San Juan

HOTEL / PARABUS
CONSULTORIOS MEDICOS

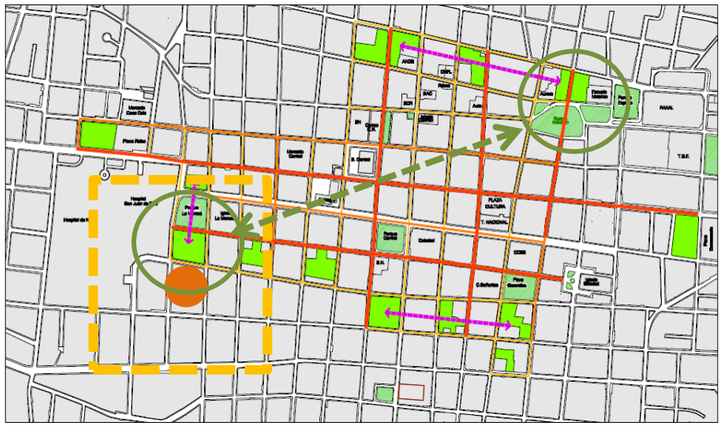
Marco Vinicio Arroyo N.

Sector Oeste – San José
Avenida 6 y 8, Calle 12 y 14

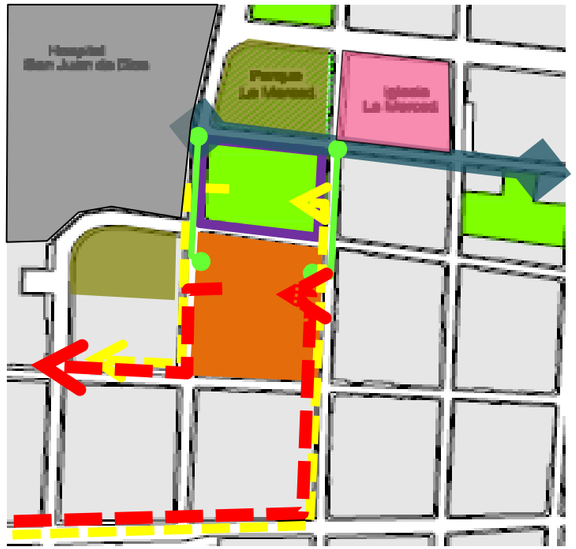
El Mesón del San Juan

Criterios de selección

Homologación con la primera etapa



El Proyecto se ubicaría en la cuadra sur del Parque de la Iglesia de la Merced cuyo registro es el parque Braulio Carrillo , sin embargo es mas conocido como el parque La Merced. Sin embargo, debe reubicarse la locación del proyecto, porque la CCSS ya adquirió gran parte de la propiedad y está desarrollando el edificio de Cirugías del HSJD.



SIMBOLOGIA

- Cuadra anterior
- Ruta de buses Propuesta
- Ruta de Buses anteriormente prevista
- Parques/ Áreas verdes
- Religioso/ Iglesia La Merced
- Hospital San Juan de Dios/ CCSS
- Bulevar Avda. 4 Red peatonal
- Cuadra Seleccionada

Factores	Oportunidades
Conectividad con redes peatonales y otras terminales	El área por intervenir, dispone de apertura y /o extensión de enlace que sirva como conector directo a la red de bulevares. La extensión hacia el sur, como ampliación de aceras, conectaría con el bulevar de Calle 3, genera oportunidades para crear articulación e integración de la propuesta con el bulevar y el nuevo espacio público.
Disponibilidad de espacio físico	La cuadra seleccionada presenta un 38% de su superficie ocupado con lotes baldíos y parqueos. A esto se le debe adicionar el porcentaje de propiedades en abandono y edificios con alto deterioro. Cabe mencionar que el único edificio en mantenimiento estable es el del Hospital Metropolitano, cuyas instalaciones no están respondiendo a las necesidades reales. La subutilización de otras edificaciones
Proximidad a rutas actuales	La avenida donde actualmente hacen abordaje /desabordaje los pasajeros es la vía que se ubica justamente entre las dos cuadras, la anterior y la nueva propuesta. La ruta vehicular que se planteaba en la ubicación anterior es más favorable incluso en la nueva ubicación. Menor congestionamiento por reducción de trayecto y/o retiro del centro peatonal.
Proximidad a parques o plazas	Aunque no es un criterio relevante, la anterior propuesta brindaba la cercanía al parque, que ayuda a enriquecer la vestibulación edilicia y contribuye como amortiguador en el impacto de contaminación física y visual. Y como pertinencia debe asumirse que estos espacios abiertos dan oportunidad para albergar mayor concentración de flujos peatonales. Presenta entonces la oportunidad de intervenir la zona verde para la integración pausada con los llenos de las cuadras colindantes.

La cuadra sur de la anteriormente propuesta cumple con la mayoría de las necesidades para lograr una buena ubicación.

En buen nivel con la distancia de las otras locaciones y con facilidades de implementar conectores peatonales.

Además, resulta pertinente la reubicación, sin alterar las rutas del transporte público propuesta para aprovechar el sistema vial existente.

La proximidad con dos áreas verdes insta a reforzar el carácter del contacto con la naturaleza en el proyecto y al reforzar el concepto vegetativo podría considerarse más como otro punto descentralizado, que de balance al proyecto de la directriz anterior denominado oasis urbano, localizado en el extremo opuesto. Al unir estas zonas próximas, el posicionamiento vegetal cobra mayor relevancia y no se leería como aportes apenas puntuales dentro de la lectura urbana.

El proyecto pretende ser nodo urbano potencializador de actividades que den vida a la ciudad, mayor movilidad peatonal, mayor presencia humana con sus distintas actividades sean de transito-pausa-tránsito, sean de negocio-pausa-negocio. O puntos de llegada hacia una labor final sea de reunión, paseo, comida, ejercicio, encuentro o artículos de primera necesidad.

La zona de aparcamiento subterránea pretende eliminar componentes visuales negativos que incrementan la contaminación visual, y hacer del nivel de acera una zona de interacción e intercambio físico y visual. La plaza con carácter comercial y espera de transporte serian los principales atractores hacia el nodo urbano.

El proyecto deberá responder no solo a las necesidades que el usuario actualmente demanda, sino adicionar el concepto de parada de autobuses de los sectores de Santa Ana , Escazú, Guachipelín y vecindades. Rutas designadas como prioritarias dentro del conjunto de suburbanas y catalogadas como **A 1** hasta la **A 9**

OBJETIVOS

Este proyecto de INTERVENCIÓN URBANA busca desde la óptica arquitectónica, desarrollar una propuesta que forme parte de la red estratégica de paradas urbanas al interior de las cuadras y que estén interconectadas entre si por bulevares peatonales.

- Que aproveche la actividad generada por las paradas de autobuses y contribuya a incrementar la vida urbana mas coordinada y de mayor calidad, en términos de flujos humanos y vehiculares integrados y jerarquizados.
- Que aporte el ingrediente verde como un ingrediente activo, de cobijo, de legibilidad, de vestibulación y de integración con los parques existentes.
- Debe analizarse de manera cualificativa y cuantitativa , el sector y sus componentes, cuales son, usuarios en transito y temporales, flujos vehiculares y peatonales, edificaciones de la cuadra a intervenir y de su entorno inmediato, y que se proponga un planteamiento con soluciones urbanas adaptadas al “locus” y al sector de transporte urbano del oeste de la ciudad.
- Debe por ende rescatar alguna identidad del sector y que se integre con los espacios urbanos asociados a edificios contenedores de paradas de buses y actividades complementarias
- Relacionar la propuesta con los conceptos generadores de la teoría de investigación urbana y con el plan maestro directriz para que responda a las necesidades actuales y proyectuales a futuro como parte integral , integradora y promotora de actividades urbanas con calidad en el sector a intervenir.

HOTEL / PARABUS
CONSULTORIOS MEDICOS

NOMBRE

El sector tiene ingredientes muy particulares, cuales son El Hospital San Juan de Dios , los parques Braulio Carrillo (frente a la Iglesia la Merced y frente al Ministerio de Salud) , La Iglesia la Merced, y algunas ocupaciones habitacionales que resisten a la ocupación comercial del centro josefino.

La apertura de las acera Este como brazo conector al bulevar de la avda. 4 proporciona excelente legibilidad de la Iglesia la merced y sirve de preámbulo al proyecto. En este mismo conector se plantea un hilo arborizado como eje conductor entre los parques existentes y la cuadra donde se ubicara el proyecto.

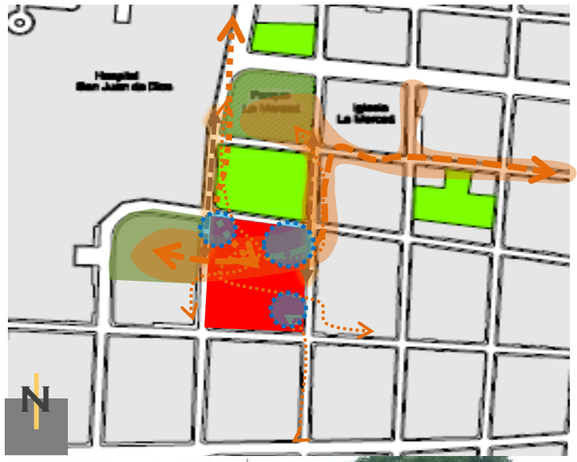
Las actividades relacionadas con el sector salud como los servicios médicos, consultorios, laboratorios, farmacias y similares que se desprenden del estudio anterior como necesidades por solucionar, así como el alquiler de estacionamientos al hospital metropolitano para que pueda expandir operaciones, dan reconocimiento al emplazamiento histórico y funcional que tan marcadamente ejerce el Hospital San Juan de Dios en el sector. Por ello, el proyecto respondería a la particularidad gestionada **del San Juan**.

Y por otro lado, surge la necesidad de responder a la demanda de hospedaje en transito y ya existente , entre otros, de los familiares de los hospitalizados. Aunando esto al carácter habitacional que aun esta presente en el sector y a la denominación de **el Mesón** de Mora y sus vecindades que históricamente tenia el sitio, por la existencia de un Mesón particular, nace la respuesta del Hotel y sus servicios auxiliares complementarios.

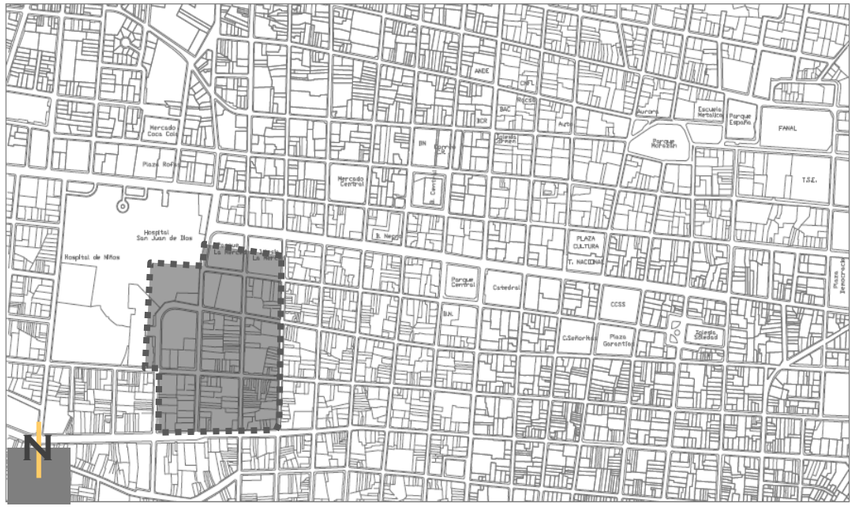
El Diccionario de la lengua española 2005 Espasa –Calpe, define **MESÓN** de la siguiente forma:

mesón[1] *s. m.* **1**
Establecimiento donde se sirven comidas y bebidas, puede asociarse a una decoración tradicional del área
Establecimiento, situado en un camino o destino particular, que hospeda a los viajeros temporalmente, y donde además suelen tener venta de artículos adecuados al entorno de la ruta.

Lo anterior fundamenta y da origen al nombre referenciado en un contexto urbano con identidad, integra además las necesidades propias del transporte urbano , sus actividades, sus usuarios , el locus y las proyecciones de crecimiento urbano en este sector de San José.



MAPA DE UBICACIÓN



Área de estudio

El sector se localiza al oeste del centro de San José, se vincula con el sector hospitalario del San Juan de Dios y sus servicios complementarios circundantes. Servicios del área de salud en general y podría decirse que funciona como puerta de algún sector poblacional del oeste del casco .El centro educativo Mauro Fernández es un componente tanto físico como humano del contexto inmediato y podría aportar usuarios al microsistema de la terminal y de forma intermitente. Como las del fin de semana

Este sector ofrece oportunidades de intervención significativas, en primer lugar por la caracterización de la tipología comercial que podría reforzarse y los servicios de salud en creciente demanda, luego por la considerable área destinada a parqueos y vacios urbanos, los cuales representan un 38% del área utilizable. Y finalmente por el deterioro y subutilización de las edificaciones existentes.

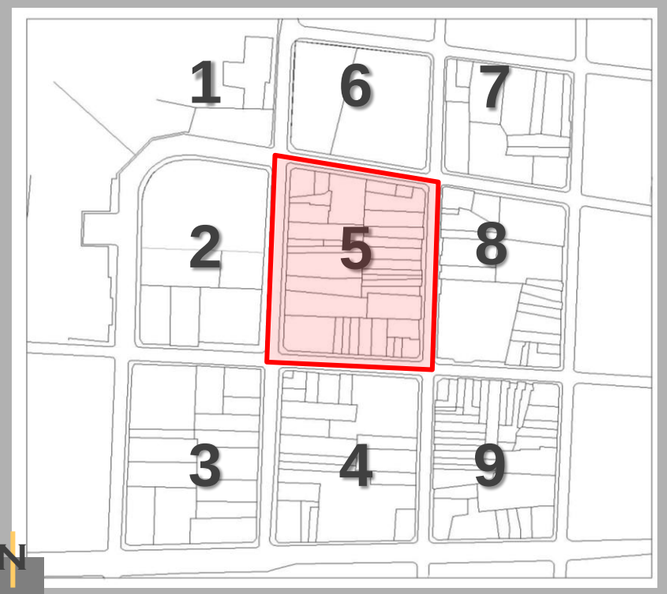
DIAGNÓSTICO

Factores	Oportunidades	Problemas
Conectividad con redes peatonales	Al ampliar la acera en ambos lados se enaltecerá no solo la conexión al bulevar y al parque sino que se limpia la visual hacia y desde la iglesia La Merced	Se necesita realizar conexión adicional desde y hacia el bulevar de la Avda. 4 para estar integrado a la red peatonal propuesta
Mejorar la articulación entre terminales de transporte público	El ingrediente topográfico debe asumirse comprometidamente para facilitar la integración no solo los flujos internos sino para que la conexión hacia otras terminales por medio de espacios públicos amigables con el usuario. Y que sean apoyados con recorridos de alto componente visual	La zona tiene fuerte actividad de transportes ocasionales tipo excursión hacia el norte y apoyado con las oficinas de enmiendas que se dan en su alrededor. Actividad que debe ser contemplada para asumir solución y no desplazar el problema a otro sitio
Regeneración urbana	Al estar próximo al parque que divide el Ministerio de Salud y el HSJD, ofrece posibilidad de apertura e integración entre las partes incluso para vestibular estos últimos. Otro punto importante es el balance hacia una vida urbana con más contacto de la naturaleza y el filtro	Solo de un lado se presenta la posibilidad de integrar áreas verdes a la nueva propuesta y la propuesta requiere de permeabilidad física en sus alrededores. La apertura hacia el oeste abre el perímetro de intervención urbana, pero hacia los otros costados deberá abordarse este tema desde el interior de la cuadra

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

Área a intervenir

Mapa del sector



CAS
(COEFICIENTE DE APROVECHAMIENTO DEL SUELO)

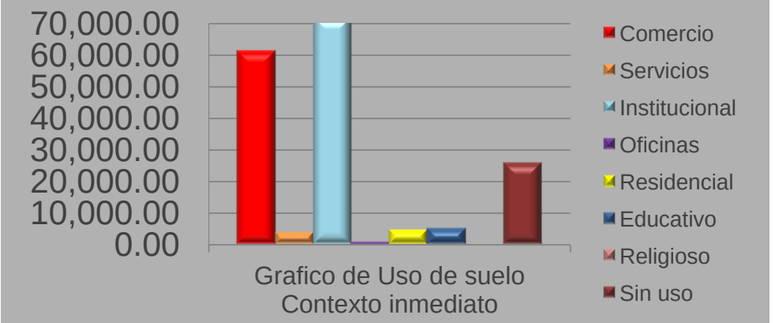
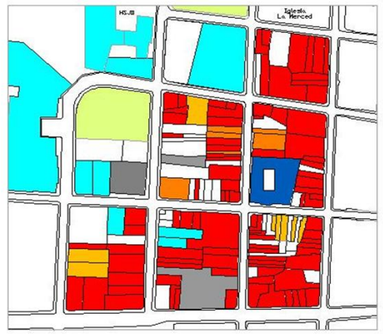


Grafico de Uso de suelo
Contexto inmediato

Las dos actividades que marcan notablemente la ocupación, se percibe con fuerza el sector salud, por tanto su permanencia induce a brindar servicios complementarios y comerciales en la propuesta del proyecto. Además de actividades urbanas que nutran el espacio publico circundante y disponible en el sector.

Usos de suelo por niveles

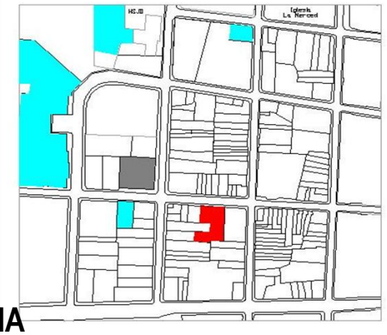
1° Nivel



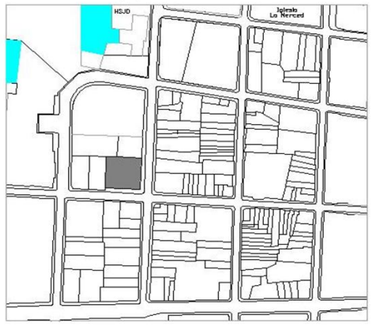
2° Nivel

3° Nivel

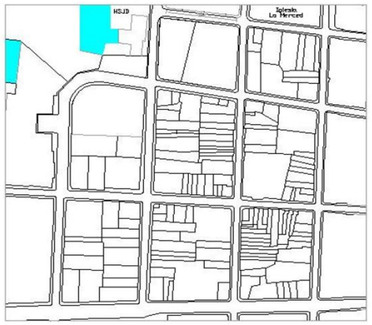
4° Nivel



5° Nivel



6° Nivel

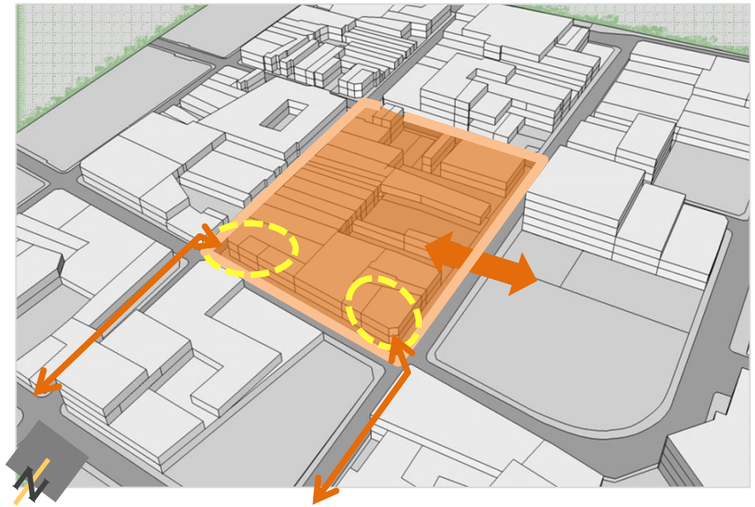


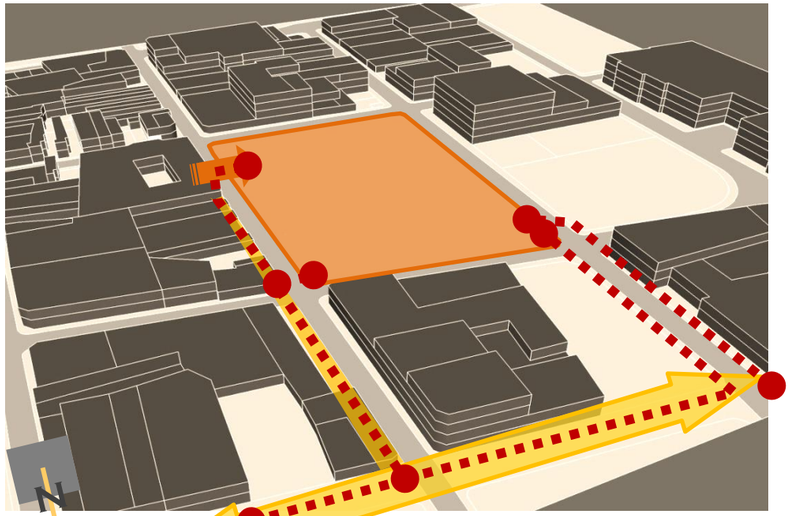
SIMBOLOGIA

- Comercio
- Servicios
- Institucional
- Oficinas
- Vivienda
- Educativo
- Religioso
- Edificios en desuso
- Parqueos en edificios
- Lotes baldíos, espacios vacios y parqueos
- Parques, plazas y espacios verdes

C A S general del sector

Área total del sector										95691,13	
Uso del suelo	Cuadra 1	Cuadra 2	Cuadra 3	Cuadra 4	Cuadra 5	Cuadra 6	Cuadra 7	Cuadra 8	Cuadra 9	Área total por uso	C.A.S. Por uso
	16851,99	11057,13	11297,03	11179,31	11754,84	7460,35	6855,42	9933,77	9301,28		
Comercio	0	0	16518,33	10121,32	10840,76	0	5891,20	7472,16	10621,01	61464,78	0,642
Servicios	0	0	0	0	2957,26	0	0	859,61	0	3816,87	0,039
Institucional	54733,94	3861,16	2375,17	2763,27	0	8257,33	0	0	0	71997,80	0,752
Oficinas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,
Residencial	0	0	1493,41	274,87	1510,81	0	0	0	1517,62	4796,71	0,050
Educativo	0	0	0	0	0	0	884,28	4744,17	0	5268,45	0,058
Religioso	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,000
Sin uso	1226,54	8507,63	3886,21	3467,08	4457,22	2243,98	0978,22	1034,32	1369,97	25944,63	0,272
C.A.S. Por cuadras	3,26	0,35	1,85	1,79	1,39	1,26	1,06	1,31	1,45		
C A S Total										173289,3	1,813

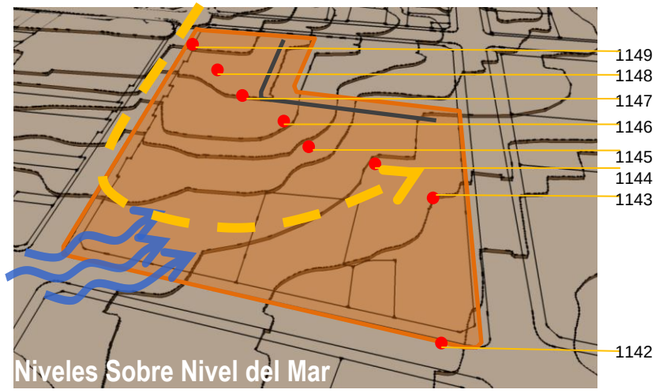




La existencia de la escuela promueve la necesidad de facilitar la inyección de flujo humano al proyecto, aprovechando, además la topografía y así colocar un paso a nivel para seguridad del usuario y que se encuentra al mismo nivel de la institución educativa y del nivel comercial del edificio de consultorios. La cuadra seleccionada no tiene conexión directa con ningún bulevar peatonal y debe proveerse de plataforma peatonal que conecte con el mas próximo de los bulevares peatonales de San José, en este caso será el de Avda. 4 que a su vez conecta con el resto del sistema de paradas intercuadra. Actualmente existe retiro de construcción a nivel de acera en media cuadra y se proyecta continuar la plataforma peatonal de la acera ampliada con vegetación y espacios para sentarse.
Esta plataforma conectaría con el paso a nivel que une el centro educativo con el proyecto . Por medio de escaleras alcanzaría el nivel requerido, pero aprovecha también la pendiente en ascenso de la acera. Así entonces se suma a los espacios urbanos disponibles para el peatón, incluyendo el parque conocido como de la Merced y los flujos provenientes del Paseo Colón.

La cuadra tiene 7 metros de diferencia entre el nivel mas bajo y el mas alto de la cuadra. Y la calle este, Calle 12 de predominancia comercial mientras que la Calle 10 colinda con el parque.

Las rutas de autobuses se trazan con el aprovechamiento de las curvas de nivel y para reducir la polución de salida del autobús., así como la visibilidad hacia la vía publica con una consecuente reducción de accidentes.
Otro factor importante en el diseño de ruta del transporte es seleccionar las curvas más planas para que los andenes de abordaje desabordaje no sean de riesgo peatonal.



La ruta de los vientos predominantes se aúna al trazo deseado del transporte publico para provocar un ambiente más limpio de contaminantes en el aire. Como anteriormente se mencionaba , las esquinas al norte funcionaran como grandes vestíbulos y por eso se pretende dar apertura visual para iniciar legibilidad en el usuario. Por tanto, no son puntos de edificación sino de apertura espacial como aire dentro de la saturada retícula construida al borde de aceras.

La propuesta busca espacios de arborización como indicador de continuidad entre las áreas verdes próximas, cuales son el parque del Ministerio de Salud y el parque Braulio Carrillo

ANÁLISIS DEL ÁREA DE ESTUDIO

La cuadra seleccionada presenta perfil edilicio de baja altura, máximo de dos niveles y en la mayoría de los casos, subutilizados

Algunos espacios son dedicados al aparcamiento incluso utilizando el cascaron de las viejas construcciones.

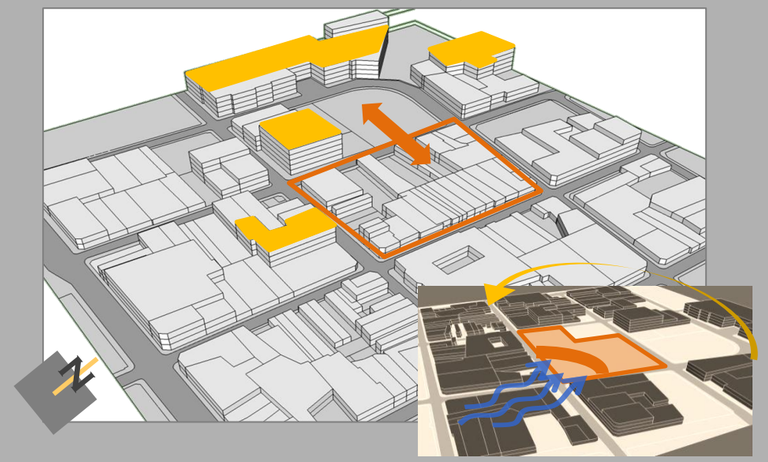
Salvo por las torres médicas existentes de 6 niveles y el Ministerio de Salud con 5, al oeste del parque colindante, solo la cuadra sur presenta un edificio remodelado y de 4 niveles, La mayoría de los cuadras circundantes presenta altura dominante de 2 niveles.

Cabe mencionar que la antigua locación prevista para albergar la nueva terminal, pertenece a la CCSS y esta en diseño la torre de cirugías del HSJD, Se espera sea una torre de 7 niveles superiores al nivel 0.

Uno de los objetivos a niveles de espacio urbano es habilitar las esquinas que reciben los flujos peatonales a desempeñar un papel vestibular prioritario y canalizador .

El parque al oeste resulta pulmón importante en la actividad de parada de buses que es el objetivo de la propuesta de diseño, dado el nivel de polución concentrada; por tanto se debe robustecer su carácter y ampliar su contenido.

Pertinente resulta integrarlo a la propuesta y como se menciona anteriormente puede sugerir que sea vestíbulo de instituciones tan visitadas como el Ministerio de Salud y el H.S.J.D



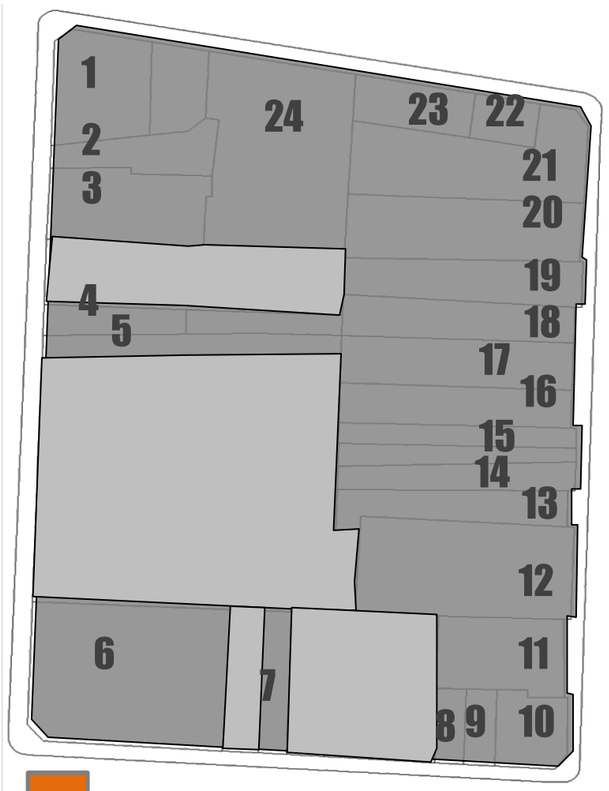
Análisis de la cuadra

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios

Para evaluar la infraestructura existente en la cuadra, se definieron cuatro criterios que se valoraran de alto, medio o bajo, para poder determinar que edificaciones se conservaran y cual será el espacio disponible para la intervención.

Los criterios son:

- Estado físico de la edificación
- Valor histórico (si son patrimonio o representan un aporte a la arquitectura de la zona)
- Valor según actividad (si la actividad que se desarrolla genera permanencia de usuarios)
- Estado de ocupación (porcentaje de ocupación general del edificio)



SIMBOLOGIA

Lotes baldíos y parqueos

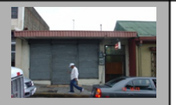
Edificios existentes

VALORES

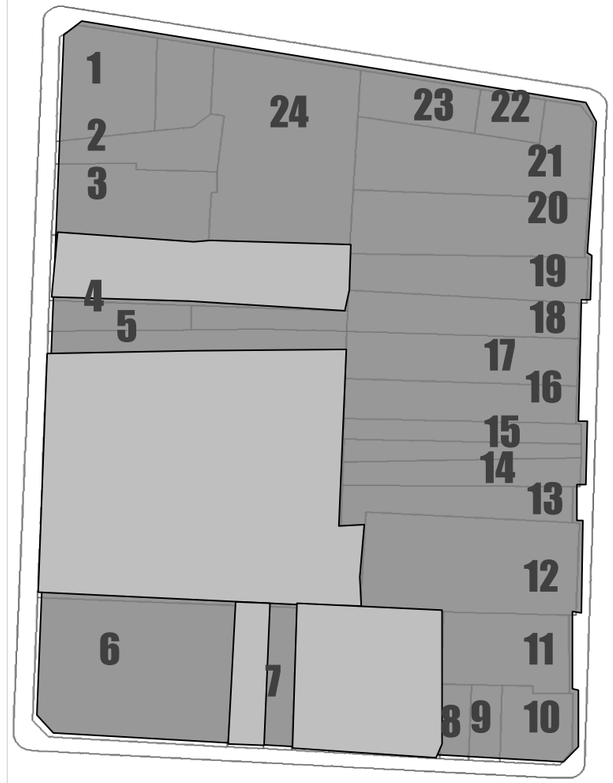
A = alto
M = medio
B = bajo

Edificio	Estado físico	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
1	M	B	B	A	A demoler
2	M	M	M	M	A demoler
3	M	M	B	M	A demoler
4	B	B	B	B	A demoler
5	B	B	B	B	A demoler
6	A	M	A	A	A conservar El área de estacionamiento contiguo será sumado a la construcción del Hospital y se alquilaran espacios en el proyecto.
7	B	B	B	B	A Conservar No por su valor sino porque es propiedad de Hospital Metropolitano y será ampliado próximamente
8	B	B	B	B	A demoler
9	B	B	B	B	A demoler
10	M	B	B	B	A demoler
11	B	B	B	B	A demoler
12	B	B	B	B	A demoler

Criterios de conservación

Edificio	Estado físico de los edificios	Valor histórico	Valor según actividad	Estado de ocupación	Criterio de conservación
13	B	B	B	M	A demoler
14	B	B	B	M	A demoler
15	B	B	B	M	A demoler
16	B	B	B	B	A demoler
17	M	B	M	B	A demoler
18 	M	B	B	B	A demoler
19	B	B	B	B	A demoler
20	M	M	B	B	La estructura física y su uso potencial no aportan valor significativo a la nueva propuesta, y será igualmente demolido
21	M	B	B	M	A pesar de tener un mantenimiento cosméticamente aceptable, no presenta valor de uso futuro ni complementario al proyecto, por tanto será demolido
22	B	B	B	M	A demoler
23	B	B	B	B	A demoler
24	B	B	B	B	Presenta la posibilidad de rescate de fachada para remembrar el uso de la antigua cuadra

Cuadro de valoración – Criterios de conservación edificios



SIMBOLOGIA

- Lotes baldíos y parqueos
- Edificios existentes

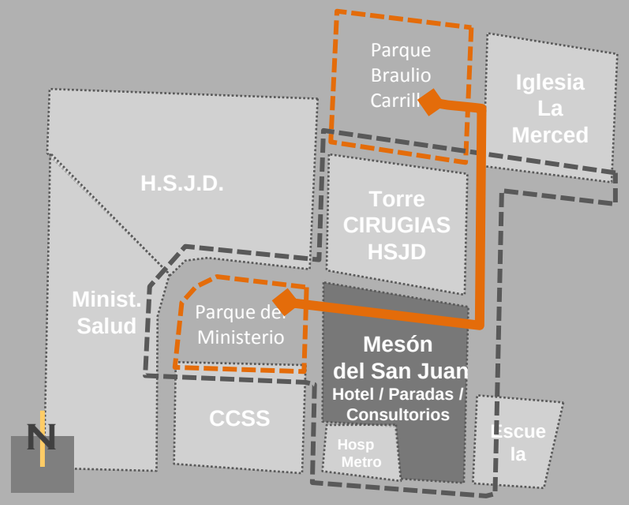
VALORES

A = alto
M = medio
B = bajo

Análisis de la cuadra

Vocación actual de la cuadra

Área Oeste



La cuadra tiene una fuerte presencia del sector salud y la propuesta pretende dar soporte complementario a los servicios existentes sin ser competencia. Dentro del sector tiene prioridad presencial el HSJD y el metropolitano, clínicas privadas oficinas de CCSS , el Minist. de Salud y muy importante, el proyecto en desarrollo de la torre de cirugías del HSJD.

