CALLE 2

UNA EXTENSIÓN DE LOS BARRIOS DEL SUR EN SAN JOSÉ

PROPUESTA URBANO - ARQUITECTÓNICA A TRAVÉS DEL ESTUDIO FENOMENOLÓGICO.

SEMINARIO DE GRADUACIÓN

Estefanía Castillo Fernández. Alexandra Fernández Castro. Jaime Montano Arce. María José Umaña Corrales.

2014

MEMORIA DE SEMINARIO DE GRADUACIÓN

Para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura

CALLE 2 UNA EXTENSIÓN DE LOS BARRIOS DEL SUR EN SAN JOSÉ

PROPUESTA URBANO - ARQUITECTÓNICA A TRAVÉS DEL ESTUDIO FENOMENOLÓGICO

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

ESCUELA DE ARQUITECTURA

2014

Comité Asesor

Arq. Manuel Morales Alpizar
DIRECTOR

Arq. Ana Paula Montes Ruiz, M.Sc.
LECTORA

Arq. Karolina Castro Marín
LECTORA

Arq. José Aquiles Villareal Montoya, Ph.D.
LECTOR INVITADO

Arq. Miguel Herrera Chavarría
LECTOR INVITADO

Resumen

El proyecto, *Calle 2: una extensión de los Barrios del Sur*, es una propuesta de reactivación y mejoramiento urbano- arquitectónico que contempla la conexión del Parque Central, caracterizado por ser parte del centro activado por el comercio y los servicios, y la Estación al Pacífico, como parte de un sector sur con identidad barrial completamente relegado.

El estudio de la ciudad se realizó con un enfoque en las personas como agentes principales de la activación urbana, y se volvió interesante al comprender que cada individuo vive e interpreta el espacio de una manera distinta; por lo tanto, se decidió fundamentar la investigación en una base fenomenológica. Para esto se realizó un análisis del espacio público y la imagen urbana, ambos como elementos fundamentales de la vida urbana, tomando en cuenta las experiencias y percepciones de las personas que habitan, visitan o trabajan en la ciudad. A partir de esto se elaboró una interpretación del espacio urbano por medio de distintos fenómenos que describen la esencia de esta calle.

El estudio fenomenológico permitió realizar un diseño del espacio público, contemplando una ciudad inclusiva e integral, y el planteamiento de una serie de escenarios en la ciudad acordes a la realidad de Calle 2, evitando deshacerse de una identidad inherente a este segmento. Por el contrario, la propuesta se enfocó en rescatar las vocaciones del lugar al potenciar las características que fortalecen las dinámicas urbanas y revertir los fenómenos que influyen negativamente en la percepción del espacio público.

PALABRAS CLAVE: San José, Calle 2, Barrios del Sur, Ciudad, Personas, Fenomenología, Percepción, Espacio Público, Imagen Urbana, Vida Urbana, Ciudad Inclusiva, Ciudad Integral.

Agradecimientos

“A Dios, que nos lleva siempre en triunfo en Cristo Jesús, y que por medio de nosotros manifiesta en todo lugar el olor de su conocimiento”

2 Corintios 2:14

A nuestras familias, que son la base de nuestra formación y principios, siempre a nuestro lado desde el momento en el que decidimos ser arquitectos, compartiendo con nosotros las experiencias, aprendizajes, los altos y bajos, las luchas y los triunfos obtenidos. Por ser el mayor apoyo y nuestros consejeros incondicionales, gracias.

A las personas que conocimos durante el estudio de la carrera y que con el paso del tiempo se convirtieron en grandes amigos, por su apoyo, enseñanzas, paciencia y palabras de aliento. Amigos que nos hicieron crecer y nos tendieron su mano para demostrar que la amistad y la ayuda mutua es indispensable para salir victoriosos.

A nuestro director de tesis, por su apoyo incondicional, por su guía, consejos y enseñanzas, pero sobre todo por desafiarnos a nosotros mismos; a nuestro profesores, quienes se suman a compartir sus enseñanzas de vida y de esa manera ayudarnos a crecer, no solo como estudiantes sino también como personas. Porque nos enseñaron a ver las MARAVILLOSAS cosas de la vida por medio de esta profesión y a poder descubrirnos a través de este proceso de la arquitectura, utilizado como escusa para entender la vida misma.

A todas las personas que nos brindaron su apoyo, todos los funcionarios de instituciones públicas y privadas que nos escucharon, se emocionaron, y soñaron con nosotros.

A todas las personas de Calle 2 y los Barrios del Sur, que nos abrieron las puertas de su casa, nos hicieron parte de su vida y de las vivencias de esta calle tan particular, por la ayuda desinteresada que nos brindaron. Son la base de este trabajo, de lo que el día a día enriquece a Calle 2, y de un logro más para los cuatro integrantes de este proceso.

Agradecidos además con la vida misma, que por ahora cierra para nosotros un ciclo académico, aunque estamos conscientes que el aprendizaje es un proceso diario que construye en cada uno, una esperanza y un deseo en el quehacer de la arquitectura.

Tabla de Contenidos

1 MARCO INTRODUCTORIO

1.1. Introducción **2**
1.2. Panorama General **4**
1.3. Tema de Estudio **6**
1.4. Delimitación **7**

2 OBJETIVOS

2.1 Objetivo General **12**
2.2 Objetivos Específicos **12**
2.3 Lectura del Documento **15**

3 SAN JOSÉ Y SU ESTUDIO

3.1 Historia de San José y los Barrios del Sur **16**
3.1.1 El Inicio: S XVIII-S.XIX
3.1.2 Principios y mediados de S.XX
3.1.3 Finales del S.XX-Principios del S.XXI
3.1.4 Conclusiones
3.2 San José en la Actualidad **25**
3.2.1. Despoblamiento y Polarización
3.2.1.1 Despoblamiento en San José
3.2.1.2. Consecuencias del Despoblamiento en San José
3.2.2. Repoblamiento
3.2.3. Privatización del espacio público
3.2.4. Conclusiones
3.3 Fenomenología **31**
3.3.1. Fenomenología y ciudad
3.3.1.1. Lo físico-ambiental
3.3.1.2. Lo sensorial y perceptual
3.3.2. Construcción social de la imagen y de la identidad
3.2.2.1. Cognición y significado ambiental

4 ANÁLISIS

4.1 Introducción..... **35**
4.2 Metodología..... **37**
4.3. Uso de suelo..... **40**
4.4. Reconocimientos..... **42**
4.4.1 Los investigadores
4.4.2 Reconocimiento 1
4.4.3 Reconocimiento 2
4.4.4 Reconocimiento 3
4.4.5 Análisis de perfiles de Calle 2
4.4.6 Transición: de micro a macro
4.4.7 Reconocimiento 4
4.4.8 Reconocimiento 5
4.5. Las personas..... **86**
4.5.1 Los que pasan
4.5.2 Cotidianos
4.5.3 Vecinos
4.5.4 Mapas mentales
4.5.4.1 Como los vecinos lo ven
4.5.4.2 Como los cotidianos lo ven
4.5.4.3 Conclusiones
4.6. Diagnóstico..... **95**

5 RESULTADOS

5.1 Introducción..... **101**
5.2 Fenómenos Urbanos..... **102**
5.2.1 Sin Costura
5.2.2 Polaridad
5.2.3 Umbral
5.2.4 No Localidad
5.2.5 Rojo
5.2.6 Retrospectiva
5.2.7 Espalda
5.2.8 Síntesis Fenómenos
5.2.9 Vocaciones
5.3 Patrones y Tendencias..... **136**
5.3.1 Patrones y Tendencias San José
5.3.2 Patrones y Tendencias Calle 2

6 PROPUESTA

6.1 Introducción.....**150**
6.2 La ciudad inclusiva.....**151**
6.2.1. Ciudad Integral
6.2.2. El espacio público
6.2.2.1. Las actividades en el espacio público
6.2.2.2. Aspectos para el aprovechamiento del espacio público
6.2.2.3. El sentido de apropiación, la sensación de pertenencia y de seguridad.
6.2.3. Diseñar experiencias
6.3 Estrategia.....**157**
6.3.1 Estrategia general
6.3.2 Pautas de diseño
6.3.3 Estrategia según vocaciones
6.4 Propuesta..... **171**
6.4.1 Parque "El Potrero"
6.4.2 Estación Inclusiva
6.4.3 Macro Cuadra- Los Vecinos
6.4.4 Transiciones
6.4.5 Macro Cuadra- Musical
6.4.6 Paradas del Sur
6.4.7 Bosque Urbano

7 CONCLUSIONES

7.1 Conclusiones.....**232**
7.1.1 Metodología de investigación
7.1.2 San José y su estudio
7.1.3 Análisis
7.1.4 Propuesta
7.1.4.1 Componentes
7.1.4.2 ¿Para quién es la ciudad?
Bibliografía.....**241**

A ANEXOS

A.1 Mapas Mentales.....**245**
A.2 Entrevistas.....**247**
A.3 Galería.....**249**

CONJUNTO DE IMÁGENES

Conjunto de imágenes 4.1. Los investigadores 42
Conjunto de imágenes 4.2. Perfil oeste- Avenida 4 y 6 61
Conjunto de imágenes 4.3. Perfil este- Avenida 4 y 6 62
Conjunto de imágenes 4.4. Perfil oeste- Avenida 6 y 8 63
Conjunto de imágenes 4.5. Perfil este- Avenida 6 y 8 64
Conjunto de imágenes 4.6. Perfil oeste- Avenida 8 y 10 65
Conjunto de imágenes 4.7. Perfil este- Avenida 8 y 10 66
Conjunto de imágenes 4.8. Perfil oeste- Avenida 10 y 12 67
Conjunto de imágenes 4.9. Perfil este- Avenida 10 y 12 68
Conjunto de imágenes 4.10. Perfil oeste- Avenida 12 y 14 69
Conjunto de imágenes 4.11. Perfil este- Avenida 12 y 14 70
Conjunto de imágenes 4.12. Perfil oeste- Avenida 14 y 16 71
Conjunto de imágenes 4.13. Perfil este- Avenida 14 y 16 72
Conjunto de imágenes 4.14. Perfil oeste- Avenida 16 y 18 73
Conjunto de imágenes 4.15. Perfil este- Avenida 16 y 18 74
Conjunto de imágenes 4.16. Perfil oeste- Avenida 18 y 20 75
Conjunto de imágenes 4.17. Perfil este- Avenida 18 y 20 76
Conjunto de imágenes 4.18. Los que pasan 86
Conjunto de imágenes 4.19. Cotidianos 87
Conjunto de imágenes 4.20. Vecinos 88
Conjunto de imágenes 4.21. Mapas mentales ..... .89
Conjunto de imágenes 4.22. Opinión de las personas.....94
Conjunto de imágenes 4.23. Dimensiones de las aceras en Calle 2.... 96
Conjunto de imágenes 4.24. Espacio público según temporalidad.....96
Conjunto de imágenes 4.25. Incumplimiento de la Ley 7600 96
Conjunto de imágenes 4.26. Espacio público recreativo 96
Conjunto de imágenes 4.27. Fragmentación de usos 97
Conjunto de imágenes 4.28. Ciudad Reversible 97
Conjunto de imágenes 4.29. El Sur en Calle 2 99
Conjunto de imágenes 4.30. Estación al Pacífico anula los Barrio Cristo Rey y Carit 99

Conjunto de imágenes 5.1. Sin Costura 103
Conjunto de imágenes 5.2. Sin Costura- Calle 2 106
Conjunto de imágenes 5.3. Actividad en Calle Central 132
Conjunto de imágenes 5.4. Actividad en Calle 2 132
Conjunto de imágenes 5.5. Uso de suelo sobre Calle 7, entre Av.6 y Av.8.....137
Conjunto de imágenes 5.6. Decrecimiento de las viviendas vs. El aumento de la construcción en San José.....138
Conjunto de imágenes 5.7. Rutas de trayectorias de los servicios de transporte público perimetrales. De izquierda a derecha, Interlíneas y Tren Urbano Metropolitano 139
Conjunto de imágenes 5.8. Diseño del eje peatonal sobre la Avenida 4 para la propuesta San José Posible 142

Conjunto de imágenes 5.9 Patrones y tendencias de las transformaciones del uso del suelo en Calle 2. Arriba: Calle 2 entre Av.6 y 8. Abajo: Calle 2 entre Av. 14 y Av.16 145

Conjunto de imágenes 6.1 Situación de Calle 2- Parte 1 167
Conjunto de imágenes 6.2 Situación de Calle 2- Parte 2 169
Conjunto de imágenes 6.3 Propuesta 173
Conjunto de imágenes 6.4 Vista de “El Potrero”. Antes y después 178
Conjunto de imágenes 6.5 Vista la Estación al Pacífico. Antes y después 187
Conjunto de imágenes 6.6 Vista de Macro Cuadra “Los Vecinos”. Antes y después.....194
Conjunto de imágenes 6.7 Acceso a Corazones de Manzana. Antes y después.....200
Conjunto de imágenes 6.8 Vista de Macro cuadra “Musical”. Antes y después 208
Conjunto de imágenes 6.9 Vista de propuesta ¨Paradas del Sur¨ 218
Conjunto de imágenes 6.10 Vista de propuesta ¨Bosque Urbano¨ 226

IMÁGENES

Imagen 1.1. Vida urbana Calle 2 6
Imagen 1.2. Parque Central 10
Imagen 1.3. Estación del Pacífico 10
Imagen 1.4. Calle 2- Vista aérea 10

Imagen 3.1. Estación al Pacífico y actividad del tranvía en 1917 17
Imagen 3.2. Carretas en Av. 16 esperando pasajeros de la Estación 17
Imagen 3.3. Calle 2 hacia el Sur en 1917 18
Imagen 3.4. Calle Central hacia el Sur en 1917 18
Imagen 3.5. Torres de uso mixto en San José 28
Imagen 3.6. Situación actual San José Centro 28

Imagen 4.1. Aceras angostas 45
Imagen 4.2. Basura en las aceras 45
Imagen 4.3. Parque de la Dolorosa 45
Imagen 4.4. Muros 45
Imagen 4.5. Arborización en Calle 2 45
Imagen 4.6. Paseo peatonal de Calle 2 49
Imagen 4.7. Uso de suelo Habitacional 49
Imagen 4.8. Poca actividad de la Estación al Pacífico 49
Imagen 4.9. Saturación comercial 54
Imagen 4.10. Comercio artesanal 54
Imagen 4.11. Perspectiva 1- Arborización 54
Imagen 4.12. Perspectiva 2- Arborización 54
Imagen 4.13. Norte de San José 79
Imagen 4.14. Centro de San José 79
Imagen 4.15. Sur de San José 79
Imagen 4.16. Avenida 2da 97

Imagen 5.1. Vida urbana activa 109
Imagen 5.2. Texturas y colores 110
Imagen 5.3. Calles y aceras angostas 110
Imagen 5.4. Vida urbana nula 109
Imagen 5.5. Muros y grises 110
Imagen 5.6. Calles y aceras anchas 110
Imagen 5.7. Umbral de ingreso en el bulevar de Calle 2 111
Imagen 5.8. Umbral de egreso en el bulevar de Calle 2 115
Imagen 5.9. Cambio de texturas 116
Imagen 5.10. Ingreso a San José- vía férrea 116
Imagen 5.11. Ingreso a San José- Dolorosa 116
Imagen 5.12. Ingreso a San José- Clínica Bíblica 116
Imagen 5.13. Paradas de bus en San José 118
Imagen 5.14. Actividad urbana generada por las paradas de bus ..119
Imagen 5.15. Pensión y club nocturno Arcadas 122
Imagen 5.16. Comercio sexual inhibe actividad en el esp. público 125
Imagen 5.17. Club Nocturno en Calle 2 125
Imagen 5.18. Club nocturno entre muros 125
Imagen 5.19. La puerta 126
Imagen 5.20. Recuerdos de la Estación 128
Imagen 5.21. Rótulo de establecimiento en Calle 2 129
Imagen 5.22. Actividad de lutería en Calle 2 129
Imagen 5.23. Fenómeno “Espalda” 130
Imagen 5.24. Frente de la Estación 133
Imagen 5.25. Atrás de la Estación 133
Imagen 5.26. Propaganda comercial del edificio Torres Paseo Colón, evidencia el tipo de repoblamiento que se promueve para la capital Josefina 137
Imagen 5.27. Condiciones actuales de la Avenida 4, ahora llamado Bulevar de la Unión Europea, después de la construcción del eje peatonal propuesto 142
Imagen 5.28. Vista a los Barrios del Sur desde la Estación al Pacífico. No hay una vinculación espacial entre estos dos sectores 147

Imagen 6.1. Vista hacia los “Barrios del Sur” 172
Imagen 6.2. Vista a espacio multiuso 180
Imagen 6.3. Vista del Parque “El Potrero” 181
Imagen 6.4. Cancha deportiva multiuso 181
Imagen 6.5. Área de patinaje 182
Imagen 6.6. Museo Ferroviario 188
Imagen 6.7. Espacios de estar dentro de la Estación 188
Imagen 6.8. Vista desde el paso elevado 188
Imagen 6.9. Paso elevado y llegada a plaza central 190
Imagen 6.10. Paradas de bus 195
Imagen 6.11. Parque José María Cañas 196
Imagen 6.12. Cine-Teatro 197
Imagen 6.13. Umbral- Acceso a Corazones de Manzana desde Calle Central 201
Imagen 6.14. Vista aérea de Corazón de Manzana 202
Imagen 6.15. Espacios de estar en el interior de la cuadra 202
Imagen 6.16. Espacio ferial en el interior de la cuadra 202
Imagen 6.17. Transición- Vista 1 204
Imagen 6.18. Transición- Vista 2 204
Imagen 6.19. Vista de escuela de música 209
Imagen 6.20. Relación espacio público-privado escuela de música .211
Imagen 6.21. Espacio público Escuela de Música. 211
Imagen 6.22. Vista de Escuela de música y paradas de Ruta Cementerio – Sabana 211
Imagen 6.23. Umbral de Macro cuadra Musical 212
Imagen 6.24. Servicios alimenticios 214
Imagen 6.25. Uso Mixto en Macro Cuadra Musical. 214
Imagen 6.26. Vista desde Bosque Urbano, de propuesta “Paradas del Sur“ 220
Imagen 6.27. Vista desde Calle 8 de propuesta ¨Paradas del Sur¨..220
Imagen 6.28. Abordaje de buses en ¨Paradas del Sur¨ 221
Imagen 6.29. Vista de “Bosque Urbano“ 228
Imagen 6.30. Umbral desde Parque Central de “Bosque Urbano“ ... .229
Imagen 6.31. Umbral desde el Sur, de “Bosque Urbano“ 229

Imagen 7.1. Propuesta del fenómeno Rojo 236

DIAGRAMAS

Diagrama 1.1. Expansión Comercial 3
Diagrama 1.2. Propuesta de intervención 3

Diagrama 2.1. Proceso Investigativo 14

Diagrama 3.1. Línea del tiempo 24
Diagrama 3.2. Efecto Dona 25
Diagrama 3.3. Efecto Dona en San José, Ej: Calle 2 26
Diagrama 3.4. Fenomenología 31

Diagrama 4.1. Metodología de análisis 38

Diagrama 4.2. Hacia la propuesta 39
Diagrama 4.3. Síntesis- Reconocimiento 1 46
Diagrama 4.4. Síntesis- Reconocimiento 2 50
Diagrama 4.5. Síntesis- Reconocimiento 3 53
Diagrama 4.6. Análisis perceptual y físico-espacial 55
Diagrama 4.7. Estética holística 57
Diagrama 4.8. Estética teleológica 57
Diagrama 4.9. Estética lineal 57
Diagrama 4.10. Riqueza en el entorno urbano 58
Diagrama 4.11. Permeabilidad 59
Diagrama 4.12. Grano grueso y grano fino 60
Diagrama 4.13. Variedad de uso 60
Diagrama 4.14. De micro a macro 80
Diagrama 4.15. Norte y sur de San José 81
Diagrama 4.16. Sur de San José 81
Diagrama 4.17. Población habitante en barrios según sexo 88

Diagrama 5.1. Fenómenos 102
Diagrama 5.2. Segregación de actividades 106
Diagrama 5.3. El auto y el peatón 106
Diagrama 5.4. Polaridad en Calle 2 108
Diagrama 5.5. Umbrales Característicos 112
Diagrama 5.6. Umbrales Bi-Líticos 113
Diagrama 5.7. Umbral Natural 114
Diagrama 5.8. Umbral Icónico 114
Diagrama 5.9. Sucesión de umbrales 114
Diagrama 5.10. Umbral urbano 114
Diagrama 5.11. Patrones y tendencias 136
Diagrama 5.12. Patrones y tendencias de las transformaciones del uso de suelo en San José 137
Diagrama 5.13. Patrones y tendencias de la movilidad en San José ... .139
Diagrama 5.14. Impacto del servicio de autobuses en el espacio público de San José 140
Diagrama 5.15. Patrones y Tendencias de la gestión y ejecución de proyectos urbanos 141
Diagrama 5.16. El espacio público conlleva a una percepción negativa de la ciudad 143
Diagrama 5.17. Inversión vs. Abandono 144
Diagrama 5.18. Frecuencia de uso de espacios públicos de recreación, según su posición al eje central 144
Diagrama 5.19. Impacto físico y perceptual de los muros en la vivencia de Calle 2 146

Diagrama 6.1. Principios de la Ciudad Integral 151
Diagrama 6.2. Optimización del espacio público 154
Diagrama 6.3. Estrategia y fenómenos 158
Diagrama 6.4. Pautas de diseño 161
Diagrama 6.5. Conceptualización del “El Potrero” 175
Diagrama 6.6. Variedad de Actividades- “El Potrero” 177
Diagrama 6.7. Invitación al sector- “El Potrero” 177
Diagrama 6.8. Permeabilidad- “El Potrero” 177
Diagrama 6.9. Fenómenos- “El Potrero” 177
Diagrama 6.10. Conceptualización de la Estación al Pacífico 183
Diagrama 6.11. Variedad de Actividades- Estación al Pacífico 184
Diagrama 6.12. Invitación al sector- Estación al Pacífico 184
Diagrama 6.13. Permeabilidad- Estación al Pacífico 184
Diagrama 6.14. Fenómenos- Estación al Pacífico 184
Diagrama 6.15. Conceptualización de la Macro Cuadra “Los Vecinos” 191
Diagrama 6.16. Variedad de actividades- Macro Cuadra “Los Vecinos” 193
Diagrama 6.17. Invitación al sector- Macro Cuadra “Los Vecinos” .193
Diagrama 6.18. Permeabilidad- Macro Cuadra “Los Vecinos” 193
Diagrama 6.19. Fenómenos- Macro Cuadra “Los Vecinos” 193
Diagrama 6.20. Conceptualización de Corazones de Manzana 199
Diagrama 6.21. Conceptualización de Macro Cuadra “Musical” ...205
Diagrama 6.22. Variedad de actividades-Macro Cuadra “Musical” 207
Diagrama 6.23. Invitación al sector - Macro Cuadra ”Musical” 207
Diagrama 6.24. Permeabilidad - Macro Cuadra “Musical” 207
Diagrama 6.25. Fenómenos- Macro Cuadra “Musical” 207
Diagrama 6.24. Conceptualización de Paradas al Sur 215
Diagrama 6.25. Variedad de Actividades - Parada al Sur 217
Diagrama 6.26. Invitación al sector- Parada al Sur 217
Diagrama 6.27. Permeabilidad- Parada al Sur 217
Diagrama 6.28. Fenómenos – Parada al Sur 217
Diagrama 6.29. Conceptualización del Bosque Urbano 223
Diagrama 6.30. Variedad de Actividades - Bosque Urbano 224
Diagrama 6.31. Invitación al sector- Bosque Urbano 224
Diagrama 6.32. Permeabilidad- Bosque Urbano 224
Diagrama 6.33. Fenómenos- Bosque Urbano 224

Diagrama 7.1. Conclusiones de Fenómenos 235
Diagrama 7.2. Fenómeno Sin Costura 236
Diagrama 7.3. Propuesta del fenómeno Sin Costura 237
Diagrama 7.4. Fenómeno Polaridad 237
Diagrama 7.5. Propuesta del fenómeno Polaridad 238
Diagrama 7.6. Propuesta del fenómeno Umbral 238
Diagrama 7.7. Fenómeno Polaridad 239
Diagrama 7.8. Propuesta del fenómeno Polaridad 239

MAPAS

Mapa 1.1. Panorama general de flujos vehiculares y peatonales 5
Mapa 1.2. Panorama general de puntos de referencia y áreas de influencia 5
Mapa 1.3. Delimitación geográfica 7
Mapa 1.4. Distritos Hospital y Catedral 8
Mapa 1.5. Barrios de San José 9
Mapa 1.6. Delimitación espacial 9

Mapa 3.1. San José en la década de 1850 17
Mapa 3.2. Pavimentación con asfalto de las calles de San José 19
Mapa 3.3. Mapa PDU 1994 19
Mapa 3.4. Vialidad PDU 2005 20
Mapa 3.5. Zonas de control especial y controles patrimoniales del cantón de San José 20
Mapa 3.6. Uso de Suelo PDU 2005 20
Mapa 3.7. San José Posible 21

Mapa 4.1. Uso de suelo en cuadras aledañas a Calle 2, del Parque Central a la Estación al Pacífico 40
Mapa 4.2. Uso de suelo al sur de San José 41
Mapa 4.3. Síntesis de reconocimiento 1 44
Mapa 4.4. Síntesis de reconocimiento 2 48
Mapa 4.5. Síntesis de reconocimiento 3 52
Mapa 4.6. Calle 2 56
Mapa 4.7. Conclusiones análisis de perfiles 78
Mapa 4.8. Síntesis de reconocimiento 4 82
Mapa 4.9. Síntesis de reconocimiento 5 84
Mapa 4.10. Síntesis de los mapas mentales- Vecinos 91
Mapa 4.11. Síntesis de los mapas mentales- Cotidianos 92

Mapa 5.1. Sin Costura- San José Sur 105
Mapa 5.2. Sin Costura- Calle 2 106
Mapa 5.3. Polaridad 110
Mapa 5.4. Umbrales de Calle 2 116
Mapa 5.5. Influencia de los “Barrios del Sur” en Calle 2 120
Mapa 5.6. Fenómeno “Rojo” en Calle 2 124
Mapa 5.7. Fenómeno “Rojo” y espacio de parqueo 125
Mapa 5.8. Vocaciones en Calle 2 135
Mapa 5.9. Ingreso a San José del transporte público 140

Mapa 6.1. Situación Actual- Estrategia 159
Mapa 6.2. Síntesis Propuesta General 160
Mapa 6.3. Pauta #1 162
Mapa 6.4. Pauta #2 163
Mapa 6.5. Pauta #3 164
Mapa 6.6. Pauta #4 165
Mapa 6.7. Pauta #5 166
Mapa 6.8. Síntesis propuesta general- Estrategia norte 168
Mapa 6.9. Síntesis propuesta general- Estrategia sur 170
Mapa 6.10. Ubicación- “El Potrero” 175
Mapa 6.11. Ubicación- Estación al Pacífico 183
Mapa 6.12. Ubicación- Macro Cuadra “Los Vecinos” 191
Mapa 6.13. Ubicación- Macro Cuadra “Musical” 205
Mapa 6.14. Ubicación- Paradas del Sur 215
Mapa 6.15. Ubicación – Bosque Urbano 223

CUADROS

Cuadro 3.1 Historial de población en Distritos Hospital y Catedral ...27
Cuadro 4.1 Propuesta de imagen por parte de la Municipalidad de San José 56

ABREVIATURAS

PDU	Plan Director Urbano
MSJ	Municipalidad de San José
MOPT	Ministerio de Obras Públicas y Transportes
CTP	Consejo de Transporte Público
INCOFER	Instituto Costarricense de Ferrocarriles
RAE	Real Academia Española

1

MARCO INTRODUCTORIO

- Introducción
- Panorama general
- Tema de estudio
- Delimitación

Introducción 1.1

San José se ha popularizado en el tema del diseño urbano, con las propuestas y proyectos municipales de movilidad peatonal, reforestación y repoblamiento urbano. Proyectos que pretenden mejorar las condiciones socio-espaciales de la capital, pero cuyo fin es atraer inversiones inmobiliarias, crear una imagen de capital comercial que aumente la plusvalía (ver diagrama 1.1, pág.3) e invitar a la clase social adinerada a habitar el centro. La clase de ciudad que estos proyectos visualizan, se concibe a un mercado más elitista y, lejos de integrar la ciudadanía, la segrega entre quienes pueden costear los nuevos lujos y los que solamente los observan sin mayor participación. Es así como la capital, hoy en día, es foco de investigación de los entes académicos, y concerniente a la arquitectura, hacia propuestas como la recuperación del espacio público y del medioambiente, la reestructuración del imaginario urbano, la inclusión social, entre otros.

El interés de desarrollar el presente trabajo surge después de conocer la intención de la Municipalidad, por medio del Plan Director Urbano (PDU), de establecer un bulevar en Calle 2 por ser una zona de interés cultural y artístico, y un punto de conexión entre dos nodos importantes de la ciudad: el Parque Central y la Estación del ferrocarril al Pacífico. El propósito de realizar el proyecto adquiere mayor importancia al observar la necesidad de una conexión en sentido Norte-Sur para los peatones de la ciudad, debido al actual predominio de respuestas para la movilidad en sentido Este-Oeste. Este proyecto de diseño urbano se plantea desde el municipio como una solución exitosa a la vida urbana, al crecimiento del comercio y al cambio positivo en el uso de suelo del trayecto, que se refiere a la activación de los espacios sin uso de este segmento de la ciudad. Sin embargo, en algunos casos, las consecuencias incluyen el desplazamiento de los vecinos a la periferia, en ocasiones un descontento de los comerciantes por el poco tránsito peatonal y, por lo tanto, el desalojo paulatino de la infraestructura. La situación crítica está en dejar de tomar en cuenta este segmento de la ciudad como parte de un sistema urbano, que es el que le permite funcionar, y también en el desconocimiento del pensar y accionar de la población inmersa en las zonas que se quieren intervenir.

A partir de este descubrimiento, se realizó un análisis con un enfoque fenomenológico. La intención fue tomar en cuenta la percepción de los integrantes de la investigación y de las personas que están involucradas en este tramo, ya sea por la ubicación de su vivienda, su trabajo o algún espacio recreativo o de servicios. Fue importante rescatar la relación entre el sujeto observador (personas de Calle 2) y el objeto observado (Calle 2 y alrededores), por la dependencia existente entre ambos, debido a que se afectan mutuamente. De esta manera se realizó un diagnostico donde el espacio público, la imagen y la vida urbana fueron los temas de estudio.

Al explorar estos aspectos de la ciudad, se identificaron varios fenómenos; sin embargo, se interpretaron siete que definen la esencia de Calle 2. Sin Costura, Polaridad, Umbral, No Localidad, Fenómeno Rojo, Retrospectiva y Espalda son fenómenos, en los cuales, se pueden encontrar en otros lugares en San José, el vínculo entre ellos permite describir la situación actual del área de estudio. Lo anterior, permitió interpretar patrones y tendencias relacionados con temas diversos como la movilidad, la dinámica de transformación del uso del suelo, los contrastes generados entre zonas aledañas de alta plusvalía y otras en proceso de desalojo o deterioro, etc., para valorar su incidencia en las configuraciones y cotidianidades urbano-espaciales de la ciudad como escenario donde se desarrolla la identidad colectiva así, proponer un marco innovador de intervenciones urbanísticas.

En respuesta a la investigación realizada, se enfocó el proyecto hacia una propuesta de reactivación y mejoramiento urbano-arquitectónico en el segmento y cuadrantes aledaños a la Calle 2 en San José. Se extendieron los limites, ampliando la intervención desde el Parque Central hasta la Estación al Pacífico y la conexión con los barrios Cristo Rey y Carit, con el fin de plantear un modelo de conectividad transversal-peatonal en un eje con alto potencial funcional, comercial, cultural, habitacional y de servicios. Empero, la vinculación deja de ser “un bulevar más” en la capital cuando se amplía el horizonte del estudio perceptual hacia la población inmediata a la Calle 2 y a la Estación porque, al involucrar a los barrios mencionados, se clarifica la necesidad del lazo de este sector barrial con la vía de intervención. También se rescata el transporte público como elemento activador de la vida urbana, sin el cual Calle 2 perdería su identidad actual.

El propuesta que se realizó es inversa a la configuración actual de la expansión comercial (ver diagrama 1.2, pág.3) que presenta la ciudad de San José. El descubrimiento de las diferentes vocaciones de actividades permitió realizar un diseño coherente con la dinámica urbana del sector. El espacio público permite la inclusión social, por la variedad de actividades que se proponen a lo largo del eje conector, y que a la vez invitan a cualquier persona a ser un activador de la ciudad. Los proyectos a nivel privado, aunque fueron esbozados como una idea conceptual, permiten observar los posibles escenarios que se podrían apreciar a lo largo del eje conector entre Calle 2 y los Barrios del Sur.

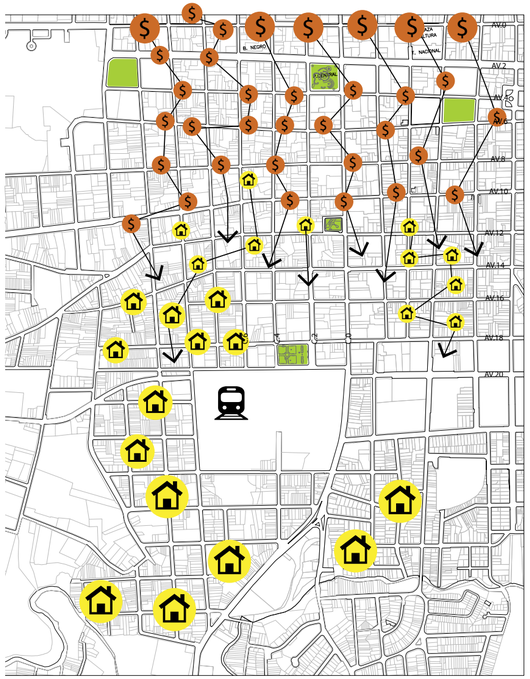


Diagrama 1.1. Expansión Comercial

Fuente:Elaboración propia.

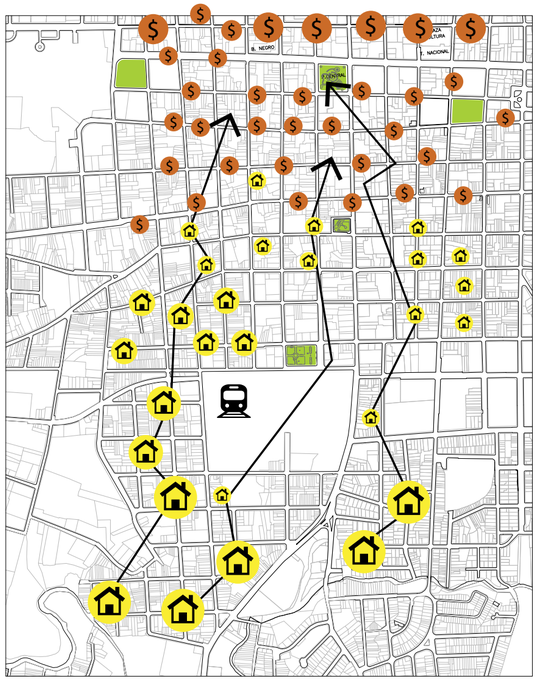


Diagrama 1.2 Propuesta de Intervención

Fuente: Elaboración propia.

Panorama General

1.2

La prioridad de los proyectos para San José que se gestionan desde la municipalidad es que la movilidad sea cada vez más fluida, tanto para quien lo hace en automóvil como caminando. En el casco central de la capital, hay una promoción de hacer uso de ella desde el vehículo, pero el ancho de las vías del centro responde a un derecho de vía heredado de años atrás, para una forma de movilidad más pausada: en carreta o caminando. Por esto, al día de hoy, las calles no dan abasto con los 75000 vehículos y los 2500 autobuses (por sólo mencionar los dos mayores tipos de transporte) que ingresan al día. El panorama de San José es una ciudad desordenada, caótica y estrecha.

Los flujos vehiculares predominantes con vía hacia el este son Avenida Segunda y Avenida 10. Además, con un flujo un poco más reducido, pero sin dejar de ser importante, la Avenida 20 tiene vía hacia el este, en dirección a Plaza Víquez. Las vías hacia el oeste son Avenidas 6 y 12. En sentido norte-sur destaca Calle Central, que es la ruta vehicular principal de ingreso desde el sur, mientras Calle 2 es la ruta de salida (Ver mapa 1.1, pág.5). Esto resalta el hecho que San José es un punto de convergencia para llegar desde un punto hacia otro, entre el este y el oeste del Gran Área Metropolitana.

La situación ha dado pie a políticas de restauración y revaloración del espacio público para las personas que caminan y piensan en San José Centro como ciudad de paso, y se refleja en la creación de distintos bulevares libres de obstáculos para la movilidad peatonal. Algunos de ellos han sido proyectos urbanos exitosos como la Avenida Central, mientras que otros han sido bastante señalados por llevar el espacio circundante a un estado crítico, como el paseo peatonal del Barrio Chino.

El Parque Central, ubicado en el centro de la ciudad, es el espacio de esparcimiento más antiguo de San José. Actualmente, es el punto de convergencia de la mayoría de personas provenientes del sur que ingresan a la ciudad, esto por la cercanía con las paradas de bus a estos destinos. En el otro extremo, hacia el sur de la ciudad, se encuentra la Estación al Pacífico, que por su reciente activación del tren urbano metropolitano y aumento de uso, genera un mayor flujo de pasajeros y representa un potencial ingreso peatonal a San José, además de ser un insumo histórico que fomenta su recuperación y potencial de colocación en el imaginario de la sociedad como parte del tesoro patrimonial de la capital. Es por esto que la municipalidad plantea, dentro del PDU, la posibilidad de Calle 2 como una vía peatonal, por ser la vía que remata físicamente con ambos nodos de actividad, y podría llegar a ser la conexión entre la Estación y el eje central de la capital: Lo que en consecuencia colocaría a esta calle como parte del imaginario social.

A lo largo del recorrido del segmento estudiado, también se logran apreciar el parque de la Dolorosa, el parque José María Cañas (ubicado frente a la Estación), y la Clínica Bíblica, en especifico la Torre Omega (ver mapa 1.2, pág.5). Hoy en día, la mayor afluencia peatonal se da alrededor de estos espacios mencionados, que son los atractores principales de este sector de la ciudad. Así mismo, las paradas de autobús atraen a los peatones al sector. El problema radica en que todos estos lugares se leen como componentes separados, San José es el reflejo de una ciudad que se lee por medio de elementos aislados y no existe una intención de relacionar estos puntos importantes por medio del espacio público como un sistema que funcione en conjunto.

Es por esto que, aunque todos los lugares mencionados son conocidos para la mayoría, lo que ocurre en la totalidad de Calle 2 pasa desapercibido en el imaginario de las personas. Una breve descripción del sitio ayuda a comprender esta situación. Hacia el centro de la ciudad, Calle 2 alberga gran cantidad de paradas que tienen como destino el sur de San José. Esta actividad, junto con el comercio, moviliza las dinámicas urbanas del sector. La realidad paralela es la escasa población habitante a lo largo de la calle y, en consecuencia, se observa una disminución en el uso y un desaprovechamiento de espacios, por ejemplo, la cantidad de parqueos. Esta situación fomenta el desarraigo de los pocos vecinos restantes, y en tanto no exista una apropiación del barrio, se mantiene la percepción de inseguridad y la presencia de actividades de uso exclusivo, como actividades para adultos y el consumo de drogas. Todos estos son factores que impulsan el alejamiento y desencadenan un círculo vicioso de abandono y peligrosidad.

La situación anteriormente descrita se vive en distintos lugares de San José. Se reconocen iglesias, edificios importantes, los parques principales, las avenidas y calles importantes, pero un gran porcentaje de área urbana es desconocido por la mayoría. Es por esta razón que todavía no se ha llevado a cabo la creación del bulevar de Calle 2. Aunque en el PDU se presenta como propuesta, la municipalidad no encuentra una razón de peso, en términos de interés económico, para invertir en el espacio público del segmento de esta calle. No hay personas viviendo en estas cuadras y el comercio existente es sectorizado y especializado, por lo que sería un proyecto sin personas que llevaría al fracaso ésta propuesta urbana.

Por esto es necesaria la cercanía a los criterios de la población, a las condiciones fenomenológicas del sitio y a las potencialidades que ofrece, para definir un planteamiento pertinente a la inclusión de la mayor cantidad de actores posible. Así, el tipo de estudio realizado y la propuesta de intervención, tomando Calle 2 como una muestra representativa de condiciones genéricas de San José, se proyectan como una pauta a seguir sobre los demás espacios que así lo requieran.

(1) PDU: Plan Director Urbano (2) Fornaguera,I. (7 de Agosto de 2013). Johnny Araya maquilló por 22 años el caos que vive San José. La Nación.

Mapa 1.1. Panorama general de flujos vehiculares y peatonales.

Elaboración propia.

Muy Alto flujo vehicular
Alto flujo vehicular
Muy Alto flujo peatonal
Alto flujo peatonal
Vía férrea

Mapa 1.2 Panorama general de puntos de referencia y áreas de influencia.

Elaboración propia.

Tema de Estudio

1.3

La intención de la investigación es el análisis del **espacio público** y la **imagen urbana**, ambos como elementos fundamentales de la vida urbana, con el objetivo de realizar una propuesta urbano-arquitectónica en Calle 2. El **espacio público** corresponde al espacio de la ciudad que se destina para poder ser apropiado por cualquier persona como parte de su vivencia urbana. Para Borja (2000), el "espacio público ciudadano no es un espacio residual entre calles y edificios. Tampoco es un espacio vacío considerado público simplemente por razones jurídicas. Ni un espacio especializado, al que se ha de ir, como quien va a un museo o a un espectáculo" (pág.7). Por el contrario el autor cree que es un espacio de invitación y de creación porque, al final, "la historia de la ciudad es la de su espacio público" (pág.8).

En el espacio público pertinente a esta investigación, se incluye las áreas de esparcimiento común: el Parque Central, el Parque de la Dolorosa, y el Parque José María Cañas, y como elementos de enlace, todas las aceras y calles relacionadas a ésta vía, y que forman parte del macro sistema de la cuidad.

Evidentemente, el espacio público es influenciado por la infraestructura anexa, tanto favorable como negativamente, según las actividades que alberguen y el tratamiento de sus fachadas, pues la experiencia en el espacio público es distinta si la colindancia es un muro o si es una vitrina, por ejemplo. La sensación respecto al borde cambia. Por esto, el estudio contempla la **imagen urbana** de Calle 2, que dentro de la investigación se entiende como la identidad que cada persona otorga a la ciudad desde sus propias experiencias, rutinas, cultura, y a partir de un conjunto de imágenes que son aportadas de manera individual y publica. Según Lynch (1998), estas imágenes, en conjunto, llegan a ser parte del significado social, funcional, histórico, etc.

Sin embargo, lo que suceda en el espacio público o la imagen urbana que proporcione la ciudad no es lo único importante. La **vida urbana**, (ver imagen 1.1), o todas aquellas dinámicas urbanas que suceden en la relación del espacio público y el privado, refiriéndose a confluencia de personas, movilidad, infraestructura, imaginarios, percepciones, considerando estos aspectos como capas de la ciudad, es fundamental dentro del análisis. Lo anterior para conocer los efectos que la ciudad -en el área de estudio- tiene sobre la población que utiliza éste espacio a diario u ocasionalmente, y al mismo tiempo, como los comportamientos de estos individuos o grupos influyen en las formas de organización y percepción espacial.

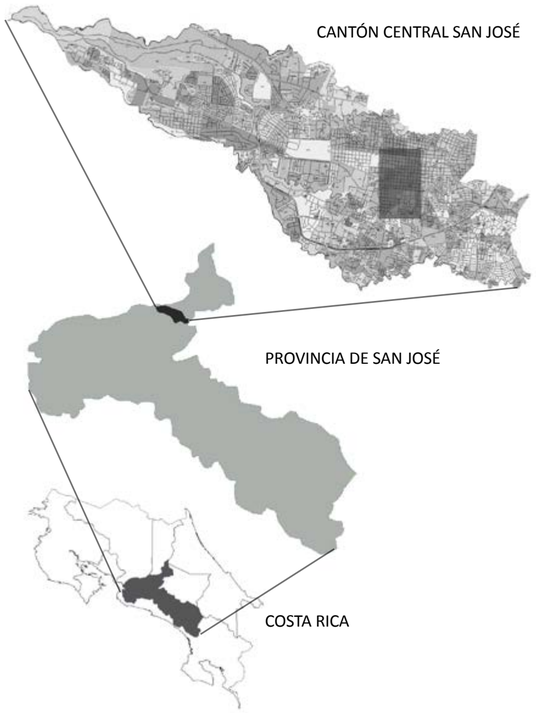
De esta manera, el planteamiento inicial busca darles respuesta a las siguientes grandes interrogantes:

- ¿Qué distingue a C-2 de las demás calles paralelas?
- ¿Qué sucede en el espacio público de C-2?
- ¿Cómo afecta la imagen percibida de la ciudad, la actividad del segmento a estudiar?
- ¿Cuál es la relación que existe entre las diferentes capas de la ciudad: movilidad, infraestructura, uso de suelo, sociedad, etc?
- ¿Cuáles son las dinámicas y patrones de uso de los barrios del sur en relación a C-2?
- ¿Cómo reactivar el sector de C-2 para hacerlo un lugar de destino y convivencia?
- ¿Cuál es el tipo de intervención necesaria y en cuales componentes urbanos son oportunos?

Imágen 1.1. Vida urbana de Calle 2

Fuente: Elaboración propia.

1.4 Delimitación



Mapa 1.3 Delimitación geográfica

Fuente: Elaboración propia, mapas de PDU 2005

Delimitación Espacial

La zona de estudio y de intervención se definió en el Sur de San José (ver mapa 1.3), entre los Distritos Hospital y Catedral (ver mapa 1.4, pág.8). Comprende el segmento de la Calle 2-sector Sur (ver mapa 1.5, pág.9) y abarca ocho cuadrantes desde el costado sur del Parque Central (ver imagen 1.2, pág.10) hasta el frente Norte de la Estación al Pacífico (ver imagen 1.3, pág.10). Los barrios Pacífico, Dolorosa y Merced son parte del segmento de estudio, (ver mapa 1.5, pág.9); sin embargo, la propuesta de intervención se extiende hasta los barrios Cristo Rey y Carit, y se toma en cuenta a los barrios del sur de San José por ser parte importante de la activación urbana de Calle 2 (ver imagen 1.4, pág.10).

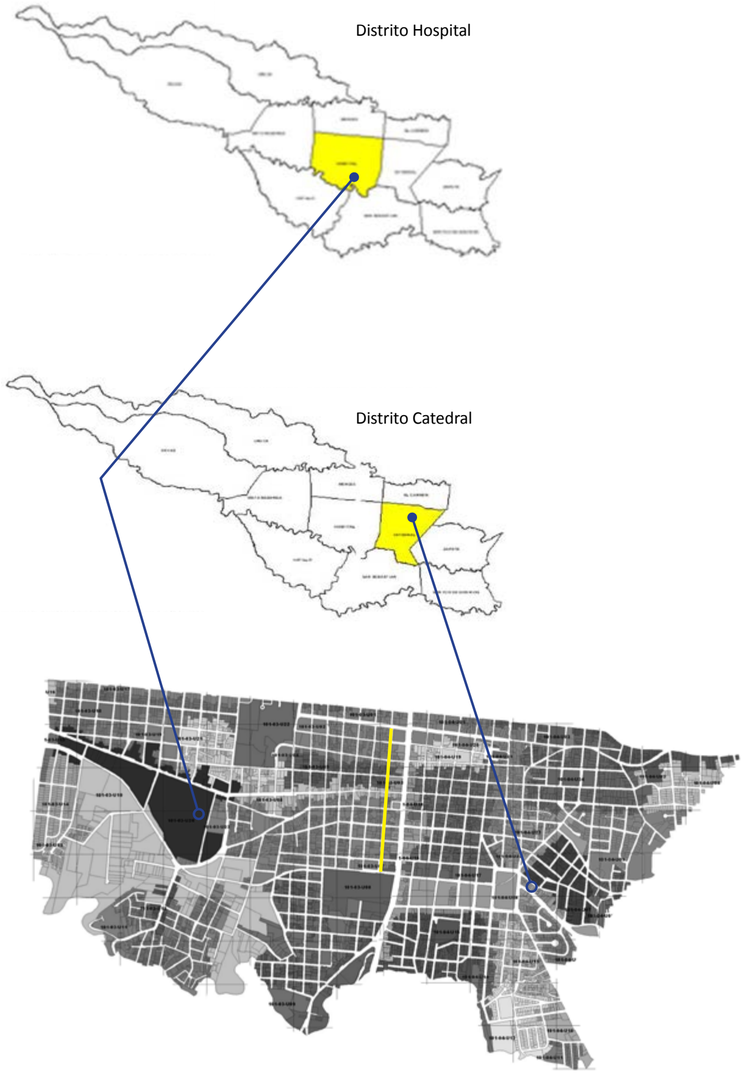
Es fundamental tomar en cuenta que la ciudad tiene actividades distintas a lo largo del día. El área de estudio posee un comportamiento particular de actividades que representan temporalidades variables y en donde se pueden evidenciar zonas de comportamiento permanentes o variables, y percepciones de seguridad versus inseguridad. El estudio de estas conductas se vuelve crucial en el momento de tomar decisiones y estrategias de intervención en el espacio público.

La investigación también se llevó a cabo con el fin de realizar una lectura del espectro socio-espacial completo de ese sector ciudad, con las características propias del casco urbano y su condición de conexión centro-sur. Para esto, es indispensable la visita presencial y el contacto directo con los que habitan ó utilizan la zona, esto con el fin de poder identificar y sintetizar las singularidades que hoy enmarcan y diferencian lugares concretos.

Delimitación Socio-Espacial

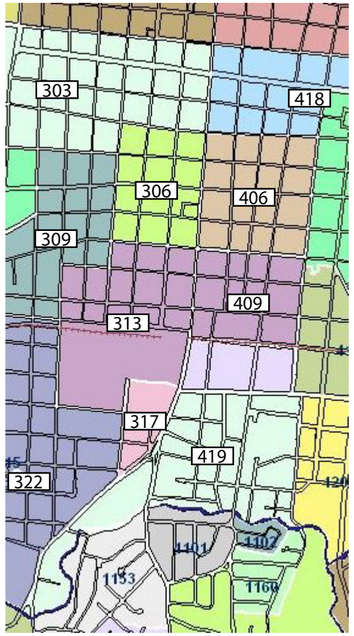
Ugarte (2013) menciona que en San José concurren a diario más de 1 millón de personas, de los cuales, el 80% son peatones. También menciona que en los cuatro distritos centrales,- El Carmen, Merced, Hospital y Catedral-, sólo viven cerca de 70.000 personas. Por lo tanto, dentro de la investigación se tomará en cuenta tanto las personas que visitan como las que habitan San José y se estudiarán las dinámicas presentes o ausentes, entre los usuarios del llamado centro urbano, que se define, mayoritariamente, con actividades de índole económica y de servicios, en contraste con las localidades barriales hacia el Sur y quienes las habitan, en los que la dinámica barrial aporta una vivencia distintiva.

En la muestra demográfica abarcada, se buscó la participación de individuos de todas las edades. Tanto niños y jóvenes, como adultos y adultos mayores, que viven y usan diferentes lugares de la ciudad y tienen percepciones distintas del espacio urbano, por lo que la apreciación de todos ellos debe rescatarse. Hombres y mujeres de todas las edades son considerados necesarios en la investigación, en la búsqueda de aportar una respuesta y un entendimiento global del sector de estudio.



Mapa 1.4 Distritos Hospital y Catedral

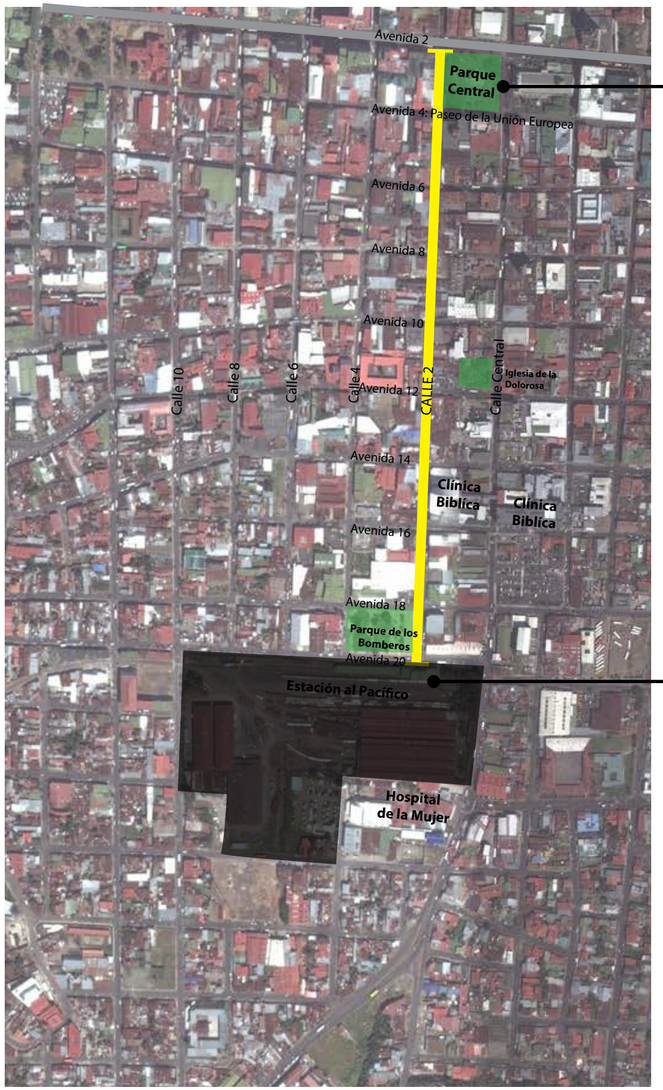
Fuente: Elaboración propia, mapas de PDU 2005



303 Merced
306 Dolorosa Oeste
309 Los Ángeles
313 Pacífico
317 Carit
322 Cristo Rey
406 Dolorosa Este
409 Pacífico
418 Catedral
419 San Cayetano

Mapa 1.5 Mapa de Barrios de San José

Fuente: PDU 2005



Mapa 1.6 Delimitación espacial

Fuente: Elaboración propia.

Imagen 1.2. Parque Central

Fuente: Autoría propia.

Imagen 1.3. Estación del Pacífico

Fuente: Autoría propia.

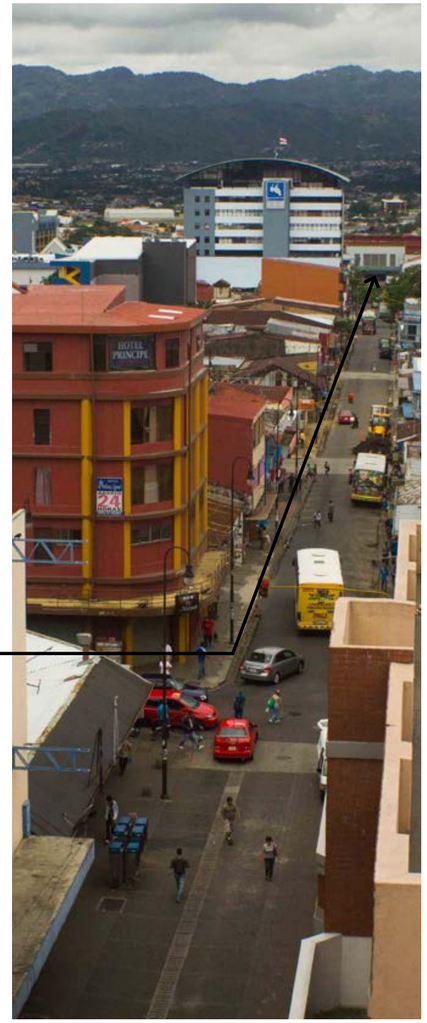


Imagen 1.4. Calle 2- Vista aérea

Fuente: Autoría propia.

2

OBJETIVOS

- Objetivo General
- Objetivos específicos
- Lectura del documento

2.1 OBJETIVO GENERAL

• Desarrollar una propuesta de reactivación y mejoramiento urbano-arquitectónico en el segmento y cuadrantes aledaños a la Calle 2 en San José, desde el Parque Central hasta la Estación al Pacífico y los “Barrios del Sur”, con el fin de plantear un modelo de conectividad transversal con una respuesta peatonal y de repoblamiento urbano en un eje con alto potencial funcional, comercial, cultural y de servicios.

2.2 ESPECIFICOS

• Realizar un diagnóstico del segmento urbano de Calle 2 y sus alrededores en la actualidad, para encontrar los fenómenos que caracterizan el sector y valorar los patrones y tendencias de cambio en el uso del suelo aledaño, el comportamiento histórico y actual, así como el potencial revitalizador urbano que encierran este eje y su área de influencia como un articulador transversal (peatonal) entre el casco central y el sector Sur de la Ciudad.

• Definir una estrategia de conectividad urbana, que relacione las situación actual de Calle 2 y alrededores con una respuesta para el sector, con el fin de realizar el diseño del espacio público, enfatizando en el mejoramiento de la movilidad peatonal y la relación espacial entre el Parque Central, la Estación al Pacífico y los barrios circundantes, así como el mejoramiento de la calidad de la imagen urbana local.

• Elaborar un programa espacial a nivel urbano para la elaboración de escenarios arquitectónicos que ejemplifiquen la relación entre el espacio público y privado, y que fomenten la rehabilitación, revaloración cultural, espacial y económico-productiva del área de estudio, y la implementación de estrategias de diseño para promover un repoblamiento efectivo del sector.

SAN JOSÉ y su estudio

ANTECEDENTES:
- Información relativa a la conformación de la ciudad.
- Historia de Calle 2 y los Barrios del Sur

SITUACIÓN ACTUAL:
- La ciudad y el fenómeno del DESPOBLAMIENTO.
- Políticas de REPOBLAMIENTO
- Privatización del ESPACIO PÚBLICO

¿CÓMO SE VA A ESTUDIAR LA CIUDAD?

A través de la Fenomenología
Enfoque: Las personas

ANÁLISIS

LOS INVESTIGADORES
- Análisis Sensorial Perceptual (5 reconocimientos)
- Análisis Físico- Espacial

LAS PERSONAS
- Mapas Mentales

DIAGNÓSTICO

Contraste de información:

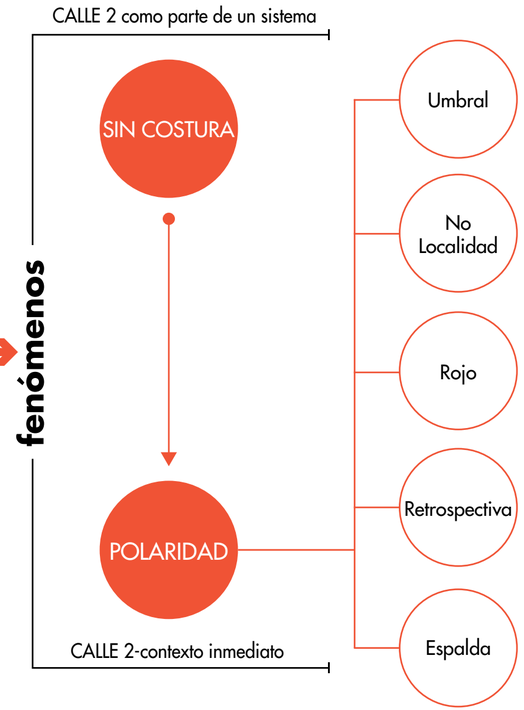
- Los Investigadores
- Las Personas

RESULTADOS

FENÓMENOS URBANOS:
Esencia de Calle 2

Vocaciones del área de estudio

PATRONES Y TENDENCIAS



ESTRATEGIA

CIUDAD INCLUSIVA
CIUDAD INTEGRAL
+
FENÓMENOS
(potenciar y revertir fenómenos)

PROPUESTA

PROPUESTA DE CONECTIVIDAD

Diseño del espacio público
+
Escenarios en Calle 2

Diagrama 2.1 Proceso Investigativo
Fuente: Elaboración propia.

2.3 Lectura del documento

Para comprender la totalidad del documento, se realiza éste apartado. (ver diagrama 2.1, pág.14)

Hacia el cumplimiento de los objetivos se muestra en primer lugar un estudio previo al análisis. Se inicia con la recopilación de datos relativo a los antecedentes del sector de estudio, Calle 2 y los Barrios del Sur. La intención es comprender la conformación urbana y su influencia en la configuración del espacio y en la vida urbana de hoy en día. En segundo lugar se investiga sobre la ciudad actual, donde se pretende conocer las consecuencias de lo que ha sucedido a través de la historia en San José. Una vez que se tiene claro la realidad en la que se encuentra la ciudad, se buscan métodos para investigarla y analizarla. En este caso, se elige la fenomenología como base investigativa, puesto que el enfoque son las personas que viven día a día en el espacio urbano, y son ellas quienes pueden ayudar a comprender lo que en ella sucede y como funciona. Todo lo anterior permite iniciar con el primer objetivo específico.

Se realiza un análisis. En este se pretende conocer la situación actual que se vive en Calle 2. El análisis se divide en dos. La primera parte involucra a los investigadores como los observadores y activadores del espacio público. La segunda refleja la percepción del espacio por parte de los usuarios de Calle 2. Es importante tomar en cuenta ambas opiniones y contrastarlas para obtener el diagnostico del área de estudio.

Al realizar el estudio anterior, resultan siete fenómenos urbanos que ayudan al lector a comprender la dinámica del sector. Cada fenómeno refleja características de la calle tratada. Como resultado final del análisis, como menciona el objetivo, se valoran los patrones y tendencias de cambio en el uso del suelo aledaño, el comportamiento histórico y actual, así como el potencial revitalizador urbano que encierran este eje y su área de influencia como un articulador transversal (peatonal) entre el casco central y el sector Sur de la Ciudad.

Una vez que se conoce lo que sucede en el área y las tendencias del sector, se procede a la búsqueda de datos teóricos que complemente la formulación de una estrategia de intervención. También se revisa la reglamentación respecto al tema del espacio público y se realiza una crítica. Se elabora la estrategia, que dirige al diseño del espacio público, con la intención de darle al espacio una identidad de conectividad en sentido norte- sur.

Por último se revisa detalladamente la situación de Calle 2 y de los Barrios del Sur, y se plantean, a nivel conceptual, diferentes propuestas urbanas y arquitectónicas que complementan la intervención del espacio público y que fomentan la rehabilitación y revaloración cultural, espacial y económico-productiva del área de estudio; además se plantean propuestas de diseño para promover un repoblamiento del sector.

Cabe señalar que el proceso investigativo no se da tal cual se presenta en el orden del documento. A lo largo del tiempo, se ha dado simultáneamente el proceso de investigación teórica y de visitas al sitio. Se realizan continuas revisiones a la información recolectada y se intenta ir completando el documento poco a poco. Esto ha permitido comprender mejor el tema de estudio en Calle 2 y las posibles formas de intervención.

3

SAN JOSÉ Y SU ESTUDIO

- Historia de San José y los “Barrios del Sur’’
- San José en la actualidad
- Fenomenología

3.1 Historia de San José y los Barrios del Sur

3.1.1 El Inicio : S. VIII-S.XIX :

El Parque Central y la Catedral Metropolitana son dos hitos históricos de vital importancia desde el origen de la ciudad de San José, pues el espacio que ambos ocupan en la actualidad fue el espacio que ocupó la antigua edificación de la ermita para la Ayuda de Parroquia de San José, en 1737. Con la creación de la iglesia, se invitó a las personas a vivir en los alrededores, pero la falta de agua evitó la construcción de asentamientos en el sector. En 1750, el presbítero, don Juan de Pomar y Burgos, se fue a vivir en la Boca del Monte para iniciar los trabajos de conducción del agua al sitio, pero aun así la gente no quiso trasladarse a vivir al lugar; por lo tanto, cuenta González Víquez (1920), que con castigos, como cien pesos de multa a los más adinerados y la pena corporal y de servicio a los pobres, manipularon a las personas para que residieran en la cercanía de la ermita. Esta ermita pasó a ser la Parroquia de San José en 1767, así en 1769, se inició la construcción y, en 1781, se finaliza la construcción de la nueva iglesia, hoy la Catedral de San José, con su respectiva plaza al frente.

San José se convirtió en capital en 1823, y Florencia Quesada (2007), cuenta que, en 1830, se inició un desarrollo en la infraestructura y los servicios públicos de San José, como el empedrado de calles, el mercado, obras públicas para higiene, entre otros. Durante este desarrollo, en 1851, se inauguró el servicio de alumbrado público con lámparas de canfín. El espacio público estaba en una etapa de evolución, y es, en la denominada "Década de Mora" (1849–1859), como menciona Álvarez (2005), se dio la reconstrucción de la Catedral y se inició la construcción de las iglesias de la Soledad y la Dolorosa, como atractores para los feligreses y puntos de expansión de la ciudad hacia el Este y al Sur.

Mapa 3.1. San José en la década de 1850

Fuente: Quesada, 2007, tomado de PRODUS 2006

Así mismo, explica Quesada (2007), la construcción de la cañería de hierro se dio en 1865, y en 1868, ya permitía llevar el agua desde la acequia del Río Tiribi hasta fuentes ubicadas en el centro de la ciudad. Los tanques de abastecimiento y purificación se construyeron al noreste de la ciudad, por lo tanto se vieron beneficiados el norte y el centro, dejando a los sectores del sur sin este servicio. En 1870 se inició la expansión de la cuadrícula de la ciudad y se dio la apertura de varias calles de San José que permitieron la conexión de la ciudad. "El inicio del ensanche fue promovido por un elemento esencial y de poder en la ciudad: el agua."(Quesada, 2007, pág. 106). En 1887 se aprobó la "Ley de ensanches", que se enfocó en este crecimiento urbano y estuvo en manos de la municipalidad e inversionistas privados, los cuales se encargaron de construir, ampliar o rectificar algunas vías, mientras que la municipalidad debió aportar los servicios públicos para que se diera el poblamiento de la zona.

En 1884, se inició con el proyecto de iluminación eléctrica, que tomó el sector norte como el lugar de intervención principal (por ser la Estación al Atlántico un punto de ingreso a la ciudad) hasta el Parque Central, excluyendo por completo a los Barrios del Sur. Se hizo, entonces, una clara diferenciación social por zonas, y al norte y centro se ubicaron las familias adineradas y cafetaleras relacionadas con política y el Estado (ver Mapa 3.1, pág.17), que podían pagar por los servicios, mientras que al sur (en el área comprendida entre avenidas 10 y 34, calles 12 y 23), "con las peores condiciones del terreno y los precios más bajos de la tierra, se consolidaron como los barrios populares y también para pequeñas industrias-manufacturas."(Quesada, 2007, pag. 85)

Álvarez (2005) cuenta que, al analizar los planos de la ciudad de San José en el año 1889, se observa una clara extensión de la población hacia el sur, donde su límite anterior era la Iglesia de la Dolorosa, y para esa fecha, eran unas cuadras ubicadas entre Calle 0-4 y Avenida 18-20.

A finales del S.XIX, San José ya se encontraba dividida en cuatro distritos: Catedral, Hospital, El Carmen y Merced. La ciudad crecía cada vez más y se estaba en la búsqueda de soluciones de movilidad. En 1897 se inició con la construcción de las líneas del ferrocarril al Pacífico que, según menciona Quesada (2007), estaban ubicadas lejos del cuadrante urbano pero, conforme fue pasando el tiempo, fueron absorbidas rápidamente por la expansión urbana que se venía dando en la ciudad. Así mismo, en 1889 comenzó el servicio del tranvía en el centro de la ciudad.

3.1.2. Principios y mediadios de S.XX:

A principios de 1900, se empezó a habitar el Sur de San José. En 1905, se emitió el decreto para la creación de "El Laberinto", y Quesada (2007) cuenta que fue la primera intención de urbanización de barrio popular que hubo en San José por parte del Estado. Conjuntamente se crearon una serie de fábricas que veían un potencial de mano de obra en el barrio recién conformado. Pocos años después, se dio la donación de lotes por parte del Dr. Adolfo Carit Eva que, a cambio de esto, solicitó a la Municipalidad encargarse de la urbanización del nuevo barrio. El requisito era que los que recibieran el terreno

Imagen 3.1 Estación al Pacífico y actividad del tranvía en 1917.

Fuente: Calendario COOPENAE

Imagen 3.2 Carretas en Av. 16, esperando pasajeros de la Estación.

Fuente: Banco Nacional

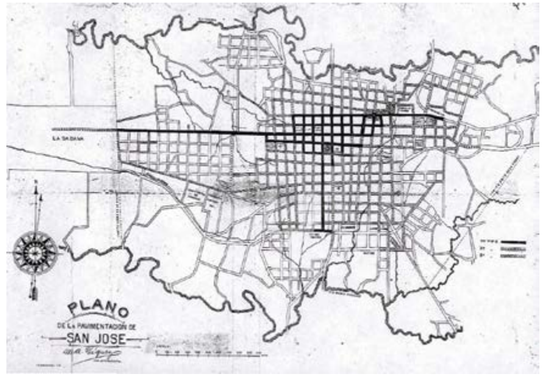
Imagen 3.3 Calle 2 hacia el Sur en 1917

Fuente: Banco Nacional

Imagen 3.4 Calle Central hacia el Sur en 1917

Fuente: Calendario COOPENAE

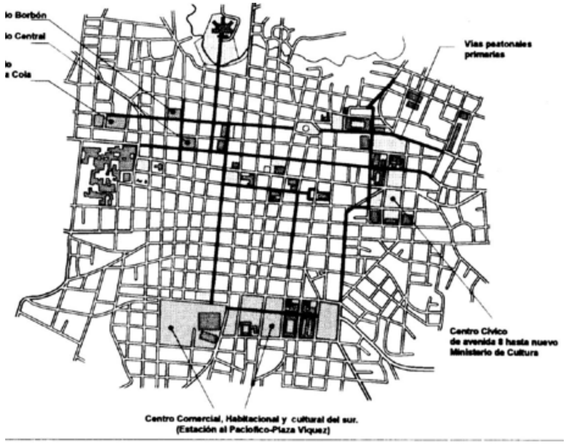
Figura 21
Pavimentación con asfalto de las calles en San José



Fuente: **ANCR,** MP, 4487, M.A.Víquez, ingeniero municipal, s.f.

Mapa 3.2. Pavimentación con asfalto de las calles de San José

Fuente: Quesada, 2007



Mapa 3.3. Mapa PDU 1994

Fuente: PDU 1994

fueran específicamente viudas y artesanos pobres y que cada familia beneficiada construyera su casa en menos de dos años. Cerca de este barrio, el Dr. Carit también donó un edificio de dos pisos, que se convirtió en el hospital maternidad.

Gracias a la construcción de la vía férrea al sur de San José, el valor de la tierra aumentó por la actividad ferroviaria, y atrajo inversionistas privados, como Arthur Wolf y John M. Keith, quienes adquirieron terrenos en los alrededores. Estas tierras, posteriormente, se vendieron y se dio un desarrollo urbanístico de casas humildes que, como cuenta Calvo (2009), compartían un mismo techo y eran separadas únicamente por una pared. Barrio Keith (nombre que adquirió en ese momento el actual barrio Cristo Rey), estaba relacionado con los empleados y obreros de la Estación y de los aserraderos que se ubicaban alrededor, por lo cual se convirtió en uno de los barrios más poblados de San José.

Para la Municipalidad resultó bastante caro realizar éste y otros proyectos, por lo cual propuso que cada persona que quisiera invertir en el crecimiento de San José debía no únicamente donar lotes, sino también encargarse de la construcción de calles y de la provisión de servicios públicos, sin los cuales no se darían permisos para la venta de lotes. "Cabría agregar que en San José, como probablemente se dio un proceso similar en otras ciudades latinoamericanas, las élites guiaron y definieron el crecimiento de la ciudad —no sólo por su paulatino traslado a barrios exclusivos—, sino también por las propuestas de urbanización de la ciudad que estas élites demandaban al Municipio de San José."(Quesada, 2007, p.100-101).