Por otra parte se busca interconectar los dos parques para reforzar la presencia verde en este extremo de la ciudad dentro del casco propiamente.

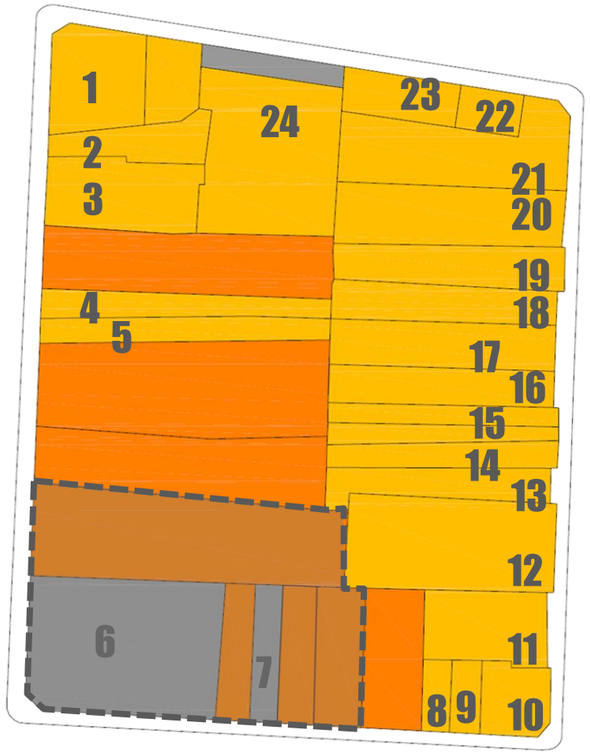
Además se pretende unificar la demanda de habitaciones de alquiler que dan servicio los pequeños hoteles en un solo con más servicios y de mayor nivel sin incremento sustancial de costo. Los principales clientes son los familiares de pacientes hospitalizados y los que hacen ruta de excusiones o regreso a países vecinos.

La construcciones predominantes son de ocupación total de la huella urbana; en esta propuesta se focaliza una notable reducción de la huella urbana hacia una concentración vertical. Y con planta principal altamente permeable tanto física como visual. A manera de continuación de las áreas destinada a parques, pero brindando los servicios de paradas de buses

Áreas a reponer

La propuesta de la nueva terminal de transporte publico dará énfasis en la tipología de comercio predominante, cual es insumos para zapaterías y afines, alojamiento temporal, tipo pensión/hotel. Además impulsaría nuevos atractores que se complementen con la vocación de la zona, consultorios médicos servicios complementarios a los consultorios como farmacias , laboratorios y similares . Y por supuesto, plaza de comidas. Actualmente el desplante de edificación es para:

Comercio = 4317m²
Servicios = 1478 m²



SIMBOLOGIA

- Propiedad del Hospital Metropolitano
- Edificios a conservar
- Parqueos y/o terminales de bus
- Edificios a demoler

Lista de edificios a demoler

Edificio 1: Soda esquinera y bodega	Área: 295m²
Edificio 2: Encomiendas	Área:169,5m²
Edificio 3: Asociación empleados HSJD	Área: 333m²
Edificio 4: Comercios de ropa e insumos	Área: 210m²
Edificio 5: Bodega de insumos	Área: 216m²
Edificio 8: Molino	Área: 63m²
Edificio 9: Taller metálico	Área: 69m²
Edificio 10: Soda y encomiendas	Área: 150m²
Edificio 11: Soda y vivienda	Área: 270m²
Edificio 12: Soda y Rep. calzado	Área: 589,5m²
Edificio 13: Zapatería	Área: 218m²
Edificio 14: Mini súper y zapatería	Área: 179m²
Edificio 15: hotel	Área: 154m²
Edificio 16: Comercios de ropa	Área: 258,5m²
Edificio 17: Funeraria y encomiendas	Área: 317m²
Edificio 18:Hotel	Área: 256m²
Edificio 19: Hotel	Área: 285m²
Edificio 20: Compra y venta esquinera	Área: 416m²
Edificio 21: Comercio de ropa , insumos	Área: 474m²
Edificio 22: Encomiendas y Soda	Área: 84m²
Edificio 23: Comercios de ropa	Área: 156,5m²
Edificio 24: Vivienda, Soda, Encomienda	Área: 755,5m²

Tabla general de áreas

Datos generales		
Área de la cuadra	11754,84	
Área por mantener	3222,10	
ÁREA DISPONIBLE (para la intervención)	8522,74	
Objetivo de la intervención		
	Mínimo	**Máximo**
CAS Necesario	1,54	4,62
ÁREA NECESARIA (a construir)	18102,45	54307,36
Área de la intervención	14880,35	51085.26

Anteproyecto

Criterios de diseño
Propuesta conceptual

USUARIOS

- El sector en estudio muestra 6 tipos de usuario.

a) El que usa el transporte público colectivo
b) El que trabaja en los negocios de la cuadra y circunvecinos.
c) Los que habitan en la cuadra.
d) Los que permanecen en un periodo corto de tiempo bajo el concepto de hospedaje.
e) Los clientes de los negocios
f) Los que utilizan la zona como lugar de paso.

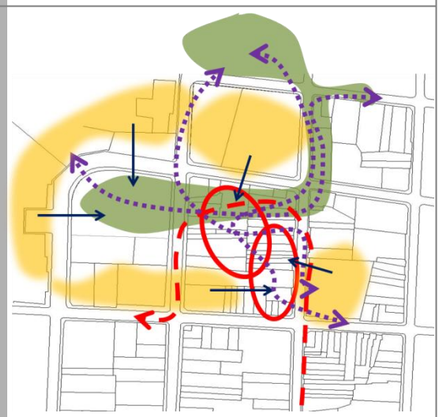
- Crear oportunidades de mayor permanencia para TODOS los usuarios dentro de los cuales mencionamos a los clientes de negocios, los usuarios del transporte, los que tienen hospedaje temporal, los que utilizan la zona de paso, incluyendo a los que trabajan en la zona. El proyecto pretende marcar nuevas condiciones del espacio físico, tangible e intangible para los usuarios ya existentes, y atraer a la zona nuevos usuarios con permanencia de mayor cuantía. La tipología de habitantes que habitan actualmente tendrán opción de negociaciones con los condominios de avda. 10 gestionados con la Municipalidad de San José.

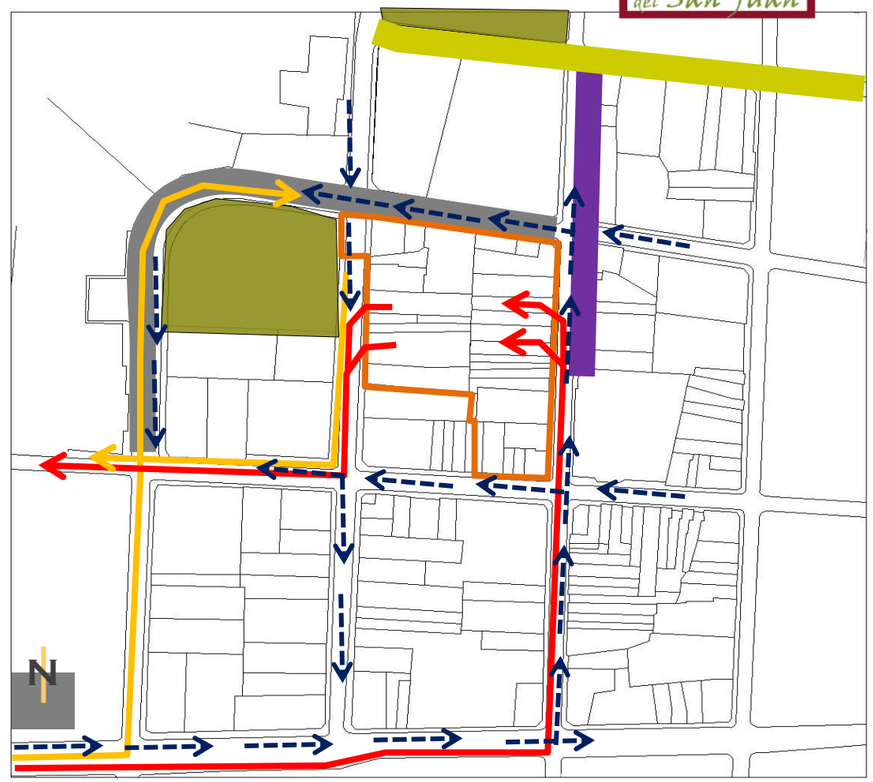
Vocación de la propuesta

- La propuesta en primer instancia debe resolver un tema de flujos vehiculares y peatonales en sus distintas clasificaciones. Debe además rescatar la identidad del locus y a partir de su vocación proponer matrices directrices que brinden nuevas oportunidades y refuercen las existentes de funcionalidad acorde con el sistema urbano.
- Existen paradas aledañas y la propuesta debe asumirlas como prioridad y como parte del macro sistema urbano de paradas intra - cuadra. Por ende debe conectarse a la red peatonal prestablecida entre las paradas del sistema urbano.
- Luego es notable la temática de salud por la proximidad a dos hospitales y los consultorios que inician posicionamiento así como de oficinas acordes. Acá mismo surge la conexión y necesidad de hospedar a los acompañantes de hospitalizados que vienen de las afueras de San José. Pues son usuarios activos de los hoteles de la zona. Así entonces la vocación del servicio hotelero tiene doble fundamento, Incentivar la actividad ya establecida y responder a una demanda insatisfecha
- Otro aspecto interesante es en este lado de la ciudad no se ofrece zona verde aglomerada ni desarrollada como en el lado opuesto, y si existen dos parques próximos . podría inducirse a entroncar estas dos unidades con una propuesta de carácter fuertemente vegetativo e integrador de actividades asociadas.

Concepción espacial

- Generar legibilidad en el recorrido, minimizar al máximo bordes sólidos por medio de permeabilidad física, creando múltiples accesos al centro de cuadra, con libertad de toma de decisiones en nuevas rutas. Y en los casos donde exista borde proveer permeabilidad visual.
- Desarrollar atractores descentralizados en la cuadra para distribuir concentraciones de usuarios de manera balanceada. Y que los espacios tengan calidez y no saturación (física y visual) y que inciten la permanencia temporal del usuario.
- Contemplar la estación como un centro de interacción urbana, con múltiples tipologías en dimensión de los espacios interconectados y con protección micro climática.
- Retirar edificaciones de las esquinas con carácter vestibular y romper hasta donde sea posible con la ocupación masiva de las cuadras en su totalidad por medio de amplios recorridos de acceso.





Se sugiere bulevarizar el paso entre el MSP y HSJD para integrar el parque .El acceso vehicular cambiara de sentido y su acceso restringido. El paso público se elimina para dar prioridad a los usuarios de las instituciones. Su flujo es dosificado y su salida controlada y no constante por lo que se elimina el encuentro de vías en la intersección.

Adicionalmente extender la ampliación de aceras hasta el centro educativo para proveer inductivamente circulación segura hacia la red peatonal. Y acompañada la ampliación con arborización con mobiliario urbano para sentarse.

Las entradas y salidas de los autobuses que podrían ser en dos carriles dependiendo de las necesidades proyectadas, serian hacia zona central de cuadra, donde es más plano el nivel de curva topográfica y para evitar aglomeración en las equinas, especialmente con el tema de la pendiente en el acceso Calle 12 sentido sur norte

SIMBOLOGIA

- Ruta de Buses propuesta
- Ruta de Buses Actual
- Conector peatonal a bulevar Avda. 4
- Cuadra seleccionada
- Áreas verdes existentes
- Re direccionamiento vial
- Ruta vehicular
- Bulevar Avenida 4

El diagrama de flujos da prioridad al peatón por mantener continuidad en el nivel peatonal el que se interfiere es el flujo vehicular cuyo nivel tiene que ascender con rampas al cruce con el peatonal. Tomado ventaja de las curvas de nivel se traza un paso peatonal para unir a la cuadra este donde se ubica el centro educativo que puede nutrir significativamente el proyecto a nivel comercial.

La trayectoria de los buses, carga y descarga de pasajeros esta planteada para optimizar las maniobras y sus actividades adosadas como espera , conexión, protección climática, legibilidad

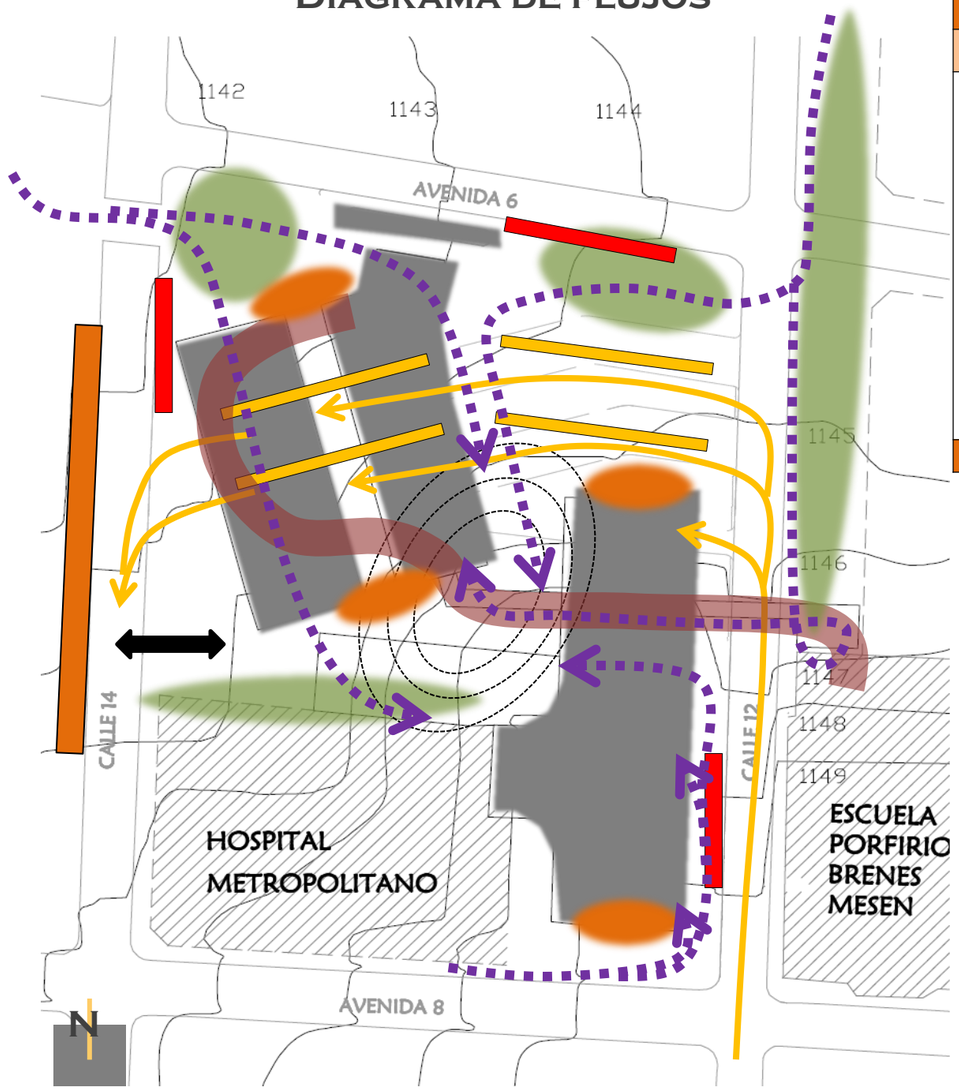
Por los caracteres tan diferentes de los edificios se permite solo conectividad en los niveles comerciales, sin que interfieran las funciones de mayo privacidad.

La plaza central sirve de amortiguador entre ambos edificios y la diferencia de niveles así como propiciador de toma de decisiones en las rutas a tomar . Pues la circulación vertical también esta planteada en función de lo descrito.

Las zonas de transporte privado (taxis) se ubica estratégicamente en función de su destino y próximas a concentraciones claves. De igual manera el servicio de transporte encomiendas y excursiones.
Y como conector peatonal con la cuadra oeste se genera una zona peatonal también a nivel de aceras para jerarquizar su uso.
Adicionalmente se estima la cantidad de parqueos prevista para el programa de actividades, y eventual venta de este servicio que será subterráneo, y no bajará más de dos niveles para facilitar sistema de ventilación. Además se contemplan, áreas de circulaciones vehiculares (internas) y peatonales (internas y externas al edificio pero dentro de la cuadra). Así como las áreas para instalaciones del edificio y circulaciones verticales, bodegas, mantenimiento y similares

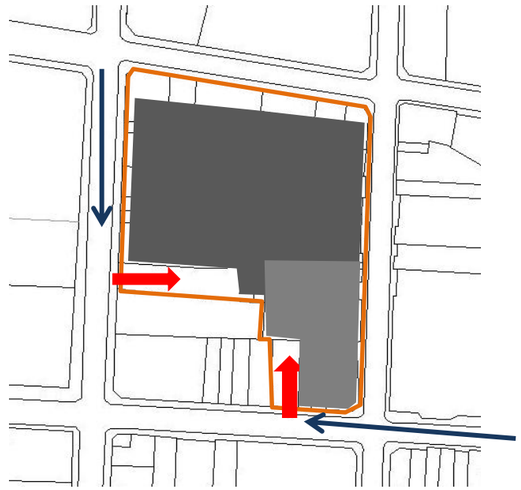
No olvidamos tampoco las actividades complementarias como compra, descanso (temporal y prolongado), transito (directo y pausado) , estancia y observación , espera. (Estas últimas se enfatizan notablemente en los fines de semana por los transportes especiales, Cuales son excursiones y encomiendas. Todas las anteriores menciones son actividades relacionadas directamente con el requerimiento de los usuarios del transporte publico de las rutas asignadas a este proyecto.

DIAGRAMA DE FLUJOS

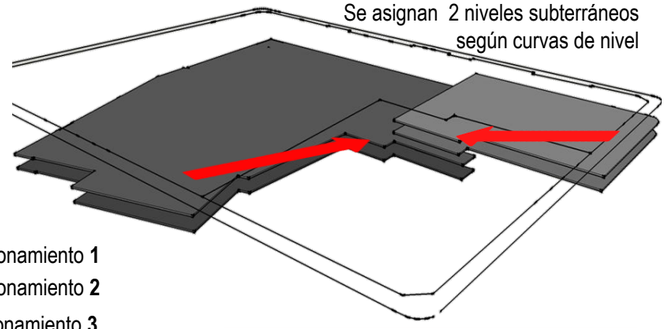


Cantidad de Parqueos	
Distribución asignada	**Área m²**
Hospital Metropolitano existente	25
Hospital Metropolitano proyectado	25
Hotel/habitaciones	15
Hotel administración	5
Comercio	135
Oficinas	80
Restaurantes y puestos de comida	45
consultorios	40
Ley 7600 5% como mínimo	Asignados por ítem
Total	**360**

Cantidades incluyen reposición de parqueos existentes en la cuadra



Se asignan 2 niveles subterráneos
según curvas de nivel



SIMBOLOGIA

- Paradas de Taxis
- Parada de buses
- Propuesta edificios proyectados
- Parada de buses excursión y encomiendas
- Ruta de Buses
- Flujo peatonal.
- Conector de edificios
- Ingreso / salida parqueo subterráneo.
- Flujos verticales.
- Arborización como VESTIBULO / PANTALLA / GUIA
- Plaza interna
- Nivel estacionamiento **1**
- Nivel estacionamiento **2**
- Nivel estacionamiento **3**
- Nivel estacionamiento **4**
- Acceso
- Borde de Cuadra

Calculo de parqueos
Vivienda: 2 espacios/apartamento
Oficina/Clínica: 1 espacio/100m2
Comercio: 1 espacio/50m2,
Espectáculos y cosas deportivas: 1 espacio/20 asientos
Restaurantes y cafeterías: 1 espacio/25m2
Hoteles/pensiones: 1 espacio/6 dormitorios
Centros de enseñanza: 1 espacio/100m2

Proyecto		Componente	Subcomponente	Espacio	Usuario Cant.	Usuario tipo	m² esp.	m² subcomp.	m² comp.	%	m² Totales
A1-A7-A8-A9 PARADA DE AUTOBUSES	EDIFICIOS 1 Y 2	Areas Urbanas Abiertas	Área de autobuses	Superficie de rodamiento de buses	4	público	1031	10.396	10.396	33	31.246
				Superficie de parada de buses	8	público	460				
			Áreas de libre circulacion (plazas y sitios abiertos)	Área de estancia, con areas verdes	2	público	2500				
				Andenes de abordaje, desabordaje, espera, con mobiliario urbano para sentarse, infromacion de ruta itinerario y	170	público	1300				
				ambitos de transición borde edificios	1	público	1500				
				áreas de plaza con equipamiento urbano para ubicacion de posicionamiento, bebederos, estancia y amenidades	2	público	3605				
		Comercial (locales)	Comercial	Cafetería	40	público	250	5.164	5.544	18	
				Heladería	25	público	60				
				Mini supermercado	35	público	350				
				Floristería	5	público	20				
				Frutería	8	público	60				
				Restaurante	75	público	450				
				Salones de belleza	15	público	200				
				Zapaterías	12	público	750				
				Pasamanería	2	público	30				
				Tienda souvenirs	3	público	60				
				Almacenes de Peleteria	12	público	400				
				Macrobiótica	2	público	90				
				Farmacia	8	público	75				
				Tiendas de ropa	10	público	500				
				Zapatería Ortopedica y similares	4	público	500				
				Encomiendas	10	publico	475				
				Agencias Bancarias	25	semipriv	200				
				Gimnasio	25	publico	350				
				Bisuterías	4	público	44				
				Alquiler y venta de equipos medicos	3	público	300				
			Varios	Seguridad	12	público	60	380			
				Cuartos de limpieza	2	privado	10				
				Servicios Sanitarios	40	público	185				
				Puestos de informacion	1	privado	125				
		Consultorios Medicos	Conultorios y Laboratorios	Vestíbulo	4	público	35	3.490	3.940	13	
				Puesto de control	1	semipriv	5				
				Recepcion general	2	privado	25				
				Tipología 1 para consultorios	30	semipriv	1800				
				Tipología 2 para consultorios	25	semipriv	1625				
			Núcleo Servicios	Servicios Sanitarios	12	semipriv	60	450			
				Escalera-Elevadores	40	semipriv	40				
				Cuarto de limpieza	2	privado	75				
				Cuarto de mantenimiento	2	privado	125				
				Bodega	44	semipriv	150				
		Hospedaje	Hotel	Vestíbulo	4	público	25	4.381	4.756	15	
				Recepcion	2	privado	16				
				Puesto de control	1	semipriv	5				
				Salones multiuso (reuniones)	5	semipriv	225				
				Oficinas Administrativas	12	privado	150				
				zonas de circulacion, balcones, azotea	12	publico	1120				
				Habitaciones	120	privado	2840				
			Núcleo de Servicios	Bodega	1	privado	50	375			
				Cuarto de mantenimiento	1	privado	125				
				Escalera-Ascensores	40	privado	40				
				Cuartos de limpieza / lavanderia	10	privado	50				
				Cuartos de Maquinas	3	privado	95				
				Ductos verticales de instalaciones	2	privado	15				
		Estacionamiento	Parqueo	Automobiles	330	púb / priv	4488	5783	6408	21	
				Especiales	25	púb / priv	350				
				Proveedores	5	privado	120				
				Circulacion y rampas	3	púb / priv	825				
			Nucleos de Servicios	Seguridad	1	privado	5	625			
				Servicios Sanitarios	15	publico	150				
				Bodega de mantenimiento	4	privado	250				
				Cuarto Bomba Hidroneumatica	2	privado	40				
				Tanque de Agua potable	1	privado	120				
				Cuarto Planta Electrica	2	privado	35				
				Ductos de instalaciones	2	privado	25				
		Administrativo (oficinas)	Oficinas	Gerencia	1	privado	25	165	202	1	
				Financiero	7	privado	75				
				Oficinas de alquiler	18	privado	40				
				Archivo / Bodega	1	privado	25				
				Seguridad / Cuarto de monitoreo	5	privado	25				
			Servicios	Vestibulo / recepcion / sala de espera	4	privado	20	37			
				Limpieza	2	privado	2				
				Servicios Sanitarios	5	privado	15				

El programa de actividades se obtiene mediante la lista de las actividades a reponer, las actividades necesarias tanto de espacio público como privado

El programa arquitectónico responde a los estudios previamente realizados y consecuentemente con la propuesta arquitectónica completa. No como actividades separadas sino como un solo proyecto. No obstante se plantean edificios separados por sus actividades especificas pero interconectados en un nivel común, el comercial.

Se enumeran tipologías comerciales que puedan dar sustento a las actividades que actualmente tienen participación activa en la vida urbana del sector.

Estas actividades pretenden impulsar la interacción humana del proyecto, para convertirlo en un nodo de la cadena propuesta en la matriz directriz dada originalmente en el planteamiento de la intervención urbana desde su primera parte. Formando así un sistema con distintos componentes.

El Mesón del San Juan será un componente con sus propios subcomponentes detallados en tabla adjunta. En las actividades concentradas por tipología, tales como oficinas, locales de comidas, locales comerciales y consultorios , se puede ofrecer el servicio modulable de venta /alquiler para mayor flexibilidad de la demanda eventual. Por tanto, las áreas estimadas nacen de la modulación estimada para cada tipología.

Programa de actividades privadas

Actividades necesarias	Edificio	Nivel
Abordaje / Desabordaje de buses	plaza	plaza
Servicios de hospedaje	1	4 al 9
Consultorios médicos	2	3 y 4
Servicios Hospitalarios	2	2
Venta de insumos médicos y afines	2	1 y 2
Servicios bancarios	plaza	plaza
Locales comerciales relacionados con zapaterías y sus insumos ;posibles enmiendas	Plaza / 2	1
Oficinas	2	5 y 6
supermercado	plaza	plaza
Servicio de transporte privado	plaza	plaza

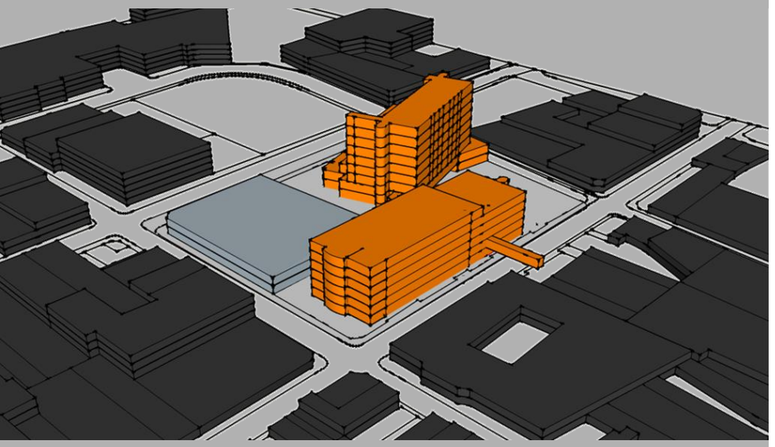
VOLUMETRÍA POR USOS DEL SUELO

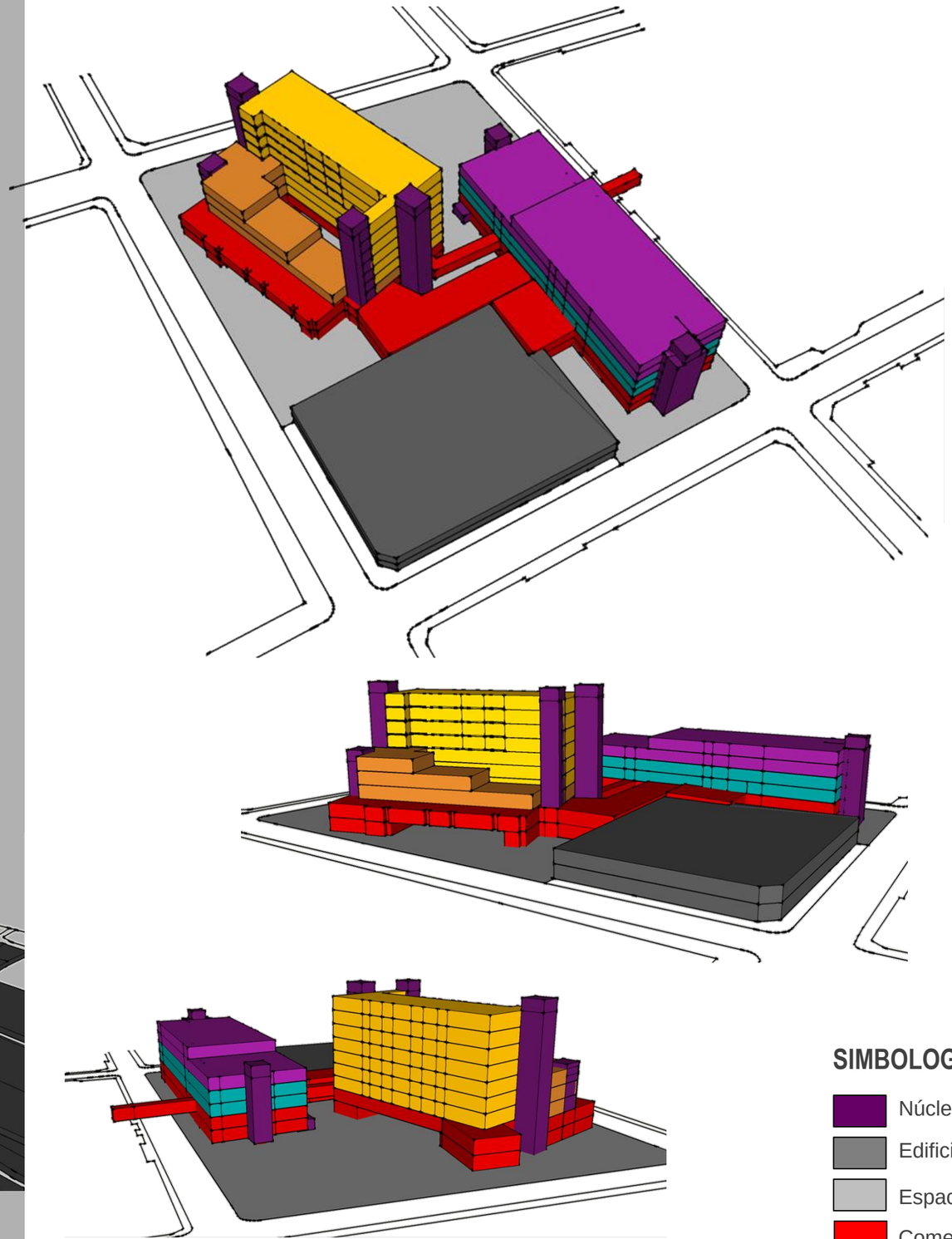
La disposición volumétrica responde a la necesidad de abrirse a las áreas verdes circundantes, como un elemento complementario y no impositivo dentro de la intención de integrar las áreas de parques .

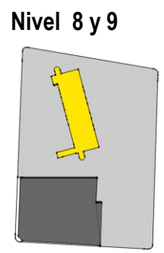
La apertura de las esquinas para donarlos al espacio público y legibilidad en la aproximación propician un retiro con volumetría gradual. Y por otro lado, es importante recalcar que la huella tiene un 57% para reforzar la intención que originalmente se menciona, cual es , romper con la edificación masiva al borde de la acera y mas bien, aportar vestibulación espacial a los edificios del casco urbano, con ello se puede otorgar variedad en la aproximación del los edificios. Esto es, romper con la grilla de la herencia española y que cada cuadrante tenga aperturas según su característica y su contexto inmediato.

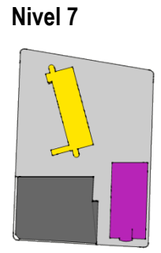
La altura de los edificios es asignada por necesidad de actividad al entorno, rescate de las visuales (en el caso del hotel) y remates visuales según el recorrido peatonal que es uno de los lineamientos directores. Así entonces , se le asigna al primer nivel un carácter ampliamente permeable, mientras que al los niveles inmediatos se dedican a actividades comerciales .

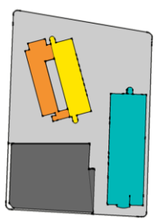
La concentración de los niveles no pretende competir con el perfil urbano , sino más bien homologarse con las alturas de los edificios de la CCSS y de la nueva torre de cirugías proyectada para la cuadra norte de la ubicación.

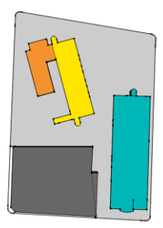


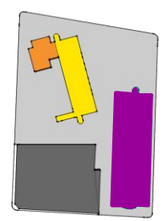


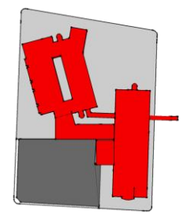


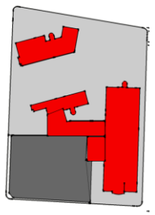


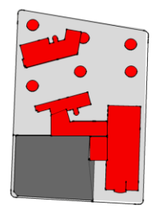










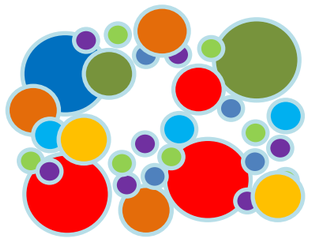


SIMBOLOGIA

- Núcleos de circulación
- Edificios a conservar
- Espacio público
- Comercio
- Servicios
- Oficinas
- Consultorios
- Servicios Habitacional

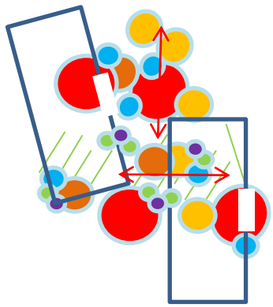
VARIEDAD.

- Uno de los componentes que ayudan en el confort de la permanencia es la variedad de opciones en actividades, rutas y espacios que tiene el usuario urbano, pues todos manejamos distintos niveles de necesidades todos los días.
- Utilizando espacios acogedores , diferentes con posibilidades de accesos múltiples y lugares donde se puedan tomar decisiones de actividades , hacen del proyecto urbano un nodo dentro de la ciudad.
- Manteniendo control visual del conjunto, se generan diversas opciones o de permanencia con un medio dinámico.



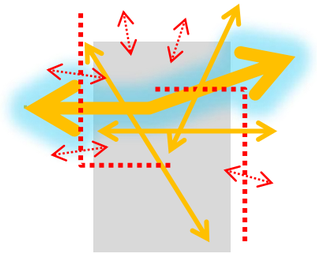
CONCENTRACIÓN

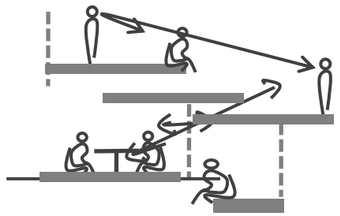
- La topografía del la cuadra brinda opciones de lograr terraceos con visuales a distintos niveles sin que se torne la ruta evidente en ascenso sino gradual, esto propicia a tener distintos niveles de concentración humana
- Los espacios públicos con cerramientos intangibles hacen de cada espacio lugares de dominio y confort sin perder la escala ni llegar a a la saturación



PERMEABILIDAD

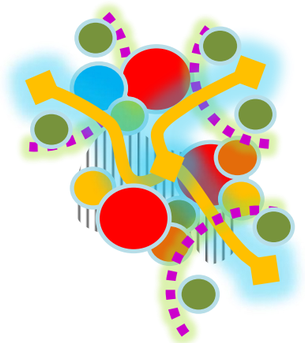
- El proyecto plantea un nivel de planta de acceso tipo plaza que ordena, protege y canaliza para mezclar los flujos tanto humano como vehicular. Encauza los recorridos con alturas de andenes peatonales al mismo nivel que las sendas peatonales
- Prioridad peatonal es la directriz y por ende se mantiene por medio de texturas en todos los niveles de pasos peatonales, en forma de retícula poli direccional para garantizar la permeabilidad física. Libertad de cambios en el recorrido o múltiples trayectos para un mismo destino
- La permeabilidad visual contribuye al confort del que permanece y del que pasa. Permite controlar la distancia macro con filtros estratégicos, medio para control del recorrido y micro circundante mientras se realiza el desplazamiento ,cualquiera que sea el destino final. No se plantean barreras absolutas de negación de paso, sino que es disimulan con nuevas opciones de recorrido en el flujo.
- La permeabilidad en el proyecto permite al usuario un espacio de mezcla en el recorrido para apropiarse y salirse de las tradicionales aceras.
- Además, la apertura del centro cuadra se integra a la sensación integral de espacio y parsimonia en el quehacer del peatón dentro de la ciudad, no solo como recorrido unido a los conectores o bulevares peatonales, sino a la percepción del medio.





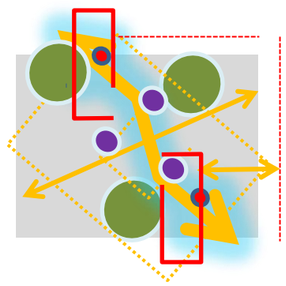
INVITACIÓN

- La apertura de las esquinas, la ubicación de arborización y el retiro de edificación hacen que el acceso al proyecto por distintos lados sea siempre de invitación gradual, de dominio espacial paulatino.
- El uso de transparencias en las fachadas, además de terrazas y elementos de apoyo y protección generan confort en el recorrido de la vida urbana en el proyecto, además se disponen de caracteres reguladores que contribuyen a la transición entre espacios públicos y privados.



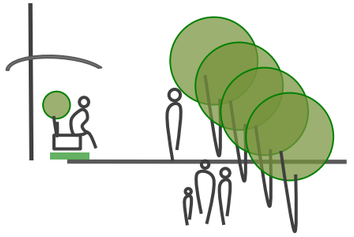
INTEGRACIÓN

- El proyecto se concibe con dos edificios separados físicamente y rodeados de espacios abiertos, que den aire entre la edificación urbana que es masiva y los propuestos. Además, la separación de los edificios favorece la generación de actividades en medio de ellos
- Los diferentes espacios para albergar interacción urbana también tienen un lenguaje integrador a pesar de tener distintas características espaciales.
- Los dos edificios del proyecto tienen conectividad directa con sendas peatonales y con edificios en cuadra anexa por medio de puente peatonal aprovechando las curvas de nivel. Todas estas conexiones se dan en el nivel comercial que es donde se necesita inyección de usuario .



LEGIBILIDAD

- El confort es ingrediente primordial para hacer uso frecuente de un espacio y entenderlo es parte de la apropiación, por eso el proyecto infiere en aperturas de espacio , conductores o guías que tengan frecuencia en el recorrido y acompañen al transeúnte.
- Las sendas peatonales y los espacios de tránsito están texturizados con mucha legibilidad para demarcar territorialidad, elementos informativos y revelación del destino final de manera gradual, sin tener factor sorpresa es la característica del espacio libre peatonal que se mezcla con la acera tradicional.
- Algunos bordes vegetales filtran la lectura para no abrumar al peatón y delimitar moderadamente la diferencia de uso de espacio



ROBUSTEZ

- Elementos arquitectónicos se colocan estratégicamente para aportar calidez al espacio del usuario y su actividad.
- Arborización como pantallas en ciertos puntos , como guía en otros y como bordes semi-permeables
- Microclimas en todos los ámbitos y sub- ámbitos con aleros arborización, sitios de apoyo de pie y sentados, y elementos de apoyo en protección visual para no sentirse desprotegido

La accesibilidad estrictamente relacionada con la permeabilidad, hace referencia a la posibilidad que tenga el proyecto de ser accesible por los distintos usuarios. Así entonces El Mesón del San Juan pretende dar respuesta no solo a los usuarios de las paradas de transporte publico en ruta hacia Escazú, Santa Ana y lugares circunvecinos, sino a los posibles usuarios que pretendan satisfacerse de un nodo urbano, con calidad de interactuar y la posibilidad de hacer un ínterin en la ruta citadina. Por tanto, el proyecto contribuye no solo a ser una solución d et transporte sino de dotar de vida urbana en la ciudad de San José

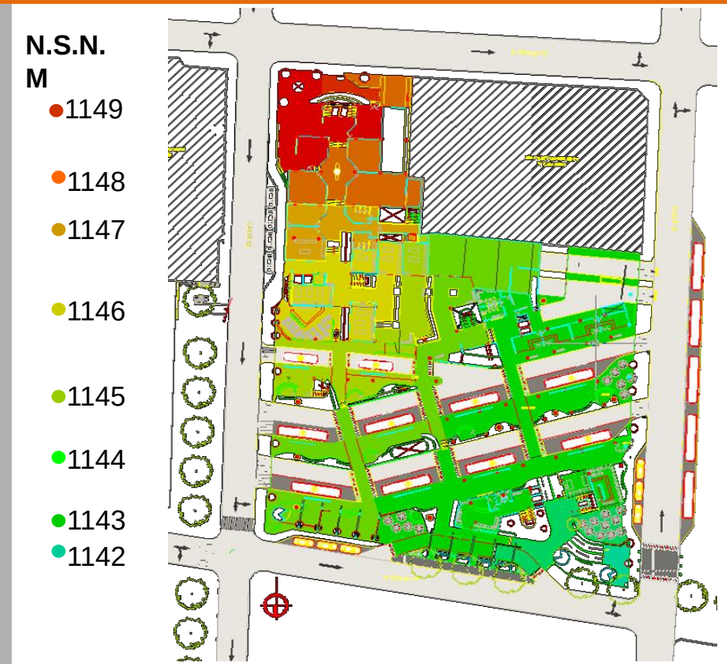
La permeabilidad puede ser física o visual; y el Mesón del San Juan, pretende ser sumamente permeable al nivel de plaza, evita tener línea de acera marcada, sino que tiene aperturas constantes que el único límite es el límite de la vía vehicular, con la consecuente libertad de tránsito peatonal y múltiples direcciones.

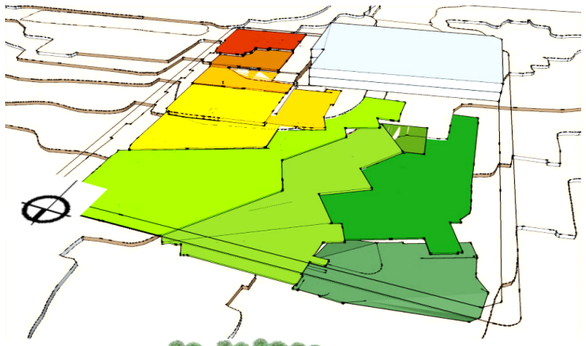
El edificio 2 cual es el de consultorios y oficinas tiene en su planta baja, comercial y acceso diseñado en cada curva de nivel mientras que el edificio 1 tiene su permeabilidad física restringida, no así la visual, por tanto integra los espacios externos e internos diseñados para ser compartidos con la información visual. Las esquinas que reciben afluencia de usuarios tienen fuertes componentes verdes y los edificios están retirados para contribuir con la apertura y acercamiento gradual.

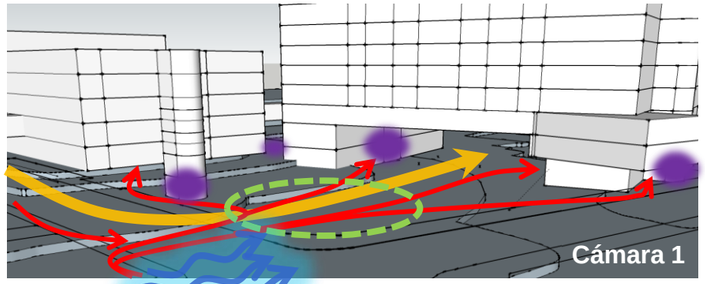
El terraceo planteado es adaptación a las curvas de nivel presentes en el terreno y las limitaciones/posibilidades que se manifiestan. Así entonces la mayor parte de los niveles se ubican en zonas peatonales mientras que las planas se dejan para circulación del transporte público y sus andenes de abordaje / desabordaje.

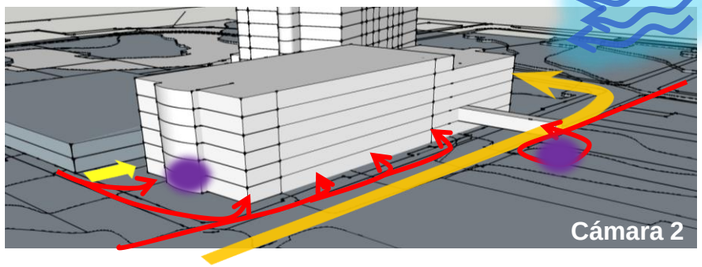
Razones principales son la facilidad de maniobraje de los autobuses, las zonas de espera con comercio de soporte, legibilidad de la conexión de transporte, seguridad en el cruce de flujos peatonal vehicular y reducción de la polución vehicular.

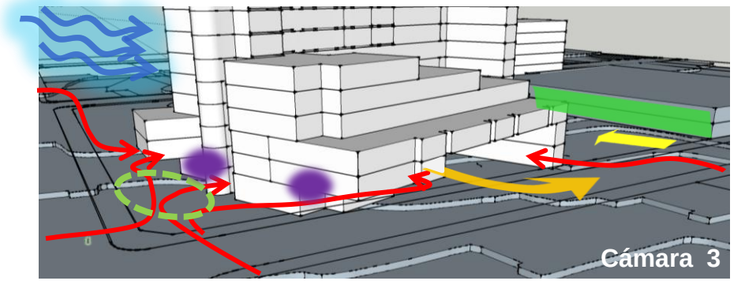
El trazo de las sendas como recorrido peatonal tienen como objetivo brindar opciones multidireccionales en su destino, sin afectar el orden del sistema de flujos.









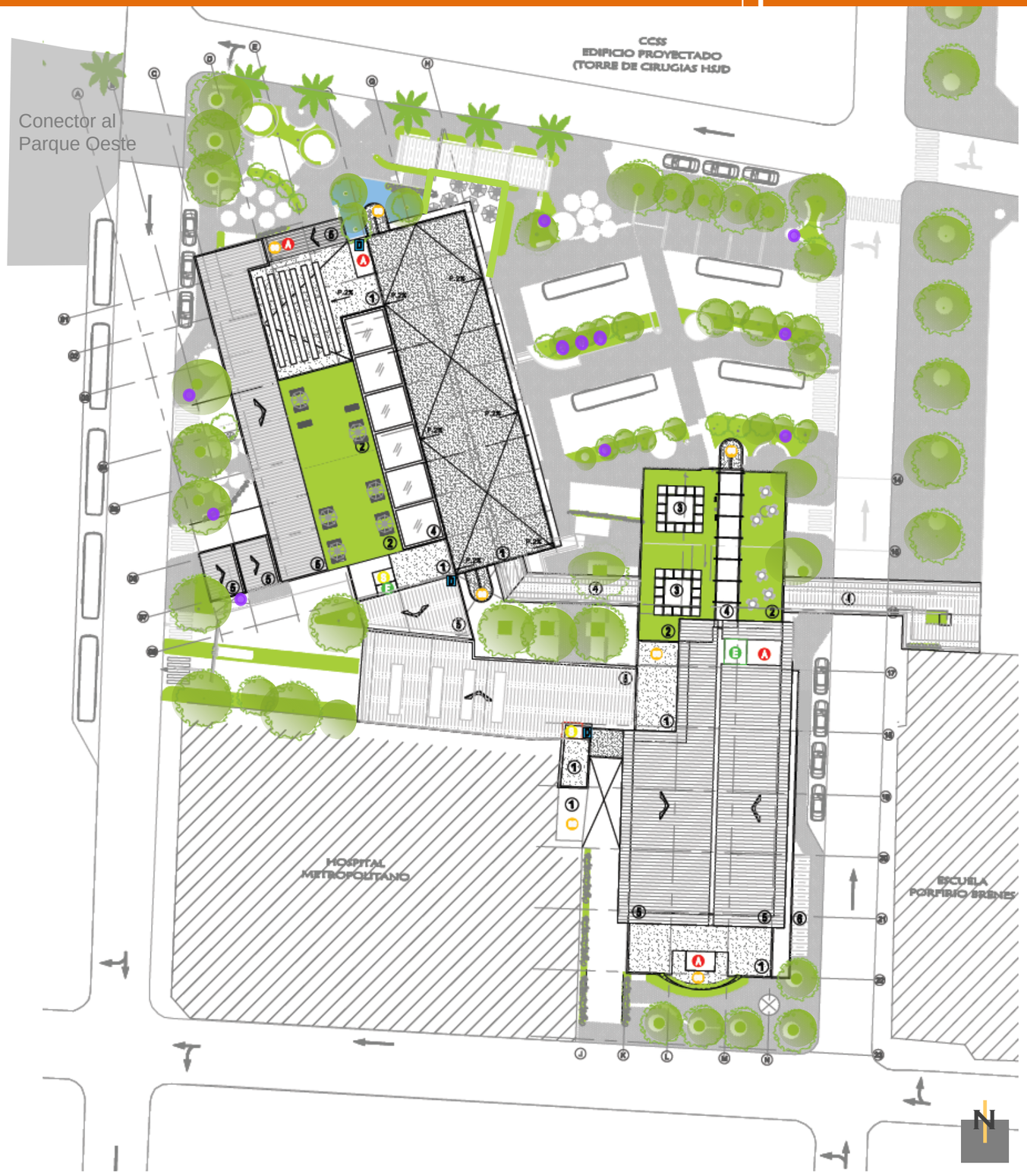


SIMBOLOGIA

- Vientos predominantes NE.
- Vestíbulo externo/ toma decisiones de dirección
- Permeabilidad Vehicular privada
- Permeabilidad Física peatonal /Acceso al edificio
- Permeabilidad Física peatonal vertical desde nivel 0.

Plantas arquitectónicas

Diseño de sitio
Planta de Conjunto



Nivel Cubierta Ulterior (+27,5m)

Programa:

1. Losa de concreto
2. Losa verde
3. Pergolado
4. Láminas translúcidas
5. Cubierta HG perfil estriado
6. Policarbonato celular

Arquitectónico:

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico, tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de Servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

Se han destinado gran área de superficies de las cubiertas a ser amigable s al ambiente con terrazas verdes contempladas para minimizar el impacto de refracción solar y de protección climática al usuario y con uso adicional de la s mismas como valor agregado

SIMBOLOGIA

- Edificios a mantener
- Áreas de circulación
- Puntos de información
- Ventilación subterránea
- Fuentes espejos de agua
- Áreas Verdes – Jardines – Cubiertas verdes
- Espacios urbanos

Escala 1:600

Nivel de parqueo (-11 m)

Programa:

1. Bodega de materiales
2. Bodega de mantenimiento
3. Bodega de insumos
4. Planta de tratamiento de aguas servidas bomba de expulsión
5. Rampa de cambio de nivel (llegada)
6. Rampa de cambio de nivel (salida)

Arquitectónico:

- (E) Cuarto eléctrico, (medidores) y planta emergencia
- (D) Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- (D) Ducto mecánico
- (M) Cuarto mecánico, tanque de captación
- (R) Núcleo de servicios sanitarios
- (A) Núcleo de ascensores
- (S) Ascensores de Servicio

Notas:

El estacionamiento esta diseñado con capacidad para brindar servicio de alquiler de espacios a los que existían en las colindancias y los edificios del proyecto.

Objetivos buscados son acelerar el retorno de inversión. Y dotar de más espacio público a las áreas verdes junto al parque que vestibula el Ministerio de Salud.

Capacidad total de aparcamiento = 360.

SIMBOLOGIA

- Edificios a mantener
- Áreas de circulación
- Fuentes espejos de agua
- Áreas Verdes – Jardines – Cubiertas verdes
- Espacios Urbanos

Escala 1:600

Plantas arquitectónicas

Sótano sub nivel 2 y 3

Nivel de parqueo (-6 y -8.5 m)

Programa:

1. Bodega, lectura medidores de agua
2. Seguridad y mantenimiento
3. Bodega de jardinería
4. Cuarto de limpieza
5. Rampa de acceso principal al parqueo)
6. Rampa de salida del parqueo
7. Rampa cambio de nivel del parqueo (rampas separadas para subir o bajar)

Arquitectónico:

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico, tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

Este nivel de estacionamiento tiene una rampa auxiliar que función de acceso desde niveles superiores pero puede funcionar de apoyo en momentos especiales dada la cantidad de vehículos que maneja.

Están los medidores eléctricos y de agua en los cuartos próximos destinados a su función, pero los medidores se ubican en nivel de fácil accesibilidad desde la acera.

Los vanos tanto centrales como periféricos están ubicados para capturar la mayor cantidad de aire del exterior y provocar aire cruzado para reciclado del mismo. Apoyando los sistemas de ventilación.

SIMBOLOGIA

- Edificios a mantener
- Áreas de circulación
- Áreas Verdes – Jardines – Cubiertas verdes
- Espacios Urbanos

Escala 1:600

Nivel de plaza (0 hasta +7m)

Programa:

1. Bodega, lectura medidores de agua
2. Locales comerciales
3. Local encomiendas
4. Local comidas (cafetines, sodas, restaurantes de cadena y similares)
5. Supermercado
6. Bodega supermercado
7. Local de soporte (heladerías, refresquerías, sodas y similares)
8. Bahías de taxis
9. Bahías de abordaje / desabordaje de buses
10. Vías de rebaso de autobuses
11. Acceso a parqueo entrada y salida
12. Hito informativo
13. Líneas de buses
14. Autopista
    A- Vista de Oro
    B- Bello Horizonte
    C- San Antonio
    D- Santa Teresa
    Carret. Vieja
    E- Corazón de Jesús
    F- Guachipelín
    G- Santa Ana
    H- Escazú Centro
    I- Escazú Centro
15. Teléfonos públicos
16. Cuarto de mantenimiento
17. Kioskos comerciales (pago de recibos, venta de lotería

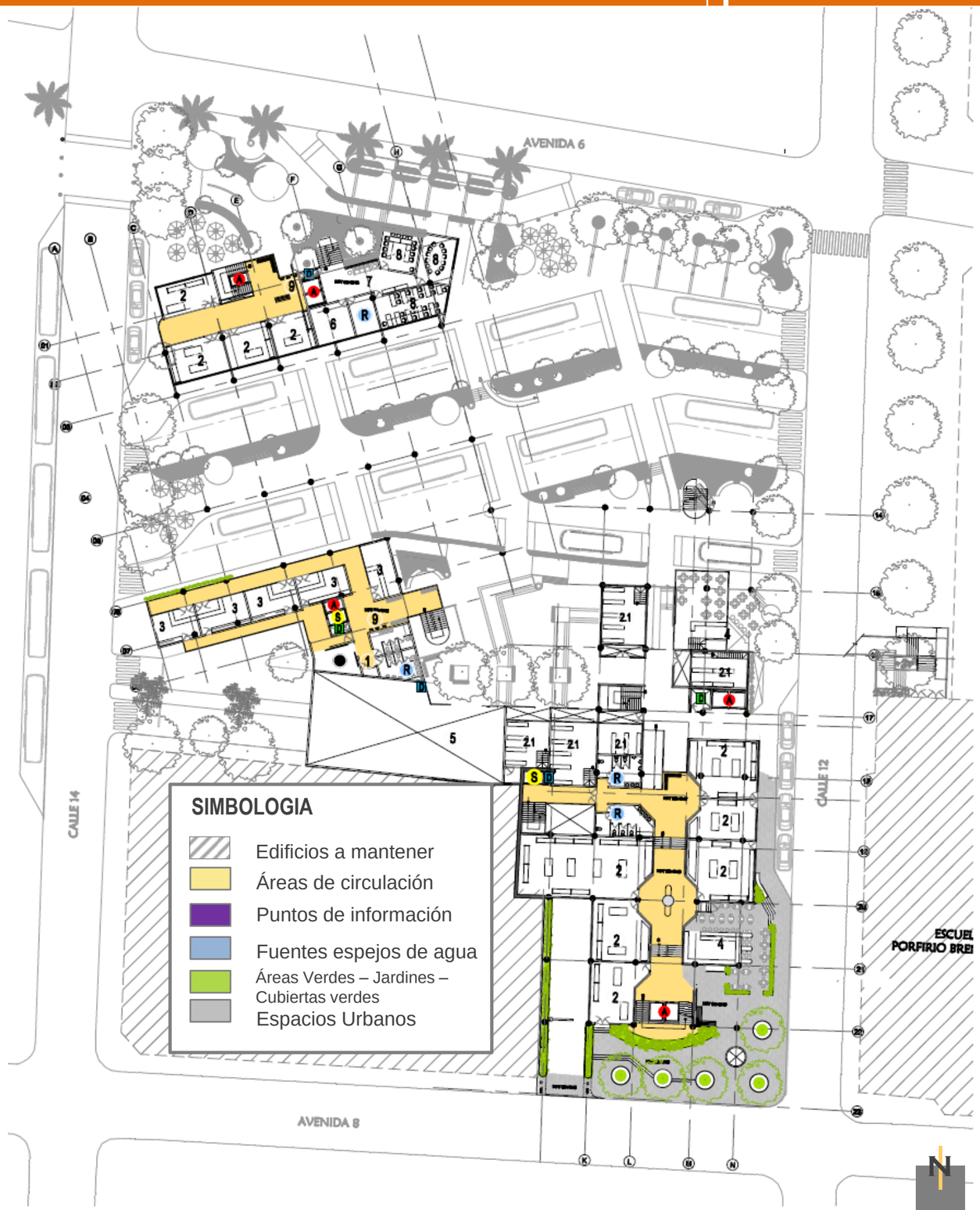
Arquitectónico:

- (E) Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- (D) Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- (D) Ducto mecánico
- (M) Cuarto mecánico tanque de captación
- (R) Núcleo de servicios sanitarios
- (A) Núcleo de ascensores
- (S) Ascensores de servicio
- (V) Sistemas de ventilación natural y mecánico
- (D) Desechos, ductos y almacenamientos

Escala 1:600

Plantas arquitectónicas

Nivel Comercial y mezzanines



Nivel de comercio (+4.25 y 0m)

Programa:

1. Cuarto de limpieza
2. Local comercial

.2.1 Local comercial (mezzanine)

3. Local encomiendas
4. Local comidas (restaurantes, cafetines y similares)
5. Supermercado
6. Oficinas administrativas del hotel
7. Vestíbulo Interno Hotel
8. Salas modulables para eventos (reuniones , conferencias y similares)
9. Teléfonos públicos
10. Acceso a parqueo subterráneo niveles superiores (entrada auxiliar)

Arquitectónico:

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico
- D Desechos, ductos y almacenamientos

Notas:

En el edificio de consultorios y oficinas, las dobles alturas iniciadas en el nivel comercial mas alto permiten ofrecer a ciertos negocios mezzanine para mejor función y rentabilidad.
En tanto que en el edificio del Hotel se restringe el desarrollo de comercio por encima de las vías de autobuses, para dotarlos de mejor limpieza en el aire y menor concentración de decibeles.

Escala 1:600

Nivel de comercio (+3 y +4.5 m)

Programa:

1. Cuarto de limpieza
2. Local comercial

2.1 Local comidas

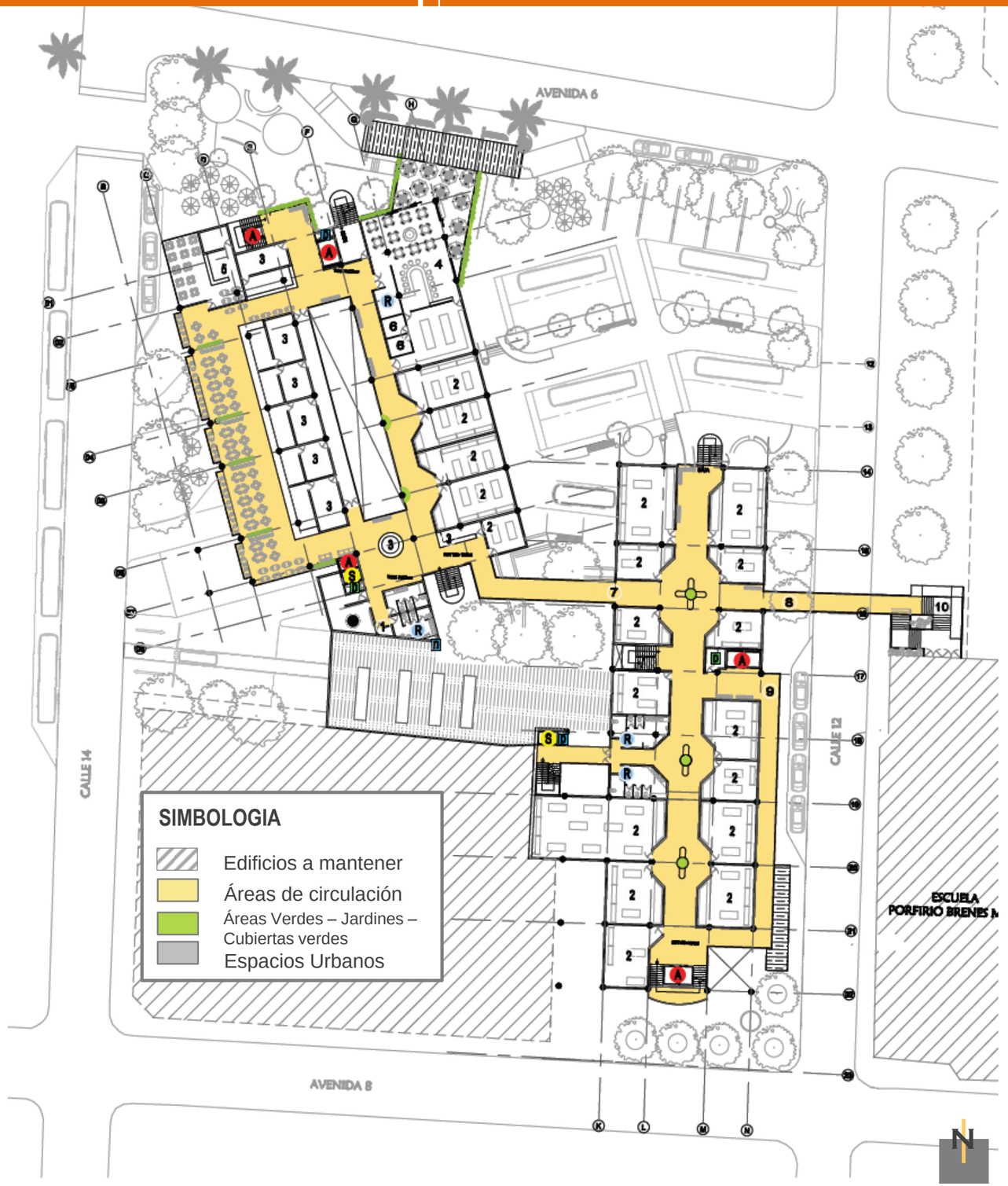
3. Local encomiendas
4. Bar y restaurante del hotel
5. Restaurante / Café
6. Bodegas y cuartos fríos del bar / restaurante del Hotel
7. Pasarela conector de edificios (Hotel y Consultorios)
8. Pasarela conector de edificios (escuela y acera al comercio)
9. Balcón externo
10. Acceso desde la escuela y avda.4
11. Teléfonos públicos

Arquitectónico:

- (E) Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- (D) Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- (D) Ducto mecánico
- (M) Cuarto mecánico tanque de captación
- (R) Núcleo de servicios sanitarios
- (A) Núcleo de ascensores
- (S) Ascensores de servicio
- (V) Sistemas de ventilación natural y mecánico
- (D) Desechos, ductos y almacenamientos

Notas:

La plaza de comidas y la zona comercial se encuentran conectadas entre edificios por pasarelas incluyendo el flujo proveniente de la zona educativa y de la acera que conecta con el bulevar de la avda.4. Con ello se garantiza pasos a nivel seguros al usuario principalmente a los estudiantes que son incorporados a las paradas sin riesgo y alimentando la actividad comercial



Escala 1:600

Plantas arquitectónicas

hotel / Gimnasio (nivel 1) / Consultorios

Nivel habitaciones y consultorios (11.5 m)

Programa:

1. Consultorios médicos
2. Laboratorios clínicos
3. Secretaría , recepción, información
4. Áreas de espera
5. Salas de reunión visitantes autorizados
6. Cuarto de mantenimiento
7. Bodega de insumos (alquiler de espacio, materiales empacados)
8. Habitaciones del hotel(dobles, sencillas) (con o sin balcón)
9. Cuarto de aseo
10. Lavandería
11. Recepción gimnasio
12. Vestidores
13. Área de pesas
14. Área de estiramiento
15. Aguas turbulentas y terraza verde

Arquitectónico:

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

El edificio de Consultorios responde a la necesidad de servicios médicos complementarios al área hospitalaria. El servicio de hotel sustituye los dormitorios existentes y aumentan el apoyo a familiares de hospitalizados provenientes de zona rural El gimnasio surge con la demanda del servicio en la zona .