La apertura de la Estación al Pacífico (ver imagen 3.1, pag.17) se dio en 1910, y "ha ocupado desde entonces, el mismo predio que le conocemos hoy (en Avenida 20 y entre Calle 2 y 4), pero se trataba de un amplio edificio de una planta, construido en madera y bahareque, al que llegaban tanto el tranvía como los carruajes (ver Imagen 3.2, pág.17) con pasajeros desde y hacia Puntarenas...". (Fernández, 2009). Cabe rescatar que, anteriormente Calle 2 era una calle bastante arborizada, (ver Imagen 3.3, pág.18) y utilizada para movilizarse por medio de carretas. En los alrededores, el uso del espacio público se benefició de la actividad ferroviaria, por ejemplo, el actual Parque José María Cañas era un espacio para la convivencia social y para las ferias de los vecinos del lugar. El tranvía completaba toda ésta actividad, ya que una de sus paradas se ubicaba frente a la estación, y luego iba hacia el centro y al norte de San José desplazándose por medio de Calle Central (ver imagen 3.4,pág.18).

La actividad comercial y habitacional también se vio favorecida por la apertura de la Estación al Pacifico, pues se generó una gran cantidad de aserraderos de madera, debido a la facilidad de transporte de tucas por ferrocarril; esto también provocó que la población utilizara más este material en la edificación de casas populares, lo que, a su vez, ocasionó una proliferación de negocios relacionados con la construcción. Dichos establecimientos surgieron también por la gran expansión poblacional del lugar como respuesta a la necesidad de construir más viviendas. El tren benefició también el desarrollo de la infraestructura circundante. Quesada (2007) explica que, a finales de 1928, inició la pavimentación de las calles de San José (ver Mapa 3.2, pág.19), donde las calles más importantes tenían la mejor calidad de pavimento, y hacia el Sur resalta en jerarquía la calle que conecta el Parque Central y la Estación del Pacífico, (actualmente Calle 2).

En 1956, Costa Rica cumplió 100 años desde la Campaña del 56 y Álvarez (2005) explica que, como parte de las celebraciones se decidió remodelar la Plaza de la Estación, ajardinarla y darle el nombre de "General Cañas". Este parque se identificaba y se distinguía específicamente por su decoración, que estaba directamente relacionada con la campaña, y se convirtió en una galería educativa de objetos históricos, como por ejemplo, cañones, que promovían las memorias de las hazañas que sucedieron entre 1856-1857.

Aproximadamente entre 1950 y 1980, el sector central de San José modificó su uso del suelo tradicionalmente habitacional y mixto, para dar lugar a una gran concentración comercial y gubernamental. Mora et al (2013) menciona que los habitantes del centro de San José empezaron a irse a la periferia, aproximadamente, en los años setenta, y se perdió un 30% de la población. Entre 1980 y 1990, San José empezó a brindar hospedaje a los turistas que llegaban al país, antes de hacer sus rutas hacia lugares turísticos; sin embargo, se eligieron para esta actividad, algunas cuadras cercanas al centro de San José. Mora et al. (2013) señalan que, durante estas fechas, en la capital hubo una alta afluencia de turistas sexuales.

3.1.3. Finales del S.XX-Principios del S.XXI:

Álvarez (2005) menciona que, en la década de 1990, la municipalidad dispuso el Parque General José María Cañas como escenario para el mercado de "las pulgas" durante los días domingo. Simultáneo a

Mapa 3.4. Vialidad PDU 2005

Fuente: PDU 2005

Mapa 3.5. Zonas de control especial y controles patrimoniales del cantón de San José

Fuente: PDU 2005

Mapa 3.6. Uso de Suelo PDU 2005

Fuente: PDU 2005

esta situación, entre 1990-1995 cesó la actividad ferroviaria debido a problemas administrativos.

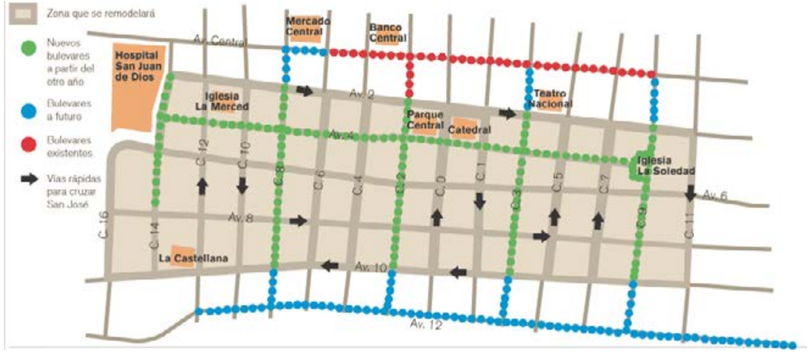
San José aprobó, en 1994, un Plan Director Urbano (PDU), documento que no contempló la reactivación de la actividad ferroviaria y, enlistaba los problemas y deficiencias que afrontaba la ciudad. Propuso una serie de estrategias para gestionar adecuadamente el desarrollo del centro capitalino, siguiendo un criterio de sostenibilidad. Al sur de San José se planteó, dentro de una franja este-oeste que abarca desde la Estación al Pacífico y hasta Calle 13 (ver Mapa 3.3, pág.19), un uso de suelo comercial, habitacional y cultural como respuesta a los barrios circundantes.

En el año 1998 se reanudó la actividad ferroviaria para transporte de carga y se declaró patrimonio histórico a la Estación al Pacífico, por lo que la propuesta del PDU quedó sin efecto. El parque General José María Cañas, por otro lado, sufrió un deterioro por la actividad comercial, por lo que, en 1999, se decide remodelar, y en esta ocasión "el propósito es darle un nuevo rostro, con el fin de rescatar ese espacio verde y continuar con los planes de embellecimiento de la ciudad" (Álvarez 2005, tomado de La Nación; 21 de abril de 1999). En el 2005 inició el servicio del Tren Urbano Metropolitano, el cual brinda un servicio de transporte público,- y no un servicio de transporte de carga,- que se convirtió en el objetivo principal de la reactivación del tren por parte del INCOFER (Instituto Costarricense de Ferrocarriles). A pesar del impacto que anteriormente tuvo el establecimiento del servicio del tren en este sector, no hubo tal respuesta por parte de los barrios circundantes hacia la reapertura de la Estación al Pacifico, lo que ha resultado en una desvinculación de la ciudad para los pasajeros. Así mismo, la vida urbana en los alrededores ha disminuido en gran manera, debido al deterioro general de la zona a causa del anterior lapso de cierre del tren.

Con el objetivo de reducir la problemática de movilidad en el Gran Área Metropolitana, el INCOFER plantea la interconexión entre Cartago y Ciruelas de Alajuela mediante una ruta que encierra el casco central y se ramifica hacia Cartago. A nivel cartográfico, esta ruta se dibuja como el borde de una raqueta de tenis (ver mapa 3.4, pág. 20). Por esto se le denominó "Proyecto Raqueta". Se realizaría a través del Tren Interurbano Metropolitano, como el medio de transporte público masivo y bidireccional. La iniciativa se plantea hacia un funcionamiento total dentro de los próximos seis años, (aproximadamente al 2020), y un alto flujo ferroviario, de funcionamiento continuo cada 15 a 20 minutos.

De resultar efectivo el proyecto, la infraestructura de la Estación al Pacífico cambiaría para abastecer la cantidad de rutas que estarían en funcionamiento. Esto porque, además de ser estación, actualmente funciona como edificio administrativo y talleres de mantenimiento de las locomotoras y coches. La cantidad de maquinaría aumentaría y, así también, la cantidad de vías ferroviarias en uso dentro de la Estación.

Dentro del marco general, el actual Plan Director Urbano del Cantón de San José fue determinado en el año 2003 por la Municipalidad de San José, con el objetivo primordial de promover una "ordenación urbanística integral del territorio del Cantón de San José y de las actividades de sus habitantes". La Municipalidad procuró afrontar una serie de retos de índole funcional, económico, espacial e identitario a través de iniciativas como la peatonización (Ver mapa 3.5, pág.20) de vías importantes en distintos sectores de la ciudad, con el propósito de devolverle el carácter e identidad de 'ciudad para la gente', que le fue usurpado tras largas décadas de predominio y colonización del espacio urbano por parte de los vehículos motorizados. Calle 2 se encuentra, según el PDU, dentro de una "Zona de Interés Cultural y Artístico" (Ver Mapa 3.6, pág.20), como parte de un plan propuesto de convertir la vía en un boulevar o paso peatonal entre la Avenida 2da. (a la altura del Parque Central) y la Estación al Pacífico. Así mismo, el mapa de Zonificación de Uso del Suelo del Plan Director Urbano de la MSJ indica, para Calle 2, un uso predominantemente comercial: "Zona de Comercio y Servicios 2 (ZC-2)", para la que se establecen las siguientes indicaciones:



Mapa 3.7: San Jose Posible

Fuente: Instituto de Arquitectura tropical

- Corresponde al centro actual del Cantón de San José. Se caracteriza por poseer lotes con un promedio de 430 m2.

- En esta zona se busca desarrollar las actividades de comercio y servicios de alcance nacional. La misma se encuentra ubicada principalmente en el centro de la ciudad, lo que la anterior versión del PDU denominaba "Centro Nacional de Comercio y Servicios".

- Además de las actividades permitidas en las zonas de uso residencial y zonas de uso mixto residencial-comercial, se permiten: terminal de autobuses; estacionamiento y central de taxi y porteo; club nocturno, cabaret; salón de baile, discoteca; sala de masajes; venta de repuestos para vehículos; alquiler de menaje, enseres domésticos, toldos y similares; venta de agroquímicos; venta al por menor de artículos médicos y ortopédicos; venta de vehículos livianos y motos; alquiler de vehículos (rent a car); litografía e Imprenta; serigrafía; tapicería; bar, cantina, taberna; centro de acopio para reciclaje; sala de eventos; droguería; agencia de seguridad; mercado y supermercado; laboratorio de radiología, patología y disección de cadáveres; crematorio; venta al por menor de artículos varios en tiendas no especializadas; hospital; clínica de servicios médicos (con hospitalización).

- No se permiten las siguientes actividades: bodegas y almacenes de depósito, almacenaje y distribución y depósitos de materiales de construcción; depósitos de chatarra, talleres de enderezado y pintura, talleres de forja y hojalatería, industriales (precisión, troqueles y moldes, aluminio, torno y maquinaria industrial); talleres de artesanías, talleres de carpintería y ebanistería, excepto los PYMES hasta 100m2 de área útil; industria alimentaria doméstica, talleres automotrices (mecánico, muflas, baterías, electromecánico, fibras, embriague y frenos), lavado de autos, estaciones de servicio y gasolineras, lubricentros y cambio de llantas, y moteles.

Álvarez (2005) cuenta que, según informes de la municipalidad, el proyecto de peatonizar Calle 2 se une con el proyecto San José Posible, que es una propuesta para recuperar el espacio público a lo largo de 53 manzanas. Estos cuadrantes están comprendidos entre Avenida 4-10 y Calles 11-16 (ver mapa 3.7, pág.21), en el área sur de San José, con el propósito de dotar de lugares adecuados y dignos para el peatón. En enero del 2007 se inauguró la primera etapa del proyecto, que consta de un bulevar a lo largo de avenida 4, al que se le denominó "Paseo de la Unión Europea".

Durante esta misma década, San José tuvo un aumento en el despoblamiento porque se percibió una gran pérdida de turistas que se hospedaban en la capital; además, un porcentaje aún mayor de personas se fueron a vivir a la periferia de la ciudad. Es entonces que se empiezan a plantear, desde el municipio, políticas de repoblamiento de la ciudad. Klotchkov (2013) menciona que "la constatable pérdida de turistas por parte de San José centro no hace más que subrayar la necesidad de regenerar y repoblar esa área, objetivos a los que se marcha a paso firme pero que son difíciles sin el involucramiento de las instituciones privadas y con recursos públicos muy escasos."

3.1.4 Conclusiones

Calle 2 ha tenido una importante historia dentro de la ciudad, ya que se utilizaba constantemente por la tensión que existió entre dos puntos importantes como lo son el Parque Central (centro de la ciudad) y la Estación del Pacífico, ambos generadores de vida urbana. Las poblaciones de los barrios circundantes se veían beneficiados de las actividades que se daban a los alrededores, como la actividad del Parque General Cañas. Sin embargo, el cierre de La Estación se encargó de disminuir la actividad que ella estimulaba a diario, y con esto cesó también la vida urbana de los alrededores. Lo anterior se vio afectado de igual manera por el despoblamiento del centro de San José, puesto que el sector comenzó a ser la sede de una cantidad de prostíbulos, pensiones y bares hacia el centro de San José, y de bodegas y talleres hacia la Estación del Pacífico. La importancia que tuvo en algún momento ésta vía fue cedida a Calle Central, que comenzó a ser el espacio más utilizado, en sentido norte-sur, por los peatones y el transporte público y privado, como respuesta a las personas que habitan en la periferia y que ingresan a diario a San José.

Aunque han realizado planteamientos por parte del PDU y los esfuerzos promovidos en los últimos años por la MSJ no han sido suficientemente efectivos. En el caso de Calle 2, a pesar de las intenciones de peatonizar y promoverla como una zona de interés turístico, actualmente no hay quien active estas propuestas. Las personas le huyen al sector, por la imagen de descuido, deterioro e inseguridad que conservan algunos barrios y zonas al Sur del casco Central, pese a la presencia de actividades económicas, servicios importantes y reactivación de funciones, como el tren urbano y la Estación del Ferrocarril al Pacífico. En general, existe una ausencia de una visión a largo plazo y de una planificación adecuada y consistente.

A pesar de todo, es pertinente el aprovechamiento del potencial existente de revitalización del sector, a raíz de la reactivación del tren urbano de pasajeros y la relación de la misma con los barrios circundantes, es un referente de alto valor. Pero se debe ir más allá de una conexión entre el Parque Central y La Estación al Pacífico, puesto que se ha visto afectada toda la actividad que se encuentra entre ambos hitos.

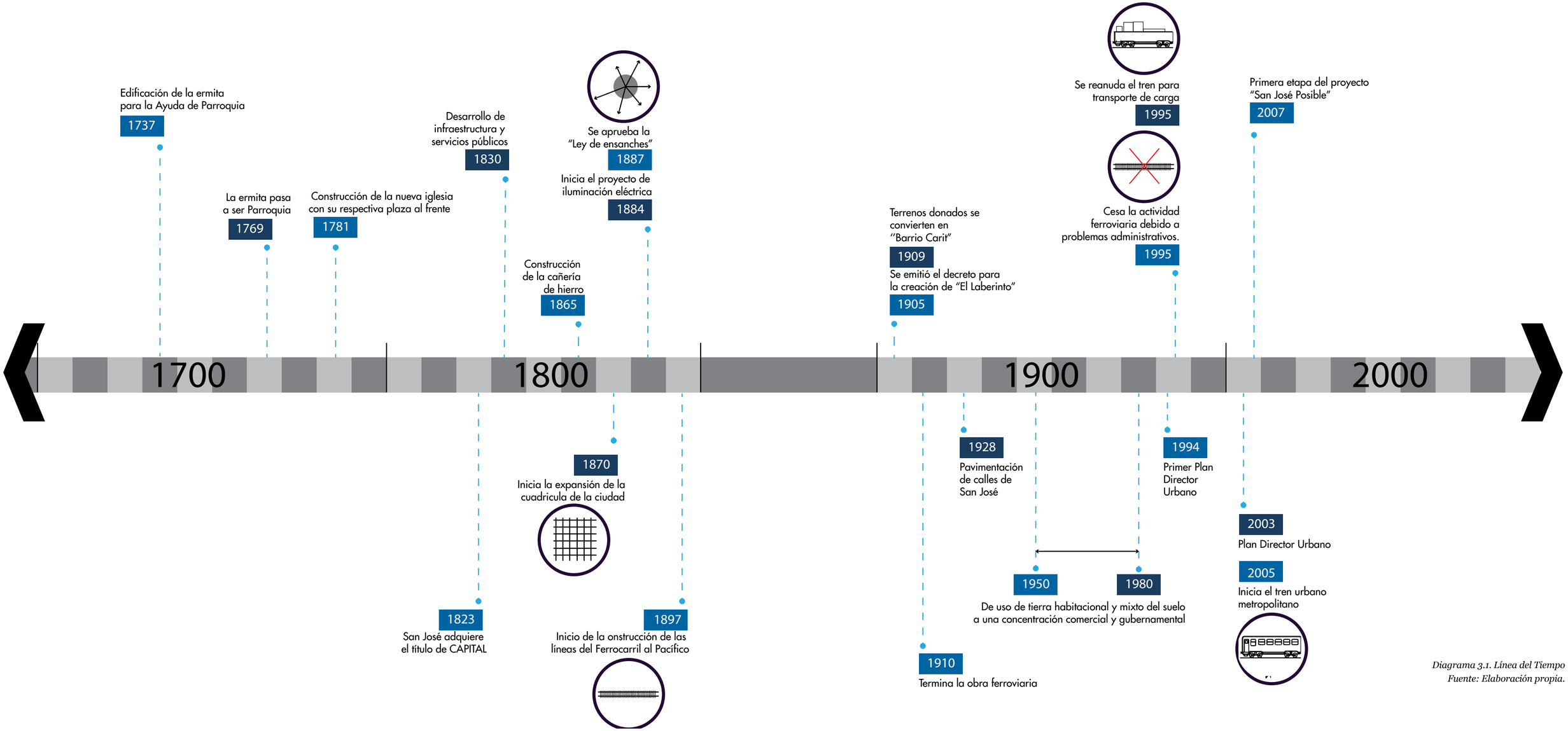


Diagrama 3.1. Línea del Tiempo
Fuente: Elaboración propia.

3.2 San José en la Actualidad

A lo largo de la historia se ha podido ver que el centro de la capital ha sufrido una serie de transformaciones que han llegado a crear lo que hoy en día resulta ser San José: una ciudad compleja caracterizada, en muchos casos, por un caos recurrente.

El resultado de un despoblamiento que se dio en San José ha dado pie, en los últimos años, a políticas de regeneración y repoblamiento urbano. Es en este contexto, que se estudia la problemática del desplazamiento de la población hacia las periferias, y las intenciones de recuperación de habitantes en el sector central de la ciudad. Así, también se investigan las respuestas que se han dado ante la carencia de espacio urbano dentro de la ciudad, como, por ejemplo, la privatización del espacio público.

3.2.1. Despoblamiento y Polarización

> *"Las ciudades han crecido y han cambiado hasta convertirse en estructuras tan complejas y tan poco manejables que se hace difícil recordar que su existencia se justifica para satisfacer ante todo, las necesidades humanas y sociales de las comunidades."*
>
> *Rogers (2000*)

San José no escapa a esta condición: su conformación es congruente con la premisa planteada por Rogers. La ciudad se ha ido despoblando poco a poco, hasta llegar a contener, cada vez en menor cantidad, comunidades que se encarguen de la activación urbana permanente. El centro ha llegado a adquirir una imagen comercial y activa, para recibir a las personas que visitan San José, mientras que los extremos han apagado su vida urbana por la carencia de personas y actividades que inviten. Sin embargo, aunque se percibe una imagen de un centro activo, la realidad es que, al evaluar la totalidad, el centro es caracterizado por un caos completo, por lo que las personas han preferido ir a habitar las periferias.

Esta situación se manifiesta en una ciudad dividida entre el Centro y las Periferias, causando un evidente problema urbano. A este fenómeno se le asigna el nombre de "Efecto Dona" (Donut Effect), término empleado por urbanistas como metáfora del pan circular con un hueco en el centro, para explicar el crecimiento y la concentración de la actividad habitacional y urbana en el borde de la ciudad (ver diagrama 3.2), usualmente paralelo al desarrollo de una carretera de circunvalación, sobre la que empiezan a emerger pequeños centros urbanos. Simultáneo a este desarrollo, hay una desaparición física de lo que queda en el interior de la ciudad, que conduce a un proceso de obsolescencia y por ende a la demolición de edificios y transformaciones del espacio en lugares de parqueo (The Economist, 17 Enero 2002).

Esta historia se repite cuando estos nuevos centros urbanos empiezan a colapsar en términos de movilidad, deterioro físico, y la percepción de inseguridad aumenta. Se genera un nuevo anillo periférico (de un diámetro mayor) donde nuevos centros urbanos emergen y, poco a poco, el "centro de la dona" se desmaterializa, decrece en población

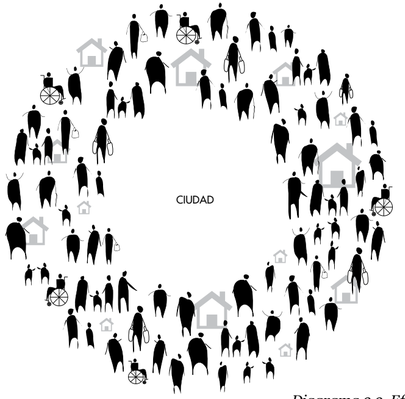


Diagrama 3.2. Efecto Dona
Fuente: Elaboración propia.

y vitalidad. A éste se recurre únicamente para efectos de traslado de un punto del anillo a otro.

3.2.1.1 Despoblamiento en San José.

San José, así como diferentes ciudades en el mundo, ha vivido un proceso de despoblamiento en el centro, en mayor porcentaje en los cuatro distritos centrales: Hospital, Catedral, Carmen y Merced. Para comprender lo anterior se pueden identificar algunas causas:

- La fragmentación de tipo "dona" en San José:

Se engrosa hacia el Este y el Oeste, y luego al Norte y al Sur. Las migraciones de la ciudad se han dado hacia estos sitios perimetrales en el que se han desarrollado sistemas económicos y funciones urbanas, como la ubicación de universidades estatales, zonas francas, zonas industriales, entre otros. Esta misma condición hace eco a lo interno de cada sector, repitiendo el patrón en tramos más pequeños. Para el caso en estudio, Calle 2 representa un Centro y los Barrios del Sur una periferia (ver diagrama 3.3, pág.26), por no tener mayor relación entre sí que la ubicación contigua entre ambos. Calle 2, como "centro", se ha despoblado y, con esto, nuevas actividades aprovechan su degradación para establecerse, lo que perpetúa la percepción de zona de inseguridad. Los Barrios del Sur en este caso, representan una periferia autosustentable con desarrollos urbanos que lo desligan del centro de la ciudad para la satisfacción de necesidades de la población. El vacío que establece la ruptura entre ambas partes son la vía férrea y la Estación al Pacífico, por su uso exclusivo y su gran extensión territorial. Al desligar de esta forma los dos sectores, hay una percepción de lejanía entre estos, aunque la distancia real sea de 300 metros lineales. Además, desde la

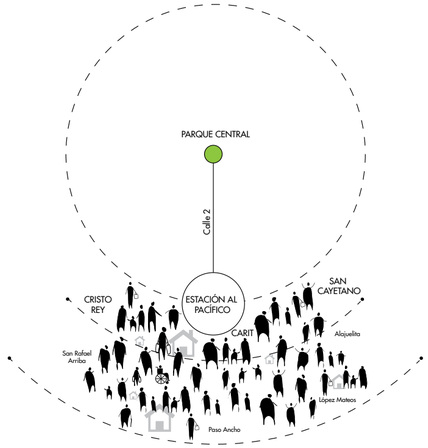


Diagrama 3.3. Efecto Dona en San José
Fuente: Elaboración propia.

perspectiva de Calle 2, los Barrios son invisibilizados. "Sumado a esta ruptura en San José se ha producido un complejo sistema simbólico de la ciudad que se caracteriza porque se sobrevalora la región Oeste y Este y se desvalorizan los antiguos sitios de población en el Sur" (Araya, 2010, pág. 3).

En el punto central, la ciudad es tomada por el comercio, con una zona medio abandonada, desplazando la vivienda hacia la periferia; sumando todas las características anteriores se identifica la polaridad. San José obtiene como resultado un eje Sur marginado y abandonado, que no cuenta con apoyo o desarrollo. Se le ha relegado en la evolución de la ciudad, conteniendo una población "urbano marginal" y de poco interés por los desarrolladores de San José.

"Lo barrial como valor esta ubicándose rápidamente en la parte baja de la simbólica de la ciudad, mientras que los residentes privados obtienen una valorización alta." (Araya, 2010, pág. 52)

- Inseguridad:

La inseguridad es una de las razones por las que varias personas abandonaron la ciudad de San José, y por la que muchas otras la evaden como un lugar para vivir. Klotchkov (2013) menciona que una de las razones principales de la inseguridad en el centro de la capital, fue la crisis económica en los años 80, que estimuló el crecimiento de la delincuencia, las ventas callejeras y la indigencia. Con respecto a la vida urbana, Camacho et al. (1999) cuentan que, en la década de los 60, "la costumbre de asistir al cine era una de las más atractivas distracciones ciudadanas. Durante la década del 80, la creciente inseguridad ciudadana…mermaron mucho su popularidad y varias salas de cine de barrios en San José y otras de provincia cerraron sus puertas…". En el centro de San José se inscribió una gran parte de esta problemática socio-económica, por lo que muchas personas eligieron cambiar la ubicación de su vivienda y de algunos negocios.

- Congestionamiento vial y contaminación del centro.

Entre 1960 y 1980 se da un "aumento explosivo del parque automotor" (Klotchkov, 2003, pág. 7) lo cual ocasiona que el centro de la ciudad se vea inmerso en un caos de movilidad que va de la mano con la contaminación ambiental. La cantidad de vehículos que visitan el centro de San José es impresionante, pero el gran problema radica en que aproximadamente un 50% de estos vehículos, según menciona Klotchkov (2013), utilizan la ciudad como un "cruce vial", para desplazarse de un extremo a otro de la ciudad. Sin embargo, existe una carencia de infraestructura de red vial adecuada para soportar una carga tan grande de transporte público y privado, por lo que San José, en general ha llegado a adquirir una imagen caótica delante de los costarricenses, ahuyentándolos por completo a vivir en la ciudad.

3.2.1.2. Consecuencias del Despoblamiento en San José.

La situación de despoblamiento en San José ha generado una imagen de inseguridad, abandono, contaminación y caos. La realidad de la ciudad, junto con la imagen percibida por los costarricenses, ha tenido graves consecuencias en la historia de San José.

El espacio público es el ejemplo más claro. En primer lugar, al no haber gente poblando este sector de la ciudad, no hay nadie que se preocupe por el cuidado de muchos espacios, y se percibe un completo abandono, ya que un lugar seguro es aquel del cual las personas se apropian y utilizan. En segundo lugar, la imagen deteriorada que presenta a las personas, evita que el espacio sea percibido como un lugar de encuentro a aquellos que ocupan y visitan la ciudad. En tercer lugar, San José ha llegado a construir una cantidad de respuestas para las personas que vienen de visita. Se ha invertido gran cantidad de dinero en el centro, como por ejemplo Avenida Central y Avenida 4, llamada "Paseo de la Unión Europea". El comercio ha llegado a ser uno de los activadores principales de la ciudad; sin embargo, hacia el sur del distrito Hospital, se descubren bodegas y talleres que han surgido como respuesta al automóvil. Es por esto que existe una activación de la ciudad a lo largo del día, que se genera por el comercio establecido, principalmente en las cuadras centrales de San José, y por los diversos servicios e instituciones que se encuentran dentro del espacio. Por el contrario, en la noche, la ciudad se vuelve tierra de nadie, un lugar inseguro y solitario.

Todo lo anterior tuvo gran influencia en la configuración de la ciudad. En los años sesenta, Douglas Morales (2010) menciona que las cuadras urbanas en San José "mostraban una ocupación perimetral de usos mixtos (vivienda, comercio, talleres y servicios) con patios en el centro de la cuadra. Cuarenta años después, los patios habían desaparecido, edificándose casi toda el área de las cuadras." El comercio ha llegado a adquirir tanta importancia que se sobrepone al espacio público que en algún momento tuvo valor como centro de cuadra. Por otro lado, muchos de estos edificios que existían han sido demolidos para crear parqueos que se encuentran esparcidos en

todo San José. Tampoco la gran cantidad de terrenos desocupados y abandonados pasan desapercibos al recorrer la ciudad. La falta de una población que habite la ciudad, la han convertido en un espacio polarizado y con usos sectorizados.

Adicional a esto, las personas que todavía habitan en los distritos centrales han preferido vivir hacia adentro, y negar la actividad exterior. Según Ilama (2008), se realizaron diversas modificaciones en las casas de los barrios de San José en los últimos 40 años, debido a la búsqueda constante de seguridad, lo que se refleja en la cantidad de muros y el uso de rejas que se utilizan como barreras entre el espacio público y la parte habitacional. Este nuevo modelo socio espacial que se ha creado, según menciona la autora, se caracteriza por el temor, la inseguridad, la falta de socialización y la desigualdad extrema.

Toda ésta disolución barrial en la ciudad se complementa con actividades, como prostitución, indigencia, delincuencia y venta de drogas que, ocupan las calles y se apropian de los espacios que parecen no tener dueño, y las transforman en territorios difíciles de habitar. Existe una preconcepción imaginaria del Sur como un espacio con condiciones adecuadas para estas actividades. En el año 2003, el entonces Ministro de Seguridad, Rogelio Ramos, propuso a los "travestis" trasladar su comercio sexual cerca del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), idea que fue rechazada por estas personas (Avalos, La Nación, 20/08/03 6A), pero que puntualiza la zona como espacio "marginal". Así mismo, Araya (2010) se refiere a estas decisiones institucionales como "La respuesta de intentar trasladar lo que se considera "marginal" hacia el Sur, y de esta manera, liberar el Norte, como atractivo turístico (…) además incluye asignar a cada grupo social un espacio, en el cual también coloca a las personas en una escala social: hacia el Sur la zona roja y los barrios populares, en el Norte los barrios históricos." (pág. 54).

Como resultado en cuanto al proceso demográfico, Brenes (2013) explica que el despoblamiento tiene que ver además, con la reducción del número de hijos de las familias josefinas, y la reducción de hogares establecidos en el casco central. Esto sucede por dos causas, en primer lugar, como se mencionaba anteriormente, familias completas han emigrado a espacios residenciales suburbanos, asimismo, muchos jóvenes de los hogares establecidos en San José abandonan la casa paterna optando por residir fuera del cantón central. El centro de San José llegó a tener el máximo de población en 1963 (ver cuadro 3.1), sin embargo desde entonces empezó a disminuir hasta llegar, en el 2011, a menos del 50% de la población de entonces. Al articular las consecuencias, se observa una ciudad despoblada y polarizada con vivencias resultantes de decisiones políticas que afectan la habitabilidad urbana, y que continua desencadenando la migración de la población a la periferia, ante lo cual el centro se devalúa, las actividades residuales aumentan en él, esto repele a los vecinos que al final escogen migrar a la periferia… y el ciclo continúa. Al fin y al cabo, como resume Brenes (2013) "Sin habitantes, una ciudad se deshumaniza y se pierde su verdadero sentido".

POBLACIÓN		
	DISTRITO CATEDRAL	DISTRITO HOSPITAL
Censo 1950	24.240	33.858
Censo 1963	31.516	38.361
Censo 1973	28.590	34.689
Censo 1984	21.574	27.097
Censo 2000	15.341	24.175
Censo 2011	12.936	19.270

Cuadro 3.1. Historial de población en Distritos Hospital y Catedral.
Fuente: Elaboración propia.

3.2.2 Repoblamiento

El repoblamiento es la medida emergente ante al desgaste urbano de la ciudad, producto del abandono hacia otros sitios fuera de ella. Cuando las personas viven la ciudad y la transforman en su casa, las dinámicas cambian, la seguridad se refuerza y la cultura se fortalece.

Ante esta situación, la Municipalidad de San José ha estado en un proceso de formulación de políticas de repoblamiento y regeneración urbana. Klotchkov (2013) menciona que el centro de San José está urbanizado casi en un 100%, por lo que la única manera de realizar intervenciones de repoblamiento es bajo el concepto de "renovación urbana", que según la Ley de Planificación Urbana (LPU,1968) se trata de "conservar, rehabilitar o remodelar las áreas urbanas defectuosas, deterioradas o en decadencia, tomando en cuenta la inconveniente parcelación o edificación, la carencia de servicios y facilidades comunales, o cualquier condición adversa a la seguridad, salubridad y bienestar generales." La municipalidad ha planteado una gestión urbana multidimensional, y para lograr lo anterior, se han propuesto tres estrategias: Repoblamiento de los cuatro distritos centrales, mejoras de barrios y centros urbanos y la rehabilitación de los asentamientos en precario irregulares.

La propuesta anterior se complementa con la optimización del uso de infraestructura vial "desde su calidad constructiva y organización de tránsito [para] lograr el siguiente orden de prioridades: peatón, transporte público, transporte particular […] formar ejes […] de transporte masivo, rápido y ecológicamente limpio en las rutas de mayor flujo oeste-este y norte-sur"."(Klotchkov, 2013, pág. 10).

Gentrificación

Desde hace varios años, existe un grupo interesado en el repoblamiento de San José, compuesto por inversionistas, dueños de comercios, empresarios, cuya intención es cambiar las condiciones desfavorables para la habitabilidad, como la presencia de indigentes, el comercio informal, el comercio sexual popular, etc. "Estos grupos se autodefinen ciudadanos legítimos y ostentan un mayor estatus. Con este dominio tienen el poder de incluir en su interior, a los miembros de la sociedad civil que respeten ese orden (…) 'comunidad de iguales'". (Araya, 2010, pág. 240).

Este modelo tiene que ver con la sustitución de lo tradicional y devaluado, con la implantación del modelo, por lo que se desplaza lo existente incluyendo la población, para una posterior suplantación por otra de un poder adquisitivo mayor. Este fenómeno se denomina "Gentrificación".

Imagen 3.5. Torres de uso mixto en San José
Fuente: www.elfinancierocr.com

Según García (2004), "la visión sociológica de la ciudad lo ha convertido en uno de sus temas favoritos, paradigma de la lucha por el territorio en la ciudad dual. La gentrificación ha sido denunciada por la injusticia social que supone, y por las nefastas consecuencias espaciales que acarrea." Este fenómeno se encarga de la dualidad de la ciudad, siendo el causante de que en un entorno reducido espacialmente, convivan los extremos de la sociedad contemporánea, los más cualificados en las áreas renovadas, junto con las minorías marginadas en las estrechas barriadas que no se han afectado aun por el proceso de aburguesamiento.

El habitar en la ciudad por las clases burguesas, viene acompañado de la gentrificación del espacio en su totalidad, donde la imagen del mismo cambia por completo y se da la creación de espacios públicos y privados para personas de clase alta. García (2004) menciona que "la visión sociológica insiste en denunciar la perniciosa artificialidad que se oculta tras lo que Paul Goldenberg ha calificado como "entornos urbanoides", es decir, entornos que ofrecen una experiencia urbana filtrada: reproducen la ciudad real pero evitan sus aspectos más desagradables." Las ciudades, específicamente los centros urbanos, logran dar una respuesta a las personas de clase alta, en un proceso de reterritorialización, desalojando a la clase obrera.

Si bien es cierto, Klotchkov (2013) menciona que han aumentado la cantidad de permisos de construcción que se han tramitado para la zona central de San José; pero entonces surge la pregunta: ¿quienes se están beneficiando de todo?, ¿A quienes se está invitando a vivir a la ciudad?

Por ejemplo, en cuanto a vivienda vertical, se han realizado proyectos en los alrededores de la Sabana y Paseo Colon (ver imagen 3.5), que promueven un repoblamiento para personas con un alto status económico. En contraste, existe el centro de San José que contiene lugares totalmente abandonados (ver imagen 3.6), y habitantes que viven cada vez más en escasez. Aquí es donde se encuentra la realidad actual de la ciudad y la reflexión de Proença Leite, que se debería buscar una ciudad para quienes como peatones la habitan, la disfrutan y la recorren, es totalmente pertinente para la evolución de esta ciudad.

Vargas (2013) explica que ante toda esta situación "surgen algunas

Imagen 3.6. Situación actual San José Centro
Fuente:Elaboración Propia

reflexiones y preguntas: si la obra urbana realizada en los distritos centrales es de carácter netamente popular, ¿por qué solamente se promueve la construcción de apartamentos para los grupos de mayores ingresos, cuya principal preocupación es la seguridad y el desarrollo de una infraestructura adecuada para el automóvil, que garantice el desplazamiento eficiente a sus lugares de trabajo, de compras y recreación, usualmente localizados en las afueras de la ciudad?" (pág. 36).

La ciudad debería poder ser inclusiva, invitar a personas de todas las clases sociales a vivir en ella pero, sobre todo, extender una invitación a las personas para devolverle la vida. No se trata de aumentar la densidad de población en San José, se trata de aumentar la población que se encargue de la actividad urbana, las relaciones entre vecinos, la territorialidad, etc.

3.2.3. Privatización del espacio público

La privatización del espacio público es un reflejo de las respuestas de repoblamiento construidas, y por construir. Las personas no tienen que salir del edificio donde se encuentra su hogar para obtener servicios, comercio o inclusive para recrearse. No existe una interacción con la población externa a las paredes que contiene su espacio identificado por la exclusividad.

La dinámica urbana de hace cuarenta años difiere de la actual, en la camaradería de los habitantes y la apropiación barrial. Con la inclusión del automóvil en estas dinámicas, las relaciones entre los ciudadanos en el espacio público cambiaron. Con esto se abrió paso a la privatización del espacio público, debido a la concentración de la masa poblacional en sitios excluyentes de ingresos restringidos. Es cuando se fragmenta el derecho de la ciudadanía al espacio público.

"Las expresiones más usadas para referirse a este viaje eran 'voy al centro', 'voy a San José' o 'voy a Chepe', antes de que los súper, lo autos, las plazas, los malls y megas se instalaran, los tránsitos urbanos giraban alrededor del Casco Urbano con varias rutas." (Araya, 2010, pág. 66).

El casco central josefino se deteriora en la medida que los "malls"

crecen y los ciudadanos realizan sus tareas desde la comodidad de su ordenador, conectados a internet. Las relaciones humanas se ven debilitadas y las opciones que ofrece el comercio limitan la interacción y la convivencia.

"Se sustituye la idea de la 'polis' y del espacio público como lugar de discusión y de negociación de los retos de la vida pública comunitaria, por la concepción de centro de diversión: Cinépolis, 'capital' de cine, 'ciudad' del entretenimiento". (Araya, 2010, pág. 76).

El centro de la ciudad actual ha tomado una vocación diferente, ha perdido su humanidad y se ha convertido en calles y avenidas que funcionan en pro del comercio. Las razones de este gran fenómeno comercial son varias, pero esencialmente la convivencia política y comercial han invertido el énfasis del desarrollo urbano, procurando intereses económicos en lugar de dirigirlo hacia las necesidades sociales de individuos o grupos concretos.

"Hay tiendas, como la 'Payless Shoes', para poner un ejemplo, cuya sucursal en la Avenida Central, es la segunda en ventas en el mundo por metro cuadrado. Esto habla del éxito de la recuperación de esa zona. Los invito a alquilar un local en ese bulevar, primero, no lo van a encontrar, y si lo encuentran, su precio será el más alto del país."(Araya, 2009, pág. 165)

Con tal afirmación, es evidente que para los municipios y los dirigentes políticos encargados de promover a San José como una ciudad democrática e incluyente, los indicadores de éxito, se basan en referentes económicos. Se habla de una ciudad donde el paradigma del automóvil está cambiando para darle espacio al peatón, con calzadas exclusivas, dedicadas a facilitar los flujos y crear un espacio humano moderno, incluyente y próspero, pero tal parece que el rumbo de San José tiene un norte difuso, en donde las prioridades de los que la habitan se ven eclipsadas por los intereses y estrategias lucrativas de otros, los cuales se refieren a estos "procesos" como: "revitalización económica y social".

Si bien es cierto, la reactivación económica es importante para el desarrollo de la ciudad, aumentando factores como el empleo y la renta, es peligrosa la tensión que se provoca en la dinámica de ciudad y en los indicadores de desigualdad. Este fenómeno se manifiesta en las asimetrías del desarrollo a escala regional.

El Dr. Carlos Sojo (2009) plantea el tema como el concepto de "ciudad fábrica" en donde se cuestiona el desarrollo comercial capitalino como "la ciudad que produce, pero ¿qué produce la ciudad? (…) La convocatoria económica es, cada vez, menos plural y mas segregada. Conforme aumenta la capacidad de consumo, se incrementa, en la misma proporción, la huída del centro. Y esto vale tanto para individuos como para empresas." (pág 11-12)

En San José se presenta, además, una particularidad de inconsistencia del desarrollo económico, ya que, paradójicamente, el mercado tiene una tendencia al desplazamiento, hacia una descentralización de los desarrollos comerciales y servicios, se construye fuera del casco central lo que en ese sector sobra. Por ejemplo, Sojo(2009) menciona que existe infraestructura de oficinas desocupada en San José por falta de demanda e infraestructura de oficinas desocupada en la periferia por exceso de oferta, o sea, existe más infraestructura construida de la que se ocupa. Las disputas de este tipo generan fracturas en las redes de la ciudad y establecen un uso absolutamente desordenado de los recursos.

La ciudad no es una realidad homogénea; por el contrario, es una realidad llena de significados varios y determinaciones diversas, que si bien es cierto a menudo no son complementarias, sino conflictivas, se debe pensar en la manera de equilibrar todas las variables que conforman la red urbana y hacerlas trabajar en la búsqueda de una sociedad democrática.

No se debe pretender que intervenciones puntuales, dirigidas a un supuesto vínculo ciudadano y a la apropiación del peatón (de intenciones político-económicas), serán la santa medicina para la reconstrucción social y a mejora de las relaciones del territorio, entre centro y periferia. El desafío político de la ciudad, se presenta como una manera de ganar la calle, una combinación de transporte público versus privado, y por otro lado, alternativas de índole peatonal, la vía pública como espacio publicitario, espera de autobuses, o como lugar de esparcimiento.

3.2.4 Conclusiones

Si bien es cierto, en San José se ha actuado con respeto a la problemática de despoblamiento y abandono del centro de la ciudad, pero surge una interrogante: ¿cuál es la condición actual de la ciudad?

- Ausencia de políticas sociales:

En cuanto a la situación actual del repoblamiento, el problema no radica en sí, en las soluciones que se están dando únicamente para la clase alta, sino en la falta de políticas de repoblamiento en San José para las clases medias y bajas. Nos preguntamos, ¿se ha dado respuesta en el espacio público para las personas que realmente utilizan la ciudad? Efectivamente, el peatón ha llegado a adquirir una prioridad importante dentro de la ciudad; se han diseñado bulevares como respuesta a éstas personas, pero no se les ha invitado a vivir a aquellos que mantienen activa la inversión que se ha realizado hasta el momento.

Algunos sectores de la ciudad se encuentran completamente excluidos de las intervenciones que buscan una renovación y un repoblamiento urbano como, por ejemplo, Calle 2. Son pocas las personas que viven ahí actualmente, por lo que no se han preocupado en invertir en el espacio urbano que ellos utilizan. Tampoco se ha hecho nada para invitar a nuevas personas a habitar este espacio.

Vargas (2013) menciona que existe una falta de lineamientos que promuevan la accesibilidad y la participación social, ya que es claro que la mayoría de proyectos realizados se dirigen a la clase alta, dejando completamente de lado a las poblaciones residentes, y la valoración del impacto ambiental y urbano provocado con el aumento de población y de vehículos que se están atrayendo a la ciudad.

- Abandono:

Muchas personas visitan San José como parte de su rutina diaria, ya sea para tomar el bus, para trabajar, o en búsqueda de algún servicio. Pero todas estas personas, quizá, no perciban la realidad de la ciudad actualmente. San José da una respuesta a la actividad urbana en el primer nivel de la generalidad de las edificaciones; no obstante, los segundos, terceros, y cuartos niveles se encuentran en la mayoría de los casos desocupados. En algunos casos, ni siquiera el primer nivel se encuentra habilitado, por ser una edificación abandonada o en actual desuso. Otros espacios son terrenos que no tienen nada construido, por lo que ayudan a dar una imagen de descuido y abandono. Hay espacio para invitar a las personas a hacer uso del espacio; a trabajar, a vivir y a recrearse, sin embargo, esta imagen no permite que se aproveche el potencial existente.

- Falta de planificación:

"Las estrategias para lograr grandes cambios urbanísticos no pueden construirse desde una municipalidad, aunque esta sea la capitalina, porque casi todos los elementos estructurales de la urbe (vialidad, transporte, vivienda, servicios de agua y electricidad, lo mismo que el 98 % de los recursos públicos del país) están en manos de las instituciones centrales. Por ello, las estrategias de cambio deben negociarse en el seno de diferentes grupos de trabajo intersectoriales." (Klotchkov 2013, pág. 8).

Existe una falta de planificación y comunicación entre las diferentes instituciones. Se han hecho esfuerzos para actuar con respecto a la regeneración urbana, por ejemplo, se ha conformado la "Comisión Mixta MOPT – Municipalidad", que se encarga de la formulación de un Plan Maestro de Tránsito de los Cuatro Distritos Centrales, con el objetivo de distribuir el escaso espacio vial que existe actualmente entre todos sus usuarios, dando prioridad a los peatones. Sin embargo, todavía no se pueden palpar los resultados de tal comisión.

En este tema específico, en San José se puede observar en el Plan de Desarrollo Urbano (2005) de la Municipalidad de San José, se proponen bulevares en diferentes sectores, entre ellos Calle 2, y es entonces cuando surgen interrogantes; ¿existe un estudio previo de las necesidades y carencias de la zona? o ¿el único fin es el de "embellecer" el sector? Es necesario que estas propuestas cuenten con una acción integral por parte de las diferentes instituciones. Si se desean ver resultados es necesario saber cual es la población que actualmente habita la ciudad, y a aquellas personas que se quieren invitar a vivir en ella. Se debe tomar en cuenta de dónde venimos y hacia adónde vamos, y ser consientes de las verdaderas necesidades de la gente.

Ante un creciente despoblamiento de San José, con las propuestas de repoblamiento influenciadas por el fenómeno de gentrificación y la privatización del espacio público, resulta una sociedad costarricense carente de interrelaciones personales y de identidad cultural, y una ciudad inmersa en un malestar que responde al abandono y al descuido. Debido a las circunstancias antes planteadas, esta investigación estudia la situación actual que vive Calle 2 como base para poder plantear una propuesta realista y sanadora del tejido urbano de San José.

3.3 Fenomenología

3.3.1 Fenomenología y Ciudad

"El arte no es un enriquecimiento arbitrario, algo más en la vida, sino el desarrollo necesario de la misma imagen del mundo".

(Álvarez,2003, p.821)

Estudiar la ciudad se vuelve más interesante al comprender que cada persona la vive de una manera distinta. La percepción de ésta, no es algo que se pueda generalizar, más bien cambia según quién sea el observador. Para Husserl, la fenomenología es "el estudio de la conciencia que capacitan al conocimiento para referirse a los objetos fuera de sí misma" (Lopez, 2008); se trata de estudiar cómo las cosas aparecen y se manifiestan de diferentes modos en la conciencia.

Álvarez (2003) menciona cómo la fenomenología es un "sinónimo de una cierta << intuición >> que, lejos de representar una alternativa teórica más, se presenta una actitud propia del pensamiento al enfrentarse al aparecer mismo de los fenómenos." (p.820). Para Seamon (2000) estos fenómenos se ven reflejados en la experiencia humana, sin ser desligados del mundo en el cual se vive tal experiencia.

El espacio, en el cual se viven los distintos fenómenos, es el resultado de la construcción que hace la conciencia del mismo, y "todos los momentos de la cultura humana se contextualizan en la organización y configuración de éste espacio, y todo el sistema sensorial entra en juego para una mayor relación y una más profunda penetración de la realidad."(Álvarez, 2003, p.822). En palabras de Norberg-Schulz (1975), es a través de la identificación del lugar, que le damos al mundo identidad y presencia.

Si bien es cierto, sea cual sea el paisaje, siempre es conformado por un espacio físico, un observador y un significado que se construye con los dos como partes fundamentales (ver diagrama 3.4). El espacio se ve filtrado por medio de la cultura de la sociedad y de la individualidad, no se trata solo de un escenario, sino de la construcción social que se llegue a dar de ese ambiente.

3.3.1.1 Lo físico-ambiental

Para Norberg- Schulz (1975), el carácter del lugar se refuerza con el aspecto físico y espacial, que dan lugar a un significado junto con las características ambientales, incluyendo las cualidades de la luz, y la composición que generan los colores. Así mismo, los ritmos verticales y horizontales, junto con el paisaje en general, juegan un papel importante en como un lugar es experimentado.

Todos los espacios, ya sean naturales o construidos, están conformados por el suelo o el piso; por un techo o el cielo; y lo que está alrededor, ya sean arboles, montañas, paredes o edificios. Es por esto que Norberg- Schulz menciona como la identidad del lugar involucra tres elementos fundamentales: sobre lo que caminamos, lo que está encima, y lo que descubrimos que nos rodea. Cada uno de ellos se encarga de dar forma a las experiencias que vivimos a diario.

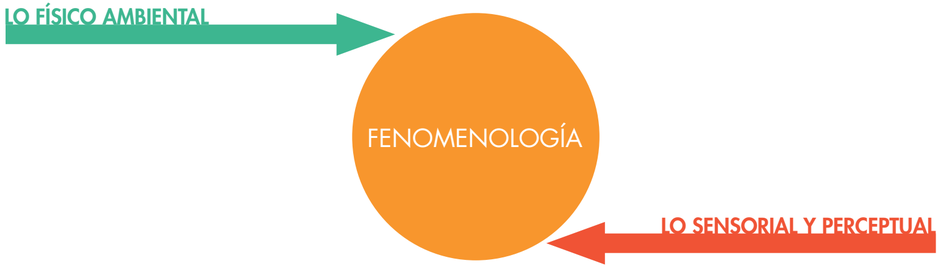


Diagrama 3.4. Fenomenología

Fuente: Elaboración Propia

Van Nes (2012) relaciona los tres elementos de Norberg-Schulz con el carácter urbano, ya que se vuelve dependiente de los bordes ambientales y de las superficies observadas. Los bordes del espacio urbano son sumamente variables: estos cambian según el lugar de San José donde uno se encuentre. Por ejemplo, en el sector de estudio, se encuentran algunas avenidas que, a lo largo de su recorrido, presentan una secuencia de arboles, mientras que en otras, lo verde se encuentra completamente ausente. Así mismo, existen algunos lugares que son complemente permeables física y visualmente, como por ejemplo el Parque Central; mientras que por otro lado existen muros que niegan completamente la relación de algún edificio con la ciudad. Por lo tanto, dependiendo de por donde se recorra San José, así va a ser la identidad que se le va a dar a este lugar.

En el caso del techo de la ciudad, el cielo es el autor principal y la temporalidad va a determinar la experiencia que se viva; por ejemplo, la poca o mucha iluminación, así como también los colores del cielo despejado, de un día nublado, o bien, de los diferentes celajes con varios matices, van a determinar, en gran manera lo que observa el usuario de la ciudad. En el caso del piso, en San José se identifican fácilmente las áreas peatonizadas, por el adoquín como material predominante, las calles se identifican por el color oscuro del asfalto, y las aceras, en su mayoría, de concreto. Algunas de las aceras y de las calles son anchas, y otras son angostas, pero estas variables no responden a las actividades; al contrario, en las aceras angostas se presenta mayor actividad (paradas y actividad peatonal) que en las aceras anchas.

En general, la cualidad de los bordes y del piso, como el color, el material, la cantidad y tamaño de las aberturas (en el caso de las paredes), hablan de apertura o negación del contexto inmediato para los ciudadanos. La altura de las edificaciones, el clima y la protección adecuada, o la falta absoluta para el mismo, son también parte de la experiencia urbana que se vive en la ciudad.

3.3.1.2 Lo sensorial- Perceptual

La ciudad no se percibe de la misma manera todas las veces que es recorrida y vivida. Álvarez (2003) habla de cómo el interés de Husserl "estuvo siempre determinado por los procesos de descripción puros de esencias, que daban cuenta de las maneras en que los objetos aparecían a los distintos momentos de conciencia, y por los análisis constituyentes que utilizaban estos momentos descriptivos como hilo conductor para descubrir los actos y los procesos de conciencia en los que resultaban constituidos." (p.818). La percepción de lo observado en la ciudad, es siempre parcial e incompleta. Pedragosa (2009) da el ejemplo de un edificio, en el cual, dependiendo de donde se observe el mismo, se va a conocer solo una de sus partes, una de sus caras, uno de sus lados, una perspectiva. Cada visita a la ciudad es una nueva versión de un mismo lugar, y Husserl "utiliza el término, difícil de traducir, de Abschattungen, para expresar toda esa multiplicidad de partes perceptivas del objeto." (Pedragosa, 2009, p.357).

Ya sea en bicicleta, en automóvil, en bus o a pie, al recorrer la ciudad siempre hay cosas nuevas por observar, por vivir, y por sentir, pero nuestro cuerpo decide qué hacer y cómo hacerlo. "El movimiento del cuerpo, que transforma continuamente los aspectos de los objetos espaciales, es un movimiento vivido internamente en la inmanencia del cuerpo sentido y es este movimiento vivido el que imprime dinamismo al proceso continuo de la percepción." (Pedragosa, 2009, p.357) Subir, bajar, caminar hacia adelante o devolverse, decidir entre la izquierda o la derecha, acercarse o alejarse, son decisiones que definen lo que vemos cada día.

Aunque nos movamos de muchas maneras distintas en relación a un edificio, y sean captadas imágenes distintas, la identidad del edificio no cambia, pues toda esta pluralidad cambiante sigue siendo referencia de un mismo objeto, por lo que el conocimiento de un lugar crece, y se llega a crear una percepción con mayor riqueza al sobreponer visita tras visita. "Este tipo de relación es, según la fenomenología, de trascendencia; el objeto trasciende sus presentaciones, y esto significa que el objeto es más que sus presentaciones sensibles, puede darse una y otra vez en otras apariencias." (Pedragosa, 2009,p.357).

Todas ésta multiplicidad es la que ayuda a darle una identidad a un objeto, a un lugar y, en este caso, a la ciudad. No hay identidad sin síntesis: no podemos describir el carácter de un lugar sin unir todas las piezas que nuestra conciencia permita. Aunque se recorra la ciudad vez tras vez, de la misma manera, puede que haya "otro matiz, otro escorzo, que enriquece la experiencia del edificio." (Pedregosa, 2009, p.358).

Al visitar San José en carro, el sentido unidireccional de las calles y las avenidas, permite captar imágenes desde una única perspectiva, por lo que se va a dar un conocimiento parcial. No obstante, existe una multiplicidad, que se alimenta de la temporalidad, si la ciudad es visitada de día se percibe completamente distinto a si es visitada de noche; en el caso de Calle 2, los rótulos de bares y clubs nocturnos se adueñan de la atención de las personas. La hora también afecta la percepción de la ciudad, por ejemplo, en las horas pico, existe un caos vial que va a permitir observar la ciudad a un ritmo lento; mientras que, en otro momento, todo va a ser visto de manera rápida, y solo lo más llamativo a quedar grabado en nuestra mente. Cabe resaltar que generalmente las personas cruzan la capital en sentido este-oeste (Av.0, Av. 2, Av.10, Av. 8), por lo que la síntesis que estos hacen, en su mayoría se resume a lo que observan en el sentido longitudinal. Cuando estas personas cambian la ruta o, por alguna razón, visitan la ciudad en sentido norte-sur, a la perspectiva que ellos tengan de la ciudad se le agregan más imágenes.

Por otro lado, visitar la ciudad a pie permite conocer con más detalle los diferentes espacios. En el caso de Avenida Central y Avenida 4, al ser largas avenidas peatonales entre paradas, permiten que la mayoría de las personas, al ir a su trabajo o lugar de estudio, recorran de un extremo al otro en la mañana, y viceversa en la tarde o noche. Las diversas imágenes que se observen se complementan con la interacción que exista con los diferentes puntos de comercio y parques.

Es por esto que es necesario "suspender toda limitación teórica para entregarnos a la fruición sensorial y consiente del momento que transcurre. A caso podríamos descubrir que el espacio público no es algo definitivo ni que es monotemático, sino algo diferente según cada situación."(Soto, 2013). La ciudad no debe ser limitada a lo que ya conocemos, sino debe ser construida continuamente. Se trata de experimentarla en sus diferentes temporalidades, conocer

las múltiples actividades, porque en cada momento se va a vivir algo nuevo. Aunque el ejemplo de Pedragosa es con un edificio, se podría tomar con las paradas de buses o con un parque, con el espacio público en general, porque aunque sea el mismo lugar, las personas que estén o dejen de estar en cierto momento le van a dar un nuevo matiz, un nuevo color, o simplemente a desaparecer o ser bloqueado dentro de nuestra conciencia, por lo que ahí sucede, o por lo que ese lugar, actividad, o edificio etc, represente para cada persona.

3.3.2 Construcción social de la imagen y de la identidad

> *"Ante todo debemos pensar en la ciudad a la vez como lugar para habitar y para ser imaginado. Las ciudades se construyen con casas y parques, calles, autopistas y señales de tránsito. Pero las ciudades se configuran también con imágenes. Pueden ser las de los planos que las inventan y las ordenan. Pero también imaginan el sentido de la vida urbana las novelas, canciones y películas, los relatos de la prensa, la radio y televisión. La ciudad se vuelve densa al cargarse con fantasías heterogéneas. La urbe programada para funcionar, diseñada en cuadrícula, se desborda y se multiplica en ficciones individuales y colectivas."*
>
> *Néstor García Canclini (1997,p.109)*

El usuario de la ciudad se va a encargar de observar lo que está a su alrededor, y con todo lo que ve, ya sean paisajes naturales o urbanos, se llega a formar una imagen del espacio. El paisaje representa historia y cultura: es el reflejo de la sociedad que lo habita. Sin embargo, hoy en día es cada vez más difícil "apreciar contenidos de identidad o vernáculos propios de los lugares a través de sus paisajes, los cuales se nos muestran precisamente más a partir de lo similar y genérico que de lo singular y específico". *(Muñoz, 2008).*

Que la ciudad llegue a tener identidad propia, es de lo que habla Kevin Lynch (1998) cuando se refiere a legibilidad, ya que la expresión significa "la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente….Del mismo modo…una ciudad legible sería aquella cuyos distritos, sitios sobresalientes o sendas son identificables fácilmente y se agrupan, también fácilmente, en una pauta global." (p.11). Se trata entonces de evitar lo difuso de las ciudades actuales y, resaltar la claridad manifestada.

La imagen urbana conlleva tres aspectos en sí misma: su identificación, estructura y significado (Lynch, 1984, p.17). El primero tiene que ver con la cualidad de sobresalir entre otras imágenes; el segundo aspecto, la estructura, es la relación espacial del observador con su entorno inmediato y demás objetos; el tercero es acerca del significado práctico o emotivo que provoque en el observador.

El mismo autor afirma que la imagen urbana tiene como función principal la de permitir la movilidad dirigida a un fin (Lynch, 1984, p.148). En otras palabras, es una referencia en la memoria que lleva hacia un suceso en sí misma o a un lugar que se relacione directamente. Sin embargo, cuantos observadores haya de un entorno, así hay también imágenes urbanas del mismo, puesto que en la memoria influyen los acontecimientos pasados y las formas de observar de cada individuo (Lynch, 1984, p.15). Esta afirmación indica que la identificación, la estructura y el significado de una imagen varía de un individuo a otro.

Acerca de las imágenes urbanas colectivas, adquieren valor las que se pueden tomar de los grupos de personas que se familiarizan con un entorno, o las que comparten una ideología, o que tienen un trasfondo histórico común. Aún así, el aspecto del significado emotivo dentro del grupo con respecto a la imagen puede variar, pero se tiene una mayor certeza de los otros dos aspectos.

La imagen de la ciudad llega a ser entonces un "collage" de imágenes que son aportadas de manera individual y pública y, según Lynch (1998), en conjunto llegan a ser parte del significado social, función, historia, nombre, etc. Para el urbanista, ésta imagen está compuesta por sendas, bordes, nodos, distritos, barrios e hitos.

En resumen, las sendas (aceras, espacios para los medios de transporte, o canales) son aquellos espacios por los cuales transita comúnmente el espectador del paisaje, son los conectores de la ciudad. Los bordes (vallas, permeables o impermeables) no son utilizados por las personas, son las referencias adyacentes a las sendas. Lynch (1998) describe los nodos como focos intensivos, aquellos espacios de confluencia de sendas o de concentración social. Los distritos son espacios que tienen un carácter común que los identifica, y por último, los hitos, son aquellos elementos que identifican el espacio, componentes de la ciudad que se reconocen desde varios ángulos y, por lo tanto, funcionan como puntos de referencia.

La relación entre todos los elementos anteriores es fundamental, ya que es un sistema completo, no son partes aisladas. Por lo que la imagen de la ciudad se revela al recorrer las sendas, y se identifican bordes, distritos e hitos, y los nodos como aquellos elementos de confluencia.

3.3.2.1. Cognición y Significado Ambiental

Para poder analizar la imagen social del espacio nos referimos a la cognición ambiental, donde la construcción que las personas hacen de la ciudad se fundamenta en los conocimientos que tienen de la misma. La cultura y la forma individual de vivir la ciudad son elementos que definen la experiencia cognitiva.

Al recorrer la ciudad, creamos una realidad, que se compone de espacio, lugar y forma. Para Lynch (1998), lo anterior se refleja como una imagen mental. El llega a una conclusión con vínculo a la imagen Boston, Jersey City y Los Angeles por medio de varias entrevistas que realiza con los habitantes de cada ciudad, y están directamente relacionadas en cómo y dónde las personas utilizan la ciudad (Ver mapa 4.1, p.27). Como se menciona anteriormente, la imagen de la ciudad se compone de nodos, sendas, distritos, hitos y bordes, cada uno de estos elementos junto con las experiencias dentro del espacio, ayudan a elaborar el mapa cognitivo.

Hall (1986) comenta un punto importante al mencionar que la percepción de la ciudad y del espacio en general "no es sólo cuestión de lo que puede percibirse sino también de lo que puede eliminarse. Las personas que se han criado en diferentes culturas aprenden de niños, sin que jamás se den cuenta de ello, a excluir cierto tipo de información, al mismo tiempo que atienden cuidadosamente a información de otra clase. Una vez instituidas esas normas de percepción parecen seguir perfectamente invariables toda la vida."(p.61). Todo lo que confluye en la mente es lo que va a ayudar a formar la imagen de la ciudad, desde lo que observamos hasta lo que percibimos y eliminamos. Esta imagen en muchas ocasiones es compartida por un conjunto de personas y, en otros casos, es completamente distinta según la persona que la visite.

Para poner en práctica todo lo anterior, se utilizan los mapas mentales, ya que se va a ver reflejada la relación que las personas tienen con el espacio, así como también la fácil o difícil lectura y reconocimiento que proporciona la ciudad. Lo que llegamos a recordar, y con los que nos llegamos a identificar, es lo que con más facilidad se plasma dentro del dibujo representativo.

El resultado de este método de análisis no necesariamente refleja la realidad, dado que se plasma la percepción, más no la realidad. Esta forma de ver la ciudad, aunque personal, no es definitiva, por lo que hay que considerar que la relación de las personas con el ambiente es cambiante, por lo tanto también lo son sus percepciones. Al final la comparación de los diferentes mapas realizados por las personas, son los que permiten entender el fenómeno social, y concluir en la legibilidad, o no, del espacio analizado.

4

ANÁLISIS

- Uso de suelo
- Reconocimientos de Sitio
- Las Personas
- Diagnóstico

4.1 Introducción

El estudio del sector comienza por entender las variables de rigurosidad técnica, como mapeos de **uso de suelo y zonificaciones.** La delimitación física de la zona de estudio, en este caso desde el Parque Central hasta los barrios del Sur, y de los límites perceptuales propios de cada sector social a estudiar, generan un panorama detallado de todos los factores que convergen en este sector de la ciudad.

Se aborda, entonces, el **reconocimiento** de los sectores por medio de visitas recurrentes al sitio, en donde se utilizan diferentes métodos de documentación, croquis, mapeos y fotografías. Estos registros se ven influenciados por la perspectiva de los investigadores como observadores. Bajo este mismo esquema se realiza el **análisis de la imagen**, mediante el estudio de los perfiles que conforman Calle 2. Luego se realiza una identificación de los diferentes usuarios que son parte de la dinámica urbana de área de estudio. Estos usuarios se encargan de realizar mapas mentales, que se requieren para realizar un enfrentamiento de criterios, para determinar cuáles deben ser las conclusiones parciales y neutrales.

A partir de la información recopilada se presenta un **diagnóstico** de la problemática socio-urbana de las relaciones entre el espacio público y los diferentes usuarios. La metodología utilizada permite la flexibilidad, indispensable en esta etapa, ya que los cambios de paradigma que se producen en este proceso empiezan a generar un énfasis más claro, y la reflexión grupal sobre los distintos hallazgos urbanos, llevan de la mano lo realizado en esta investigación.

Es entonces cuando en el siguiente capítulo se canaliza la información obtenida por medio de los **fenómenos**, que contienen en siete distintos conceptos la descripción de Calle 2 y de San José como una ciudad compleja, con factores positivos y negativos que le dan identidad al área de estudio. Luego, ante la interrogante ¿de dónde venimos y hacia adónde vamos?, se contrasta la investigación de antecedentes y ciudad actual con los fenómenos encontrados para obtener los **patrones y tendencias.** Para finalizar, éste último segmento del análisis es el punto de partida de la propuesta.

4.2 Metodología

El desarrollo del presente estudio rige bajo el Paradigma Interpretativo, el cual Barrantes (2001) argumenta que se basa en la fenomenología y la teoría interpretativa, y su fin es la comprensión e interpretación del momento actual, los significados de las personas, las percepciones, interacciones y acciones. En cuanto a la relación entre el sujeto observador y el objeto observado, es de dependencia, debido a que se afectan mutuamente, por lo que son inseparables. Dentro de este paradigma no es posible la generalización de los resultados, dado que se limitan en tiempo y espacio, por lo que se desarrolla un conocimiento ideográfico, cuyo foco de estudio son las diferencias y peculiaridades determinadas por el contexto, y por lo tanto se afirma que los fenómenos tienen múltiples factores asociados, y no generan una única consecuencia.

Los diferentes grupos sociales, son los que se encargan de dar forma a la imagen y a los procesos urbanos de Calle 2, tanto actualmente como en el pasado. El sitio, en este caso Calle 2 y sus alrededores, se abordó a través de nuestra visión como investigadores y la visión de los usuarios de éste sector de San José. Por lo tanto fueron necesarias las visitas al sitio y conocer a los vecinos, para así comprender la dinámica socio-espacial, y lograr conocer las actividades inmersas en el tejido urbano. De esta manera se fueron descifrando las dinámicas urbanas principales que, según su influencia y permanencia, se catalogaron como situaciones urbanas que luego fueron definidas como fenómenos. Entendiendo con esto que los fenómenos no se presentan como situaciones aisladas, sino que participan en conjunto para formar un macro fenómeno general.

Valadez y Landa (2002), definen los estudios fenomenológicos por medio de la mención del trabajo realizado por Mugerauger, en 1990, acerca de la valoración del lugar y el paisaje de una comunidad. El enfoque fenomenológico es la vivencia de las personas, y cómo las experiencias, significados, emociones y situaciones en estudio son percibidos, o aprendidos. Entonces, por ejemplo, es pertinente escuchar las respuestas de las personas en las entrevistas, a preguntas abiertas, sin ideas preconcebidas. En el estudio de Mugerauger se emplean también, mediciones y análisis de las características de la disposición física, se observan las cualidades visuales y experimentales del lugar, se realizan comparaciones históricas de estados actuales contra planteamientos y documentación originales, para obtener datos de cambios en el tiempo y proyecciones a futuro.

Según este entendido y el objetivo planteado en el presente documento, el proyecto formulado se dirige en una visión naturalista (o paradigma interpretativo), ya que el fin es comprender la noción de Calle 2 en la población que se relaciona con ella, e interpretar las necesidades espaciales ciudadanas, y dirigir estos resultados hacia una propuesta espacial que contemple lo existente e incluso lo potencialice en beneficio de los pobladores. Para esto, la metodología se define mixta, pues incluye herramientas que cuantifican datos de uso del suelo, calidad de los componentes urbanos, niveles de legibilidad de la conformación urbana; y otras de tipo fenomenológicas que describen acontecimientos sociales y necesidades de las personas con respecto a espacios urbanos, las experiencias y las percepciones de los vecinos y los visitantes de ésta zona, entendiendo que existen diversas formas de interpretar el mismo espacio, y es en la unión de estos dos enfoques que se obtiene la noción compleja de la población acerca del espacio público que se requiere para el lugar.

Enambos enfoques, cualitativo y cuantitativo, se estudió la experiencia de Calle 2 por medio de la observación, datos y entrevistas a personas para la evaluación del sector. Para el aspecto del contacto directo con la población, se aplicó el tipo de estudio Etnográfico – Clásico, que según Creswell (mencionado en Sampieri et al, 2006, p.698), es la modalidad típica cualitativa para inducir temas culturales y sus categorías durante el trabajo de campo. En este caso, el ámbito de investigación son las personas que trabajan, residen o caminan por necesidad en Calle 2, o en los barrios Cristo Rey y Carit, por ser poblaciones inmediatas a la Estación al Pacífico, pues comparten una cultura urbana determinada, en parte, por su localización con respecto al centro de San José y la percepción del resto de los ciudadanos acerca de ellos. Los resultados se comparan para tener un mapa claro de la visión de estos usuarios, sin perder de vista las particularidades o hallazgos que desde el punto de vista del observador - investigador se puedan evidenciar (ver diagrama 4.1, pág.38).

Etapa 1: Visitas al Sitio

Se realizó una recopilación de información como base teórica-conceptual de la ciudad actual de San José e información relacionada con el área de estudio, información de los antecedentes de Calle 2, de los proyectos municipales e institucionales, datos históricos y actuales, obtenidos por medio de investigación bibliográfica, planes reguladores y mapas, se realizan visitas al sitio.

Pararelo a las visitas al sitio se realizan las entrevistas institucionales: Municipalidad de San José e INCOFER

Fase 1: Visitas al Sitio- la visión de los investigadores

Objetivo: CONOCER-OBSERVAR – OIR – EXPERIMENTAR – ANOTAR – CONSULTAR

En esta etapa fue requisito estudio presencial, mediante visitas sin metodología planificada, con el fin de observar cómo se relacionan las personas con el lugar, escuchar lo que dicen las personas acerca del espacio circundante, vivir la experiencia. Por lo tanto, para la recopilación de información, se realizaron distintas visitas que se denominaron "Reconocimientos del área de estudio," en las que se obtuvieron descripciones de las características físico-perceptuales y socio-espaciales, que conforman la imagen del recorrido.

A nivel micro (únicamente Calle 2):

- Reconocimiento 1: se realizó una visita a lo largo de Calle 2, en la que los 4 integrantes recorrieron por completo la calle como un primer acercamiento general, para una posterior división en parejas. Así, la primer pareja recorre el segmento hacia el norte (hasta Parque Central) y la segunda pareja hacia el sur (hasta la Estación al Pacífico).

La visita se complementó con fotografías, mapeo, observación y levantamiento de listas de componentes.

- Reconocimiento 2: se realizó una visita a lo largo de Calle 2 y sus alrededores, contemplando las cuadras inmediatas a la calle. Los cuatro integrantes recorrieron completamente la calle, y se dio de nuevo la división de parejas, al igual que en el reconocimiento 1. En esta ocasión, el foco de análisis fue la vivencia alrededor de las cuadras completas en las que Calle 2 está inmersa, y dentro de esto, los Barrios: Hospital, Catedral, Dolorosa Este, Dolorosa Oeste, Pacífico y Laberinto. La visita se complementó con fotografías, mapeo, observación, entrevistas y los datos recopilados en la primera síntesis.

- Reconocimiento 3: la tercera visita se realizó en parejas, pero el sentido de recorrer el segmento cambió: quienes analizaron el tramo de norte a sur ahora lo hicieron de sur a norte, y viceversa. Esto con el fin de corroborar la hipótesis de que la interpretación del lugar depende del observador. La visita se complementó con fotografías, mapeo, observación, entrevistas y los datos recopilados en la segunda síntesis.

Luego de "conocer" Calle 2, se realiza un análisis más profundo, utilizando como herramienta los perfiles que conforman el segmento. Esto permite analizar conceptos urbanos como la coherencia visual, Riqueza, Permeabilidad y Variedad.

A nivel macro: (Calle 2 dentro de la ciudad)

Al tener un conocimiento de lo que sucede en Calle 2, nos apercibimos de la importancia de ver Calle 2 como parte de un sistema, por lo tanto amplia la mirada y se realizan visitas a San José Norte y San José Sur, con el fin de conocer las posibilidades para un futura propuesta en Calle 2.