Escala 1:600

PLANTAS ARQUITECTÓNICAS

NIVEL HABITACIONES Y CONSULTORIOS (+14.5M)

Programa:

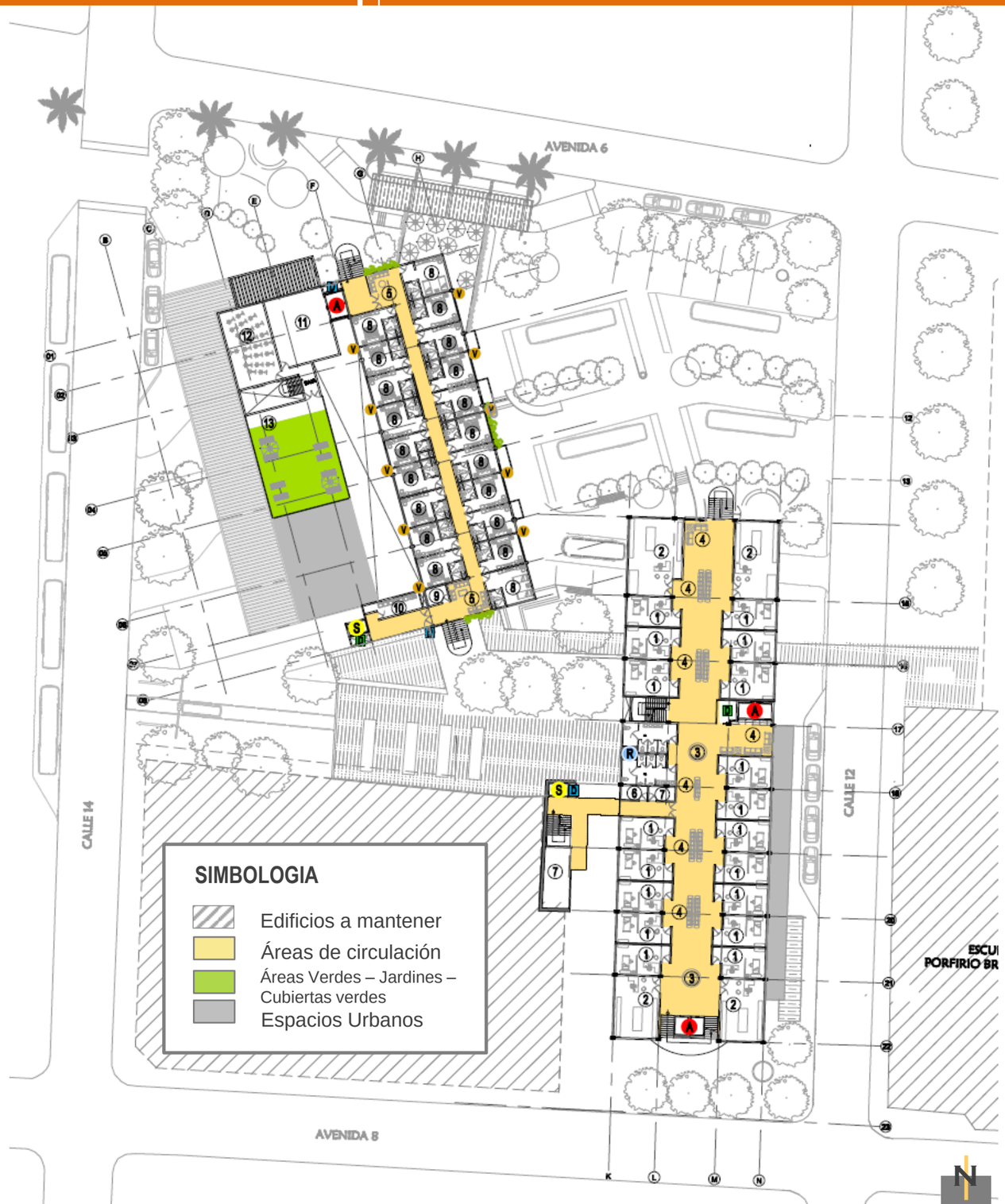
1. Consultorios médicos
2. Laboratorios clínicos
3. Secretaría , Recepción, información
4. Áreas de espera
5. Salas de reunión visitantes autorizados
6. Cuarto de mantenimiento
7. Bodega de insumos
   (alquiler de espacio, materiales empacados)
8. Habitaciones del hotel
   (dobles, sencillas) (con o sin balcón)
9. Cuarto de aseo
10. Lavandería
11. Área clases grupales del gimnasio
12. Sala de spinning
13. Terraza verde
    (bebidas naturales, lectura, asoleamiento)

Arquitectónico:

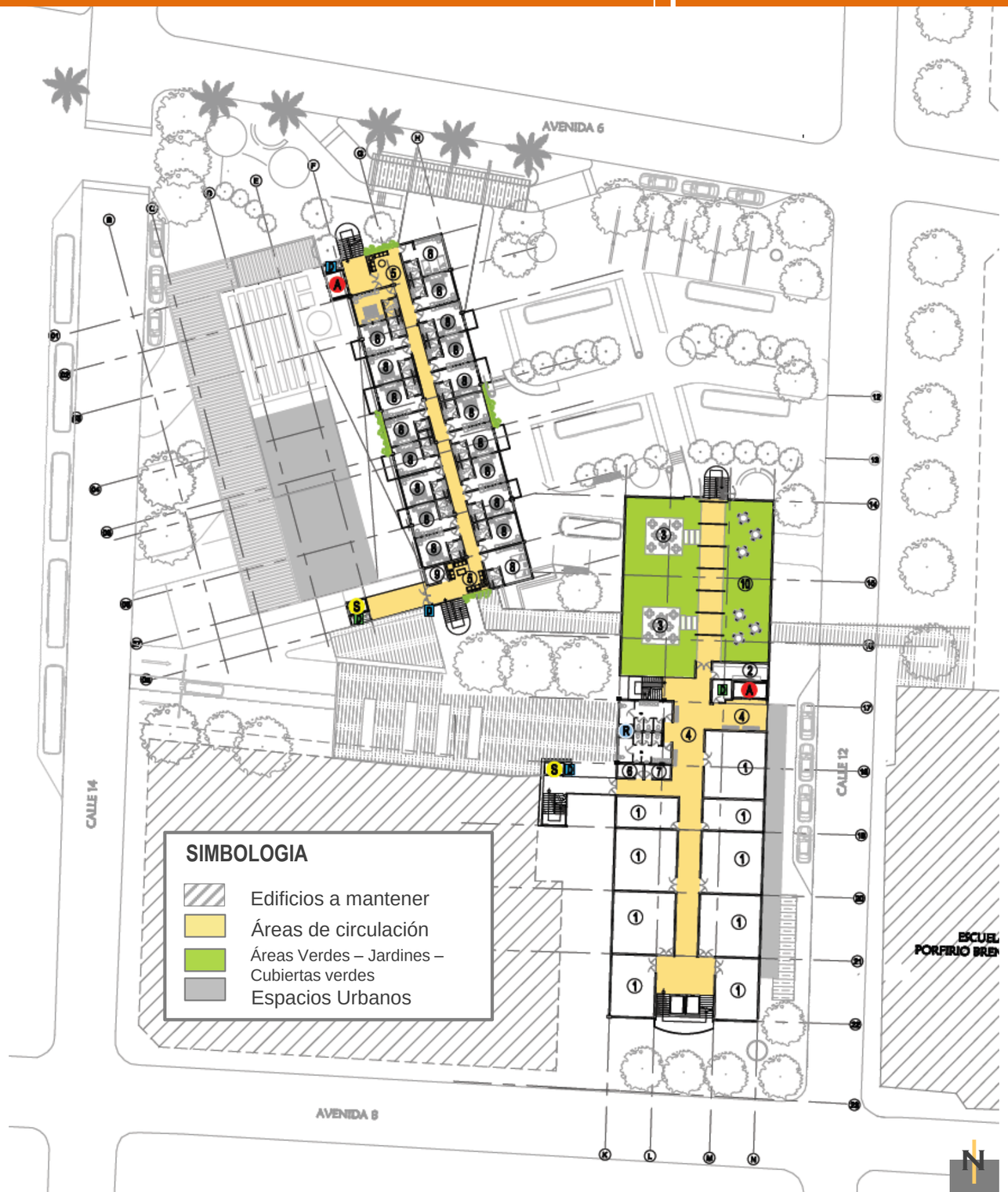
- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

El servicio del gimnasio no es exclusivo del hotel. Tiene conexión directa en el nivel de recepción del gimnasio pero abierto a los trabajadores del área urbana inmediata.
Las terrazas verdes tienen como punto visual principal el parque colindante al oeste



Escala 1:600



NIVEL HABITACIONES Y OFICINAS (+17.5M)

Programa:

1. Oficinas .
. (carácter de alquiler modular)
2. Cocineta
. (solo calentamiento de alimentos)
3. Áreas colectivas de almuerzo
4. Áreas de espera
5. Salas de reunión , visitantes del hotel
6. Cuarto de aseo de piso
7. Bodega de insumos
(Alquiler de espacio, producto empacado)
8. Habitación
9. Cuarto de aseo de piso
(suministro accesorios S.S. del piso
10. Terraza verde

Arquitectónico:

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

En el edificio del consultorios y oficinas se han asignados los niveles superiores al uso de oficinas por tener menor circulación y por ende , mayor privacidad.
La terraza verde tiene el doble propósito de brindar área de almuerzo al personal de oficinas y algunos empleados de consultorios además de mitigar la refracción solar

Escala 1:600

PLANTAS ARQUITECTÓNICAS

NIVEL HABITACIONES Y OFICINAS (+20.5M)

Programa:

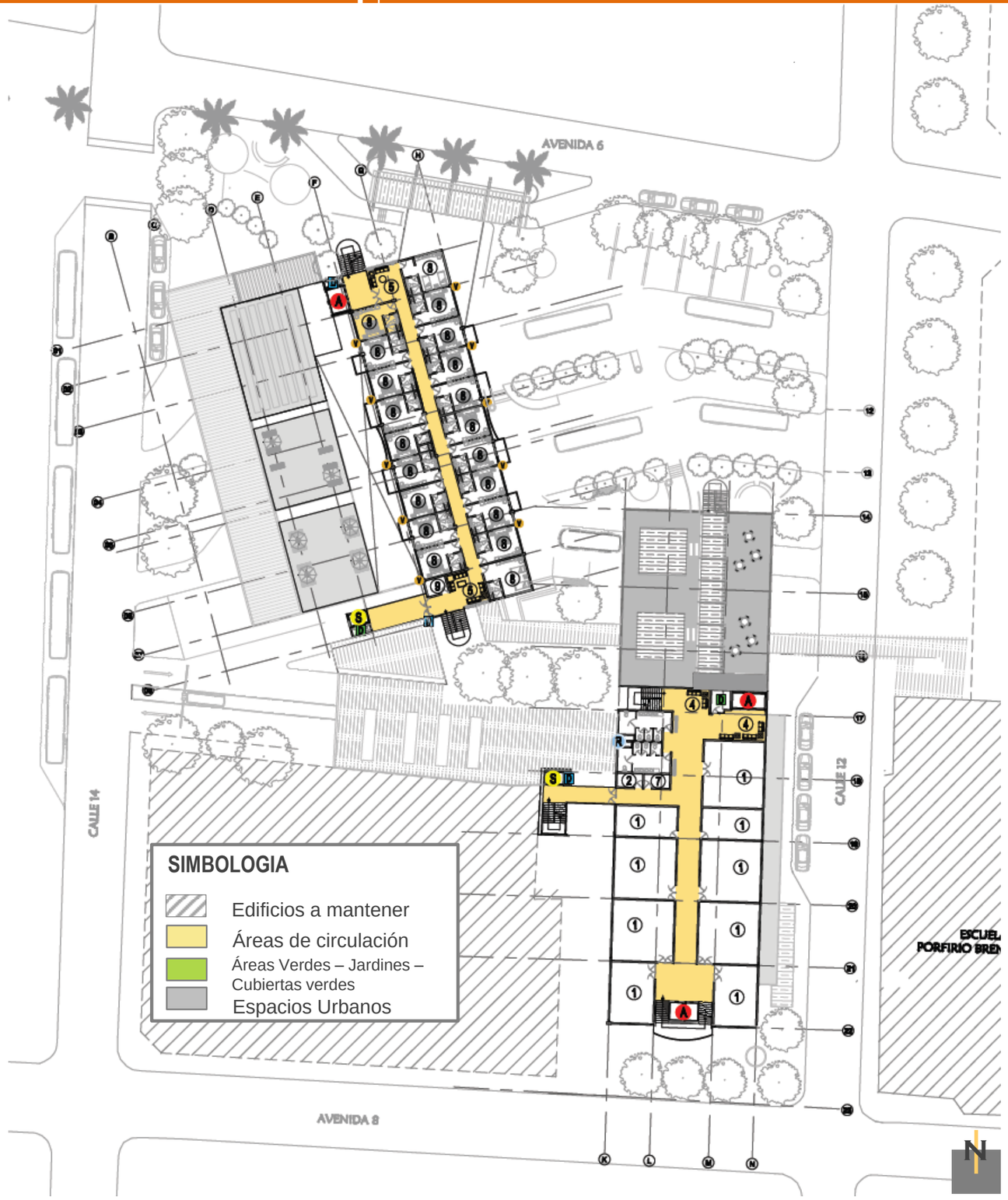
1. Oficinas
. (carácter de alquiler modular)
2. Cuarto de aseo
3. Áreas colectivas de almuerzo
. (acceso)
4. Áreas de espera
5. Salas de reunión , visitantes del hotel
6. Cuarto de aseo de piso
7. Bodega de Insumos
(Alquiler de espacio, producto empacado)
8. Habitación

Arquitectónico:

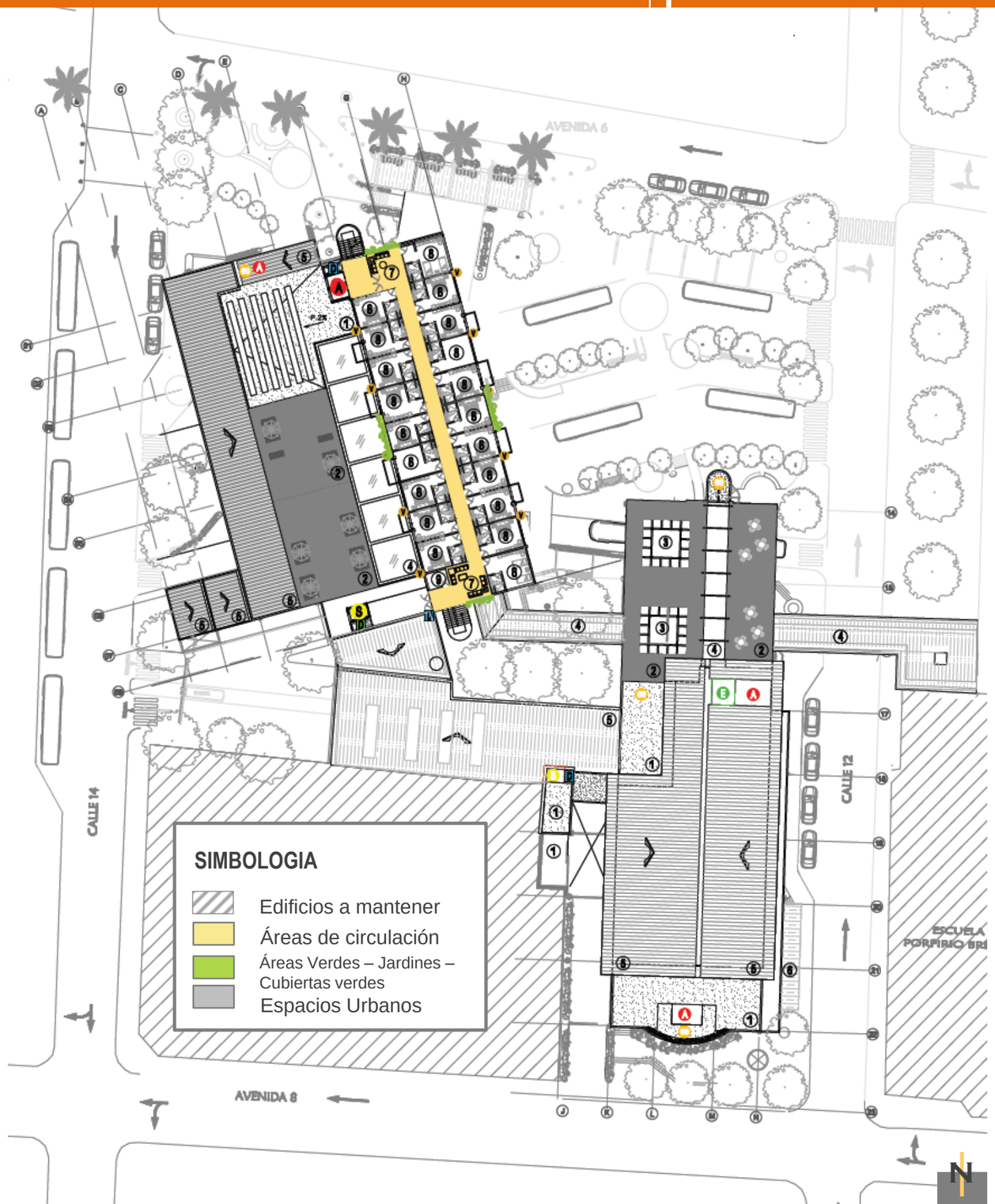
- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

El edificio de Consultorios responde a la necesidad de servicios médicos complementarios al área hospitalaria. El servicio de hotel sustituye los dormitorios existentes y aumentan el apoyo a familiares de hospitalizados provenientes de zona rural El gimnasio surge con la demanda del servicio en la zona .



Escala 1:600



NIVEL HABITACIONES (+23,5M)

Programa:

1. Losa de concreto
2. Losa verde
3. Pergolado
4. Láminas translúcidas
5. Cubierta HG perfil estriado
6. Policarbonato celular
7. Salas de reunión de huéspedes y visitas autorizadas
8. Habitaciones hotel
9. Cuarto de aseo del piso hotel (suministro accesorios SS)

Arquitectónico:

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico

Notas:

Por la demanda establecida de habitaciones de Hotel y la proyección de crecimiento y acatando seguimiento del CAS , se plantean 6 niveles de habitaciones por tanto este plano se repite dos veces.

Escala 1:600

CORTES

VISTA CORTE HACIA EL SO.

Notas:

El edificio de Hotel presenta en niveles superiores 6 destinados a solo habitaciones para sumar un total de 120 que se aportan al entorno para satisfacer las necesidades actuales y con proyección de crecimiento.
Los niveles inferiores además de albergar las paradas de buses esta dispuesto para buses de dos niveles.

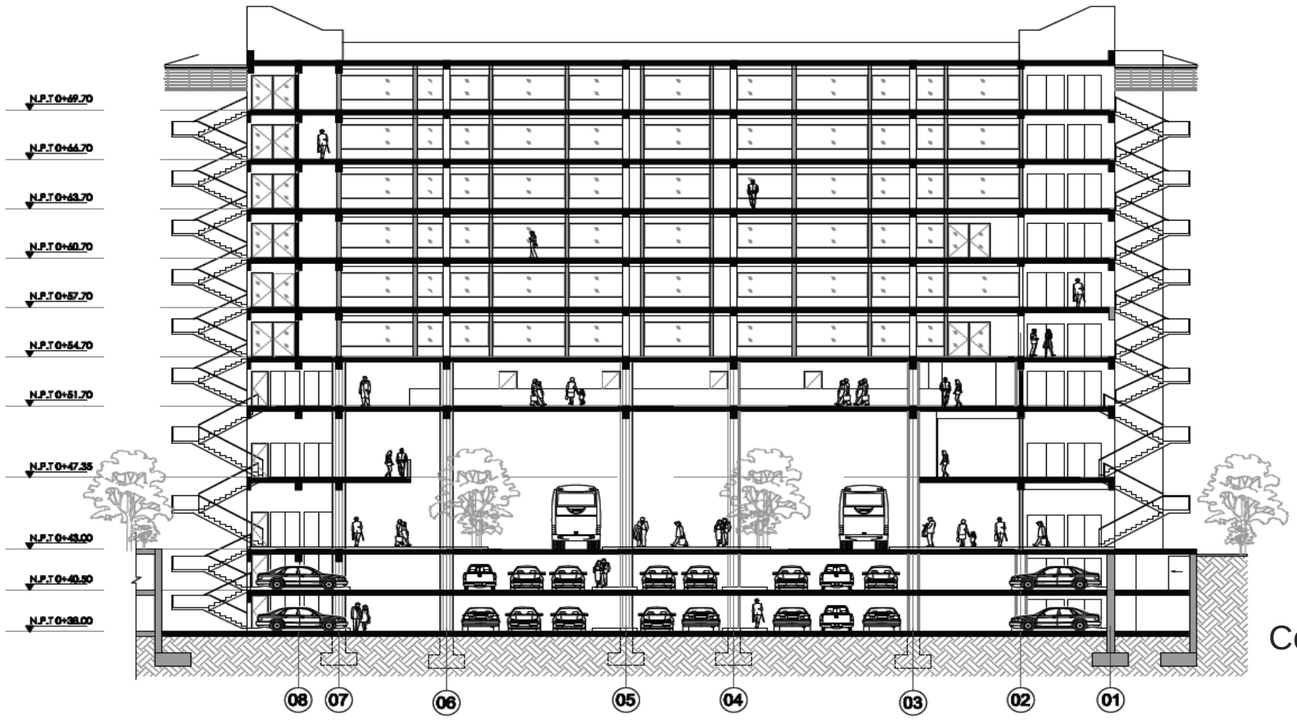
El espacio destinado para la circulación de autobuses facilita la limpieza del aire con los vientos predominantes NE.

Los niveles de plaza / paradas tienen kioskos de soporte comercial, para bebidas y golosinas, además del componente característico , cual es , el comercial con los locales en los dos primeros niveles.

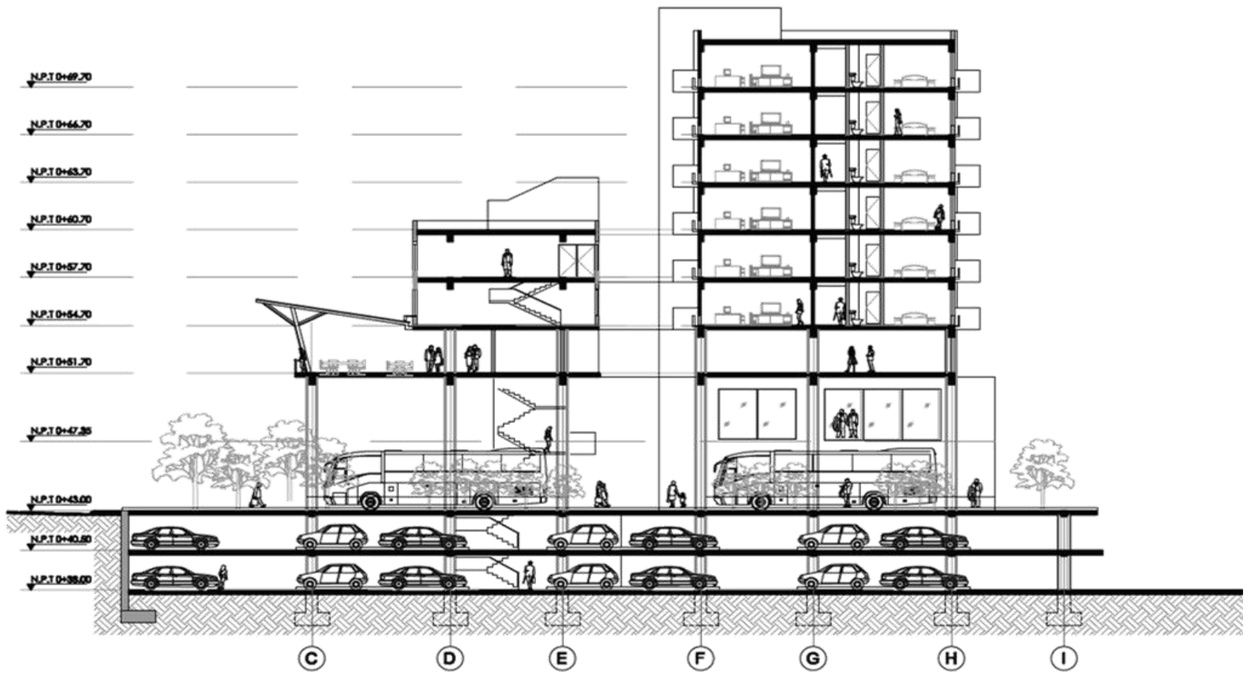
Se ha planteado permeabilidad visual en el segundo nivel para integrar de alguna manera las actividades con el nivel inferior. Y muy importante minimizar la escala de la sección de paradas, mientras se circula peatonalmente, por ende mas acogedor , y el uso de pantallas verdes refuerza la privacidad en los andenes.

Ubicación:

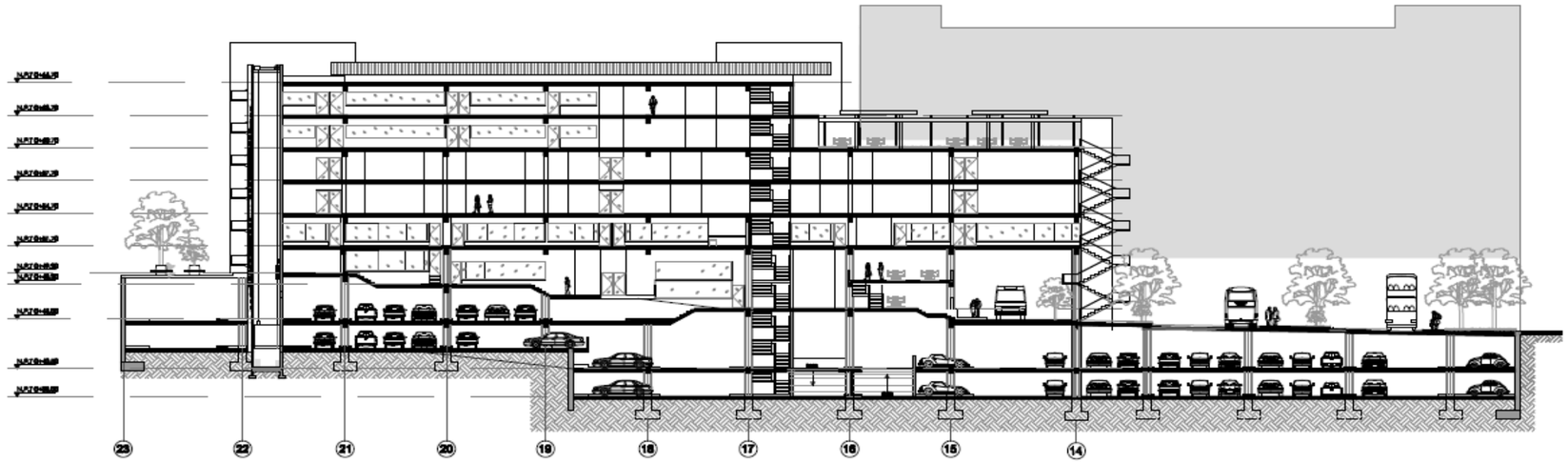
Escala 1:600



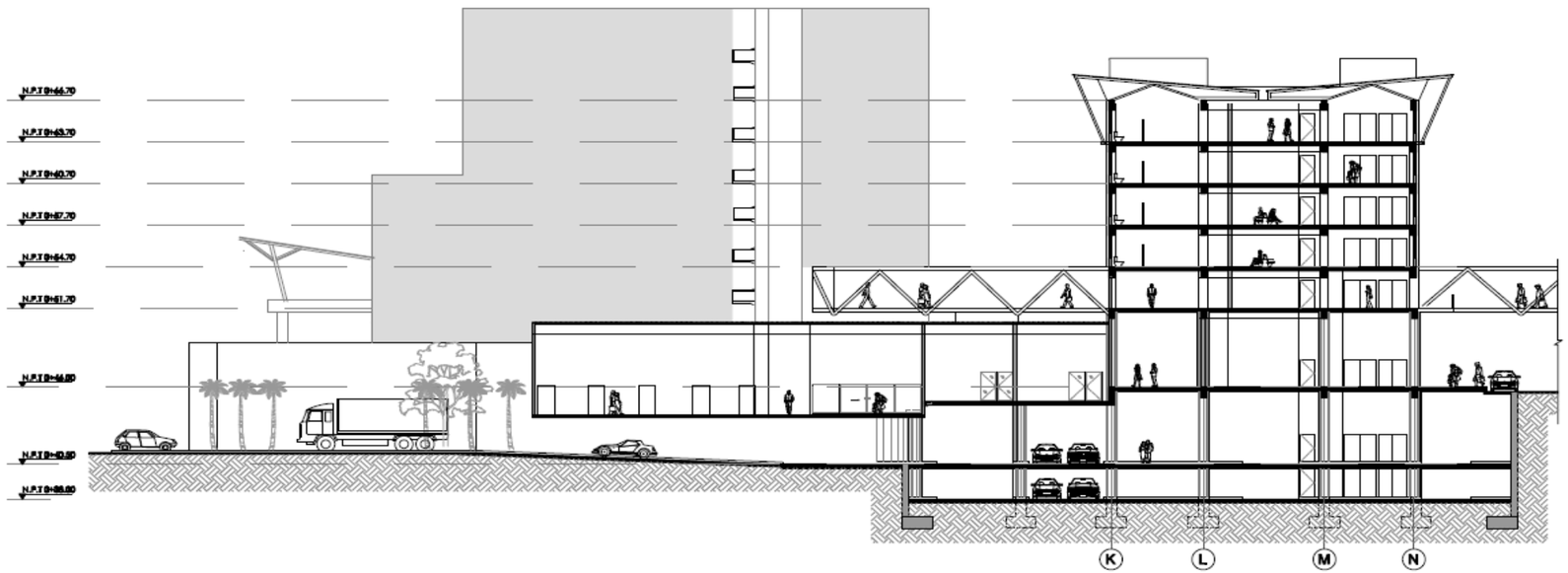
Corte 1: 1



Corte 2: 2



Corte 3: 3



Corte 4: 4

VISTA CORTE HACIA EL O

Notas:

El Edificio de Consultorios pretende dar servicio al sector hospitalario (H S J D) (H Metropolitano) (clínicas privadas). Ubicado estratégicamente por su conexión física de proximidad entre los centros mencionados.

En los niveles inferiores existe comercio cuyo enfoque se sugiere relacionado con las practicas medicas hacia el interior del edificio y hacia el exterior locales que mantengan la tipología existente en la cuadra.

Los niveles de curvas topográficas se adaptan en el nivel comercial, de manera que se mantiene la altura del segundo nivel y permite el surgimiento de mezzanines en algunos locales comerciales, aprovechándolos con fugas visuales y permeabilidad hacia el interior de la cuadra.

Ubicación:

Escala 1:600

ELEVACIONES

Elevación Norte
Esc. 1:600

Elevación Sur
Esc. 1:600

Elevación Este
Esc. 1:600

Elevación Oeste
Esc. 1:600

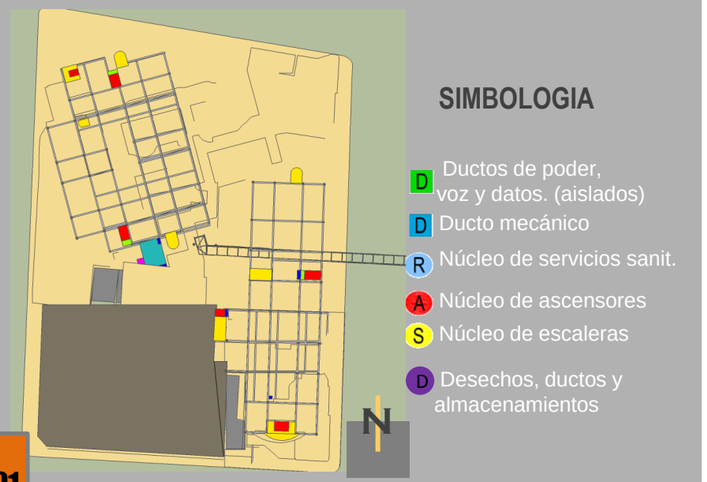
Núcleos de circulación Vertical, Vigas y Columnas

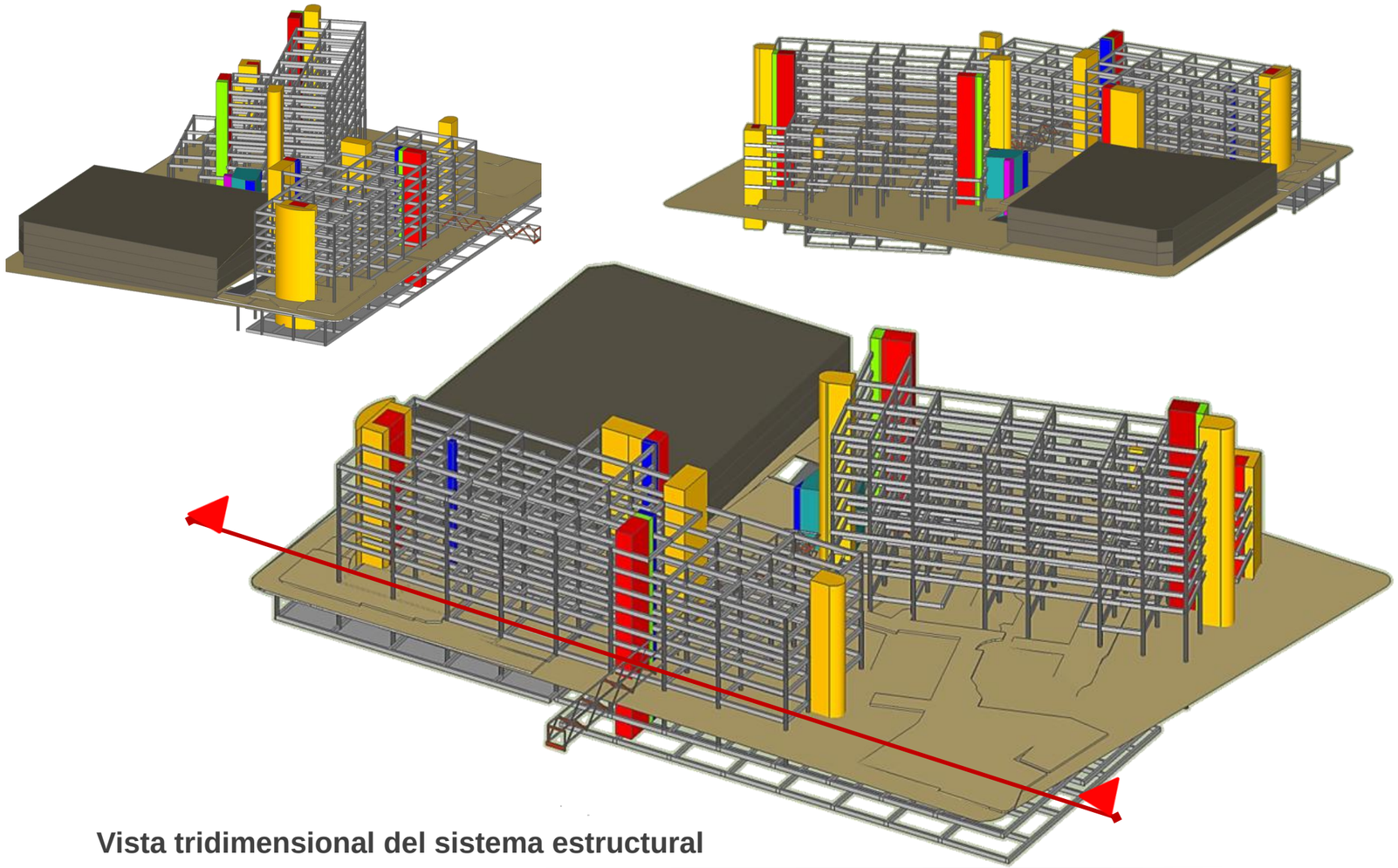
Sistema Estructural

Notas:

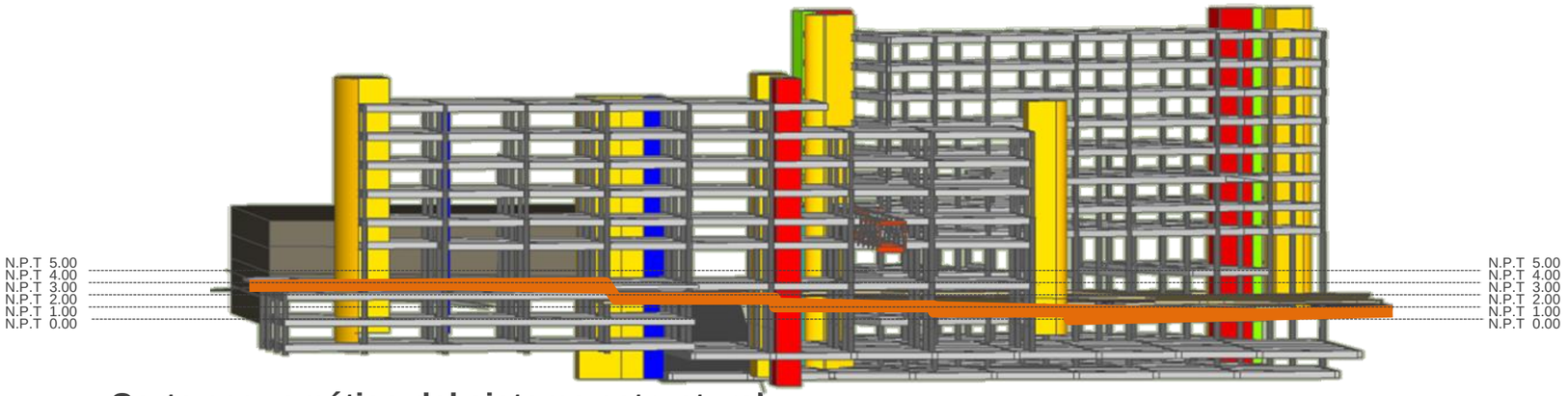
La estructura básica del edificio esta constituida por marcos estructurales rígidos. Su composición desde los cimientos hasta inicio de cubierta es concreto. La estructura de cubierta en la mayoría de los casos tiene metal como componente secundario y laminas de HG estructural.

- La estructura primaria en columnas redondas de concreto esta modulada en cuadricula de 8,5m x 8,5m y de 6.0m x 8.5m. Luego del nivel comercial se tornan cuadradas dentro del diámetro de columnas base.
- El entrepiso esta proyectado para lozas multitubulares de 1.22m ancho x 0.2 m de peralte y la longitud corresponderá a la modulación indicada.
- Los edificios comparten el sistema estructural en los dos niveles subterráneos mientras que se separan a partir del nivel plaza.
- Las vigas se plantean en concreto en ambos edificios con el mismo diseño y en concreto en todos los niveles.
- Existe estructura metálica de soporte para una segunda piel en alto relieve a 1.5m de separación del la piel del edificio, esta será en el lado de las salas compartidas del edificio del hotel. La piel será en metal micro perforado para regular el excesivo viento del NE y las eventuales lluvias sin tener cerrado completamente, pues estas salas se ubican en puntos opuestos, para permitir la circulación del aire de manera continua





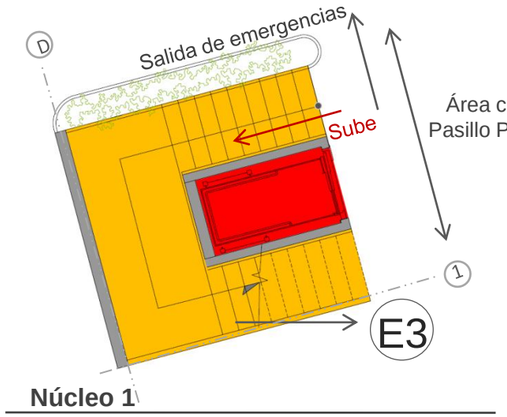
Vista tridimensional del sistema estructural



Corte esquemático del sistema estructural

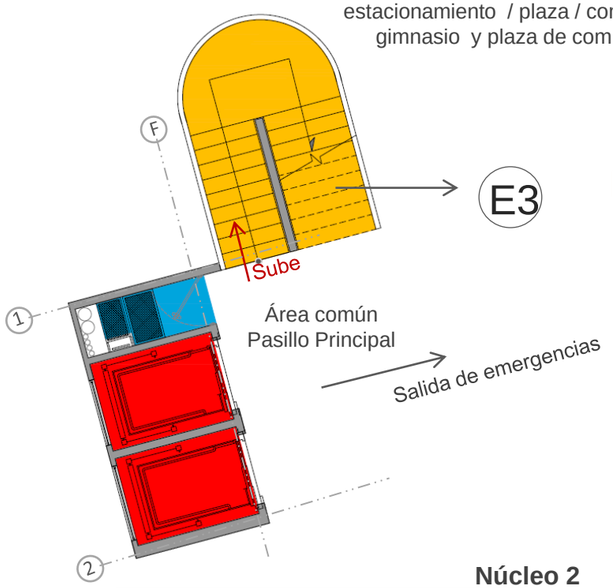
Sistema Estructural

Núcleos de circulación Vertical, Vigas y Columnas



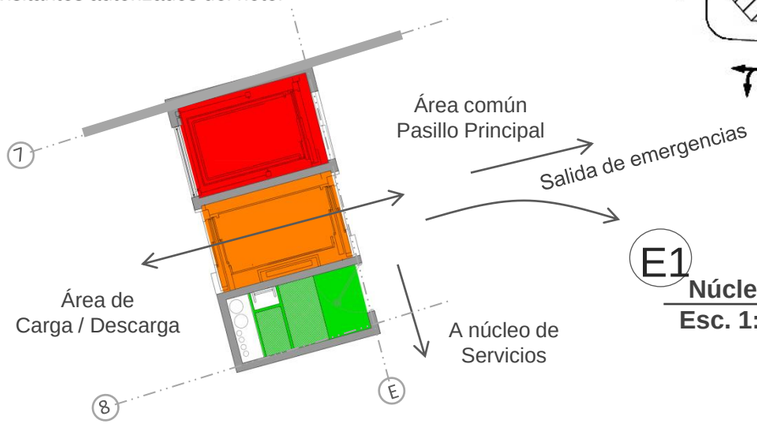
Núcleo 1
Esc. 1:250

Este núcleo conecta la s zonas de estacionamiento / plaza / comercio / gimnasio y plaza de comidas



Núcleo 2
Esc. 1:250

Uso exclusivo para huéspedes y visitantes autorizados del hotel



Núcleo 3
Esc. 1:250

Nace en el nivel principal de plaza y zona de carga descarga, abastece hasta el último piso del Hotel. Sin embargo el elevador de clientes llega hasta el nivel comercial y plaza de comidas

Notas:

El planteamiento de los accesos a los núcleos verticales responde a las jerarquías de comunicación entre las áreas y funciones que se desean conectar. Todos están en directo enlace con puntos de conexión de distintas sendas peatonales y con legibilidad para su apropiado alcance.

En algunos casos, a medio edificio según las distancias permisivas y en otros a los extremos de los edificios. Lo importante ha sido la estratégica conexión entre los flujos verticales y los horizontales.

- Un factor importante en la selección de ubicación para los elevadores, ha sido el rescate de las panorámicas hacia el oeste del parque y por supuesto aprovechando la tipografía de la cuadra. Evidentemente los núcleos con elevadores tendrán panorámicas en función de su posición. Queda claro que responden a una necesidad de conexión de flujos en primer orden.

- Cada edificio cuenta con elevadores exclusivos de carga con dimensión especial, que enlazan con el estacionamiento y también con áreas de evacuación de desechos de manera clasificada y temporizada.

SIMBOLOGÍA

- E Cuarto eléctrico,(medidores) y planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de Servicio
- E Escaleras regulares , de emergencia y doble propósito
  - E1 Sociales
  - E2 de Emergencias
  - E3 doble propósito
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico
- D Desechos, ductos y almacenamientos

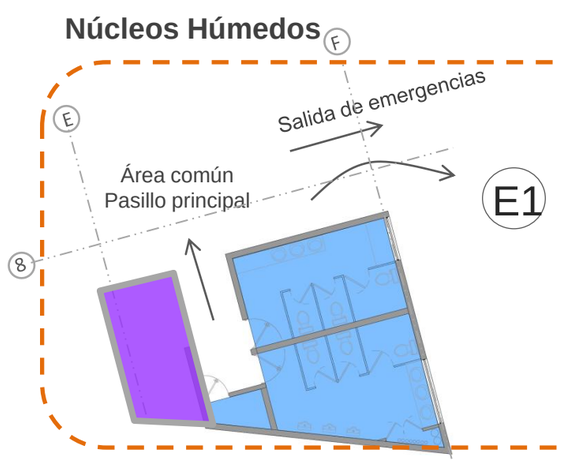
Notas:

- Otro factor determinante para la ubicación de los núcleos verticales es la parte de estabilidad estructural y se ubican para crear equilibrio en el movimiento sísmico.
- Algunos núcleos de escaleras por su posicionamiento también desempeñan la función de evacuadores de emergencia.
- Algunos núcleos solo movilizan / interconectan flujos de áreas con carácter publico a otras similares como el caso de los estacionamientos y las zonas comerciales de los edificios. Mientras que otros tienen uso exclusivo / restringido, como es el caso del hotel.
- La duplicidad o no en cantidad de elevadores se asigna en función del recorrido vertical, de la cantidad eventual de usuarios y de las opciones que se disponga para el acceso a las áreas . Siempre como norma la proximidad con las escaleras.

SIMBOLOGÍA

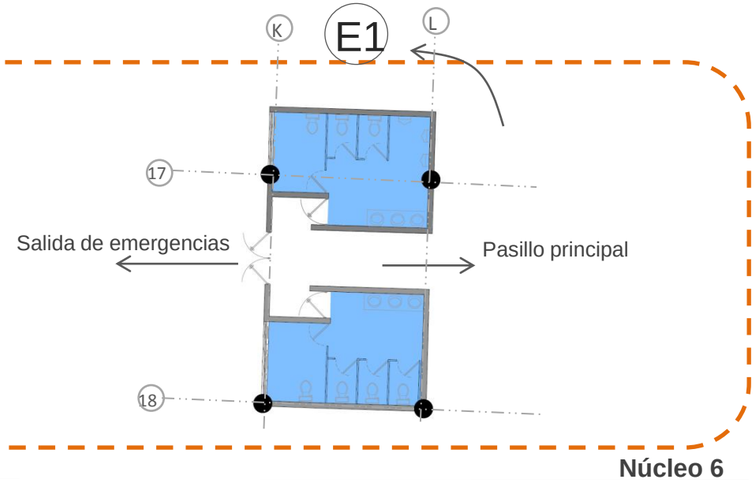
- E Cuarto eléctrico,(medidores) y Planta de emergencia
- D Ductos de poder, voz y datos. (aislados)
- D Ducto mecánico
- M Cuarto mecánico tanque de captación
- R Núcleo de servicios sanitarios
- A Núcleo de ascensores
- S Ascensores de servicio
- E Escaleras regulares , de emergencia y doble propósito
  - E1 Sociales
  - E2 de Emergencias
  - E3 doble propósito
- V Sistemas de ventilación natural y mecánico
- D Desechos, ductos y almacenamientos

Núcleos Húmedos



Núcleo 4
Esc. 1:300

El núcleo de sanitarios nace desde el nivel inferior de estacionamiento y sube hasta el nivel comercial y plaza de comidas

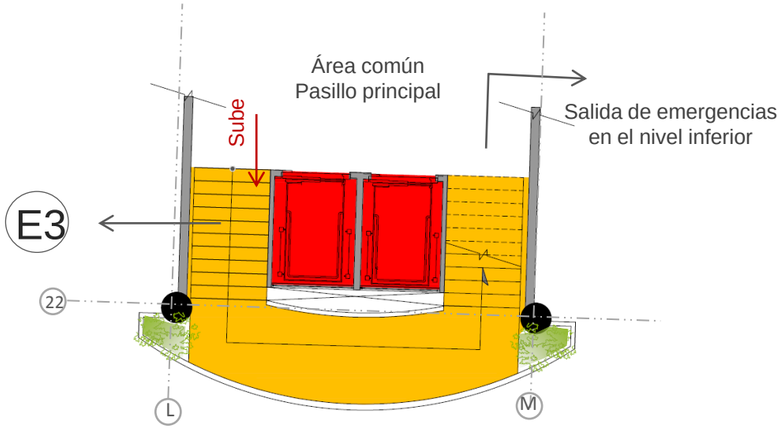


Núcleo 6
Esc. 1:300

El núcleo 6 nace en el nivel comercial y sube a todos los niveles del edificio este

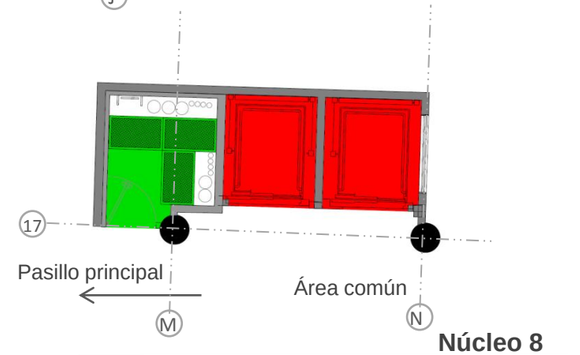
Núcleo 5
Esc. 1:250

Este núcleo se extiende en servicio y en emergencia a todo los pisos el edificio de consultorios y oficinas, nace en el nivel de estacionamiento con zona de carga / descarga. En algunos niveles tiene adosado núcleo de bodegaje pro piso



Núcleo 7
Esc. 1:250

Nace en el nivel de estacionamiento 2 y da servicio a todos los pisos del edifico de consultorios oficinas comercio

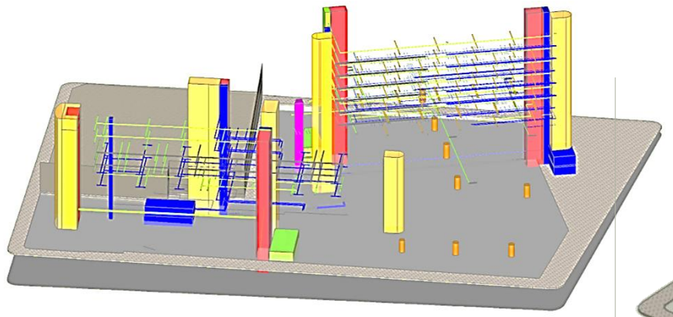


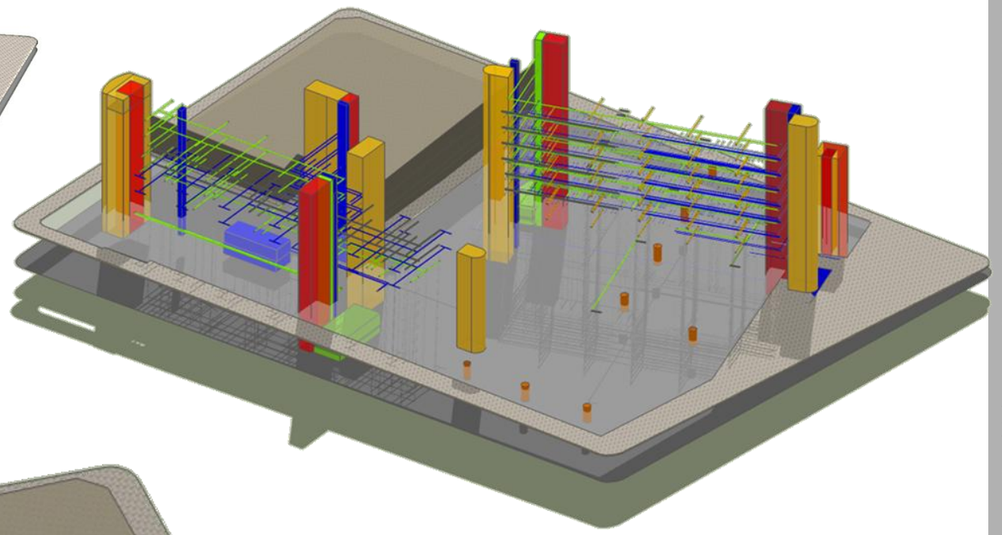
Núcleo 8
Esc. 1:250

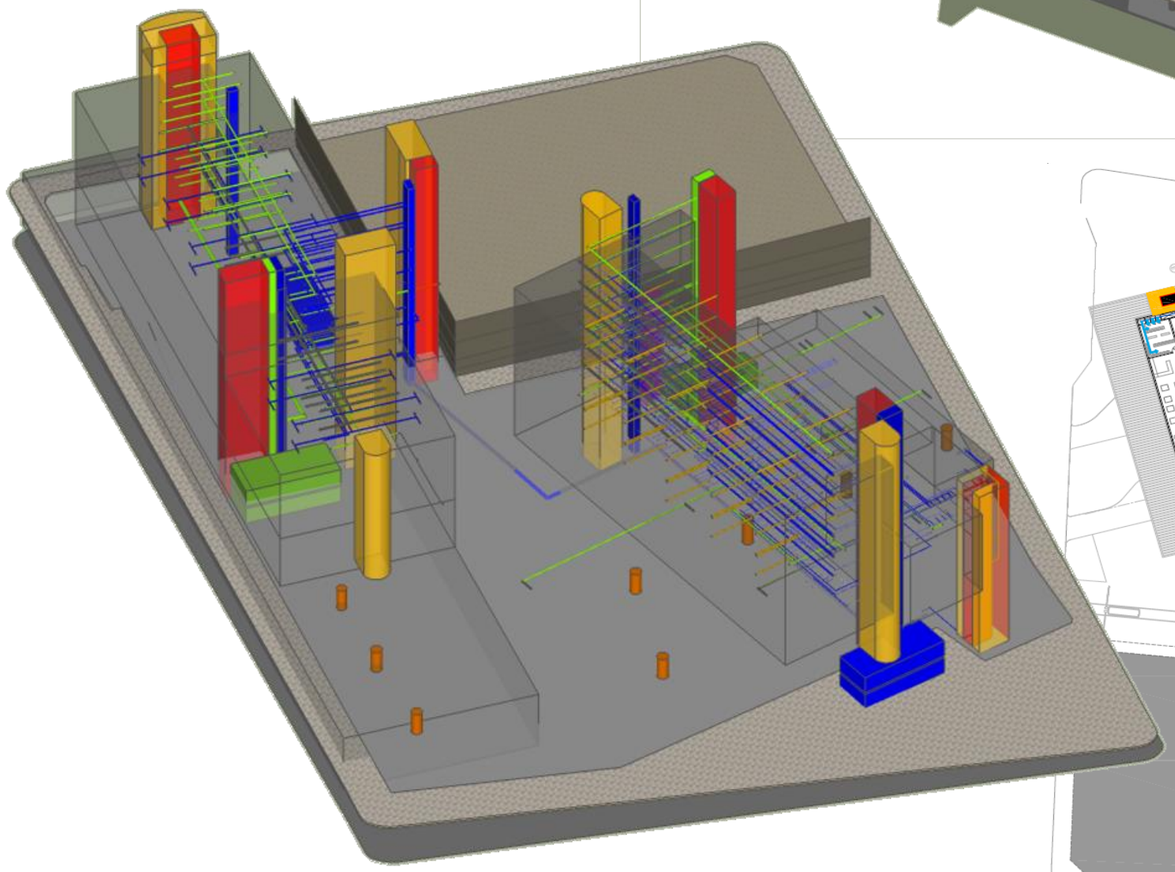
Este núcleo nace en el estacionamiento nivel 4 junto con el núcleo 1 pero este se extiende hasta el nivel superior del edificio este

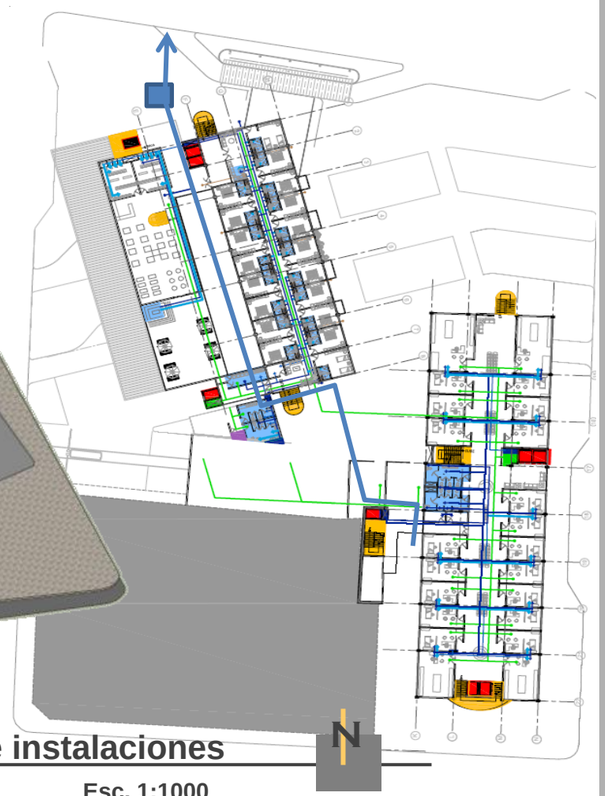
Sistema Instalaciones general

Electromecánico / ventilación / voz y datos









Planta de instalaciones – nivel general de instalaciones

Esc. 1:1000

El concepto generador en la distribución de los ductos se basa en el aprovechamiento estructural planteado para dar cabida a los ductos de flujos de circulación vertical y además concentrar los ductos electromecánicos. Estando separados los mecánicos de los eléctricos. Dentro de estos últimos involucramos las tuberías para exclusividad de transmisión de datos y otros para transmisión de voz.

Se ha planteado en los extremos de los edificios las entradas y salidas para mayor comodidad del espacio interno de cada piso, respetando siempre las medidas permisivas. No obstante en el edificio dedicado a consultorios y oficinas el planteamiento se modifica no solo por su longitud sino por el uso de los últimos pisos (terrazas verdes) y de los primeros (parqueos subterráneos y nivel de paradas) . Pues las secciones edilicias presentan su trayecto truncado y lo que se busca es dar servicio a todo el edificio desde el mismo núcleo de instalaciones .

- Cada edificio cuenta con sistemas independientes y exclusivos para los sistemas ya mencionados, que enlazan con el estacionamiento compartido y con la planta de tratamiento de las aguas servidas.
- La alimentación de poder, voz y datos llega a cada piso por el cielo, debajo del entrepiso del nivel inmediato superior, proveniente del ducto eléctrico.
- El sistema de alimentación de agua potable funciona bajo el mismo parámetro.
- El sistema de evacuación de aguas servidas utiliza el nivel de entrepiso debajo del piso , y se asigna 1.5% de pendiente para las jabonosas y 2% para aguas negras.

SIMBOLOGÍA

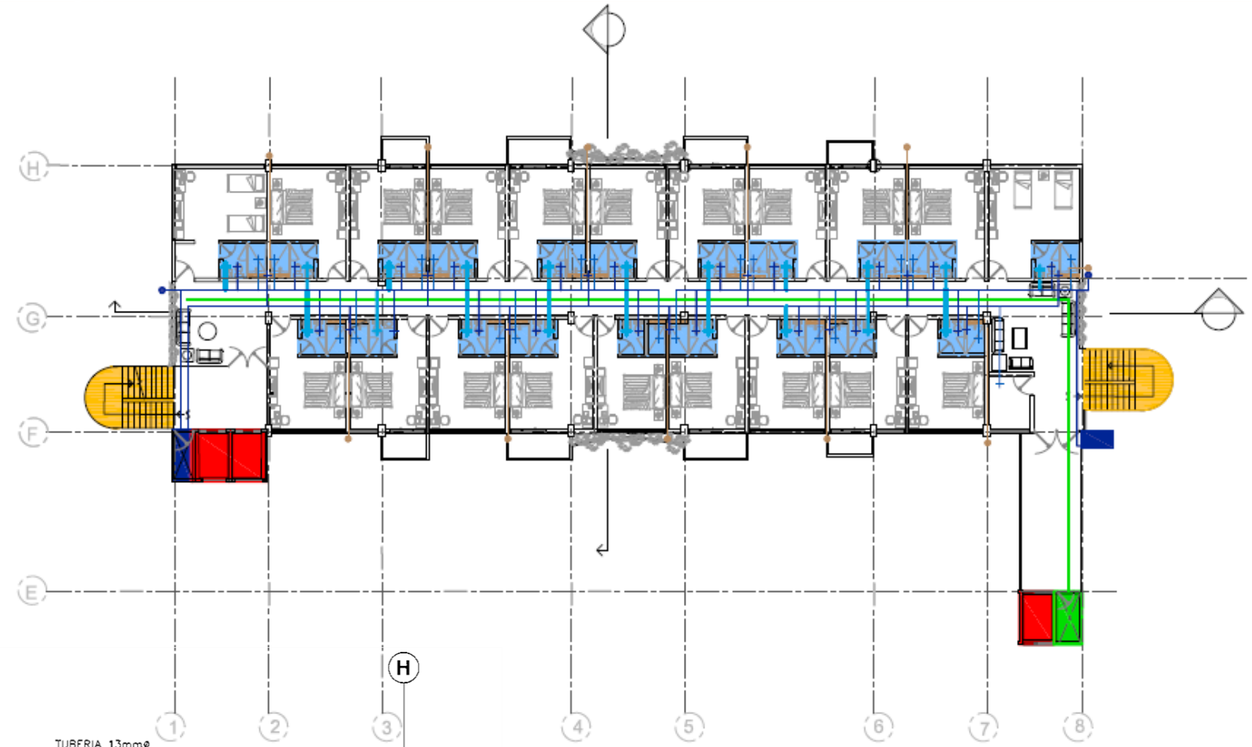
- Circulación y escaleras
- Ascensores
- Sistema mecánico
  - Tubería agua potable Ø38mm
  - Tubería evacuación aguas jabonosas Ø50mm
  - Tubería evacuación aguas negras Ø75mm
  - Tubería madre de evacuación N/J Ø100mm
- Núcleos húmedos
- Zona de limpieza planta de tratamiento (punto mas bajo con conexión al sistema urbano)
- Sistema eléctrico / telemático
  - Tubería portadora de líneas eléctricas
  - Cajas de breakers
  - Cajas de medidores
  - Transformadores eléctricos
- Ductos de desechos

SISTEMA INSTALACIONES HOTEL

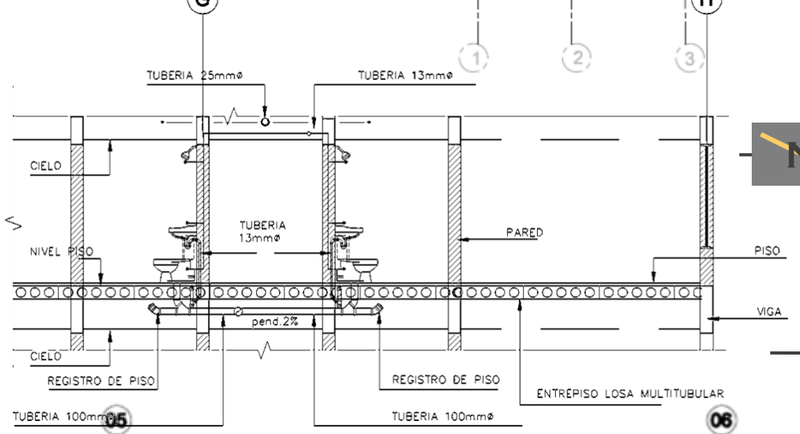
- Se ha seleccionado la planta típica de cada edificio, la más compleja y la de mayor repetición en el desarrollo edilicio.
- En ambos edificios se asigna el pasillo central para distribución de tuberías, con el propósito de no afectar las fachadas por el trayecto en la pendiente asignada.
- En cada extremo del edificio se plantea un núcleo del sistema mecánico para cubrir toda la longitud del edificio y manteniendo la pendiente asignada para las aguas servidas pero con la mitad del peralte requerido por dividir el edificio en dos. Es decir, cada mitad del edificio tributa hacia un extremo.
- Un registro general esta ubicado en cada piso y un tablero de circuitos para voz, datos y poder
- En el caso de datos se ofrece el sistema inalámbrico por piso, bajo registro de pago en recepción.
- El sistema de evacuación de aguas servidas será el mismo estipulado en la planta general. En alturas, distribución y pendiente pre asignada.
- Los cortes muestran la distribución desde y hacia la tubería madre en cada sistema para mantener el control y seguridad de cada servicio brindado.
- Los ductos del sistema de ventilación se manejan por encima del cielo y salen directamente a la fachada próxima del dormitorio, brindando una reducción tanto en instalación como en consumo energético.