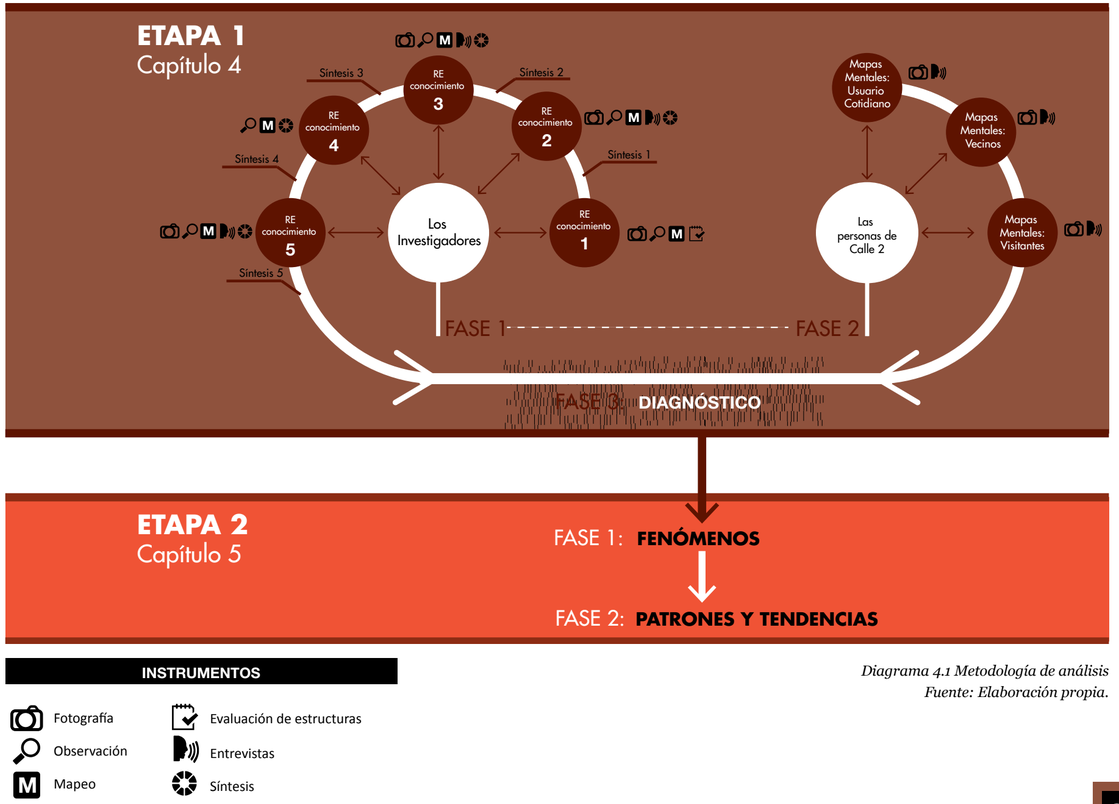


Diagrama 4.1 Metodología de análisis
Fuente: Elaboración propia.

- Reconocimiento 4: la justificación para realizar la visita fueron las inquietudes generadas a partir de la propuesta del P.D.U (Pan Director Urbano) que plantea la conexión peatonal en dirección Norte-sur, tomando Calle 4-Norte (del edificio de Correos de Costa Rica hasta el Museo de los Niños) con Calle 2 (Parque Central – Estación al Pacífico). Se procedió en forma conjunta a recorrer el tramo propuesto de Calle 4; luego, regresar al tramo sur de Calle 2, para proseguir hasta los barrios inmediatos a la Estación del Pacífico. La visita se complementó con mapeo, observación y los datos recopilados en la segunda síntesis.

- Reconocimiento 5: visita a los Barrios del Sur: Carit, Cristo Rey, Pacífico Este y Los Ángeles, por su localización inmediata a la Calle 2, además del uso de calle como terminal de paradas de buses al sector Sur de San José. El objetivo fue identificar la influencia real, tanto de Calle 2 como de la actividad ferroviaria en la Estación al Pacífico, sobre esta zona. La visita se complementó con fotografías, mapeo, observación, entrevistas y los datos recopilados en la segunda síntesis.

Fase 2: Mapas Mentales- la opinión del los usuarios de Calle 2.

De modo que lo experimentado en el momento del recorrido, como la imagen que queda una vez que los usuarios despueblan el área, son importantes para comprender las distintas dinámicas urbanas. No se pueden reducir las experiencias del espacio a una única percepción; más bien, es necesario enlazar las múltiples percepciones y recrear una imagen urbana colectiva, razón por la cual el método es aplicado, una y otra vez en cada reconocimiento, a personas distintas. Se escoge la aplicación de entrevistas cortas a las personas que caminan como a los habitantes, con el fin de recopilar información acerca de su visión del área de estudio.

En el estudio de los vecinos de los Barrios del Sur, se utilizaron herramientas cognitivas secuenciales, por ejemplo: dibujos de mapas cognitivos, lista de lugares y de elementos espaciales. Con cada punto de la entrevista se esperó obtener un componente de la imagen mental del lugar. Para completar esta fase fue necesario completar con fotografías, preguntas a los usuarios y mapas mentales

Paralelo la Fase 1 y 2 se utilizó un diario de campo personal en el que se documentó la información.

Fase 3: Análisis de la información y síntesis

Se evaluó la información recopilada en la primera y segunda fase, se contrasta la información de los investigadores con la información de las personas que le dan vida a Calle 2 para obtener un diagnóstico. Este diagnóstico permite identificar los valores urbanísticos positivos y negativos, aquellos que fortalecen la identidad del área de estudio y los que no, y la ubicación de los lugares con potencial físico para ser parte de una propuesta urbano-arquitectónica. También se refleja la situación actual de Calle 2.

Etapa 2: Resultados (Capítulo 5)

Fase 1: Fenómenos

Una vez que se ha realizado un diagnóstico, se dan a conocer siete fenómenos que permiten comprender la situación de Calle 2. En esta fase se realiza una investigación teórica para complementar el análisis realizado. El insumo de análisis en esta fase son las conclusiones derivadas del capítulo anterior, a partir de los descubrimientos físico-perceptuales y socio-espaciales.

Fase 2: Patrones y Tendencias

Finalmente, se evaluó la información de la primera y segunda fases: se contrastaron los datos de los investigadores con la de las personas que le dan vida a Calle 2 para obtener un diagnostico. Además la situación actual de Calle 2 también se vio reflejada a través de esto.

Al finalizar el análisis y tener en cuenta los resultados, se procede a la toma de decisiones para la propuesta (ver diagrama 4.2).

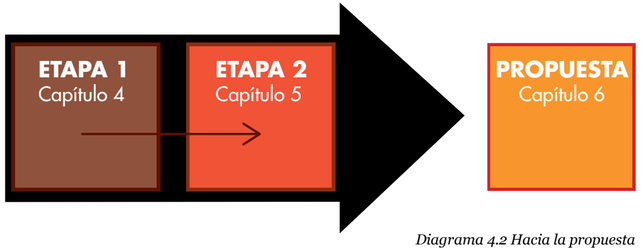


Diagrama 4.2 Hacia la propuesta
Fuente: Elaboración propia.

4.3 Uso de Suelo

Calle 2:

En general, la actividad predominante a lo largo de calle 2 es el comercio (ver mapa 4.1). Este se clasifica según sus características. Al norte del área de estudio se encuentran el bulevar de Avenida 4 (Paseo de la Unión Europea) y las paradas de autobús, siendo estas las principales generadoras de actividad de la zona. La actividad de este sector se complementa con la actividad recreativa y de ocio que genera el Parque Central.

Además, al centro de calle 2 existe una variedad de actividad comercial, donde se encuentran la mayor cantidad de bares, night clubs y pensiones, también se observa una actividad comercial-productiva propia de los vecinos, siendo ellos los que se encargan de éste tipo de negocios (mueblerías y ventas de guitarras y violines), evidenciando el potencial artesanal de los habitantes. En el mismo sector central resalta la mayor cantidad se vivienda tipo barrio y cuarterías, junto con propiedades institucionales y parqueos, que se ven beneficiados por la cantidad de vehículos que circulan en las avenidas 8,10 y 12. El Parque de la Dolorosa es otro punto que se destaca en ésta calle, y suple la necesidad de actividades recreativas y de ocio para los vecinos.

Al sur se realiza un comercio dirigido a usuarios con vehículo privado (ventas de aceites para carro o pinturas); también se encuentra ubicado en un sector de industria. Los talleres y espacios en desuso son parte del escenario actual. La Estación del Pacífico actúa como un remate visual al final de Calle 2, que se encuentra frente al Parque José María Cañas (se le conoce como Parque de los Bomberos), que fue remodelado en 1999.

Hay variedad de usos en el sector; sin embargo, es claro que existen sectores especializados para las diferentes actividades.

San José Sur:

A nivel macro se comprende de mejor manera la situación de Calle 2. Existe una especialización de actividades en los diferentes sectores (ver mapa 4.2, pág. 41). Se identifica el norte del área de estudio, principalmente conformado por comercio, y tres parques que complementan este uso. En el centro, una pequeña zona institucional, sin embargo, es el espacio en el que se encuentra mayor uso mixto. Hacia el Sur de Calle 2, Calle 4 y Calle 6 se encuentra la mayor cantidad de industria y de talleres de carros.

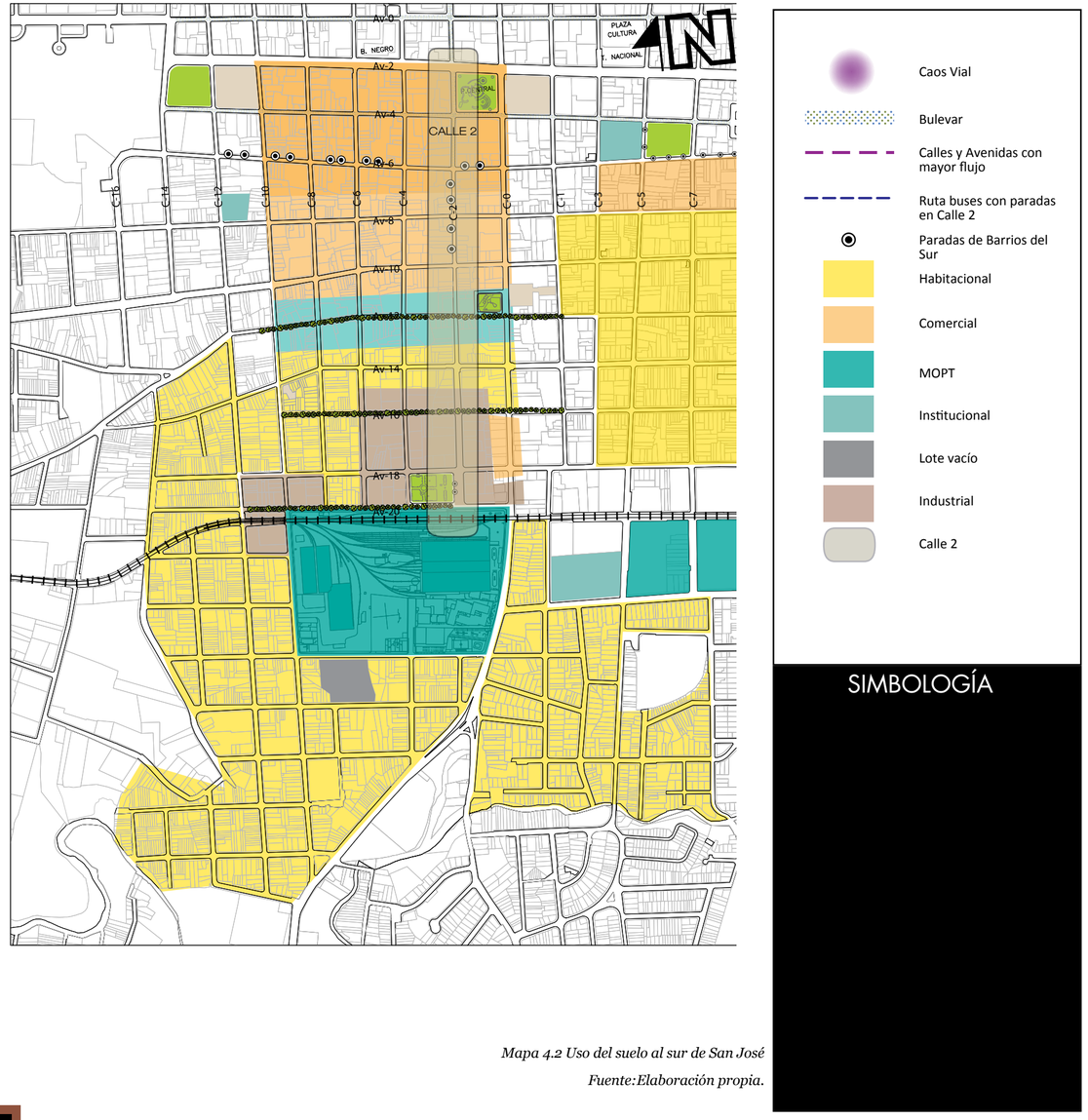
Hacia el oeste y el este predomina la actividad habitacional, con barrios como los Ángeles, Laberinto y Pacífico. La zona con mayor densidad de población está ubicada al Sur de la vía férrea, en los barrios Cristo Rey, Carit y San Cayetano.

SIMBOLOGÍA

- Comercial
- Bares, Clubes nocturnos, Pensiones
- Habitacional
- Lote vacío o edificios abandonados
- Parqueos
- Parque o área verde
- Institucional
- Talleres
- Comercio para carros
- Oficinas
- Salud

Mapa 4.1 Uso del suelo en cuadras aledañas a Calle 2, del Parque Central a la Estación al Pacífico.

Fuente:Elaboración propia.



Mapa 4.2 Uso del suelo al sur de San José

Fuente:Elaboración propia.

4.4 Reconocimientos

Con el fin de identificar las diferentes características de Calle 2 y la situación en la cual se encuentra inmerso este tramo, los investigadores realizan distintos recorridos a lo largo del sector. La percepción y los sentidos adquieren gran importancia en la descripción de los descubrimientos y de las experiencias.

Se elaboran varias visitas al sector de estudio, (algunas únicamente en Calle 2, otras en los alrededores y otras en San José), a una escala macro, para conocer el fenómeno urbano que se vive en general, y cómo este afecta lo que sucede a nivel urbano en Calle 2.

Cada reconocimiento tiene un objetivo entender que cada persona vive la ciudad de una manera distinta, la forma en que se recorre un espacio va a influir en gran manera en la imagen queda plasmada en cada individuo. Por lo tanto, recorrerlo en sentido norte-sur, sur-norte, este-este, oeste-este, es relevante para la investigación.

Conjunto de imágenes 4.1 Los investigadores

Fuente:Elaboración propia.

4.4.1 Los Investigadores

Es necesario indicar que existe una asociación entre las personas que realizan esta investigación (ver conjunto de imágenes 4.1) y los resultados finales del análisis físico-espacial y socio-cultural. El camino de vida que cada uno ha recorrido, así como la formación académica y cultural, influyen en las formas de analizar el espacio, pues, según el tipo de estudio fenomenológico aplicado, se deben usar, como herramientas principales de percepción, los cinco sentidos, principalmente la vista y el oído. El sentido de ubicación también es un recurso valioso para la orientación dentro del sitio mientras se desarrolla el estudio. Estas herramientas no son aprendidas bajo algún régimen académico, sino en la afinidad alcanzada a lo largo de la vida particular de los investigadores.

Además, el nivel de vinculación entre ellos y el sitio responde a las formas de vida y lugares de procedencia de cada uno. Ninguno de ellos se ha relacionado con anterioridad a la zona en estudio como habitante. Uno de ellos vive en San Ramón de Alajuela, otro en Belén de Heredia, otro en Curridabat y otro en Coronado. Uno es hombre y tres son mujeres. Los cuatro son estudiantes egresados de la Escuela de Arquitectura, de la Universidad de Costa Rica. Es a partir de este último punto en el que todos coinciden, que se toman insumos académicos como pilares del análisis y, posteriormente, se utilizan las percepciones obtenidas por cada investigador para reunir los hallazgos del sitio en cada visita.

4.4.2 **Reconocimiento 1**

Se realiza un primer reconocimiento únicamente a lo largo de Calle 2. Dos personas van a visitar el sitio en sentido Norte-sur y dos personas en sentido Sur-Norte. Al realizar el recorrido en sentido Norte-sur, se toma como punto de inicio el Parque Central. Y en sentido opuesto se toma como lugar de partida la Estación al Pacífico. Luego se une la información y se realiza un mapa síntesis con toda la información encontrada (ver mapa 4.3, pág.44).

En general, al visitar Calle 2 se observa una dualidad (ver diagrama 4.3, pág.46). Avenidas 10 y 12 marcan dos dinámicas diferente: existen unas características que identifican claramente al sector hacia el Norte y otras características bastante distintas hacia el Sur.

En el sector al Norte de la zona delimitada (Parque Central - Av.12), se encuentra una escala de edificios de tres o más niveles. Las actividades tienen temporalidades diurna y nocturna. Hay ocho paradas de autobús hacia 15 destinos variados, de uso constante, lo que aumenta la percepción de saturación por el bloqueo visual que causan los buses. El espacio de espera para el abordaje de buses es angosto, además, existe un flujo peatonal constante y comercio de ventas (ver imagen 4.1 ,pág.45).

Se presenta una saturación en la zona, ya que en el mismo sitio se encuentran ubicadas las paradas de autobús, el ingreso de los comercios y el lujo peatonal. En cuanto al resto de este sector, hay comercio para adultos como bares, pensiones y clubes nocturnos.

Hacia el sur de este sector, el espacio poco a poco se cierra como un efecto "embudo, o cuello de botella", consecuencia de la alta concentración de comercio en una paulatina estrechez del espacio público.

Las aceras tienen un ancho aproximado de 1.20 metros, dimensión que no abastece la gran cantidad de actividades que albergan. En algunos casos, el espacio está ocupado con basura, por lo que las personas prefieren caminar en la calle (ver imagen 4.2, pág.45). Por esto hay una percepción de suciedad, congestionamiento, mucho tráfico y movimiento. No hay vegetación.

El núcleo o corazón del sector se ubica en el Parque la Dolorosa (ver imagen 4.3, pág.45), en Avenida 12. Es un espacio recreativo que permite un balance las actividades opuestas entre el Norte y el Sur de Calle 2. Además, en los alrededores se encuentra la mayor cantidad de actividad habitacional.

La actividad urbana al sur, en el segmento de la Av. 12 a la Estación al Pacífico, disminuye considerablemente. La vía vehicular se amplía a 3 carriles y las aceras tienen un ancho de 1.80 metros. Los comercios son para los automóviles, o es necesario llegar en ellos para accesar al servicio. Por esto, la tipología arquitectónica es de muros ciegos (ver imagen 4.4, pág.45), y acogen estos usos industriales y de almacenaje.

Al sur, además, cada dos avenidas, hay un eje de arborización a cada lado de la vía (ver imagen 4.5, pág.45), que por la poca vivencia urbana, las fachadas cerradas y, la poca iluminación se perciben como lugares solitarios.

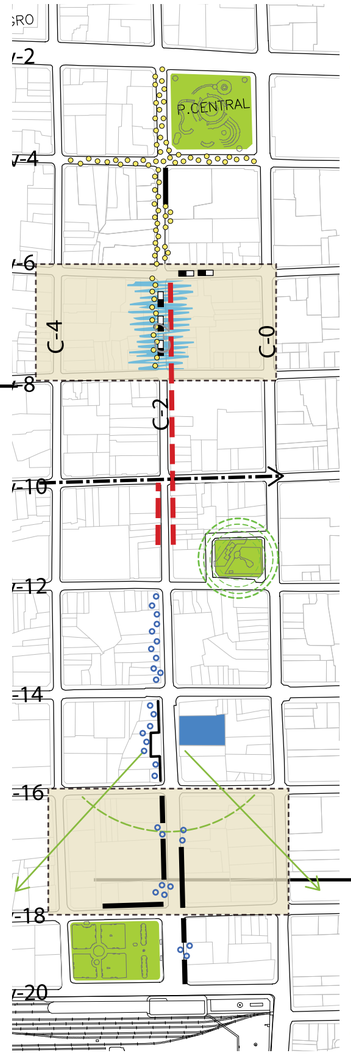
En conclusión, no hay un planteamiento general del cuido de la imagen urbana, y no se cumple una accesibilidad universal a lo largo de la calle. Los flujos vehiculares de las avenidas interrumpen la conexión vial y peatonal en dirección norte-sur, lo que remarca la condición principal encontrada en esta visita: persiste una dualidad.

- Inicia el bulevar (de noche se convierte en parqueo para los bares cercanos, como Club Flamingo).
- En la intersección de Calle 2 y Avenida 6 es utilizada por gran cantidad de buses, y genera mucha actividad.
- La escala de los edificios es de dos o tres pisos.
- A lo largo del bulevar se observa actividad comercial.

CAMBIO DE FRECUENCIA

- Presencia de bares, clubes nocturnos y pensiones (Chicas del Caribe).
- Fachadas en mal estado.
- Comercio en la planta baja y vivienda (cuarterías) en la planta alta.
- Paradas de bus.
- Aceras angostas.
- Actividad peatonal media.

- En esta área no existe contaminación visual.
- Calles limpias. Presencia de basureros.
- No hay saturación vehicular. Las calles son más anchas (4 carriles en sentido norte-sur).
- Las aceras son anchas y generalmente están en buen estado.
- Los muros predominan en este tramo.
- Mínima vida urbana debido a la industria y las bodegas.
- El poco comercio que se observa en ésta zona es de pinturas o de repuestos para carros.
- Al sur se pueden observar las montañas.



Mapa 4.3. Síntesis de Reconocimiento 1
Fuente: Elaboración propia.

- Edificios de uno a seis pisos.
- Fachadas en buen estado, edificios relativamente nuevos.
- Mayor mantenimiento de los edificios y espacio público (se observa gente barriendo).
- Saturación Peatonal.

- Paradas de bus.
- Alta presencia de comercio. (bares, zapatería, peluquería, macrobiótica, carnicería)
- Bares con actividad las 24 horas.
- Aceras en mal estado y angostas.
- Presencia de basura.
- Saturación peatonal y vehicular.

- La vivienda tiene mayor peso aunque es escasa.
- La actividad urbana se ve influenciada por la Avenida 12, es muy transitada por los peatones.
- Las aceras son angostas.
- Existen pensiones y night clubs con muros imponentes.
- Se empieza a introducir el comercio artesanal (guitarras, violines y galerías)

- Los pasajeros de la Estación del Pacífico se esparcen en un rango muy cercano a la Estación. La mayoría se dirige hacia el Sur, y una minoría toma el bus en el Parque José María Cañas.

Alto flujo peatonal

Saturación: Paradas + peatón + comercio + olores + sonidos.

Cambio de frecuencia: Cambio de una dinámica a otra distinta

Parque de la Dolorosa: Corazón de Calle 2.

Bares, pensiones, clubes nocturnos

MUROS

Av. 10 como "Límite de dualidad"

Buses como barrera perceptual

Límite de dualidad

Talleres- comercio para carro

Vista hacia el sur, presencia de montañas

SIMBOLOGÍA

Imagen 4.1 Aceras angostas
Fuente: Elaboración propia.

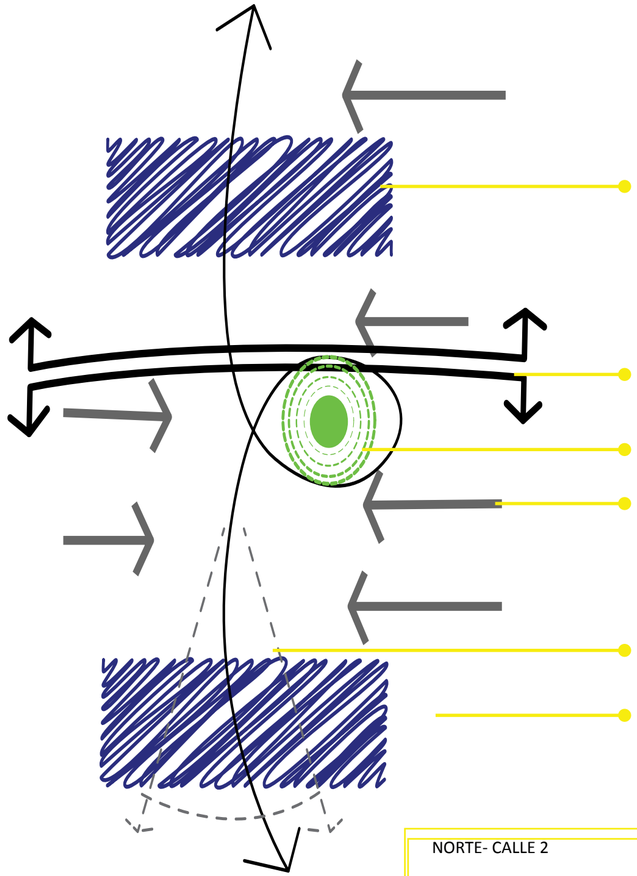
Imagen 4.2 Basura en las aceras
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.3 Parque de la Dolorosa
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.4 Muros
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.5 Arborización en Calle 2
Fuente: Elaboración propia.

DIAGRAMA SÍNTESIS R1



CAMBIO DE FRECUENCIA

Existe un filtro negativo al norte de Calle 2, que no invita a bajar debido al caos que se vive. (poco espacio y alto nivel de actividad).

Avenida 10 marca dos dinámicas diferentes. Se crea una DUALIDAD

El Parque de la Dolorosa se percibe como un centro de confluencia ciudadana.

Actualmente las avenidas son las que se encargan de inyectar peatones y vehiculos a Calle 2.

Debido a la condición topográfica, la vista de las montañas se observa solamente al ir hacia el sur.

Este espacio no invita a dirigirse en dirección al norte, debido a la cantidad muros y poca actividad. Los muros responden a talleres o a espacios sin uso.

Diagrama 4.3. Síntesis- Reconocimiento 1.
Fuente: Elaboración propia.

NORTE- CALLE 2

- Ruido
- Basura
- Calles angostas
- Movimiento peatonal acelerado
- Más actividad y menos espacio
- Apertura comercial

SUR- CALLE 2

- Silencio
- Limpieza
- Calles anchas
- Movimiento peatonal lento
- Menos actividad y más espacio
- Presencia de muros
- Proyección de la vía ferroviaria

4.4.3 **Reconocimiento 2**

Se realiza un segundo reconocimiento, cuyo objetivo es rodear y conocer por completo las cuadras que forman parte de Calle 2 (ver mapa 4.4, pág.48). De la misma manera, dos personas van a visitar el sitio en sentido norte-sur y dos personas en sentido sur-norte.

Al concluir la visita se percibe que no hay únicamente dos sectores definidos, uno al norte y otro al sur, sino mas bien se definen tres sectores en el tramo en estudio de Calle 2 (ver diagrama 4.4, pág.50), según el uso de suelo y la percepción vivencial distinta entre los tres.

SECTOR Norte

Comprende el tramo Parque Central – Av. 8. Predomina el uso comercial que complementa la actividad de las paradas de los buses. En este sector se incluye un tramo del bulevar de la avenida 4 más dos cuadras de bulevar en Calle 2. Este paseo peatonal (ver imagen 4.6, pág.49), permite la variedad social, la convivencia y el encuentro, que se complementa con el Parque Central como insumo verde.

El comercio es el activador principal. El comercio diurno cierra sus puertas al iniciar la noche, el comercio sexual aunque tiene las puertas abiertas a lo largo del día y, a las 6p.m. las luces se encargan de resaltar los diferentes establecimientos, dándole al espacio una nueva identidad. Por esto, la condición del lugar es reversible, hay un uso atemporal del lugar. Sin embargo la existencia de este tipo de comercio (al que incluso se le denomina "zona roja"), afecta la imagen urbana incluso de día, lo que transmite una percepción negativa.

"Los chinos lo están comprando todo" es la queja de quienes trabajan en este sector y aunque el espacio está en cambios constantes, esta transformación se enfoca en la apertura de más puntos comerciales.

Se debe destacar que el comercio cercano a las paradas se sustenta de esta actividad de "zona roja" y viceversa. Hay un potencial de fortalecer el sentimiento de apropiación, tanto de los vecinos como de los usuarios regulares del bus que necesariamente deben llegar a este lugar para trasladarse.

SECTOR Central

Se identifica como el sector de uso mixto. Predomina el uso habitacional (ver imagen 4.7, pág.49), por lo que existe una interacción barrial, aunque también hay comercio, oficinas, espacios de recreación, institucionales, religiosos, y por lo tanto se percibe una camaradería vecinal y apropiación barrial, tanto de quienes viven como de quienes trabajan ahí. El uso del Parque de la Dolorosa como esparcimiento se da mayoritariamente de día por los oficinistas, los vecinos y quienes esperan el bus de Sabana-Cementerio en la parada allí ubicada. Los fines de semana los niños que habitan en los alrededores se encargan de activarlo.

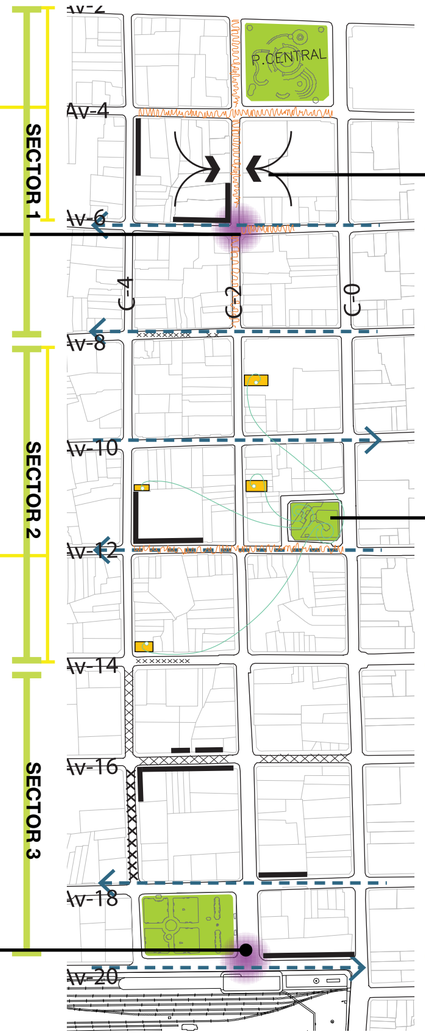
En la actualidad, la mayoría de los casos de vivienda son a su vez productivos, es decir, parte de su área se destina a la fabricación de productos, local comercial

- Parque Central: insumo verde y de vida urbana. Un espacio para la interacción y la convivencia .
- Peatón como prioridad. Infraestructura Peatonal: Bulevares
- Variedad Social.
- A lo largo de los bulevares hay una actividad nocturna casi nula.
- Comercio Activo

NODO DE CAOS VIAL:
- Transporte privado y público que proviene del este
- Transporte público que proviene del sur (Calle central) y se devuelve por medio de calle 2.

- Zona habitacional.
- Parque Dolorosa: área recreativa
- Uso mixto: habitacional, comercial, paradas, vehículos y peatones.
- Inyección (peatonal y vehicular) de flujos transversales: Av. 10 y Av. 12
- Comercio artesanal: venta y arreglo violines y guitarras; galerías.
- Intención arborística a lo largo de Av. 12.
- Locales de pensiones, clubes nocturnos y prostíbulos.
- Flujo vehicular intenso en sentido este-oeste. (Av.10 y Av. 12).

Nodo de caos vial:
- Los vehiculos que vienen del oeste hacia el sur.
- Los buses que vienen del centro y toman esta ruta para abandonar la ciudad.



Mapa 4.4 Síntesis de Reconocimiento 2
Fuente: Elaboración propia.

UMBRAL: Bulevar entre Av 4 Y Av 6 da la bienvenida a los peatones que vienen del Sur, así como también despide a los que vienen del centro de San José.

- Variedad de actividad comercial que responde al transporte público: carnicerías, barberías, chucherías
- Alto tránsito peatonal.
- Área no cumple con ley 7600.
- Ruido y Basura.
- Muchos locales de pensiones, clubes nocturnos y prostíbulos.

Parque de la Dolorosa: área de esparcimiento como referencia directa de los vecinos de Calle 2.

- Muros como negación al espacio urbano.
- Presencia de gran cantidad de indigentes.
- Área de miedo e inseguridad.
- Movimiento peatonal lento.
- Falta de vida urbana.
- Barrera de la Estación del Pacífico.
- Calles y aceras anchas.
- Gran cantidad de espacios en desuso potencial.
- Actividad ferroviaria.
- Parque de los Bomberos con actividad casi nula.

Alto flujo peatonal

Punto de caos vial.

Influencia vehicular de Avenidas a calle 2

Umbral: Punto de bienvenida o salida del centro de San Jose

MUROS

Dolorosa dentro del imaginario de los vecinos de calle 2.

Percepción de inseguridad

Percepción de gran inseguridad

SIMBOLOGÍA

o ventas de ventana. En este sector, unos años atrás, hubo una proliferación de artesanos musicales en la fabricación de guitarras, por lo que aun algunos talleres permanecen con este oficio.

Debido a la ubicación de instituciones como COOPENAE, el Ministerio de Educación, el Banco Popular, y la Clínica Bíblica, además el alto tránsito vehicular sobre las avenidas 10 y 12, muchos espacios se han destinado a parqueos ubicados específicamente en Calle 2. Estos mismos parqueos complementan los negocios nocturnos que allí se encuentran. El espacio de aparcamiento no ofrece ningún tipo de condición ventajosa hacia el espacio público existente.

SECTOR Sur

El sector al sur se identifica por el cerramiento impermeable de las fachadas. El uso del suelo, corresponde en general, al almacenamiento de materiales, espacios de estacionamiento privados, oficinas, talleres automotrices, y espacios desocupados, y estos últimos cercados con vallas publicitarias. Por lo tanto, en cada edificación hay una negación hacia el espacio público, desarrollando sus actividades hacia lo interno. Razón por la cual el sector se percibe como un tramo solitario, sin vitalidad, lo que repercute en la toma de decisiones de los peatones en elegir una calle alterna, principalmente la Calle Central.

El ancho de las aceras es amplio, pero no hay una vivencia urbana. Este sitio es elegido por la Policía Municipal para marginar a las personas en indigencia con el fin de mantenerlos lejos de la Avenida Central y la Avenida 4.

La Estación al Pacífico es un remate visual en el trayecto norte – sur de Calle 2 y, sin embargo, su cercanía con el centro de San José no se percibe por la poca actividad ferroviaria, dado que el servicio se da únicamente en las horas de mayor tránsito vehicular, causando que la mayor parte del tiempo el sector quede desolado (ver imagen 4.8, pág.49). Además, muchas de las personas que llegan el tren, toman el bus en el Parque de los Bomberos, otras se van caminando hacia el Sur, y otras prefieren irse en taxi, antes que caminar el tramo solitario que se percibe hacia el norte de la Estación.

Imagen 4.6 Paseo peatonal de Calle 2
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.7 Uso de suelo Habitacional
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.8 Poca actividad de la Estación al Pacífico
Fuente: Elaboración propia.

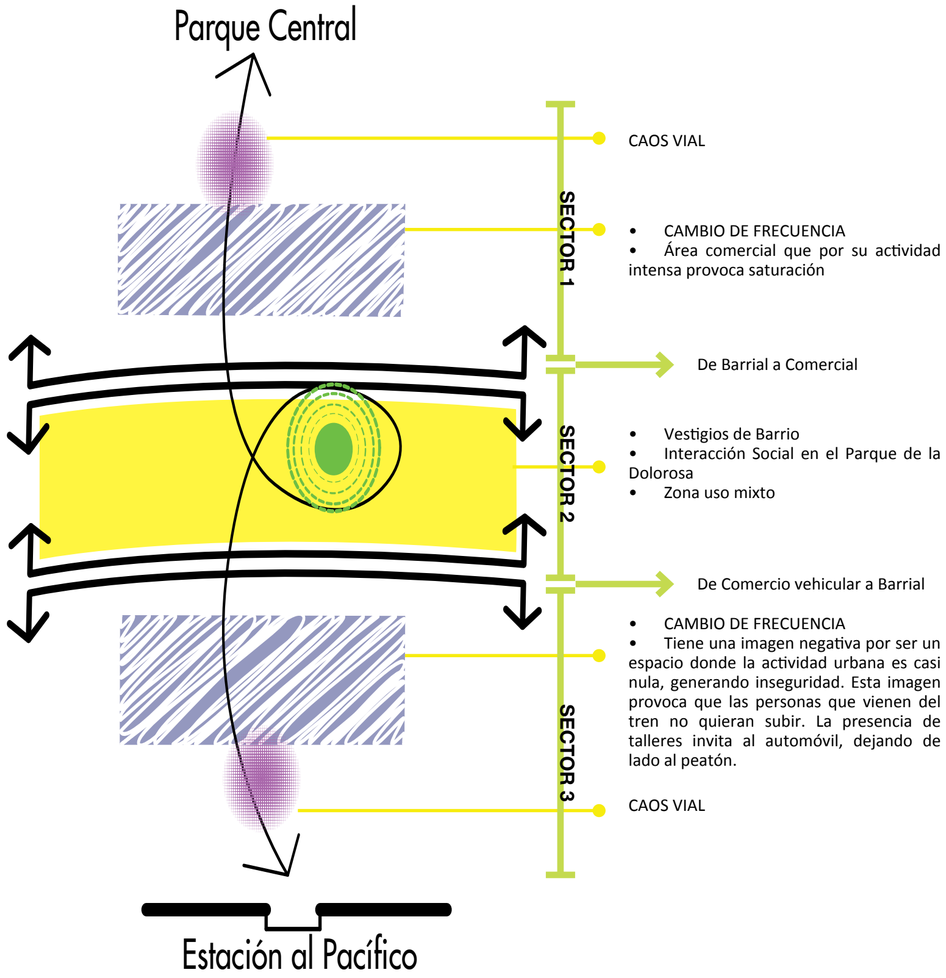


Diagrama 4.4. Síntesis- Reconocimiento 2.
Fuente: Elaboración propia.

4.4.4 **Reconocimiento 3**

Se realiza un tercer reconocimiento, cuyo objetivo es volver a rodear y estudiar por completo las cuadras que forman parte de Calle 2. Se aplica el paradigma interpretativo, basado en la percepción que, se ha mencionado como el eje de esta investigación, porque la percepción cambia según el observador y, se alternan las parejas. (La pareja que anteriormente recorrió el sitio de norte-sur ahora lo hace de sur-norte y viceversa). La intención es verificar la información recopilada. No obstante, ante el cambio de zona de estudio de cada pareja de integrantes, algunas conclusiones acerca del lugar difieren (ver mapa 4.5, pág.52).

Con relación a la visita anterior, se mantiene la caracterización de tres sectores (ver diagrama 4.5, pág.53).

Hacia el Sector Norte, hay una sensación de caos por la saturación comercial (ver imagen 4.9, pág.54), y las actividades para adultos que están abiertas las 24 horas, como pensiones y bares. Los lotes vacíos o parqueos que están anexos a estos comercios refuerzan el ambiente hostil.

En el tramo entre Avenida 6 y Avenida 10, la percepción colectiva es de inseguridad; a diferencia de la visita pasada que era percibido como un ambiente tranquilo. Sin embargo, por la espera de buses, se encuentra una relación de camaradería entre los pasajeros, los comerciantes, los choferes de los buses, por lo tanto el comercio que complementa las paradas tiene un papel especial, apropiándose de este espacio.

La movilidad en el sector es caótica, hay un hacinamiento físico y sonoro por los buses, tráfico, taxis, comercio, zonas de carga y descarga, salidas de parqueos públicos, ventas en las aceras, todo esto acontece en menos de 200 metros de distancia.

El sentido vial oeste-este y viceversa, tiene prioridad sobre el recorrido transversal (sur-norte y viceversa) de la calle, por lo que la continuidad no existe y las dinámicas y actividades son segregadas.

En el Sector Central, la percepción de barrio es mayor, se percibe una calma más concentrada a pesar de contener vías vehiculares predominantes. Las actividades de oficio, como las fábricas artesanales (ver imagen 4.10, pág.54) amortiguan este punto y hay un sentimiento de nostalgia al pasado y vestigios barriales al recorres este tramo.

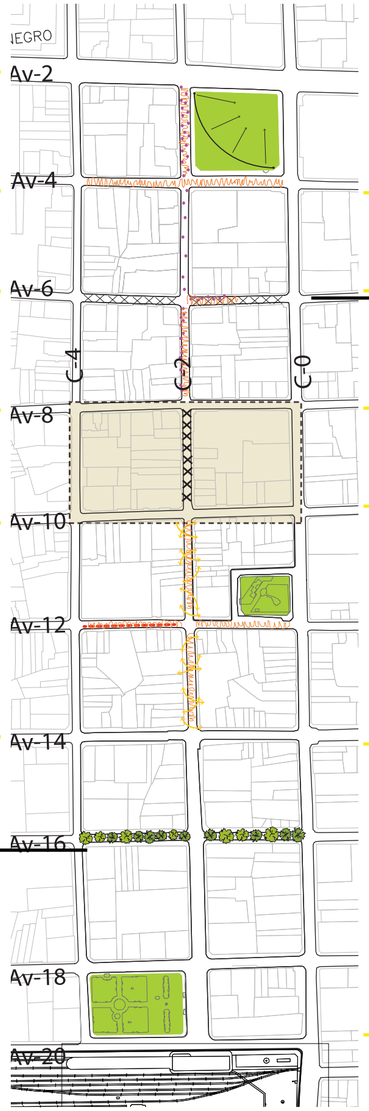
Hacia el Sector sur de calle 2, la actividad urbana es nula. Pocas personas caminan en por lugar. Las actividades son especializadas (como la industria o bodegas) y poco permeables. Los ejes de arborización en las avenidas (ver imagen 4.11, pág.54), aunque contrastan con los muros ciegos del lugar, aportan positivamente a la imagen urbana, con potencial de ser aprovechado en una vivencia espacial del sector. Lo anterior contrasta con la visita 2, en la cual la pareja no logro percibir la arborización por el sentimiento de suciedad e inseguridad que provocaba el sector (ver imagen 4.12, pág.54).

- El parque Central le da la espalda al bulevar de Calle 2.
- Escaso mobiliario urbano del Parque Central.
- Movimiento peatonal denso.
- Diversidad de Actividades y personas.
- Las personas que vienen de la Av. Central llegan al bulevar de Calle 2 y, en su mayoría, se esparcen por el bulevar de Calle 4.

- Gran actividad generada por las paradas vrs. espacios angostos.
- Caos a nivel peatonal y comercial.

- Sentido barrial: interacción de vecinos.
- Buses de Cementerio- Sabana generan un flujo peatonal que beneficia a Calle 2.
- Paradas de taxi en Av. 12.

Intención arborística



Mapa 4.5 Síntesis de Reconocimiento 3
Fuente: Elaboración propia.

- La intensidad peatonal es menor en comparación al bulevar de Calle 2.
- Diversidad de olores y sonidos.
- Escaso mobiliario urbano para la interacción social.

Av. 6 identificada por los policías como una zona conflictiva por la cantidad de bares y cantinas.

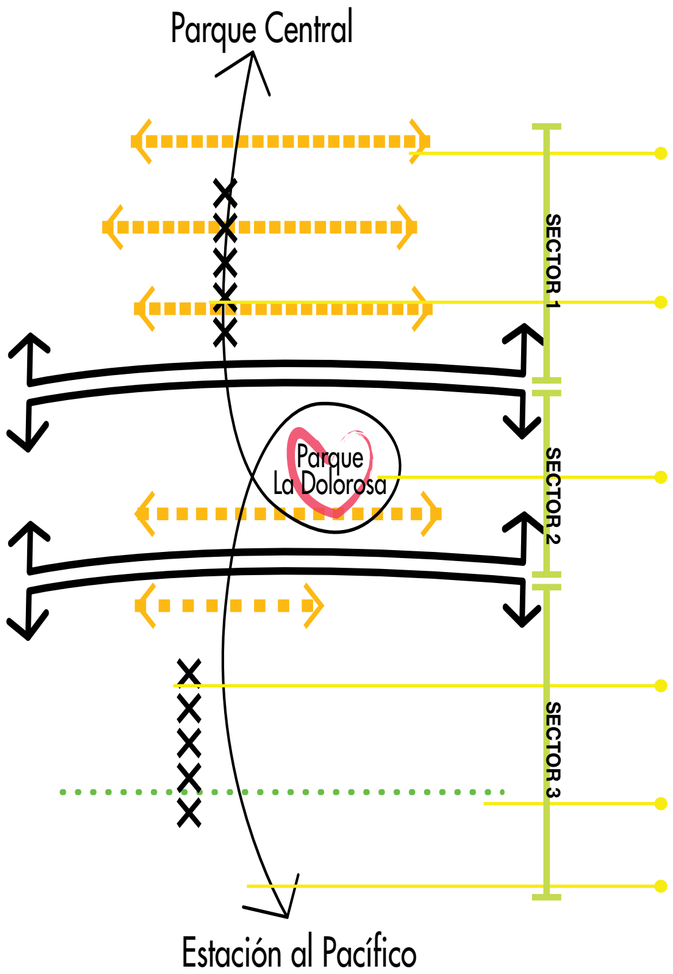
CAMBIO DE FRECUENCIA

Percibida por los usuarios del transporte público como insegura y solitaria. Por lo tanto no se sienten seguros de esta cuadra hacia el sur. Del sur al norte no es percibida de ésta manera.

- Muy poco o nulo flujo peatonal.
- El esporádico uso peatonal por necesidad.
- Comercio para llegar en carro: talleres.

Densidad peatonal
Percepción de inseguridad
Percepción de gran inseguridad
Flujo peatonal
Paradas de Taxi
Interacción de vecinos
Cambio de frecuencia: Cambio de una dinámica a otra distinta

SIMBOLOGÍA



- Se mantiene la condición anterior de los sectores.
- Actualmente, las avenidas son protagonistas, se encargan de inyectar la dinámica (peatones y vehículos) a Calle 2.

- PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD
- Se ve reflejada por los propios usuarios. Prefieren esperar el bus una cuadra antes.

- Se mantiene la condición anterior de los sectores.
- En el Parque la Dolorosa se ven acentuadas las características de nodo central (existe tanto comercio como actividad barrial y viviendas). Es el sector en el que se rescatan las actividades que se han conservado a través del tiempo, como el comercio para la música.

- Se mantiene la condición anterior de los sectores.
- La indigencia del sector se concentra en esta zona. Los policías desplazan a esta población a un sector donde "no molesten ni perjudiquen la cuidad". Por las características de industria, muros y abandono, este lugar los alberga.

- Alta presencia de vegetación a lo largo de la avenida. Arboleda.

- Necesidad de articulación entre las partes.

Diagrama 4.5. Síntesis- Reconocimiento 3.
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.9 Saturación comercial
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.10 Comercio artesanal
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.11 Perspectiva 1- Arborización
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.12 Perspectiva 2- Arborización
Fuente: Elaboración propia.

MÉTODO INTERPRETATIVO
+
FENOMENOLOGÍA

El estudio de la zona inicia mediante una búsqueda perceptual de los acontecimientos en la ciudad, específicamente en Calle 2, a través de los reconocimientos.

El análisis se complementa al considerar los perfiles de Calle 2, mediante la evaluación físico-espacial de las cuadras correspondientes. De esta manera, contrastar los datos perceptuales recopilados en las visitas anteriores con las condiciones físicas existentes.

ANÁLISIS
FÍSICO - ESPACIAL

de lo perceptual a

lo físico

Diagrama 4.6. Análisis perceptual y físico-espacial
Fuente: Elaboración propia.

4.4.5 Análisis de perfiles de Calle 2

Se realiza un análisis de Calle 2 por medio del estudio de los perfiles (ver mapa 4.6). Se evalúan criterios urbanos como la Coherencia Visual, Variedad, Permeabilidad y Riqueza. Conceptos directrices que enmarcan la calidad de la ciudad, la manera en que el usuario se desenvuelve en el espacio y la influencia de la imagen a la hora de la lectura de la ciudad. Anteriormente, la Municipalidad de San José, en el Plan de Desarrollo Urbano 2005, realiza una propuesta de intervención con respecto a la imagen (ver cuadro 4.1.). Mediante este análisis se evaluará la propuesta formulada por el PDU, realizando un contraste entre lo propuesto y la realidad.

PROPUESTA DE IMAGEN URBANA PROPUESTA POR LA MUNICIPALIDAD

OBJETIVOS

- Convertir a San José en una ciudad verde, ecológica, más bella, placentera y humana.
- Fortalecer en San José, una imagen urbana propia y distinta, basada en sus bellezas naturales pero también en su acervo patrimonial y en otras características culturales propias.

ESTRATEGIA

- Dar unidad y continuidad, mediante recursos de diseño urbano.

PROPUESTA

- Mantener limpio el medio ambiente.
- Apoyar los proyectos de:
  - Entubamiento subterráneo del cableado eléctrico- telefónico.
  - Ordenamiento de rótulos.
  - Usar la iluminación nocturna.
- Construir escalinatas, puentecillos, muros, bordes, asientos, arcadas, balaustradas, monumentos e instalar farolas, basureros, bancas, mapas informativos, en toda la ciudad.
- Crear parques y aprovechar esquinas, bordes duros y otros "sobrantes" urbanos para colocar árboles, monumentos y mobiliario urbano.
- Arborizar.
  - Preservar los antejardines.
- Crear sitios y observatorios desde los cuales se pueda contemplar la ciudad.

Evaluación de la propuesta: Se cumple, no se cumple, se cumple parcialmente.

Cuadro 4.1 Propuesta de imagen por parte de la Municipalidad de San José
Fuente:Información tomada de PDU 2005.

Mapa 4.6 Calle 2
Fuente: Elaboración propia

Coherencia Visual

En escala de sitio, es el nivel de congruencia del espacio con el contexto inmediato, como un aspecto del diseño de la imagen externa de los edificios.

En el espacio público, se identifican las características que unifican perceptualmente las fachadas de los edificios, porque estas funcionan como escenarios.

Se evalúa dentro del diseño de las fachadas la estética holística, la estética teleológica la estética lineal.

ESTÉTICA HOLÍSTICA:

Elementos se ven como parte de un conjunto, de un todo. Tiene una rima semántica (se da al existir un estilo arquitectónico similar a lo largo de un lugar) (ver diagrama 4.7).

ESTÉTICA TELEOLÓGICA:

Sentido de estar llegando a una meta, mayor relación con el diseño urbano a nivel macro (ver diagrama 4.8).

ESTÉTICA LINEAL:

repetición de un patrón a lo largo de un área grande. (ver diagrama 4.9).

elementos comunes

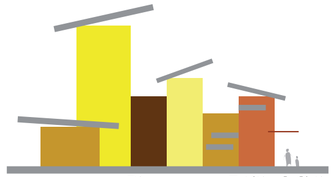
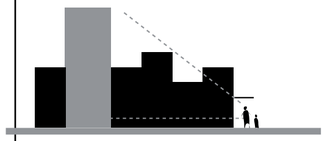


Diagrama 4.7. Estética holística
Fuente: Elaboración propia

puntos jerárquicos



estacia, parques, espacios abiertos

Diagrama 4.8 Estética teleológica
Fuente: Elaboración propia

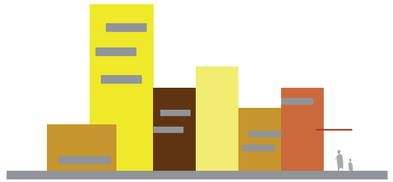


Diagrama 4.9 Estética lineal
Fuente: Elaboración propia

Riqueza

La riqueza se refiere al diseño en detalle de las superficies externas del proyecto que promueven un alto rango de experiencias sensoriales (ver diagrama 4.10). En escala de sitio, son las intervenciones en fachadas, visualmente agradables para el peatón, ya sea para contemplación o participación.

Se evalúa:

RIQUEZA EN EL ESTÍMULO VISUAL:

Uso del color, relieve y texturas, efectos luminosos.

DISEÑO EN DETALLE DE SENDAS PEATONALES Y VEHICULARES:

El uso de texturas en el proyecto y el cambio de color de las mismas hacen que hayan experiencias distintas a lo largo del recorrido.

RIQUEZA Y ORDENAMIENTO DE ELEMENTOS VISUALES:

Agrupar los elementos permite una mejor lectura.

RIQUEZA EN LA PERSONALIZACIÓN:

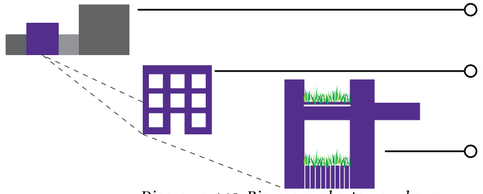
Elementos que identifican el lugar.

DETALLE EN LAS SUPERFICIES EXTERNAS DEL EDIFICIO:

Elementos en fachada que ofrecen variedad visual.

ROL DE LOS ELEMENTOS DE VEGETACIÓN:

Como articuladores del espacio.



Conjunto: se puede ver como el edificio se comporta en relación al contexto.

Edificio: Se percibe el edificio como un todo. Se logran ver sus partes.

Detalle: Se perciben todos los detalles. Lo que hay en las vitrinas, materiales, texturas, colores, letreros.

Diagrama 4.10. Riqueza en el entorno urbano
Fuente: Elaboración propia

Permeabilidad

La permeabilidad en la escala intermedia se entiende como la cantidad de opciones que el peatón encuentra para atravesar la ciudad de un sitio a otro. En la escala de sitio, se busca una relación visual entre las actividades privadas y el transeúnte.

Es importante evaluar la relación entre espacio público y espacio privado; ya que fachadas hacia el espacio público deben ser abiertas y relacionarse de tal manera que se retroalimenten las actividades. Si lo anterior no sucede, limita la activación del espacio urbano.

Existen tres tipos de permeabilidad a considerar, la permeabilidad visual, la física y la psicológica (ver diagrama 4.11).

PERMEABILIDAD VISUAL:

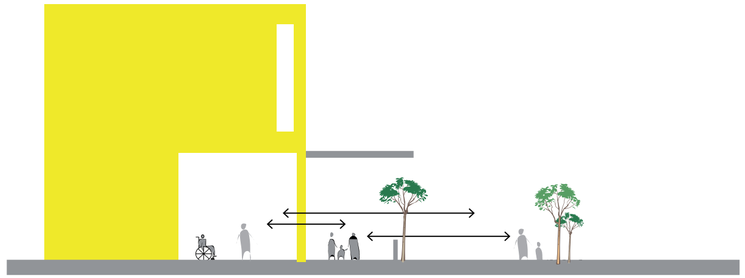
El nivel de transparencia para ver y ser visto como estrategia de control y seguridad.

PERMEABILIDAD FÍSICA:

Bordes suaves para tener una relación flexible público –privado.

PERMEHABILIDAD PSICOLÓGICA: invitación a participar de las actividades.

puntos jerárquicos



Fuente: Elaboración propia

Variedad

El estudio de la variedad se basa en la identificación de los diferentes usos de los edificios. La variedad de destinos en el espacio público incrementa la posibilidad de escogencia. Así mismo, la variedad de actividades se complementa con variedad de personas. Es ideal que la ciudad sea capaz de albergar uso habitacional, comercial, oficinas, recreativo, ocio, etc. Si San José es capaz de concentrar e integrar varias actividades en un mismo espacio, se va a promover la activación del mismo en diferentes temporalidades.

GRANO FINO:

Cantidad de actividades desarrolladas en un edificio o en una cuadra que incrementan la actividad a diferencia del grano grueso (ver diagrama 4.12).

VARIEDAD DE USO:

Por Edificio: comercio, parqueo, vacio, habitacional (ver diagrama 4.13).

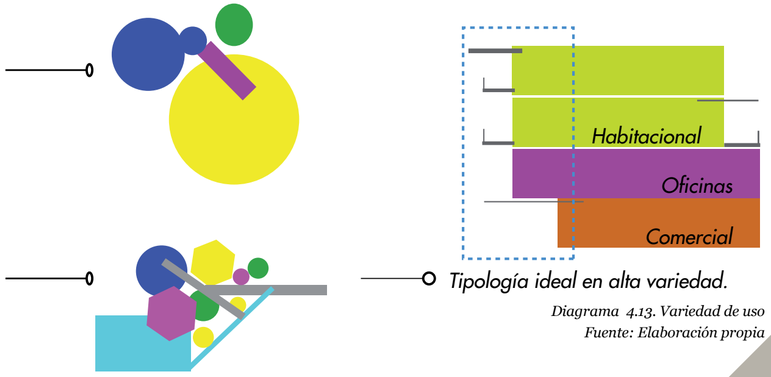
A nivel de espacio público: Lugares para pararse, apoyarse o sentarse.

VARIEDAD VISUAL:

Lograr amplia variedad de experiencias, usos, formas y significados.

Grano Grueso: Espacios zonificados, están destinados a un solo uso. La comunicación con los otros puntos de la ciudad o las otras actividades es de difícil acceso.
Los edificios solo presentan un uso.

Grano Fino: áreas complementarias, donde se pueden solventar varias necesidades a la vez, esto incrementa el uso del espacio público.
A nivel de imagen, la variedad de usos en un edificio se refleja en el tratamiento de las fachadas para las diferentes actividades



Tipología ideal en alta variedad.

Diagrama 4.13. Variedad de uso
Fuente: Elaboración propia

Diagrama 4.12. Grano grueso y grano fino
Fuente: Elaboración propia

av.4-6

OESTE

RIQUEZA

No existe una búsqueda por un uso de colores o texturas que enriquezcan la imagen.
Existen fachadas con transparencia y abiertas al espacio urbano que le permiten al transeúnte relacionarse con el comercio.
La relación de estos comercios con el bulevar permite mayor apertura en comparación con la que los comercios actuales presentan.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No aplica.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
No existe una lectura de conjunto que favorezca a la imagen y al peatón.

Conjunto de imágenes 4.2. Perfil oeste- Avenida 4 y 6.

Fuente: Elaboración Propia

VARIEDAD

La cuadra en su mayoría es comercial, pero tiene poca variedad. Los comercios viven hacia el interior y hay poca relación.

PERMEABILIDAD

VISUAL
Es muy poca. Las ventanas aportan transparecias pero no hay continuidad de la trama urbana.

FÍSICA
Bordes duros.

PSICOLÓGICA
Diferentes comercios invitan a mirar hacia su interior.

Debido al tratamiento de la calle como bulevar, esta zona se encuentra muy activa. El uso de los peatones en el lugar es alto y el espacio público tiene un buen tratamiento.
Las aceras, el alumbrado público y la vegetación aportan los elementos necesarios para que el espacio funcione.

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD

RIQUEZA

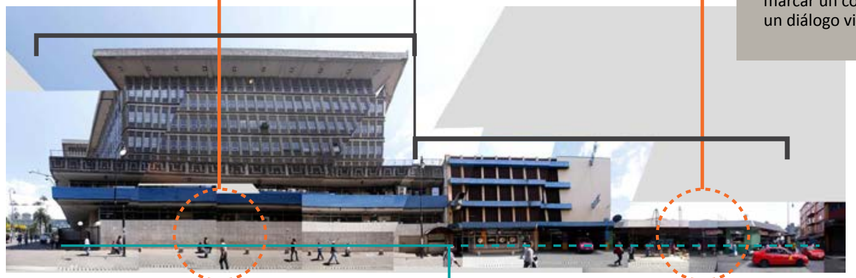
Las transparencias son escasas y los relieves son monótonos. El bulevar aporta riqueza espacial pero el comercio no lo aprovecha correctamente. Las escalas son variadas pero a nivel peatonal no se percibe.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No aplica.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
Se percibe la llegada o ingreso marcado por un umbral que responde al ingreso a la altura de los edificios.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
Ningún patrón se repite para marcar un conjunto y generar un diálogo visual.



Conjunto de imágenes 4.3 Perfil este- Avenida 4 y 6.

Fuente: Elaboración Propia

PERMEABILIDAD

VISUAL
Sí existe relación de algunos comercios con el exterior por medio de vitrinas.

FÍSICA
Bordes duros muy marcados.

PSICOLÓGICA
Aunque existen bordes duros que no permiten una relación, en el comercio permite permeabilidad la mayoría de comercios invitan al visitante a ingresar.

VARIEDAD

El grado de variedad es bajo.
Existen grandes muros que no aportan dinámicas al espacio público.
El comercio hace un aporte importante en el dinamismo urbano y la imagen.

av.6-4

ESTE

RIQUEZA

No existe una búsqueda por un uso de colores o texturas que enriquezcan la imagen. Todas las fachadas son similares y no aportan estímulos visuales. Ningún elemento sobresale para brindar jerarquías.
Existen fachadas con transparencia y abiertas al espacio urbano que le permiten al transeúnte relacionarse con el comercio.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
Existe una repetición de elementos (cortinas de hierros) que no aportan al espacio público.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
No existe una lectura de conjunto que favorezca a la imagen y al peatón.

Conjunto de imágenes 4.4 Perfil oeste- Avenida 6 y 8.

Fuente: Elaboración Propia

av.8-6

OESTE

VARIEDAD

La cuadra en su mayoría es comercial, lo que aporta riqueza de personas y actividades al mezclarse con las paradas de autobús, pero cuando el comercio cierra sus puertas, el sitio queda deshabitado.

PERMEABILIDAD

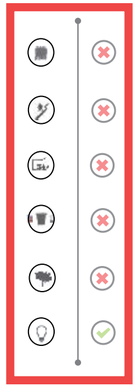
PERMEABILIDAD VISUAL
Algunos comercios permiten una relación visual entre el comercio y el visitante.

PERMEABILIDAD FÍSICA
Bordes duros; no hay continuación en la trama urbana.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
Diferentes comercios invitan a mirar hacia su interior.

En cuanto a la propuesta de municipalidad, se evidencia una fuerte carencia del sector; la mayoría de aspectos no se cumplen, a excepción de alumbrado público, que se encuentra entubado.
Los demás aspectos, como el tratamiento de aceras peatonales, basura se encuentran en mal estado.
Las fachadas de los edificios no son amigables con el peatón ya que no tienen elementos de aporte a la permanencia y a la vida urbana, como aleros para protegerse de la intemperie, o nichos para descansar.
El mobiliario urbano es inexistente.
Las calles son angostas para el flujo de transporte privado y público que alberga el sector.

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD



RIQUEZA

El uso de diferentes colores, alturas y texturas aportan riqueza visual al sitio. La cantidad de colores brillantes genera un grado de saturación que, al mismo tiempo, ayuda al visitante a distinguir e identificar los diferentes espacios.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No aplica.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
No existe la lectura de un todo pero los colores, tamaños y formas ayudan a generar relaciones visuales.

Conjunto de imágenes 4.5 Perfil este- Avenida 6 y 8

Fuente: Elaboración Propia

av.8-6

ESTE

PERMEABILIDAD

VISUAL
Existe una buena relación interior-exterior por medio de aperturas o transparencias.

FÍSICA
Aunque existen bordes duros, el comercio permite permeabilidad.

PSICÓLOGICA
Aunque existen bordes duros, el comercio permite permeabilidad la mayoría de comercios invitan al visitante a ingresar.

VARIEDAD

Existe una alta variedad de actividades comerciales con buenas prácticas en lotes, como el parqueo, que se utiliza la fachada como venta de frutas y salón de belleza.
La vivienda, como el hotel, aportan una variedad en la temporalidad.

av.10-8

OESTE

RIQUEZA

En este sector sucede lo mismo que en la avenida 10-12, sector oeste, ya que no existe un uso adecuado de colores, texturas, formas lo cual debilita la imagen. Los elementos visuales compiten entre sí, se pierde la jerarquía y armonía, como consecuencia se genera un exceso de personalización. Tampoco hay vegetación que complemente al sector.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No existe un lenguaje armonioso ni unificador de la imagen que le permita al visitante ubicarse.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
Imagen saturada.

Conjunto de imágenes 4.6 Perfil oeste- Avenida 8 y 10

Fuente: Elaboración Propia

VARIEDAD

Debido a que existen tantos lotes vacios, parqueos y clubes nocturnos, la temporalidad en el día es de baja actividad. El transporte público aumenta la variedad y las actividades del sitio.

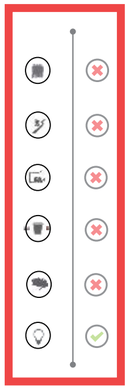
PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Las vitrinas del comercio permiten una relación interior-exterior; las ventanas de los clubes nocturnos niegan el afuera.

PERMEABILIDAD FÍSICA
No existe.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
No existe relación interior-exterior que permita al visitante observar y disfrutar.

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD



En cuanto a la propuesta de municipalidad, se evidencia una fuerte carencia del sector, solo se cumple el aspecto de alumbrado público, el deterioro de la imagen por medio del espacio publico (calles y aceras) tanto como el privado) son deficientes.

RIQUEZA

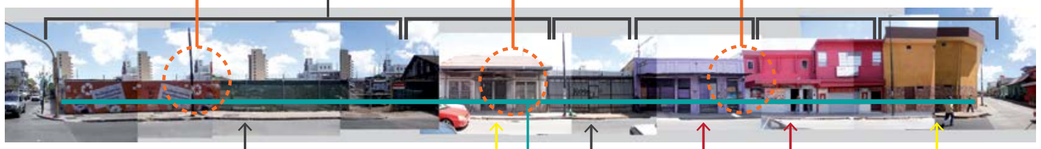
Saturación en el uso de los colores de las edificaciones que no les aporta jerarquía y vuelve la trama urbana confusa. Los parqueos son extensos y cubiertos con vallas publicitarias, lo cual no aporta riqueza al espacio.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No existe.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
La lectura de la imagen es confusa y se visualiza como conjunto.



Conjunto de imágenes 4.7 Perfil este- Avenida 8 y 10

Fuente: Elaboración Propia

PERMEABILIDAD

VISUAL
Manejo extensivo de muros o vallas publicitarias, sin transparencias, que no le permiten al peatón poder ver y relacionarse con el interior.

FÍSICA
Bordes duros que inhiben la comunicación interior-exterior.

PSICOLÓGICA
No hay invitación por parte de los edificios al peatón para hacer uso de los espacios.

VARIEDAD

La variedad es escasa; los clubes nocturnos y el parqueo se apropian de la cuadra.
La respuesta de la imagen se genera mediante muros.

av.10-8

ESTE

RIQUEZA

No hay riqueza en la composición de la imagen. Las rejas son el elemento que se repite pero inhibe al peatón ya que su connotación es de protección del medio donde se encuentra.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
Las rejas son un elemento de continuidad visual que no aporta al espacio urbano.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
No existe un planeamiento en relación a la imagen, aunque los edificios manejan una lectura similar.

Habitacional-Comercial
Club Nocturno
Vacío-Parqueo

Conjunto de imágenes 4.8 Perfil oeste- Avenida 10 y 12

Fuente: Elaboración Propia

VARIEDAD

Existen personas viviendo en la cuadra y generando actividad, por el día, el club nocturnos inhibe a los peatones mientras que de noche invita a otra tipo de población al sector.

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Las vitrinas del comercio permiten una relación interior-exterior.

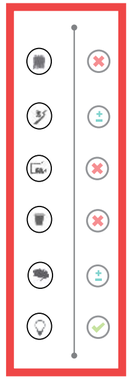
PERMEABILIDAD FÍSICA
Las rejas generan aperturas visuales con la trama urbana y las edificaciones.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
El peatón logra recorrer de manera visual el área. En el área del club nocturno se muestra cerrado, sin comunicación al espacio público.

OESTE av. 12-10

En cuanto a la propuesta de municipalidad, se evidencia una mejora en el sector; en cuanto al espacio público, las aceras se encuentran en mejor estado y el alumbrado público responde de manera optima pero se sigue evidenciando una carencia en el espacio público y mobiliario urbano para brindarle al peatón mayores facilidades al transitar la ciudad..

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD



RIQUEZA

Existen elementos que aportan riqueza, como la diversidad de colores, texturas y formas. Esta área es reconocida por el Club Nocturno el Molino Rojo (primer edificio a la izquierda) debido a su color rojo, pero su actividad inhibe a los peatones a transitar.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
Existe una tipología general en la imagen del sitio, existen elementos que se complementan con otros.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
Al observar el perfil se encuentra una leve lectura del conjunto.

Habitacional-Comercial
Club Nocturno
Vacío-Parqueo

Conjunto de imágenes 4.9 Perfil este- Avenida 10 y 12

Fuente: Elaboración Propia

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
El sitio cuanta con edificios que no presentan permeabilidad y otros con rejas donde se puede ver la continuidad de la trama urbana.

PERMEABILIDAD FÍSICA
No existe total permeabilidad física; en algunos puntos es nula.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
Solo el parque (cuenta con una maya como cerramiento) permite la acción de mirar, la comunicación.

VARIEDAD

Es una de las cuadras con mayor variedad de usos. La vivienda se conserva y el comercio invita al peatón, genera así, múltiples dinámicas urbanas. La cuadra también cuenta con actividades como la de los clubes nocturnos.

av. 12-10 ESTE

av. 14-12

OESTE

RIQUEZA

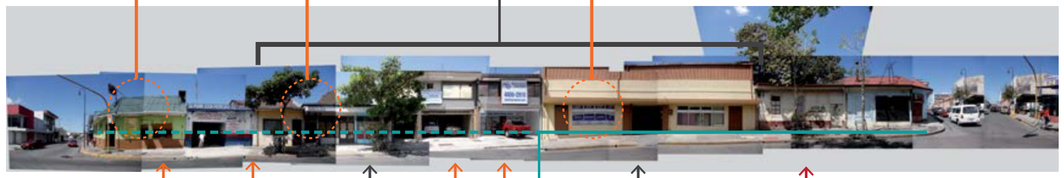
Al existir un contraste entre lenguajes (lenguaje del pasado y lenguaje del presente) en la tipología de las edificaciones, la riqueza de la cuadra aumenta.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
Existe una búsqueda en materiales y sistema constructivo similar en las edificaciones con más años.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA
Una combinación entre el pasado y el presente en la tipología de los edificios.



Club Nocturno
Comercio
Vacío-Parqueo

Conjunto de imágenes 4.10 Perfil oeste- Avenida 12 y 14

Fuente: Elaboración Propia

VARIEDAD

Debido al uso de lotes para parqueos y lotes sin uso la variedad en el sector se ve disminuida. Los locales se desenvuelven hacia el interior y el contacto con el espacio público es reducido.

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Es baja, debido a que las actividades se desarrollan hacia el interior de los edificios.

PERMEABILIDAD FÍSICA
La mayoría de bordes niegan el espacio público.

PERMEABILIDAD PSICOLOGICA
No existe invitación por parte de las edificaciones al peatón para hacer ingreso.

ANÁLISIS PROPUESTA MUNICIPALIDAD

En cuanto a la propuesta de municipalidad se evidencia una mejora en este sector de la misma manera que en el sector anterior. En cuanto al espacio público, las aceras se encuentran en mejor estado y el alumbrado público responde de manera óptima, pero se sigue evidenciando una carencia en el espacio público.

av. 14-12

ESTE

RIQUEZA

La riqueza visual es baja por la cantidad de muros y parqueos se relacionan con el espacio publico, existen algunos edificios de otros usos pero su aporte es poco.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No aplica.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
Las tipologías son distintas: Unas fachadas son abiertas al espacio público y otras cerradas. No hay una integración en cuanto a color, aperturas y uso del espacio.

Habitacional
Comercio
Vacío-Parqueo

Conjunto de imágenes 4.11 Perfil este- Avenida 12 y 14.

Fuente: Elaboración Propia

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Manejo extensivo de muros, sin transparencias, que no le permiten al peatón poder ver y relacionarse con el interior.

PERMEABILIDAD FISICA
Bordes duros que inhiben la comunicación interior exterior

PERMEABILIDAD PSICOLOGICA
No hay invitación, por parte de los edificios, al peatón para hacer uso de los espacios.

VARIEDAD

La vivienda aumenta la variedad de actividades, pero la cantidad de metros cuadrados que suman los parqueos hace que la zona sea de baja actividad.

av.16-14

OESTE

RIQUEZA

Existen colores, texturas y formas que aportan riqueza al espacio público mediante las fachadas de los edificios. Los dueños de las edificaciones personalizan los espacios y es posible distinguir las actividades existentes, las cuales invitan al peatón a hacer ingreso.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
Diseño integral del parque, repetición de elementos y sus variaciones para formar una unidad.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
Aunque no existe una tipología unificadora de la cuadra, cada edificación responde formalmente a su actividad, lo que genera una mejor lectura por parte del usuario.

Habitacional-Comercial

Comercial

Conjunto de imágenes 4.12 Perfil oeste- Avenida 14 y 16

Fuente: Elaboración Propia

VARIEDAD

La vivienda le aporta una alta variedad a la zona y el comercio responde de manera optima con la zona.