SIMBOLOGÍA

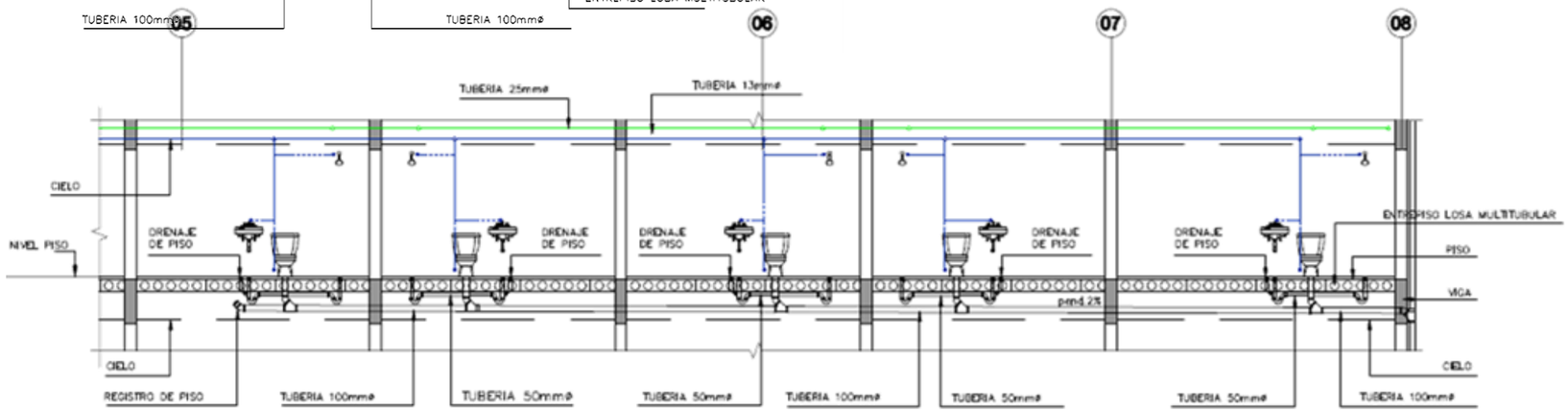
- Circulación y escaleras
- Ascensores
- Sistema mecánico
  - Tubería agua potable Ø38mm
  - Tubería evacuación aguas jabonosas Ø50mm
  - Tubería evacuación aguas negras Ø75mm
  - Tubería madre de evacuación N/J Ø100mm
- Núcleos húmedos
- Zona de limpieza planta de tratamiento (punto mas bajo con conexión al sistema urbano)
- Sistema eléctrico / telemático
  - Tubería portadora de líneas eléctricas
  - Cajas de breakers
  - Cajas de medidores
  - Transformadores eléctricos
- Ductos de desechos



Planta típica de instalaciones
Esc. 1:500

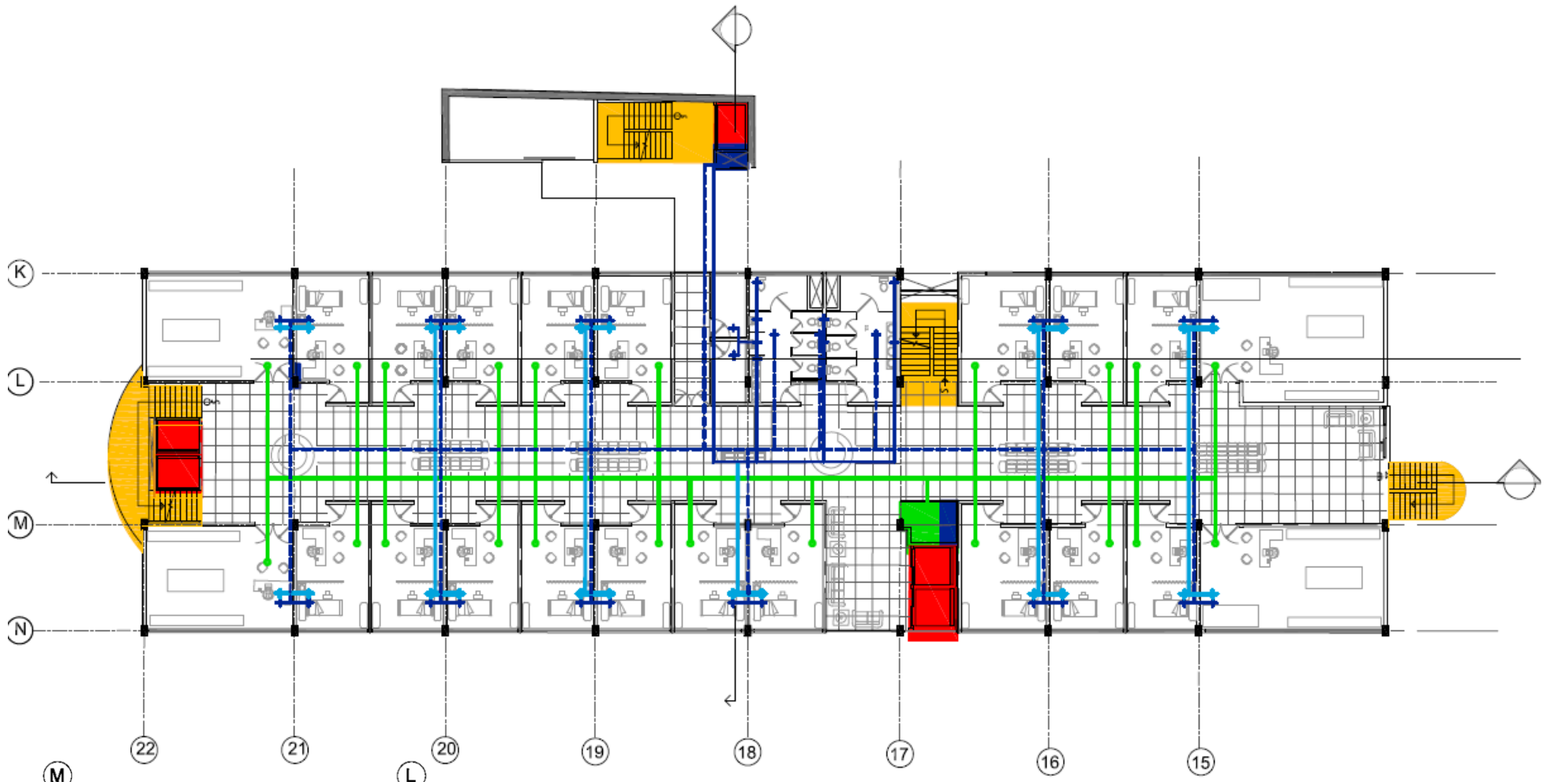


Cortes típico de instalaciones
Esc. 1:150

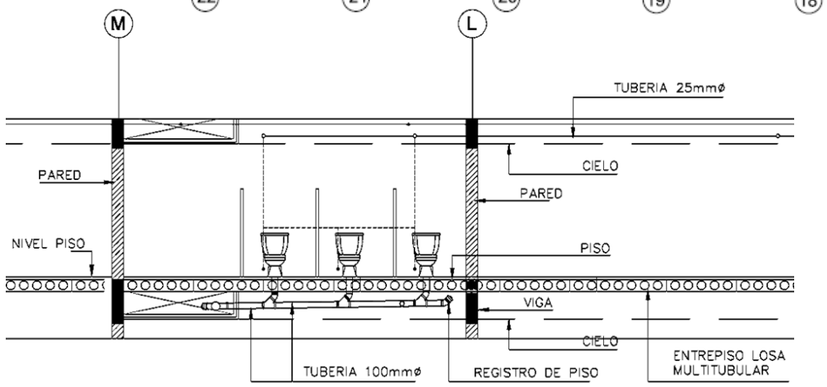


Sistema Instalaciones Consultorios

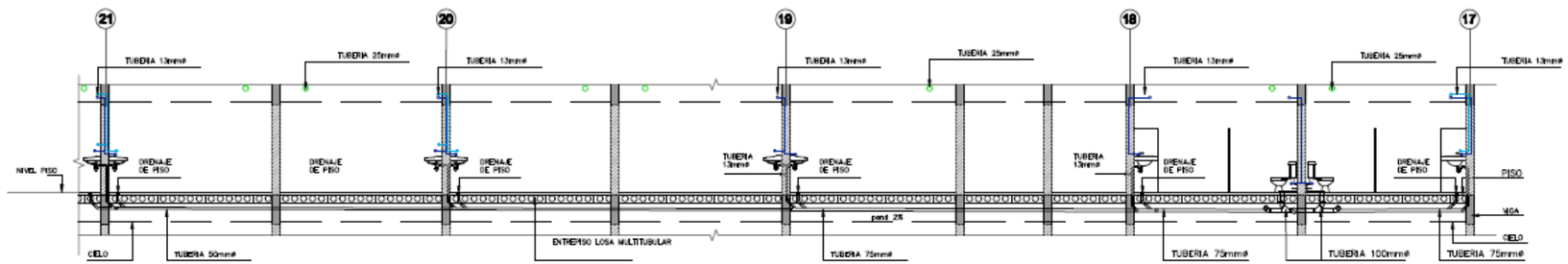
Electromecánico / ventilación / voz y datos



Planta típica de instalaciones
Esc. 1:500



Cortes típicos de instalaciones
Esc. 1:300



- Se proyecta un cuarto de medidores clasificado para los distintos sistemas en el inferior al de acceso principal para que su lectura se realice sin intervenir la privacidad de cada piso y de fácil lectura conjunta por estar en un mismo cuarto.
- Para el sistema de instalaciones de poder y voz se asigna en cada local comercial, consultorio y oficina un tablero de circuitos además, medidor individual pero concentrado en área próxima al cuarto eléctrico, de acceso restringido pero de fácil lectura para el responsable de la actividad de facturación.
- Para el sistema de datos se proyecta facturación fija de uso ilimitado e inalámbrico registrándose en cada piso. El ducto vertical va del nivel inferior de estacionamiento subterráneo al ultimo nivel del edificio.
- Las tuberías se manejan con el concepto de tubería madre que contiene las tuberías de cada local y se distribuye independientemente encada local después de pasar por el tablero de circuitos asignado.
- Para el sistema de alimentación de agua potable, se plantea el medidor individual por local , ubicados en una área próxima al cuarto mecánico , de acceso restringido pero de fácil lectura para el facturador respectivo. Viajan en tuberías individuales dentro de tubería madre proveniente del nivel inferior.
- El sistema de evacuación de aguas servidas será el mismo estipulado en la planta general. En alturas, distribución y pendiente pre asignada.

SIMBOLOGÍA

- Circulación y escaleras
- Ascensores
- Sistema mecánico
  - Tubería agua potable Ø38mm
  - Tubería evacuación aguas jabonosas Ø50mm
  - Tubería evacuación aguas negras Ø75mm
  - Tubería madre de evacuación N/J Ø100mm
  - Núcleos húmedos
  - Zona de limpieza planta de tratamiento (punto mas bajo con conexión al sistema urbano)
- Sistema eléctrico / telemático
  - Tubería portadora de líneas eléctricas
  - Cajas de breakers
  - Cajas de medidores
  - Transformadores eléctricos
- Ductos de desechos

La vida de una ciudad está determinada por sus usuarios, no hay ciudad sin transeúntes, sus características particulares y sus frecuencias de actividades son las que revisten y dan vida a la infraestructura edilicia que da soporte a la interacción y satisfacción humana.

Nuestras propuestas procuran minimizar el impacto ecológico y maximizar el bienestar de las personas en un determinado entorno y responden a las necesidades especiales y espaciales formando un sistema dentro de otro.

Los espacios comunes, abiertos al usuario espontaneo y con elementos y funciones particulares, dominados por ellos son los que denominamos ámbitos. Cada uno con un énfasis especial. Así entonces, son diseñados pensando en el carácter destinado para tal función, y sus elementos y dimensiones dan respaldo a tal argumento.

Vegetación, mobiliario urbano de información e iluminación, permeabilidad visual , elementos para sentarse, otros de protección microclima tica. Tratamiento con texturas, bordes y asistencia logística, son todos componentes utilizados con distintas proporciones en cada uno de los descritos. No hay negación vehicular, sino que integran y dosifican su participación, especialmente por tratarse de un centro de paradas de buses, no terminal sino de transito fluido y constante.

Por tanto, uno de los objetivos principales del proyecto de intervención urbana, potencializar la intensidad y frecuencia de uso, de transito , de conectividad y muy importante, de estancia y apropiación temporal del espacio.

Algunos ámbitos son totalmente nuevos, otros rescatan y refuerzan algún carácter ya prestablecido, con lo cual se asegura su continuación robustecida. Siempre interactuando con las paradas de buses

Isométrica general

Esc. 1:1000

La directriz general de los espacios públicos alrededor del edificio y que en algunos puntos tienen transición hacia el interior ha sido siempre la de provocar **permeabilidad visual** en primera instancia, para contrarrestar la saturación y/o contaminación visual que tenemos en el casco urbano josefino.

Con esta premisa de acercamiento a la manzana, el usuario podrá apropiarse de la estación de paradas de manera placida. Así entonces, en horas pico la apertura espacial evitará sentimiento angustiante. Por otro lado, se aportan elementos urbanos que den espacios acogedores en horas de bajo tránsito humano.

Continuando con el tema del confort, tomamos en cuenta la sensación intangible y abordamos el tema de la inseguridad social que puede disminuirse al aumentar la **legibilidad** en los distintos lugares, ya sean de tránsito, permanencia, descanso, interacción o simple observación, todos por igual sin esquinas o rincones sorpresivos.

Adicionalmente se incorporan elementos urbanos que sean informativos y otros que provoquen con **robustez**, **interacción** urbana espontanea, no se ha destinado espacios para concentración por dos motivos importantes, uno es la proximidad con parques que tendrían esa capacidad y otro que no interfiera con el nuevo carácter de paradas de transporte publico que ya son por si mismos concentradores.

Todos los espacios con protección micro climática y por supuesto el componente importante, vegetación dentro del carácter urbano de San José.

Recordemos que este componente ha sido fuertemente recomendado como pantalla entre paradas de autobuses, como guía en el trayecto peatonal y como elementos de bienvenida.

ÁMBITOS

Uno de los principales intereses de la propuesta, es provocar distintos niveles de ámbitos por las características de sus diferentes entornos no como espacios residuales sino espacios concebidos para tal propósito. Como ingredientes de su contenidos resulta pertinente enumerar algunas tales como; actividades existentes, volumetría edilicia, adecuaciones a las necesidades y aperturas espaciales y rescate de nuevas actividades desplazadas por falta de equipamiento urbano.

Cada ámbito es contenedor de distintas actividades especificas en cada punto .

Se han puntualizado 7 ámbitos: los representativos y sus sub-ámbitos con potenciales actividades……diseñados para dar cobijo en horas no pico y responder a la demanda y sus flujos en horas pico.

Las variables urbanas básicas tomadas en cuenta en cada selección han sido.

- AGRUPACIÓN / Concentración
- INTEGRACIÓN
- PERMEABILIDAD
- AMENIDAD
- LEGIBILIDAD
- ROBUSTEZ
- CONFORT MICROCLIMÁTICO
- TRANSICIÓN
- RIQUEZA VISUAL

Cada ámbito con distintas combinaciones de las características urbanas mencionadas que dan percepciones especificas para cada uno

SIMBOLOGÍA

- Sendas primarias
- Sendas secundarias
- Edificios a mantener
- Área de circulación
- Plazas
- Calles
- Áreas verdes
- Identificación ámbitos

Nivel Plaza– Planta general de locaciones

Esc. 1:1000

ÁMBITOS DE CIRCULACIÓN

Tienen los ámbitos de circulación énfasis en flujos peatonales que respondan tanto a tiempos de alta como de baja demanda algunos dan soporte a flujos primarios y otros ámbitos a secundarios .
Texturas de circulación están planteadas por igual para no restringir a una sola senda sino favorecer el encuentro espontaneo durante el trayecto, sin limites de direccionalidad peatonal.

ÁMBITOS DE ESTANCIA

Alimentados también por transeúntes pero con mayor posibilidad espacial de prolongar las actividades de interacción, lectura, descanso, observación o simple espera.
Están equipados con mayor mobiliario y rescatan visuales hacia y desde terrazas y aperturas que se manifiestan en el proyecto.
Para ello es importante que la actividad tenga filtros que den cobijo a la actividad sin ser completamente impermeables.

ÁMBITOS DE ACCESO

Son de carácter vestibular, orientador aunque otra actividades también están soportadas en ellos. Sin embargo su esencia es dar la bienvenida y encauzar al usuario

TRATAMIENTO DE FACHADAS

Como un todo integrado las fachadas edilicias están incorporadas a los ámbitos. Todas con permeabilidad pero dosificada según su caracterización. Así entonces las fachadas comerciales tienen permeabilidad visual completa y física regulada , mientras que otras como el hotel tienen incorporación visual pausada y otras con bordes de mayor privacidad..
El concepto generador en el tratamiento de fachadas es legibilidad al usuario con respaldo en la permeabilidad.

CARÁCTER VESTIBULAR
ÁMBITO # 1

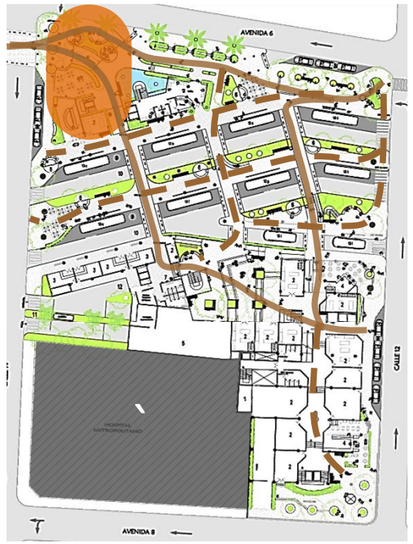
CARACTERIZACIÓN

Su característica primordial es ser un recibidor de flujo peatonal desde el Hospital San Juan de Dios, parque y Ministerio de Salud. Invitar con amplio paso al mismo nivel de acera a una amplia gama de opciones dentro del recorrido.

Es de amplia permeabilidad con variedad de funciones como punto nodal, transacciones diarias como pagos de recibos y venta de lotería, descanso o simplemente de contemplación de las actividades externas.

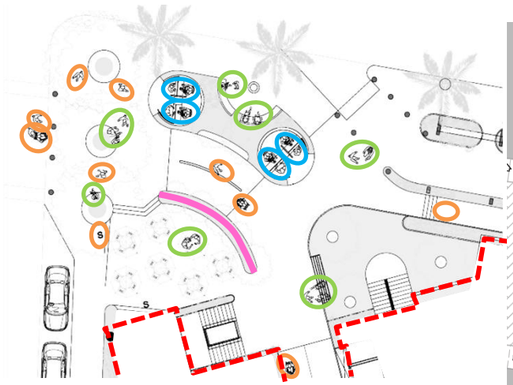
Posee protección micro-climática con vegetación que se extiende desde la colindancia exterior hacia el interior de la cuadra y con ejes verdes que marcan el recorrido como palmeras.
Protectores contra vehículos y de áreas verdes dotados de dimensiones aptas para el encuentro y la interacción espontánea.

UBICACIÓN

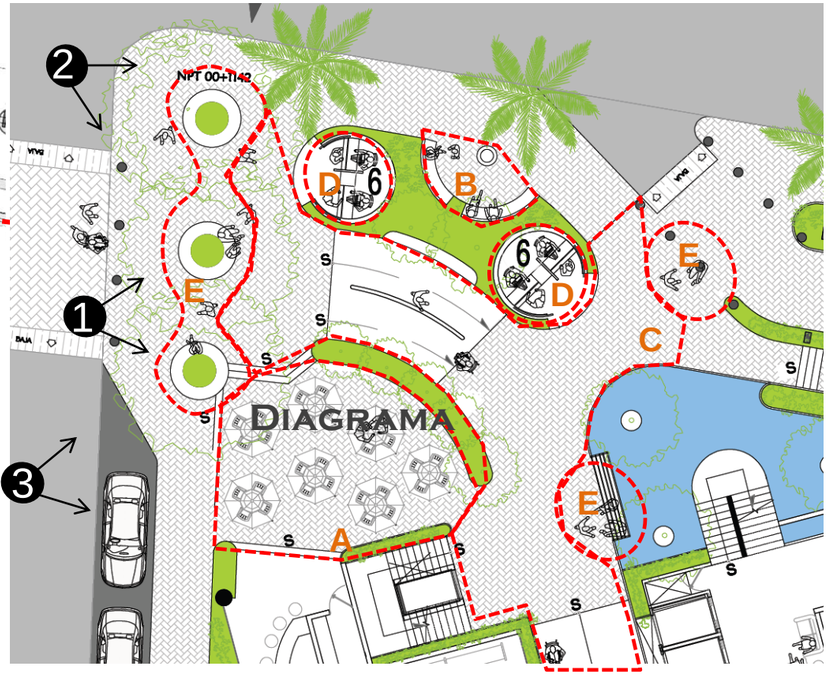


VISTAS

DIAGRAMA



DISEÑO EN DETALLE



ACTIVIDADES

- Espacio para transitar, conectarse con otros destinos
- Pagos y compras de lotería
- Conversar
- Observar y ser observado
- Sentarse y descansar, pausa

SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

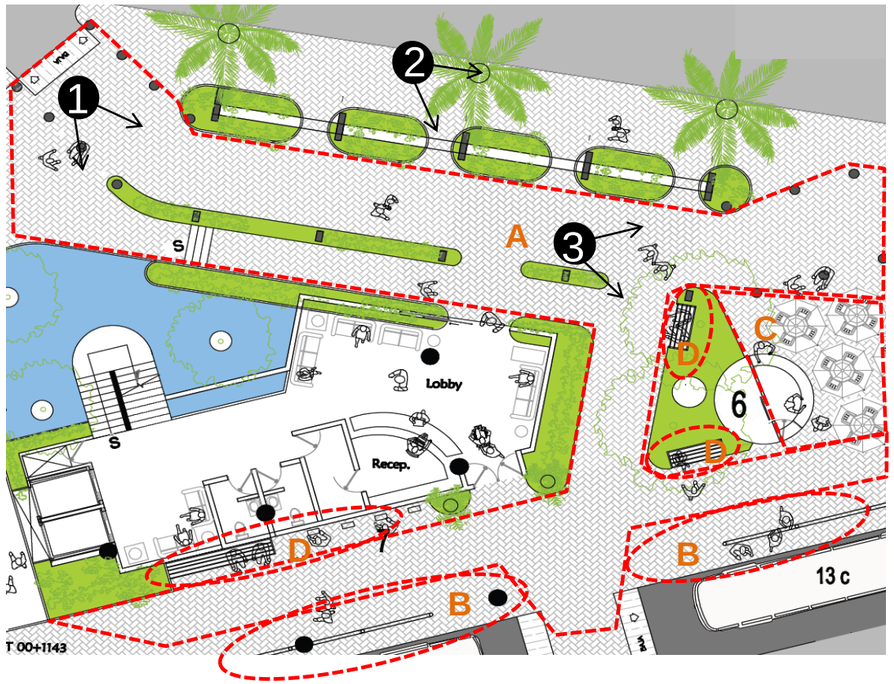
Concentración	Integración	Amenidad	Invitación	Variedad	Robustez	Permeabilidad	Legibilidad
-	●	●	+	+	+	+	+

Carácter hito, vestíbulo hotel / circulación
Ámbito # 2

Ámbitos

Vistas

Diseño en detalle



Aplicación Conceptos Directrices

Concentración	Integración	Amenidad	Invitación	Variedad	Robustez	Permeabilidad	Legibilidad
-	+	-	+	-	●	+	+

Ubicación

Diagrama

Actividades

- Espacio para transitar
- Sentarse
- Conversar
- Observar y ser observado
- Lugar de encuentro
- Ingreso al hotel

SIMBOLOGÍA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes
- Espera de transporte

Caracterización

Es recibidor y bifurcador de flujo peatonal desde los extremos de la cuadra . Invita a un paso cubierto con mayor robustez y con vestibulación del hotel. De gran permeabilidad tanto física como visual.

Rescata además la antigua construcción que rememora el uso habitacional de la cuadra antes del crecimiento comercial, provoca un remanso en el flujo y abre opciones a la permanencia o contemplación de las actividades internas al hotel o las de paso.

Posee protección climática con el pergolado de nivel superior y protección micro-climática bajo las palmeras.

CARÁCTER VESTIBULAR / CIRCULACIÓN
ÁMBITO # 3

CARACTERIZACIÓN

Este ámbito canaliza los flujos con variedad de actividades y posibilidades de interactuar, Pues no solo sirve de paso sino que ofrece espacios para observar y ser observado, hacer una pausa y tomarse una bebida mientras se controla la llegada del transporte.

Dos tipos de transporte publico se pueden abordar en lados opuestos con ambientes variados de uno a otro servicio.

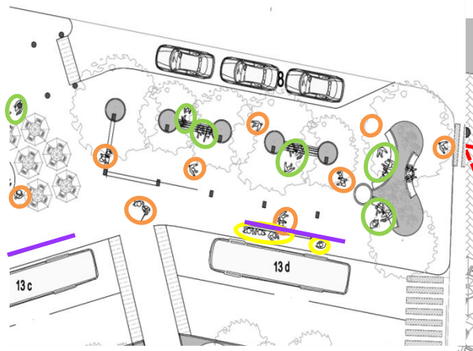
Proporciona espacios para interactuar y variar la calidad de la espera sin interrumpir la circulación masiva que pueda darse en horas pico. El pergolado abierto baja la escala de aproximación a los edificios y encauza .

Su legibilidad va acompañada de opciones de pausa en su recorrido.

UBICACIÓN

VISTAS

DIAGRAMA



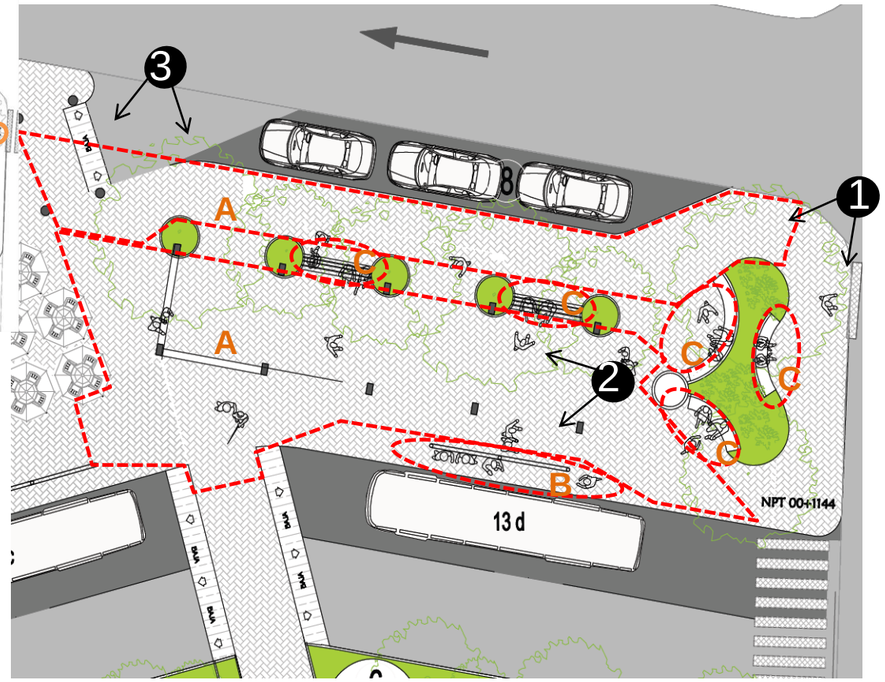
ACTIVIDADES

- Espacio para transitar,
- esperar y descansar
- interactuar , conversar,
- observar y ser observado
- sentarse y abordar transporte

SIMBOLOGIA

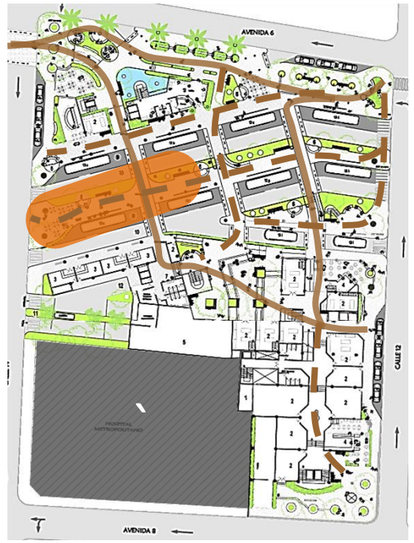
- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes
- Espera de transporte

DISEÑO EN DETALLE


3
1
2
A
A
B
C
C
C

VISTAS

UBICACIÓN



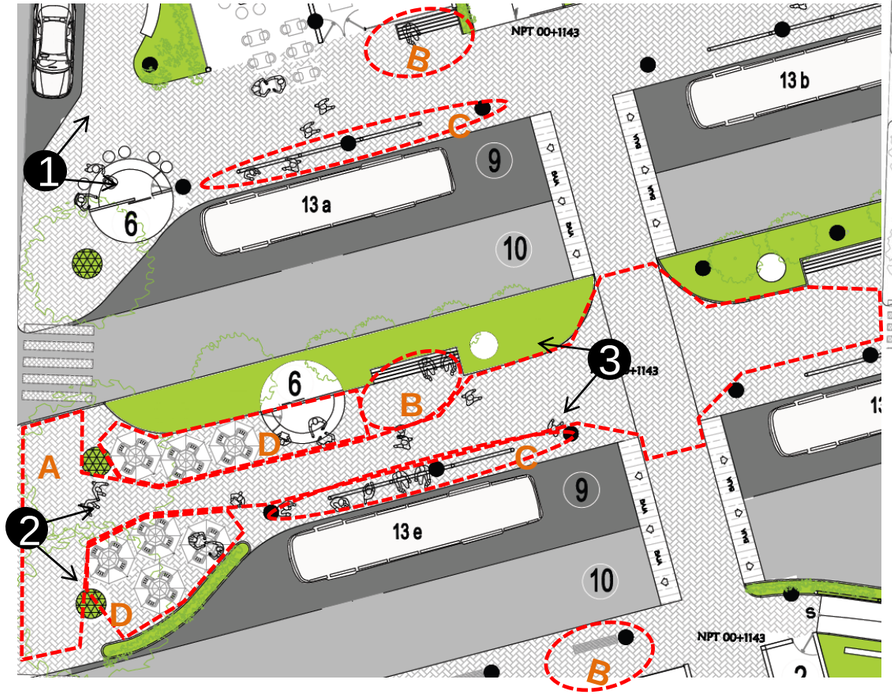
CARACTERIZACIÓN

Es el remate de un andén y reduce la fuga visual para encontrar parcialmente la legibilidad que llega al extremo de la cuadra.

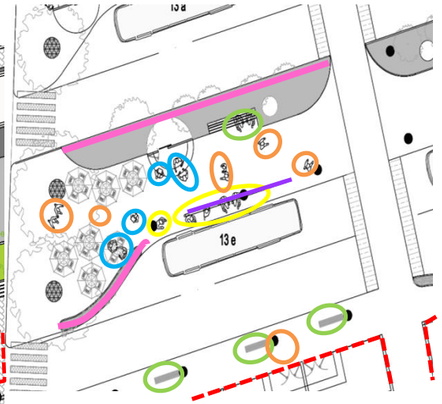
Por otro lado, estar en el límite de la refresquería y/o heladería puede facilitar cambio en el sentido de la espera del pasajero, despedida o simplemente contemplación hacia el parque colindante.

La delimitación de pantallas verdes en las espaldas de todas las paradas contribuye como filtros visuales, filtros de contaminación y micro climatiza, pues encauza aún más la dirección de los vientos que cargan gases o contaminantes.

DISEÑO EN DETALLE



DIAGRAMA



ACTIVIDADES

- Espacio para transitar y conectarse a otros destinos
- sentarse y comer
- conversar e Interactuar
- observar y ser observado
- encontrarse
- abordar transporte

SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes
- Espera de transporte

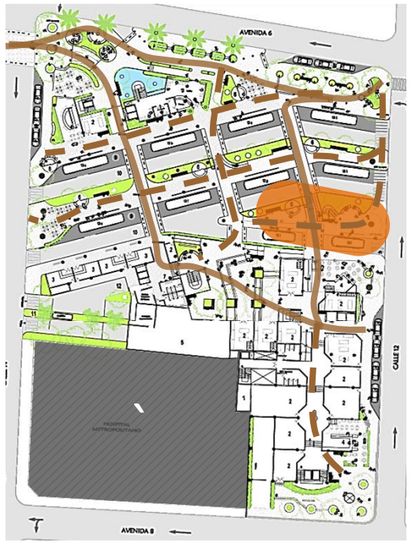
APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

CARACTERIZACIÓN

Este ámbito tiene la particularidad de ser desembocadura de escaleras de emergencia del edificio que lo protege climáticamente. Tiene la capacidad de encauzar flujos de alto tránsito sin entorpecer los sub- ámbitos de espera sentado donde interactuar y abastecerse de alimentos, bebidas para llevar.