PERMEABILIDAD

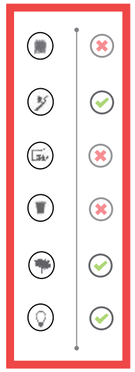
PERMEABILIDAD VISUAL
Los diferentes espacios invitan al peatón a ingresar, por lo tanto existe una alta permeabilidad visual.

PERMEABILIDAD FÍSICA
Existe un retiro importante es diferentes comercios que amplía el rango de visión.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
Los espacios aportan integración e invitan a hacer uso de ellos.

En cuanto a la propuesta de municipalidad, se evidencia una mejora en el sector de la misma manera que en el sector anterior. En cuanto al espacio público, las aceras se encuentran en mejor estado y en mayor proporción, mas amigables para el peatón, las calles son más anchas, existe un grado de amplitud y el alumbrado público responde de manera óptima, pero se sigue evidenciando una carencia en el espacio público.

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD



RIQUEZA

No existe un uso de materiales o texturas acorde en la lectura de la cuadra. pero existen puntos jerárquicos para poder leer una diferencia en la trama urbana.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No aplica.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
El edificio de la Clínica Bíblica tiene carácter de hito.

ESTÉTICA HOLÍSTICA
No existe una estética unificadora de lenguajes.

Conjunto de imágenes 4.13 Perfil este- Avenida 14 y 16

Fuente: Elaboración Propia

Club Nocturno

Comercial

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Existe una relación entre el interior de las edificaciones y el espacio público, por medio de transparecias

PERMEABILIDAD FÍSICA
Existe un grado medio de permeabilidad física; la mayoria de respuestas al espacio público se realiza mediante muros.

PERMEABILIDAD PSICÓLOGICA
Leve grado de invitación por parte de los edificios.

VARIEDAD

Existen pocos usos, lo que limita la cantidad de personas que hacen uso del lugar. El ingreso de la Torre Omega, relacionado con Calle 2, es secundario y su uso es escaso.

av.16-14

ESTE

RIQUEZA

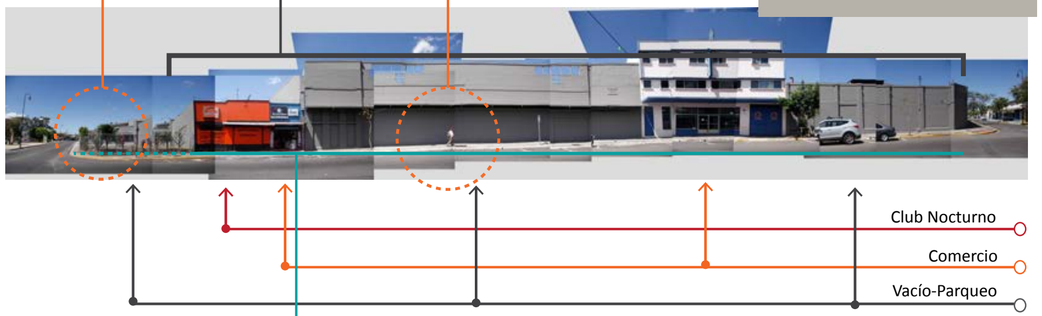
No existe riqueza en texturas ni colores.
A pesar de que las sendas son amplias, son monótonas.
No articula el espacio ni brinda una amplia gama visual.
El uso de vegetacion le aporta riqueza visual y articula visualmente la cuadra en estudio con el parque

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
En esta sección de Calle 2, sí se repite un patrón a lo largo, pero este es inhibidor de las dinámicas urbanas.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA
No existe un lenguaje visual que invite al peatón a transitar por ese sitio.



Conjunto de imágenes 4.14 Perfil oeste- Avenida 16 y 18

Fuente: Elaboración Propia

av.16-18

OESTE

VARIEDAD

Las edificaciones como clubes nocturnos y edificios con grandes muros no permiten una variedad de actividades. Por lo tanto, la zona carece de peatones y movimiento urbano.

PERMEABILIDAD

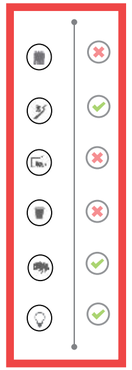
PERMEABILIDAD VISUAL
Nula.

PERMEABILIDAD FÍSICA
Nula.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
Nula.

En cuanto a la propuesta de municipalidad, se evidencia una mejora en el sector de la misma manera que en el sector anterior. En cuanto al espacio público, las aceras se encuentran en mejor estado y en mayor proporción, más amigables para el peatón, las calles son más anchas, existe un grado de amplitud y el alumbrado público responde de manera óptima, pero se sigue evidenciando una carencia en el espacio público. No existen personas que lo habiten.

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD



RIQUEZA

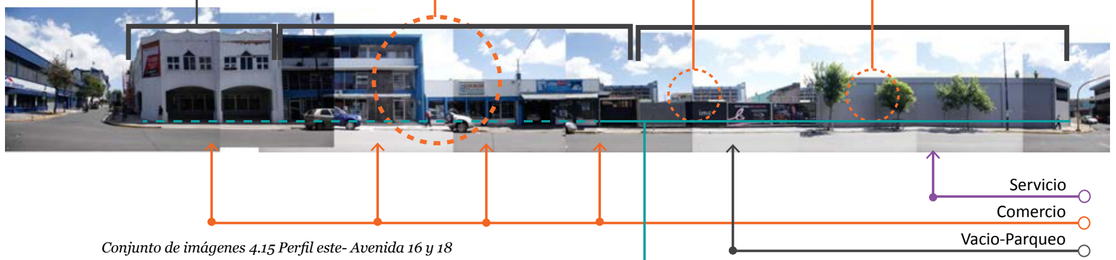
No existe un estímulo visual con respecto a las texturas o al color de los edificios.
Los muros del sitio y lotes baldíos no aportan riqueza visual.
El lugar no se caracteriza ni se identifica mediante algún elemento simbólico.
Los muros bloquean la comunicación entre el interior y el exterior; predominan en el espacio urbano.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No existe la repetición de patrones para generar un lenguaje.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA.
No existe un lenguaje unificador entre edificios que ayude al peatón a la lectura del sitio o a la ubicación.



Conjunto de imágenes 4.15 Perfil este- Avenida 16 y 18

Fuente: Elaboración Propia

av.16-18

ESTE

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Manejo extensivo de muros sin transparencias.

PERMEABILIDAD FÍSICA
Bordes duros que inhiben la comunicación interior-exterior

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
Existen varios comercios que invitan al peatón a ingresar pero no hay un diseño general que atraiga al transeúnte.

VARIEDAD

La variedad es poca, aunque solo existe un lote vacío, los muros se hacen presentes y no permiten un intercambio entre peatones y comercio.
No existe vivienda en el sector.

RIQUEZA

Existe un buen tratamiento a nivel de texturas en las sendas con respecto a la trama urbana.
Los colores, la vegetacion y el mobiliario aportan un buen estímulo visual.
Los elementos dentro del parque son iguales, repetitivos y sin intención.
No hay elementos jerárquicos o puntos de referencia.
Articula el espacio pero no hay mucha variedad visual.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
Diseño integral del parque; repetición de elementos y sus variaciones para formar una unidad.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
Donde se abre el espacio urbano. El peatón siente que llega a un lugar de descanso.

ESTÉTICA HOLÍSTICA
Existe una tipología unificada de la imagen de la cuadra.

Recreativo

Conjunto de imágenes 4.16 Perfil oeste- Avenida 18 y 20

Fuente: Elaboración Propia

av. 18-20

OESTE

VARIEDAD

El parque como espacio urbano aporta mayor variedad en los espacios y en las actividades de espera, disfrute y recreación.

PERMEABILIDAD

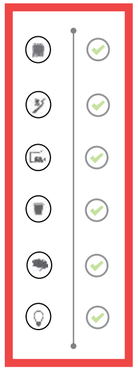
PERMEABILIDAD VISUAL
Al ser un espacio abierto existe alta permeabilidad: no existen elementos que obstruyan la visión

PERMEABILIDAD FÍSICA
Bordes suaves permiten diferentes tipos de relación.

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
Mediante los diferentes espacios se invita al peatón a hacer uso de los espacios .

En cuanto a la propuesta de municipalidad, se evidencia una mejora en el sector de la misma manera que en el sector anterior. Con el Parque José María Cañas, el espacio público crece considerablemente y la apertura visual se amplía.
Las personas hacen más uso del espacio público debido al mobiliario urbano que se implementa en el sector.
Existen más comodidades como basureros, mejor alumbrado público y lugares de espera.
Aunque estos beneficios urbanos solo se encuentran en el sector oeste de esta cuadra, las vivencias urbanas son mayores.

ANÁLISIS
PROPUESTA
MUNICIPALIDAD



RIQUEZA

El uso excesivo de texturas en locales puntuales (son los que aportan un grado mínimo de riqueza) contrastados con edificios sin tratamiento genera confusión al peatón.
No existe agrupación ni elementos que distingan el entorno.

COHERENCIA VISUAL

ESTÉTICA LINEAL
No aplica.

ESTÉTICA TELEOLÓGICA
No aplica.

ESTÉTICA HOLÍSTICA
Las tipologías son distintas.
Unas fachadas son abiertas al espacio público y otras cerradas.
No hay una integración en cuanto a color, aperturas y uso del espacio.

Comercio-Habitacional

Vacío-Parqueo

Conjunto de imágenes 4.17 Perfil este- Avenida 18 y 20

Fuente: Elaboración Propia

av. 18-20

ESTE

PERMEABILIDAD

PERMEABILIDAD VISUAL
Manejo extensivo de muros sin transparencias que no le permiten al peatón poder ver y relacionarse con el interior.

PERMEABILIDAD FÍSICA
Bordes duros que inhiben la comunicación interior-exterior

PERMEABILIDAD PSICOLÓGICA
No hay invitación por parte de los edificios al peatón para hacer uso de los espacios.

VARIEDAD

La variedad es poca: existen dos edificaciones cerradas inhabilitan la mitad de la cuadra por que no aportan al espacio público.

El comcercio existente es escaso debido al poco espacio disponible. El segundo piso es vivienda, lo que aporta gran variedad, pero esta se ve inhibida por su entorno

En conclusión, el análisis demuestra grandes carencias en la puesta en práctica de los planteamientos realizados en el Plan Director Urbano respecto a la imagen urbana, por ejemplo, las metas planteadas a nivel de espacio público (como el tratamiento de las aceras y espacios de ocio), de mobiliario urbano y de infraestructura (como basureros) no se han realizado nueve años después, como se muestra en los perfiles.

Mauricio Vega, Director del Departamento de Geografía de la Municipalidad de San José, menciona en una entrevista que se le realizó:

> *"El PDU, cuando se estaba desarrollando en el 94, tenía una visión de ciudad que ha ido variando. Lamentablemente ha ido variando por las tendencias de inmobiliarias y también [por] fuerzas políticas que nos han ido modificando la concepción de ese Plan Director Urbano. Se pensaba en ese momento [que] la imagen objetivo que se tenía de la ciudad al 2015, que era el horizonte que se había planteado del 95 al 2015, era recobrar la ciudad de San José como una ciudad amigable, como una ciudad habitable y que tuviera ese papel protagonista de capital de la República."*
>
> *(M. Vega, comunicación personal, 28 de febrero de 2014)*

La falta de respuestas con relación al mejoramiento de la imagen de este sector de la ciudad da pie a la situación que se vive en Calle 2 hoy en día. A nivel de imagen, en los bordes de esta vía se pueden observar una amplia gama de respuestas que mayoritariamente se muestran en negación hacia el espacio público:

• La vivienda se amuralla por la inseguridad (perceptual y real) con la que se identifica la zona y se refleja con el tratamiento de rejas, alambre de púas y mallas.

• Los clubes nocturnos están representados con bordes duros donde no se permite contacto del interior al exterior por el peatón que transita, solo admite ingreso a sus usuarios meta.

> *"Tuvo una característica en un momento dado de barrios, de zona residencial de clase baja, que con el tiempo la poca inversión por parte de la Municipalidad de San José, no hay una inversión hacia la renovación urbana; se fue deteriorando. Da paso entonces a una regla que en geografía económica denominamos la renta diferencial del suelo. Los suelos, al estar deteriorados, la plusvalía se genera poco y comienzan a atraer actividades de poca rentabilidad; comienzan a aparecer bares; los prostíbulos que usted me menciona no son recientes, son prostíbulos de hace 50 años [.] Esto genera en la zona una externalidad negativa que lo que hace, en lugar de incrementar plusvalía, funciona en todo lo contrario [,] se generan actividades de expoliación urbana."*
>
> *(M. Vega, comunicación personal, 28 de febrero de 2014)*

• La industria responde al espacio público con muros extensos, los cuales no aportan ninguna vivencia o relación entre interior-exterior, ni con las actividades aledañas.

• El comercio abre sus puertas al usuario ya que existen transparencias y comunicación interior-exterior; sin embargo, el sentimiento de inseguridad se puede observar en el tratamiento del borde con cortinas metálicas y rejas. Cuando el comercio cierra sus puertas y las cortinas bajan, no existe actividad alguna que articule la calle con las edificaciones.

De manera específica, los conceptos generatrices con los que se evaluó Calle 2 coinciden en resultados con las carencias identificadas en el PDU a nivel tanto de imagen como espacio público y mobiliario urbano.

> *"La imagen objetivo no la hemos podido cumplir a cabalidad, ya estamos a las puertas de 2015 y notamos que el cambio en la ciudad ha sido muy poco y tenemos que replantear la estrategia de trabajo"*
>
> *(M. Vega, comunicación personal, 28 de febrero de 2014)*

En cuanto a los elementos de RIQUEZA en el sector, estos juegan dos papeles opuestos que no benefician a los usuarios. Existen espacios de alta riqueza con gran cantidad de texturas, materiales, información y efectos luminosos que en exceso llegan a la saturación de la imagen y generan confusión espacial. En otro escenario no hay riqueza: las aéreas son monótonas, sin color ni texturas. Otro aspecto de la riqueza, como lo es la vegetación, intenta unificar el sector, pero su ubicación es muy puntual, por lo que debilita la intención.

La COHERENCIA VISUAL a lo largo del sector es variada. El arraigo al pasado guarda tipologías comunes de materiales y técnicas constructivas en madera que se observan en diversas edificaciones. Las similitudes en la imagen son coincidencia de una época, pero no existe una lectura unificada del conjunto que ayude a generar un lenguaje que permita armonía. Sin embargo, edificaciones como la Clínica Bíblica, la Estación al Pacifico o el Parque Central se convierten en puntos jerárquicos que balancean la imagen como punto de referencia y enriquecen las visuales.

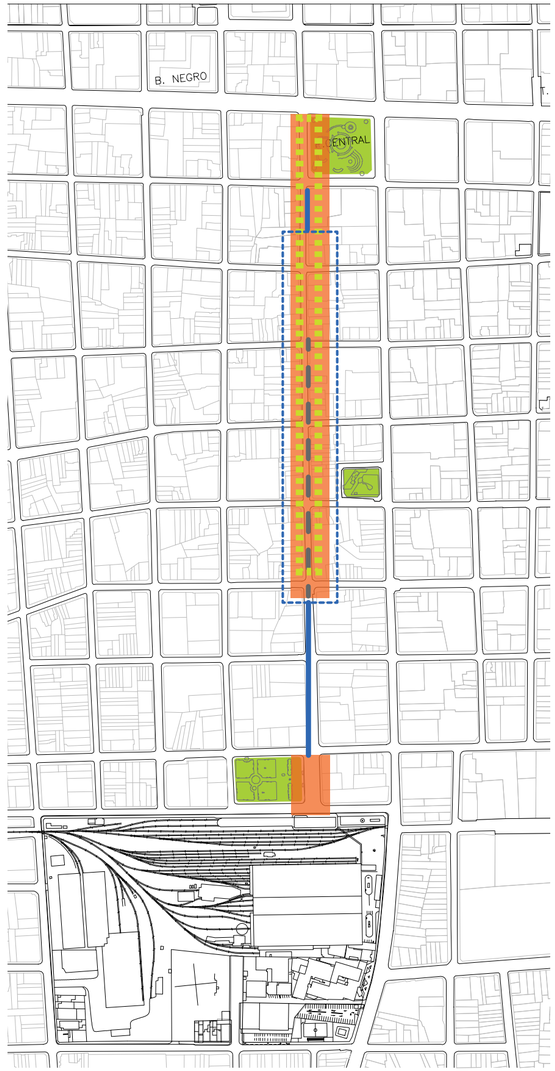
La VARIEDAD, en su generalidad, es alta. En el norte del sector (hacia el Parque Central) existe mucho comercio y transporte público que genera, durante el día, actividad en el sector; sin embargo, cuando el comercio cierra sus puertas, la actividad del espacio se reduce a clubes nocturnos. En el medio del sector (hacia el Parque de la Dolorosa) existe más vivienda y el comercio continúa. En estos dos escenarios (norte y centro) existen clubes nocturnos y oficinas. En la parte sur del sector, las bodegas y los talleres dominan en área y la variedad es poca. Lo anterior explica la activación a nivel urbano del sector norte y el central y la anulación del sector sur como lugar de visita para las personas.

Aunque existe vivienda, es muy puntualizada y no se encuentra a lo largo de todo el segmento de Calle 2, lo que disminuye los índices de variedad. Para que un espacio albergue alto grado de variedad, se recomienda que proporcione temporalidad constante, que se genera con el uso mixto (comercio, oficinas, recreación y vivienda); caso contrario del sector.

La PERMEABILIDAD, a lo largo del sector, es poca. A nivel visual, aunque predominan los muros, se da la permeabilidad visual mediante el uso de mallas y transparencias que toma protagonismo en la zona media y admite la continuación visual en la trama urbana. La permeabilidad psicológica es escasa, ya que pocos espacios invitan a ingresar mediante la imagen y no se provoca la relación interior-exterior. Por el contrario, en los parques se abre el espacio y se invita a las personas a participar de la actividad central, por lo que se fomenta la permeabilidad visual (ver mapa 4.7).

En relación con lo postulado por la Municipalidad de San José, se observa el análisis como un resultado. Las faltas son evidentes: ni a nivel de imagen o de mobiliario se cumple con la propuesta. Calle 2 mantiene su vida debido al comercio y al transporte público; el mobiliario urbano y el tratamiento de la imagen para incrementar la estancia en el sector es inexistente.

SIMBOLOGÍA	
	Espacio donde existe mayor RIQUEZA
	Espacio donde existe mayor VARIEDAD
	Espacio donde existe menor PERMEABILIDAD
	Espacio donde existe mayor PERMEABILIDAD
	Espacio donde existe mayor COHERENCIA VISUAL



Mapa 4.7 Conclusiones de análisis de perfiles

Fuente: Elaboración propia

4.4.6 **Transición: De micro a macro**

Los previos reconocimientos de sitio guiaron paulatinamente a la ampliación momentánea de la zona de análisis (Calle 2), con el propósito de responder a los cuestionamientos que surgieron en el proceso investigativo.

En el primer reconocimiento, el recorrido se realizó únicamente sobre el eje de Calle 2. La información se procesó y sintetizó, de manera que resultó necesario un segundo recorrido que abarcara los puntos que no fueron comprendidos en una primera instancia. El segundo recorrido incluye las cuadras totales que colindan con Calle 2, por lo que indirectamente se conoce lo que sucede en Calle Central, Calle 4 y las avenidas que conforman Calle 2. Posterior a la información recopilada, se decide realizar el tercer reconocimiento que le permita a cada integrante, tener un conocimiento total de la Calle, para esto se invierten las zonas de estudio para las parejas.

El análisis apunta hacia ciertas interrogantes con el fin de poder continuar con el desarrollo de la investigación. Fue momento de hacer una pausa. Calle 2 está inmersa dentro de una dinámica que hasta el momento no se había estudiado. Por lo tanto surgen varias preguntas: ¿el proyecto debía tomar un curso hacia el norte de San José? (ver imagen 4.13), ¿Cuál es la relación con la actividad en el centro de la ciudad? (ver imagen 4.14), ¿Es necesario ampliar su foco investigativo hacia la influencia del sector sur, o Barrios del Sur? (ver imagen 4.15). Es importante señalar la importancia del contexto para una intervención, y que todos los sectores de la cuidad están relacionados dentro del macro sistema. Calle 2 no se puede estudiar como un ente aislado que no tiene relación ni responde a la generalidad de la ciudad de San José (ver diagrama 4.14, pág.80).

Se estudian los vínculos que tiene Calle 2 actualmente con el resto de la ciudad, para responder con una propuesta de manera integral al sistema que compone San José. Las siguientes interrogantes surgen en respuesta del carácter general de una futura propuesta: ¿En Calle 2, es necesaria una intervención que responda a la movilidad, a la cultura, a la vivienda, al espacio público, etc.? Es ahí donde se estudian las relaciones con el norte y con el sur de San José.

Se realiza la cuarta visita, hacia el norte y sur de San José, que mediante el análisis de diferentes variables pretende determinar el rumbo de la investigación.

Imagen 4.13 Norte de San José
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.14 Centro de San José
Fuente: Elaboración propia.

Imagen 4.15 Sur de San José
Fuente: Elaboración propia.

Diagrama 4.14 De micro a macro
Fuente: Elaboración propia.

4.4.7 **Reconocimiento 4**

A diferencia de las visitas anteriores, este reconocimiento se hace con la presencia de todo el grupo. Primero se toma la decisión de ir hacia el norte (entre Avenida Central hacia el río Torres) y luego hacia el sur (entre Avenida Central y Rio María Aguilar) para conocer la dinámica del sistema urbano y cómo este influye en el área de estudio.

Para iniciar se realiza un acercamiento al sitio mediante una breve investigación y, así, tener en cuenta los puntos de referencia que existen en cada sector y cómo estos pueden relacionarse con la propuesta. Al norte se encuentran el edificio de Correos de Costa Rica, el Museo de los Niños y la empresa de Buses Los Caribeños; la municipalidad, mediante el PDU (ver mapa 4.8, pág.82), cuenta con una propuesta de bulevar en Calle 4 (desde el Museo de los Niños hasta el Correo de Costa Rica). Al nur se identifican barrios del centro de San José (Dolorosa, Los Ángeles, Pacifico, Cristo Rey, Carit y San Cayetano, etc.) y la Estación del Ferrocarril al Pacifico.

El primer contacto con el sector norte de San José permite registrar una diferencia entre esa zona y el sector delimitado para el presente estudio. Esto porque sus vocaciones apuntan hacia diferentes direcciones, siendo la sección hacia el norte la que alberga mayor actividad comercial además de entes institucionales, gubernamentales y culturales. Al igual que Calle 2, se percibe una imagen de descuido y decadencia en ciertos espacios y se encuentra la "zona roja", que es percibida como un espacio de miedo para muchos.

La dinámica del sur y del norte parece ser un espejo. La primera impresión desde la Avenida central hacia el norte es comercial pero, conforme se continúa el recorrido, cambia hasta llegar a lugares abandonados. Lo mismo sucede hacia el sur: conforme se recorre se encuentra el comercio, pero más hacia el sur se refleja la falta de actividad urbana. Esto se debe a la importancia de dos ejes tan importantes como lo son Avenida Central y Avenida Segunda.

La vocación del sector sur de San José ha sido principalmente barrial, aunque el despoblamiento por el que ha pasado San José en las últimas décadas ha hecho que se instalen en el sitio bodegas, talleres y comercio de todo tipo. Todo lo anterior se refleja en los reconocimientos realizados en Calle 2.

Con estos dos escenarios tan parecidos, y a la vez contrastantes, nos remontamos a la historia. Desde la creación de la ciudad de San José, ambos sectores fueron parte de una realidad distinta. Hacia el norte las personas adineradas, y hacia el sur la población obrera. Actualmente es necesaria una conexión entre el norte y el sur (ver diagrama 4.15), empero se necesita revitalizar cada sector para la realización de un futuro enlace. Por lo tanto, se decide que la investigación continúe abarcando el sur de San José (ver diagrama 4.16).

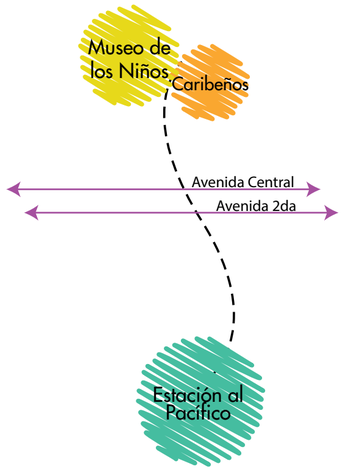


Diagrama 4.15. Norte y sur de San José
Fuente: Elaboración propia

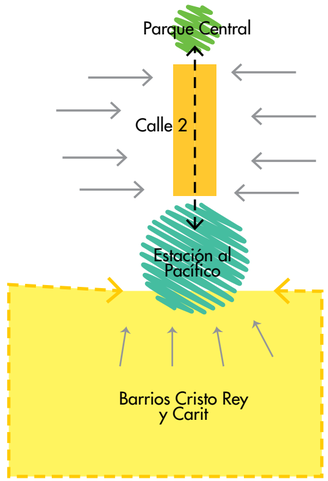
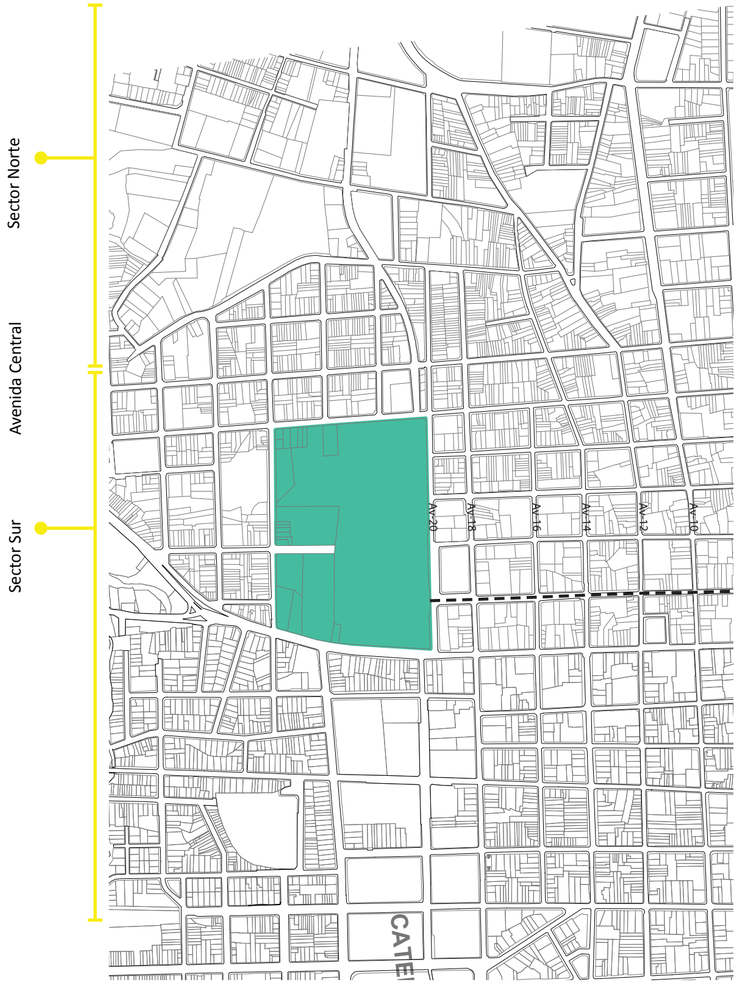


Diagrama 4.16. Sur de San José
Fuente: Elaboración propia



Mapa 4.8. Síntesis de Reconocimiento 4
Fuente: Elaboración propia

Museo de los Niños
Terminal de Buses Caribeños
Estación al Pacífico
Conexión Norte-Sur
Flujos principales peatonales

SIMBOLOGÍA

4.4.8 **Reconocimiento 5**

Finalmente, se decide visitar el sur de San José, delimitado entre Avenida Segunda y el Río María Aguilar, y entre Calle Central y Calle 10.

La situación actual de Calle 2 se clarifica más al observar la totalidad del tejido urbano del cual es parte este sector (ver mapa 4.9, pág.84). San José Centro y San José Sur son los que tienen mayor influencia sobre esta calle, por lo cual no se entiende como un fenómeno individual, sino como parte de una totalidad que funciona en conjunto. Se definen cuatro sectores:

Sector 1: Se observa que la dinámica del centro de San José (Av. Central y Av. Segunda) se va difuminando progresivamente conforme se dirige hacia al sur. Es por esto que Av. 4 y Av. 6 son espacios completamente comerciales e institucionales. Av. 4 se identifica como un comercio transicional entre Av. Central y Av. 6, esta última con comercio caracterizado por la saturación peatonal, el transporte público y privado. Así mismo, el sonido y los olores identifican esta zona, puesto que son intensos. Avenida 6 junto con Calle 2 son las encargadas de albergar las paradas principales de los barrios del sur de San José.

Sector 2: En general es una zona con uso mixto: habitacional, comercial, recreativo, servicios e institucional. Con respecto a las dinámicas sociales, se evidencia una relación más íntima y de mayor camaradería en el sector medio, ya que es el lugar donde aún residen algunas personas del extinto barrio en Calle 2. La influencia de los barrios aledaños (Laberinto y Pacífico), donde las dinámicas de interacción todavía son fuertes, tiene una repercusión directa sobre el sector.

Sector 3: Este sector es distinto hacia el este y hacia el oeste. Hacia el este se observan bodegas y talleres, que se caracterizan, en su mayoría, por los muros, y hacia el oeste predomina el uso habitacional; sin embargo, no existe una relación estrecha entre la población de estos barrios.

El límite del sector 3 hacia el sur es la Estación al Pacifico, cuyo terreno abarca cinco cuadras en sentido este-oeste y tres cuadras en sentido norte-sur. El espacio ferroviario está rodeado de un muro, y se encarga de disgregar el sector 4 (Barrio Carit y Cristo Rey) de los sectores 1, 2 y 3.

Sector 4: En el sector cuatro se encuentran los barrios Cristo Rey y Carit. Ambos se localizan dentro de uno de los distritos centrales de San José: Distrito Hospital. La vía férrea se ha encargado de dividir el distrito en dos, segregando estos barrios de la dinámica que se encuentra hacia el norte de la Estación.

Esta situación permite que los barrios no se perciban como parte del centro de San José, e inclusive se observan características socio-espaciales distintas a los sectores 1, 2 y 3. Por ejemplo, a pesar de la existencia de un área habitacional activa en el sector 3, no se percibe una relación entre vecinos; es posible que predomine una vivencia hacia lo interno de los hogares. Al contrario, en el sector 4, las calles y las aceras son el punto de encuentro de los habitantes.

En general, la existencia de los cuatro sectores evidencia la situación actual que se vive en San José Sur. Se percibe una sectorización que caracteriza al centro de San José como un espacio comercial y, hacia el sur, habitacional. En el medio se refleja el resultado del despoblamiento, como el comercio sexual, las bodegas, los talleres y los barrios sin

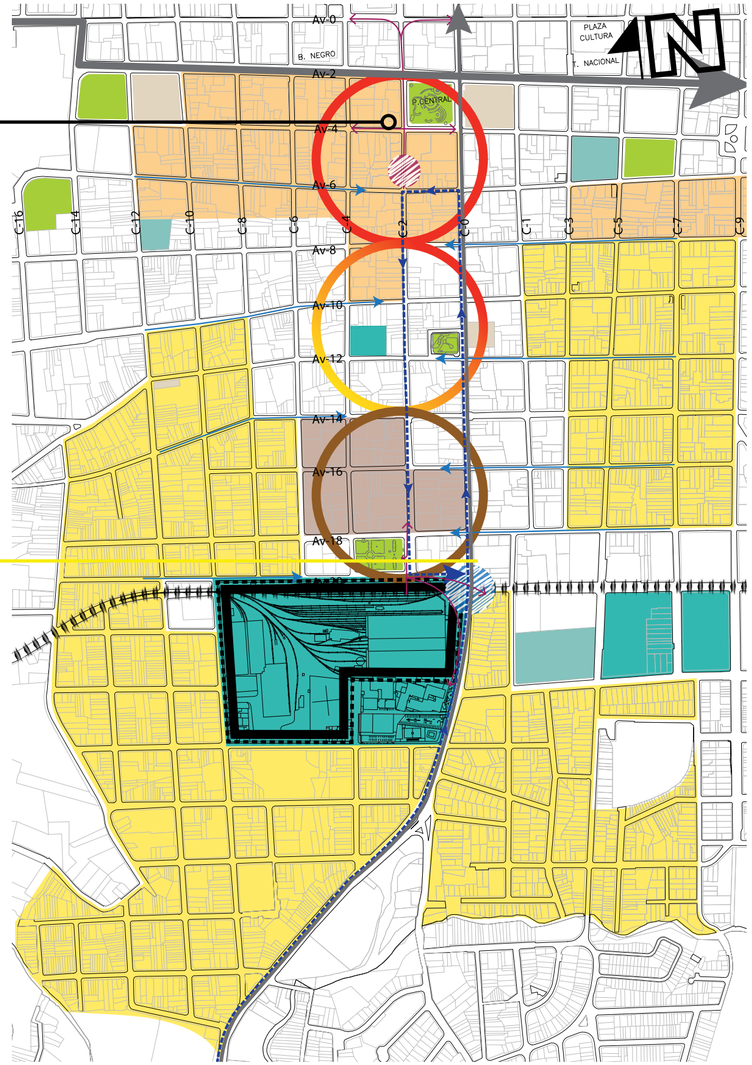
ESPALDA/MURO

Calle 2 presenta el fenómeno de "ESPALDA" con respecto a calle central, que es la calle con mayor flujo vehicular en el sentido sur-norte. Al mismo tiempo se presenta este fenómeno transversalmente (Av. Segunda y Av. 4) El flujo peatonal disminuye considerablemente hacia el sur.

El comportamiento (ESPALDA) se repite en los Barrios del Sur, los cuales se desarrollan en el sector posterior a La Estación al Pacífico. Se genera una barrera física y perceptual (MUROS) del centro de San José con respecto a los Barrios del Sur.

Calle Central INGRESO/UMBRAL

El ingreso a San José que genera Calle 0, vehicular y peatonalmente, se refuerza por el recorrido tangencial que realiza respecto a la estación. Mientras que Calle 2 cumple la función de evacuar los vehículos, pero no así al peatón. El flujo peatonal es más fuerte en Calle 0.



Mapa 4.9. Síntesis de Reconocimiento 5
Fuente: Elaboración propia

Umbral peatonal: el bulevar les da la bienvenida a las personas al centro de San José.

Umbral vehicular de ingreso a San José .

Uso Comercial.

Uso Mixto: Comercial, Cultural, Recreacional, habitacional y oficinas.

Industria, talleres y comercio para carr.o

Flujo peatonal. De las paradas del norte hacia Av. Central. De la Estación del Pacífico al sur.

Inyección de flujo vehicular de las avenidas.

Recorrido de buses provenientes del Sur.

Límite ferroviario. Percepción de inseguridad de la vía férrea.

Alto flujo vehicular.

Estación del Pacífico: permeable visualmente pero se percibe como una barrera perceptual.

Habitacional.

Comercial.

Talleres.

Institucional.

SIMBOLOGÍA

interacción social (consecuencia de población inmigrante que no conoce a los vecinos).

Por ser la dinámica del sur y del centro bastante distinta, se identificaron espacios en los que se percibe una bienvenida al centro de San José. Desde la perspectiva del peatón, el bulevar de Calle 2 es el punto de acceso de las personas al centro; así mismo, Calle Central es el umbral que da la bienvenida a las personas que visitan en vehículo a San José desde el sur, por lo que se convierte en la calle con mayor flujo vehicular en sentido norte-sur.

Conclusiones

Como conclusión es posible observar que el análisis se construye mediante la suma de experiencias y percepciones que, una vez recopiladas, se estudian. Al ser procesadas, estas apelan a nuevas interrogantes que incluyen nuevas áreas de investigación en la trama urbana competentes con Calle 2.

En el reconocimiento 1 solo se recorre y se observa Calle 2 y la fachada de los edificios que responden a esta. Un eje de flujo vehicular denso en Avenida 10 enmarca el resultado general del reconocimiento; el sector se divide en dos tramos con características y actividades opuestas. En un segundo reconocimiento, se visita alrededor de la totalidad de las cuadras que conforman Calle 2. Como resultado destacan tres sectores: el sector 1 es mayoritariamente comercial que responde al transporte púbico, el cual propicia una actividad urbana a lo largo del día. El segundo representa el uso mixto y en el tercero se describe a la industria y los muros, de la mano de una actividad urbana nula. El comercio sexual y los parqueos son una constante en los tres sectores.

La percepción de los investigadores juega un papel fundamental, y se observan, en un tercer reconocimiento, los nuevos insumos en el estudio de las cuadras visitadas anteriormente. Se confirman los tres sectores y se añade material para ampliar la investigación. También, resalta la importancia de la imagen de ciudad que cada persona adquiere según la ruta que transite.

Las tres visitas anteriores dirigen el análisis a un cuarto reconocimiento donde es necesario contextualizar Calle 2 dentro del sistema urbano en el cual se encuentra inmerso. Esta vista permite comprender que la zona al sur de San José responde a la actividad urbana del área de estudio. Por lo tanto, en un quinto reconocimiento se explora la incidencia de los Barrios del Sur en la Calle 2 y se llega a la lectura final del sitio de estudio.

En síntesis, Calle 2 es el eje de estudio y se conforma de cuatro sectores diferentes en actividades y dinámicas. En el sector 1 se encuentra el comercio; a medida que se desplaza hacia el sur, el comercio se disuelve y se encuentra el sector 2. En este tramo se evidencia el uso mixto y el sentido barrial que subsiste en la zona. En el sector 3, los muros predominan y son la cara principal de las bodegas y los talleres. En el sector 4 se incluyen los barrios inmediatos a la Estación al Pacífico, que se ven invisibilizados por el gran área que ocupa la actividad ferroviaria.

Mediante la sumatoria de los cuatro sectores, se concluye que Calle 2 es una vía que ejemplifica una ciudad desvinculada, con vocaciones pero sin relación entre ellas. Cuenta con actividades que responden, con su fachada más importante, a Calle Central, dejando las actividades residuales para Calle 2, lo cual limita, en gran escala, las vivencias del sector.

En este panorama general se observa una calle que responde a la trama urbana con actividades necesarias, donde las vivencias urbanas opcionales y sociales son casi inexistentes. Un eje desligado con su contexto inmediato y en su propio recorrido, que niega su entorno y crea barreras que impiden la relación y conexión.

Conjunto de imágenes 4.18 Los que pasan

Fuente: Elaboración Propia

4.5 Las Personas

La clasificación de la población que se relaciona con Calle 2 en un sentido directo o indirecto, se plantea precisamente según los niveles de influencia que tienen en las dinámicas urbanas, y en el rango de relación que tienen con las consecuencias de las condiciones del área en estudio. Se identificaron tres grupos de personas: aquellos que solamente lo utilizan para movilizarse y se han etiquetado como *Los que pasan*, otros que viven o trabajan directamente en el lugar y se les denomina *Cotidianos;* los demás viven en barrios cercanos aun influenciables al eje y se catalogan como *Los Vecinos.*

4.5.1 Los que pasan

Esta categoría de personas comprende a las que tienen una relación esporádica con el sitio de estudio (ver conjunto de imágenes 4.18). Su ubicación y estancia en el lugar es inconstante, porque hace uso del sitio únicamente para cumplir sus actividades necesarias, como movilidad o adquisición de bienes y servicios. Le aporta movimiento a la economía y a la actividad urbana de la zona.

Estas personas se trasladan de un lado a otro, por medio de Calle 2, debido a que presenta una serie de oportunidades para tal objetivo, como las paradas de buses a lo largo del tramo, con destino hacia los Barrios del Sur. Así mismo, la Estación al Pacifico permite la confluencia de una variedad de personas, que son visitas diarias al área (por trabajo o por estudios) y otras son visitas esporádicas. El transporte privado también tiene acceso a Calle 2. En cuanto a peatones, aunque son pocos, algunos de ellos utilizan este eje para movilizarse desde la estación al Parque Central o hacia alguna de las paradas de bus. Otros peatones hacen un recorrido en sentido este-oeste, por lo que solo conocen fragmentos del área de estudio.

Otra razón por la que las personas visitan Calle 2, es por la necesidad de consumo de bienes indispensables. El comercio sobre el eje es variado, y las vocaciones difieren a lo largo del sector. Hacia el centro, el comercio es concurrido por los peatones desde las paradas de bus y los bulevares, porque la ubicación de las paradas permite que muchas personas se bajen y suban al bus, y que haya un comercio inmediato en respuesta a la espera, por lo que son parte de la dinámica urbana. En la zona de carácter barrial, el comercio es visitado por los vecinos, los trabajadores del centro de la ciudad, u personas fuera de San José que andan en busca del comercio de tipo especializado, como ventas de guitarras, galerías, etc., mientras que el comercio hacia el sur es frecuentado por personas que utilizan el automóvil.

Por último, las personas que visitan el espacio urbano en términos de recreación, que proporcionan el Parque Central, el Parque de la Dolorosa y el Parque José María Cañas lo utilizan como lugares de espera, de encuentro, o descanso.

4.5.2 Cotidianos

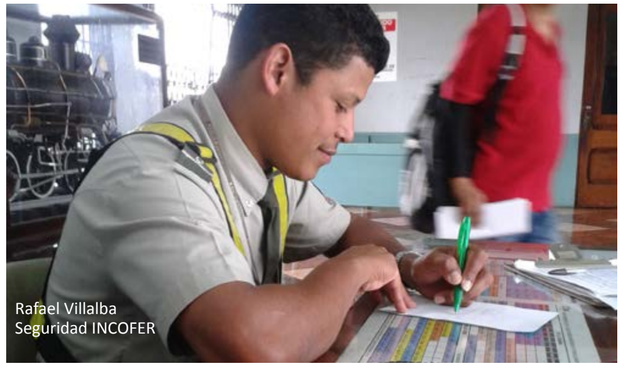
Las personas que viven en Calle 2, o trabajan en algún local o edificio ubicado en este eje, son los que a diario participan de la dinámica urbana que sus mismas actividades producen (ver conjunto de imágenes 4.19). Por estas mismas vivencias, conocen el lugar en distintas dimensiones: tanto en distancias mesurables como en temporalidades, niveles de peligrosidad, saturación bulliciosa, etc. Ellos pertenecen al lugar y el lugar les pertenece, porque se relacionan y habitan la zona.

Esta tipología de usuario se apropia de los espacios de recreación, vivienda y trabajo, y activan el espacio público, dándole al área un sentido de apropiación y pertenencia.

En cuanto a vivienda, son pocos quienes aún persisten en mantener su residencia en esta calle. Los hay quienes tienen un primer nivel comercial, en ocasiones un negocio propio, y en los niveles superiores su casa de habitación. En cuanto a lugar de trabajo, algunos ejemplos son, las personas que trabajan en la Estación al Pacífico, en las diferentes pensiones y clubes nocturnos, en los parqueos, en la Delegación Policial recién movilizada a este sector, o en los locales comerciales y de servicio, entre otros.

Hay grupos de personas a las que se les denomina "Cotidianos Inhibidores", debido a la percepción que se tiene de ellos desde la visión de los que viven o pasan por Calle 2. Al respecto, un primer grupo son los que trabajan en el comercio sexual ubicado en la zona. Los habitantes suelen saber quiénes son y, cuáles son sus horarios de trabajo; sin embargo, no hay interacción social con ellos. Por otra parte, el hecho que estos negocios permanezcan vigentes, indica que no es un grupo inhibidor para una población externa que frecuenta Calle 2 para visitar a este tipo de comercio.

El segundo grupo lo conforman las personas en estado de indigencia. Por políticas municipales, son relegados al sector Sur de Calle 2, específicamente hacia el Parque José María Cañas, por ser un lugar poco recurrido. Estas personas se apropian del espacio público, y de sus fuentes de agua para su aseo personal. La problemática de esta población se refiere a la seguridad, pues los habitantes aseguran que son los responsables de la delincuencia en la vía pública.



Conjunto de imágenes 4.19. Cotidianos

Fuente: Elaboración propia

Conjunto de imágenes 4.20. Vecinos

Fuente: Elaboración propia

4.5.3 Vecinos

El eje de Calle 2 está inmerso en barrios del centro de San José, específicamente barrios Pacifico, Dolorosa Este y Merced. Sin embargo, cerca de Calle 2 también se encuentran los barrios Dolorosa Oeste, Los Ángeles y Laberinto. Los ciudadanos que los habitan, debido a su cercanía, influyen en los acontecimientos del sector y, ellos mismos, son influenciados por las dinámicas urbanas en Calle 2, ya que cuenta con 2587 habitantes viven en los alrededores del área de estudio, según el censo del INEC (2011)

También se toman en cuenta como vecinos aquellas personas que habitan en los barrios al Sur de la estación (ver conjunto de imágenes 4.20), y se contemplan únicamente Cristo Rey, Carit, y San Cayetano, que en total los conforman 5402 personas. Se descubrió que la densidad de población de estos barrios supera la de los barrios del centro, aunque el área de terreno que los primeros abarcan es la mitad de los segundos. Esto se explica porque el uso del suelo en el centro se ha transformado de vivienda a comercio, y la mayoría de su población habitante se ha desplazado a la periferia del centro capitalino.

En los ocho barrios del área de estudio, la cantidad de mujeres residentes supera la de hombres (con cantidades total de 4123 mujeres, y 3866 hombres). La conformación de la población por edad se desglosa de la siguiente forma: hay un total de 2377 niños, de los cuáles 902 habitan en los barrios Carit y Cristo Rey. Viven 606 jóvenes adolescentes entre los 12 y 17 años, 2125 jóvenes adultos, que es el rango entre los 18 y 34 años de edad; 1992 adultos, que comprenden edades desde 35 hasta 64 y, 889 adultos mayores. Todos los datos corresponden a información suministrada por el Censo Nacional de Población del INEC (INEC, 2011).

Con respecto a Calle 2, la población mencionada es pasiva en cuanto al uso habitual y, sin embargo, es importante su vinculación dentro del estudio y la propuesta como las personas que forman parte de zona que recibiría mayor impacto físico-espacial.

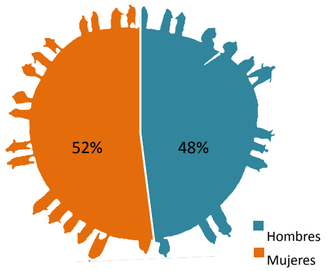
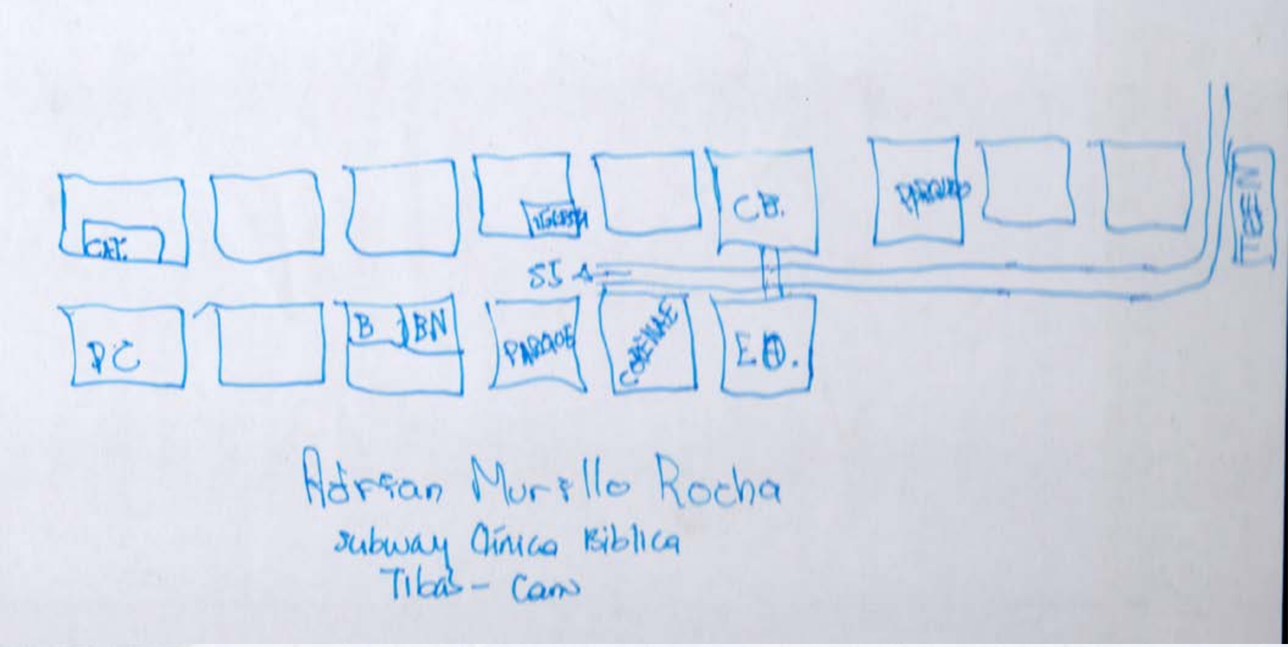
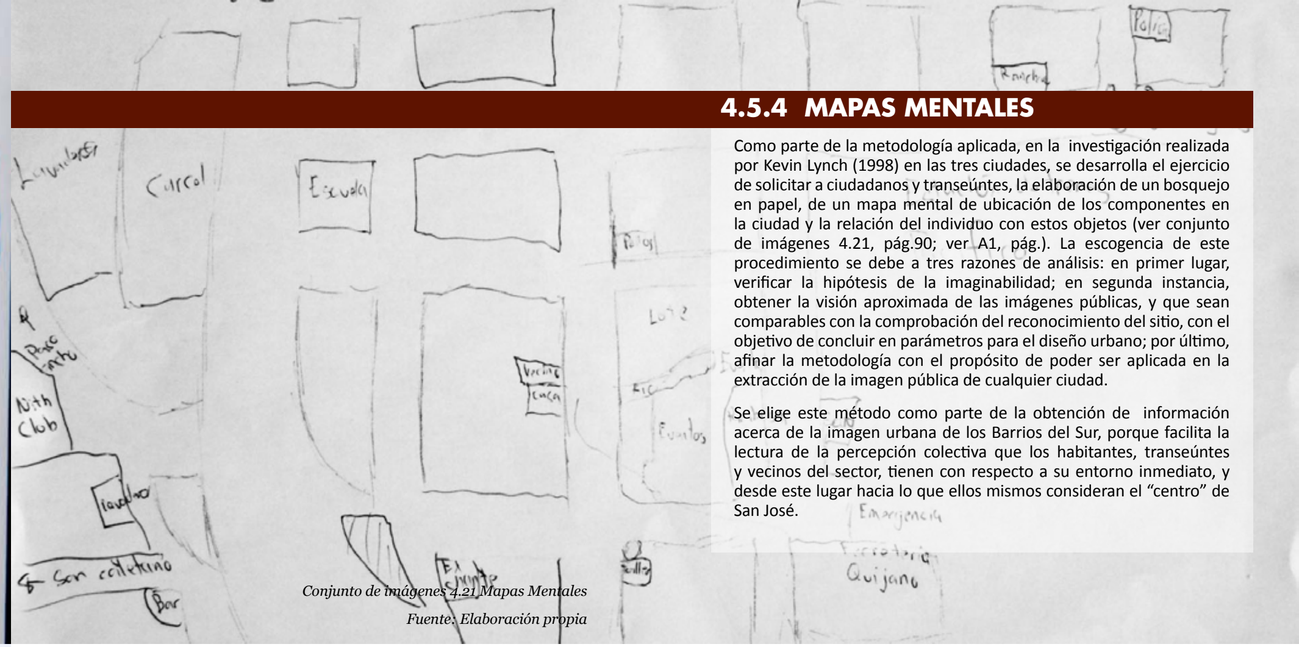


Diagrama 4.17. Población habitante en barrios según sexo
Fuente: Elaboración propia según datos del INEC (Censo 2011).





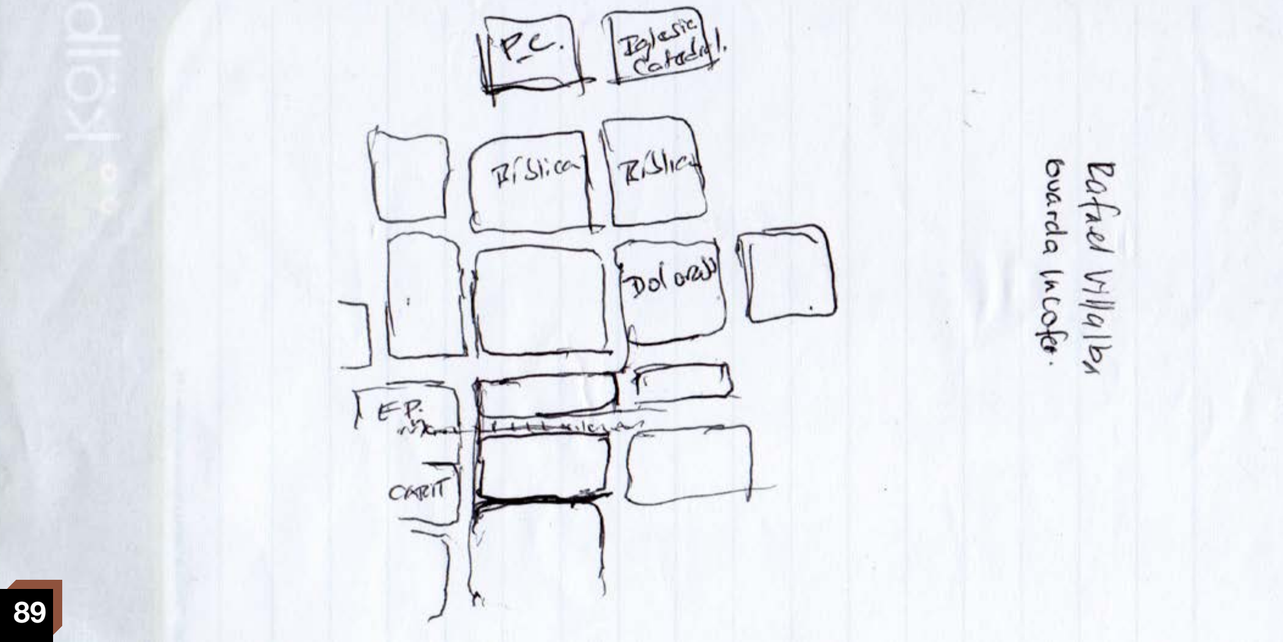
4.5.4 MAPAS MENTALES

Como parte de la metodología aplicada, en la investigación realizada por Kevin Lynch (1998) en las tres ciudades, se desarrolla el ejercicio de solicitar a ciudadanos y transeúntes, la elaboración de un bosquejo en papel, de un mapa mental de ubicación de los componentes en la ciudad y la relación del individuo con estos objetos (ver conjunto de imágenes 4.21, pág.90; ver A1, pág.). La escogencia de este procedimiento se debe a tres razones de análisis: en primer lugar, verificar la hipótesis de la imaginabilidad; en segunda instancia, obtener la visión aproximada de las imágenes públicas, y que sean comparables con la comprobación del reconocimiento del sitio, con el objetivo de concluir en parámetros para el diseño urbano; por último, afinar la metodología con el propósito de poder ser aplicada en la extracción de la imagen pública de cualquier ciudad.

Se elige este método como parte de la obtención de información acerca de la imagen urbana de los Barrios del Sur, porque facilita la lectura de la percepción colectiva que los habitantes, transeúntes y vecinos del sector, tienen con respecto a su entorno inmediato, y desde este lugar hacia lo que ellos mismos consideran el "centro" de San José.

Conjunto de imágenes 4.21 Mapas Mentales

Fuente: Elaboración propia



Para hacer un diagnóstico de noción de ubicación y percepción de las diferentes personas que utilizan Calle 2, se elaboró una entrevista por persona que incluía la realización de un mapa mental, y que se enfocó en la evaluación de dos ejes: el físico (relacionado a lo urbanístico, la locación de la vivienda y lo ambiental) y, el social (en temas culturales y perceptuales).

En una primera muestra, la entrevista se realizó a cuatro personas vecinas de los Barrios del Sur: T\tres de ellas residentes de la zona y una de San Sebastián. Tres son hombres y una mujer. Una persona tuvo un papel activo en la organización comunitaria, una es menor de edad, otra se encontraba en su lugar de trabajo, y también se entrevisto a un ciudadano mayor a 65 años.

En la segunda muestra se obtuvieron 20 entrevistas efectivas. Tres personas iban de paso, una persona vive en Calle 2, y doce trabajan allí. Cuatro personas pertenecen a los Barrios del Sur. En la muestra hay menor cantidad de mujeres que de hombres, y con esto se comprueba que pocas mujeres hacen uso durante el día del espacio público. Según edades, en total 19 eran mayores de edad y una era menor.

En la búsqueda de hacer que las personas identificaran sus propias imágenes mentales del medio ambiente físico y perceptual, en la entrevista se desarrollaron las siguientes preguntas:

1. Dibuje la forma o geometría de su barrio.
2. Ubique su casa/local/ubicación actual en el dibujo.
3. Indique cúales son los lugares más relevantes de la zona.
4. ¿En qué dirección se encuentra el centro de San José y cuál es la ruta que usted acostumbra realizar para llegar allí?
5. ¿Cuáles son los lugares más importantes en el trayecto desde este lugar, hasta San José centro?
6. ¿A partir de qué lugar usted considera que se encuentra en el centro de San José?
7. ¿A qué distancia nos encontramos del Parque Central? ¿Y de la Estación al Pacífico?

Mapa 4.10. Síntesis de los mapas mentales-Vecinos

Fuente: Elaboración Propia

4.5.4.1. Como los VECINOS lo viven:

Luego de revisar y analizar los mapas mentales realizados, se elabora una síntesis de la información recopilada (ver mapa 4.10). Para los vecinos de los Barrios del Sur, las rutas óptimas para caminar hacia el centro de San José son la Calle Central y Calle 10, por direccionar en línea recta con los barrios. A lo largo del recorrido estas personas identifican hitos urbanos que pertenecen a la conformación histórica de lo urbano y social de los mismos barrios. La utilización de estas dos rutas anula, en el imaginario colectivo, lo que se sucede entre ambas calles (calle 2, 4,6 y 8), indicando únicamente que son “más barrios”.

Se tiene una noción más clara del espacio que abarcan los barrios Cristo Rey y Carit. El depósito Quijano es parte de los barrios, y la cercanía del Centro Penal es parte del sentido de ubicación con respecto a la Calle Central.

El Hospital de la Mujer Adolfo Carit es la primera referencia en el trayecto hacia el centro de San José, y define el límite del barrio Carit al noreste.

La Estación al Pacífico en toda su extensión no es relevante. No se hacen referencias al lugar hasta no ser solicitada alguna información al respecto. En cuanto esto sucede, se dibuja sin límites, lo que refleja que no hay una noción del tamaño físico de la institución. La reactivación del tren no ha generado cambios en la zona.

Por el contrario, ambos edificios del Hospital Clínica Bíblica se representan como un punto importante de referencia. La Iglesia de la Dolorosa pasa casi inadvertida en la mayoría de las representaciones gráficas realizadas.

El Parque Central y la Catedral Metropolitana se dibujan como destino final, siempre antecedidos por el local de comida rápida Mc Donald’s en la esquina sureste. El “centro de San José” se reconoce por la Iglesia de la Merced o la Avenida Segunda. La distancia estimada hacia el Parque Central es de 800 metros.

4.5.4.2. Como los COTIDIANOS lo viven:

Los diferentes grupos de usuarios cotidianos también realizaron mapas mentales, de los cuales se elabora una síntesis de la información recopilada (ver mapa 4.11). Las personas que se relacionan a diario con Calle 2, identificaron más rápidamente puntos cuyas fachadas principales están hacia Calle Central.

Así, por ejemplo, al consultar por el lugar preciso en el que se realiza la entrevista, se tomaron como referencia el edificio de Bomberos, la Iglesia de la Dolorosa, la Clínica Bíblica y su edificio anexo de parqueos.

La Torre Omega es una referencia importante en el trayecto entre la Estación al Pacífico y el Parque Central. Desde Calle 2, la Estación se percibe como un remate importante de la ciudad.

La delegación Patarrá de la Fuerza Pública, recién instalada en el edificio de oficinas hacia el Sur de Calle 2, ya es un punto de ubicación.

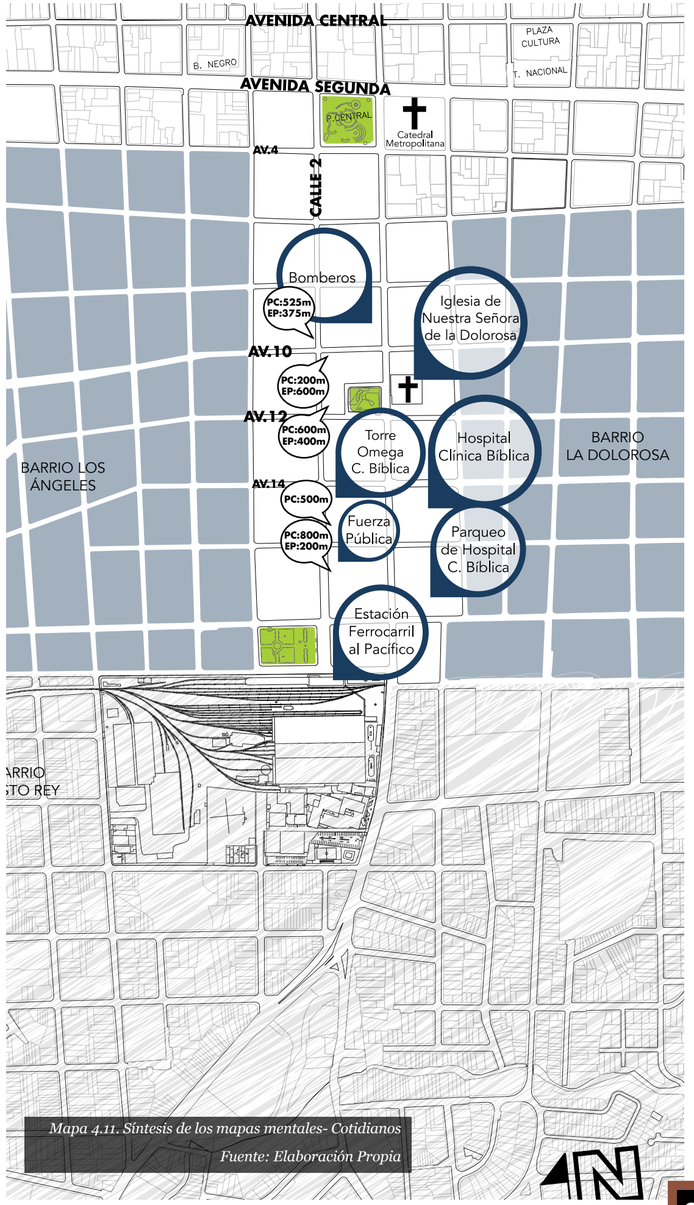
Hay conciencia de ubicación de los barrios aledaños a la Calle: mencionan Cristo Rey y Los Ángeles.

Esta población considera la Avenida Central como el “centro de San José”.

Se debe destacar que, para estimar distancias entre el Parque Central y la Estación, los entrevistados primero necesitaron dibujar las vías vehículares más transitadas. La estimación ronda entre los 800 y los 1000 metros entre ambos puntos, aunque la distancia real en línea recta es de 760 metros.

SIMBOLOGÍA

- Rutas peatonales
- Hitos identificados
- Zona en evaluación de la entrevista
- Zona de barrio
- Zona anulada
- Vacío
- Estimación de Distancias



Mapa 4.11. Síntesis de los mapas mentales- Cotidianos

Fuente: Elaboración Propia

4.5.4.3. CONCLUSIONES

UBICACIÓN

El Hospital Clínica Bíblica coincide, para ambos grupos, como un ícono de referencia. Su apertura en el año 1929, a cargo de una fundación evangélica misionera, buscó servir a la población infantil de escasos recursos y en riesgo de salud. Al día de hoy, sus servicios son privados y su crecimiento físico se ha expandido hacia tres cuadras sobre la Calle Central. Tiene dos edificios con servicios de salud y uno de parqueo; este último, de seis niveles, es reconocible por su altura. Además, sobre la Calle Central, un puente peatonal conecta los dos edificios de salud y, por lo tanto, posiciona al hospital como un hito en el imaginario hacia San José, desde Calle 2 y los Barrios del Sur.

La Estación al Pacífico no es percibida de la misma forma en ambos grupos. Para los cotidianos de Calle 2, es el remate visual hacia el sur. Sus servicios no influyen en la dinámica urbana de sus alrededores. Sin embargo, para los vecinos, la totalidad de la Estación es desconocida: la imagen de la Estación es de un gran lote vacío y, hacia Calle Central, de un pequeño edificio en la esquina.

PERCEPCIÓN

En cuanto a la estimación de distancias, los vecinos de los Barrios del Sur creen estar más cercanos del centro de San José que la distancia real. El criterio de los pobladores de Calle 2 es más preciso: perciben las distancias entre el Parque Central y la Estación un poco más largas de lo que realmente son y tienen un conocimiento más claro de la ubicación de calles y avenidas por nombre.

Con respecto al tema de peligrosidad, este es relativo a la ubicación del entrevistado. Los vecinos consideran inseguro un único sitio que ellos mismos denominan “las gradas”. Por el lado de las personas en Calle 2, depende específicamente de la ubicación específica en la que se desarrollan. Quienes lo hacen al centro piensan que el sector peligroso y solitario es hacia el Sur; quienes se vinculan más con el sector al sur opinan que hacia el centro la vulnerabilidad es mayor por la cantidad de comercio sexual. Este aspecto refleja el sentido de apropiación por parte de cada grupo con respecto a su entorno.

Tocante a la espacialidad, sobresale lo que los entrevistados no mencionaron; es decir, aquellos sitios del contexto inmediato que se da por hecho que están pero no se tienen imágenes mentales al respecto. Para los cotidianos de Calle 2, ellos están inmersos entre los barrios aledaños y los del sur; los llaman por nombre pero desconocen sus límites específicos.

Para los Barrios del Sur, cuya trayectoria hacia el centro se traza en dirección a los bordes de la Estación al Pacífico, la zona entre la Calle Central y 10 es desconocida. Tampoco tienen una claridad espacial con respecto a los lugares hacia el norte de la Avenida Central.

“Esa esquina era un putero famoso, la gente hacía fila”
- refiriéndose a edificación en deterioro

Don Luis y don José Guerrero
Empleados de parqueo de la Dolorosa, Calle 2

“De aquí para allá nada que ver, todo es comercio”

Don Rodrigo
Vecino de Calle 2 desde infancia

“Para mí, Calle 2...

Conjunto de imágenes 4.22 Opinión de las personas

Fuente: Elaboración Propia

“Antes eran tiempos más calmados, más sanos”

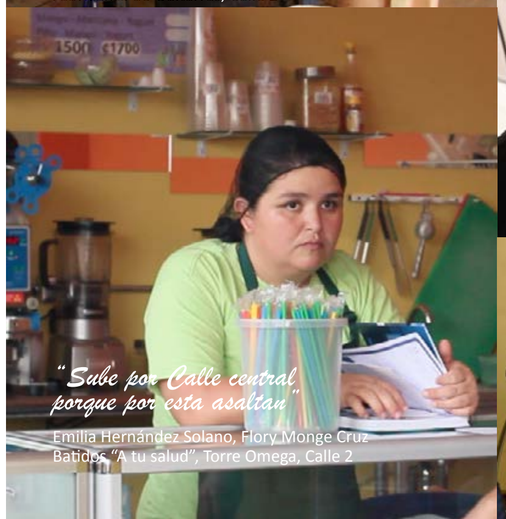
Rodrigo Garro
Fabricante de Guitarras, Calle 2

“De aquí para arriba es la zona roja para mí”

Edgar Varela
Funcionario de la Fuerza Pública, delegación P tarrá, Calle 2.

“Muy conflictivo porque hay mucha prostitución”

Mario Cruz Vargas, INCOFER



“Sube por Calle central porque por esta asaltan”

Emilia Hernández Solano, Flory Monge Cruz
Batidos “A tu salud”, Torre Omega, Calle 2

“Es mi lugar de trabajo”

Jorge Solano Solano
Fabricante de bolsos, Calle 2.

“Es muy tranquilo y muy visitado”

Berta Cruz Tercero, GILCA

4.6 Diagnóstico

Después de haber recopilado la información de Calle 2 en San José, se realizó un diagnóstico, con relación a los tres ejes temáticos de investigación: espacio público, imagen urbana y vida urbana. Después de realizar constantes visitas al sitio por parte de los investigadores, y entrevistas a las personas que son parte importante de éste segmento, se logra comprender la situación de la calle en estudio, basado en las interpretaciones que cada persona realiza sobre la ciudad.

El diagnóstico que se presenta a continuación, responde a las interrogantes que se plantearon al inicio del documento.

1. ¿Qué distingue a Calle 2 de las demás calles paralelas?

Con el análisis físico-espacial y socio-cultural del eje en estudio, se concluye que la confluencia de las características de los tres ejes temáticos presentes en la calle, la diferencian de sus calles paralelas a pesar de estar inmersa en un sistema complejo de ciudad.

En cuanto a espacio público, tiene tres espacios de recreación sobre su eje, además de espacio público de circulación que soporta actividades de comercio para el peatón y paradas de bus. En las aceras de Calle 2 están las paradas de bus hacia los Barrios del Sur.

La imagen urbana de Calle 2 se remonta desde su conformación histórica como una de las calles vinculantes entre dos hitos importantes del centro de la capital; el Parque Central y la Estación del Ferrocarril al Pacífico. Su configuración espacial hace que se considere la calle como un lugar de transición temporal y fácilmente desconocida. Sólo quienes viven o laboran en los bordes de esta calle, tienen capacidad de hacer una lectura completa de su imagen. Las percepciones entre sus cuadrantes cambian en la medida en que su uso lo hace. El remate visual desde el norte es la Estación al Pacífico.

Por último, la vida urbana se alimenta de las actividades que atraen personas. En Calle 2, el sector hacia el centro de San José ofrece las condiciones espaciales y perceptuales que fomentan una vivencia urbana, pero su dinámica es fluctuante, según temporalidad. Otros sectores tienen una casi nula vida urbana, a pesar de la temporalidad. La vida urbana en la calle está segregada así como lo están las actividades de la misma.

4.6.1. ESPACIO PÚBLICO

- ¿Qué sucede en el espacio público de C-2?

Las situaciones que tienen lugar en el espacio público de Calle 2, tienen poca relación con él (ver conjunto de imágenes 4.23, pág. 96). En los sitios donde se da una mayor confluencia de actividades, por ejemplo paradas, comercio y tránsito peatonal, el espacio que ofrecen las aceras y las calles es estrecho y de poco mantenimiento.

Por el contrario, donde cesa el nivel de actividad, las aceras y las calles son más amplias. En estos otros sectores de Calle 2, el espacio público podría propiciar la vinculación de las actividades circundantes, por encontrarse en mejor estado físico, con vegetación y ser más amplio. Sin embargo, estas actividades son introvertidas, temporales o destinadas al vehículo: talleres mecánicos y zonas de almacenamiento o estacionamiento. No existe un punto de servicio o bienes que impulse a las personas a caminar por este espacio público. Paralelo a esta condición, los derechos de vía vehicular tienen un constante mantenimiento municipal.

El uso del espacio público se da según temporalidad. Las aceras tienen un flujo alto de personas que caminan entre el centro de San José y las paradas de los buses. Cuando se suspende temporalmente el servicio del transporte público, también lo hace el aprovechamiento del espacio público por parte de las personas. Un ejemplo es la activación del espacio público en los alrededores de la estación (ver conjunto de imágenes 4.24, pág. 96).

Hacia el sur de la calle, en el espacio público, el comercio sexual tiene lugar al anochecer. Mientras que al sur de Calle 2 y en Calle 4 se observa a lo largo del día la población en indigencia, que se ha relegado hacia estos espacios de manera que no interfiera con las dinámicas urbanas en el centro de San José. Por ende, la apropiación de estos lugares por parte de estas dos poblaciones, que son además socialmente consideradas como problemáticas, repercute en la afluencia peatonal en el lugar.

Además, el espacio público de Calle 2 no responde a las normas que se han establecido para el cumplimiento de la accesibilidad universal (ver conjunto de imágenes 4.25, pág. 96), específicamente la Ley 7600, estipulada en el año 1996. Bajo esta ley, se busca integrar en la vivencia urbana, a la población que, por capacidad diferenciada requiere de tratamientos físicos como texturas, colores, y señales visuales y sonoras que les permita una ubicación constante en el espacio.

En Calle 2 se identifican tres espacio recreativos importantes: el Parque Central, el Parque de la Dolorosa y el Parque de los Bomberos (ver conjunto de imágenes 4.26, pág.96). El espacio urbano en el Parque Central se circunda de comercio de vitrina, restaurantes de comida rápida, instituciones gubernamentales, y paradas de taxis.

El Parque de la Dolorosa complementa la Iglesia de Nuestra Señora de la Dolorosa ubicada en su costado Este, y las paradas de bus en su costado sur. Funciona entre semana en horarios matutinos como puntos de encuentro entre trabajadores de instituciones públicas cercanas, así como de niños.

Por su lado, aunque el Parque de los Bomberos se rediseñó para complementar la actividad ferroviaria, la afluencia peatonal que recibe es casi nula. Su mayor uso está en las paradas hacia los Barrios del Sur, en su costado Este.

Conjunto de imágenes 4.23. Dimensiones de las aceras en Calle 2

Fuente: Elaboración Propia

Conjunto de imágenes 4.24. Espacio público según temporalidad

Fuente: Elaboración Propia

Conjunto de imágenes 4.25. Incumplimiento de la Ley 7600

Fuente: Elaboración Propia

Conjunto de imágenes 4.26. Espacio público recreativo

Fuente: Elaboración Propia

Imagen 4.16 Avenida 2da

Fuente: Elaboración Propia

Conjunto de imágenes 4.28 Cuidad Reversible

Fuente: Elaboración Propia

Conjunto de imágenes 4.27 Fragmentación de usos

Fuente: Elaboración Propia

4.6.2. IMAGEN URBANA

- ¿Cómo afecta la imagen percibida de la ciudad, la percepción del segmento a estudiar?

Hay una dinámica redundante entre la funcionalidad que tiene el centro de la capital y la imagen que se tiene de él. El mayor uso del centro de la ciudad es la transición entre las paradas de bus de un destino a otro. Los proyectos municipales han procurado fortalecer el sistema de movilidad peatonal, de manera que el recorrido sea fluido. Por lo tanto, las personas piensan de San José como un sitio temporal.

Las consecuencias de esta visión son varias: en primera instancia, en general se ha limitado el "centro de San José" a tres ejes paralelos de un kilómetro de longitud: la Avenida Central, la Avenida Segunda y la Avenida Cuarta. Estos tres ejes conectan el este y el oeste de la provincia, esto porque las personas cruzan la ciudad para ir de sus hogares al trabajo y viceversa. La Avenida Central y Cuarta son bulevares peatonales, y la Avenida Segunda tiene cinco carriles vehiculares en dirección oeste-este (ver imagen 4.16, pág.97). Fuera de esto, los demás escenarios, que están en el centro capitalino son excluidos en el imaginario de las personas que hacen un uso temporal de San José. En Calle 2, repercute en que fuera del sector en el que se ubican las paradas de bus, para la mayoría de las personas, es un trayecto desconocido. Se difunde de ella una imagen de zona insegura, sucia, y con gran cantidad de comercio sexual.

Una segunda consecuencia es la fragmentación de usos y, por lo tanto, de la imagen (ver conjunto de imágenes 4.27, pág.27). Las avenidas antes mencionadas tienen un uso predominante de comercio y servicios. Las avenidas paralelas a estos, corresponden a usos institucionales, gubernamentales o comercios de oficio. Posteriormente se ubican los estacionamientos y las bodegas, y por último los barrios como Cristo Rey y Carit hacia el sur. En relación a la fragmentación de la imagen de la ciudad, aparte de los tres ejes predominantes, no hay una lectura clara de la conformación de la ciudad y, sin embargo, se sabe que está especializada en sectores industriales, turísticos, institucionales, entre otros.

Como tercera consecuencia, para quienes sí acostumbran relacionarse con Calle 2, el sentido de apropiación es relativo a la zona en la que estas personas se ubican. Tanto los habitantes como los comerciantes o trabajadores del sector, al hacer un uso constante del lugar, conocen varias rutas de acceso a la calle, y apuntan hacia la zona cercana a la Estación al Pacífico como el lugar más peligroso para caminar.

Este cambio genera una cuarta consecuencia, que para efectos de la investigación, se denomina "ciudad reversible", y que corresponde al cambio de uso de la ciudad según la temporalidad (ver conjunto de imágenes 4.28, pág.97). Esta condición es real sobre el centro de San José. A las 7p.m., la mayoría de los locales cierran y las dinámicas urbanas cambian. Pero no hacia otra actividad que promueva una vida urbana, sino a la clausura de ella. Esto se debe a la especialización del uso en comercio exclusivamente, sin habitantes ni lugares de trabajo, y por lo tanto el tránsito peatonal disminuye. En el caso de Calle 2, el comercio sexual acapara varias cuadras del eje. La actividad tiende a ser exclusiva, por lo que su estética corresponde a muros cerrados con puertas abiertas y luces vistosas. La reversibilidad de este hecho, repercute negativamente en la imagen de la calle, porque las personas perciben poca seguridad al caminar mientras el comercio sexual está activo y por lo tanto se identifican poco con las condiciones nocturnas de Calle 2.

4.6.3. VIDA URBANA

- ¿En qué repercute la percepción de la ciudad y de calle 2, en la
- ¿En qué repercute la percepción de la ciudad y de Calle 2 en la vida urbana de la calle?

Cuando las personas hacen uso de la ciudad para realizar sus quehaceres que, les son necesarios, las demás actividades que no son obligatorias pero sí están presentes y, de manera indirecta influyen sobre la vivencia de cada persona en la ciudad. Ejemplos de esto: detenerse para preguntar una dirección, escuchar a un músico callejero, aceptar la compra de una oferta, entre otras. La vida urbana se enriquece en la medida en que todas estas actividades opcionales y además sociales, puedan ser integradas y sucedan entre los ciudadanos de manera espontánea.

Al relacionar los aspectos de la imagen descritos en el punto anterior, con respecto a la vida urbana, las consecuencias son directas.

En primer lugar, si la noción de "centro de San José" concentra únicamente un sector de la capital, la vida urbana tendrá más integración en ese centro. Fuera de él, los demás lugares de recreación, encuentro y confluencia, dependerán de actividades puntuales que despierten una vida urbana. Si estas actividades son cronometradas y concentradas, hay poco margen para la espontaneidad y la interacción social.

La fragmentación de usos y, por lo tanto, de imagen causa una vida urbana fragmentada en la ciudad. Los pocos puntos que tienen la facultad de amalgamar las capas de San José, se encuentran paradójicamente desvinculados entre sí. Existe un sector norte gubernamental que, por medio del espacio público y entes culturales, como museos, enlaza las relaciones entre sus trabajadores y visitantes. Al centro, el comercio se vincula por medio del espacio público en los bulevares. Hay un faltante de articulación entre las actividades hacia el sur, pues el espacio público es solamente recreativo, como parques y plazas, e incluso están desvinculados entre sí.

La falta de apropiación causa que las relaciones entre los habitantes y los comerciantes sean existentes pero bajas. Ambos grupos concuerdan en tener que cerrar puertas a partir del anochecer, cuando el comercio sexual se incrementa, pues consideran que, a partir de cierta hora, el espacio público ya no les pertenece.

La vida urbana se ve afectada con la reversibilidad de la ciudad cuando el cambio se hace de un uso mixto y comercial, a un comercio sexual. La imagen de estos locales genera poca afluencia de las personas en el espacio público. Por lo tanto de noche, hay mayor oportunidad para el vandalismo y la delincuencia sobre el sector. Entonces se genera un ciclo decadente, pues las personas, por temor al peligro, no circulan por el sector y queda sin vitalidad.

Con respecto al espacio público recreativo, se observó un uso proporcional a su ubicación con respecto al centro; en el orden de

mayor a menor frecuencia peatonal: el Parque Central, el Parque de la Dolorosa y el Parque de los Bomberos. La actividad urbana en cada uno de estos lugares refleja lo que sucede a sus alrededores. En el caso del Parque Central se da una confluencia de personas que vienen desde la periferia a San José; el Parque de la Dolorosa es frecuentado por las personas que viven en Calle 2 y los alrededores; y el Parque de los Bomberos es un reflejo de la falta de un usuario que se encargue de activar el espacio.

- ¿Cuál es la influencia entre las personas de los Barrios del sur y calle 2?

La ubicación de las paradas finales de los buses de los Barrios del sur, hacen que esta población le dé un mayor uso a la calle en estos puntos (ver conjunto de imágenes 4.29). Los comercios aledaños aprovechan esta afluencia y promueven un negocio de compra inmediata y rápida mientras las personas esperan la llegada del bus.

Sin embargo, esta dinámica sólo tiene lugar entre las avenidas 4 y 8, en las que se ubican las paradas, y hay un pequeño bulevar hacia el Parque Central. Fuera de la frontera de Avenida 8, estos usuarios tienen una noción incierta de lo que Calle 2 les puede ofrecer.

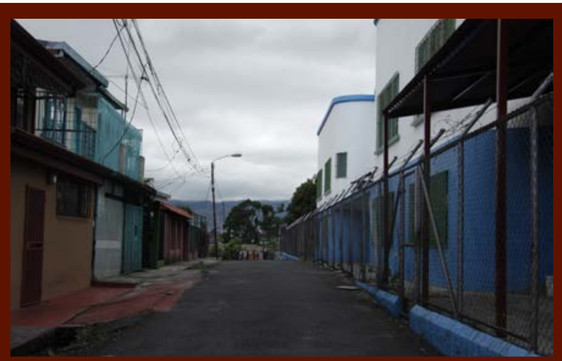
Paralelo a esta condición, la Estación al Pacífico, como remate de Calle 2 hacia el Sur, y además por su gran extensión de terreno cercado, anula las dinámicas vecinales sobre los barrios Carit y Cristo Rey (ver conjunto de imágenes 4.30). Según la perspectiva de los pobladores de Calle 2, estos barrios contienen problemáticas sociales de marginalidad, pobreza, drogadicción y delincuencia.

Conjunto de imágenes 4.29. El Sur en Calle 2

Fuente: Elaboración propia

Conjunto de imágenes 4.30. Estación al Pacífico anula los Barrio Cristo Rey y Carit

Fuente: Elaboración propia



5

RESULTADOS

- Fenómenos
- Patrones y Tendencias

5.1 Introducción

Como se observó en el capítulo anterior, la diferenciación de lecturas de un mismo espacio que existe entre una persona y otra remarca la importancia de tomar en cuenta la subjetividad de las percepciones para identificar una noción general de este sector y el resto de la ciudad.

Es entonces que se canaliza la información obtenida por medio de los fenómenos que contienen, en siete distintos conceptos, la descripción de Calle 2 y de San José como una ciudad compleja, con factores positivos y negativos que le dan identidad al área de estudio. Cada uno de ellos se encuentra sustentado por un supuesto teórico que los define como parte del sistema de ciudad. Si bien los fenómenos resultan de un proceso de conciencia mayoritariamente intuitivo, existen parámetros de conductas en la ciudad que hacen ver como cada uno de ellos son un producto natural de acciones de la sociedad en el entorno urbano.

Luego, ante la interrogante ¿de dónde venimos y hacia adónde vamos?, se contrasta la investigación de antecedentes y ciudad actual con los fenómenos urbanos encontrados para obtener los patrones y tendencias. Para finalizar, este último segmento del análisis es el punto de partida de la propuesta. Una vez atendidos los fenómenos, se identifican patrones en ambos escenarios, San José y Calle 2, que han devenido en la conformación de los sitios, y su eventual tendencia o consecuencia de continuar a futuro con las acciones actuales sobre el centro de la capital.

Al comprender la situación actual de Calle 2 por medio de los fenómenos, los patrones y las tendencias, se toman decisiones para la estrategia de intervención de una propuesta de diseño urbano y arquitectónico en el área de estudio.

5.2 Fenómenos Urbanos

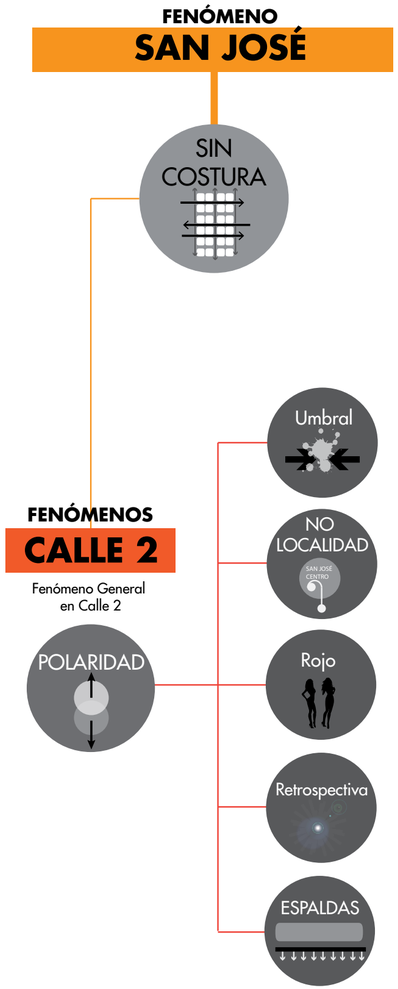


Diagrama 5.1 Fenómenos
Fuente: Elaboración propia.

Durante el proceso de investigación surgieron interrogantes como: ¿Qué hay diferente en Calle 2 de las otras calles de la ciudad de San José? ¿Cuáles características identificables la vuelven única? Estas fueron contestadas después del análisis físico-perceptual, socio-espacial y vivencial del lugar que se realizó posterior a la experiencia dentro lugar por parte del grupo y de la experiencia de los diferentes usuarios de Calle 2. El resultado fue la identificación de siete fenómenos que están estrechamente vinculados entre sí.

El nombre de estos siete fenómenos hacen referencia a metáforas (forma de lenguaje que genera una comparación entre un objeto y un concepto); por lo tanto, al observar las situaciones que ocurren en **Calle 2**, se identifican los fenómenos, los cuales se comparan con conceptos existentes, para poder nombrarlos y caracterizarlos.

Estos fenómenos se refieren a condiciones de **Calle 2** que suceden de manera conjunta y, aunque cada uno es identificable por sus características, estas se refuerzan o complementan con las de otro, resultando en la dinámica singular de esta calle. Así mismo se encuentran fenómenos que son reflejo de una situación en **San José** y que repercuten en la situación actual de Calle 2.

En la ciudad se encuentra un fenómeno que afecta la dinámica de San José y por ende lo que sucede en Calle 2. **"SIN-COSTURA"** se refiere a las características relacionadas a la desvinculación en la ciudad en general. Es notable la inhibición que causa el vehículo sobre el peatón y cómo toma protagonismo en la conformación de la ciudad. Además, el cambio de uso de suelo sobre cortos tramos del sector responde mayoritariamente a la disociación causada por las vías vehiculares, principalmente en sentido este-oeste y viceversa.

La **"POLARIDAD"** es el resultado de una falta de costura en San José. Este fenómeno sintetiza lo que acontece al recorrer el segmento entre el Parque Central y la Estación al Pacífico. Con relación a la actividad urbana, se identifica un polo activo hacia el Parque y un polo inactivo hacia la Estación. Toda esta caracterización va de la mano de cinco fenómenos subalternos: **"UMBRAL"**, **"NO LOCALIDAD"**, **"ROJO"**, **"RETROSPECTIVA"** y **"ESPALDA"** (ver diagrama 5.1).

El fenómeno de **"UMBRAL"**, habla de una bienvenida sensorial que se percibe al ingresar o salir del bulevar de Calle 2, por medio de pequeñas intervenciones, como texturas de piso o cambio de la altura en los edificios. La **"NO LOCALIDAD"** representa la importancia de las paradas de bus como parte de la activación urbana. El caso de Calle 2, es un ejemplo de un espacio dentro de San José que alberga paradas, y la actividad urbana que complementa esta actividad es un reflejo de la población que visita la zona.

Se ha identificado la dinámica del comercio sexual con el término fenómeno **"ROJO"**, pues esta condición le asigna a Calle 2 una identificación y una etiqueta específica en el imaginario social. Con el uso de la palabra **"RETROSPECTIVA"** como metáfora para describir este nuevo fenómeno, se hace referencia a una cualidad de Calle 2 representada en actividades tradicionales e infraestructura que hacen al visitante "retroceder al pasado", cuando las personas realizan sus actividades cotidianas inmersas en un escenario que conserva vestigios de antaño.

El fenómeno de **"ESPALDA"**, se refiere a la cantidad de actividades urbanas que albergan las vías con mayor importancia, como Calle Central, Avenida 2da y la vía férrea, en contraste con las actividades residuales que albergan las vías o áreas paralelas a esta zona, producto de ser relegadas como ruta o espacios secundarios. Por lo tanto, salen a relucir palabras claves para describir este fenómeno en particular en Calle 2, como por ejemplo: 'industria', 'inactividad', 'escondido' y, así mismo, 'segregación'.

Así, cada fenómeno describe una singularidad de Calle 2, con las características que hacen únicas y diferentes las vivencias que se realizan en este sector específico de la ciudad de San José, sobre todo por la interrelación que existe entre ellos, enriqueciendo lo que a simple vista no es tangible pero que es totalmente perceptible en la medida en que se desarrolla la apropiación personal del espacio urbano.

5.2.1

sin cos tu ra

Conjunto de imagenes 5.1. Sin Costura
Fuente: Elaboración propia.

SIN COSTURA

El fenómeno "SIN-COSTURA" es la consecuencia a la prioridad que posee al automóvil dentro de San José. Se convierte a la vez en la causa inmediata para la segregación que se da en el espacio urbano. Las avenidas y calles son las encargadas de definir lo que sucede en la ciudad; de esta manera, la importante conexión que provee la ciudad en sentido este-oeste solo enmarca en sobremanera la sectorización y especialización de usos que se observa. Esta situación evidencia la falta de un vínculo entre el norte y el sur de la ciudad, definiendo a la vez espacios que representan la imagen de la ciudad, por ser los más visitados por los vehículos.

No obstante, las calles de nuestra ciudad nacieron como las de muchas otras ciudades en el mundo: con dimensiones a lo ancho para la circulación de las personas, tanto de las carretas tiradas por caballos o bueyes como de los peatones. La cuadrícula josefina fue heredada de los asentamientos coloniales que dispusieron estructurar nuestra topografía tropical como fueron hechas las calles en Europa. A pesar de esto, el trazado permitía tanto la movilidad como la convivencia ciudadana, pues ambos se realizaban a baja velocidad. Acerca de esto, Álvaro Menen (1966) se refiere a los primeros trazados hechos por el ser humano en pro de conectar destinos con otros, al narrar:

> *"Cuando la vereda fue calle - más apta para la planta del hombre que para la pezuña de la bestia - y desembocó en la plaza, en el Ágora, el germen aquel que, de otra manera, habría permanecido como esos granos de trigo o de mijo que de cuando en cuando se desentierran de las ruinas egipcias - con vida latente, capaces aún de germinar, pero que no germinaron en tres o cuatro milenios - captó el calor humano, la savia cordial, la luz salvadora, y empezó a crecer para nunca cesar más en su crecimiento." (p.48).*

La calle nació por y para las personas con el fin de direccionarlas, pero no hacia cualquier punto, sino al sitio que las reuniera con otras personas: el espacio de todos. En algún momento, la conexión que proveían estas vías fue parte de una costura entre puntos importantes.

Sin embargo, en San José se han ajustado las calles a las dimensiones, velocidades y cantidad de carros. Estas sendas ya no funcionan como un espacio para el traslado del peatón, sino más bien para el carro. El peatón está limitado al disfrute completo del espacio público cada 100 metros, en los que indudablemente vuelve a tomar ventaja el vehículo. La respuesta municipal ha sido el desplazamiento total de la vivencia urbana del peatón hacia escasos bulevares que se han destinado con este único fin, y no en todos los casos ha resultado un exitoso proyecto. No obstante, hasta los bulevares encuentran en su configuración, una pausa al finalizar e iniciar cada cuadra.

Santamaría (2003) describe la situación como una falta de recorrido fluido al caminar: las calles se saturan de automóviles, los cruces vehiculares tienen prioridad, debe haber pausas de espera en cada semáforo y hasta el mobiliario urbano apunta al vehículo. Esto lleva a las personas que van a pie o en bicicleta a un estado indefenso de movilidad discontinua, expuestos a ruido y contaminación, interrupciones y amenazas constantes. Por esto, la dinámica urbana se concentra hacia el centro, y se apaga paulatinamente hacia el sur de Calle 2, lo que estimula su especialización como zona de almacenamiento.

Actualmente, la ciudad se transforma en la respuesta a la movilidad vehicular, a la mayor velocidad posible para liberar la gran cantidad de carros que a diario cruzan San José, en su mayoría, con destino a un lugar fuera de este centro. Ilama (2008) lo cita de esta forma:

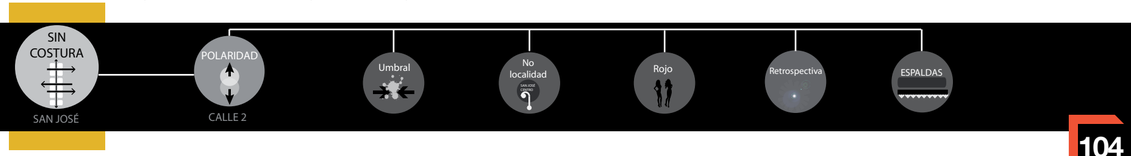
> *"Podemos ver cómo en el curso de la vida de una persona, se presentan muchas caras de la ciudad, de acuerdo con las diferentes épocas. En el caso de San José, hemos podido constatar cómo su fisionomía se ha ido modificando a través del tiempo, hasta transformarse en lo que hoy tenemos: una ciudad cautiva" (p.21).*

La cautividad es producida por la falta de diálogo entre las capas de tránsito que se dan en la ciudad y el favoritismo hacia la movilidad vehicular.

Gorz (1973) relata con nostalgia cuando la ciudad era destino favorito, de fascinación y admiración, y se consideraba el mejor lugar para vivir. Sin embargo ahora la noción es de "infierno"; la única razón válida para transitar por ella es como escala hacia otro destino, fuera del centro, y atribuye la causa al automóvil, que ha hecho la ciudad sucia, ruidosa, asfixiante, y obstruida al punto que las personas no quieren salir de noche. Por esto se ha optado por vivir fuera de la ciudad, para lo cual es necesario el automóvil para trasladarse. André Gorz hace énfasis en la ironía: *"Impecable circularidad: dennos más automóviles para huir de los estragos causados por los automóviles".*

La acción sobre este fenómeno debe ser la integración de las partes, de manera que manteniendo sus diferenciaciones, pueda haber una transición fluida y suave, de baja velocidad y caminable. Bentley et al. (1985) proponen como alternativa los centros de cuadra (en el presente escrito se continuará refiriendo a este concepto como "Corazones de Manzana"), espacios públicos rodeados de terreno privado, al que solamente tienen acceso las personas a pie o en bicicleta. Este espacio podría permitir la apropiación del espacio y la posibilidad de ubicarse física y socialmente:

> *"La permeabilidad de cualquier sistema de espacios públicos depende del número de rutas alternativas que ofrece entre un punto y otro. Pero estas rutas deben ser visibles; si no lo son, solo las personas que ya conocen el área pueden aprovecharlas. Así que la permeabilidad debe ser visual y no sólo física."*



SAN JOSÉ Y EL FENÓMENO "SIN COSTURA"

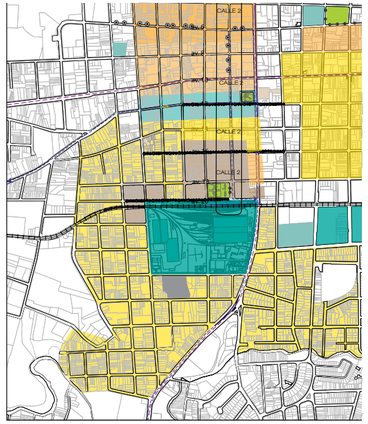
Cuando se analiza la ciudad de San José, se observa que esta se recorre mayoritariamente de **este a oeste**, y viceversa, tanto para los peatones en la Avenida Central y la Avenida 4 como para los vehículos en la Avenida Segunda y Avenida 10. Si la legibilidad de la ciudad se da en este sentido, entonces ¿qué pasa con la relación del norte y el sur de la ciudad?

Este fenómeno corresponde a la falta de una costura consistente que conecte el sur, el centro y el norte de la capital, siendo un tejido urbano fraccionado, en el cual se evidencian franjas de actividad delimitadas por las avenidas (ver conjunto de imágenes 5.1, pág. 103). Por ejemplo, entre Avenida Central y Avenida Segunda se encuentra la mayor cantidad de actividad institucional, servicios y comercial, esta última con una paulatina expansión hacia el sur, hasta Avenida 10. Avenida 12 tiende al uso institucional, mientras que en Avenida 14 predomina el habitacional. Entre Avenida 16 y Avenida 20 se observan talleres, bodegas y un área habitacional. Sin embargo, es una lectura de ciudad dividida en sentido norte-sur, que impide la integración, concentración y variedad de actividades en un mismo sector (ver mapa 5.1).

El caso de Calle 2 (ver mapa 5.2, pág.106) es solo un ejemplo de lo que sucede a nivel general, ya que se puede ver que es un fenómeno reflejado desde Calle 2 hasta Calle 10, donde la mayor actividad comercial se encuentra hacia el centro y el sector habitacional se ha desplazado hacia la Estación al Pacífico, donde las personas viven hacia adentro.

Todo lo anterior demuestra que esta falta de costura tiene tres causas. La primera es la importancia del automóvil que desemboca en la imposibilidad, por parte de peatones, para conectar y activar la ciudad. Este orden de prioridades niega que el peatón pueda tener un recorrido sin interrupciones constantes a medida que se desplaza, por lo que la preocupación se enfoca en cruzar las calles y no en la vivencia del espacio. Además, se ha tomado la ciudad como un centro de conexión, especialmente entre el este y el oeste, para las personas que habitan fuera de San José, cuya experiencia dentro de la capital sea principalmente en este sentido. Esto deja de lado la importancia de una conexión norte-sur para las personas que realmente habitan dentro de la ciudad y necesitan conocerla y recorrerla a pie.

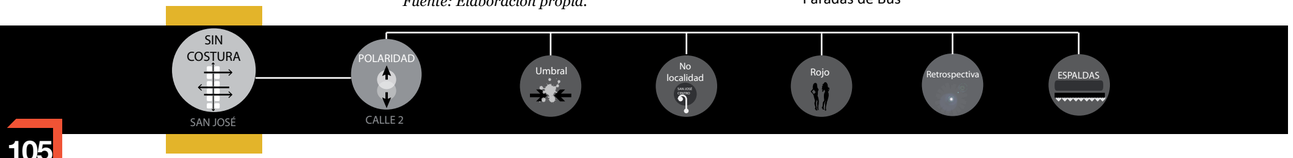
Por último, el despoblamiento la ha convertido en un espacio con enfoque comercial, institucional y de servicios, desplazando el uso habitacional hacia los extremos y la periferia, que se refleja en la especialización y segregación de las actividades que conforman el uso de suelo hoy en día.



Mapa 5.1 Sin Costura-San José Sur
Fuente: Elaboración propia.

SIMBOLOGÍA

- Bulevar
- Comercial
- Bares, Clubes nocturnos, Pensiones
- Habitacional
- Lote vacío o edificios abandonados
- Parqueos
- Parque o área verde
- Institucional
- Talleres
- Comercio para carros
- Oficinas
- Salud
- Calle 2
- Paradas de Bus



Mapa 5.2 Sin Costura-Calle 2
Fuente: Elaboración propia.

Reflejo de la Desvinculación en CALLE 2

Calle 2 no se escapa de una evidente falta de costura. A continuación se menciona la conformación y caracterización de las actividades que se observan desde el Parque Central hasta la Estación al Pacífico (ver conjunto de imágenes 5.2):

1. La variedad **comercial** propicia que las fachadas se abran hacia el flujo peatonal y ofrezcan algo que ver. Además, los aleros sobre la acera crean micro espacios de espera que sirven de transición entre el espacio público y el comercio.
2. Hacia el sector del centro de San José, la variedad de actividades incluye: **comercio, servicios, instituciones gubernamentales, espacios de ocio, espacios de estar, lugares de estacionamiento, paradas de bus y vivienda.** La cantidad de actividades y la cercanía entre ellas aumentan la afluencia de personas.
3. Algunas **actividades**, como las artesanales, se dejan entrever desde el exterior. Sin embargo, existe un contraste con las **actividades nocturnas** que, tanto de día como de noche, son encerradas y físicamente se reflejan en muros ciegos. La vivienda existente tiene espacios de transición hacia el exterior.
4. Las actividades hacia el medio tienen un carácter más pasivo, e incluyen comercio de tipo **artesanal y artístico** de temporalidad diurna, que contrasta con el **comercio para adultos** exclusivo que se da de noche. Hay vivienda y grandes áreas destinadas al parqueo de vehículos.
5. No hay permeabilidad en el sector sur, pues el uso de suelo demanda muros altos para contener las **actividades industriales, automotrices, despachos privados.**
6. Al sur de la calle, las actividades son de tipo **industrial, talleres mecánicos y servicios** a los que se debe accesar con **vehículo.** Además, mucho del uso del suelo está destinado al almacenaje.

En general, se observa la especialización de usos por sectores (ver diagrama 5.2) y el predominio del automóvil como parte de la configuración del espacio (ver diagrama 5.3).

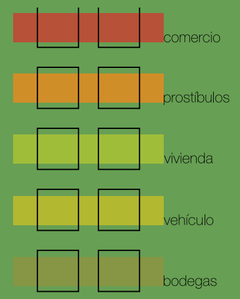


Diagrama 5.2. Segregación de actividades
Fuente: Elaboración propia.

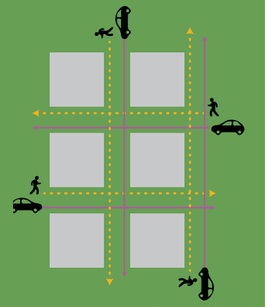


Diagrama 5.3 El auto y el peatón
Fuente: Elaboración Propia

Conjunto de imagenes 5.2
Sin Costura- Calle 2
Fuente: Elaboración propia.

5.2.2 Polaridad

"Centralidad: Es la intersección y coexistencia de polaridades.
Polaridad: Es el ámbito urbano constituido por la red de actividades conformada por una actividad urbana principal y sus complementarias."

(Miño, 1990)

Las actividades que generan un mayor flujo (de mercancías, personas, capitales e información) se dan principalmente en el centro, generando polos. Un polo activo en el centro y polos inactivos en los extremos. Como menciona Koolhaas (2006): "[...] el interés en el primero presumiblemente compensa por el vacío del último. Conceptualmente huérfana, la condición de la periferia empeora por el hecho de que su madre todavía está viva, robándose el show, acentuando las deficiencias de la cría". Él se refiere a que el centro es la zona de mayor mantenimiento, el lugar que tiene más importancia en la ciudad; está en constante renovación puesto que es la principal imagen de la ciudad y aquella con la que todos se relacionan, mientras que los alrededores quedan despoblados, descuidados, con una imagen negativa para las personas.

Esta segregación entre actividades completamente distintas es la que, según Caldeira (2003), se encarga de caracterizar "las ciudades en función de un conjunto de reglas, como una especie de código, que sirve para organizar el espacio y marca diferencias sociales, de acuerdo con determinada época y cultura" (p.11). Ilama (2008), en su definición de fragmentación, describe lo anterior como una desintegración que permite la creación de micro-ciudades, que se perciben conforme la distancia con respecto al centro aumenta, porque se da una transformación del espacio, tanto físicamente como socialmente. Donde se pierde aquello que "paradójicamente tiene que ser, al mismo tiempo, el más viejo y el mas nuevo, el más fijo [estático] y el más dinámico; soporta la adaptación más intensa y más constante" (Koolhas, 1994), es cuando se percibe un cambio: la noción de ingreso al polo opuesto, una de las micro-ciudades que se encuentran anexas al centro.

La segregación surge de la búsqueda constante de la centralidad, y separa las diversas funciones y las personas que las cumplen. Pero como menciona Gehl (2006) con respecto a este tema, no se trata de la integración formal de los edificios y funciones primarias de la ciudad, sino más bien lograr la integración de las múltiples actividades y las personas, pero a una escala pequeña para así determinar si lo que sucede en la ciudad se vuelve monótono o interesante. No es importante que las fábricas, residencias, servicios, etc., se ubiquen juntas, pero sí lo es que las personas que viven y trabajan en los diferentes edificios utilicen los mismos espacios públicos y se encuentren unas con otras mientras desarrollen sus actividades diarias.

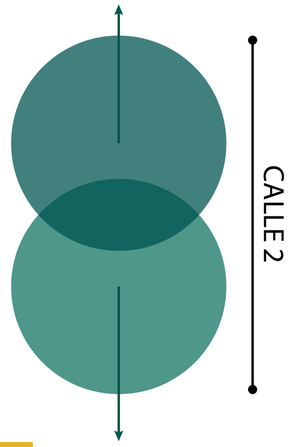


Diagrama 5.4. Polaridad en Calle 2
Fuente: Elaboración propia

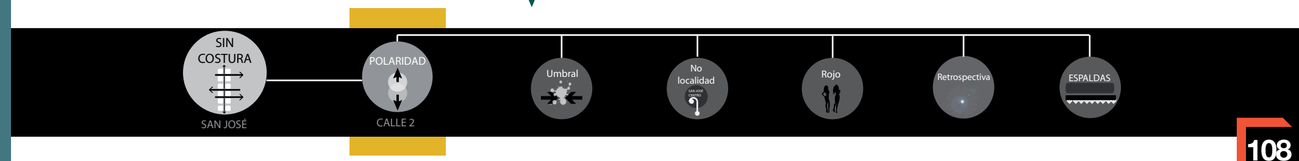


Imagen 5.1 Vida urbana activa
Fuente: Elaboración Propia

CALLE 2
Y EL FENÓMENO "POLARIDAD"

"POLARIDAD: Condición de lo que tiene propiedades o potencias opuestas en partes o direcciones contrarias como los polos" (RAE) (Ver diagrama 5.4, pág.108).

Este fenómeno hace referencia a una dualidad en las vivencias, la calidad física y social de un sector. Las dinámicas responden a un cambio de frecuencia en las actividades de ambos polos. En la ciudad, en un tramo especifico, la diferencia entre un tipo de actividad y otra es muy marcada. Siempre existe un eje que separa o indica una diferencia, como por ejemplo: un flujo

Imagen 5.2 Texturas y Colores
Fuente: Elaboración Propia

Imagen 5.3 Calles y aceras angostas
Fuente: Elaboración Propia

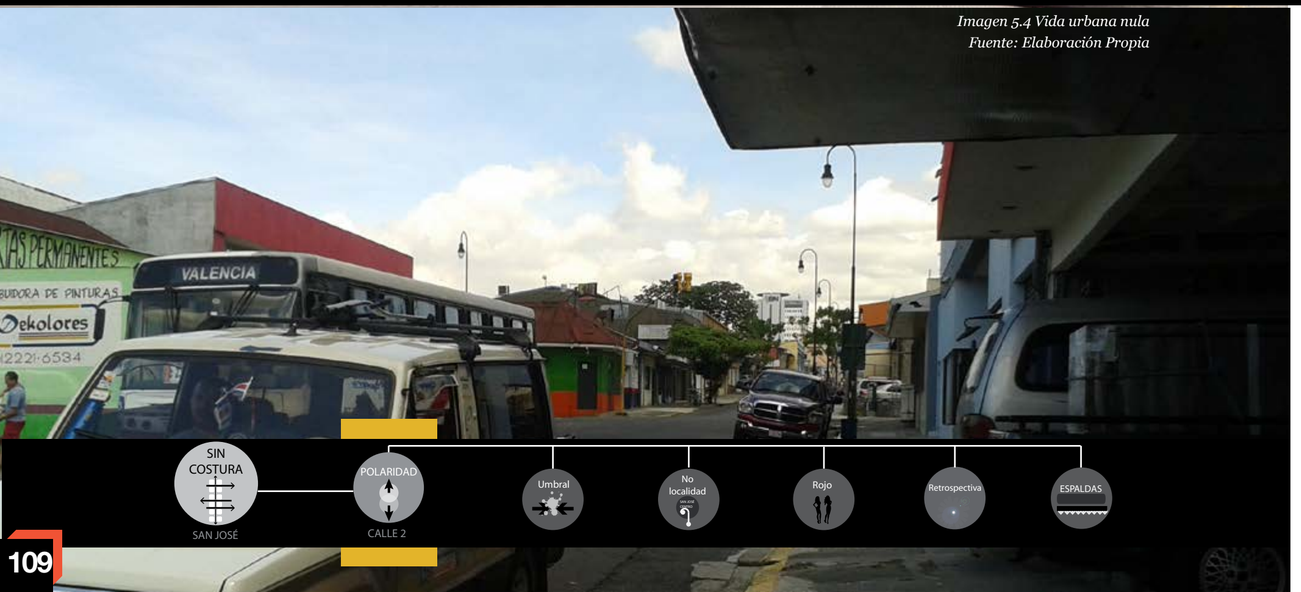


Imagen 5.4 Vida urbana nula
Fuente: Elaboración Propia

Imagen 5.5 Muros y grises
Fuente: Elaboración Propia

Imagen 5.6 Calles y aceras anchas
Fuente: Elaboración Propia

vehicular, un gran edificio o área que divide un espacio en dos y estos espacios responden de manera opuesta.

Avenida 10 es el eje que propicia la "POLARIDAD" en Calle 2 (ver mapa 5.3). Al recorrer desde el Parque Central hasta la Estación al Pacifico, y viceversa, esta avenida marca una diferencia de ritmo. El Parque Central es el punto que representa el centro de la ciudad, el espacio con mayor flujo de personas y actividad urbana (ver imagen 5.1, pág.109). Al caracterizar el norte, se utilizan términos como: color (ver imagen 5.2), música, estrés, caos, gente, calles angostas (ver imagen 5.3) y actividad. Al sur se percibe silencio, actividad urbana nula (ver imagen 5.4, pág.109), inseguridad, poco tránsito peatonal, y muros (ver imagen 5.5), predomina el color gris y las calles son anchas (ver imagen 5.6). Todo lo anterior es el reflejo de un extremo de la ciudad.

Mapa 5.3 Polaridad
Fuente: Elaboración Propia

5.2.3

UMBRAL

Imagen 5.7 Umbral de ingreso en el bulevar de Calle 2
Fuente: Elaboración Propia

"El umbral provee la clave para la transición y conexión entre áreas de diferente naturaleza territorial y constituye la condición espacial para en encuentro entre dos dominios contrapuestos."

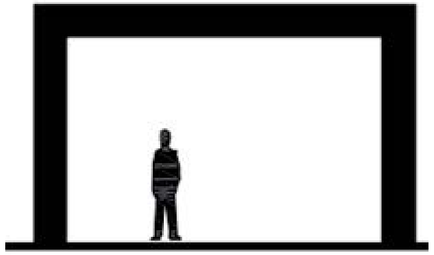
Hertzberger (1991, traducción por Morgan)

Algunos componentes deben coexistir para la determinación de lo que es ciudad y lo que no. Se concibe como urbano el sector que incluye la concentración de dinámicas diversas y que promueven la movilización masiva de los elementos participantes de esas mismas dinámicas. Por esto, la ciudad la conforman todas las interconexiones que se dan entre las partes que se encuentran en el sitio, en el tiempo preciso, y que, por lo tanto, atrae hacia sí misma la atención de la población general. El resto accede a ella para abastecerse de sus beneficios y a la vez lidiar con lo que en ella suceda.

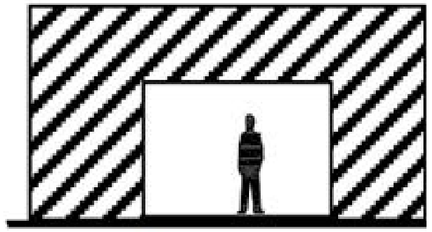
Al hacer referencia a la "ciudad", se intuye que otra cosa no es ciudad y que ambos están vinculados por esa misma diferenciación. Cuando se pasa de uno a otro, las transiciones importan para demarcar las configuraciones físico-espaciales y sociales e incluso las identidades de cada parte. A esta transición se le conoce como "Umbral". La definición, según Hertzberger (1991), es que "el umbral provee la clave para la transición y conexión entre áreas de diferente naturaleza territorial y constituye la condición espacial para el encuentro entre dos dominios contrapuestos" (tomado de Morgan). Es decir, que el borde entre ambos ámbitos heterogéneos lo constituye un marco socio-espacial cuya función es entretejer las dinámicas de las partes, lo cual genera un tercer ámbito de mayor variedad y riqueza y que, por ende, cumple su papel inductivo. En este sentido, Ellin (2006) menciona que en el umbral ecológico donde los dos ecosistemas se encuentran, por ejemplo, no hay competencia ni conflicto, sino sinergia y armonía. También explica que del umbral se puede tener cualquier expectativa, lo que sí es seguro es su existencia, como un espacio vivencial. Sin embargo, su ubicación geográfica puede movilizarse en el tiempo, por el cambio de dinámicas en cualquiera los ámbitos, ya sea de crecimiento físico, de actividad, etc.

En este transitar hacia la ciudad existen puntos que funcionan como indicadores de que el destino se acerca y que ha dejado de recorrerse la mancha poblacional general para introducirse al núcleo principal. Aunque la terminología de "Umbral" hace referencia a una entrada, es válida su percepción en el egreso de la ciudad, pues no debería verse como un espacio parcializado hacia uno de los ámbitos que conecta, sino como zona neutral de enlace. La Arq. María José García Aguaida (2008) describe esta condición neutral de "Umbral" como:

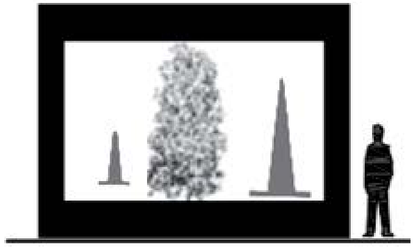
"*Elemento que demarca un punto de transición entre dos espacios urbanos y que, al igual que el umbral arquitectónico, representa un doble papel hacia adentro y hacia fuera, hacia un lado y hacia el otro, un punto de enlace entre dos espacios, estableciendo un diálogo entre ambos espacios de manera simultánea Es una estructura, que representa e identifica un espacio de transformación permeable, tanto física como perceptualmente, entre fronteras urbanas, ya sean fronteras entre espacios construidos, entre espacios verdes urbanos naturales o intervenidos o entre espacios construidos y espacios verdes urbanos" (pág.5).*



Umbral Característico Típico



Umbral Característico Habitable



Umbral Característico Marco

Diagrama 5.5 Umbrales Característicos
Fuente: García (2009)

A pesar de esta definición, es probable que algunos Umbrales se cataloguen como “de salida” o “de entrada” por la dirección predominante del flujo de movilización entre los ámbitos.

La Arq. García (2009) logra caracterizar los umbrales urbanos y seleccionarlos según su tipo, considerando los elementos que revalorizan y dotan de identidad simbólica, escala y configuración, conexiones de doble faz y la capacidad de indicar perceptualmente el punto exacto de transición.

TIPIFICACIÓN DE LOS UMBRALES URBANOS:

1. Umbral Característico: Es el umbral inconfundible, tradicionalmente reconocido como puerta de acceso hacia un espacio determinado. Normalmente está conformado por tres elementos: dos de ellas colocadas en posición vertical y una en horizontal que une a las anteriores. Su presencia representa la conectividad de dos espacios de características distintas.

En el espacio se pueden observar diferentes características que identifican a los umbrales característicos, por eso se clasifican en tres tipos (ver diagrama 5.5, pág. 112):

- **Umbral Característico Típico:** Es el umbral compuesto por tres elementos.
- **Umbral Característico Habitable:** Conformado por un elemento trilítico. Está estructurado, no por tres elementos, sino por un volumen con un vacío central que representa el acceso.
- **Umbral Característico Marco:** En lugar de representar un punto de transición entre dos espacios urbanos, su función es enmarcar un lugar, un espacio o un elemento, por lo que la transición es física-visual o únicamente visual.

2. Umbral Bi-lítico: Conformado por dos elementos que se encargan de la transición entre dos espacios con características distintas.

Su simetría o su aproximación a la misma, así como sus dimensiones, altura y separación entre ambos elementos conformantes del umbral, generan una fuerte carga espacial e influencia sobre el espacio urbano que permiten su percepción como elemento de umbral. Al ambos elementos tener alturas iguales el espectador consigue, por tensión espacial, completar perceptualmente la forma del umbral (García, 2008, pág.9).

Existen tres tipos de umbral bi-lítico, según las variaciones que se perciben en el entorno urbano (ver diagrama 5.6, pág.113):

- **Umbral Bi-Lítico** Columna: Este umbral es conformado por dos columnas o elementos verticales alargados.
- **Umbral Bi-Lítico Bajo:** Los elementos que representan este umbral son verticales, pero de menor tamaño que el anterior. Se identifica sutilmente el umbral.
- **Umbral Bi-Lítico Habitable:** conformado por dos edificaciones que parecen presentar simetría; tienen una ubicación estratégica y su

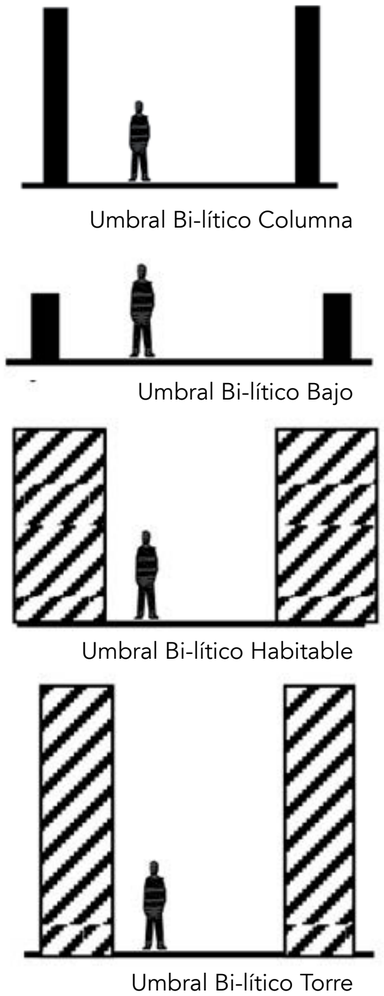


Diagrama 5.6 Umbrales Bi-Líticos
Fuente: García (2009)

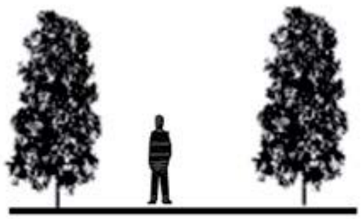


Diagrama 5.7 Umbral Natural
Fuente: García (2009)

Diagrama 5.8 Umbral Icónico
Fuente: García (2009)

Diagrama 5.9 Sucesón de Umbrales
Fuente: García (2009)

presencia en el espacio urbano es imponente, por lo que se percibe como umbral de conexión entre dos espacios.

- **Umbral Bi-lítico Torre:** Parecido al anterior, pero las edificaciones se caracterizan por ser mas alargadas, generando una fuerte sensación de espacio contenido.

3. Umbral Natural: Los elementos físico-naturales, como el agua y la vegetación, enmarcan el umbral. (ver diagrama 5.7, pág.114)

4. Umbral Icónico: Existen diferentes elementos que le dan identidad al espacio; este factor permite que estos sean identificados como umbrales urbanos. A diferencia de los hitos, estos elementos tienen propiedades que distinguen los umbrales, como la penetrabilidad y el enlace de espacios (ver diagrama 5.8).

5. Sucesión de Umbrales: “Presencia de varios elementos de umbral sobre un mismo eje o espacio urbano interrelacionados entre si, al en acción conjunta, configurar y dotar a lugares de identidad y simbolismo” (García, 2008, pág.10) (Ver diagrama 5.9).

En resumen, las características de los elementos urbanos son la penetrabilidad, legibilidad, identidad, significado, imaginabilidad y escala. Los anteriores identifican un espacio urbano cuya función es conectar dos espacios o ser un espacio de transición. La conexión o transición se da principalmente entre espacios heterogéneos o con identidades distintas (ver diagrama 5.10).

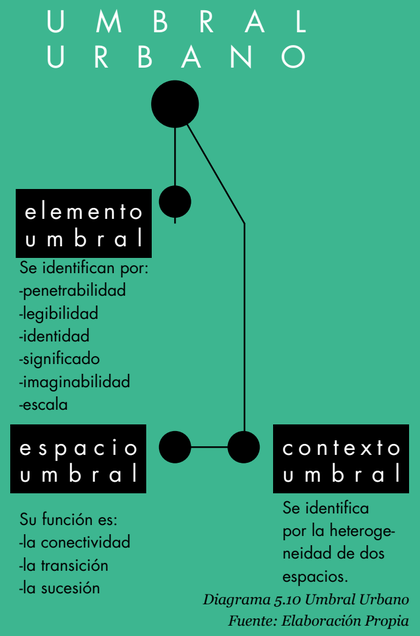


Diagrama 5.10 Umbral Urbano
Fuente: Elaboración Propia

CALLE 2
Y EL FENÓMENO "UMBRAL"

El umbral se percibe cuando las características físicas y sociales del entorno indican el ingreso perceptual a San José.

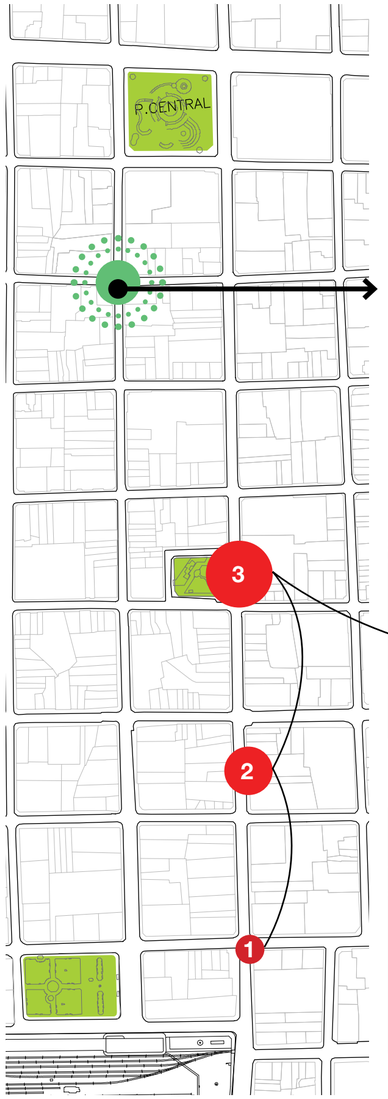
En calle 2 es identificable un "UMBRAL" a nivel peatonal, y se clasifica como **Umbral Bi-Lítico Habitable**, específicamente en los cien metros hacia el sur de paso adoquinado, entre la Avenida 4 y 6 (ver mapa 5.4, pág.116), donde las edificaciones destacan por el aumento en la altura, y cuyos volúmenes generan un espacio urbano contenido, marcando claramente la llegada (ver imagen 5.7, pág.111) o salida al bulevar (ver imagen 5.8, pág115). Son claras las dinámicas distintas que se enfrentan en este espacio de transición: primero, la dinámica entre la Avenida 6 y 8, con una condición más estrecha, de aceras angostas, un flujo vehicular constante y comercio que complementa la paradas de autobús; en segundo lugar, un espacio exclusivo para peatones, con amplitud en el área de paso. El cambio de textura en las aceras del bulevar (ver imagen 5.9, pág.116) y, principalmente, el uso del espacio complementa la definición del umbral, ya que permiten "adueñarse del espacio" y evitar los vehículos.

En la Calle 0, se identifica un "UMBRAL" para el transeúnte o motorizado de tipo **Sucesivo**, o como lo hemos denominado en esta investigación, **Umbral Progresivo**, presente sobre el eje vial.

Su clasificación se da por ser una calle principal de acceso vehicular y peatonal hacia San José Centro. Su demarcación es la lectura continua de algunas estructuras físicas ubicadas sobre esta calle, que representan la llegada gradual al centro de San José, identificables por su carácter simbólico. En sentido sur-norte, la primera referencia es la llegada a la Estación al Pacífico y el paso por la línea férrea (ver imagen 5.10, pág.116), que marca un límite hacia el sur del casco central. Seguidamente se encuentran los edificios de la Clínica Bíblica, que sobresalen sobre el horizonte visual, y donde el puente sobre la Calle 0 tiene una gran fuerza simbólica (ver imagen 5.11, pág.116). Por último, se da el paso por la Iglesia y el Parque de la Dolorosa (ver imagen 5.12, pág.116), que cierra la transición para dar lugar al ingreso al centro de San José. La Calle 0 es un eje de tensión entre la actividad del centro de la capital y el sector sur residencial-barrial, por lo que una gran mayoría de los flujos utilizan la calle como ingreso.

En San José se pueden identificar diversos umbrales, y todos ellos son importantes para ayudar a la legibilidad del espacio urbano. Por lo tanto, es importante potenciar este fenómeno en la propuesta a realizar.

Imagen 5.8 Umbral de egreso en el bulevar de Calle 2
Fuente: Elaboración Propia



Mapa 5.4 Umbrales de Calle 2
Fuente: Elaboración Propia

Imagen 5.9 Cambio de texturas
Fuente: Elaboración Propia

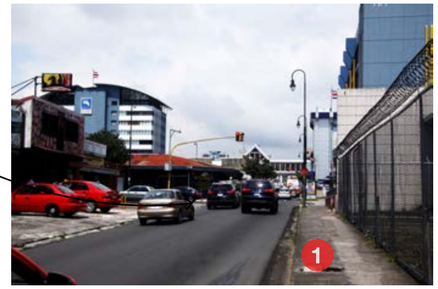


Imagen 5.10 Ingreso a San José- Vía férrea
Fuente: Elaboración Propia

Imagen 5.12 Ingreso a San José- Dolorosa
Fuente: Elaboración Propia

Imagen 5.11 Ingreso a San José- Clínica Bíblica
Fuente: Elaboración Propia

5.2.4 no localidad

DE LOS BARRIOS DEL SUR EN EL CENTRO DE S.J

Una porción de terreno dentro de la ciudad se convierte en un **lugar** cuando puede ser reconocible, transitable y ubicado en un mapa para, posteriormente, ser calificable -entonces mencionable-, y que otros lo puedan identificar. Esto lleva el nombre, según Lynch, de "imaginabilidad". Luego, para que el lugar sea un territorio, debe ser identificable como propio. A esto hace referencia el **fenómeno de la No-Localidad**, cuando hay lugares dentro de la ciudad que manifiestan los comportamientos y las actividades que representan a otro lugar e, inclusive, son reconocibles como territorios propios a la otredad.

Primero, se define la territorialidad, según Ramírez y Aguilar (2006), como el conjunto de relaciones tejidas por el individuo con su entorno; además, mencionan el pensamiento de Heidegger (1986) que airma: "vínculo con el territorio se concreta con el arraigo, es decir que es un lazo de pertenencia respecto al territorio" (p.13). Por esto, un territorio se transita, se vive, se vigila de otros, se invita a algunos, porque le pertenece a las personas que se familiarizan con su dinámica.

Entonces, este fenómeno responde a un enlace entre la actividad de las **paradas de bus** dentro de la ciudad y la activación espacial por parte de **personas que habitan fuera de San José.** Como término de mecánica cuántica, el principio de la No-Localidad "describe la capacidad de objetos creados a partir del mismo estado definido, de permanecer interrelacionados y con capacidad de comunicarse incluso estando separados por grandes distancias". Al asociar este término con la dinámica urbana que se ha tratado, indica que el vínculo entre la periferia y la ciudad puede trascender posiciones físicas. Esto, en San José, se asocia a la respuesta comercial y vivencial cercana a las paradas de buses. El fenómeno es identificable en el **diálogo,** entre estos puntos y las personas que hacen uso del transporte público (usuarios de las paradas que coinciden en un lugar de destino y conllevan al encuentro presencial), que se observa en la familiaridad entre las personas, el contacto visual o en la relación entre los vendedores y los compradores.

Existen dos expresiones de territorialidad. En la primera se encuentran los **usuarios del transporte público.** En su caso existe la pertenencia a un lugar aunque no se habite en él, pero sí se tiene una constante afluencia; es notable que las dinámicas empiecen a marcar una rutina y una identificación espacial. Por ejemplo, estas personas que utilizan el bus hacia la ciudad, aunque no son habitantes de San José Centro, son las que se encargan de activarlo e identificarlo como un lugar. Cabe rescatar que tiene importancia la magnitud de la recurrencia y el motivo, es decir, ¿qué es lo que se busca? ¿Cada cuánto se acude? ¿Cuáles los factores que facilitan o dificultan esta acción? Ya sea por necesidad o por actividad recreativa, la movilidad hacia el sector determina un tipo de persona con interés en algo que se encuentra en el lugar y que, de ser reubicado esto, la dinámica cambiaría. Esto va más allá del término de imaginabilidad de Lynch. Armando Silva (2006)lo expone al decir que "nombrar el territorio es asumirlo en una extensión lingüística e imaginaria: en tanto que recorrerlo, pisándolo, marcándolo en una u otra forma es darle entidad física que se conjuga, por supuesto, con el acto denominativo" (Silva, 2006, pág. 54). Así, el territorio es perteneciente aunque no se habite en él pero constantemente tenga una vivencia personal.

En la segunda expresión se encuentran los **ofertantes de los comercios** que tienen una labor fija y pueden tener mayor control con las actividades al exterior de sus negocios. Esto es parte también de su apropiación del lugar, de su sentido de pertenencia y su capacidad, por lo tanto, de conocer quiénes son los habituales y quiénes son los nuevos en su entorno.

El fenómeno de "NO LOCALIDAD" es perceptible en diferentes puntos de San José (ver imagen 5.13, pág.118). Cada parada y su actividad circundante identifican y caracterizan el destino, algunas en pequeños detalles físicos o sociales y otras en toda su extensión. Sin embargo, el factor determinante son las personas que visitan estas paradas, puesto que son ellas las que le dan vida a los servicios, al comercio, a las actividades de ocio y recreativas.

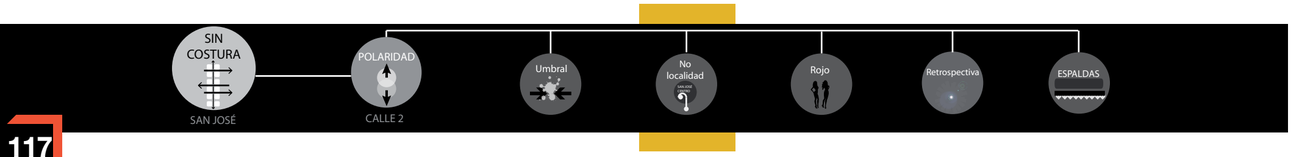
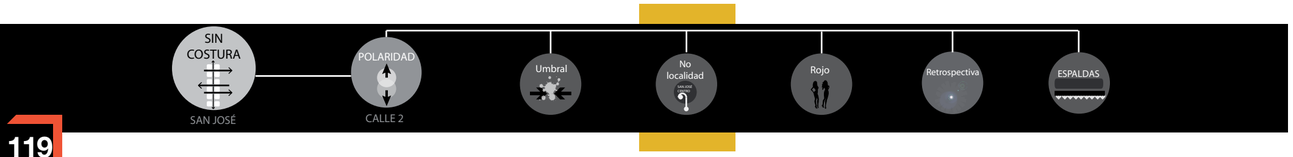


Imagen 5.13. Paradas de bus en San José
Fuente: Elaboración propia

"Barrios del Sur"

Imagen 5.14. Actividad urbana generada por las paradas de bus
Fuente: Elaboración propia



CALLE 2
Y EL FENÓMENO "NO LOCALIDAD"

Que haya poca población habitante en el distrito Hospital, ocasiona que este sector sufra problemas con relación a la actividad urbana. Sin embargo, este fenómeno explica la actividad constante que se percibe en Calle 2 (en el segmento entre el Parque Central y Av. 8) desde tempranas horas del día hasta el anochecer. La mayoría de las personas que hacen uso de este espacio, proviene de los Barrios del Sur de San José. La "NO LOCALIDAD" se asocia al sentimiento de apropiación de estas personas, sobre las zonas en las que se ubican los servicios públicos de movilidad, con la realización de actividades complementarias a esta.

Uno de los servicios de transporte público que tienen influencia sobre el sector, es el autobús y la ubicación de la parada final de sus rutas hacia los Barrios del Sur, entre ellas: Loma Linda, Paso Ancho, López Mateos, San Rafael Abajo, San Rafael Arriba, La Valencia y Alajuelita (ver mapa 5.5). El fenómeno se identifica en el tipo de comercio y actividades que responden a la población que usualmente hace uso de este servicio, con lo cual las personas se sienten parte del entorno y poco a poco este se va transformando, dando respuesta a las necesidades de los usuarios. Cuando esto sucede, se observan los vestigios barriales dentro del sector.

Lo anterior provoca una burbuja de actividad que, en su mayoría, involucra tanto a los vecinos de Calle 2 como también las personas de los Barrios del Sur que llegan a San José. La actividad comercial, formal e informal, se enriquece cada vez que llega un bus a este sector (ver imagen 5.14, pág.119).

Otra de las causa por las que se menciona que los Barrios del Sur alimentan Calle 2 es por la actividad ferroviaria. Este segmento de San José remata con la Estación al Pacifico, y una cantidad de usuarios considerable (percibida por medio de la observación) provienen de los barrios ubicados al sur de la Estación o se dirigen hacia estas comunidades. Muchas de las personas que utilizan el tren culminan su aporte en la vida urbana del sector en la espera de la parada de bus que se encuentra en el Parque de los Bomberos.

A partir de lo anterior se genera un perfil de usuario que define a personas externas a Calle 2 como parte de los principales activadores.

SIMBOLOGÍA

Recorrido en bus desde los Barrios del Sur hasta Calle 2

Mapa 5.5. Influencia de los "Barrios del Sur" en Calle 2
Fuente: Elaboración Propia, mapa tomado de Google Earth

5.2.5

ROJO

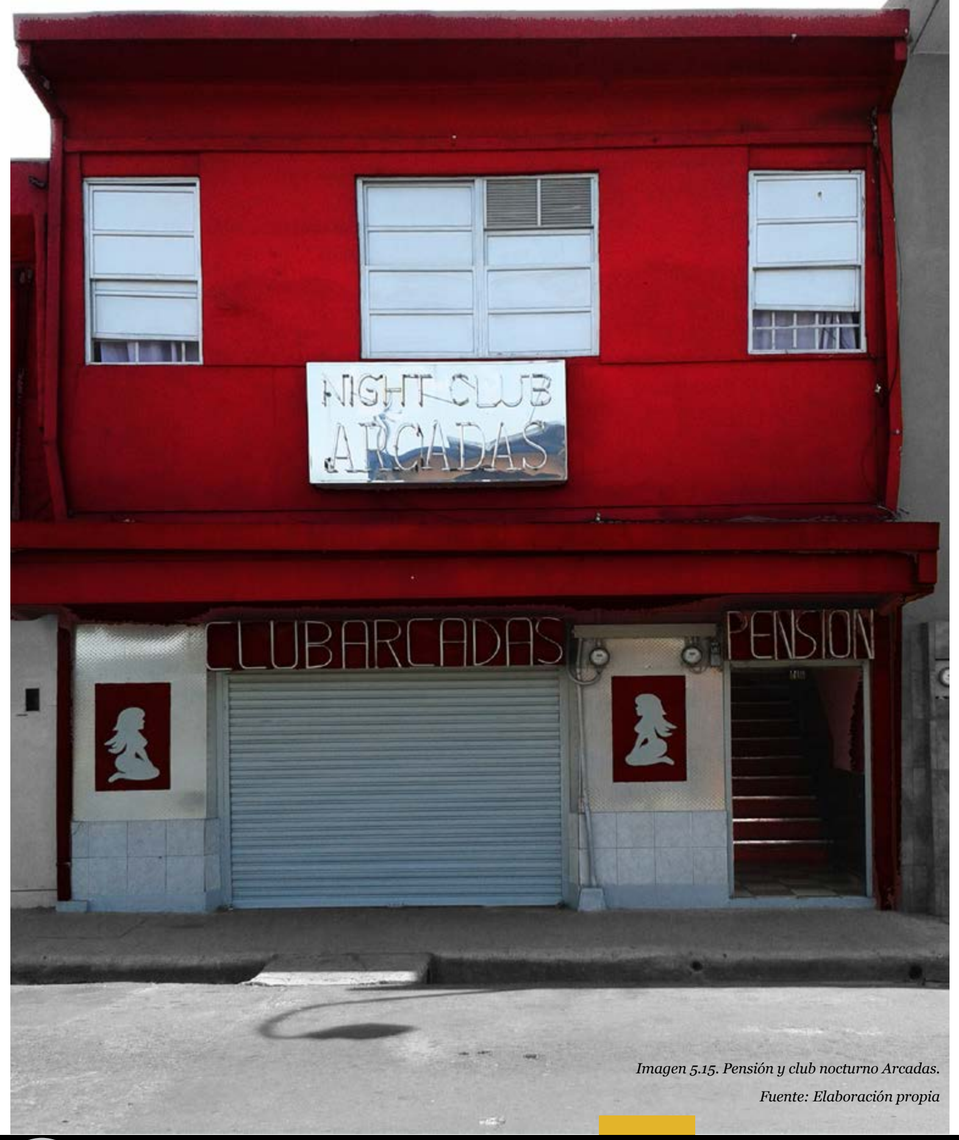
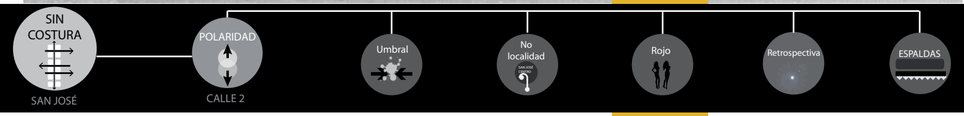


Imagen 5.15. Pensión y club nocturno Arcadas.

Fuente: Elaboración propia



El espacio público es derecho de los ciudadanos para habitar las calles en las diferentes temporalidades. San José cuenta con sectores cuyo uso del espacio público se encuentra en una decadencia cada vez mayor, lo que incentiva la disminuyente visita de las personas. Los ciudadanos han emigrado de sus viviendas a otros sectores, lo que en algún momento llamó la atención del comercio sexual. Las casas de habitación que se ubican la zona roja, son pocas, y los residentes, según los testimonios que se tomaron, confiesan que después de las 6 p.m., ellos no salen de sus casas.

La interrogante es la perpetuidad de habitar esta zona aun con este tipo de comercio inhibidor para los vecinos. La respuesta es la cercanía a cualquier sitio dentro del centro accesible desde su vivienda, que se encuentra inmersa en la ciudad, y esto, al parecer, compensa el hecho de solo poder hacer uso de ella en horas tempranas, mientras el comercio sexual parece estar apagado. Sin embargo, la apropiación a la localidad por parte de estos vecinos no es tal como para dar un mantenimiento constante al espacio público. Además, conociendo su uso posterior en la noche, la imagen urbana se deteriora por el poco interés.

Este espacio urbano, en horas de la noche, refleja una serie de juegos lumínicos que se aprovechan para invitar a las personas a ingresar; sin embargo, los elementos visuales en algunas zonas son predominantemente de comercio sexual. Stephen Barber (2006) menciona que "la ciudad contemporánea concede estratégicamente su propio sistema de diferenciación a los medios: sobre el espacio de la ciudad y los ojos de sus habitantes, se elevan los iluminados emblemas de las empresas y las imágenes sancionadas del cuerpo como los elementos visuales predominantes del escenario urbano" (pág. 167). Estos elementos visuales, junto con las trabajadoras sexuales, categorizan la zona roja.

"A veces, los cines pornográficos no eran otra cosa que horribles fosos escavados en el suelo, anunciados por decrépitas luces de neón de los años setenta, habitados por figuras fugitivas en fase terminal e iluminadas por un proyector que solo funcionaba intermitentemente" (Barber, 2006, pág. 160). Al comparar esta situación donde el comercio sexual, por medio del cine, toma el espacio público, esta es similar a la imagen de la zona roja de San José: el espacio iluminado con siluetas femeninas en luz neón, rodeadas por muros lúgubres que caracterizan el lugar. A razón de que este tipo de actividad se desenvuelva puertas adentro y no aporte ningún tipo de insumo positivo al espacio público, la zona tiene un alto potencial de que otra gran cantidad de actividades sombrías, como venta de drogas y prostitución callejera, sucedan; con esto, muchos indigentes eligen este tramo de la ciudad como su "dormitorio".

Así, estas actividades encubiertas se van expandiendo y abarcan cada vez más espacio dentro de la ciudad. Esto crea, en el imaginario colectivo, una noción de una ciudad entera que se suspende para una población diurna y se despierta para otra nocturna, percibida como peligrosa, y se daña la concepción de ciudad habitable atemporalmente. "Las superficies pornográficas de la ciudad digital combinan sus estrategias mediáticas hasta que la pornografía y los medios componen un único elemento trivial dentro del poder visual corporativo de un sector de la ciudad". (Twigger- Ross y Uzzel, 2003, pág. 160).

Al analizar este fenómeno, se pone en evidencia el malestar de la sociedad hacia el espacio público y, en consecuencia, los habitantes hacen uso limitado del espacio, mientras aumenta el miedo con respecto al sector.

CALLE 2 Y EL FENÓMENO "ROJO"

Calle 2 es identificada como parte de la zona roja del sur de San José. En un tramo de tan solo 18 cuadras (que se extiende desde el Parque Central hasta la Estación al Pacifico), se encuentran 27 locales dedicados al comercio sexual (ver mapa 5.6): pensiones y clubes nocturnos. Varios de estos sitios inician sus servicios desde las 10a.m. Entre el interior y el exterior se encuentran barreras físicas (grandes muros lisos) que anulan cualquier tipo de relación entre el transeúnte y el edificio, pues este comercio, debido a su naturaleza, realiza sus actividades hacia el interior del edificio, negando la relación con el espacio público (ver imagen 5.16, pág.125).

A medida que se descubren los antecedentes de estas dinámicas, destaca que el sur de San José se ha particularizado en el imaginario por los diferentes prostíbulos ubicados en la zona. Por ejemplo, la "Bíblica" (referencia de la Clínica Bíblica) es un sector que se etiqueta popularmente como un área de comercio sexual.

El anonimato se apodera del espacio público, lo cual causa una alta percepción de inseguridad. En horas de la noche, este se convierte en otro lugar (ver imagen 5.17, pág.125), irreconocible frente a las dinámicas diurnas y juzgado, a su vez, por el tabú social que desencadena en una vivencia ignorada.

La actividad habitacional ha convivido con el comercio sexual durante mucho tiempo, por ejemplo, se observa, en el primer nivel de algunos edificios, locales de este tipo y, en los niveles superiores, los habitantes de Calle 2. También destacan espacios que contienen estas actividades, inmersos en sectores que se caracterizan por bodegas y talleres (ver imagen 5.18, pág.125). Esta actividad se ha convertido en una característica inherente del sector; sin embargo, la ubicación y características físicas de algunos de estos locales hacen que pase desapercibido para algunas personas.

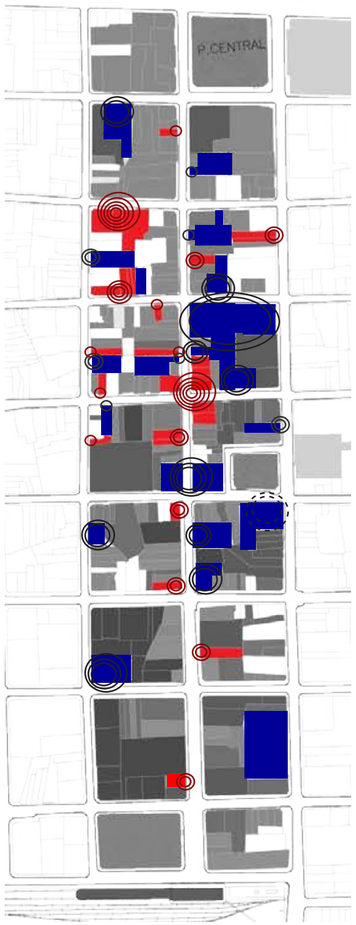
Al sumar el fenómeno "ROJO" a los parqueos (ver mapa 5.7, pág.125), se llega a comprender el porqué de Calle 2 como un espacio con actividad urbana casi nula. Ninguna de las actividades anteriores invita a las personas a adueñarse del espacio público en horas nocturnas, y el espacio privado es o para el automóvil, o para una minoría interesada en este tipo de entretenimiento.