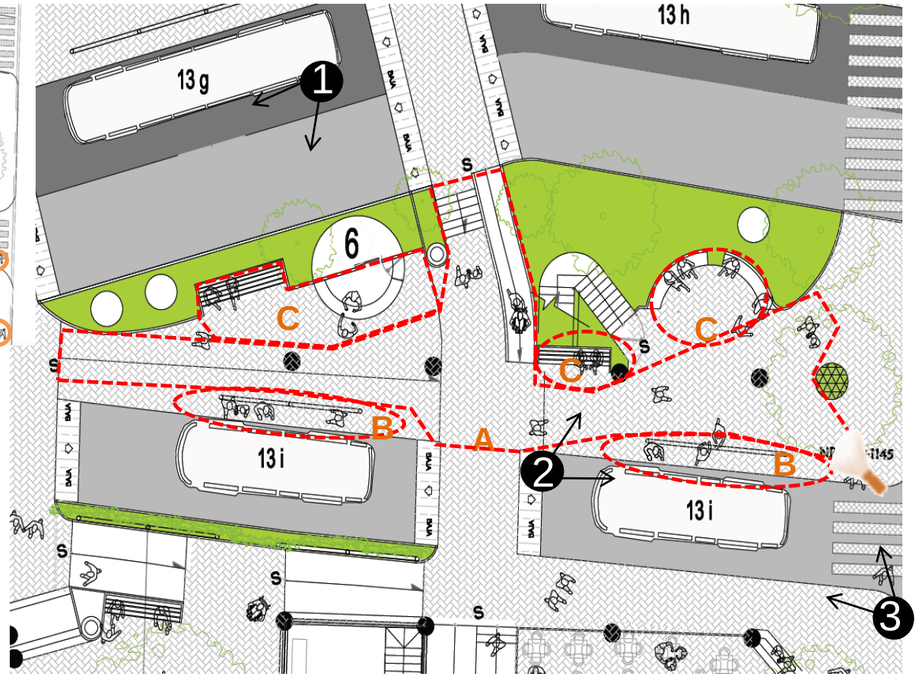
Resulta además ser acceso o conector por media cuadra hacia los andenes de abordaje-desabordaje, puede ser zona de paso hacia bloque comercial, o bien de permanencia y de interacción visual entre niveles visuales de espera a distinta altura, al ser combinados con el cafetín interno

UBICACIÓN



DIAGRAMA

DISEÑO EN DETALLE



ACTIVIDADES

- Espacio para conectarse a media cuadra.
- Compras de alimentos de soporte inmediato.
- Conversar, esperar e interactuar
- Ver.
- Abordar transporte.

SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes
- Espera de transporte

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

Vistas

1

2

3

Ubicación

Caracterización

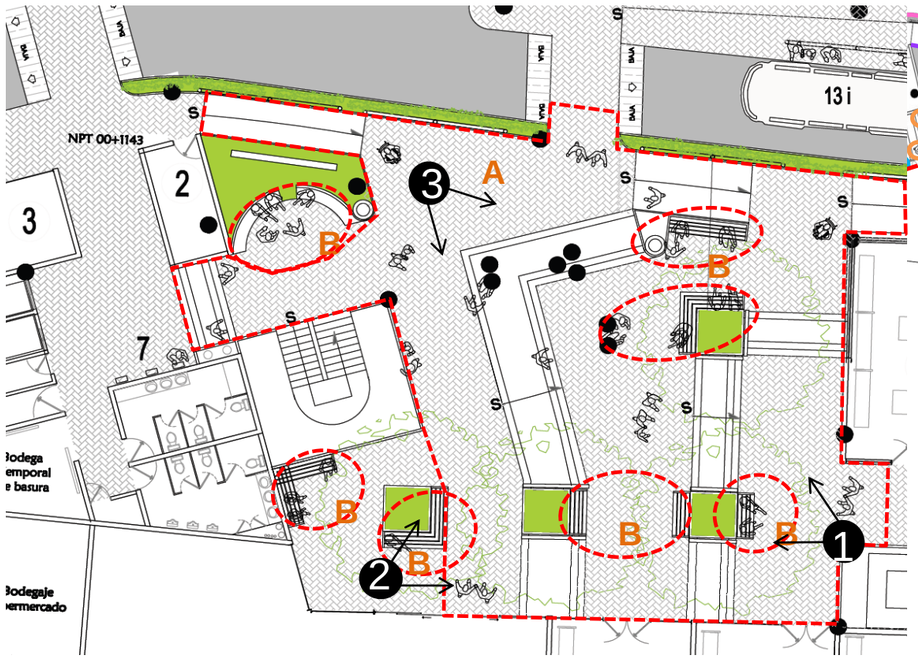
Al estar localizado en el corazón de la cuadra es conector y vestíbulo interno de cualquier nuevo destino a locales comerciales. Flujos cruzados con variedad en el trayecto. Son considerados los flujos verticales que comunican con los niveles superiores

Las diferencias de niveles entre ambos edificios es salvada por terraceos con posibilidades de hacer pausas para interactuar. Protección micro- climática con árboles y asientos colocados estratégicamente para provocar grupos de encuentro y observación de otras actividades. Es observada por el conector superior o pasarela entre los edificios que esta en niveles comerciales.

Cada local comercial tiene su vestíbulo externo y facilita la robustez con soportes para actividades propias de una plaza interna, pausar, observar, conversar, comerse algo espera, encuentro o reuniones grupales a pequeña escala

,

Diseño en detalle



Diagrama

Actividades

- Espacio para transitar y conectarse con otros destinos
- Esperar, jugar
- interactuar
- observar y ser observado
- sentarse y descansar
- hacer una pausa en el recorrido

APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

Concentración	Integración	Amenidad	Invitación	Variedad	Robustez	Permeabilidad	Legibilidad
●	+	●	+	●	+	+	+

CARÁCTER VESTIBULA /ESTANCIA
ÁMBITO # 7

CARACTERIZACIÓN

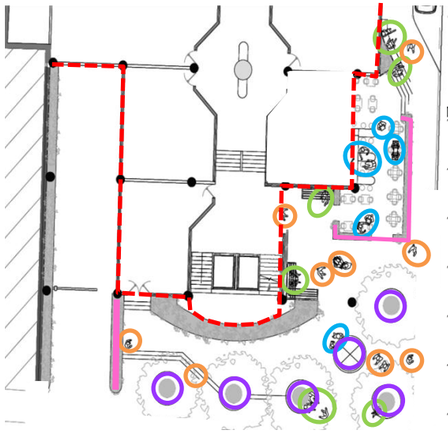
El propósito de presentar línea de árboles en la acera es minimizar el impacto de la altura del edificio y contribuir con la escala de confort del peatón. Además cada punto ofrece la posibilidad de dar actividad de espera y/o observar.
La pantalla verde además muestra dosis de vegetación notables en el resto del proyecto y contribuye con el entorno inmediato.

Sirve de antesala a la vestibulación del edificio y de la asentada actividad que es el cafetín. Adiciona mayor confort visual y opciones externas. Con opciones de encuentro espera e interacción.

UBICACIÓN

VISTAS

DIAGRAMA



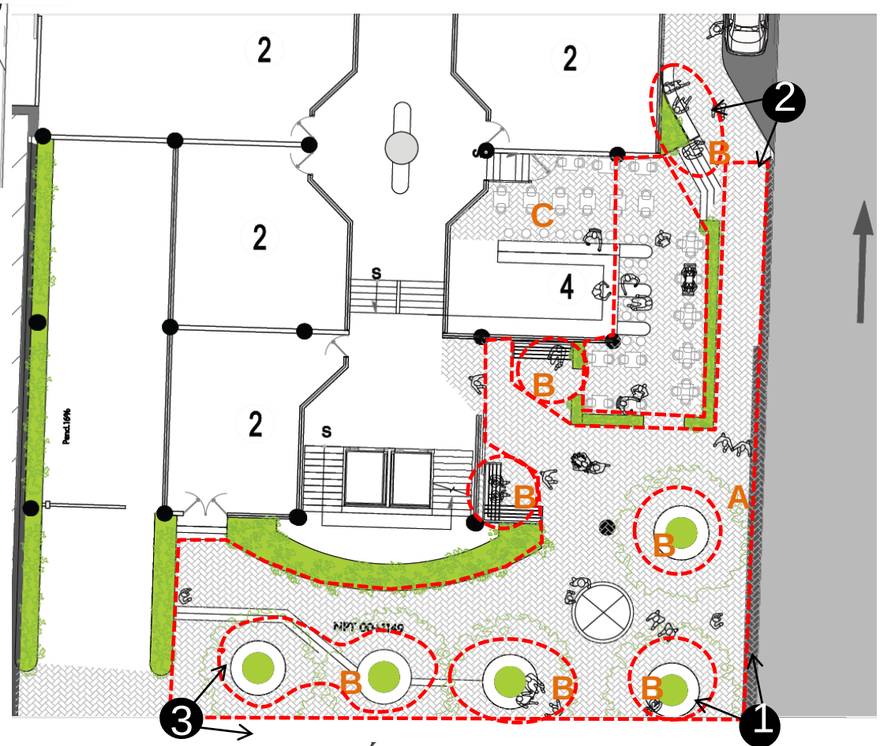
ACTIVIDADES

- Espacio para transitar
- comprar
- conversar e interactuar
- observar
- tomarse un café

SIMBOLOGIA

- Cambio de nivel
- Borde permeable
- Borde – interacción
- Proyección del edificio
- Burbuja estancia
- Burbuja circulación
- Burbuja actividades itinerantes
- Espera de transporte

DISEÑO EN DETALLE



APLICACIÓN CONCEPTOS DIRECTRICES

Concentración	Integración	Amenidad	Invitación	Variedad	Robustez	Permeabilidad	Legibilidad
-	●	●	+	●	+	+	+

Vistas generales

Costos

Para estimar los costos del proyecto, se tomaron en cuenta tanto los costos directos (terreno y construcción), como los indirectos(honorarios profesionales y trámites), para estimar el costo del terreno se tomó como base el Mapa de Valores del Terreno por Zona Homogénea, del Ministerio de Hacienda, además para los costos de construcción se utilizó el Manual de Valores Base por tipología Constructiva, del Ministerio de hacienda, estos datos eran para febrero del 2011, por lo que para actualizarlos, se utilizó el Índice de Precios de Edificios, del Instituto Nacional de Estadística y Censos, el cual actualizó los precios hasta abril del 2012. El tipo de cambio de colones a dólares utilizado es de ¢508,00, del Banco de Costa Rica al 5 de junio del 2012.

DESGLOSE DE COSTOS

CLASIFICACIÓN	DESGLOSE	COSTO DEL m²	IPE Hasta FEB-12	IPE Hasta ABR-12	m² EN PROYECTO	COSTOS DEL PROYECTO	
			1.0377	0.9958		COLONES	DOLARES
COSTOS DIRECTOS TERRENO, MANO DE OBRA, MATERIALES, EQUIPO Y HERRAMIENTAS	Terreno	¢ 355,000	¢ 368,384	¢ 366,836	11755	¢ 4,312,160,581	$ 8,488,505.08
	CONSTRUCCION - Espacios edificados						
	Áreas de hotel	¢ 755,000	¢ 783,464	¢ 780,173	4756	¢ 3,710,502,566	$ 7,304,138.91
	Áreas comerciales	¢ 175,000	¢ 181,598	¢ 180,835	5544	¢ 1,002,548,079	$ 1,973,519.84
	Áreas de consultorios médicos	¢ 575,000	¢ 596,678	¢ 594,171	3940	¢ 2,341,035,531	$ 4,608,337.66
	Calles internas y paradas	¢ 18,500	¢ 19,197	¢ 19,117	3991	¢ 76,295,231	$ 150,187.46
	Estacionamientos	¢ 220,000	¢ 228,294	¢ 227,335	5333	¢ 1,212,378,436	$ 2,386,571.72
	Bodegas / carga y descarga	¢ 190,000	¢ 197,163	¢ 196,335	120	¢ 23,560,190	$ 46,378.33
	Planta de tratamiento	¢ 287,500	¢ 298,339	¢ 297,086	125	¢ 37,135,716	$ 73,101.80
	Tanque de captación	¢ 287,500	¢ 298,339	¢ 297,086	125	¢ 37,135,716	$ 73,101.80
	Sistemas de emergencia	¢ 350,000	¢ 363,195	¢ 361,670	825	¢ 298,377,404	$ 587,357.10
	CONSTRUCCION - Espacios públicos						
	Áreas peatonales	¢ 13,500	¢ 14,009	¢ 13,950	1500	¢ 20,925,169	$ 41,191.28
	Áreas de estancia	¢ 17,500	¢ 18,160	¢ 18,083	3605	¢ 65,190,942	$ 128,328.63
	kioscos	¢ 216,000	¢ 224,143	¢ 223,202	1300	¢ 290,162,338	$ 571,185.70
	COSTOS DIRECTOS					**¢ 13,427,407,898**	**$ 26,431,905.31**
	IMPREVISTOS (5%)					**¢ 671,370,395**	**$ 1,321,595.27**
TOTAL COSTOS DIRECTOS						**¢ 14,098,778,293**	**$ 27,753,500.58**
COSTOS INDIRECTOS ASESORÍAS TÉCNICA Y TRÁMITES	Estudios preliminares	0.5%				¢ 70,493,891	$ 138,767.50
	Anteproyecto	1.0%				¢ 140,987,783	$ 277,535.01
	Planos constructivos	4.0%				¢ 563,951,132	$ 1,110,140.02
	Dirección técnica	5.0%				¢ 704,938,915	$ 1,387,675.03
	Administración de obra	15.0%				¢ 211,481,674	$ 416,302.51
	Trámites	7.0%				¢ 986,914,481	$ 1,942,745.04
TOTAL COSTOS INDIRECTOS						**¢ 2,678,767,876**	**$ 5,273,165.11**
COSTOS TOTALES						**¢ 16,777,546,169**	**$ 33,026,665.69**

Viabilidad para el inversionista

INFORMACION - PROYECTO		
Costo total del proyecto	₡	16,777,546,169.00
Área edificada útil		14240
Área de parqueo		6408
m² rentables		20648
valor del m²	₡	812,550.67
VIABILIDAD		
ALQUILER mínimo para el proyecto		
₡		5,935

Nota: El cálculo VNA se basa en flujos de caja futuros. Para este efecto se toma como 156.58.
Dentro de los m2 rentables se está excluyendo el área de circulación excepto en espacios de planta libre.

Para proceder con la gestión es necesario saber el tipo de viabilidad que tendría el proyecto basado en su costo económico. Desde el punto de vista económico pueden existir actores para una gestión mixta (pública y privada) como lo sería la municipalidad o inversionistas en el caso de gestiones privadas. Esto determina el proceder de la adquisición de terrenos con o sin expropiación, modelos de tenencia de tierra por compra, alquiler o subsidio, vías de financiamiento, regulaciones pertinentes, entre otras. El alquiler mínimo debe ser inferior o igual al valor de los alquileres según su mercado y contexto. Pero debe ser superior a la ganancia por intereses de un certificados de depósito a plazo para que sea viable la inversión.
Fuente: Ing. Roberto Fernández, Revista del Colegio Federado de ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, 2012.

Diagrama de viabilidad

Costo de construcción / m² rentables
₡ 812,551

Tasa activa préstamos para la construcción.
16%

La renta neta requerida es el resultado del costo del m2 rentable entre el VNA que toma en cuenta la tasa activa vigente para préstamo de construcción.
₡ 5,189

Deducciones por administración, mantenimiento e impuestos.
18%

La renta bruta se obtiene mediante la división de la renta neta entre la resta de uno menos las deducciones.
₡ 6,328

El alquiler mínimo es el resultado de multiplicar la renta bruta por el cociente de la tasa de CDP y el alquiler anual. Se considera viable cuando la tasa de alquiler anual es mayor a la tasa de CDP, sino se procede a una gestión distinta.
₡ 5,935

Tasa de alquiler mensual.
0.78%

Tasa de alquiler anual.
9.76%

Tasa de certificados de depósito a plazo.
9.15%

Viabilidad para inversionista

NO ES VIABLE
Se procede a una gestión mixta donde la municipalidad es uno de los colaboradores en el proceso.

SÍ ES VIABLE
Es económicamente rentable manejar el proyecto desde una gestión privada al lado de inversionistas.

Gestión del proyecto

	Alcances	Actores principales	Costos	Financiamiento	Usuario	Tipo de administración	Incentivos a propietarios
ESPACIO URBANO	▪ Ofrecer un espacio confortable y ameno para el abordaje y desabordaje del transporte público. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto) ▪ Ofrecer variedad de actividades urbanas con amenidades que incrementen la vivencia urbana.	Propietarios de terrenos Municipalidad Empresas privadas: -Comercios de primer nivel -Empresas de autobuses	**¢1,981,293,018** $3,900,183	▪ Busca financiarse por medio de Bonos Municipales emitidos por la Municipalidad de San José, que desde el 2011 cuenta con un fondo de 10,000,000,000.00 de colones para financiar proyectos espciales. ▪ Por otra parte, las companías autobuseras y empresas privadas que se anuncien en el espacio público pueden financiar otra fracción	▪ **RESIDENTES, TRABAJADORES, USUARIOS DE SERVICIOS Y CLIENTES**: Usuarios permanentes del proyecto por lo que se proporciona espacios para la estancia cercanos a sus actividades especificas. ▪ **TURISTAS, PEATONES Y ESTUDIANTES**: son usuarios transitorios con diversidad de actividades para su permanencia.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** dueños privados + inversionistas + municipalidad	▪ Cesión de terreno, para desarrollar el proyecto: al participar se le otorga facilidades para obtener locales en el proyecto, como parte de su ganancia. ▪ Incorporación de la municipalidad, dentro de la administración: facilitara los bonos para desarrollar el proyecto además de la exoneración de varios impuestos. ▪ La figura cooperativa de dueños del proyecto ayuda económicamente para el mantenimiento adecuado de cada espacio.
ESPACIO CONSTRUIDO	▪ Reactivar la actividad comercial. ▪ Potenciar los servicios en la zona ▪ Generar nuevos centros de trabajo, producción y ocio. ▪ Atraer usuarios ofreciendo variedad de actividades (uso mixto).	Propietarios de terrenos Municipalidad Cámara de comerciantes detallistas Empresas privadas: -Comercios -Desarrolladoras -Empresas médicas	**¢14,796,253,150** **¢1,981,293,018**	▪ Los edificios serán financiados por medio de inversión privada, a la cual se le facilitarán una serie de créditos y/o bonos con el sistema financiero nacional. ▪ Para los dueños de consultorios y de espacios de consultorios se sugiere subsidios con aporte estatal, municipal y valores generados por el proyecto.	▪ **VISITANTE Y TURISTA DE SALUD**: La propuesta de alojamiento en el hotel va dirigida a turistas nacionales y extranjeros. ▪ **COMERCIANTE**: Los locales comerciales están dirigidos a comercio detallista y otros de tipo franquicia. ▪ **FUNCIONARIOS DE CONSULTORIOS Y HOTEL**: Empleados del campo de la salud y técnicos en turismo.	**JUNTA ADMINISTRATIVA** dueños privados + inversionistas + municipalidad	

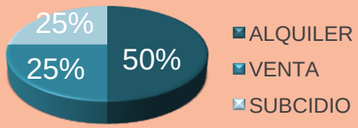
Modelos de tenencia

-Venta: para los locales comerciales y espacio de servicios públicos que den a la plaza.

-Alquiler: todos los locales comerciales de niveles sin frente a la plaza. Es decir de niveles superiores.

-Subsidio: Para los consultorios médicos del estado que deseen una ocupación permanente del espacio.

CONSULTORIOS



HOTEL

COMERCIO

Conclusiones y recomendaciones

Resumen de proyectos alcanzados

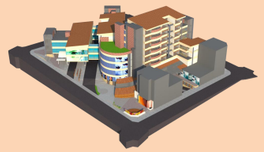
Cada uno de los proyectos realizados por este seminario de graduación tuvo diversas vocaciones, áreas, concepto y necesidades según su contexto inmediato. No obstante, cada proyecto puntual es indispensable a la hora de integrar la red macro de regeneración de San José. La imagen de abajo muestra una ficha bajo la calidad de resumen.

SECTOR A

área 31246m2
vocación hospedaje y servicios médicos
referente Hospital San Juan de Dios

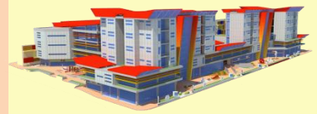
SECTOR E

área 14964.81m2
vocación residencial /educativo
referente Colegio de Señoritas



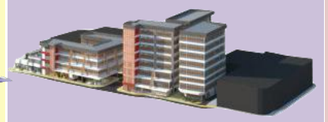
GALERÍA URBANA

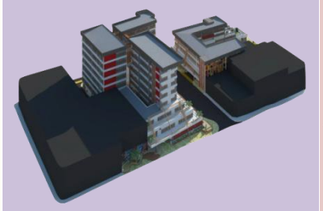
área 34602m2
vocación comercial/ educativo
referente Parque Morazán



SECTOR A

área 14699m2
vocación lúdico/ hospedaje
referente Parque de La Merced





SECTOR C

área 30108.88m2
vocación residencial /servicios
referente bulevar C.3 galerías

GALERÍA URBANA

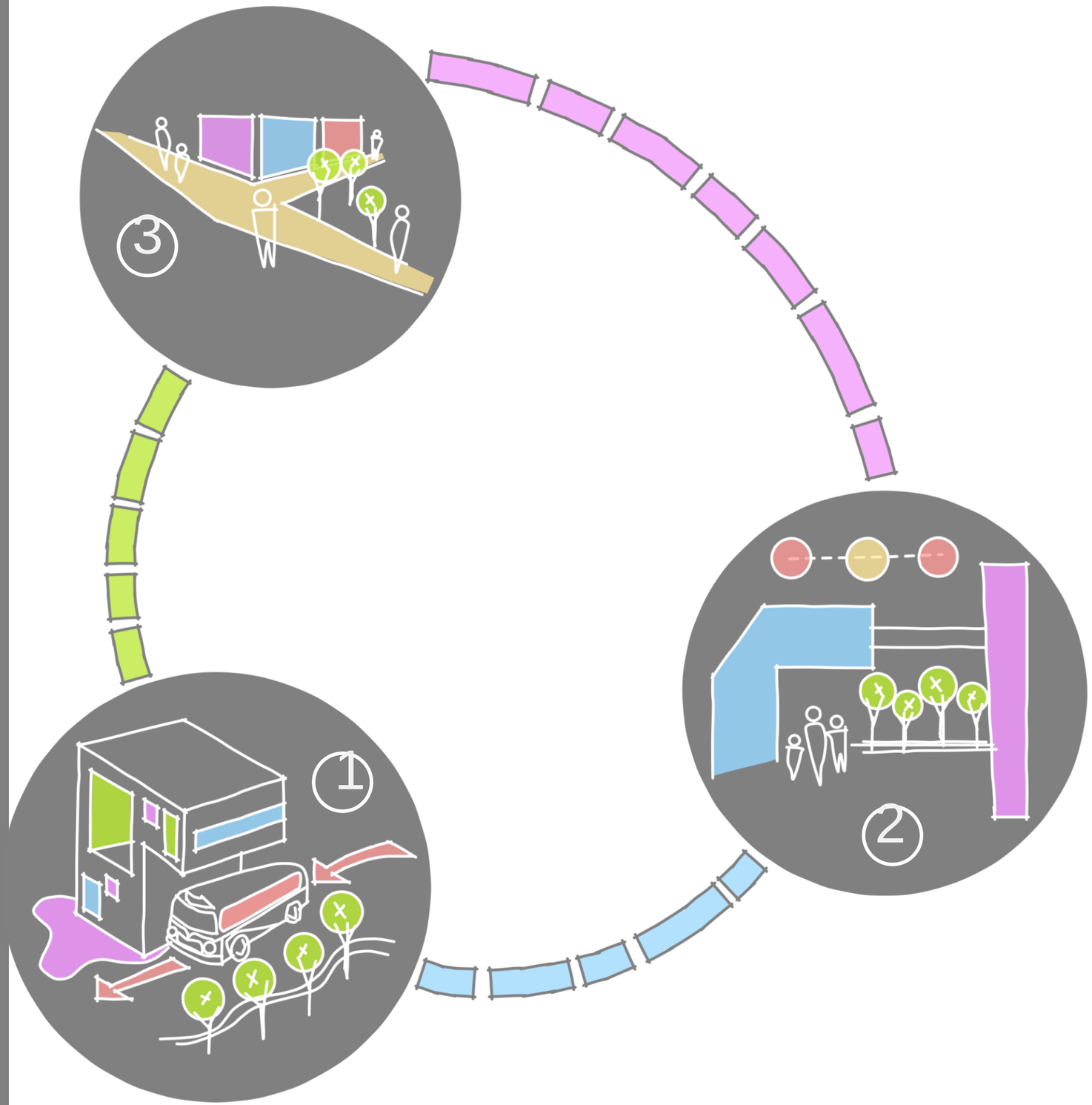
área 20050m2
vocación residencial /entretenim.
referente edificio RACSA

Recomendaciones Generales

1. **Ubicación estratégica de nodos de transporte público y centralidad urbana, con mayor riqueza urbana, proporcionando servicios y facilidades en un marco físico de mayor confort para sus usuarios.**

2. **Articulación entre proyectos por medio de galerías urbanas.**

3. **Mejoramiento e integración de redes peatonales existentes con nuevas tipologías propuestas.**



Conclusiones

La regeneración urbana del centro de nuestra ciudad capital puede plantearse desde diferentes perspectivas, en las cuales se puede enfatizar en temáticas o fenómenos urbanos. Para efectos de este Seminario de Graduación, la regeneración de la ciudad de San José se propone desde la reorganización del sistema de abordaje y desabordaje del transporte público, así como del replanteamiento de las cualidades del entorno inmediato de esta actividad. Además, se enfatiza en la necesidad de enriquecer la variedad de actividades a desarrollar en puntos estratégicos para beneficio de la dinámica urbana.

1

La importancia que se le da a las condiciones en que se accede al transporte público obedece a que este es actualmente el principal motor de actividad en la ciudad de San José que, como se mencionó, se ha convertido en una gran terminal de autobuses en sí misma, pero sin brindar condiciones de orden, confort y amenidad. Por ello, se busca aprovechar los beneficios que el uso del transporte público brinda en temas como ahorro y disminución de la contaminación, optimizando sus condiciones para convertirlo en un medio accesible y eficiente de movilidad. Esta optimización busca darse desde el mejoramiento del marco físico de acceso, reagrupando las paradas por sector y trayectoria de las unidades de transporte en su entrada y salida del casco central. La nueva ubicación de estas paradas en puntos estratégicos, cuadrantes urbanos subutulizados, busca crear nuevos nodos de centralidad que liberen las vías vehiculares y permitan que el abordaje y desabordaje se dé en espacios de mayor confort para el usuario. Estos espacios, al encontrarse en el interior de los cuadrantes albergan una oferta variada de comercios y servicios para el aprovechamiento, tanto de los usuarios del transporte público, como para los residentes del centro de la ciudad y las usuarios cotidianos que transitan por ella. La presencia de actividades distintas, tanto en carácter como en escala, en un área determinada, refuerzan la riqueza que puede tener una ciudad en diferentes momentos del día.

2

Las actividades por desarrollar en estos nuevos puntos de centralidad, así como sus proyecciones edilicias fueron planteadas desde un estudios cuantitativo y cualitativo de los usuarios y de la zona. Los monitoreos peatonales desde el trabajo de campo, y su posterior análisis, permitieron establecer ciertas necesidades por cubrir por las propuestas de espacios público y diseño edilicio. Las condiciones físicas y de actividad de cada sector estudiado fueron contempladas para aprovechar las condiciones positivas de estos, conservando ciertos usos y actividades. Tomando esto en cuenta, se buscó complementar lo conservado con usos que atrajeran a un mayor número de usuarios y ofertaran una variedad de actividades necesaria para enriquecer la vida urbana y la regeneración de sectores de la ciudad que actualmente se encuentran en deterioro.

3

Conclusiones

4 El aumento de actividades, y por ende de usuarios, así como su presencia en diferentes franjas horarias en la ciudad, aumenta la percepción de seguridad en la misma.

5 Asimismo, se contempló que una mayor variedad de usuarios, a nivel cultural, socio económico y etéreo, así como diferentes configuraciones familiares, lograría la conformación de un centro urbano más inclusivo. Para ello, varias propuestas ofrecen diversas opciones de tipologías habitacionales y de medios de acceso financiero, como la compra, el alquiler o el subsidio. Por otra parte, las nuevas actividades que los proyectos ofrecen, tanto a nivel comercial, como de servicios y de nuevos puestos de trabajo, posibilitarían una inserción integral en la ciudad para sus usuarios.

6 La prioridad para esta propuesta de renovación del Seminario yace en facilitar la movilidad y el disfrute de las diferentes condiciones urbanas a nivel peatonal. Tanto las propuestas arquitectónicas como los planteamientos de mejoramiento de espacio público y de redes peatonales son concebidas desde los conceptos de diseño urbano, a saber concentración, agrupación, variedad, integración, legibilidad, permeabilidad, robustez, invitación y amenidad. Los mismos fueron descritos en el marco teórico del primer Seminario, presentado en el 2011, y en los 13 proyectos individuales, incluidos los 6 desarrollados para esta entrega. Estos conceptos fueron aplicados en diferentes escalas para integrar los diferentes componentes físicos de la ciudad. Esta herramienta metodológica permitió una aproximación distinta al diseño de la comúnmente desarrollada en el ámbito académico. Principalmente, el objetivo común del Seminario es plantear una propuesta que busque crear una ciudad más confortable para el usuario, por medio de espacios urbanos que le brinden amenidad, opciones para responder a necesidades cotidianas de diferente índole y ámbitos para el contacto e intercambio humano. Es decir, el diseño inició por la condición urbana de los proyectos, sus características y cualidades, así como su vinculación a los espacios edificados, los cuales responden a las condiciones definidas por los ámbitos urbanos.

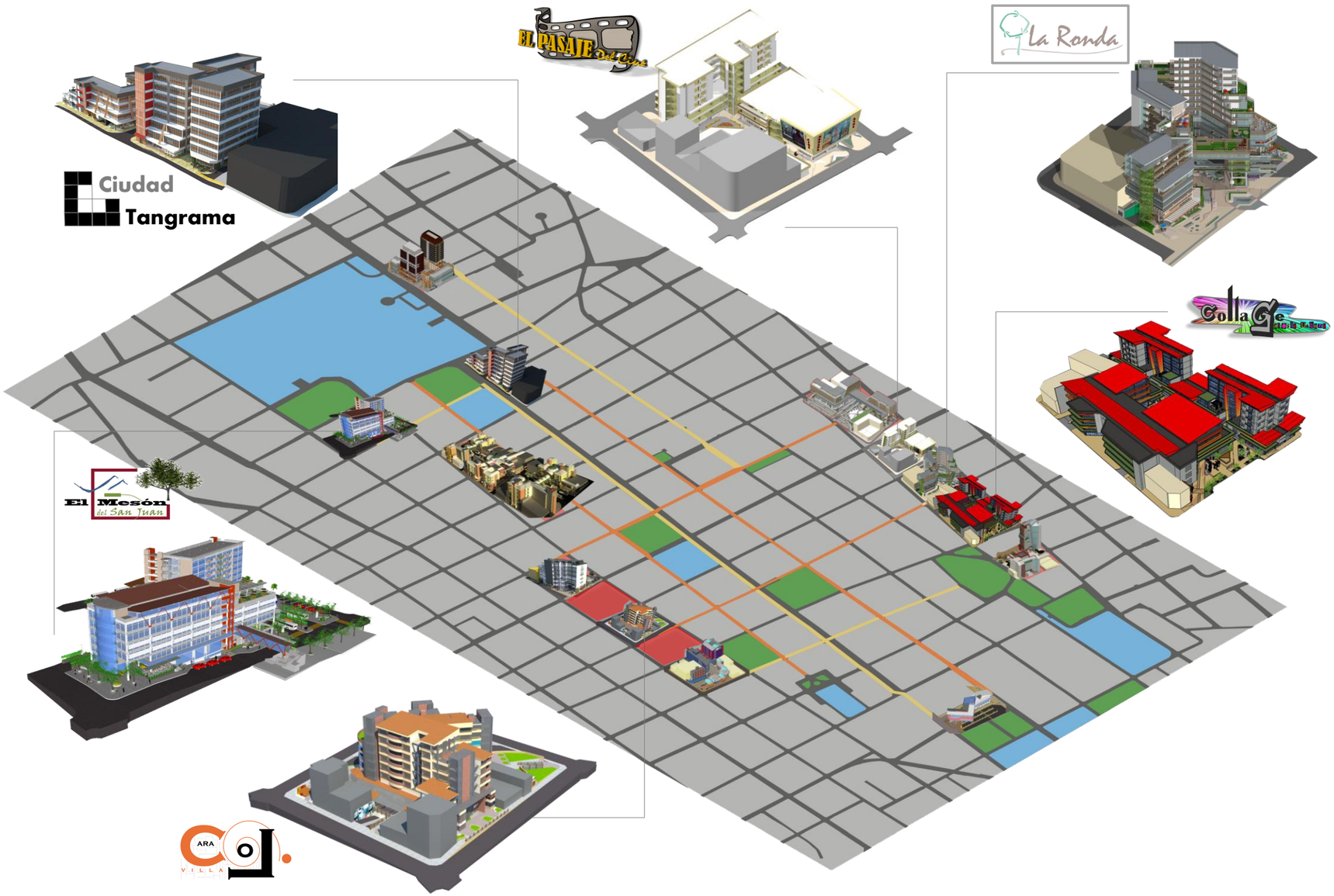
7 Por otra parte; la investigación de los modelos de gestión y las formas de financiamiento y administración aplicables a proyectos de esta escala, así como el estudio de las estrategias institucionales; permitieron un acercamiento a la realidad nacional y a las posibilidades reales con que se cuenta para desarrollar proyectos de este tipo. Es así como se pudo identificar estrategias que ya existen pero que casi no son utilizadas y que podrían ser valiosas y aplicables, como los bonos municipales; otras estrategias existentes que deberían ser modificadas, como los procesos burocráticos para expropiar o los ofrecimientos de incentivos que podrían ser aliados importantes; y por último se proponen figuras o estrategias nuevas que en nuestro país todavía no existen, como lo son los modelos de gestión y de administración mixta donde participan instituciones públicas y privadas en busca de objetivos y beneficios comunes.