SIMBOLOGÍA

Comercio sexual.

Mapa 5.6. Fenómeno "Rojo" en Calle 2.

Fuente: Elaboración propia



Mapa 5.7. Fenómeno "Rojo" y espacio de parqueo

Fuente: Elaboración propia

Imagen 5.16. Comercio sexual inhibe la actividad en el espacio público

Fuente: Elaboración propia

Imagen 5.17. Club Nocturno en Calle 2

Fuente: Elaboración propia

Imagen 5.18. Club Nocturno entre muros

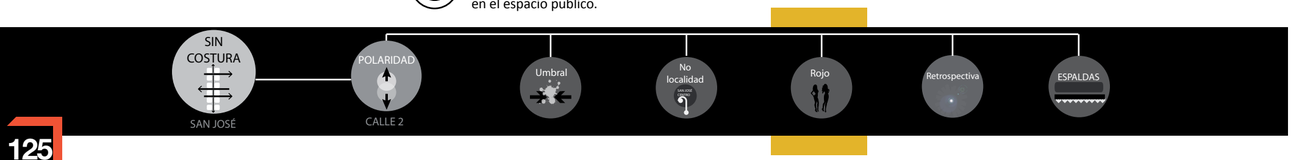
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

Comercio sexual.

Parqueos.

Influencia de la actividad en el espacio publico.



5.2.6 RETROSPECTIVA

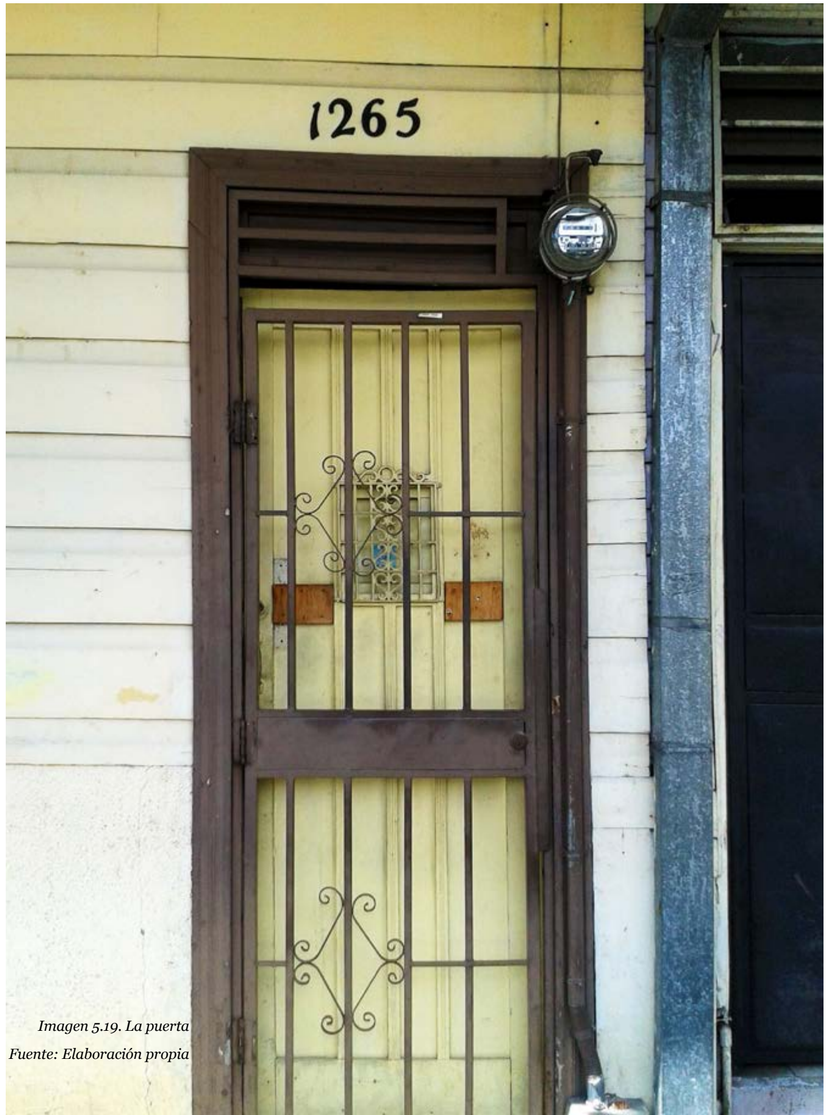


Imagen 5.19. La puerta

Fuente: Elaboración propia

Cuando ha pasado el tiempo en la ciudad, se pueden observar cambios en las costumbres, los habitantes, los comercios, el modo de transporte y las vivencias de los ciudadanos que la recorren y la habitan. El tiempo tiene un papel principal cuando se refiere a la definición de un espacio porque enmarca una serie de características que vuelven permanente este espacio en el imaginario de las personas; a lo que se refiere Ilama (2008) cuando dice: *"La ciudad desarrolla su forma en un espacio y tiempo" (pág.21).* La ciudad presenta diferentes etapas y diversas caras a lo largo del tiempo. San José se ha transformado al pasar de los años; sin embargo, muchas características del pasado continúan siendo la imagen principal de algunas partes de la ciudad. El pasado se encarga de mantener con vida ciertos espacios.

En San José, la apertura del tren favoreció muchas capas de la ciudad. Existía un flujo de personas constante entre semana hacia otros centros urbanos del país y, en los días de fines de semana, el tren servía como medio de transporte turístico hacia Puntarenas. Ver a las personas caminar con sus maletas por Calle 2 desde el Parque Central era muy común; así también, la circulación de carretas con materiales. El tren dio una gran oferta de trabajo que repercutió en la creación de barrios aledaños a la Estación para los obreros. La dinámica urbana se veía favorecida por el ir y venir de las personas y los objetos que llegaban con el tren. La economía crecía y materiales transportados regularmente, como es el caso de la madera, tuvieron también un asentamiento en el sector, en la construcción de casas y comercios, lo que le otorgó un lenguaje constructivo que daba identidad a la zona.

Como efecto común de todos los aportes anteriores, se observa la vida urbana de la época, cuando existía un alto uso del espacio público: los barrios se consolidaban y los negocios estaban en crecimiento. Todas estas características llegan a su punto máximo para luego decaer: la mancha comercial empieza a desplazar los barrios, haciendo que los ciudadanos decidan emigrar a la periferia; de igual manera, la industria se establece (en este sector específicamente) y el tren cierra sus puertas en 1993 debido al mal manejo de los fondos recaudados y algunas debilidades administrativas, según señala el documento de la Reseña Histórica del INCOFER.

El cambio que sufrió este sector sur fue abrupto. Hoy se vive en añoranza por el pasado debido a la decadencia de la zona. Según Auge (2003): *"Sea cual sea la erudición de quienes la contemplan hoy, jamás la contemplaran con la mirada de quien la vio por primera vez" (pág.31).*

Hoy en día, los muros de la industria han tomado la zona; el comercio es característico de San José Centro; los barrios han desaparecido o están en peligro de extinción; la clandestinidad del comercio sexual, drogas e indigencia se asentaron en la zona; y la existencia de parqueos y edificios deteriorados es numerosa, es una porción de la cuidad en ruinas. Auge (2003) define el término de ruina como "el vestigio de un edificio antiguo degradado o derrumbado, y, en sentido figurado 'lo que queda (de lo que ha sido destruido o de lo que ha sido degradado)'" (pág.28).

> *"La percepción de esa distancia es la percepción del tiempo, de la evidencia súbita y frágil del tiempo, que es borrada en un abrir y cerrar de ojos tanto por la erudición o la restauración (la evidencia ilusoria del pasado) como el espectáculo y la puesta al día (la evidencia ilusoria del presente)."*
>
> *(Auge, 2003, p.31)*

Como *"no hay paisaje sin mirada"* (Auge, 2008, p46), la anulación de Calle 2 desde la Estación es consecuencia de la negación del espacio urbano porque falta lo que la haga vislumbrar como un eje atractivo de recorrer. A cambio de esto, el servicio se ha reabierto a favor de la necesidad del transporte, no del disfrute de los ciudadanos; por consecuencia, no existe una conjugación a la vida urbana.

> *"El recuerdo jamás ha constituido la verdad de nadie [...] ya que, en el último término, dicha persona necesita la perspectiva temporal para poder verlo..."*
>
> *(Auge, 2003, p.13)*

Imagen 5.20. Recuerdos de la Estación
Fuente: Elaboración propia.

CALLE 2 Y EL FENÓMENO "RETROSPECTIVA"

Este fenómeno involucra las características tanto físicas como perceptuales que remontan a Calle 2 en un viaje por el pasado del sur de San José.

La Estación de Ferrocarriles al Pacífico (ver imagen 5.20, pág.128), se declaró Patrimonio de Interés Histórico–Arquitectónico, por sus

> *"Destacados valores tecnológicos, constructivos y arquitectónicos, propios de una época del desarrollo de la infraestructura de los grandes transportes colectivos", y además, "que la construcción del Ferrocarril al Pacífico y su posterior electrificación, representó un hito en la historia de Costa Rica, por tanto, las estructuras que conforman la Estación del Ferrocarril en San José son una parte representativa de la historia nacional y del desarrollo josefino"*
>
> *(Olsen, 1998).*

El edificio de la Estación invita a las personas a ingresar, y se exhibe el estilo tal cual se construyó. La actividad ferroviaria inclusive, trajo a la memoria las dinámicas urbanas que dieron vida al sector sur de Calle 2.

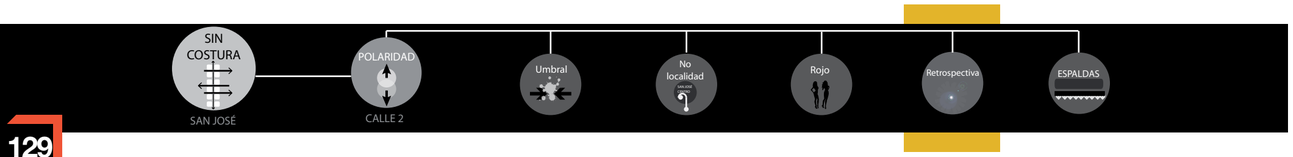
Gracias a la actividad ferroviaria existe una tipología constructiva y arquitectónica de las casas, las cantinas y otros edificios con el uso de la madera. Esto refleja la fuerte comercialización de este material en el pasado. No obstante, conforme se ha despoblado la ciudad, muchas casas de madera han desaparecido, sustituyéndose por grandes talleres o bodegas.

Los rótulos de algunos establecimientos parecen haberse detenido en alguna época del pasado (ver imagen 5.21); así también los diversos comercios artesanales que se encuentran en Calle 2, como las ventas de guitarras y de violines (ver imagen 5.22). Los dueños de estos espacios se establecieron en el sector en diferentes puntos del área de estudio como discípulos de Emanuel Mora Garro, creador de la primera fábrica de guitarras de San José. Mora Garro fue el encargado de la actividad de lutería en Costa Rica, que es parte de la imagen que se remite al pensar en Calle 2.

Además, las memorias de los vecinos del lugar se refieren a vivencias urbanas de barrio de ciudad relacionadas con áreas de esparcimiento, convivencia vecinal, control territorial, festividades religiosas, etc. Esto aún es perceptible en la zona en el remanente de población actual. Muchos de estos recuerdos se remiten al Parque de la Dolorosa y a la actividad religiosa que ocasiona la Iglesia. Cabe rescatar que el Barrio de la Dolorosa es de los primeros barrios en originarse en la ciudad, pero también fue de los primeros en despoblarse por el fenómeno de despoblamiento. Por esto, aunque el Parque tiene un gran potencial y es utilizado, no es frecuentado como en alguna época del pasado.

Imagen 5.21. Rótulo de establecimiento en Calle 2
Fuente: Elaboración propia

Imagen 5.22. Actividad de lutería en Calle 2
Fuente: Elaboración propia



ESPALDA

5.2.7

Imagen 5.23. Fenómeno "Espalda"
Fuente: Elaboración propia

Las ciudades en todo el mundo tienen definidos los espacios que se convierten en la cara principal. Las vías principales o ciertos edificios son la imagen que todos identifican y conocen. A pesar de esto, se identifican lugares cercanos a estos últimos que muy pocos conocen y visitan. San José no escapa de este **fenómeno de "ESPALDA"**, que es caracterizado por aquellos espacios que se ubican atrás de un espacio importante y se manifiesta con los **bordes inactivos** de la ciudad.

El fenómeno se identifica con la aparición de muros, parqueos y espacios vacíos, descuidados y desalojados; y también por una actividad urbana casi nula, ya que, en su mayoría, se concentra la vida de la ciudad en otro punto cercano. Las personas dentro de las edificaciones se protegen y se encierran, caracterizando los sectores por el amurallamiento. Estos grandes muros son causa de la soledad que se percibe en los alrededores, lo cual fomenta las actividades delictivas. En otros casos, la parte trasera de estos espacios, cuya imagen es primordial en la ciudad, está ocupado por terrenos descuidados y de poco uso. Además, la basura se acumula por ser un espacio oculto a la mayoría de las personas.

En el caso de San José, estos espacios escondidos son el parador de los indigentes. Al interrogar a la policía municipal sobre la situación de indigencia, ellos comentaron que su labor es evitar que estas personas sean vistas en aquellos lugares con mayor confluencia ciudadana para evitar que hagan daño. Por lo tanto, ellos se limitan a recorrer las áreas que no son ocupadas por las personas.

Bordes de la ciudad

La confluencia de los habitantes de una ciudad se genera en el espacio público; las relaciones y los vínculos de las personas en las ciudades se generan en las aceras, plazas y parques de las mismas. Este espacio es definido por lo privado: **los bordes**, que dividen el interior del exterior y son los elementos que aportan insumos, ya sea **positivos o negativos**, a la vivencia en la cuidad. Como señala Van Nes (2012), las paredes de un edificio son de suma importancia porque son el elemento arquitectónico importante que marca la división entre el espacio privado y el público. Las paredes se convierten en la "cara" del edificio donde los mundos privados y públicos suelen reunirse.

De esta manera, las paredes son un ente indirectamente responsable de los acontecimientos sociales. Cada detalle es importante y tiene altas implicaciones, por pequeño que sea. Los elementos arquitectónicos (como ventanas, vegetación, iluminación, espacios para guarnecernos de la lluvia, el comercio) pueden generar estancia, congregación, detenimiento en determinado espacio. Van Nes (2012) menciona que Norberg-Schulz presta especial atención a las puertas y ventanas de la pared, los cuales juegan un papel central en la definición de la relación interior-exterior de un edificio. El tamaño y la forma de las ventanas definen la apertura, la continuidad, el grado de solidez y ligereza y el ritmo. Por el contrario, cuando los espacios presentan largos muros donde las actividades se desarrollan hacia el interior, sin intercambio visual, sin nichos, sin elementos de protección de la intemperie o vegetación, repelen a las personas, las cuales no hacen uso de estos lugares.

Van Nes (2012) explica que los espacios públicos y privados son complementarios y no, como se observa muchas veces, entes independientes. La transición entre ellos es el espacio que se decide atravesar cuando se está recorriendo el espacio público, y la permeabilidad que provea va a convertirse en una fuente importante de escogencia. La permeabilidad, de igual manera, por sus características, puede enriquecer de manera recíproca la actividad.

Con relación al fenómeno, existen edificios que dirigen el fuerte de su actividad hacia una calle en específico y niegan la actividad, mediante muros ciegos, en sus otras "caras". Esto termina por dirigir el mayor flujo de actividad hacia un sitio definido y dejando el otro en el olvido. Se obtiene como resultado un efecto opuesto generado por un mismo edificio (dependiendo del lado al que el usuario se exponga). En primer lugar, un ambiente contiene toda la actividad que el edificio ofrece. Morgan hace referencia a Gehl (2006) al mencionar *"Los contactos producidos como resultado del flujo de experiencias entre lo que ocurre en el entorno público y lo que ocurre en las residencias, fábricas, tiendas y edificios comunales adyacentes pueden constituir una fuente llena de posibilidades para experiencias enriquecedoras en ambas direcciones".*

Luego, en contraste con lo antes mencionado, el otro ambiente no genera ningún intercambio de actividad, alterando el espacio público de manera perjudicial, ya que no hay actividad. Esta situación Morgan la rescata cuando vuelve a citar a Gehl (2006), quien la define como:

> *"Un encerramiento de las personas y las actividades, como resultado de la falta de reflexión o un propósito consciente, es cuestionable en la mayoría de los casos. En vez de encerrar las actividades, puede sugerirse una política de planificación basada en una evaluación, caso-por-caso, de situaciones individuales y las ventajas y desventajas para los involucrados." (pág. 4)*

Una ciudad sin intercambio de relaciones entre el espacio público y privado, sin gente en las aceras haciendo uso del espacio público, sin vigilancia mutua por parte de los vecinos, genera espacios inseguros que los ciudadanos eligen no habitar. Como menciona llama (2008):

"Los signos del miedo en la ciudad contemporánea se muestran en el uso de los espacios, en la arquitectura, en la cultura y en la conducta cotidiana [.] Garitas, muros fortificados, uso de materiales fuertes, separación enfatizada entre interior y exterior producen el efecto de fortaleza con respecto a un mundo considerado hostil." (pág. 35)

Los muros ciegos, entonces, representan límites físicos impenetrables. Sin embargo, dependiendo de su tratamiento, contribuyen o no al espacio público. Van Nes se refiere a las aperturas de las fachadas como los "ojos" de sobre el espacio público, por lo que si existen aperturas, existe apropiación y permeabilidad, características que promueven la invitación.

CALLE 2 Y EL FENÓMENO "ESPALDA"

En el área de estudio se identifica el fenómeno "ESPALDA" en dos puntos, principalmente: Calle 2 y la parte trasera de la Estación al Pacífico.

Para empezar, se identifica **Calle Central**; su importancia se debe en gran manera a la conexión entre los Barrios del Sur y el centro de San José. En respuesta a una vía principal, se observan bordes activos: clínicas, bares, bancos, restaurantes, parques, iglesias, etc. (ver conjunto de imágenes 5.3). Cada una de las edificaciones que contiene estas actividades se caracteriza por permitir que las personas observen su actividad interior. El protagonismo de esta calle se encarga de restarle importancia a la vía paralela: Calle 2. El despoblamiento ha provocado que la ciudad sea competente a nivel comercial, por lo que las sendas que no son muy utilizadas prefieren realizar las actividades hacia lo interno, negando por completo el exterior.

En Calle 2, el reflejo del fenómeno "ESPALDA" se da en la cantidad de muros perceptibles al recorrer el espacio. Es un área que se caracteriza por albergar talleres, bodegas y parqueos, por ser la parte trasera de muchos edificios (ver conjunto de imágenes 5.4). Agregado a esto, se encuentran lotes vacios y edificios en desuso con un alto potencial. La actividad urbana que provocan estas situaciones es casi nula, lo que llama la atención de la policía municipal para remitir a los indigentes a esta zona.

El fenómeno de "ESPALDA" también justifica la cantidad de espacios clandestinos como lo son pensiones, prostíbulos y bares.

La imagen principal de la ciudad presenta opciones para la salud, la economía y las relaciones sociales, mientras que Calle 2 alberga actividades para unos pocos.

CALLE 0

Conjunto de Imágenes 5.3. Actividad en Calle Central
Fuente: Elaboración propia

CALLE 2

Conjunto de Imágenes 5.4. Actividad en Calle 2
Fuente: Elaboración propia

Imagen 5.24. Frente de la Estación al Pacífico
Fuente: Elaboración propia

Imagen 5.25. Atrás de la Estación al Pacífico
Fuente: Elaboración propia

Lo mismo ocurre con la **Estación del Pacífico.** Su presentación principal es la del edificio que justamente fue establecido como Patrimonio (ver imagen 5.24). Esta obra arquitectónica se abre para todas aquellas personas que utilicen el tren. Sus amplias puertas permiten que cualquier persona sea parte de la actividad interna. Sin embargo, este edificio, que es la "cara" de la estación, ocupa una pequeña parte de la totalidad del terreno ferroviario. El espacio se encuentra rodeado por muros que impiden que las personas puedan ver lo que sucede en el interior. Finalmente, la parte trasera de la estación es la que se encuentra en condiciones deterioradas, con la basura y el charral como sus principal aliados (ver imagen 5.25).

Las dimensiones de la estación y sus bordes impermeables fomentan que sea percibida como una barrera física y psicológica (debido a la gran cantidad de terreno que ocupa), dejando a los barrios Cristo Rey y Carit aislados, lo cual ocasiona que la transición entre el sur y el centro se vea inhibida. Lo anterior se evidencia con el desuso de la vía férrea en horas en las que el tren no transita.

Ambas situaciones generan una segregación del área de estudio, brindado espacios activos y residuales. Estos últimos se caracterizan por la inseguridad, el poco uso del espacio público circundante y, en consecuencia, la poca vida urbana.

5.2.8. **Síntesis Fenómenos**

En conclusión, se puede observar que cada fenómeno es identificable en distintos lugares de San José Centro. Por ejemplo, el fenómeno de "POLARIDAD" está presente en toda la mancha metropolitana, con un polo activo en el centro y los polos inactivos en los extremos. Así mismo, el fenómeno de "NO LOCALIDAD" influye sobre las paradas de las variadas rutas de bus. El fenómeno "ROJO" es un patrón en los puntos de la ciudad que se han despoblado y está estrechamente ligado con el fenómeno de "ESPALDA". Los "UMBRALES" se perciben al ingresar a la ciudad desde el norte, sur, este u oeste, incluso si el ingreso es peatonal o vehicular. El fenómeno de "RETROSPECTIVA" se percibe en lugares históricos y en aquellos lugares en los cuales se dieron vocaciones fuertes que han trascendido hacia la conformación actual de la ciudad.

Sin embargo, Calle 2 es el resultado de la conjunción de todos los fenómenos, que hacen de este sector un lugar diferente y único. El fenómeno **"SIN-COSTURA"** que se percibe al recorrer la ciudad en sentido norte-sur da pie al fenómeno de **"POLARIDAD".** El polo activo de Calle 2 se fundamenta por el fenómeno de **"NO LOCALIDAD"**, que relaciona las paradas con la activación urbana. También los **"UMBRALES"** percibidos se encuentran inmersos dentro de la actividad al norte del segmento.

El polo sur, con su falta de actividad urbana, se justifica por el fenómeno de **"ESPALDA"**. En todo caso, el punto de encuentro entre ambos polos justifica la confluencia de actividades y personas. Por otro lado, los fenómenos de **"RETROSPECTIVA"** y **"ROJO"** son parte inherente de toda el área de estudio.

Al fin y al cabo, esta calle no se limita a un área longitudinal únicamente, sino a una calle dentro de una red que es complementaria y dependiente. De esta manera se entiende y se caracteriza la generalidad de este sector, donde las dinámicas que lo envuelven y lo hacen único generan pistas para una futura intervención.

La propuesta debe **coser** la ciudad en sentido norte-sur. **Deshacerse** de la **"POLARIDAD"** existente en relación a la vida en la metrópolis, y fomentar una activación urbana a lo largo del segmento de Calle 2. También se deben **potenciar** los **"UMBRALES"** existentes y el fenómeno de **"NO LOCALIDAD"**, que activan la ciudad con las paradas. Sin embargo, es necesario **revertir** el fenómeno de **"ESPALDA"**, que impide una retroalimentación entre el espacio privado y el espacio público. Es necesario, además, tomar en cuenta el fenómeno **"ROJO"** y proponer una intervención que sea amigable a los diferentes usuarios de la ciudad, tanto los que habitan el área de estudio como los que lo visitan. La propuesta debe enfocarse en conectar los componentes que dan pie a un comportamiento integral y promover la dignificación del espacio público.

5.2.9. **Vocaciones**

Luego de realizar el análisis fenomenológico, es importante destacar la presencia de zonas con vocaciones específicas, que dan pistas sobre una propuesta de intervención y que son consecuentes con los fenómenos hallados (ver mapa 5.8, pág. 158). Estas vocaciones buscan potenciar el carácter identificado en cada sector. Hacia el Parque Central, el carácter de **"UMBRAL"** del segmento y las actividades presentes indican la importancia del tránsito peatonal. Entre Av. 6 y Av. 8, la cantidad de paradas de bus muestra lo inherente de la actividad que genera el transporte público en la zona, y se relaciona con el fenómeno de **"NO LOCALIDAD"**. Hacia el centro del recorrido que se estudió en Calle 2, se observó una estrecha relación de la ciudad con los recuerdos y la música. El caso de la fábrica de guitarras y los discípulos que se han dispersado en la zona da pie a una vocación musical. También las instituciones gubernamentales, los edificios de servicios bancarios y los servicios de salud revelan la necesidad de un espacio para la interacción social y para suplir la necesidad alimenticia de las personas que trabajan o visitan estos lugares.

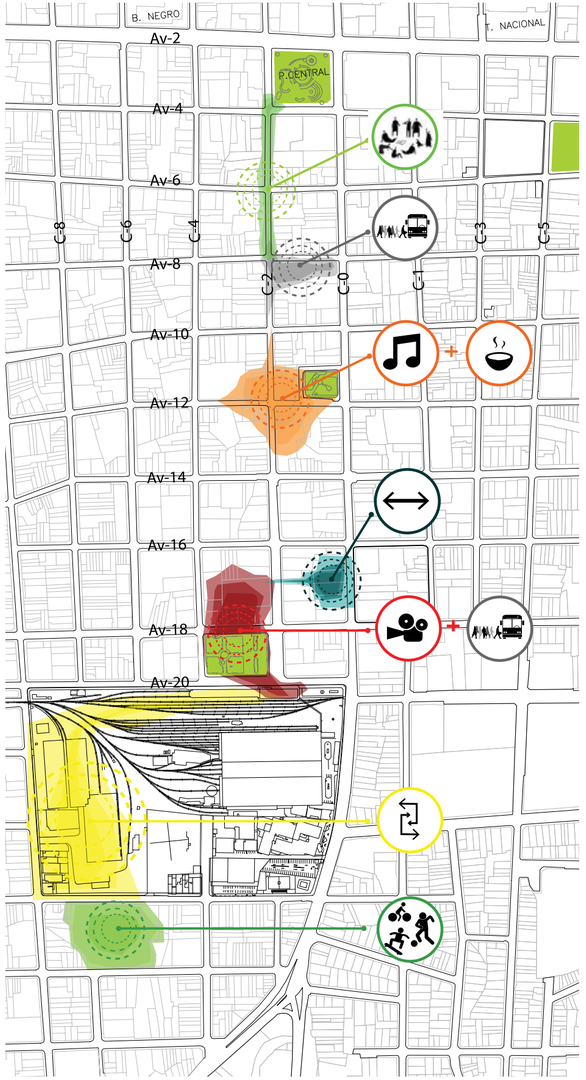
Calle Central, como cara principal de la ciudad para las personas que llegan a San José desde el sur, niega por completo lo que sucede en algunos casos en Calle 2. Por esto existe una necesidad de frenar esta situación.

Hacia la estación al Pacifico se percibe la urgente necesidad de actividades que complementen la actividad ferroviaria y los bordes del Parque José María Cañas, que actualmente se encuentra con poca actividad urbana.

En la estación, por ser un espacio de confluencia de personas de distintos lugares, se destacó su potencial de intercambio. Por último, el lote que se encuentra como espalda de la Estación al Pacifico se enfatiza en su relación con el pasado como antiguo potrero, que era un espacio para el esparcimiento de los barrios Cristo Rey y Carit.

SIMBOLOGÍA

- peatonal e interacción
- transporte
- musical
- alimenticia
- conectividad
- recreativa
- intercambio
- deportiva



Mapa 5.8. Vocaciónes en Calle 2
Fuente: Elaboración propia

5.3 PATRONES Y TENDENCIAS

Cuando se vive la ciudad una y otra vez, se lee una continuidad sobre un comportamiento repetitivo en un punto específico. De repente, esta misma condición sucede en otro lugar de la misma ciudad. Luego, se puede ver cómo el comportamiento poco a poco emerge en un tercer lugar. Hay un patrón. Es necesario identificar qué lo causa, si es conveniente o no para la vivencia de la ciudad y, al observar la tendencia de su continuidad, predecir lo que puede pasar en el lugar donde apenas emerge, ya sea para fortalecerlo o para atacarlo a tiempo.

Por lo tanto, se identifican puntualmente patrones de la ciudad pertinentes a la investigación, que esclarecen las dinámicas urbanas y que, de continuar esta situación, trazan líneas tendenciales sobre las que posiblemente se dirigirá la capital. Sin estudiar con precisión esta serie de causas-efectos, las soluciones a la ciudad de San José resultarían en un parche sobre una herida que en realidad requiere cirugía profunda. Por esto, es necesario conocer las tendencias para que la propuesta fortalezca aquellos patrones que tienen un efecto positivo en la ciudad, y cambie la tendencia de los patrones que implican un efecto negativo (ver diagrama 5.11).

1 **FENÓMENOS**

2 **PATRÓN** → **TENDENCIA**

→ **PROPUESTA URBANA** 3

Diagrama 5.11. Patrones y tendencias
Fuente: Elaboración propia

a De habitacional a comercial

El paisaje de la capital se ha transformado en el tiempo. Las instituciones gubernamentales, los bancos y servicios más centralizados, antaño, encontraron en San José el lugar desde el que podrían expandir sus alcances hacia cualquier zona de la provincia y del país. Simultáneamente, dos poblaciones socialmente opuestas se asentaron en este centro: la clase elitista y la clase obrera, al norte y al sur respectivamente. Sin embargo, con los años ha cambiado la distribución del uso del suelo, y ahora es cuando el comercio abarca la mayor parte (ver conjunto de imágenes 5.5). Además, el sector hacia el norte contiene más entes gubernamentales, como también han aumentado los puntos de interés cultural, por ejemplo, la museística dentro de la arquitectura histórica como destino turístico. Por el contrario, el Sector Sur se ha despoblado; sus propietarios han preferido migrar hacia la periferia de la provincia. Esto causa que la infraestructura del lugar no reciba mantenimiento, y su transformación sea retraída: han proliferado las bodegas, las amplias áreas de estacionamiento, el comercio sexual nocturno; en fin, hacia un uso que deja en el pasado la familiaridad entre la población de los barrios y el sentimiento de pertenencia al lugar.

A promover el comercio

Se cambiaron las relaciones vecinales por las laborales, y las casas de madera son demolidas para dar paso a locales comerciales con rotulación de publicidad desproporcionada y multicolor. Las políticas municipales favorecen el crecimiento del comercio, aunque se da de forma sectorizada sobre un eje horizontal (si se ve en un mapa), es decir, de este a oeste, y paulatinamente más hacia norte que hacia el sur. La municipalidad impulsa la inversión de comerciantes y la ampliación de la mancha lucrativa mediante transformaciones en la infraestructura pública para atraer más compradores que disfruten de la peatonización de avenidas y calles (ver diagrama 5.12). Estos desarrollos urbanos municipales se localizan sobre derechos de vía, cuyos bordes se denominan de interés económico y cultural, mayoritariamente desde el eje de la Avenida Central y hacia el norte. Por lo tanto, esto les permite una recaudación tributaria mayor. El problema de destinar sectores únicamente al comercio es que este uso tiene una temporalidad definida y, en cuanto, cierra sus puestas, el espacio público circundante deja de ser usado, aumentando, así, la percepción de inseguridad. Además, ya se visualizan las repercusiones negativas producto de la falta de una coordinación efectiva: la reubicación de las paradas de bus de su punto original a causa de los bulevares disminuye, en gran cantidad, los flujos de personas por estos trayectos y, por lo tanto, perjudica al mismo comercio.

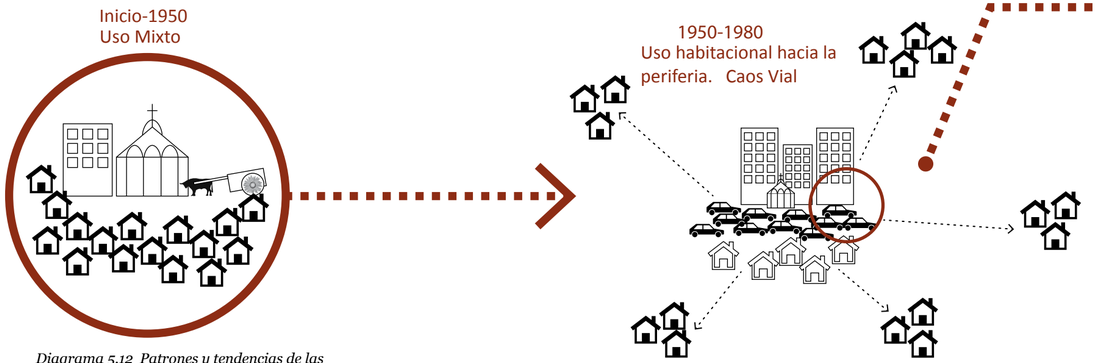


Diagrama 5.12 Patrones y tendencias de las transformaciones del uso del suelo en San José.

Fuente: Elaboración propia

Conjunto de imágenes 5.5 Uso de suelo sobre Calle 7, entre Av.6 y Av.8.

Elaboración propia, año 2011.

El Despoblamiento

Con el aumento poblacional del país durante la década de los años setenta, los planes de gobierno propusieron el desarrollo de proyectos residenciales en zonas fuera del centro de San José (por ejemplo: San Francisco de Dos Ríos, Hatillo, otros), los cuales iniciaron diez años más tarde y poco a poco crecieron, originando nuevos centros urbanos. Así, las personas ya no debían desplazarse hasta San José por bienes y servicios que ahora podían adquirir a distancias más cercanas a sus viviendas. Esto resultó en una opción viable para los habitantes de la capital que empezaron a percibir la invasión del comercio y del tráfico, por lo que la migración de la capital, desde entonces, ha sido constante. Al descubrir las afectaciones que el despoblamiento causaba para la infraestructura y dinámica de ciudad, en años recientes, la municipalidad ha propuesto proyectos de repoblamiento de San José. Estas iniciativas son las torres de apartamentos con facilidades acordes a una clase económica burguesa, ubicadas en sitios estratégicos de alto costo de terreno, ya sea por recientes bulevares cercanos, reforestación del espacio público, cercanía al Parque La Sabana, etc. (ver imagen 5.26).

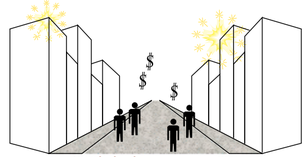
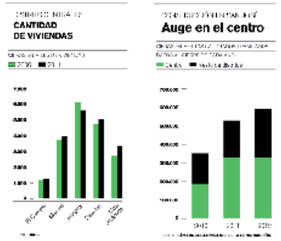


Imagen 5.26 Propaganda comercial del edificio Torres Paseo Colón, evidencia el tipo de repoblamiento que se promueve para la capital josefina.

Fuente: La Nación, 25 de setiembre, 2013.

No hay un repoblamiento integral

Empero, por el estatus económico al que pertenece la población que habita en este tipo de soluciones, se anticipa la posesión de un automóvil por cada vivienda, lo cual exige que se definan espacios de estacionamiento por apartamento. Esto se traduce en los metros cuadrados de suelo sub-utilizado por el aparcamiento y, dado que, la movilidad de estas personas es en vehículo privado, se suma al colapso del tráfico existente. Este hecho acentúa que no exista una solución integral entre las propuestas de repoblamiento y las formas de movilidad dentro de la ciudad (ver conjunto de imágenes 5.6). Por lo tanto, la idea de devolverse a vivir a San José, para muchas personas, representa convivencia con la saturación, la invasión visual y contaminación, y la inseguridad, lo que hace que la idea inmediatamente sea descartada. El posicionamiento del automóvil como solución soberana de transporte causa que las prioridades en infraestructura pública respondan a satisfacer su movilidad. Reflejo de esto es el constante mantenimiento de las vías vehiculares sobre el perenne descuido y deterioro de las aceras.



Conjunto de imágenes 5.6 Decrecimiento de las viviendas vs. el aumento de la construcción en San José

Fuente: La Nación, 25 de setiembre, 2013.

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

La desvinculación entre los componentes urbanos en este punto, se da por las diferentes capas de la ciudad que no se conjugan, por ejemplo un proyecto que apunta a una clase alta en medio de un contexto de barrios populares. A nivel físico-espacial, falta una costura que los una. Cuando ciertos sectores son intervenidos en pro de un crecimiento comercial, y existe esta desvinculación, hay un traslado de los usos anteriores hacia otro lugar. Esto crea dos polos, que concentran actividades distintas, y cuya vivencia urbana cambia, entre la que es más recurrida, y la que está desolada, e incluso, puede ser percibida como peligrosa.

SIN COSTURA

POLARIDAD

c Proyectos de Movilidad Perimetral

Dos proyectos de reciente ejecución han tenido una alta anuencia de usuarios que a diario se benefician de sus servicios (ver conjunto de imágenes 5.7); con ellos se procura la descentralización de los sistemas de movilidad. El primero es la reactivación del Tren Urbano Metropolitano que se dio en el año 2005, con destino a las cuatro provincias del Gran Área Metropolitana: Alajuela, Heredia, San José y Cartago (la apertura de este último servicio a mediados del 2013). Su paso por San José es únicamente perimetral, a más de 800 metros del eje denso de la capital. Además, hacia finales del año 2013 se dio la inclusión de las rutas de autobuses periféricos llamadas "Interlíneas", que conectan cuatro centros urbanos cantonales de alta densidad laboral y habitacional, y que tienen como destino: Desamparados - Moravia, Guadalupe - Uruca, Uruca – Escazú. En ninguna de las rutas es necesario el ingreso a San José.

San José deja de ser de paso para un porcentaje de la Población. Continua caos Vial.

Si bien ha incrementado la oferta el trabajo en el centro de la capital, es aun mayor el crecimiento laboral en otros centros urbanos. Por esto, una gran masa poblacional llega a San José con la razón de trasbordar de un bus a otro y moverse entre su lugar de vivienda y su lugar de trabajo. La necesidad de llegar a estos lugares significa, para muchos, atravesar la Avenida Central para el abordaje de otro bus hacia su destino, a lo que los gestores municipales, en cuanto a proyectos urbanos para el peatón, buscan el flujo ininterrumpido con destino inmediato; preferiblemente mediante la eliminación de vegetación o mobiliario urbano para sentarse, que pueden ser "distractores" para un flujo peatonal rápido, y que además sea continuo, sin opciones de movilidad. Por otra parte, la respuesta del MOPT y el CTP son estas modalidades intersectoriales de buses para disminuir la afluencia de personas al centro de la capital. Aun así, las variaciones en la cantidad de buses que ingresan a San José con estos nuevos proyectos en marcha son apenas mesurables a la fecha, dado su reciente comienzo. Si la proyección de estos entes fuera una realidad, pronto el centro de San José estaría tanto despoblado de vecinos como de personas que por movilidad necesitaban pasar por allí (ver diagrama 5.13).Sin embargo, es probable que el caos vehicular persista.

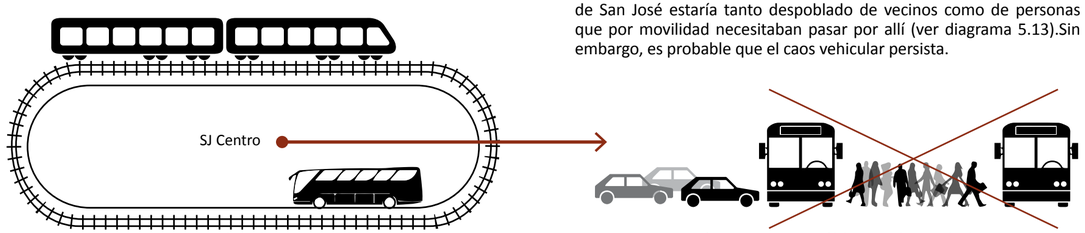
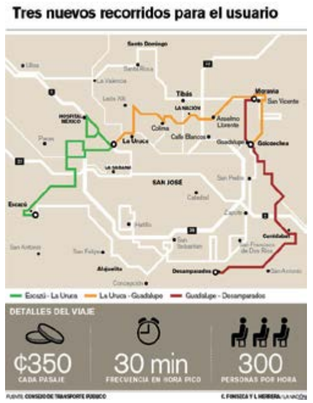


Diagrama 5.13. Patrones y tendencias de la movilidad en San José.
Fuente: Elaboración propia



Conjunto de imágenes 5.7. Rutas de trayectorias de los servicios de transporte público perimetrales. De izquierda a derecha, Interlíneas y Tren Urbano Metropolitano.

Fuente: La Nación, 25 de setiembre, 2013

Las paradas de bus activan el comercio

Actualmente, San José alberga las paradas que tienen como destino diferentes lugares periféricos a la ciudad (ver mapa 5.9). Las Avenidas 3, 5 y 6 son tres de los ejes vehiculares donde se localizan las terminales de autobús desde cualquier punto de la provincia, y están a una distancia entre los 200 a 400 metros de la Avenida Central. Por la necesidad de esperar en la acera el abordaje entre un autobús y otro, las paradas se asisten, principalmente, de comercios de compra rápida, con una temporalidad paralela a la del servicio de transporte público. En general, se crea un ambiente de camaradería en estos puntos al estrecharse relaciones entre los choferes de autobuses y los mismos vendedores e, incluso, con los clientes que habitualmente hacen uso del comercio y las paradas. Se convierte la zona en una especie de sucursal del punto de destino en el que las personas que frecuentan este lugar hallan un entorno familiar.

¿Sin paradas de bus no hay comercio? d

Actualmente, las actividades que la ciudad presenta son una respuesta a las personas que utilizan el espacio como un medio de paso. Por esto surge la interrogante: ¿Sin paradas no hay comercio? (Ver diagrama 5.14) No se trata solamente de paradas de bus, sino de una necesaria razón de peso por la cual las personas deban caminar por el tramo. La cuestión puede ejemplificarse al considerar el caso del bulevar del Barrio Chino, en Calle 9 en San José. Un trayecto tradicionalmente llamado "Paseo de los estudiantes" en honor al movimiento estudiantil junto a docentes y obreros, en 1919, contra la dictadura de Tinoco. En tiempos recientes, su habitual afluencia peatonal se debía a la ubicación de los buses sobre este eje vial pero, cuando se trasladaron las paradas a otra calle para dar paso al nuevo bulevar, el flujo peatonal se debilitó. Las personas no encontraron una actividad necesaria por la cual caminar por la nueva Calle 9. Como consecuencia, a los pocos meses de la apertura, muchos comerciantes cerraron sus locales. El esfuerzo humano y la inversión multimillonaria sobre la construcción de ejes peatonales pierden todo valor cuando no se ha invertido en el análisis de todos los estratos que activan la ciudad. Es necesaria una oferta variada de actividades entre obligatorias y opcionales (habitacional, comercio, recreación, trabajo) que enriquezcan la experiencia de estar en la ciudad.

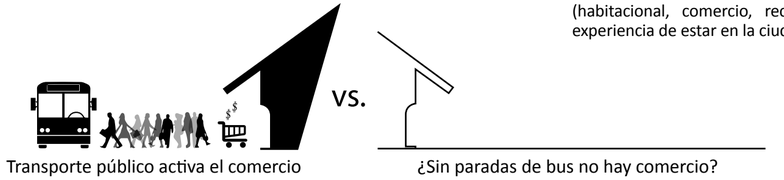


Diagrama 5.14 Impacto del servicio de autobuses en el espacio público en San José.
Fuente: Elaboración propia

Mapa 5.9. Ingreso a San José del transporte público.
Fuente: SG 709: Regeneración Urbana en San José centro.

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

SIN COSTURA

NO LOCALIDAD

Umbral

Los esfuerzos de cambio sobre la capital causan el desplazamiento del uso original del suelo, a otro sector que tampoco se vincula con el centro. Las poblaciones afectadas son las que necesitan volver al interior de San José, en su mayoría para el abordaje de otro bus.

Como aspecto positivo, los ingresos a San José son celebrados por los cambios de altura de edificios y de texturas de piso, y hay cierta familiaridad y apropiación individual de las terminales de buses debido al uso cotidiano.

La reglamentación y las leyes que normalizan la construcción en general son documentos orientados a los profesionales en las áreas de construcción y arquitectura, y tienen la finalidad de unificar, ordenar y regular adecuadamente la práctica de la construcción, velando por el cumplimiento de un diseño responsable y universal, con igualdad de oportunidades, disminuyendo, además, el riesgo de sufrir accidentes en las edificaciones de uso público y privado. No obstante, la mayoría de estos reglamentos, que si bien es cierto son de cumplimiento obligatorio, muchas veces pueden afectar la práctica del diseño arquitectónico y modificar considerablemente las intenciones del mismo. En el caso de la presente investigación, es pertinente tener presentes estos estatutos y generar un criterio grupal que determine si para el tipo de intervenciones propuestas, son -o no- producentes. En la reflexión abordada se considera que los documentos técnicos, como el Código Sísmico o el Reglamento de la Construcción, contienen directrices y procesos sistemáticos, específicos para el desempeño estructural, disposiciones de uso, ocupación o materiales, que son indispensables para salvaguardar la integridad tanto de las edificaciones como de las personas que las habitarán. Pero cuando se trabaja en el tema urbano, las directrices de tipo físico - espacial son pertinentes en el desarrollo de un proyecto homogéneo e integral. Por esto, en este tema se hace necesario llevar a una evaluación rigurosa las disposiciones regulatorias de algunas instituciones.

Una de las faltas graves más evidentes es la falta de coordinación entre instituciones; es lastimoso ver cómo los procesos de planeamiento y ejecución se llevan por aparte sin tomar en cuenta procesos paralelos que involucran la misma infraestructura. Tal es el caso de la pavimentación de calles y construcción de aceras por parte de MOPT – MUNICIPIOS, que constantemente se deteriora por intervenciones posteriores de acueductos o redes eléctricas (ver diagrama 5.15). Es necesario -y urgente- una revisión y un replanteamiento de muchas de las normativas, leyes y prácticas que hoy en día rigen el desarrollo proyectual. Este criterio no es arbitrario: los mismos integrantes del municipio josefino son conscientes del problema, como bien lo expresa Mauricio Vega refiriéndose al Plan Director Urbano:

> *"(...) lamentablemente, la imagen objetivo no la hemos podido cumplir a cabalidad, ya estamos a las puertas de 2015 y notamos que el cambio en la ciudad ha sido muy poco y tenemos que replantear la estrategia de trabajo."*
>
> *(M. Vega, comunicación personal, 28 de febrero de 2014)*

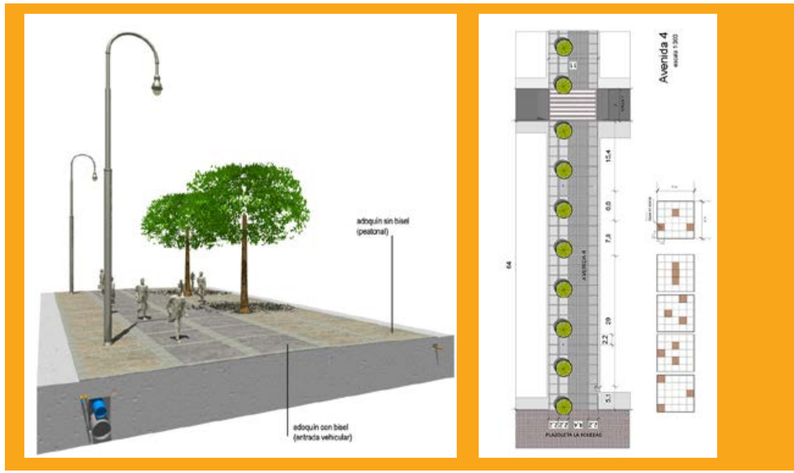
Diagrama 5.15. Patrones y Tendencias de la gestión y ejecución de proyectos urbanos
Fuente: Elaboración propia

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

SIN COSTURA

POLARIDAD

No hay una integración entre los planeamientos de las instituciones encargadas del espacio público de San José, ante lo cual las trabas persisten cuando una propuesta integradora busca ser gestionada y ejecutada. Por lo tanto se crean zonas con mayor inversión y otras permanecen en el deterioro físico.



Conjunto de imágenes 5.8. Diseño del eje peatonal sobre la Avenida 4 para la propuesta San José Posible.

Fuente: Instituto de Arquitectura Tropical

Imagen 5.27. Condiciones actuales de la Avenida 4, ahora llamado Bulevar de l aunión Europea, después de la construcción del eje peatonal propuesto.

Fuente: Elaboración propia

La ley del Cuerpo de Bomberos de Costa Rica es rigurosa en cuanto a las áreas libres destinadas a maniobras de rescate, ya que no permite la ubicación de objetos cerca de las esquinas ni la disposición libre de mobiliario urbano o elementos vegetales en el espacio urbano.

> *"Los bomberos (la ley) es la peor porque es una cuestión espacial, cuando ya te limitan el espacio es gravísimo, lo demás son cosas técnicas que tienes que resolver (...) Pero cuando ya te impiden trabajar en el espacio, que es lo nuestro, lo de los arquitectos, ¿Cómo haces pues?"*
>
> (J.Ugarte, comunicación personal, 29 de mayo de 2014)

En la entrevista realizada a la arquitecta Ugarte, y refiriéndose al proyecto "San José Posible", en el cual el tema del espacio publico era el eje de acción, se evidenció en su testimonio que muchas de las ideas propuestas no se pudieron concretar por el tema de la regulación de Bomberos y del mismo Plan Director Urbano, que limitaba muchas de las propuestas del Proyecto.

"(...) lo hicimos, pero en San José Posible ¿cuál es la gracia? que pavimentamos y que lo hicimos peatonal, pero en realidad como diseño no tiene ninguna gracia, porque ¿que es lo que hicimos? Un tercio de lo habíamos propuesto si acaso"

La limitación espacial y el sacrificio que puede significar en la intervención urbana total, es resultado no solo de la accesibilidad indispensable para los vehículos en caso de una emergencia, sino que se basan en las dimensiones de las máquinas, que en este caso son muy grandes para el ancho de las calles josefinas.

f El diseño del espacio urbano no responde a las actividades necesarias

Es notable el faltante de comunicación fluida entre los entes inmersos en el desarrollo de los proyectos para San José. Los proyectos municipales no complementan las necesidades de los habitantes, ni de los comerciantes, ni de las instituciones gubernamentales que tienen que ver con la infraestructura pública de San José. De esta forma, los proyectos de movilidad encuentran trabas con permisos para el reordenamiento vehicular, mientras en el municipio se gestan cada vez más proyectos de peatonización. Así también, las regulaciones sobre la imagen visual se truncan ante la falta de interés por la inversión sobre zonas consideradas de poco valor del terreno. Por esto, unas partes de San José se embellecen y otras se empobrecen, unas se siembran y se iluminan y otras se secan y oscurecen; entre estos dos escenarios, la ciudad está cada vez más desintegrada (ver diagrama 5.16).

Planteamientos desintegrados

Resulta irónico que, aun con la creación de bulevares, las personas algunas veces prefieran no caminar por allí y, sin embargo, saturan las angostas aceras del resto de calles sobre las cuales se encuentran otros bienes y servicios. El ancho de las aceras no es proporcional a la cantidad de peatones que contienen. Algunos sectores tienen aceras de un metro de ancho, con tres usos distintos en ese ancho, por ejemplo: espacio para ser atendido en un negocio de ventana, espacio para transitar y espacio para esperar un bus (ver diagrama 5.17, pág.144). Esta es una de las condiciones que conllevan a una percepción negativa de San José, como una capital sucia, mal oliente, estrecha y ruidosa, cuando, probablemente, es la falta de un espacio urbano proporcional a las actividades la causante de la mala calificación. Otras zonas, por el contrario, tienen aceras de hasta un metro y medio, pero en sus bordes no se ofrece ningún tipo de actividad.

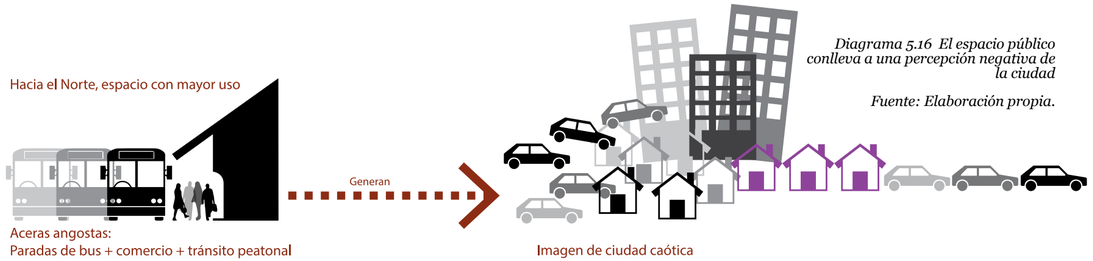


Diagrama 5.16 El espacio público conlleva a una percepción negativa de la ciudad

Fuente: Elaboración propia.

g No hay razón para quedarse

El espacio público de recreación desvinculado

El espacio público destinado para la convivencia ciudadana es reflejo de la segregación que la ciudad padece. Usualmente, los parques y plazas de San José complementan las actividades circundantes y, especialmente, una entidad de importancia cultural, como una iglesia, un teatro, una escuela o una zona patrimonial. Pero es distinta la aglomeración de personas entre un parque ubicado al centro o al norte, que hacia el sur. Los que hacen uso de los parques al norte son tanto vecinos como trabajadores de las instituciones allí ubicadas. Allí, las entidades de salud son otro factor de uso del espacio público inmediato como sitio de espera. El proyecto municipal "Paseo de las damas", sobre la Avenida 3 desde la Estación al Atlántico hasta el Museo de Arte Contemporáneo y anexos el Parque España y el Parque Morazán, representa el único trayecto en San José que vincula espacios públicos variados de movilidad, de espera y de recreación y lo hace mediante texturas de piso y arborización en las aceras.

Los espacios de reunión pública ubicados al sur son perceptualmente advertidos como lugares inseguros, solos y sucios. Además, no hay un conector entre un espacio urbano y otro, aspecto que puede comprobarse con la frecuencia de uso de cada uno (ver diagrama 5.18), pues, entre más lejano del eje de Avenida 4 se ubique el Parque, menos afluencia tiene. La tendencia es la concentración de las personas entre las Avenidas 4 y Central.

Muy pocos espacios públicos en San José, diseñados como recreativos, ofrecen condiciones para permanecer en ellos por un período prolongado. Las actividades que circundan los espacios urbanos no siempre tienen una temporalidad que permita el aprovechamiento de estos de forma segura en cualquier momento. Los que contienen una afluencia más exitosa se rodean de paradas de buses, hitos históricos o paseos peatonales. Es decir, la mayor promoción de uso de San José es mediante la movilidad, sin propuestas integrales que conviertan los espacios públicos en permanentes sitios de destino. Los espacios públicos recreativos menos exitosos corresponden a los que se anexan a calles con altos flujos vehiculares, sin paradas de buses, e incluso en medio de almacenes, bodegas y fachadas cerradas.

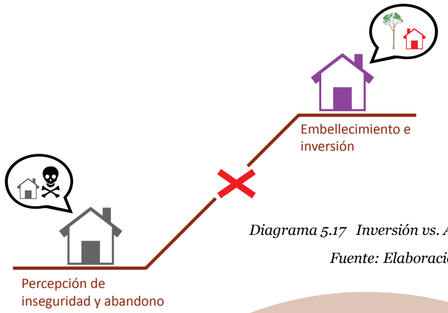


Diagrama 5.17 Inversión vs. Abandono

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 5.18 Frecuencia de uso de espacios públicos de recreación, según su posición al eje central.

Fuente: Elaboración propia

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

Los espacios públicos recreativos se desvinculan entre sí, por la falta de costuras vegetales que direccionen la ubicación de un punto desde el otro. Algunos espacios fomentan el espacio para apropiarlos, y celebran el ingreso a ellos. Cuando los bordes son cerrados, el espacio público se abandona.

h El crecimiento comercial en el centro con expansión al Sur

El sector al sur del centro de San José también ha atravesado la transformación comercial, aunque de forma más pausada en relación a la Avenida Central. Esto se debe a la condición barrial que ha imperado en el uso del suelo sin que esto signifique que esté poblado, pues muchos son los lotes sin mantenimiento, subutilizados, las casas vacías y, además, los segundos y terceros niveles de edificios desocupados. Calle 2 refleja esta condición en los contrastes de las dinámicas urbanas a pocos metros de distancia. Por ejemplo (ver conjunto de imágenes 5.8), entre Avenida 4 y 8 la localización de paradas de buses en un contexto comercial bullicioso, colorido y de alto tránsito se contrasta con el poco flujo peatonal entre Avenida 8 y 12, trayecto sobre el cual hay una gran concentración de pensiones y clubes nocturnos. Desde la Avenida 8 y hacia la Avenida 20, la vida urbana que genera el comercio es prácticamente nula.

El foco de inversión comercial siempre es el centro

La municipalidad se ha volcado en la activación de los ejes comerciales predominantes, los bulevares de las Avenidas Central y 4, y, recientemente, el Barrio Chino en Calle 9. En dirección centro-sur, después de las paradas de bus no hay un motivo contundente que atraiga a la población general hacia este sector, por lo que otros usos exclusivos, como el comercio para el automóvil, los estacionamientos y el comercio sexual, acaparan las dinámicas urbanas. De continuar de esta forma, el sur será delegado a las percepciones en el imaginario colectivo de peligrosidad y suciedad que actualmente induce.

Conjunto de imágenes 5.9. Patrones y tendencias de las transformaciones del uso del suelo en Calle 2. Arriba: Calle 2 entre Av.6 y 8. Abajo: Calle 2 entre Av. 14 y Av.16. Fuente: Elaboración propia

i La desintegración de la imagen

Con las actividades desvinculadas, la imagen en Calle 2 es heterogénea en cuanto a tipología arquitectónica, materiales de construcción, permeabilidades al espacio urbano y percepciones de seguridad. Mientras la calle se recorre y nuevas escenas aparecen, unas animan y otras advierten. En el imaginario colectivo, desde el Parque Central hasta la Estación al Pacífico, están el Molino Rojo (club nocturno), Torre Omega (edificio administrativo de salud), la Iglesia de la Dolorosa con su parque y la misma Estación. Fuera de esto se cree que solamente hay casas, pero la realidad es que quedan muy pocas por cuadra. Para las personas que circulan de cerca, volver a ver hacia Calle 2 promueve un sentimiento de desolación.

Deterioro e imagen heterogenea: “Revoltijo”

En cien metros de la calle podrían encontrarse, uno a la par de otro: casas antiguas de madera, comercios abiertos y recién construidos, fachadas luminosas de uno o dos clubes nocturnos y un largo tramo de estacionamiento o superficies en desuso. Por esto, para las personas que deban dirigirse del centro al sur, o viceversa, cruzar Calle 2 no es siempre una opción considerable por su paisaje cambiante entre seguro y peligroso, o saturado y limpio. Aunque existe una regulación de la imagen de San José, no se ha puesto en práctica en muchos casos y, por esto, Calle 2 es una de muchas zonas que terminan siendo lugares en el olvido.

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

Siendo el parque Central y la Estación los dos puntos que se quieren vincular, hay tres usos del suelo predominantes entre ambos que se reflejan en el lenguaje arquitectónico, y por lo tanto se refuerzan las diferencias de la imagen urbana entre estos dos puntos principales. Esta condición refuerza los fenómenos de Sin Costura y Polaridad.

Las actividades sexuales

Algunas actividades obtienen ventaja de esta condición heterogénea. Un ejemplo es el comercio sexual. El poco tránsito peatonal que la deteriorada imagen provoca hace que estas actividades, moralmente ilícitas en la sociedad, encuentren en Calle 2 un lugar para desenvolverse y, además, tienen facilidades cercanas, como espacios de estacionamiento. Algunos de estos lugares cierran por un tiempo para luego volver a abrir a los pocos meses con una nueva administración, pero la actividad misma no cambia. La permanencia en el tiempo de muchos de estos negocios los ha colocado como protagonistas de darle a Calle 2 la fama de zona roja del sur.

Perpetuidad de la zona roja j

Los pocos habitantes que quedan en Calle 2, gustosos, han desarrollado su vida en este lugar, justificado por la cercanía de todos los servicios, comercio, familiaridad con la ciudad y con los mismos Barrios del Sur. Sin embargo, saben que a partir de las 6 de la tarde es mejor quedarse en casa y no volver a salir sino hasta el día siguiente. De continuar la imagen deteriorada, con el faltante de la ejecución de una estrategia de revitalización sobre esta zona y la poca vivencia urbana, muy pronto terminarán por desalojar sus casas en Calle 2, al igual como lo hicieron ya el resto de vecinos. En sustitución, la actividad de comercio sexual crecerá porque, sin vecinos, no habrá regulación sobre el ruido y la contaminación que estos negocios causan y aumentará el deterioro del lugar.

Presencia de Bodegas

Actualmente, entre las Avenidas 14 a 20, el uso de suelo se cataloga como “industrial”. Durante el auge de la Estación al Pacífico, este sector se benefició de espacios de vivienda para los trabajadores, talleres de carpintería (por el traslado de tucas de madera por vía férrea) y negocios industriales que también aprovechaban la facilidad de transacción que brindaba el tren. Cuando la actividad ferroviaria cesó, la zona se desintegró. Los talleres e industrias se movilizaron a zonas fuera de la capital y sus anteriores talleres se convirtieron en lugares de almacenamiento. Poco a poco se edificaron los muros altos para resguardar sus bodegas y se apagó la vivencia urbana.

Muros como bordes = Actividad urbana nula k

El parque frente a la Estación al Pacífico, el parque General José María El parque frente a la Estación al Pacífico, el Parque General José María Cañas, fue intervenido por la municipalidad en el año 1999 debido a la reapertura del servicio de trenes para pasajeros. Así también, las aceras de la Calle 2, desde Avenida 14 a 20, tienen un ancho de al menos un metro y medio, con una intención de arborización en crecimiento. Se proyectaba transformar lentamente la zona hasta convertirla en un bulevar que conectara la Estación con el Parque Central para aprovechar la inyección de pasajeros del tren al centro de San José. Pero las fachadas que colindan con este espacio urbano son los muros de las bodegas industriales, por lo que no hay generadores de actividad urbana que permitan el aprovechamiento del esfuerzo municipal sobre el espacio público. Las personas que llegan en tren abordan un bus en el parque o caminan hacia los Barrios del Sur. De continuar esta dinámica, se refuerza el ciclo de desolación en el que Calle 2 se encuentra inmersa (ver diagrama 5.19).

“Duré cerca de un año sin poder alquilar mi edificio, que es una casa hermosa de los años 40. Los inquilinos no me duran porque al frente opera un prostíbulo”, denunció Salinas.

(Tomado de Leandro, 2011)

Diagrama 5.19. Impacto físico y perceptual de los muros en la vivencia de Calle 2.

Fuente: Elaboración propia

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

Los tres sectores percibidos en Calle 2 se identifican en tres fenómenos respectivos, que de Norte a Sur son: Rojo, Retrospectiva y Espalda. Dentro de la vivencia urbana, Retrospectiva debe promoverse como un valor cultural y urbano, mientras Rojo y Espaldas deben ser revertidos.

l Influencia de la Estación en la vivencia urbana de Calle 2

Desde el principio, los alrededores de la Estación se encontraban activos gracias a la gran actividad que se daba en ella. La plaza del frente se creó como un espacio que complementaba la actividad ferroviaria y del tranvía, y siempre estaba rodeada de las carretas de las personas que se relacionaban con el tren de manera directa o indirecta. En 1990, por disposición de la municipalidad, el Parque General Cañas empieza a albergar el "Mercado de las Pulgas" los domingos, por lo cual se convierte en un punto de encuentro comercial de gran importancia. En 1995 se da el cierre de la Estación, y la actividad urbana decrece junto con esto; en 1999 se da la remodelación del parque debido al deterioro ocasionado por el mercado.

Premisa de beneficio urbano por el tren

La re-apertura del servicio de trenes y la Estación al Pacífico no ha causado un alto impacto en la vivencia urbana a su alrededor. Es necesaria la vinculación de esta actividad con otras complementarias. Además, dado que se proyecta, desde el INCOFER, el aumento de la actividad ferroviaria, así debería hacerlo la vida urbana. Sin embargo, el actual diseño del parque y los bordes del mismo no invitan a las personas a permanecer ni en el espacio público ni en el privado. Si la actividad urbana permanece tan nula como a la fecha, las personas van a continuar utilizando únicamente las paradas para llegar o irse de este sector de la ciudad.

m Negación de la Estación a los "Barrios del Sur".

Los Barrios del Sur surgieron como respuesta a la actividad ferroviaria. Las bodegas de la Estación al Pacífico se veían beneficiadas por la mano de obra de las poblaciones circundantes, con esto se daba una retroalimentación. Poco a poco, la estación fue cerrando sus bordes con muros hasta quedar completamente aislada de la dinámica urbana que lo contiene. Hoy en día, las personas del sur de la Estación omiten todo lo que sucede dentro de ella porque, para ellas, la Estación no se percibe como una institución influyente, ni como una fuente de empleo. Al mismo tiempo, pareciera ser que la Estación tiene dos caras, donde el frente recibe a las personas que utilizan el tren, mientras que la parte trasera no se identifica como lo que es; por el contrario, se percibe como un lote sin uso y de poco mantenimiento (ver imagen 5.28).

La Estación con potencial desaprovechado

Desde 1994, la Municipalidad de San José plantea, dentro de la propuesta del Plan Director Urbano, una intervención en la Estación con un enfoque comercial y cultural que no se ha llevado a cabo. La Estación cuenta con un gran potencial en cuanto a área de terreno desocupada e infraestructura en desuso. Es por esto que, si la Estación continúa funcionando como un ente aparte de la dinámica de la ciudad que lo envuelve, persistirá la ruptura que hasta hoy en día ha creado entre los barrios hacia el centro de San José, los conocidos "Barrios del Sur" y la actividad ferroviaria.

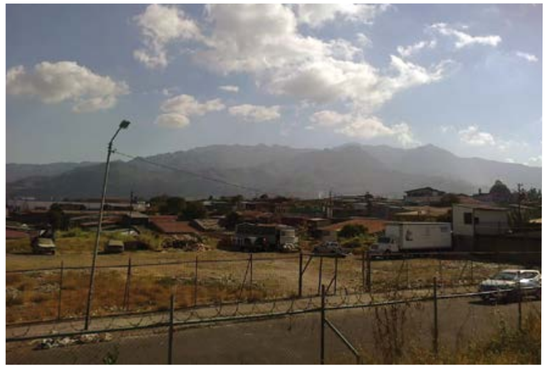


Imagen 5.28. Vista hacia los "Barrios del Sur", desde la Estación al Pacífico. No hay una vinculación espacial entre estos dos sectores.

Fuente: Elaboración propia.

FENÓMENOS INVOLUCRADOS

ESPALDAS

SIN COSTURA

Retrospectiva

Los Barrios del Sur han sido negados por el gran vacío perceptual que representa la Estación al Pacífico. Es imperante revertir esta condición para involucrar a sus habitantes en la ciudad que también les pertenece, y tienen oportunidad de hacerlo por medio de la Estación misma.

San José tiende a.....

El conjunto de las conclusiones encontradas evidencian que las políticas municipales que son tangibles en el espacio urbano se aplican hacia el beneficio de la movilidad de los automóviles, el transporte público y los transeúntes. San José es ofertado como un lugar de paso, sobre todo por concentrar las terminales de los servicios de autobuses. Se ha descubierto la vitalidad comercial de vitrina que estas terminales aportan al espacio público, lo que además repercute negativamente sobre otros lugares que no las contienen y son poco transitados por los peatones. El asunto que agrava las condiciones de la ciudad es precisamente que, al enfocar su funcionalidad hacia la facilidad de movimiento, los demás aspectos que debería involucrar, y que incluso pueden ser más importantes que la funcionalidad, son anulados.

Las actividades paralelas a la necesidad de transitar la ciudad que se han establecido tienen que ver con la oferta de bienes y servicios, lo que condiciona el tiempo de aprovechamiento del espacio urbano. Este foco de inversión comercial ha favorecido, en primera instancia, al centro. Las remodelaciones en el espacio urbano buscan promover el comercio, aunque paralelo a esto no se ha propuesto una estrategia de repoblamiento integral hacia todo tipo de habitantes y que, de realizarse efectivamente, enriquecería la experiencia vivencial y apropiaría a los ciudadanos del espacio urbano. Pero la falta de esta toma de decisiones evidencia que los planeamientos entre los gestores de la ciudad están desintegrados. Debido a esto, incluso los espacios públicos de recreación en realidad no ofrecen una razón para su disfrute.

Hacia el sur del eje comercial predominante hay un grave deterioro físico-espacial y la imagen es heterogénea (un "revoltijo"). Mientras persista, se perpetuará la condición de zona roja en los sectores menos transitados, como el caso de Calle 2. Esta condición es reforzada con la presencia de muros como bordes.

Por otro lado, la reciente re-apertura del servicio ferroviario pronosticaba la activación de su contexto en términos urbanos, pero esto no sucedió. Su papel ha sido la segregación entre los Barrios del Sur y el resto de la ciudad de San José, pues la Estación misma contiene grandes extensiones de terreno cercado, que anula la noción de su existencia, y se desaprovecha aun gran parte de su área.

Estas condiciones encontradas mayormente en San José, y además puntuales en la Calle 2, permiten el diseño de una propuesta urbano-arquitectónica para que este último sector promueva la integración de los estratos que han sido segregados, y tome por insumos los componentes de valor urbano, como las tradiciones, los oficios, los elementos arquitectónicos, entre otros. La ciudad es vivida en tres dimensiones, lo que significa que, para su comprensión y planeamiento, la herramienta por excelencia es la construcción del imaginario desde la mayor cantidad de puntos de vista posibles, y con la cual es posible encontrar este tipo de conclusiones para que, así, la propuesta persiga la integración de cualquier persona que quiera vivir la ciudad.

6

PROPUESTA DE DISEÑO

- Introducción
- Ciudad Integral
- Propuesta
- Estrategia
- Propuesta

6.1 Introducción

La ciudad hasta ahora ha sido el reflejo de la indiferencia de todos sus usuarios, los que la diseñan y los que la viven. En los últimos años ha sido evidente que desde las instituciones gubernamentales se echa mano sobre ella cuando hay intereses de por medio, que atienden una minoritaria población de clase alta. Sin embargo hay un alto valor en volver a los principios propios de la cultura costarricense de hospitalidad y camaradería, que si bien se mantienen en las relaciones vecinales incluyendo las que están inmersas en San José, la invasión comercial y inversión foránea las ha apagado. Bajo esta premisa, el tipo de ciudad deseada es la ciudad integral, que no excluye participantes y que permita que todo tipo de actividades sucedan para exponenciar la variedad. Los sitios de reunión pública y de estadía que fomenten las interacciones sociales adquieren una alta importancia.

El hallazgo de fenómenos particulares de Calle 2 subraya la diferencia de dinámicas que hay en la ciudad. De continuar en esta condición, San José tiende a una mayor desintegración, abandono y segregación social. Ante esto, se hace una revisión teórica de las visiones integrales urbanas que sean pertinentes a la capital. Esto porque la tendencia municipal los últimos años es la promoción de desarrollos urbanos importados de culturas (europeas, asiáticas...) distintas a la costarricense, y con esto muchas memorias de la ciudad han sido borradas, para dar paso a las nuevas construcciones que traen un cambio rotundo y hasta elitista al paisaje citadino. A la sociedad, estos modelos se le presenta como sinónimo de progreso, pero es entonces necesario preguntar: ¿son estas las respuestas adecuadas a una casco metropolitano del trópico?¿y que hay de la cultura y la tradición costarricense?

Por esto, a partir del resultado del análisis de un tramo escogido de la capital (Calle 2) se plantea una propuesta de diseño urbano que pretende revertir el ciclo de desintegración del sector bajo los fenómenos dañinos, y además escogiendo los fenómenos que cualifican la calle para potenciarlos y con esto remarcar su propia identidad. A partir de esto, debe proyectarse que lo adecuado para San José es el estudio propio de los sectores y las respuestas urbanas identitarias que integren las poblaciones, los usos y el aprovechamiento y disfrute real de la ciudad.

6.2 Ciudad Integral

"La ciudad actual, máxima expresión de la complejidad humana, resultado de procesos históricos únicos y producto cultural derivado de la relación de sus habitantes con el clima, los recursos, el paisaje y el entorno natural y social, se enfrenta a tendencias reduccionistas y homogeneizadoras, que si bien sirven para ejercer controles extraterritoriales sobre ellas con el objeto de hacerlas "competitivas" a nivel mundial, impiden abordar en forma integral su problemática."

(Ortiz, 2007, pág. 12).

Como parte de los planes de repoblamiento de San José, en los últimos veinte años se ha invertido en la infraestructura pública de algunos sectores, se han gestionado nuevas políticas urbanas y se han hecho alianzas institucionales para enfrentar las problemáticas sociales de la capital. Sin embargo, la intervención se ha puntualizado a los sitios que se consideran de "interés cultural" porque le da plusvalía a la zona, que resulte atractiva para inversionistas de proyectos habitacionales de altura. Esto demarca fuertes diferencias entre sectores que incluso están a una calle de distancia y, lejos de unificar a la población, remite a los "indeseados" por un lado y atrae a los "pudientes" al centro. Las brechas socio-económicas son cada vez más evidentes, y el entorno físico se abandona y se deteriora. Es una realidad de ciudad que, lejos de contener, zonifica la utilización de los espacios y segrega la sociedad.

"La 'ciudad inclusiva' es el lugar donde cualquiera, independientemente de la condición económica, del sexo, de la edad, de la raza o la religión, puede permitirse participar productiva y positivamente en las oportunidades que la ciudad tiene para ofrecer" (Hábitat II, 2000. Tomado de Balbo, 2003, pág. 310).

6.2.1 Ciudad Integral

Según Ellin (2006), el Urbanismo Integral busca conseguir la fluidez en la movilidad de las personas, los bienes y la información. Sin embargo, facilitar demasiado la fluidez estancaría la dinámica de la ciudad, pues todo destino sería fácil de alcanzar. Cuando existe el elemento "sorpresa", el flujo se vuelve interesante y los mejores lugares son los que estimulan la experimentación de este flujo de diferentes maneras. Así, el Urbanismo Integral, afirma Ellin (2006), no busca la resolución de la ciudad en planes maestros, ni el control total de ella. Su objetivo es permitir que las cosas sucedan, sobre todo los imprevistos, y aun estos puedan integrarse. Esto porque surgen de la gente para la gente, desde la razón pero también de forma intuitiva; esto, consecuentemente, inspira el contexto físico, social e histórico.

Hablar de integración horizontal y vertical es reconocer que las vivencias urbanas van más allá de la zonificación en planta de un plan maestro, pues el espacio contempla todas las dimensiones, físicas y perceptuales. Las aperturas de las fachadas, la personalización de cada estancia, la repercusión de las texturas de piso en los flujos peatonales, las alturas de los edificios, estos son algunos de los componentes que no se perciben desde la organización urbana en planta y que en realidad son los que enriquecen la experiencia del transitar por la ciudad.

Menciona también la integración de lo construido con lo no construido: la ciudad, en figura y fondo, es la relación entre la infraestructura y su entorno, su paisaje, su identidad local que la sitúa como parte de algo más. Es arquitectura y naturaleza, las estructuras con las personas. De otra manera sería solamente un orden lógico estructural de materiales. Sin embargo el entorno y las personas son la esencia de la ciudad.

La integración entre las personas es, en esencia, lo que hace ciudad; que todos sean invitados a participar de la ciudad, así como habitarla, recorrerla y disfrutarla. Esta integración toma en cuenta la cultura de la sociedad, las capacidades de las personas según edad, ingreso económico, así como lugar de residencia y motivo de estar en la ciudad. Los espacios sociales abiertos son, por excelencia, el lugar para la medición de la variedad social de la ciudad pues son los lugares dispuestos para ser habitados por cualquier población. Así, entre mayor variedad de personas, mayor oportunidad de atracción tiene el espacio. Gehl (2006) afirma que lo importancia radica no en la cantidad de personas que están en el espacio público, sino en el rango de tiempo que permanecen en él.

CONECTIVIDAD E HIBRIDEZ | POROSIDAD | AUTENTICIDAD | VULNERABILIDAD

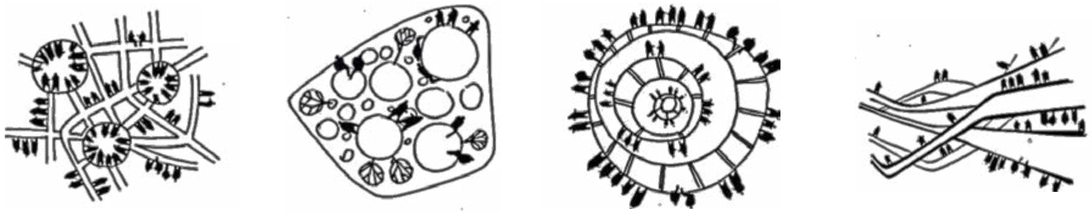


Diagrama 6.1. Principios de la Ciudad Integral

Fuente: Elaboración propia

El tema principal del Urbanismo Integral de Ellin (2006) contempla cinco cualidades de la ciudad que permiten la convergencia de todos los sistemas en ella (ver diagrama 6.1). Para empezar, la Hibridación como resultado de la combinación de las actividades que generan un nuevo sistema activo, una mezcla ordenada y complementaria a sí misma y a esas actividades o fuentes de las que se alimenta. La Conectividad es la esencia del Urbanismo Integral porque promueve la facilidad de comunicación y la celebración de la unión de los sistemas. Así también, la Porosidad tiene que ver con sistemas permeables que admiten el traspaso de lo que se quiere unir. La Autenticidad se da cuando en la ciudad hay una realidad social en respeto, cuido y honestidad. Las relaciones auténticas entre los sistemas permiten una retroalimentación y curación pronta; esto beneficia a la ciudad porque evoluciona hacia las respuestas efectivas a las nuevas necesidades. Por último, la Vulnerabilidad es necesaria para dejar el control absoluto de lado, permitir la emergencia de situaciones que surjan como parte de la ciudad y se entremezclen en ella. Son necesarios los espacios físicos donde estas cualidades puedan ser percibidas e, incluso, sean mesurables en cantidad y calidad, con el fin de fortalecer el Urbanismo Integral en la ciudad. Estos espacios son, por excelencia, los puntos de reunión de personas, oferta de actividades, sensación de seguridad e invitación a la participación, es decir, los espacios públicos.

Si se filtra a San José actual por estas cualidades de Urbanismo Integral, nos daríamos cuenta que las actividades en muchas ocasiones no son congruentes con su contexto: algunas son impuestas y causan, con el tiempo, el desarraigo territorial, mientras otras, por su condición específica, inhiben el uso del espacio urbano; en cuanto a Hibridación, no hay una composición ordenada de la dinámica. Aun así, entre los espacios destinados exclusivamente al tránsito y estadía peatonal, San José promueve aperturas que los vincula y la Conectividad se cumple. No obstante, fuera de estos sectores hay una fuerte fragmentación en sentido este-oeste que interrumpe la continuidad norte-sur. Esto repercute en el entorpecimiento de la Porosidad para el flujo peatonal hacia el centro de la ciudad.

San José ha tenido procesos de cambios en su uso de suelo en los últimos 20 años, mayoritariamente en la movilización de los residentes a zonas periféricas y en la sustitución de la vivienda por comercio y servicios, escudada en una expansión urbana de temporalidad diurna gestionada desde el municipio. La Autenticidad en este aspecto es cuestionable en si las necesidades de la población remanente son respetadas y satisfechas dentro de los nuevos usos y del espacio público existente. Es válido resaltar que en medio de esos usos comerciales nuevos de servicios y bienes en San José se permite la espontaneidad en las actividades urbanas, en las ventas informales, que aunque resultan efímeras, llenan de dinamismo la confluencia en los espacios públicos y esto reafirma la Vulnerabilidad.

La vivencia en la ciudad debe ser, según Ortiz (2007), como el espacio público de la sociedad: un lugar con significado y apertura, que da identidad y sentido de pertenencia, y del cual se deriva el derecho a permanecer, a tener un sentido de apropiación, y con micro-territorios, resultado de procesos culturales. Además, Velásquez (2007) indica que el concepto involucra: el espacio funcional, que es el orden de las formas entre los elementos construidos y la movilidad y permanencia de las personas; el espacio cultural, que dota símbolo, hitos y un contexto con significado; el espacio social es el instrumento de redistribución y cohesión comunitaria, autoestima colectiva, visibilidad y construcción de identidades sociales; por último, el espacio político es de formación y expresión de voluntades colectivas, de representación y de resolución política de conflictos.

Por estas razones es importante abordar el tema, enfocándolo principalmente en el estudio de los sectores donde la construcción social del espacio público ha sido prácticamente nula y arbitraria, y el sistema de lugares para la colectividad existente está sufriendo una degradación física.

6.2.2 El espacio público

La necesidad primaria de las personas de ver e interactuar con otros conlleva a definir espacios con condiciones apropiadas para estas actividades. Se puede enlistar el espacio público como un requerimiento físico para la convivencia, tan necesario como los espacios sociales de una vivienda. El espacio público constituye la trama que arma la ciudad; es la esencia de la ciudad puesto que le da forma e influye en la percepción que se tiene de ella, su imagen urbana, seguridad, funcionalidad y sobretodo su significación e identidad, y es una definición pertinente que se adapta a los manifiestos de imagen urbana y percepción que se han expuesto. Sin embargo, en la aplicación del enunciado, con la realidad de Calle 2 y la segregación de la vivencia urbana y el espacio público, surge la inquietud acerca de qué sucede con los conceptos antes manifestados: seguridad, funcionalidad, significación e identidad, por ejemplo.

En Calle 2 hay tres espacios definidos en el plano urbano como espacio público de reunión: El Parque Central al extremo hacia el norte, y el Parque José María Cañas al extremo Sur, frente a la Estación. El Parque de la Dolorosa es el tercer espacio y está anexo a Calle 2. Si bien el espacio físico existe, otras cualidades espaciales son necesarias para que envuelva una dinámica urbana efectiva. Entre estos tres parques la dinámica es distinta, pues la afluencia a ellos es inversamente proporcional a la distancia de ellos con respecto al centro. Además, siendo las sendas parte del espacio urbano, la condición de estas difiere según su ubicación a lo largo de Calle 2 y tiene relación con el uso del suelo y con el estado de sus correspondientes fachadas.

6.2.2.1 Las actividades en el espacio público, las necesidades de las personas

Cuando las personas se deciden por tomar un espacio externo, es porque ofrece las condiciones que las alientan a permanecer por más tiempo. La percepción que se tiene de un espacio público puede describirse con las actividades que en él se desarrollan y, de esta forma, desde las actividades que se realicen se puede distinguir si una población percibe con afinidad o no un espacio urbano.

Ante esto, Jan Gehl (2006) cataloga las actividades externas en tres tipos: las necesarias, que son de carácter obligatorio; las opcionales, que se dan si las condiciones perceptuales son favorables; y las sociales, que surgen con espontaneidad cuando hay actividades opcionales (p.17).

En definitiva, las actividades obligatorias se realizarán aún si las condiciones físicas no las promueven, puesto que están colocadas en las personas como acciones estrictas, ya sea por necesidad natural o implementada. Por otro lado, las actividades opcionales se darán solo si hay estímulos hacia ellas. Estos estímulos provienen principalmente de otras actividades y otras personas en el espacio.

Un ejemplo de esta dinámica en San José corresponde a la actividad necesaria de esperar el bus. La necesidad de movilidad hacia adentro y afuera de la ciudad conlleva al establecimiento de paradas de este transporte público en puntos de destino, ubicados entre 300 a 500 metros de la Avenida Central. Como es una necesidad primaria, las personas por lo general hacen uso del espacio público (aceras) para la espera y arribo del bus, a pesar de la hora, el clima y el contexto inmediato. Esto genera, como respuesta, una serie de comercios y servicios que complementan la actividad de esperar y que se evidencia con la abertura de vitrinas en sus fachadas y con pequeños aleros hacia la acera. Mientras algunas personas optan por beneficiarse de estos negocios, otras observan y se animan a participar. Se suman, además, las personas que solamente van de paso por el sector y que, al ver la dinámica, muestran interés. La variedad en el lugar por la presencia de estas actividades complementa la actividad principal de espera; es entonces que suceden las actividades opcionales. Como las personas empiezan a interactuar, las actividades sociales inmediatamente amalgaman ambas actividades y la vivencia urbana se enriquece.

Aun cuando el espacio público no sea adepto perceptualmente para ser utilizado, las personas requieren de las actividades opcionales, pero se desarrollarán hasta el momento en que se dé la oportunidad de tener una estancia con características acertadas. Gehl (2006) señala que se pueden inferir las condiciones del espacio público en el tiempo que tomen las actividades opcionales más que en la cantidad de las personas que las realicen, puesto que, si el espacio es adecuado para un grupo pequeño de personas en su uso durante una hora continua de actividad opcional, su condición es mejor que un espacio que albergue más personas por una fracción de este tiempo. Por lo tanto, la concurrencia no es indicador de condiciones favorables, sino el tiempo que tomen las actividades opcionales y sociales (p.45).

La observación en este punto se enfoca en la catalogación y caracterización de las actividades que se realizan actualmente en Calle 2, y a la vez se señalan las actividades opcionales deseadas según la información que suministren los vecinos del lugar.

6.2.2.2 Aspectos para el aprovechamiento del espacio público, calidad del espacio público.

Lo anterior hace referencia a la calidad espacial que el lugar ofrece para la estadía prolongada de los individuos. En realidad, todos los buenos estímulos que fomenten una buena percepción, y por lo tanto crean una imagen urbana adecuada, son los que se deben tomar en cuenta en el diseño del espacio público. Kevin Lynch (1998) afirma que la ciudad es experimentada en movimiento, de lo que se puede extraer que es necesario estar presente para percibir, y reaccionar negativa o positivamente a lo que se ofrece en términos espaciales. Como cada percepción individual dictará un nivel de calidad perceptual, existen aspectos generales del entorno físico que, según Jan Gehl (2006), estimulan el aprovechamiento del espacio y tienen que ver con cómo se tratan los componentes físicos, de manera que los sentidos tengan gran cantidad de información que resulte agradable (p.63). A continuación se especifican estos aspectos, que tienen relación directa con el oído y la vista, ya que con el conocimiento de los sentidos se logra comprender todas las demás formas de comunicación directa y la percepción (2006, p.81), (ver diagrama 6.2, pág. 154):

optimización del espacio público

- Sin muros: es la amplitud principalmente en la visión horizontal, que es el eje que más abarca el ojo humano, y en el que se tiene una noción esclarecida de lo que ocurre en el entorno.
- Distancias cortas: las conversaciones no son fáciles de mantener si el nivel de voz debe elevarse por encima del natural. Además, la cercanía permite obtener detalles de lo que se observa y oye; puede haber estímulos táctiles y olfativos, como el detalle de la textura de un elemento, o el aroma de la vegetación.
- Velocidades bajas: la transición pausada por el espacio se da cuando hay información visual o auditiva que llama la atención y permite ser descubierta, tanto acercándose (distancias cortas) como contemplada sin detenerse pero no se pierde detalle del evento. Despierta en las personas la curiosidad por atender lo que sucede.
- Un solo nivel: hay un vínculo mayor en la medida en que las personas puedan percibir, al mismo nivel de visión del horizonte, a otras personas u otros objetos; así, la interacción es más confortable y eficiente.
- Orientación a los demás: las actividades deben enfrentarse entre sí, de manera que la agrupación de estas promuevan nuevas actividades y atraigan más personas, por ejemplo, poder sentarse y ver a otros transitar. El autor asevera que la calidad de los ambientes externos es cuantificable en tanto las actividades necesarias tengan lugar con frecuencia y tiendan a durar más pero, además, hay una amplia gama de actividades optativas porque el lugar y la situación invitan a detenerse, sentarse, comer, jugar, etc. Si se combina al menos dos de estos aspectos en el espacio público, la calidad urbana del espacio será elevada a un nivel atrayente en el que surja el aprovechamiento de este. (Gehl, 2006).

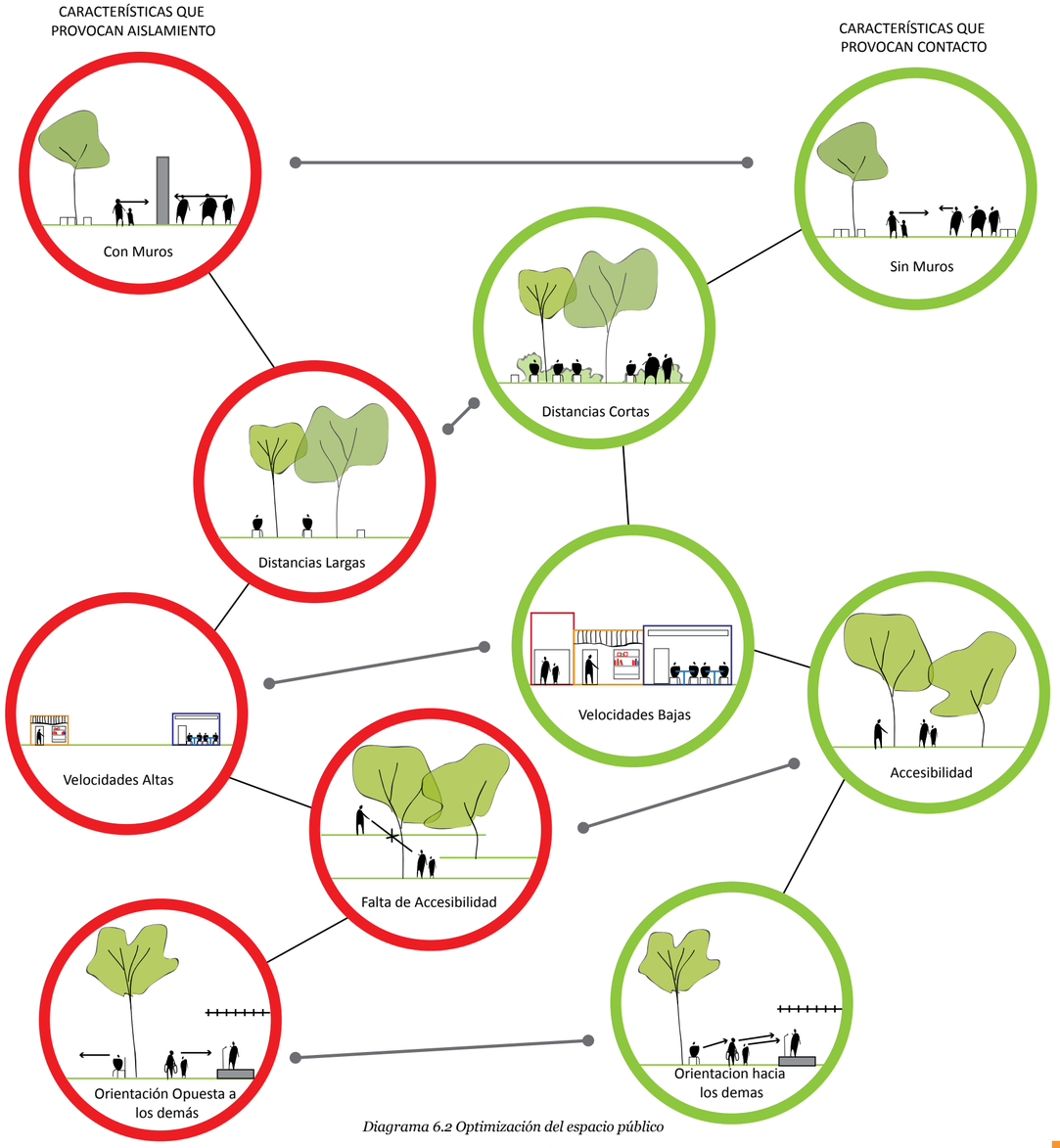


Diagrama 6.2 Optimización del espacio público

Fuente: Elaboración propia

6.2.2.3 El sentido de apropiación, la sensación de pertenencia y de seguridad.

Es importante definir cuál es el espacio del que se apropiarán los habitantes. El principio urbano que da claridad del espacio público dentro de la ciudad o el centro urbano, según Lynch (1998), es la legibilidad, que es la facilidad con que se pueden reconocer y organizar las partes en una pauta coherente. Cuando hay legibilidad del espacio urbano, es más ameno el intercambio entre los espacios públicos y algunos no tan públicos. Así, Gehl (2006) trata el tema de la pertenencia y la seguridad urbana desde la territorialidad del espacio, definiendo desde espacios privados a públicos y la transición a estos, por lo que se debe entender que se requiere una legibilidad coherente en estos.

Cuando se establece una estructura social desde lo íntimo a lo más abierto, también le corresponde una estructura física a diferentes niveles de permeabilidad social, que va de los espacios privados a los públicos, cruzando a su vez por los espacios semiprivados y semipúblicos. Si esta transición sucede, hay una mayor sensación de seguridad y pertenencia, pues no ha sido una disociación abrupta del adentro al afuera, sino que ha sido mimetizado por estos espacios intermedios, los cuales poco a poco se asimilan como una parte más del espacio privado. Entonces, hay una mayor utilización de los espacios públicos y, cuando surge un interés por estos espacios, otros querrán ser partícipes de este, dado que su uso constante lo humaniza. Así, en el momento que muchas personas usan el espacio público, la apropiación misma genera vigilancia y responsabilidad colectiva porque las personas atraen otras personas. Es entonces cuando el espacio público forma parte del hábitat residencial y se protege del vandalismo y la delincuencia de la misma manera que se defienden las viviendas privadas.

Con diferencia de 100 metros entre un punto y otro, la percepción de seguridad en Calle 2 cambia. La mayoría de la población que recurre a San José desconoce qué sucede una cuadra más al sur de las paradas del bus en la Avenida 6. Una buena razón es la falta de apropiación urbana, la noción de peligrosidad por actividades de comercio sexual y la relegación de la población en indigencia hacia el sur. Aunque hubiese cambios físicos en pro de mejorar la iluminación, el mobiliario urbano, o el tratamiento de fachadas, ninguno de estos son argumentos sostenibles para atraer a las personas a sentirse dueñas del lugar, sino que lo realmente atractivo es ver a otros. De esta manera, en medida en que se abandone el espacio urbano de la ciudad, otros personajes inhibidores aprovechan la "peligrosidad" del lugar y lo convierten en cuna de delincuencia, drogadicción y problemas sociales, que a su vez reafirman en rechazo por la zona y refuerzan esta vocación otro tanto. En Calle 2 es un ciclo que cada vez distorsiona más la percepción tradicional de barrio, y las actividades excluyentes dominan el eje. La noción de seguridad se consigue a partir de procesos en el tiempo, de una configuración urbana que clarifique los estratos de lo privado a lo público y de intervenciones que fomenten la interacción humana constantemente.

Paul van Soomeren cita la teoría de Jane Jacobs y de Oscar Newman en cuanto a seguridad del espacio público de la siguiente forma. Jane Jacobs, en 1961, habla de la relación entre la conformación física del espacio y las posibilidades que brinda para ser utilizado por más personas. Asume que, en cuanto aumenta la cantidad de individuos en el espacio, hay mayor control visual por ellos mismos y los delincuentes no tendrán opción de actuar, entonces los individuos tendrán mayor sensación de seguridad. De las conformaciones físicas menciona una demarcación clara entre el espacio público y el espacio privado, oportunidad de control visual hacia la calle, y orientación de los edificios hacia los lugares de actividad. De esta forma, la "vigilancia natural" es la herramienta que vela por la conducta ordenada de los espacios urbanos, y las actividades nocturnas revitalizan los centros urbanos ampliando la temporalidad de uso del exterior.

Así mismo, menciona que Oscar Newman, al elaborar su teoría de "espacio defendible" en 1972, plantea la apropiación espacial por medio de la visibilidad junto a un sentimiento de territorialidad, es decir, el cuido de los habitantes de un lugar por apoderarlo como propio. Determina cuatro pautas de diseño que, de forma individual y en conjunto, posibilitan la seguridad. El primero es la definición territorial, y tiene que ver con la delimitación física sobre la que los residentes pueden ejercer un control eficiente, así como las transiciones del espacio privado al público, de lo más fácil de manejar a lo más difícil de controlar. La vigilancia es el elemento base en el que se pueda percibir un cierto control dentro y fuera del espacio privado. La estigmatización involucra los componentes arquitectónicos que favorecen la consistencia de la apropiación. Por último, la ubicación estratégica de las áreas adyacentes que tienen una alta frecuencia de uso.

Para concebir como propio el espacio urbano no es necesario habitarlo inmediatamente. Las actividades necesarias como fuentes de empleo, adquisición de bienes y servicios, la educación y la movilidad, por mencionar algunos ejemplos, son razones justificables para la identificación personal con un lugar, que por recurrir a él una y otra vez la actitud se transforma a una apropiación especial. Esto incita a buscar a las mismas personas, a reconocer a los que no son del lugar, incluso para hacer sentir bienvenida a la población que visita, mientras se priva a las personas que dañan la vivencia urbana por sus propios problemas sociales (delincuencia, drogadicción, etc.).

6.2.3 Diseñar experiencias

Aparte de tener en cuenta las características de movimiento, tiempo y espacio, es necesario considerarlas como parte del paisaje urbano y las experiencias que este genera. Para Jantzen y Vetner (2008), la creación de experiencias dentro del diseño de la ciudad debe ser una parte fundamental a la hora de diseñar el o los espacios, siendo estas experiencias tanto parte del proceso de diseño como el resultado del mismo. Los autores desarrollan un modelo que permite estructurar las experiencias; su enfoque se basa en que la experiencia en sí resulta de la relación del individuo con el mundo en un momento determinado en el tiempo, además de que cada una de ellas llega a conformar parte de la memoria de las personas.

Con relación a este modelo con la ciudad, los autores hablan de las experiencias urbanas que, gracias a su versatilidad, contribuyen a la creación de una identidad y al desarrollo de cada persona. En primer lugar, ellos comentan acerca de un "sistema de búsqueda" con relación al espacio, donde la persona está en una exploración constante de situaciones inesperadas, por lo que la ciudad debe proporcionar estas situaciones que promuevan el descubrimiento y que, en consecuencia, producen placer. Jantzen et al. (2008) comentan que el balance es necesario dentro del conjunto de experiencias, por lo que hay que tener en cuenta tanto las situaciones excitantes como las de la relajación y descanso.

En segundo lugar, se debe considerar que para todos es necesario el sentido de ubicación; por esta razón, parte del diseño deben de ser los hitos y puntos de referencia. Para Lynch (1998), la claridad que refleje la ciudad permite el desarrollo de "símbolos vigorosos" con los cuales la ciudad ayuda a "proporcionar la acumulación y la organización de significados y asociaciones"(p.146). Esta serie de asociaciones refuerzan la seguridad de los habitantes mientras recorran la ciudad, por lo que "las emociones negativas deben de controlarse y prevenirse para que la impresión que se tenga del entorno urbano sea positivo" (Jantzen, 2008, p.12). Al final, el sentido del lugar va a darle una noción diferente a la ciudad y a la manera en que esta sea recorrida.

Jantzen y Vetner (2008) también mencionan cómo los fenómenos de intensidad y de relajación, sumados al sentido de lugar, comienzan a ser parte de los esquemas cognitivos, y cómo a diario nuevos elementos se agregan a estos esquemas. Por último, se da una evaluación de las experiencias que se vivieron; es entonces cuando se encuentran las respuestas emocionales ante las diferentes situaciones y se adquieren nuevos conocimientos que le dan cabida a la identidad y al desarrollo personal.

En resumen, "lo que caracteriza una buena experiencia es una experiencia que sea placentera, gratificante emocionalmente e inherentemente significativa, se trata de aquella experiencia que implique alteraciones en los niveles psicológicos al relacionarse con la información del ambiente" (Jantzen, 2008, p.10).

6.3 Estrategia

Para hacer una propuesta urbana hacia una ciudad integral, es necesario contrastar los conceptos desarrollados por Nan Ellin (2006) del urbanismo integral, con los fenómenos urbanos encontrados en Calle 2. Los primeros reflejan la idealización de la ciudad mientras los otros se refieren a la realidad de la ciudad actual. La intención detrás de este contraste es proponer escenarios en Calle 2 que potencian una vivencia urbana de calidad y, a partir de estos, desarrollar un sistema conector como pauta de intervención a San José. Por esto, los fenómenos hallados son la materia prima para el desarrollo de las condiciones deseadas, aunque algunos de estos fenómenos únicamente repercutan negativamente en el espacio urbano. La explicación a esto es que, una vez identificado el comportamiento de la ciudad sobre cierto fenómeno, la propuesta es pertinente en abordar los puntos en los que es débil, e impulsa los que fortalecen la vivencia (ver diagrama 6.3, pág. 158).

Primeramente, la Conectividad e Hibridez vista desde el fenómeno **"Sin Costura"** se afecta por la obstrucción del intercambio de las actividades cuando la desvinculación del fenómeno genera los sectores especializados: comercio hacia el norte, vivienda hacia el sur y trabajo hacia el centro, aunado a una cantidad de sitios de recreación poco visitados. La distribución actual de las actividades no celebra la unión del sistema, por el contrario, refleja una separación de usos. Las personas tienen poca interacción entre los diferentes espacios que presenta la ciudad al tener rutas específicas, que por lo general se encuentran en un espacio que concentra un mismo uso. Es por esto que la propuesta busca una conexión entre los diferentes sectores de la ciudad y se pretende lograr esto a través del espacio público y la vegetación.

El fenómeno **"Polaridad"** no refleja un orden en la mezcla entre las actividades de las que se alimenta, dado por los evidentes opuestos de actividad urbana que presenta este segmento de la ciudad. En cuanto a conectividad, el flujo no es continuo a lo largo de Calle 2; si bien está enmarcada por dos hitos relevantes en las dinámicas urbanas como lo son el Parque Central al norte y la Estación al Pacífico hacia el Sur, perceptualmente existen barreras que dificultan su un enlace entre ambos destinos. La "Polaridad" se busca contrarrestar al tomar en cuenta las vocaciones del sector. La intención de la propuesta es respetar la identidad de cada sector y, a partir de esto, disponer escenarios que activen Calle 2 en su totalidad y crear vínculos entre cada uno de ellos.

El concepto de Vulnerabilidad del urbanismo integral no es afín al fenómeno "Sin Costura" porque la segregación de las actividades anula la vivencia urbana y el intercambio, y repercute en que las dinámicas urbanas sean rutinarias, es decir, en el día a día no hay eventos que despierten un interés particular por transitar por esta calle de manera aleatoria, por deseos de esparcimiento, conocimiento o recreación. Sin embargo, con el potencial que tiene el fenómeno de "No Localidad" en Calle 2, proyectándola como una sucursal de los Barrios del Sur en la ciudad, la situación se podría revertir al emerger situaciones entre las personas que se conocen y llegan a este lugar extendiendo su apropiación. Las nuevas experiencias despertarán otras más que inviten a las demás personas a participar, ya sea que habiten en la zona o sólo caminen por allí.

La Autenticidad también se vería alimentada de esta forma con los fenómenos **"Umbral", "No Localidad"** y con **"Retrospectiva"**, tres fenómenos dignos de potenciar ya que hacen referencia tanto a los hábitos de barrio y a las tradiciones culturales del sector como a las personas que no habitan en San José pero que su activación urbana es de suma importancia para la ciudad. Así, las memorias que son revalorizadas de Calle 2 se suman a las costumbres de los Barrios del Sur, y los sistemas permiten una retroalimentación. En este concepto integral hay una curación pronta de las partes, es decir, la mezcla de los residentes de Calle 2 con vecinos de los Barrios del Sur puede sanar ambas sociedades y crear respuestas efectivas a las nuevas necesidades. Por otro lado, el fenómeno **"Rojo"** causa intimidación en el aspecto social y disminuye la dinámica urbana a lo largo del día. La localización de este fenómeno en esta zona es consecuencia del fenómeno de **"Espalda"**; entonces, al revertir uno, el otro también lo hará. Para este tipo de actividad, la condición deseada es un aporte a la vivencia urbana tanto diurna como nocturna, concentrando la actividad con un retiro apropiado y permitiendo la prolongación de su característico anonimato mientras sus fachadas participan en la vitalidad al espacio público.

En cuanto al concepto integral de Porosidad, el fenómeno de **"Espalda"** en Calle 2 repercute negativamente en el escenario urbano por sus implicaciones físicas: muchas fachadas a lo largo de Calle 2 son muros ciegos, como fachadas posteriores de edificios, o muros de bodegas de almacenamiento, talleres, parqueos, o espacios desocupados. Es decir, parte del lenguaje arquitectónico en Calle 2 no es percibido por muchos como un sistema permeable que integre las actividades privadas con las públicas. Ante esto, es posible analizar si el interior está siendo subutilizado para otorgarle un uso de suelo que participe en las actividades públicas con las interiores y haya una mayor fluidez. En segunda instancia, dicho muro ciego podría convertirse en el escenario urbano de actividades al aire libre. Por otro lado, el fenómeno **"Umbral"** es un ejemplo ideal de una porosidad entre actividades: es tanto un elemento permisivo como celebrador del traspaso de lo que se quiere unir. Por esto es necesario resaltar su aporte al enriquecimiento del recorrido en la ciudad. También, al observar las características positivas de los portales existentes, como parte de la legibilidad de la ciudad, es necesario crear más portales y puntos de referencia que le permitan a las personas tener un claro sentido de ubicación en San José.

Ante estos hallazgos, a continuación se presenta la situación actual aunada a la estrategia para la propuesta urbana pertinente a cada caso y, en cada escenario, el fenómeno que corresponde, además de la estrategia usada para ser potenciado o afrontado. Posteriormente se definen las pautas de diseño utilizadas para la definición de los proyectos puntuales que se proponen sobre el eje conector de las dinámicas urbanas como un futuro facilitador de la promoción espontánea de la identidad misma de Calle 2.

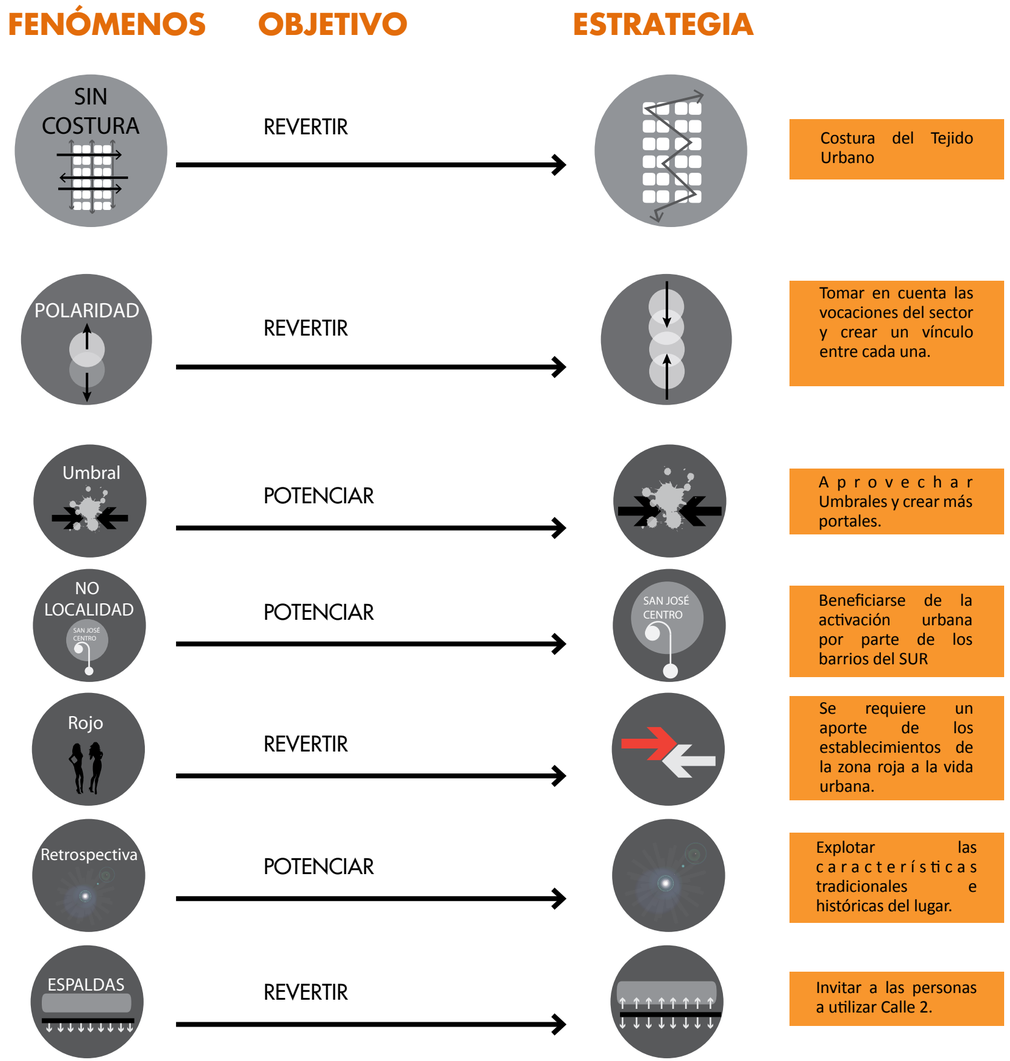
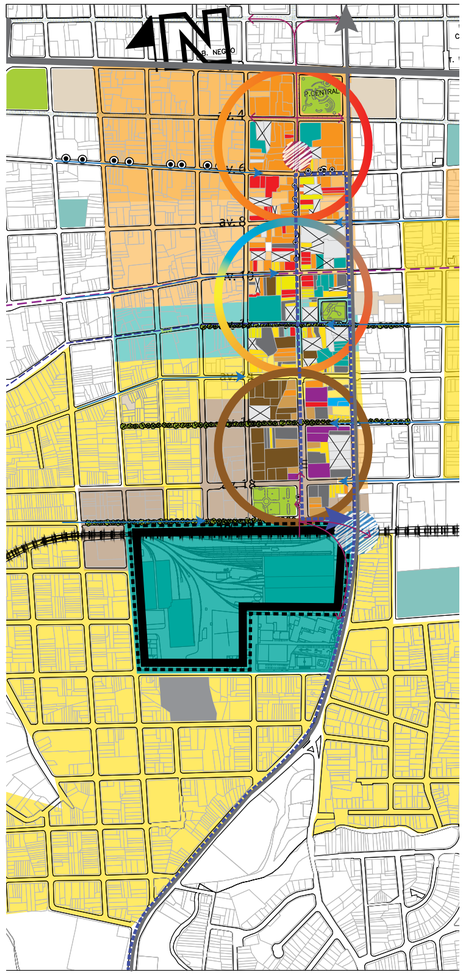


Diagrama 6.3 Estrategia y fenómenos

Fuente: Elaboración propia

6.3.1 **Estrategia general**



Mapa 6.1. Situación Actual- Estrategia
Fuente: Elaboración propia

SITUACIÓN ACTUAL / PROBLEMÁTICA

-Existe una clara desvinculación en la dinámica urbana en el eje de Calle 2, así mismo entre esta calle con los "Barrios del Sur" y el "centro" de San José.

1. No hay un diseño de ciudad integral e inclusiva.

2. Aparte de los hitos: la Estación al Pacífico, la Iglesia y el Parque de la Dolorosa, el sector no es legible.

3. El área de estudio no se lee como un mismo espacio; al contrario, se encuentra bastante sectorizado.

4. La configuración de la movilidad en la ciudad da prioridad al automóvil; flujos ortogonales

5. Existe variedad de actividades (habitacional, ocio, comercio, trabajo), pero están segregadas.

6. La imagen de éste sector es heterogénea, su lectura es fragmentada.

7. Poca variedad de actividades que inviten al uso del espacio urbano o a habitar en el lugar.

8. En Calle 2 y en los Barrios del Sur hay actividades y comercio con vocaciones musicales, culturales, talleres, entre otros.

9. Calle 2 se encuentra, en algunos sectores, con actividad urbana casi nula.

10. Aunque existen algunos puntos de encuentro y de recreación, no son visitados por las personas.

11. Actualmente, el espacio público es utilizado como lugar de paso.

12. No hay Robustez en los diferentes parques o plazas, por lo tanto no invitan a ser visitados.

13. No hay condiciones físicas apropiadas ante las necesidades de los peatones que recorren el sector.

14. No existe una transición adecuada entre el espacio privado y el espacio público.

15. Algunas de las edificaciones que se encuentran en el área de estudio están en malas condiciones, abandonadas o son parqueos. Otras contienen actividades que complementan actividades necesarias.

16. La poca oferta de actividades urbanas para la recreación entre el Parque Central y la Estación al Pacífico promueve una percepción de lejanía entre estos puntos.

ESTRATEGIA

-La estrategia principal es coser este sector de la ciudad desde los "Barrios del Sur" hasta el centro de la ciudad.

Se busca la integración total de las actividades sobre el eje norte-sur, enlazando las dinámicas que ya tienen lugar en el sentido este-oeste, pero que, por esta misma razón, desvincula el centro de la ciudad con los barrios aledaños. Las dinámicas y capas de la ciudad se complementarán unas con otras.

1. Promover los principios de ciudad integral e inclusiva: POROSIDAD, HIBRIDACIÓN, CONECTIVIDAD,

VULNERABILIDAD, AUTENTICIDAD.

2. Legibilidad del sector dentro del imaginario de las personas como un espacio dentro de la ciudad.

3. Que Calle 2 cuente una historia (generar una secuencia).

4. Abrir espacios entre las cuadras que permitan otra alternativa de paseo para los peatones.

5. Variedad de actividades y personas.

6. Coherencia Visual a lo largo de la conexión.

7. Propuestas que inviten a las personas que habitan y visitan San José.

8. Encontrar las vocaciones del lugar para proponer las intervenciones.

9. Reactivar la vida urbana en Calle 2.

10. Creación de puntos de encuentro y recreación y espacios para la permanencia.

11. Diseñar el espacio público como un lugar con significado y apertura, que de identidad y sentido de pertenencia.

12. Espacio Público como un espacio cultural, funcional, social, económico y político.

13. Condiciones apropiadas para permanecer en el espacio público.

14. Transición entre espacio público y privado.

15. Recuperar/Potenciar/Diseñar los actuales bordes del espacio público de Calle 2.

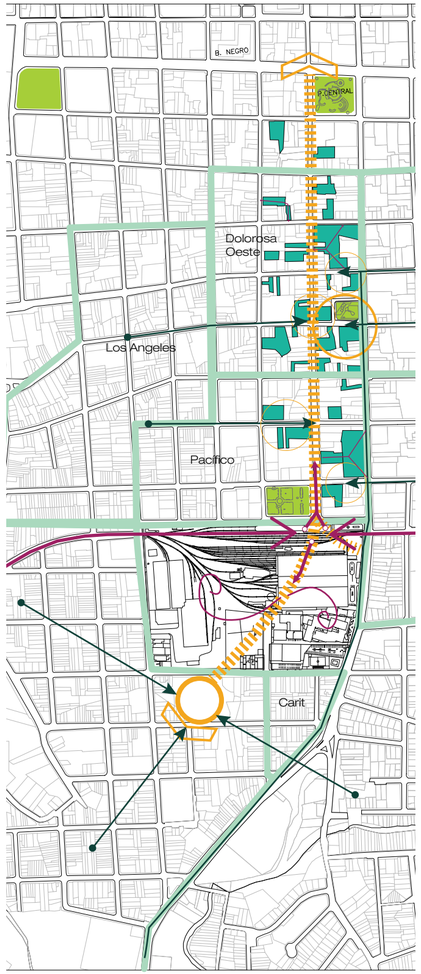
16. Percepción de distancias cortas entre las propuestas a lo largo del conector.

PROPUESTA

LA COSTURA DE LA CALLE 2

DISEÑAR EL ESPACIO PÚBLICO, desde el lote que se encuentra debajo de la Estación al Pacífico hasta el Parque Central, para conectar los "Barrios del Sur" con el resto de San José.

Aprovechar los espacios subutilizados o abandonados para el diseño de propuestas que inviten a las personas a HABITAR, TRABAJAR y VISITAR el área de estudio.



Mapa 6.2 Síntesis de propuesta general
Fuente: Elaboración propia.

6.3.2 **Pautas de Diseño**

Una vez que se conoce la situación actual del área de estudio y se plantea una estrategia, se toman decisiones para intervenir Calle 2 y sus alrededores. Se definen ciertas pautas que permiten visualizar la propuesta en un marco general (ver diagrama 6.4, pág. 161).

Para el diseño se considera que no se debería realizar una intervención urbana sin tomar en cuenta el contexto, y en el caso de Calle 2 es evidente que el contexto alimenta la actividad existente. Así mismo es importante darle al peatón la prioridad que se requiere y una respuesta a sus necesidades. Es por esto que el propósito de la propuesta es ofrecer una conexión entre el sur y el centro para los peatones del sector por medio de un diseño de integración del espacio urbano a lo largo del recorrido, sin dejar de lado que lo que se encarga de activar un sector no es un diseño sino las actividades que el mismo alberga y permite experimentar. Por ende, son importantes tanto las actividades que se den para las personas que habiten en el sector, así como también para aquellas que lo visitan.

Diagrama 6.4 Pautas de diseño
Fuente: Elaboración propia

1

DISEÑO DE CALLE 2

DENTRO DEL SISTEMA

No se puede rediseñar solamente una calle de la ciudad sin tomar en cuenta lo que sucede alrededor de ella. Dentro del PDU y su proyección del lugar hay una idea de hacer un bulevar en el tramo Parque Central-Estación al Pacífico que no toma en cuenta la importante función de Calle 2 actualmente: contener varias de las rutas importantes de buses que se dirigen hacia los barrios ubicados al sur de San José, entre ellos: Loma Linda, Paso Ancho, López Mateos, San Rafael Abajo, San Rafael Arriba, La Valencia y Alajuelita. La presente propuesta parte de lo que ya alimenta al área de estudio.

Es por esto que en el centro del tramo Sur de Calle 2, entre las Avenidas 8 y 14, se propone establecer un carril para que el transporte público continúe alimentando transversalmente el tramo de intervención. Desde la Avenida 6 donde actualmente finaliza el bulevar de Calle 2, debería ampliarse hasta la Av. 8 y así aumentar el espacio de movilidad peatonal y la permanencia de los diferentes usuarios. Hacia el Sur, entre las Avenidas 14 y 20, el espacio que existe permite destinar dos carriles para movilidad vehicular y, con esto, ampliar el espacio de movilidad y estancia peatonal. (ver mapa 6.3)

Mapa 6.3. Pauta #1
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

- Bulevar Existente
- Bulevar Propuesto
- Vía mixta: Tranporte Público + Espacio peatonal
- Vía mixta: Transporte Público + Transporte Privado+ espacio peatonal

Mapa 6.4. Pauta #2
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

Lotes vacios, espacios subutilizacion, edificaciones abandonadas

2

PERMEABILIDAD

FÍSICA - VISUAL - PERCEPTUAL

Como mencionan McGlynn et al. (1985), el entorno construido debe ofrecer a las personas un espacio democrático al enriquecer las oportunidades de escogencia. La accesibilidad de los diferentes espacios va a permitir esa escogencia. Por lo tanto, como mencionan los autores de "Responsive Environments", la calidad de permeabilidad es el número de maneras alternativas para atravesar y recorrer el espacio.

En este caso se busca ofrecerle al peatón una manera distinta de recorrer la ciudad, en la cual el vehículo no tenga la mayor jerarquía. Es por esto que se propone la adquisición de lotes de parqueos, lotes vacíos y espacios abandonados para intervenir las cuadras y, así, establecer rutas alternas que permitan opciones de recorrido, a una escala más humana y menos vehicular, con condiciones que alienten la visita y la estadía, como lo son una adecuada protección climática, libre de contaminación visual, sonora y ambiental, con actividades atendidas por otras personas.

Desde el sur se plantea la transición por medio de una ruptura física y simbólica del terreno de la Estación al Pacífico. Se requiere de permeabilidad física, visual y perceptual para que los vecinos de la Estación puedan cruzar el espacio y sean parte de la dinámica urbana que conjuga las actividades de los Barrios de Sur y el centro de San José. (ver mapa 6.4)

3

LA SECUENCIA

INTEGRACIÓN DEL PAISAJE Y DE LA IMAGEN URBANA

Al tener en cuenta que la forma urbana es percibida por los distintos observadores que utilizan la ciudad, al moverse o detenerse en el medio ambiente urbano, se requiere que la propuesta le dé legibilidad a Calle 2, y que esta vuelva a tener importancia dentro del imaginario de las personas. Calle 2 se vive al recorrerla transversalmente o al utilizar alguna avenida. Por lo tanto, la propuesta consta de dos factores importante: Las extensiones y las transiciones.

• Las transiciones: Como parte de la propuesta se realizan intervenciones locales, y otras que fungen como transiciones entre una y otra. La idea es dar una continuidad en la imagen del sector con las texturas, la vegetación y los materiales a utilizar. En este caso, la madera adquiere un valor inherente en el diseño de la propuesta por la importancia que tuvo en la historia del sector.

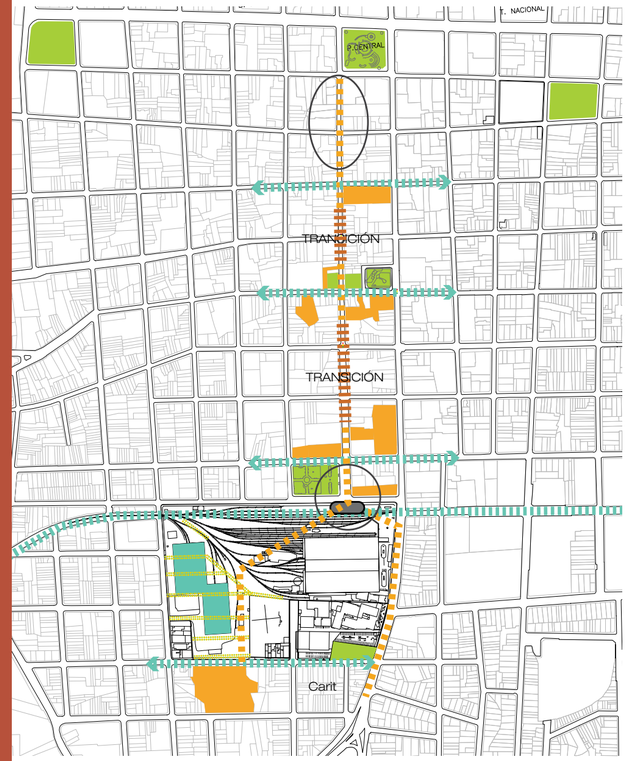
• Las extensiones: La propuesta no pretende limitarse a Calle 2, sino extenderse hacia el este y el oeste, hacia el sur y el norte para que, en conjunto con la Calle 2, se transforme el sistema completo en el que está inmersa. Por lo tanto, la vegetación y las texturas de piso juegan un papel importante como direccionales para las personas que circulan por las avenidas aledañas o alguna otra parte de la ciudad.

• Remates y Valor Visual: Con relación al valor visual, se pretende que el usuario pueda tener remates importantes que se conviertan en elementos simbólicos de la propuesta para atraer a los usuarios a recorrerla de un sector a otro.

1. Invitar a las personas del sur a ir al centro: El remate hacia el centro de San José se pretende dar por medio de la naturaleza; una extensión verde que llame la atención de las personas y que las atraiga hacia el centro por medio de Calle 2.

2. Invitar a las personas del centro a conocer el sur: La Estación es el remate inmediato que se observa al ir hacia el sur, pero el color que tiene en este momento el edificio hace que se pierda dentro del paisaje urbano. Por lo tanto, es necesario darle la importancia a nivel de imagen como Patrimonio Histórico para invitar a las personas a visitarlo.

Así mismo, hacia el sur existe un paisaje montañoso en un plano lejano que es importante enmarcarlo. (ver mapa 6.5)



Mapa 6.5. Pauta #3
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

- Secuencia en Calle 2
- Transiciones
- Extensiones
- Remates
- Lotes vacios

Mapa 6.6. Pauta #4
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

Uso mixto de actividades

4

VARIEDAD, CONCENTRACIÓN e INTEGRACIÓN

DE ACTIVIDADES

Las nuevas propuestas de movilidad vial, como las interlíneas y el tren urbano metropolitano, fomentan el cada vez menor ingreso de personas a las ciudad, por lo que la ciudad misma debe proveer las actividades que la mantengan activa a lo largo del día.

Es por esto que es necesario dotar al espacio de una variedad de actividades que estén concentradas e integradas:

• Habitacional: Es importante invitar a las personas a vivir en el centro de San José, pero no por medio de la gentrificación, por medio de edificios onerosos cuyo enfoque son las personas de un alto poder adquisitivo, pero cuyos intereses se encuentran fuera del centro urbano. Al contrario, se busca dar respuesta a la necesidad de vivienda de la creciente clase media y media-baja con proyectos habitacionales que fomenten la apropiación espacial, la camaradería vecinal y, por ende, la vigilancia natural, promoviendo, además, el alcance inmediato de las actividades necesarias básicas.

• Recreación: Aunque existen algunos lugares de recreación, como los parques, estos tienen poco uso y es necesario revitalizarlos e involucrarlos dentro de una dinámica urbana que permita una interacción entre los vecinos y visitantes del sector.

• Trabajo: Para que las personas que habitan San José no tengan que trasladarse a otros lugares para trabajar, la propuesta debe dotar a la ciudad de puestos de trabajo que los haga independientes del automóvil para su movilización diaria y, en consecuencia, haya un aprovechamiento del transporte público.

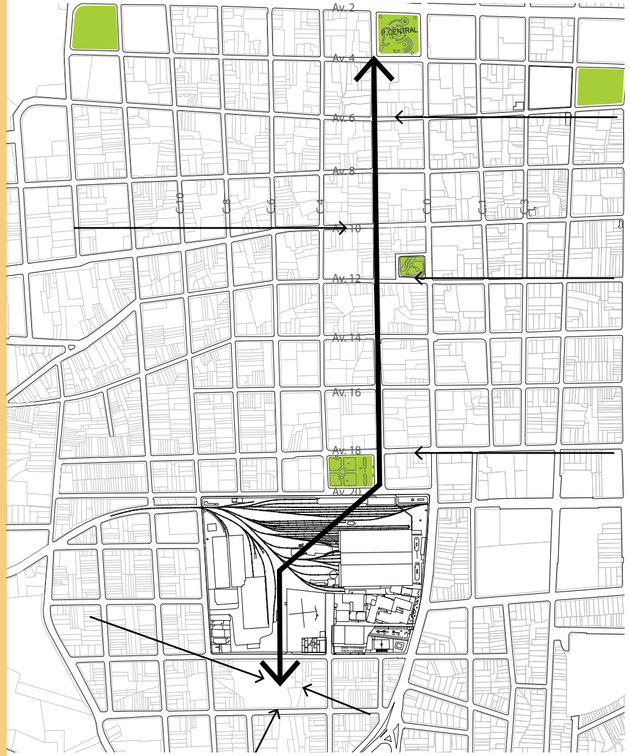
• Comercio: El comercio se encarga de invitar tanto a las personas que viven en San José como a los que vienen de afuera; debido a esto, se convierten en espacio importante para la interacción de personas de diferentes lugares. (ver mapa 6.6)

5

INVITACIÓN AL SECTOR

Es importante la organización espacial de las actividades porque esta se va a encargar de invitar o de repeler la actividad en un lugar. Este sector de la ciudad debe dar una respuesta a las necesidades de trabajo, recreación y comercio tanto para las personas que habitan ahí como para las que vienen de visita. Lo anterior se puede lograr al resaltar las cualidades de Calle 2 y sus alrededores para, así, hacer ver lo que el lugar ofrece a las personas. También es importante que el diseño facilite la llegada de las personas y que promueva la estadía.

En el caso de la propuesta se pretende que las personas del sur puedan acceder al centro de San José de una forma más directa. Además, rescatar los Barrios del Sur dentro de la dinámica actual de San José para que cualquier persona pueda dirigirse hacia estos barrios. Por último, poder invitar a personas que viven fuera de San José a participar de lo que sucede en este lugar. (ver mapa 6.7)



Mapa 6.7. Pauta #5
Fuente: Elaboración propia

SIMBOLOGÍA

Invitación a Calle 2 y a los Barrios del Sur

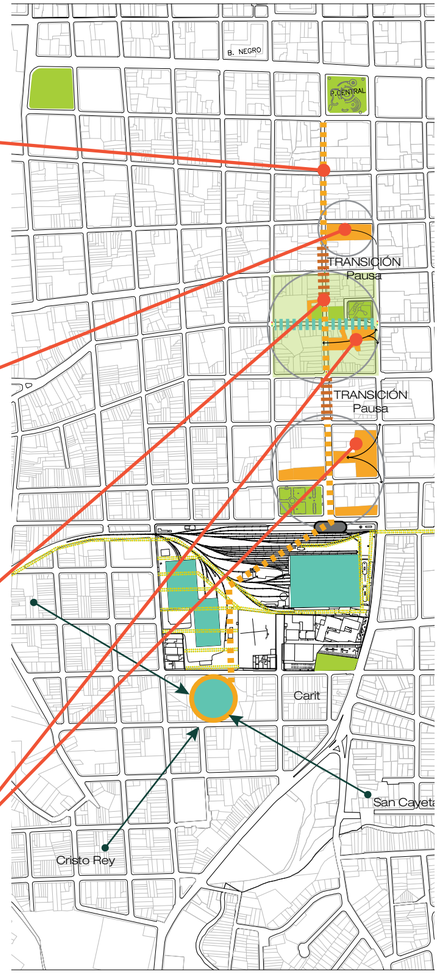
6.3.3 **Estrategia según vocaciones**

SITUACIÓN ACTUAL	PROBLEMÁTICA	FENÓMENOS
	1- Bulevar existente en Calle 2 de Av. 2-Av. 6: Umbral existente. 2- Uso de suelo: Pensiones y Prostíbulos. 3- Afluencia peatonal por buses complementado por comercio tipo “Coca-Cola”. 4- Potencial Turístico: Parque Central y Estación al Sur como remate visual.	- POTENCIAR Fenómeno Umbral. - REVERTIR Fenómeno de Polaridad.
	1- Saturación-aglomeramiento peatonal y vehicular. 2- Aceras angostas; en especial las zonas de carga y de pasajeros de bus. 3- Buses como barrera visual. 4- Comercio “de ventana” complementa la espera del bus. 5- Relaciones interpersonales: Usuario de bus-chofer-comercio. 6- Lote amplio del Banco Popular destinado a parqueo.	- POTENCIAR Fenómeno de NO Localidad.
	1- Zona con vocación musical: Primer fábrica de guitarras. 2- Iglesia de la Dolorosa y Parque de la Dolorosa Parque con dinámica temporal: Se utiliza después de visitar la iglesia o como complemento de las paradas de bus. 3- Gran cantidad de parqueos que no aportan variedad al espacio urbano. 4- Ubicación de la Antigua fábrica de guitarras. 5- Vestigios barriales e institucionales. 6- Contexto con prostíbulos. 7- Ubicación de Paradas de Bus (“terminal”) Sabana-Cementerio. 8- Necesidades alimentarias.	- POTENCIAR el Fenómeno Retrospectiva.
	1- Linealidad y ortogonalidad. 2- Escasez de vivienda. 3- Parqueos, edificios desocupados/abandonados que al unirse forman centros de cuadra. 4- Fragmentación en el imaginario social por vacíos.	- REVERTIR Fenómeno Desvinculación.

Conjunto de imágenes 6.1. Situación actual de Calle 2- Parte 1

Fuente: Elaboración propia

ESTRATEGIA	PROPUESTA
- Fortalecer Umbral hacia el norte y diseñarlo de manera que también sea un umbral hacia el sur. - Difuminar el eje propuesto de arborización hacia el sur. - Diseño de “visuales”.	**Bosque Urbano**
-Concentración de actividad de buses. - Extención de Vía peatonal hasta la “terminal”. - Fomentar el fenómeno de NO localidad y darle una respuesta a las necesidades de las personas que visitan Calle 2: Proveer espacio público/ Protección Climática / Comercio/ Actividades opcionales para la permanencia. - Destinar lote del banco para concentrar actividades.	**Parada al Sur**
- Recuperación de tradición musical y oficio luteriano. - Reforzar vocación musical de la zona. - Suplir necesidad alimentaria a trabajadores institucionales. - Aprovechar espacio subutilizado anexo al Parque de la Dolorosa. - Dignificar Parque e Iglesia (tradición). - Repoblamiento popular circundante (ver proyecto de corazones de manzana). - Integración de lo construido con lo no construido.	**Macro Cuadra**
- Rutas alternas peatonales. - Liberación de centros de cuadra para actividades comerciales, intercomunales, habitacionales, etc. - Vivienda con vocación productiva. - Apertura y permeabilidad del espacio público.	**Corazones de Manzana**



Mapa 6.8. Sintesis de propuesta general- Estrategia norte

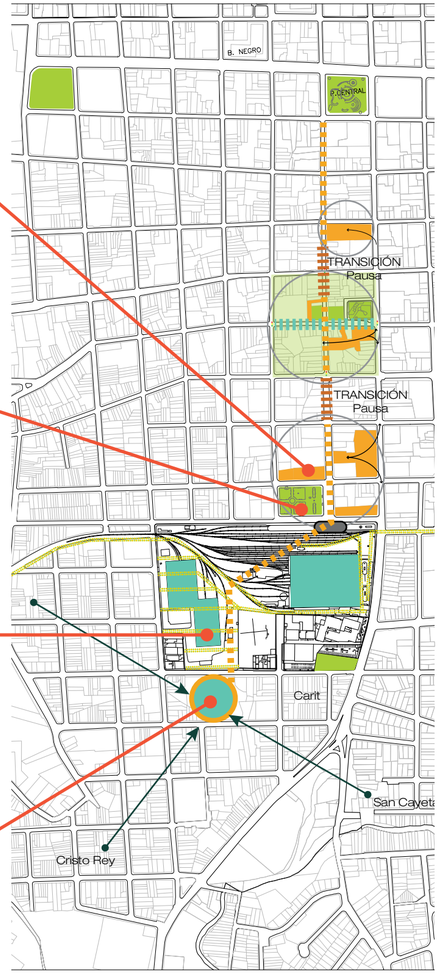
Fuente: Elaboración propia

SITUACIÓN ACTUAL	PROBLEMÁTICA	FENÓMENOS
	1- Bordes del Parque José María Cañas subutilizados. 2- Zona de indigentes. 3- Contexto inmediato tiene necesidades de convivencia comunal. 4- Percepción de inseguridad por ser espacio desolado. 5- Parque rodeado de muros de talleres, bodegas, etc.	- REVERTIR Fenómeno Polaridad. - REVERTIR Fenómeno Espalda.
	1- El Parque de los Bomberos se encuentra inmerso en las bodegas y talleres existentes. 2- Espacio Público desaprovechado. 3- No hay condiciones que inviten a las personas a permanecer en el espacio público. 4- El Parque está expuesto. 5- De vez en cuando es utilizado por los indigentes para bañarse en los "chorritos".	- REVERTIR Fenómeno Polaridad. - REVERTIR Fenómeno Espalda.
	1- La Estación como "Trauma Urbano": Estación en medio de zona barrial que invisibiliza a los Barrios del Sur. Es una barrera perceptual hacia y desde los Barrios del Sur. Hay una necesidad de transversalidad. 2- Estación como Barrera: muro y como espalda. 3- Mucho espacio subutilizado en la Estación al Pacífico. 4- La Estación es una fuente de actividad que genera situación de espera al tren. 6- Necesidad de rescate patrimonial. 7- Falta de aporte de acción social por parte del INCOFER. 8- Proyección a futuro: Proyecto Raqueta, que le da continuidad a la vía férrea y propone trenes cada 15 minutos. 9- La Estación inyecta personas al área de estudio.	- REVERTIR Fenómeno Espalda. - REVERTIR Fenómeno Desvinculación. - POTENCIAR Fenómeno Umbral.
	1- Falta de Espacio Público en Barrios del Sur. 2- Necesidad de espacios para la convivencia entre. La referencia de los vecinos a espacios de recreación es el Parque de la Paz y La Sabana. 3- Gran cantidad de niños y jóvenes.	- REVERTIR Fenómeno Espalda. - REVERTIR Fenómeno Desvinculación.

Conjunto de imágenes 6.2. Situación actual de Calle 2- Parte 2

Fuente: Elaboración propia

ESTRATEGIA	PROPUESTA
- Aprovechar propiedades en desuso que está a la venta. - Romper el borde. - Indigentes: Estrategia de reincorporación social y superación personal. - Propiciar Variedad al sitio. - "Centro de operaciones" del desarrollo comunal. - Quitar los muros que son de espacios abandonados o sin uso y aprovechar los existentes que sí albergan alguna actividad.	**Teatro+ Cine** "Los Vecinos"
- Activar los bordes urbanos; tratamiento de transiciones entre lo público y lo privado. -Ofrecer múltiples actividades dentro del parque. - Darle un sentido de espacio complementario a la Estación. - Carácter de pausa y de contemplación. -Ofrecer protección climática y espacios para estar.	**Renovación Parque los Bomberos**
- Apertura de la Estación a las comunidades. - Proponer actividades que respondan a los pasajeros. - Rescate Patrimonial y Cultural. - Actividades que respondan a las necesidades de la comunidad: Comercio, Formación y espacio público. - Conexión de los Barrios del Sur y el centro de San José.	**Estación Inclusiva**
- Utilizar lote existente. - Recuperación de la historia: El lote desocupado lo utilizaban los barrios de Cristo Rey y Carit y lo llamaban "POTRERO". - Transición entre los barrios y la Estación al Pacífico/ Dar a conocer el sur. - Deporte como elemento atractor juvenil. / El juego como atractor infantil. - Enganche Comunal/Intercambio Social. - Remate visual desde la Estación hacia el sur.	**Parque** "El Potrero"



Mapa 6.9 Síntesis de propuesta general- Estrategia sur

Fuente: Elaboración propia

6.3 Propuesta

CALLE 2
una extensión
de los barrios
del SUR

Imagen 6.1 Vista hacia los "Barrios del Sur"
Fuente: Elaboración propia

LA PROPUESTA

Los proyectos específicos presentados en esta unidad son el resultado del contraste entre los principios de la ciudad integral y los hallazgos de la fenomenología que determinan el comportamiento de Calle 2. Las pautas de diseño vienen a actuar como los lineamientos generales procuradores de una propuesta urbana dirigida a una vivencia de ciudad en donde la variedad, concentración e hibridación de actividades sean el catalizador entre los componentes físico-espaciales y la experiencia urbana total.

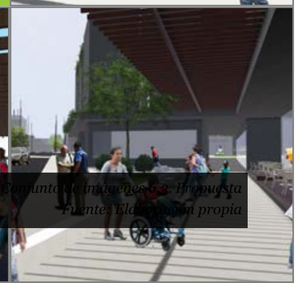
El proyecto total propuesto comprende un eje que se deriva a partir de los barrios ubicados al sur de la Estación del Pacífico y se extiende hasta el sector del centro capitalino, específicamente, el Parque Central. Este cambio, o inversión del planteamiento referencial centro-sur a sur-centro, se debe a la consideración del patrón general de polaridad, que resulta de un mayor desarrollo e inversión en la mancha comercial y relega al sur con títulos despectivos. La propuesta *"Calle 2: Una extensión de los Barrios del Sur"* busca contrarrestar este efecto sin tratarse de una propuesta contraria al desarrollo comercial y económico, sino tomando en consideración las necesidades de una población anexa, brindando espacios mixtos, en donde el componente comercial no sea el único o el dominante, sino que integre variedad de usos para enriquecer la vivencia de la ciudad y responda a un planteamiento de ciudad integral.

Es entonces como la propuesta física en Calle 2 se genera como un conector de lugares y personas, aportando escenarios variados para los diferentes actores. Elementos simbólicos y el rescate de las diferentes vocaciones llevan como premisa recuperar las zonas de ciudad en los que aun se identifican dinámicas de vivencia barrial, las cuales procuran alimentar el sentimiento de pertenencia de la ciudad que ha dejado de sentirse y que ha sido desplazado por un lugar anónimo en donde impera lo ajeno.

El planteamiento general se divide en 6 partes que actúan sobre necesidades identificadas puntualmente:

1) Parque "El Potrero", 2) Estación Inclusiva, 3) Macro Cuadra- Los Vecinos, 4) Macro Cuadra-Musical, 5) Paradas del Sur, 6) Bosque Urbano.

A continuación, se definen cada uno de estos proyectos.



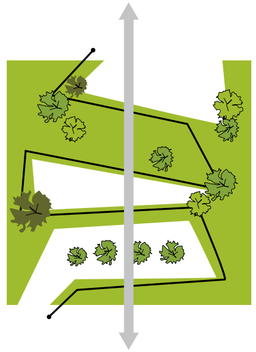
Conjunto de imágenes 5.3: Propuesta
Fuente: Elaboración propia

COMPONENTES

- Parque "El Potrero"
- Estación Inclusiva
- Macro Cuadra-Los Vecinos
- Transiciones
- Macro Cuadra-Musical
- Paradas del Sur
- Bosque Urbano

6.4.1

Parque "EL POTRERO"



Mapa 6.10 Ubicación- "El Potrero"

Fuente: Elaboración Propia

Ubicación: Lote al sur de la Estación al Pacífico (ver mapa 6.10).

Qué es? Este parque es el nodo de confluencia barrial para los vecinos que rodean la Estación al Pacífico, específicamente Cristo Rey y Carit. Hacia el sur, es el primer componente de la propuesta, y el nombre "El Potrero" se debe a un antecedente particular, ya que es en este mismo lugar donde los vecinos se reunían y generaban actividades de forma espontanea, convirtiéndolo en el espacio recreativo improvisado. Hoy en día es un lote subutilizado (ver mapa 6.11, pág.176).

Por lo tanto se plantea el parque como el lugar de **recreación, interacción y estancia**, así como también un punto de conexión entre los barrios Cristo Rey y Carit y la Estación al Pacífico (ver diagrama 6.5, pág.175). En la actualidad no existe este espacio común que promueva la convivencia vecinal como fomento de la apropiación y vigilancia natural del espacio, en cambio, las calles son utilizadas para esta actividad. Debido a esto, este lugar será escenario de actividades que pongan a los **Barrios del Sur en el mapa de lugares de convivencia ciudadana** y, además, los proyectará hacia el resto de

Diagrama 6.5. Conceptualización de "El Potrero"

Fuente: Elaboración propia

Mapa 6.12 Planta Arquitectónica- "El Potrero"

Fuente: Elaboración Propia

San José (ver diagrama 6.6).

El juego y los deportes se convierten en el atractivo principal del Parque "El Potrero", ya que la intervención se da como respuesta a la necesidad de un espacio para compartir y llenar la carencia de recreación de la población (principalmente los niños y jóvenes). Las diferentes opciones para recorrer el parque demuestran la permeabilidad física, visual y perceptual que presenta el primer componente.

El diseño del parque se muestra como un espacio accesible para todas las personas, y la permeabilidad que el espacio ofrece se refleja en la cantidad de maneras que el mismo se puede recorrer (ver diagrama 6.7). También el diseño busca una permeabilidad visual y perceptual y, sin embargo, permite que el usuario sea parte de sorpresas a lo largo del trayecto.

El proyecto contiene **variedad** de actividades (ver diagrama 6.8). Hacia el sur del lote se ubican paradas de bus que alimentan la actividad del parque. Esto se debe a la existencia de la ruta de buses que utilizan Calle 10 para ir en dirección a Calle Central y a los "Barrios del Sur", por lo tanto la propuesta re-direcciona el recorrido, contemplando Av. 26 como parte del trayecto de los buses.

Inmediatamente después de las paradas se presenta un área de patinaje que invita a los niños, jóvenes y adultos a participar de esta actividad. También, en todo el parque, se diseñan espacios para estar y para contemplar la naturaleza, que es un aspecto importante a lo largo de la propuesta, y esto se puede observar principalmente en el sector sur-oeste. En el centro del "Potrero" se establece un espacio bajo techo para la confluencia de distintas actividades, como por ejemplo: actividades comunales, un punto de encuentro para los vecinos y ejercicios como yoga y aeróbicos. Hacia el norte se encuentra la cancha de baloncesto y fútbol. El parque finaliza donde inicia la Estación al Pacífico, que es el siguiente componente de la propuesta.