8 También dentro de la parte de gestión se logra concluir en cuanto a la viabilidad, que los proyectos con mayor cantidad de espacio urbano, como es el caso de las estaciones de transporte público, generan menor rentabilidad y por ende podrían ser menos atractivos para los inversionistas; sin embargo, es en estos casos donde aplica la figura mixta tanto para la gestión como para el financiamiento y la administración del proyecto, ya que por medio de la intervención y participación de instituciones públicas como la Municipalidad se puede ofrecer incentivos a los desarrolladores o inclusive aportar financiamiento para desarrollar estos espacios de carácter público y social. Contrario a esta situación, se determinó que los proyectos con gran cantidad de área comercial vendible en los primeros niveles, como es el caso de las Galerías Comerciales, generan mayor rentabilidad y viabilidad para los inversionistas; por lo que en estos casos se podría utilizar una figura de gestión y financiamiento más privada que aportará el capital inicial recuperándolo en tiempos más cortos y efectivos.

9 Para finalizar, podemos concluir que independientemente de las diferencias programáticas o de rentabilidad o de viabilidad que cada proyecto tenga, la meta es la creación de una estrategia de calidad de vida urbana para el centro de San José, por medio de su principal razón de estadía: el transporte público.

Visualización de la red urbana completa

Los 7 nodos de transporte público fueron diseñados, abordados y articulados para el planteamiento estratégico. Los proyectos de transporte público fueron La Ronda, Villa Caracol, El Mesón del San Juan y Ciudad Tangrama. Dentro de los movimientos peatonales estudiados y propuestos fue ineludible el nacimiento de las galerías comerciales . Se desarrollaron 2 de las 4 propuestas, a saber Collage Galería Urbana y El Pasaje del Cine. os 6 proyectos de este seminario son expuestos sobre el mapa de la configuración actual de San José, traslapados con los proyectos anteriores.

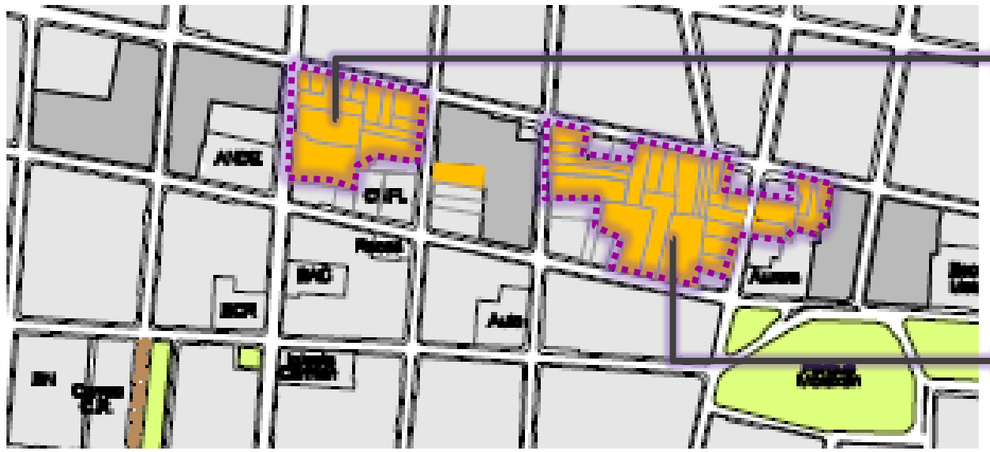


Anexos

Corredor urbano norte

Intención

La intención es utilizar los centros de cuadra, los parqueos, lotes vacios y edificios con poco valor arquitectónico, para la creación de espacios comerciales y de usos mixtos que comuniquen los diferentes proyectos planteados en el área norte, que genera un cambio en los recorridos ordinarios y cotidianos, por experiencias peatonales que inviten a la permanencia, la expresión y el intercambio, ya sea este comercial, lúdico, artístico, etc.

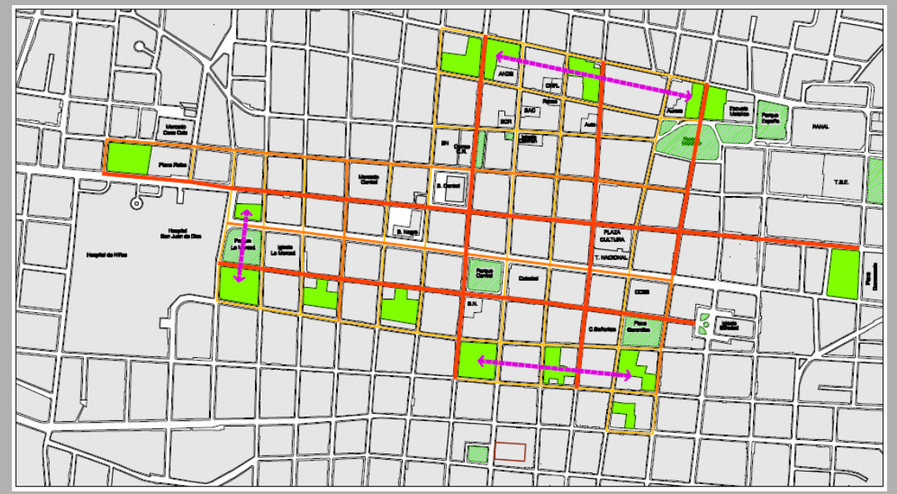


La vocación de esta área es comercial, sin embargo, para reforzarla es importante tomar en cuanta las actividades institucionales y recreativas que demandan los principales usuarios, sin dejar de lado el objetivo de repoblamiento y sus implicaciones en las actividades requeridas por este.

Para poder definir la estrategia de la “Galería urbana”, es necesario conocer la dinámica comercial que actualmente se presenta en Costa Rica, para poder definir la dinámica que tendría el uso comercial dentro de las propuestas de galerías, además de tomar en cuenta algunos estudios de caso, de proyectos de usos mixtos, galerías comerciales y culturales, que proporcionen bases a la hora de generar las intenciones y los principios de diseño que se utilizaran para el diseño de las propuestas de este sector.

Para poder explicar la estrategia de estas “Galerías urbanas” se especificara el concepto, los objetivos y la dinámica de usos y actividades, así como la articulación entre los diferentes proyectos que se desarrollaran en el área. Concluyendo en las intenciones y principios de diseño que se tomarán en cuenta para el diseño de cada proyecto.

Ubicación



El área por estudiar se encuentra al norte del centro de la ciudad de San José, se vincula con el Parque Morazán y el Parque España, además de la cercanía de importantes centros educativos (Escuela Buenaventura Corrales (Metálica) y la Escuela República de Perú).

Esta área representa un umbral hacia el centro de la ciudad de San José, ya que por su topografía es un punto focal desde las principales calles de acceso desde la periferia norte, principalmente para quienes vienen desde Tibás, Heredia y Calle Blancos.

Además presenta grandes oportunidades de intervención, en primer lugar por el alto grado de relación en la llagada y salida del centro de San José, por el vinculo que tienen las diferentes rutas de transporte publico de los sectores B y C, y por concentrar gran cantidad de parqueos y vacios urbanos, los cuales representan un 27% del área utilizable. Estos espacios presentan mayores facilidades en la gestión del proyecto . Por otra parte esta área presenta un grado medio de deterioro en la infraestructura, lo que justifica la importancia de ser intervenido.

En la actualidad se encuentran diferentes maneras de presentar las actividades de consumo, por lo que se analizaran las características de los mercados, los centros comerciales y los “Malls”, para poder definir lo que se pretende lograr con la actividad comercial en las Galerías Urbanas.

Comprar

Vender

Intercambiar

MERCADO

- Lugar donde confluyen la oferta y demanda de productos determinados, esta oferta y demanda son las fuerzas que mueven el mercado.

- Ambiente social que propicia el intercambio.

- Estrecha relación entre vendedores y compradores.

- Libre acceso (espacio público).
- Homogeneidad de productos.
- Espacios cubiertos o descubiertos.

CENTRO COMERCIAL

- Lugar donde se reúnen las personas con la finalidad de comprar o vender, similar al mercado pero en mayores dimensiones.

- Ambiente de consumo que pretende satisfacer las diferentes necesidades de los consumidores en un mismo lugar.

- Libre acceso (espacio público).
- Diversidad de productos.
- Cuentan con 1 o 2 tiendas ancla, que por su función atraen usuarios por si solas.
- Espacios cubiertos y descubiertos.

MALL

- Lugar donde se potencia la actividad de consumo, pero esta se relaciona con actividades de ocio y entretenimiento, “pequeñas ciudades”.

- Ambiente social de consumo y recreación, que pretende ofrecer de todo para todos, propiciando que las visitas a estos espacios se conviertan en paseos.

- Acceso controlado (espacio privado con reglas y reglamentos).
- Diversidad de productos, servicios y actividades (restaurantes, cines, espacios de juego, etc.).
- Encerrado, pero confortable y seguro.
- Espacios cubiertos.
- Combina elementos naturales, con artificiales.
- Escenario planificado, donde se manipulan los recorridos y oferta comercial, servicios y entretenimiento.

L’ILLA DIAGONAL

Descripción

Se ubica en Barcelona, al noroeste del centro de la ciudad, entre la avenida diagonal y las calles Deu Mata, Numancia y Pau Romeva. Es un proyecto que propone la concentración de varias actividades en un conjunto arquitectónico, desarrollado por los arquitectos Rafael Moneo y Manuel de Solá-Morales, inaugurado en 1993 y ampliado en el 2006.

Características

- Desarrollo comercial, de 87.000 m².

- Ofrece actividades de ocio y cultura, como complemento a lo comercial.

- Busca concentrar la mayor cantidad de usos, comercio (170 tiendas), hotel (4 estrellas con 300 habitaciones), oficinas, dos colegios, polideportivo, discoteca y sala de conciertos, centro de convenciones y parqueo publico.

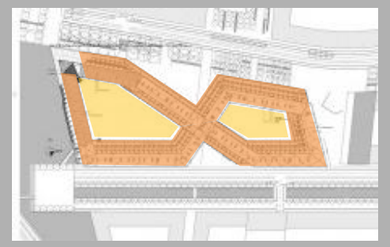
- Espacio conformado por múltiples capas, en el nivel 0 se encuentran las actividades comerciales y la entrada al hotel, en el nivel 1 también es comercial, los niveles superiores del 2 en adelante son las oficinas y el hotel, mientras que en los niveles subterráneos están los estacionamientos y las bodegas.

- Entrada peatonal, a partir de una calle galería, el cual es un elemento generador de variedad y dinamismo, ya que genera tensión entre los accesos y los espacios principales (como el acceso al hotel y la circulación vertical principal del complejo).

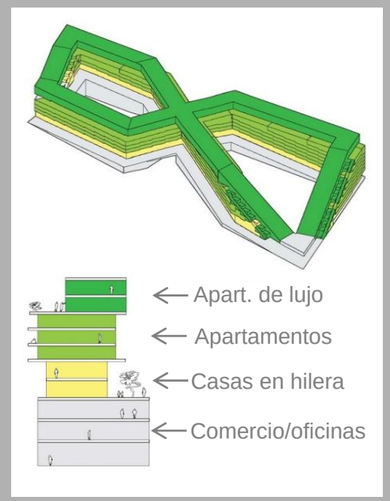
- La composición formal cuenta con dos volúmenes principales de mayor dimensión y altura (comercio – oficinas y hotel) y dos secundarios (comercio y ocio). El nivel 0 utiliza dobles alturas y cruce de circulaciones, con espacios abiertos que relacionan el interior con el exterior, mientras que el nivel 1 añade puentes y plazas que dan continuidad del nivel 0, mientras que los niveles superiores se cierran mas (hotel y oficinas).

- El proyecto cuenta con dos caras hacia el exterior, una hacia el espacio circundante que enfatiza la relación con las vías principales de circulación vehicular y otra con vista hacia el jardín y espacio peatonal, el cual cuenta con limites claros, según sus usos.

Volúmenes principales
Volúmenes secundarios



Volumen principal
Jardines internos



8 HOUSE

DESCRIPCIÓN

Se ubica en Copenhagen, en el sector sur de Orestad. Es un proyecto que propone darle vida a este sector y ofrecer vivienda de forma diferente a los bloques tradicionales de vivienda, desarrollado el grupo de arquitectos BIG (Bjarke Ingels Group), inaugurado en el 2010.

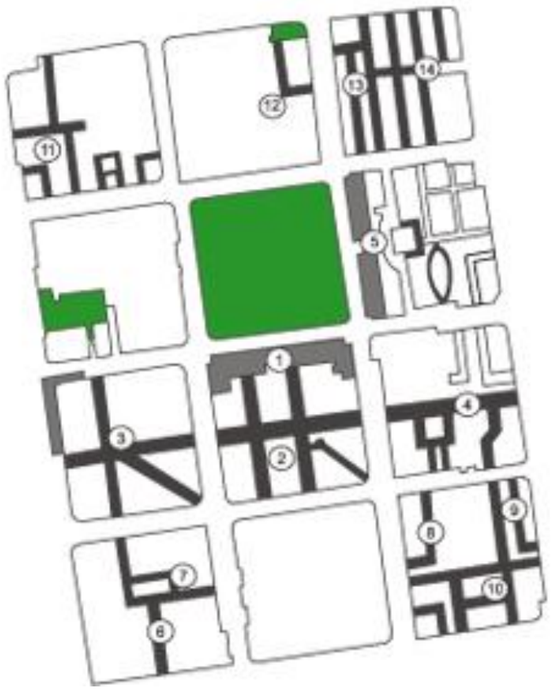
CARACTERÍSTICAS

- Desarrollo de uso mixto, de 61.000 m².
- Ofrece actividades comerciales, de ocio, vivienda y Oficinas en un solo edificio.
- Busca integrar todos loe elementos de la vida urbana en un edificio, que revitalizara el sector en el que se emplaza.
- Espacio conformado por múltiples capas que coexisten, en el nivel 0 se encuentran las actividades comerciales, a partir del nivel 1 se encuentran las oficinas, y en los niveles superiores lo habitacional. Del área total del proyecto, un 16% es comercio y oficinas, el área restante es residencial.
- Utiliza patios internos para manejar la iluminación natural y la ventilación en todos los espacios. Además de generar diferentes ambientes según las capas o niveles, ya que los niveles inferiores tienen mayor contacto con el peatón, mientras que los superiores cuentan con mejor vista.
- La composición formal de desarrolla partiendo de un solo volumen en forma de 8, que concentra patios internos. Utiliza un corredor interno continuo que permite recorrer todo el edificio desde el nivel del suelo, hasta las partes mas altas. Este recorrido se puede hacer tanto peatonalmente, como con medios de transporte alternativos como la bicicleta. Además utiliza cubiertas verdes para darle continuidad al volumen.

GALERÍAS DEL CENTRO

Descripción

Se ubican en el centro de Santiago, a lo largo de varias cuadras en el Centro Fundacional de Santiago, además es una zona de interés patrimonial, estas galerías comerciales fueron construidas entre 1930 y 1970.



Características

- Actualmente existen 71 galerías comerciales, las cuales representan 5800 metros lineales, en contraposición a 5200 metros lineales de calle, en la zona fundacional.

- Las galerías son una manera ingeniosa de generar un área comercial más dinámica y conectada con la gente.

- Esta tipología comercial surgió por la perdida de fuerza comercial en la zona fundacional, esto al aparecer las grandes tiendas departamentales, por lo que la solución fue generar articulaciones entre la zona fundacional de Santiago y las construcciones modernas, a través de una red de pasajes peatonales, que penetran las cuadras y permiten por medio de recorridos peatonales conectar edificios, calles y pasajes creando una nueva forma de recorrer el centro. Para poder gestionar estas intervenciones se les otorgaba premios a aquellas construcciones que incorporarán esta tipología de espacios de uso público. Así, quienes tuvieran pasajes comerciales en sus edificaciones, se les permitiría aumentar la capacidad constructiva de su predio.

- Una de las principales características ha sido su adaptación al paso del tiempo, con sus nuevos requerimientos, pero sin perder sus calidades espaciales, las fachadas continuas y las edificaciones armónicas entre ellas.

- Estos corredores son una interesante forma para conectar edificios y calles, a través de un sistema de redes interiores. Locales comerciales de todo tipo y una buena manera de acortar camino de un lugar a otro.

- Desde el punto de vista urbano, económico y arquitectónico, estos espacios introducen la multiplicación del frente comercial, aumentan el perímetro de exhibición de mercadería y complementan la animación urbana en un espacio más o menos privado, que se suma al movimiento peatonal, y que por lo tanto aumenta también el contacto del transeúnte con el edificio.

ESTACIONES Y GALERÍAS DEL METRO DF

Descripción

Estaciones y galerías subterráneas ubicadas en todo el Distrito Federal de México, sirven para la conexión y transbordo entre diferentes sistemas de trasporte publico, además funcionan como espacios de exposición, difusión cultural y comercio.

Características

- El metro de la Ciudad de México es un sistema de transporte público tipo tren pesado, que sirve a extensas áreas del Distrito Federal y parte del Estado de México. Cuenta con 11 líneas. Cada línea tiene asignado un número y un color distintivo.

- La extensión total de la red es de 201.388 kilómetros y posee un total de 175 estaciones de las cuales 112 son de paso, 41 de transbordo y 22 terminales.

- El metro está construido de forma subterránea, superficial y viaducto elevado, 106 estaciones son subterráneas, 53 superficiales y 16 en viaducto elevado. 164 estaciones se encuentran en la Ciudad de México y 11 en el Estado de México.

- La cultura ha estado presente desde el inicio de la construcción del sistema. Para diseñar y construir las estaciones de la primera línea se tuvo la asesoría de distinguidos arquitectos: Enrique del Moral, Félix Candela, Salvador Ortega y Luis Barragán. Algunos ejemplos de su legado al sistema son las estaciones San Lázaro, Candelaria y Merced de la línea 1, obra de Félix Candela. Las artes plásticas tienen un lugar privilegiado en las instalaciones del Metro. Los murales y esculturas que conforman el patrimonio cultural del Metro son obra de una larga lista de artistas.

- El 30 de noviembre de 1988 se inauguró el Túnel de la Ciencia entre las estaciones La Raza, de las líneas 3 y 5. El largo transbordo ofrece al usuario una vista de paneles electrónicos y fotográficos con ambientación de diversos temas, y una representación de la bóveda celeste en la parte central del túnel. En la entrada por línea 5 se encuentran salas de: hologramas, iluminación eficiente, consulta y usos múltiples, además, vitrinas para exposiciones temporales. Este museo tiene un Sistema de Información Secuencial (SIS), integrado por 9 pantallas electrónicas, cuyo objetivo es proporcionar al usuario, cápsulas informativas en cortas líneas de ámbito multidisciplinario relacionadas con la ciencia y tecnología.

CONCEPTO

Una galería urbana es un espacio que se utiliza para comunicar o articular otros espacios, creando oportunidades de pasear, exhibir, crear situaciones y construir relaciones.

OBJETIVOS

General

El objetivo principal de las “galerías urbanas” es **ARTICULAR** nodos de transporte público que se encuentran cercanos entre sí y que además cuentan con gran relación entre los sectores a los que se dirigen sus rutas de autobuses.

Específicos

- Mejorar la imagen del sector, al recuperar espacios subutilizados como los centros de cuadra, los parqueos, lotes vacios y edificios con poco valor arquitectónico.
- Generar una transición entre la propuesta arquitectónica, las edificaciones a conservar y los espacios públicos.
- Propiciar recorridos dinámicos que generen un cambio en los recorridos ordinarios y cotidianos, por experiencias extraordinarias, es decir darle prioridad al peatón.
- Propiciar espacios culturales, de encuentro y de intercambio, impulsando la expresión y la exposición (artística, comercial, lúdica, etc.)

DINÁMICA DE ACTIVIDADES (USO MIXTO)

Los criterios que se utilizaran para definir la dinámica de actividades, que se emplearan para el diseño de las propuestas para las “Galerías Urbanas”, son el resultado del análisis de los estudios de caso.

- Mercado
- Centro comercial
- Mall
- L’illa Diagonal
- 8 House
- Galerías del centro
- Estaciones y galerías del metro

- Generar vida urbana en un área que carece de atractivo, propiciando su regeneración al ofrecer nuevas oportunidades de habitar esta área.
- Conectar nodos de transporte público.
- Propiciar el intercambio por medio de un ambiente social.
- Ofrecer una propuesta que se convierta en un paseo de disfrute para los usuarios.
- Crear un escenario planificado, combinando elementos naturales y artificiales.
- Combinar espacios cubiertos y descubiertos.
- Diferenciar los proyectos por medio del uso de colores, elementos característicos, o temáticas especificas.
- Ofrecer libre acceso a los espacios públicos y mayores oportunidades de ingreso a las áreas comerciales.
- Regular el acceso a las áreas más privadas, como oficinas y vivienda.
- Generar vida urbana en los centros de las cuadras por medio de espacios públicos, que permitan la apertura de la cuadra ubicando los edificios en los perímetros, generando mayor contacto entre espacio publico y privado, además de favorecer la ventilación e iluminación de los edificios.
- Conectar de forma dinámica los edificios y las calles, utilizando el espacio urbano interno como elemento generador de variedad y dinamismo, creando una calle peatonal interna que genere tensión entre los accesos a los edificios y acorte camino.
- Ofrecer espacios de exposición y difusión cultural y comercial, por medio de murales, esculturas, vitrinas, paneles eléctricos y fotográficos, además de permitir exposiciones permanentes y temporales.
- Generar una zona comercial dinámica en áreas que han perdido atractivo, tomando en cuenta las necesidades de los usuarios.
- Potenciar la actividad de consumo en relación con otras actividades (entretenimiento, vivienda, educación, etc.).
- Concentrar gran cantidad de actividades, ofreciendo variedad de productos y servicios (uso mixto).
- Utilizar actividades ancla para atraer constantemente usuarios.
- Desarrollar los edificios por medio de capas según las actividades a desarrollar, comercio en el nivel 0, actividades complementarias en las capas intermedias y vivienda en las superiores.
- Destinar el nivel 0 a comercio y espacio urbano, utilizando las dobles alturas, el cruce de circulaciones y elementos naturales, para brear amenidad en el espacio.

Estudios de caso

Principios de diseño	Conceptos directrices	Intenciones
▪Generar una particularidad que le de unidad al proyecto y transición con su entorno inmediato. ▪Generar variedad de experiencias para el disfrute del usuario.	COHERENCIA VISUAL RIQUEZA VISUAL	
▪Incrementar la variedad de usos y actividades (uso mixto), reforzando la concentración de actividades y usuarios.	CONCENTRACIÓN VARIEDAD	**Atractor** •Provoca la aproximacion de cualquier punto en movimiento cercano hacia él. •Tiene dinamismo, abertura, multiplicidad.
▪Incrementar el número de alternativas para trasladarse de un lugar a otro. ▪Crear vínculos entre los edificios en los niveles superiores, dentro de cada propuesta. ▪Generar diversidad de actividades pero que se relacionen entre ellas.	PERMEABILIDAD INTEGRACIÓN	**Conector** •Relaciona espacios, personas, actividades y percepciones. •Tiene cpuntos de encuentro, recorridos, transiciones, ritmos, referencias y remates.
▪Crear continuidad espacial a través de los elementos que lo conformen. ▪Facilitar la comprensión del usuario sobre la organización espacial. ▪Crear transiciones entre espacio público y privado, generando mayor vida urbana.	LEGIBILIDAD INVITACIÓN	
▪Generar condiciones que faciliten el desarrollo de las actividades urbanas e incrementando la permanencia de los usuarios. ▪Generar espacios que ofrezcan múltiples posibilidades de usos y actividades.	AMENIDAD ROBUSTEZ	

Estrategia

Articulación de los proyectos

La articulación de los diferentes proyectos, se desarrollará, principalmente a nivel 0. partiendo de la intención de generar un corredor peatonal al norte de las propuesta, el cual será un espacio público continuo con el cual se genere la conexión entre las cuadras en las que se emplazarán las Galerías Urbanas y la Terminal de bus para el sector C.

Además para poder integrarse a los proyectos ya desarrollados como lo son Portal Urbano del Norte y Oasis Urbano Morazán, se pretende ampliar las aceras al sur de las propuestas y mejorar sus amenidades, esto será posible ya que al eliminar los autobuses de la avenida 5, y al no ser esta una vía principal para la entrada y salida del centro de San José, ofrece la oportunidad de reducir el espacio vial y brindar la oportunidad de cederle espacio al peatón.

En lo que respecta al lenguaje, se pretende generar aparte de la conexión longitudinal de los proyectos, conexiones transversales entre las Avenidas 5 y 7, esto con el fin de favorecer a la permeabilidad de los proyectos.

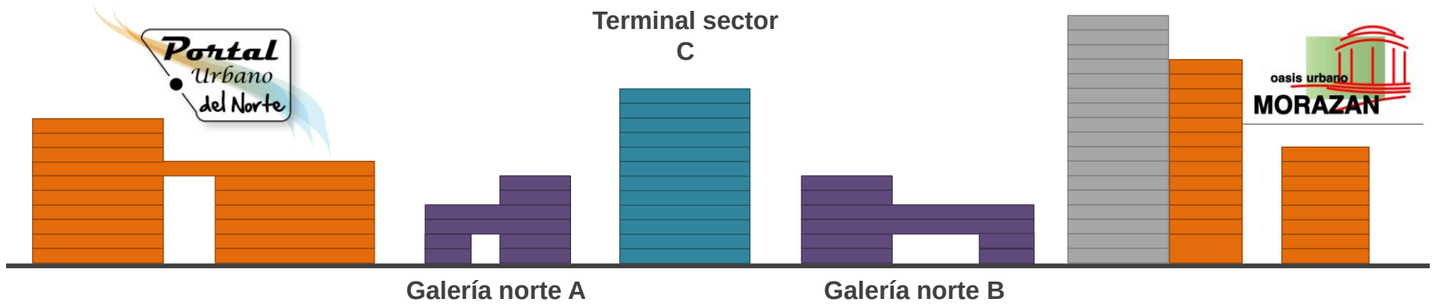
Por otra parte, también es importante resolver la integración de los proyectos con el bulevar de Calle 3, y la integración de la propuesta de ampliación de acera en la Avenida 5 con el ingreso vehicular al Hotel Aurora.

Morfología

La propuesta morfológica general, pretende generar un juego con las alturas de los proyectos, permitiéndole a las terminales de transporte público, resaltar por su altura, mientras que las galerías resaltarán por sus conexiones horizontales y la liberación de los centros de cuadra.

Diagrama de articulación de los proyectos

Diagrama morfológico



SIMBOLOGÍA

- Nodos de transporte público diseñados
- Parques y plazas
- Edificios a conservar
- Espacio disponible para intervenir
- Proyecto terminal de bus sector C
- Proyectos galerías urbanas
- Conexión con el bulevar
- Eje principal de conexión entre los proyectos (longitudinal)
- Conexión con nodos de transporte público diseñados
- Espacio público para conexión entre proyectos
- Eje conexión entre avenidas (transversal)
- Ampliación de acera

Bibliogafía e infografía

Bibliografía

1. Bazant, Jan. “Manual de Criterios de Diseño Urbano”, Editorial Trillas, México, 1988.
2. Calderón Ulate, Ricardo; González Castro, Ana Lucía; Mora Ugalde, Sara; Rivera Barrera, Lucas; Sánchez Naranjo, Jonathan y Villalobos Herrera, Noelia. “Regeneración Urbana en San José Centro”, Seminario de graduación para optar por la licenciatura en arquitectura, Arquitectura, Universidad de Costa Rica. 2011.
3. Chamoun, Yamal, “Administración profesional de proyectos”, Editorial Mcgraw Hill, México, 2002.
4. Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos. “Guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público en Costa Rica”, Editorial Gozaka, 2008.
5. Corral, Carlos y Becker. “Lineamientos de Diseño Urbano”, Editorial Trillas, México, 1989.
6. Gehl, Jan. “La humanización del espacio urbano, la vida social entre los edificios”, Editorial Reverte, Barcelona, España, 2006.
7. Gehl, Jan. “Cities for people”, Island Press, Washington, United States, 2010.
8. Municipalidad de San José. “Plan de Desarrollo Municipal 2007-2011, Costa Rica.
9. Plan Director Urbano de San José. “Reglamento de la Publicidad Exterior¨, San José, 2005.

Infografía

1. http://www.elcomercio.es/gijon/20090107/occidente/navia-acometera-este-obras-20090107.html
2. http://es.globedia.com/reforma-casco-urbano-fuente-saz-jarama
3. http://ecomovilidad.net/madrid/analisis-reforma-calle-serrano
4. http://www.urbanity.es/foro/urbanismo-mad/15520-madrid-remodelacion-lopez-de-hoyos.html
5. http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=83340643
6. http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=52567545
7. http://www.elfinancierocr.com/ef_archivo/2001/febrero/04/finanzas2.html
8. http://enfoquemunicipal.blogspot.com/2011/08/municipalidad-de-san-jose-colocara.html
9. http://www.elfinancierocr.com/ef_archivo/2001/febrero/04/finanzas2.html
10. http://es.wikipedia.org/wiki/Galer%C3%ADa
11.http://es.wikipedia.org/wiki/Galer%C3%ADa_comercial
12. http://www.parro.com.ar/definicion-de-galer%EDa+p%FAblica
13. http://arte-y-arquitectura.glosario.net/construccion-y-arquitectura/galeria-7101.html
14. http://galeriaurbanamedellin.blogspot.com/
15. http://definicion.de/mercado/
16. http://www.promonegocios.net/mercadotecnia/mercado-definicion-concepto.html
17. http://definicion.de/centro-comercial/
18. http://www.alaic.net/ponencias/UNIrev_Portugal.pdf
19. http://definicion.dictionarist.com/mall
20. http://umbral.uprrp.edu/files/El%20mall%20el%20centro%20de%20todo.pdf
21. http://barcelonatour.es/centro-comercial-lilla-diagonal.html
22. http://www.lilla.com/es/que_es
23. http://www.plataformaarquitectura.cl/2010/10/22/8-house-big/ 24/
24. http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/06/15/galerias-comerciales-del-centro-de-santiago-%C2%BFuna-tipologia-en-peligro-de-extincion/
25. http://www.portalinmobiliario.com/diario/noticia.asp?NoticiaID=10289
26. http://www.metro.df.gob.mx/
27. http://es.wikipedia.org/wiki/%C3%81gora
28. http://es.wikipedia.org/wiki/Iluminaci%C3%B3n
29. http://sunpower.com.mx/files/Cat%C3%A1logo_led_URBANA_08.pdf
30. http://es.wikipedia.org/wiki/Alumbrado_p%C3%BAblico
31. http://www.parro.com.ar/definicion-de-textura
32. http://www.areadedibujo.es/documentos/1-eso/1eso-texturas.pdf
33. http://www.monografias.com/trabajos30/vegetacion-hidrografia/vegetacion-hidrografia.shtml
34. http://definicion.de/vegetacion/
35. http://www.una.ac.cr/redibec-cisda/ponencias/Gestion_Municipal/Gabriela.pdf
36. http://historico.gaceta.go.cr/pub/2004/01/12/COMP_12_01_2004.pdf
37.http://www.msj.go.cr/plan_proy/archivos/01-PDM2007-2011.pdf
38. http://webs.uvigo.es/disenoindustrial/docs/Lecturas/El_diseno_del_mobiliario_urbano.pdf