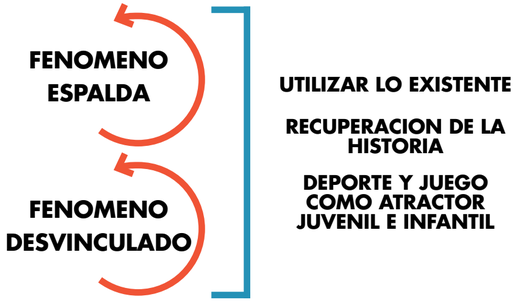


Diagrama 6.9. Fenómenos-"El Potrero"

Fuente: Elaboración propia

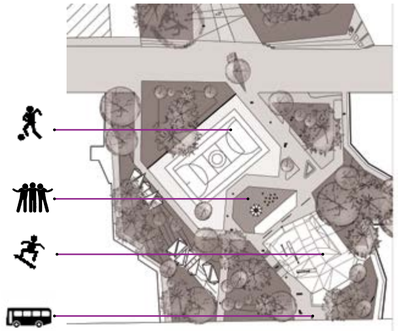


Diagrama 6.6. Variedad de actividades- "El Potrero"

Fuente: Elaboración propia

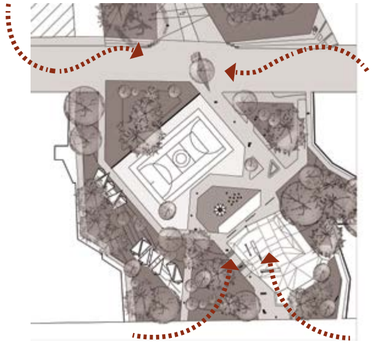


Diagrama 6.7. Invitación al sector- "El Potrero"

Fuente: Elaboración propia

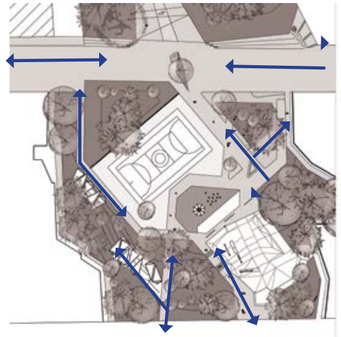


Diagrama 6.8. Permeabilidad- "El Potrero"

Fuente: Elaboración propia

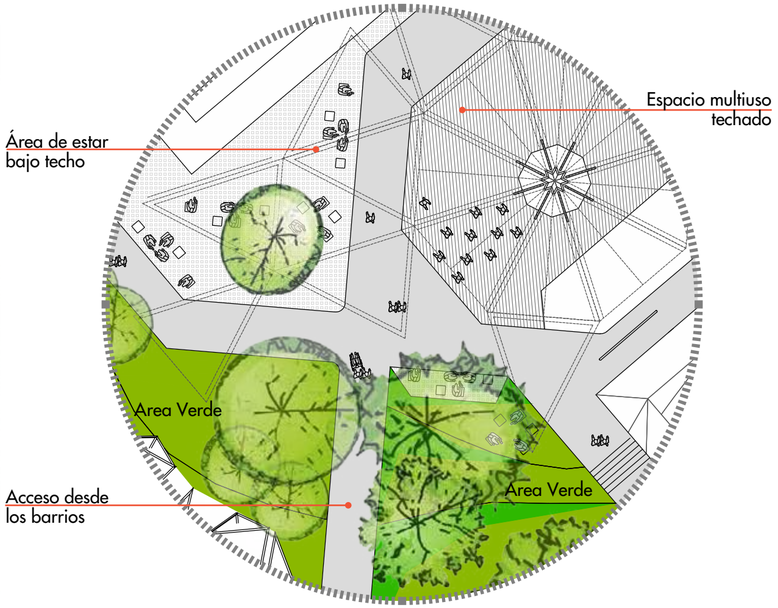
Conjunto de imágenes 6.4. Vista de "El Potrero". Antes y después

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.2. Vista a espacio multiuso

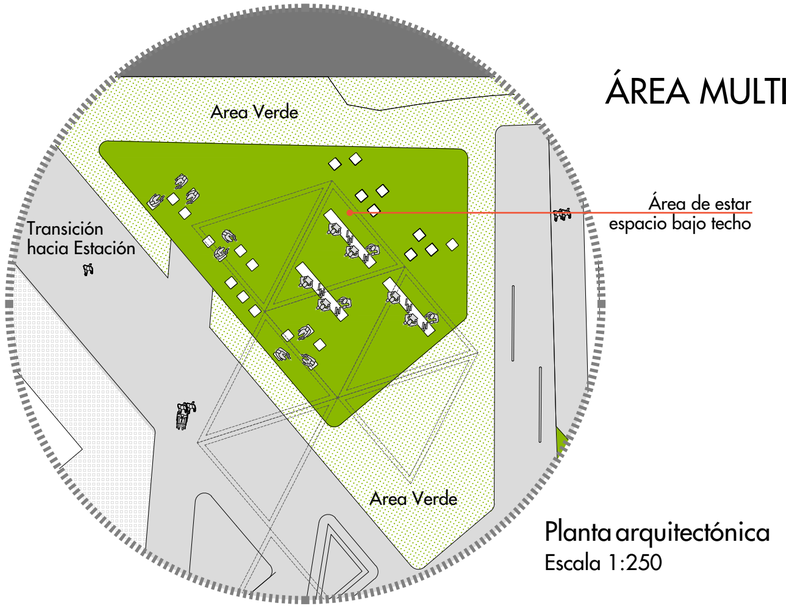
Fuente: Elaboración propia

ÁREA MULTIUSO



Planta arquitectónica
Escala 1:250

La temática del parque es recreativa, juegos infantiles y deportes. El diseño contempla la accesibilidad universal, con espacios para personas de cualquier edad.



ÁREA MULTIUSO

Planta arquitectónica
Escala 1:250

Vista de Parque el Potrero desde Estación al Pacífico. Las texturas de la calle acentúan la continuidad del espacio público recreativo. Las actividades deportivas colectivas son el espacio central en el nivel superior, anexas a espacios para ver y actividades complementarias.

Imagen 6.3 Vista del "Parque el Potrero"

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.4. Cancha deportiva multiuso

Fuente: Elaboración propia

ÁREA DE PATINAJE

Vista de Parque el Potrero desde barrio Cristo Rey, borde Sur. El área de patinaje es el atractor principal para los jóvenes de los barrios del Sur.

Imagen 6.5. Área de patinaje

Fuente: Elaboración propia

6.4.2

Estación INCLUSIVA

Mapa 6.11. Ubicación- Estación al Pacífico

Fuente: Elaboración propia

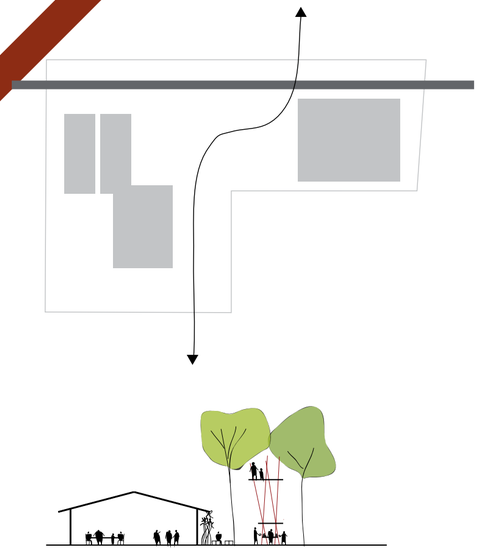


Diagrama 6.10. Conceptualización de la Estación al Pacífico

Fuente: Elaboración propia

Ubicación: Parte del terreno que actualmente pertenece a la Estación del ferrocarril al Pacífico en San José (ver mapa 6.11).

Qué es? Este componente se concibe como una ruptura del terreno ferroviario para lograr la conectividad entre los barrios Cristo Rey y Carit y la dinámica urbana del centro de San José, y viceversa. Además, la intención de intervenir en la Estación del Pacifico es devolverle a los vecinos un espacio que promueva la **formación y la producción** y que fortalezca el **desarrollo económico** de las personas que habitan en los alrededores.

La propuesta contempla la actividad ferroviaria a futuro; esto se debe a la visión del INCOFER con el proyecto "Raqueta", cuyo objetivo es una alta afluencia de trenes en la estación, lo que, en consecuencia, aumentaría la peligrosidad de atravesar las vías al caminar entre ellas. Por lo tanto se propone un paso elevado que permita que las personas puedan accesar a los trenes con destinos diferentes. También se establece el traslado de la administración del INCOFER a las nuevas instalaciones para la centralización de las labores en conjunto con la administración del nuevo proyecto.

Sin embargo, el puente no se limita únicamente a la actividad ferroviaria, sino que también se propone una actividad ferial que complemente el tránsito constante de personas. Esta plataforma, además, se propone como expresión física, la cual terminaría por convertirse en el símbolo de la reinserción de los Barrios del Sur en el centro de la capital. El gesto es indefectible para colocar en el imaginario de las personas que estos barrios también son parte de la ciudad. Se transforma de un espacio completamente impermeable a un espacio que puede ser utilizado y recorrido por cualquier persona (ver diagrama 6.12).

La variedad de actividades que presenta el espacio invita a que gran variedad de personas sean parte de la experiencia urbana que ofrece la estación (ver diagrama 6.11). Aparte de proveer a las personas una solución para el acceso a los trenes y un espacio ferial, se propone un lugar para la formación y la producción. El objetivo es brindar capacitación laboral-integral a adultos y jóvenes que residen cerca de la estación que les permita desarrollar un oficio y acceder a un trabajo que mejore sus ingresos y calidad de vida, tanto de ellos como de sus familias.

Lo anterior se complementa con un espacio de cuido de adultos mayores con niños, que funge como complemento del proyecto de formación, por ejemplo, en el caso de las madres, para que participen de las capacitaciones y puedan estar al tanto del cuido cercano de sus hijos. Sin embargo, el cuido no se limita a niños, sino que también se toma en cuenta a los adultos mayores que residen en los barrios circundantes.

El espacio público en los alrededores también ofrece un espacio para el trueque. Este mercado, como entorno público de tránsito, encuentro y mercadeo, pretende generar un espacio de vida especial y diferente enfocado a la demanda creciente de los consumidores por una oferta comercial de tipo "mercado minoristas" donde se encuentran los productos de verduras y alimentos básicos que hoy en día están dispersos en distintas calles y avenidas ubicadas en el sector oeste del casco central.

Por último, el actual edificio de la Estación al Pacífico como Patrimonio Cultural (decreto ejecutivo N° 26552-C) participa dentro de la propuesta primeramente como un remate visual de Calle 2, que es una de sus cualidades actuales. Es necesario resaltar el contraste arquitectónico del edificio; para esto, puede incrementarse el contraste visual con su entorno mediante el embellecimiento de sus fachadas. Es también un conector físico esencial entre las actividades posteriores y frontales a la Estación, mediante la articulación del puente con la losa de concreto al costado oeste de la Estación, que actualmente funciona como cubierta del espacio de abordaje. Además, su infraestructura será aprovechada como un "Museo Ferroviario" (en ambos niveles) que recuente la historia de la actividad de trenes junto con la implementación del estilo Art Decó en Costa Rica. De esta forma, la espera del tren se complementa con la participación en el inmueble como sitio de formación y aprendizaje. Por su parte, el área de talleres se mantiene intacta y, frente a estos, habrá un emplazamiento continuo al jardín existente que resalte su condición simbólica.

Cada una de las actividades propuestas permite la confluencia de diferentes personas (ver diagrama 6.13). Al ser la estación un espacio al que llegan personas de diferentes lugares, la transformación del espacio permite que estas no solo sean parte del ir y venir del tren, sino que activen, junto con las personas de los barrios circundantes, el espacio urbano.

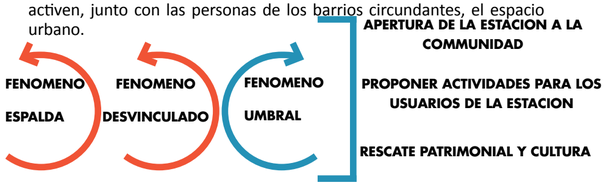


Diagrama 6.14. Fenómenos- Estación al Pacífico

Fuente: Elaboración propia

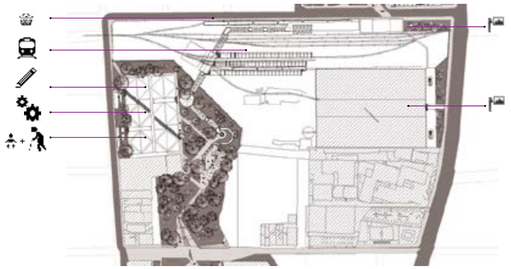


Diagrama 6.11. Variedad de actividades- Estación al Pacífico

Fuente: Elaboración propia

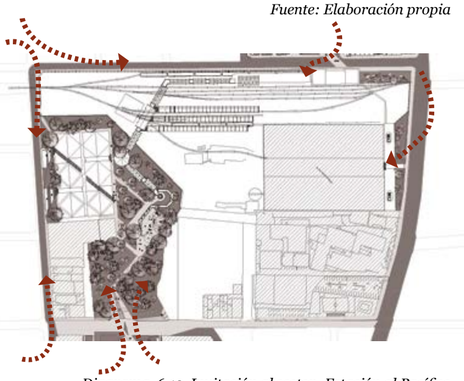


Diagrama 6.12. Invitación al sector- Estación al Pacífico

Fuente: Elaboración propia

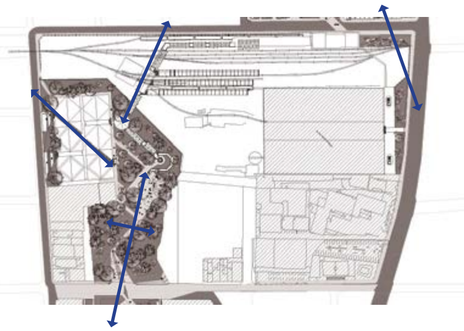


Diagrama 6.13. Permeabilidad- Estación al Pacífico

Fuente: Elaboración propia

Pavimentos que demarcan prioridad a flujos peatonales

Estación - Museo

Apertura de parque existente y esquina - Umbral

Espacio público para exhibición del Patrimonio

Talleres de INCOFER existentes

Administración

Plataformas paralelas de abordaje

Paso elevado

Acceso a las bodegas

Bodegas - Capacitación en artes y oficios manuales

Plaza para actividades espontaneas y mercado del trueque

Continuidad desde el "Parque El Potrero"

Av.20

Av.20

Av.26

Av.26

Calle Central

Escala 1:1250

Conjunto de imágenes 6.5. Vista de la Estación al Pacífico. Antes y Después

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.6. Museo Ferroviario

Fuente: Elaboración propia

Se interviene el edificio de la Estación al Pacifico, que actualmente es Patrimonio Arquitectónico. Para conservarlo y ofrecer una activación para éste espacio, se visualiza como museo, donde las personas puedan hacer uso del edificio aprendiendo de las historia del Ferrocarril al Pacifico.

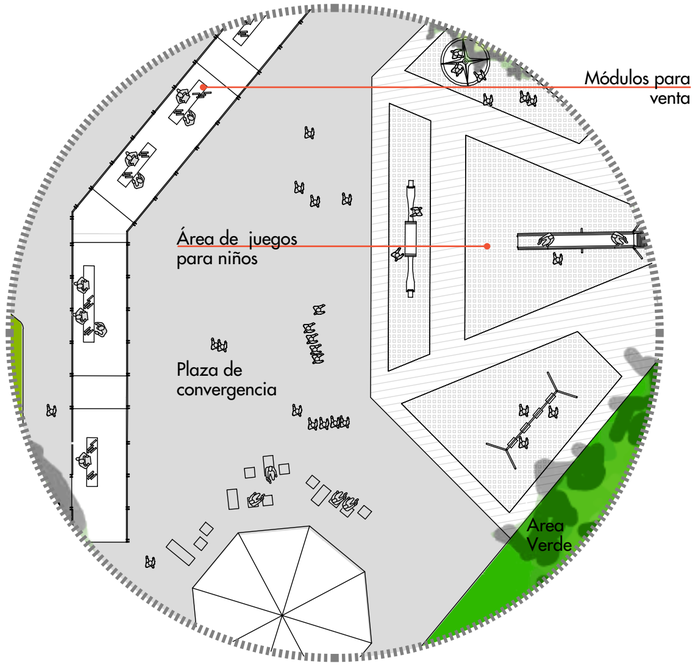
Imagen 6.7. Espacios de estar dentro de la Estación

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.8. Vista desde el paso elevado

Fuente: Elaboración propia

PASO ELEVADO Y ESPACIOS DE ESTAR



Planta arquitectónica
Escala 1:250

La plaza central de la Estación al Pacifico converge las actividades circundantes: juegos infantiles, bodegas-capacitación en artes y oficios manuales, además de contener el mercado del trueque. A partir de esta plaza inicia el recorrido aéreo que conecta los barrios del Sur con Calle 2, mediante una plataforma con actividades comerciales y de soporte a los andenes del tren.

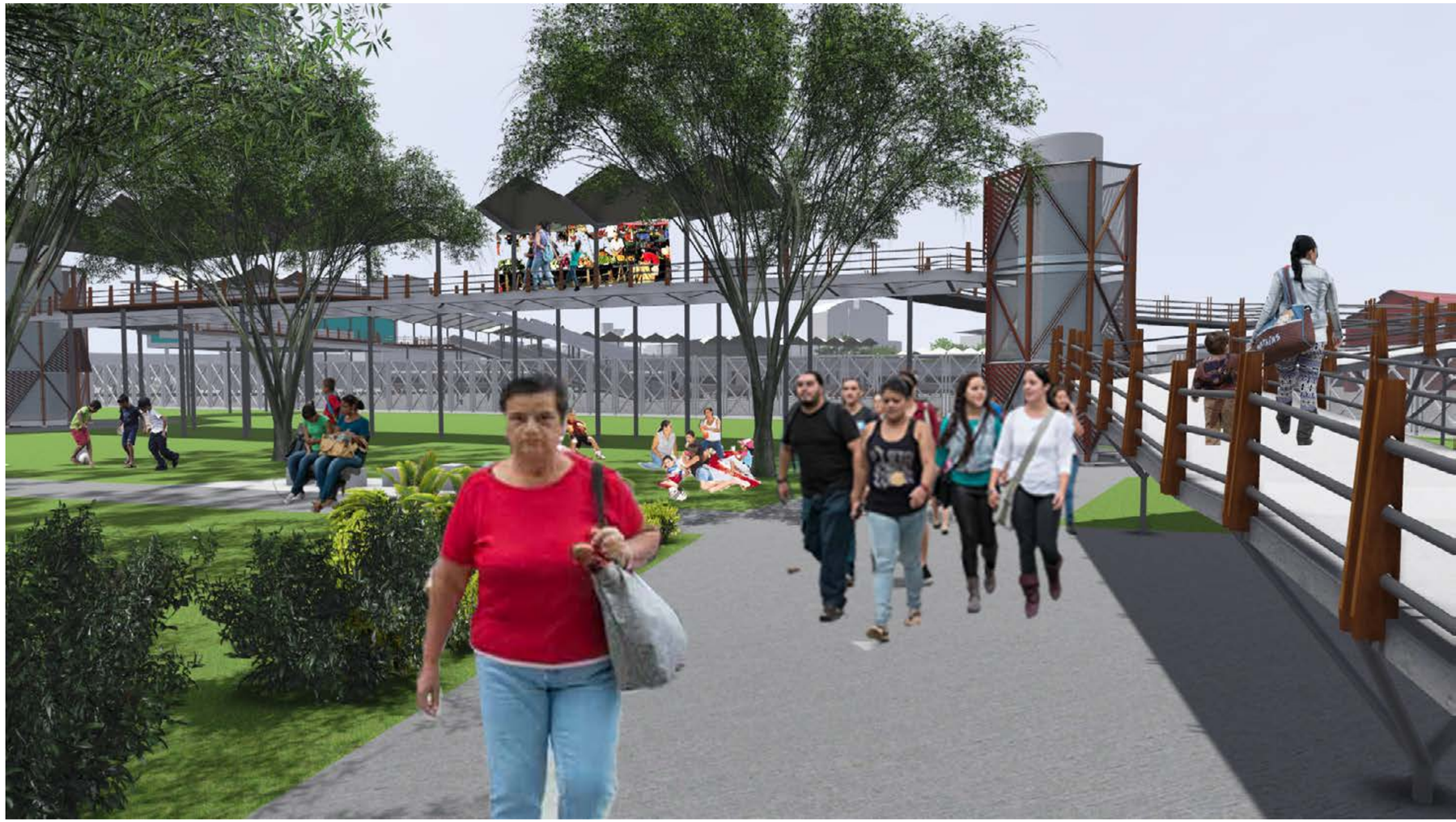


Imagen 6.9. Paso elevado y llegada a plaza central

Fuente: Elaboración propia

6.4.3

Macro Cuadra

LOS VECINOS

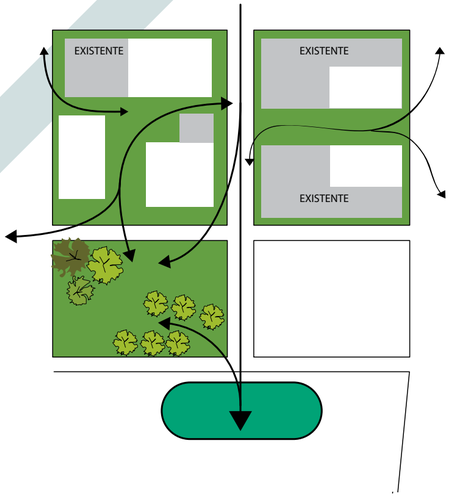


Diagrama 6.15. Conceptualización de la Macro Cuadra "Los Vecinos"

Fuente: Elaboración propia

Mapa 6.12. Ubicación- Macro cuadra "Los Vecinos"

Fuente: Elaboración Propia

Ubicación: Cuadras al norte de la Estación al Pacífico (ver mapa 6.12).

Qué es? Actualmente este sector tiene gran potencial por la relación directa que tiene con la Estación al Pacífico. Las personas, al llegar a la estación, la primera imagen que observan de San José es el Parque José María Cañas desolado y con una cantidad de bodegas, talleres y establecimientos cerrados. Lo anterior motiva a las personas a ir directamente a su destino, sin ser parte de lo que sucede en Calle 2. Dos causas principales que influyen en esto son: la poca vivencia urbana y la relegación de la policía municipal de los indigentes hacia este sector. La propuesta pretende revertir la imagen de este lugar. Por lo tanto, es necesario ofrecerles a las personas que viajan en tren actividades que les permitan permanecer en la ciudad. Sin embargo, no se puede depender de la activación por parte del usuario del tren únicamente, es necesario invitar a las personas a vivir en la ciudad y que ellas sean las encargadas de darle vida urbana al espacio y un sentido de territorialidad.

La macro cuadra ofrece una respuesta social con actividades recreativas, de vivienda, de producción y comerciales (ver diagrama 6.16). Con respecto a las actividades recreativas, se realiza el rediseño del Parque José María Cañas. En los antecedentes se mencionó sobre

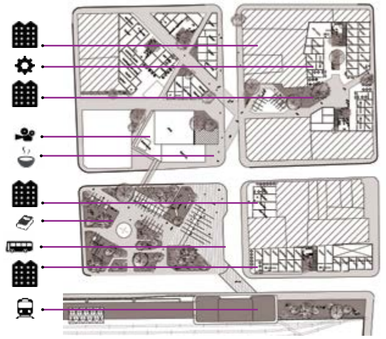


Diagrama 6.16. Variedad de Actividades- Macro Cuadra "Los Vecinos"
Fuente: Elaboración propia

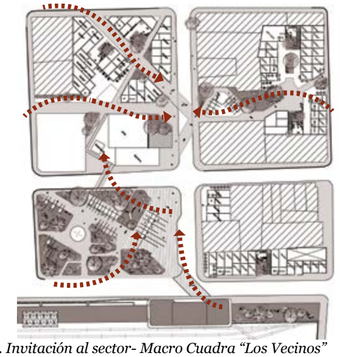


Diagrama 6.17. Invitación al sector- Macro Cuadra "Los Vecinos"
Fuente: Elaboración propia

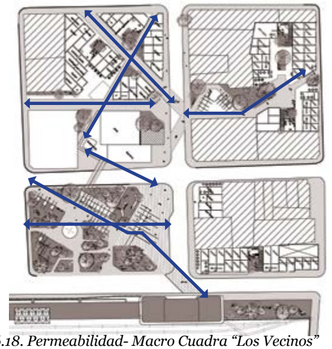


Diagrama 6.18. Permeabilidad- Macro Cuadra "Los Vecinos"
Fuente: Elaboración propia

cómo, anteriormente, este parque albergaba un mercado de pulgas y cómo, en 1999, cesó esta actividad. La intención es darle de nuevo al parque la identidad que en algún momento tuvo, que era la razón por la cual muchas personas visitaban este espacio. Por lo tanto se diseñan espacios para este tipo de comercio. También el parque se destina para la "Ruta de los libros", que se establece como una feria de libros dentro del parque, utilizando módulos itinerantes. Además, se propone un espacio denominado teatro-cine. Este espacio ofrece actividades tanto a lo exterior como a lo interior. Se propone una pantalla en el exterior para aquellas personas que utilizan el parque como su espacio de estar (Ver conjunto de imágenes 6.6, pág.194). Sin embargo, el concepto abarca un cine con proyección de películas a lo largo del día y un pequeño anfiteatro al aire libre para la representación de obras dramáticas o alguna otra actividad cultural.

Relacionado a la situación de indigencia, era necesario tratar la situación desde la raíz con un programa de rehabilitación y reinserción social para los indigentes por medio de un proyecto urbano que involucre la participación de masas. Las personas rehabilitadas son participantes de estas actividades recreativas como empleados del proyecto, que es coordinado por la asociación vecinal del sector.

Al observar que la zona es característica por un comercio de tipo artesanal, se proponen conjuntos habitacionales donde en el primer nivel se ofrezcan espacios para que las personas que lleguen a habitar en la ciudad tengan un espacio para producir y uno para comercializar lo que producen. En la macro cuadra se observan dos tipos de producción: una de ellas son las huertas urbanas y otra son pequeños talleres artesanales. A partir del segundo nivel de cada una de estas edificaciones, se destinan áreas habitacionales.

Cada actividad promueve la inclusión en la ciudad de variedad de personas. La configuración de las cuadras invita a las personas a ser parte de lo que sucede en el interior (ver diagrama 6.17). Tambien, en toda la macro cuadra, se observa la importancia del peatón como parte de la activación urbana; es por estos que se ofrecen muchas opciones para que el peatón pueda elegir cómo recorrer la ciudad (ver diagrama 6.18).

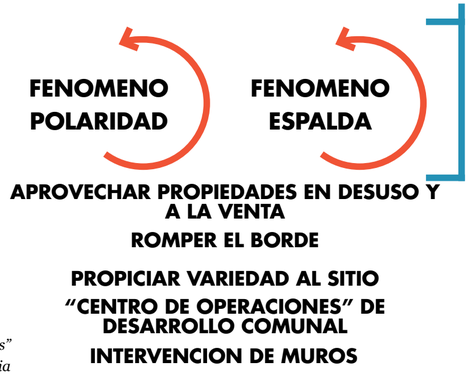
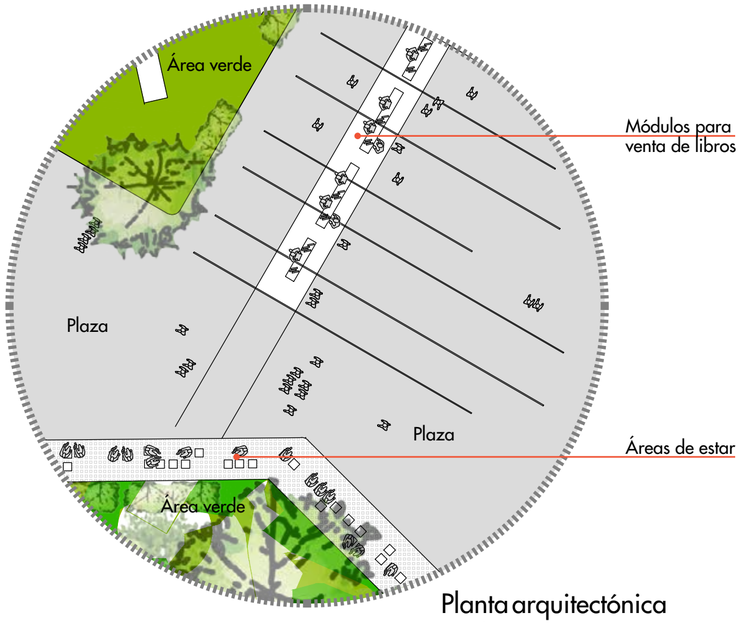


Diagrama 6.19. Fenómenos- Macro Cuadra "Los Vecinos"
Fuente: Elaboración propia

Conjunto de imágenes 6.6. Vista de Macro Cuadra "Los Vecinos". Antes y después
Fuente: Elaboración propia

PARQUE JOSE MARÍA CAÑAS



Planta arquitectónica
Escala 1:250

Imagen 6.10. Paradas de bus

Fuente: Elaboración propia

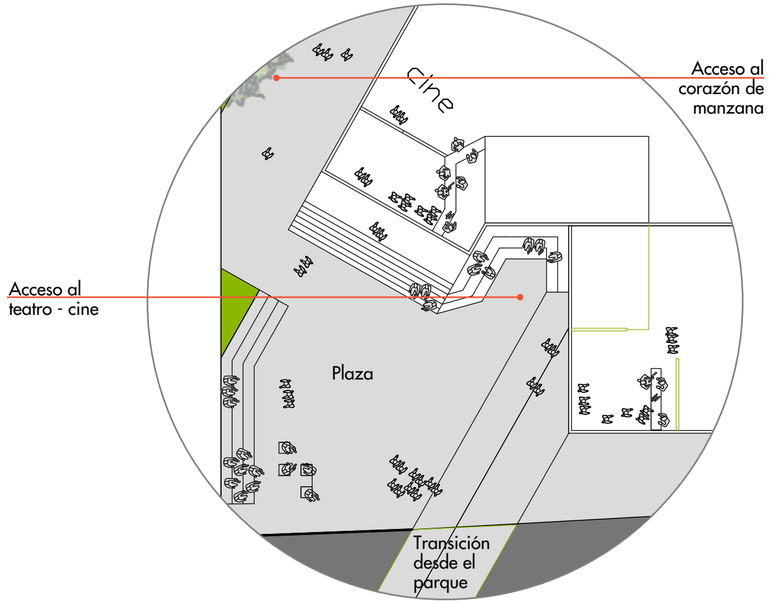
Imagen 6.11. Parque José María Cañas

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.12. Cine-teatro

Fuente: Elaboración propia

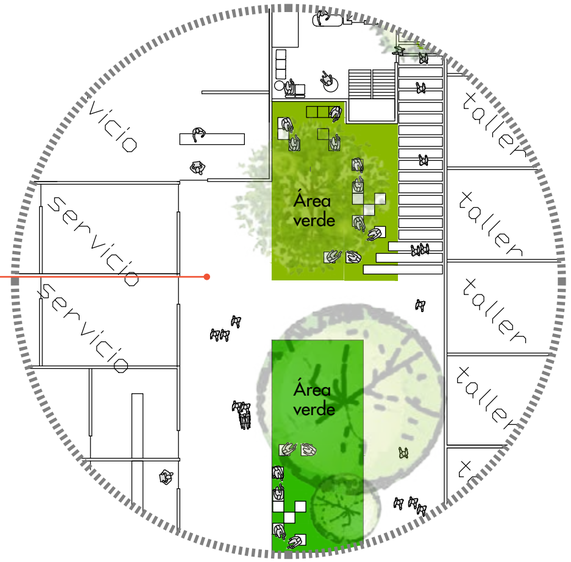
CINE-TEATRO



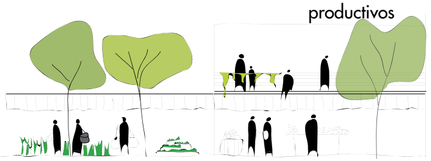
Planta arquitectónica
Escala 1:250

Se revierte el fenómeno de "Espalda" transformando las bodegas en un espacio para la confluencia de todos los costarricenses en Calle 2,mediante las artes visuales del cine y el teatro. Es un espacio tanto para las personas que viven en los Barrios del sur y en Calle 2, como para todas aquellas que vivien en el Gran Área Metropolitana (que puedan asistir por medio del tren).

CORAZONES DE MANZANA



Área vestibular de los módulos habitacionales productivos



Planta arquitectónica
Escala 1:250

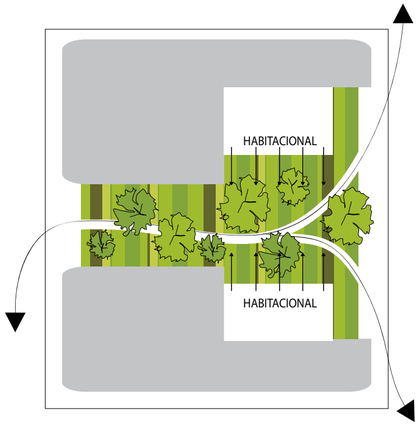


Diagrama 6.20. Conceptualización de Corazones de Manzana

Fuente: Elaboración propia

El proyecto consiste en un conjunto de unidades habitacionales con huertas urbanas verticales y horizontales, cuyo objetivo es tanto el autoconsumo como la comercialización. El primer nivel del corazón de manzana es accesible para todas las personas que caminen por Calle 2 o por Calle Central y, además, se promueve una conexión a nivel peatonal. De esta manera se alienta que las personas habiten San José y, al mismo tiempo, puedan tener su lugar de trabajo lo más cerca posible.

Entre Calle 4 y Calle 2 también se proponen conjuntos habitacionales. En este caso, lo que se puede encontrar en el primer nivel son talleres artesanales que ofrecen la venta de sus productos. Los niveles de privacidad son importantes en el diseño de estos espacios; por lo tanto se van a observar espacios públicos, y otros espacios semipúblicos, que se dirigen a las personas que habitan en el lugar.

Conjunto de imágenes 6.7. Acceso a Corazones de Manzana. Antes y después

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.13. Umbral.Acceso a Corazones de Manzana desde Calle Central

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.14. Vista aérea de Corazón de Manzana

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.15. Espacios de estar en el interior de la cuadra

Fuente: Elaboración propia

El intercambio de productos vegetales a partir de las cosechas de la vivienda productiva es una alternativa para los corazones de manzana. Es posible producir productos alimenticios en plena ciudad que resulten en una actividad atractiva para ser visitada por cualquier persona que camine por San José, y a su vez genere un ingreso para la población residente de este corazón de manzana en Calle 2.

Imagen 6.16. Espacio ferial en el interior de la cuadra

Fuente: Elaboración propia

6.4.4

Transiciones

Ubicación: Espacios entre los componentes de la propuesta.

Qué son? Las transiciones se proponen como espacios que conecten los distintos componentes. La vegetación y el espacio público vinculan la totalidad de la propuesta, por lo que son aspectos que también se presentan en esos espacios. La intención de las transiciones es ofrecerle al peatón un espacio para quedarse en la ciudad, una continuidad de lo que se ha venido observando al recorrer Calle 2. El mobiliario urbano es parte importante de esa secuencia y permite comprender que, aunque es un espacio diferente, se está en un punto de la misma propuesta.

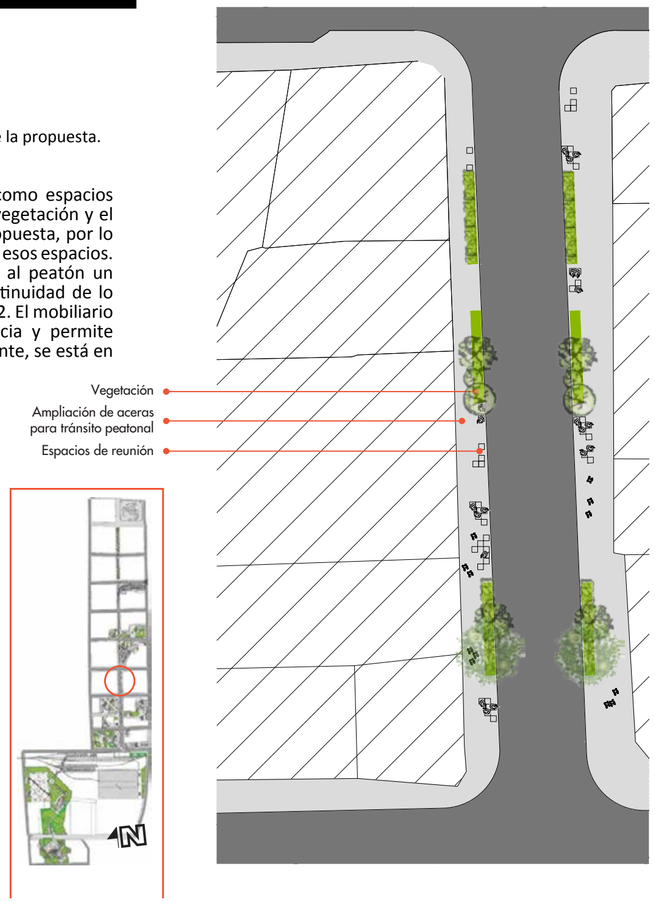


Imagen 6.17. Transición- Vista 1

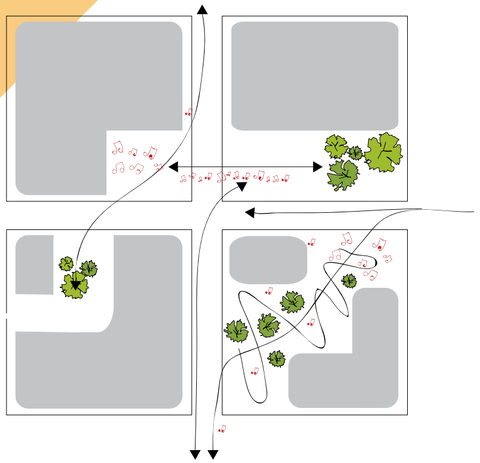
Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.18. Transición- Vista 2

Fuente: Elaboración propia

6.4.5

Macro Cuadra MUSICAL



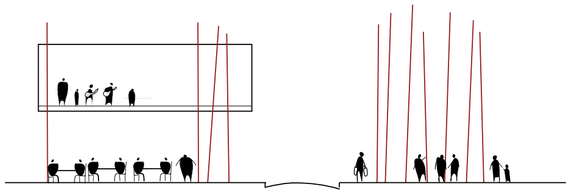


Diagrama 6.21 Conceptualización de la Macro Cuadra "Musical"

Fuente: Elaboración propia

Mapa 6.13. Ubicación- Macro cuadra "Musical"

Fuente: Elaboración propia

Ubicación: Las cuatro cuadras entre Avenidas 10 y 14, Calle Central y 4. (ver mapa 6.13)

Qué es?

El proyecto está inmerso en una zona con tradición cultural y vocación musical. En la zona se encuentran la Iglesia y el Parque de la Dolorosa, talleres de oficio artesanales, además de la cercanía de algunas instituciones gubernamentales y cantidad de servicios médicos, por lo que el proyecto mezcla la música, la recreación y el comercio. Todas las actividades propuestas (ver diagrama 6.22, pág. 207) invitan a las personas a ser parte de la vida urbana y a permanecer en el espacio (ver diagrama 6.21).

En el sector se encuentra la venta de guitarras "Mora Garro", que es la fábrica de guitarras más antigua de Costa Rica, fundada por Emanuel Mora Garro. Es por esto que varios de sus estudiantes aun viven y fabrican guitarras en esta zona y le dan al barrio una vocación musical. Por lo tanto, se propone una Escuela de música junto con una fábrica de guitarras. El espacio se compone de tres volúmenes: uno completamente cerrado (debido a la acústica) que se enfoca en las guitarras, su producción y la formación de músicos. Un segundo volumen alberga la danza como parte de la actividad musical. Este espacio se diferencia del primero por ser translúcido, y pretende mostrar a las personas que se encuentran en el exterior un poco de la magia que sucede en el interior del edificio. Por último, un volumen

M

con actividades complementarias de tipo administrativa y sanitaria. El primer nivel de este edificio comprende un espacio que invita a compartir y a utilizar la música como medio de socialización. Es un espacio para todos.
También se propone la plaza del arte musical como una extensión de la Escuela de música. Dentro del espacio se establece un anfiteatro que permite que actividades al aire libre tengan lugar en Calle 2. El concepto bajo el cual se crea la plaza es que se convierta en el escenario de intervenciones urbanas y artísticas. Es por eso que se muestran una cantidad de tubos rojos que permiten que las personas, al tocarlos, jueguen con distintos sonidos y tengan la posibilidad de crear arte.
El Parque de la Dolorosa actualmente cuenta con una bahía que alberga los buses de Cementerio-Sabana. Debido a esto se modifica el parque de tal manera que las paradas de bus adquieran la importancia debida en el espacio.

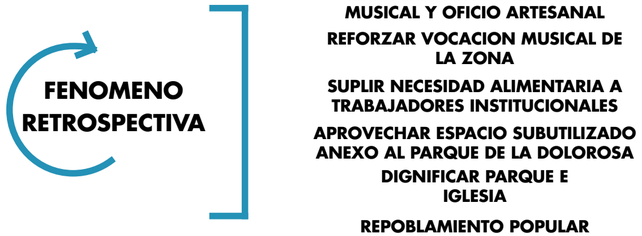


Diagrama 6.25 Fenómenos- Macro Cuadra "Musical"

Fuente: Elaboración propia

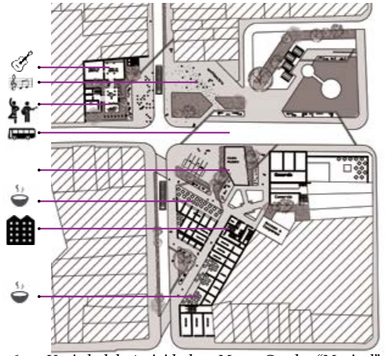


Diagrama 6.22. Variedad de Actividades - Macro Cuadra "Musical"

Fuente: Elaboración propia

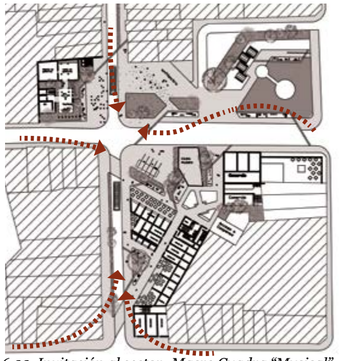


Diagrama 6.23. Invitación al sector- Macro Cuadra "Musical"

Fuente: Elaboración propia

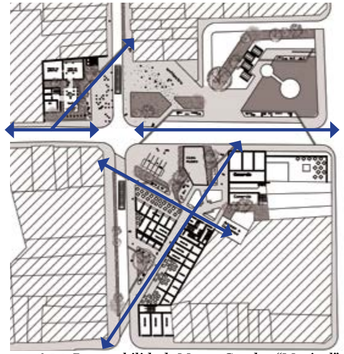


Diagrama 6.24. Permeabilidad- Macro Cuadra "Musical"

Fuente: Elaboración propia

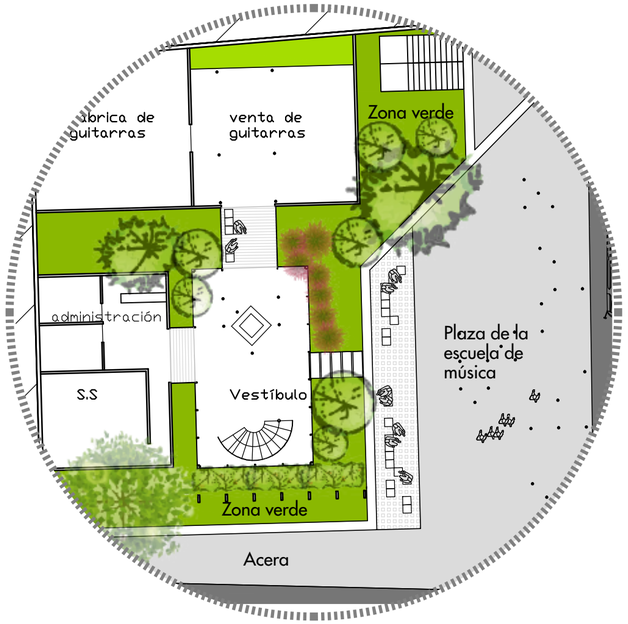
Conjunto de imágenes 6.8 Vista de Macro Cuadra "Musical". Antes y después

Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.19 Vista de escuela de música

Fuente: Elaboración propia

ESCUELA DE MÚSICA



Planta arquitectónica
Escala 1:250

La apertura de las esquinas permite visuales más amplias al acercarse al proyecto "Macro Cuadra". La Escuela de Música se proyecta como el edificio icónico del componente musical, por la vocación que este sector representa tradicionalmente. Las paredes verticales son parte del lenguaje vegetal que busca la costura del paisaje en Calle 2.

Imagen 6.20 Relación espacio publico - privado Escuela de Musica

Fuente: Elaboración propia

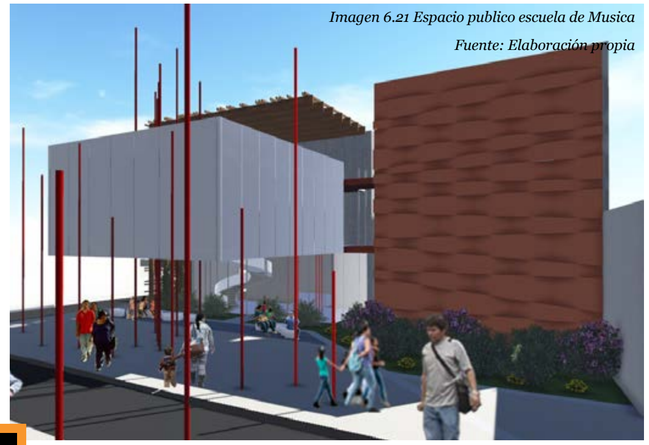


Imagen 6.21 Espacio publico escuela de Musica

Fuente: Elaboración propia

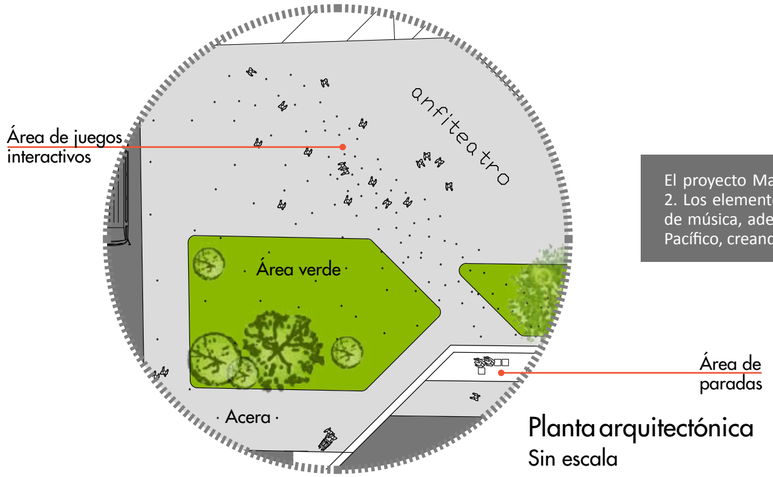
Imagen 6.22 Vista de Escuela de música y paradas de Ruta Cementerio - Sabana

Fuente: Elaboración propia

PLAZA DEL ARTE MUSICAL

Imagen 6.23 Umbral de Macro cuadra Musical

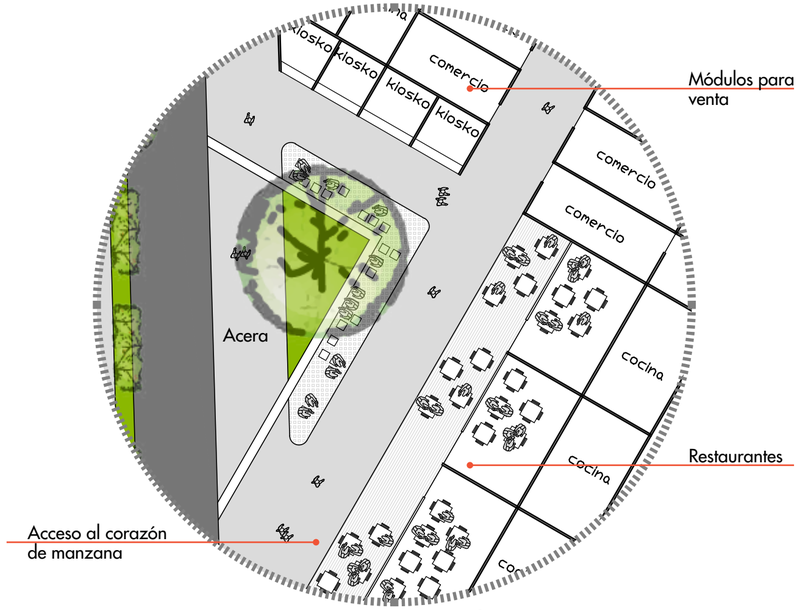
Fuente: Elaboración propia



Planta arquitectónica
Sin escala

El proyecto Macro Cuadra enmarca un umbral hacia el Sur de Calle 2. Los elementos verticales en conjunto con el edificio de la escuela de música, además complementan el remate visual de la Estación al Pacífico, creando escenarios progresivos.

COMEDOR URBANO



Planta arquitectónica
Escala 1:250

Como respuesta a la cantidad de instituciones que se encuentran en los alrededores, se propone una "Plaza de Comidas". La intención es que Calle 2 responda a la necesidad de alimentación que tienen las personas que trabajan en los alrededores. El espacio contiene diferentes tipos de servicios de comidas: restaurantes y ventas de comida por ventana; de esta manera se invita a cualquier persona a ser parte de lo que sucede en este lugar.

La cuadra que contiene la "Plaza de Comidas" se caracteriza por la permeabilidad física (ver diagrama 6.24, pág.207). Se busca que el flujo peatonal se bifurque de manera más espontánea, rompa la cuadrícula que obedece el orden vehicular y acerque la vivencia de la ciudad a distancias más humanizadas. Los corazones de manzana son esos "atajos" que enriquecen la experiencia de transitar y visitar la ciudad. Permite el aprovechamiento de los espacios residuales en el interior de la cuadra y crea conexiones entre los ejes peatonales proyectados y los existentes.

En su mayoría, estos corazones de manzana, a partir del segundo nivel y en adelante, son barrios verticales. Estos barrios son edificios de media altura (aproximadamente cuatro pisos en los cuales la primera planta está destinada a comercio o trabajo), mientras que los demás son para uso habitacional.

Imagen 6.24 Servicios alimenticios
Fuente: Elaboración propia

Imagen 6.25 Uso Mixto en Macro Cuadra Musical
Fuente: Elaboración propia

6.4.6

Paradas del SUR

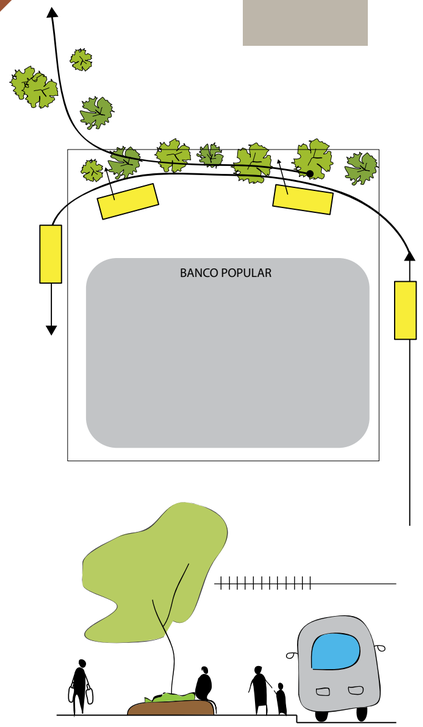


Diagrama 6.24 Conceptualización de las Paradas del Sur

Fuente: Elaboración Propia

Mapa 6.11 Ubicación- Paradas del Sur

Fuente: Elaboración Propia

Ubicación: Lote esquinero entre Av. 8-Calle 2 y Calle Central, propiedad del Banco Popular (ver mapa 6.11)

Qué es?: Se trata de un ordenamiento estratégico de las paradas de bus que ingresan desde los "Barrios del Sur" al casco metropolitano, principalmente las que tienen lugar en Calle 2. La ubicación de la propuesta permite que el comercio se continúe alimentando de la gran actividad que genera el transporte público, como sucede actualmente.

Este espacio pretende albergar las siguientes rutas:

- Ruta 75: Santa Rosa/ Carit/ INA/ Parque de la Paz/ Paso Ancho
- Ruta 75 A: Loma Linda/ Carit/ INA/ Parque de la Paz/ Paso Ancho
- Ruta 81: López Mateos/ Carit/ San Sebastián/ Walmart
- Ruta 81 A: San Rafael Abajo/ Parque Central/ Dolorosa
- Ruta 80: San Rafael Abajo/ Fuentes/ San Rafael Arriba
- Ruta 76: Zorobarú/ Carit/ Unidad de Admisión de San Sebastián
- Ruta 04: San Rafael Abajo/ La Florita Santa Cecilia

La invitación al componente de Paradas del Sur se da por sí solo debido a la cantidad de rutas que alberga el espacio (ver diagrama 6.24). Lo anterior favorece al sitio por la variedad de personas que puedan visitar el espacio. En cuanto a las actividades (ver diagrama 6.25, pág.2.17), el sitio actualmente se encuentra completamente rodeado de comercio que se vería beneficiado de la actividad urbana que genera el transporte público. También, al ser un lote que

actualmente pertenece al Banco Popular, pretende retroalimentar la actividad bancaria.

A nivel visual, el diseño del escenario de las paradas de bus permite que las personas puedan observar lo que ocurre en la totalidad del espacio (ver diagrama 6.26), y de esta manera, tener el control de los buses a los cuales necesitan acceder. El proyecto se recorre fácilmente y se conecta con el siguiente componente de la propuesta: el "Bosque Urbano". El siguiente escenario y la iluminación del diseño se encargan de dirigir el flujo de personas que proviene de los Barrios del Sur hacia Calle 2, ya que, en la actualidad, muchas personas prefieren Calle Central para transitar.

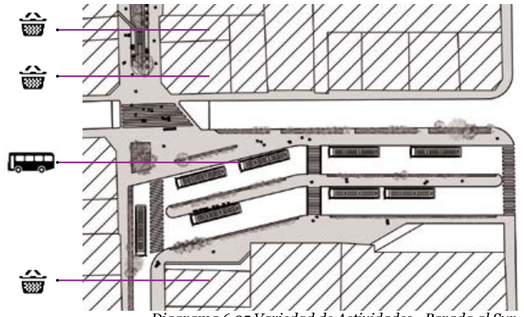


Diagrama 6.25 Variedad de Actividades - Parada al Sur

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 6.28 Fenómenos- Parada al Sur

Fuente: Elaboración propia

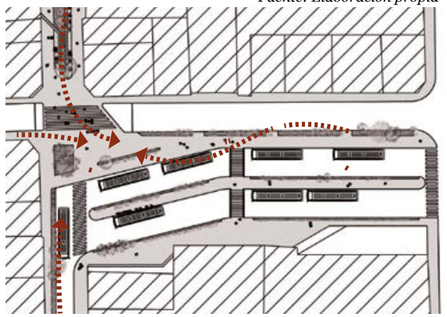


Diagrama 6.26 Invitación al sector- Parada al Sur

Fuente: Elaboración propia

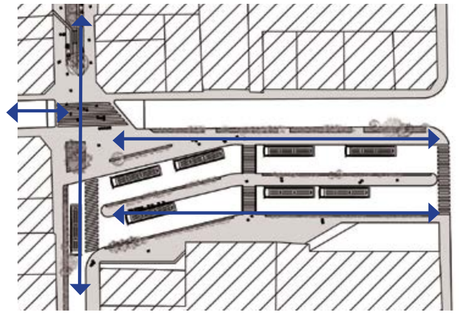


Diagrama 6.27 Permeabilidad- Macro Cuadra "M

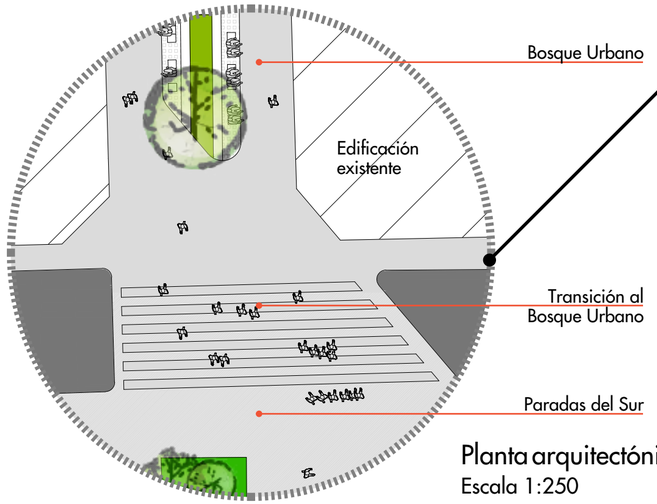
Fuente: Elaboración propia

Conjunto de imágenes 6.9 Vista de propuesta "Paradas del Sur"

Fuente: Elaboración Propia

Transición entre las "Paradas del Sur" y el "Bosque Urbano"

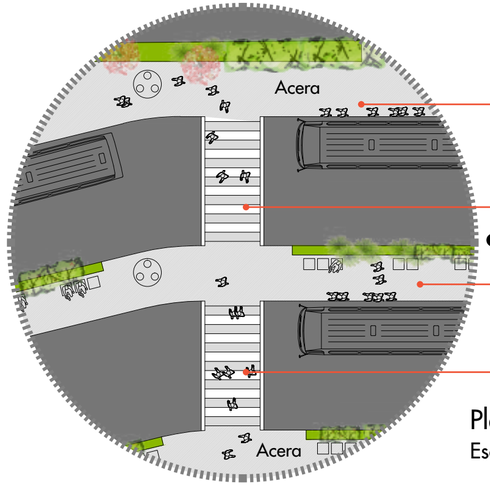
Donde se generan intersecciones entre la calle y el area peatonal (bulevar) se le brinda prioridad al peatón, al continuar los mismo nivel que el área de bulevar.



Planta arquitectónica
Escala 1:250

Imagen 6.26 Vista desde Bosque Urbano, de propuesta "Paradas del Sur"
Fuente: Elaboración Propia

Espacios peatonales



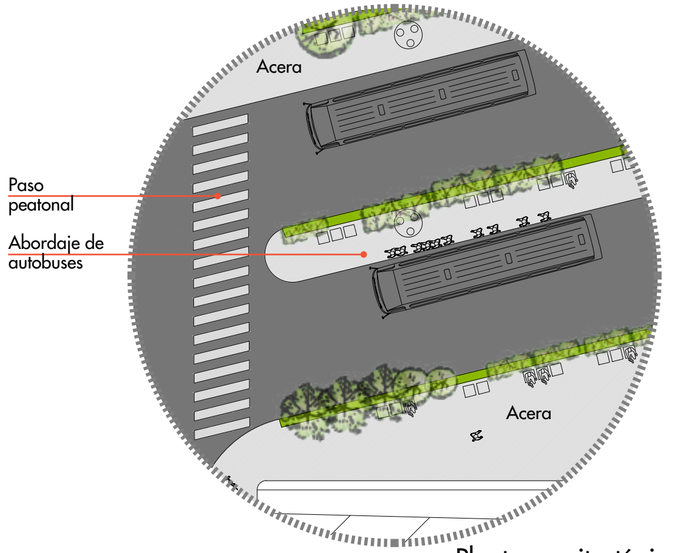
Planta arquitectónica
Escala 1:250

Imagen6.27 Vista desde Calle 8, de propuesta "Paradas del Sur"
Fuente: Elaboración Propia

La concentración de las paradas al Sur dentro del espacio de la cuadra acentúa la apropiación de los usuarios que se busca mediante el fortalecimiento del fenómeno No Localidad. El diseño paisajístico busca dirigir el flujo peatonal hacia Calle 2. La cubierta liviana permite mayor control visual sobre el espacio.

Imagen 6.28 Abordaje de buses en "Paradas del Sur"
Fuente: Elaboración Propia

Vista interna de Paradas del Sur

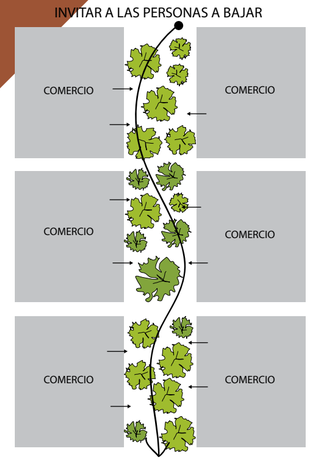


Planta arquitectónica
Escala 1:250

Se concentran las paradas de autobús, en un componente de la propuesta de Calle 2, llamado Paradas del Sur; donde se combinan la espera, la estancia, la protección climática, etc. para darle al usuario óptimas condiciones para sus actividades necesarias.

6.4.7

bosque URBANO



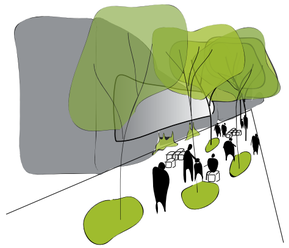


Diagrama 6.29 Conceptualización del Bosque Urbano

Fuente: Elaboración Propia

Mapa 6.11 Ubicación- Bosque Urbano

Fuente: Elaboración Propia

Ubicación: En el actual bulevar de Calle 2, que va desde Av. 4 hasta Av.6, pero que se propone extender hasta Av.8 (ver mapa 6.11)

Qué es?: Calle 2 cuenta en la actualidad con un área de bulevar que va desde Avenida Central hasta Avenida 6; sin embargo, como parte de la propuesta, se decide extender el bulevar hasta Avenida 8. La razón por la cual se amplía el paso peatonal 100m es por la cercanía con las "Paradas del Sur".
El bosque urbano se visualiza como una huella del medio ambiente natural dentro de la ciudad. Se pretende que por sí mismo sea un elemento atractor que enfatice aún más el fenómeno de umbral. Actualmente, el umbral se genera principalmente cuando se visita la ciudad de sur a norte, pero la propuesta, por medio de sus jardines y árboles, invita a las personas a ir hacia el sur y conocer más del resto del proyecto (ver diagrama 6.29).
La zona actualmente cuenta con diferentes tipos de comercio y servicios, pero se propone que, como parte de la variedad de actividades (ver mapa 6.30, pág. 224), ciertos espacios vacíos sean ocupados por hostales y pequeños hoteles. La zona, al estar tan cerca del centro, tiene un potencial turístico; por lo tanto, el bulevar se proyecta como un jardín para estos espacios, así como también para los comercios existentes.
Las personas que visitan la ciudad hoy en día conocen

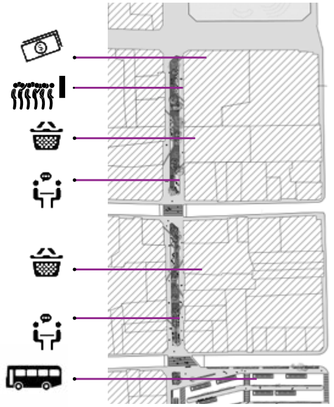


Diagrama 6.30 Variedad de Actividades - Bosque Urbano

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 6.31 Invitación al sector- Bosque Urbano

Fuente: Elaboración propia

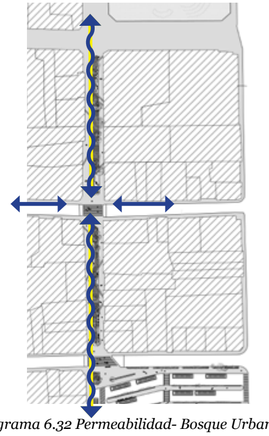


Diagrama 6.32 Permeabilidad- Bosque Urbano

Fuente: Elaboración propia

principalmente el lugar de su parada y lo que sucede en Avenida Central, 4 y 6. Para invitar a las personas a bajar al sur, se propone una pantalla que continuamente informe sobre lo que está sucediendo a tiempo real en las otras propuestas: en la Escuela de música, el Parque de la Dolorosa, el Parque de los Bomberos, las Huertas, "El Museo Ferroviario", "El Potrero", etc. La intención es que todos conozcan la totalidad de la propuesta por medio de imágenes y se interesen por visitar el sur de la ciudad.
Al conocer la totalidad de la propuesta se puede percibir la coherencia visual. La vegetación vincula el espacio público y el "Bosque Urbano" se vuelve el espacio en el cual culmina el recorrido para aquellas personas que vienen del sur, pero también empieza para aquellos que quieran ir a conocer lo que sucede.

Diagrama 6.33 Fenómenos- Bosque Urbano

Fuente: Elaboración propia

Conexiones

Eje de vegetación

Nichos de actividad

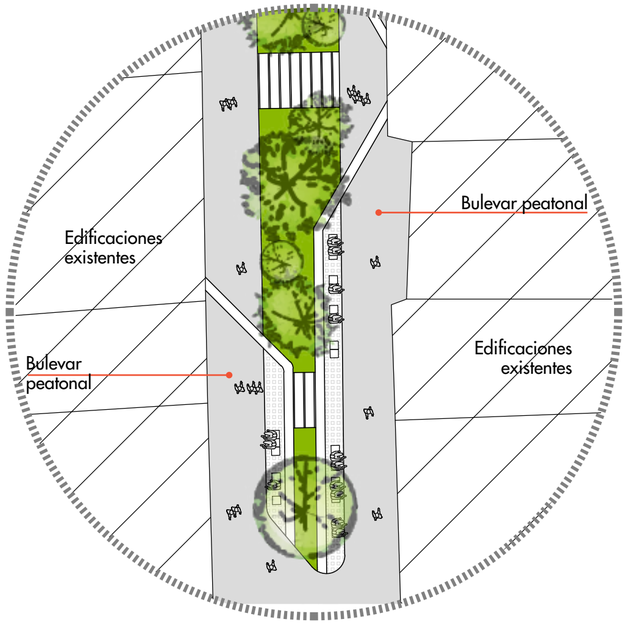
Tránsito rápido

Pavimentos que demarcan prioridad a flujos peatonales

Conjunto de imágenes 6.10 Vista de propuesta "Bosque Urbano"

Fuente: Elaboración Propia

ESPACIOS DE ESTAR



Planta arquitectónica
Escala 1:250

La concentración vegetal en el bosque urbano sobre el bulevar existente, funciona como atractor hacia el uso peatonal de Calle 2. Además provee espacios de esparcimiento, encuentro y descanso en el bulevar, con visuales hacia los flujos peatonales rápidos y las vitrinas de los comercio.

Imagen 6.29 Vista de "Bosque Urbano"
Fuente: Elaboración Propia

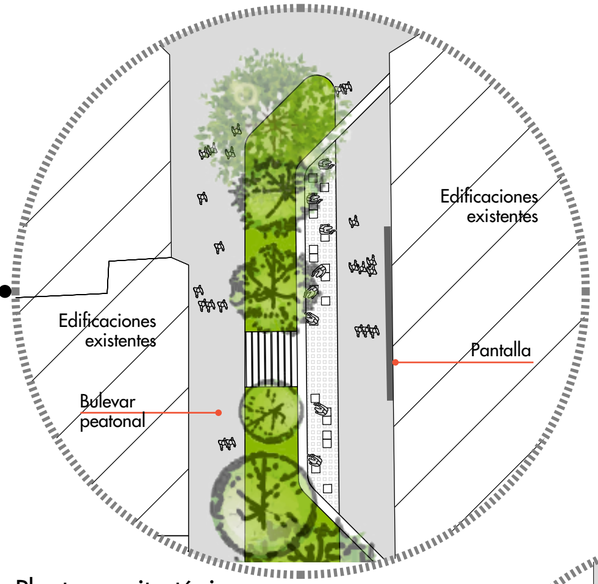
Imagen 6.30 Umbral desde el Parque Central, de "Bosque Urbano"

Fuente: Elaboración Propia

Imagen 6.31 Umbral desde el Sur, de "Bosque Urbano"

Fuente: Elaboración Propia

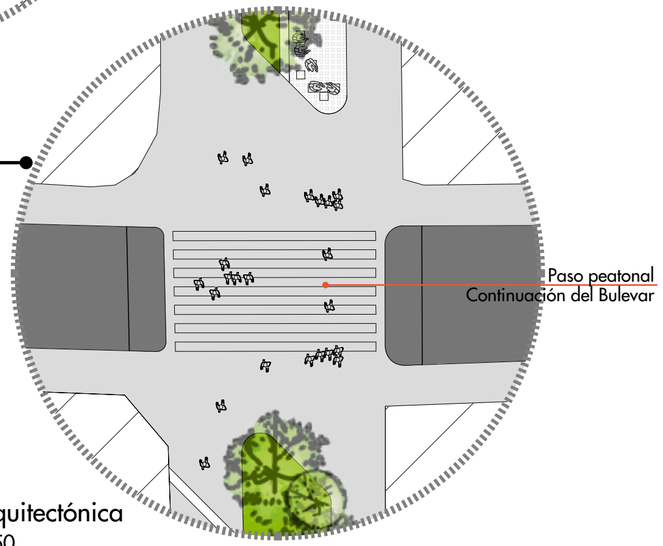
PANTALLA



Planta arquitectónica
Escala 1:250

La concentración vegetal en el bosque urbano sobre el bulevar existente, funciona como atractor hacia el uso peatonal de Calle 2. Además provee espacios de esparcimiento, encuentro y descanso en el bulevar, con visuales hacia los flujos peatonales rápidos y las vitrinas de los comercio.

TRANSICIONES



Planta arquitectónica
Escala 1:250

7

CONCLUSIÓN

• Conclusiones

7.1 Conclusiones

7.1.1. La Metodología de Investigación

Con respecto al desarrollo de la investigación sobre una base fenomenológica, los resultados se obtuvieron de la compilación de información referente a la imagen urbana de las personas que hacen un uso habitual del lugar. De no haber sido de esta forma, las posibles tendencias de la propuesta no habrían podido ser trazadas ante el desconocimiento de cómo las personas transitan y usan la ciudad a partir de sus propias experiencias.

El uso de esta herramienta como paradigma investigativo humanizó el curso del estudio. El valor de cada opinión se incrementó, pues es posible que los razonamientos subjetivos de las personas participantes del sector sean reflejo de una percepción colectiva; y es que, aunque la ciudad es vivida a partir de nociones personales, poco a poco las imágenes urbanas son transferidas entre las personas, en la medida en que se desenvuelvan en un entorno.

El método aplicado tuvo una base fundamental en la recopilación de datos por medio del contacto directo con las personas que habitan, trabajan y transitan el sector de estudio; herramientas como la visita presencial, entrevistas, visitas y elaboración de dibujos y mapas mentales fueron los medios que ayudaron a entender el comportamiento y el imaginario del lugar.

Es importante mantener un orden o un estándar en cuanto a las preguntas o cuestionarios que se realizan, ya que las conversaciones, en su naturaleza espontánea, pueden desviarse del objetivo, y la obtención de datos puntuales se vuelve compleja. Es necesario, también, mantener una posición neutral por parte del entrevistador y evitar sugerir respuestas monosílabas de "sí o no"; la formulación de las preguntas debe de pensarse de manera que promueva una conversación fluida y concisa.

La escogencia de los lugares y de los grupos de personas a consultar también debe ser pensado en relación al(los) objetivo(s) de la investigación y los resultados buscados, ya que las distancias y las referencias que manejan los grupos, cercanos o lejanos al área consultada, pueden variar considerablemente los resultados.

Los resultados obtenidos corresponden a un lugar de la capital en el que se identificaron comportamientos; como investigadores, fuimos guiados por las pistas que las personas y el lugar nos transmitieron. Sería interesante comparar el método de estudio en otro sector de San José, y determinar si la aplicación resulta efectiva en una descripción fenomenológica pertinente.

7.1.2. San José y su Estudio

El conocimiento de los antecedentes y las condiciones actuales de San José esclarecen las razones del estado actual de Calle 2. Una vez más, se debe resaltar que esta calle es parte de un sistema complejo por las diferentes capas (uso del suelo, imaginarios, percepciones, sistemas de movilidad, etc.) que se entrelazan con el resto de las calles, avenidas, plazas y espacios privados de San José. El conocimiento de la historia de la conformación de la capital ha permitido la reconstrucción cronológica de la evolución de Calle 2. A partir del recuento histórico, se propuso una propuesta urbano-arquitectónica acorde al contexto existente y a las tendencias que se proyectan.

Ante la problemática de despoblamiento, se han promovido proyectos de renovación urbana para atraer poblaciones a vivir en San José. De hecho, se han ejecutado hacia una clase social de alto poder adquisitivo. Sin embargo, Calle 2 presenta esta problemática y los planes que se han trazado no favorecen, en ese sentido, al sector en estudio.

Fue importante estudiar los proyectos pertinentes a la Calle 2 gestados desde el municipio o terceros; tal es el caso del Plan Director Urbano. Estas políticas urbanas que rigen actualmente y contemplan a Calle 2 en su planeamiento fueron un factor importante en la toma de decisiones de reordenamiento y diseño del espacio público. Si bien es cierto, las reglamentaciones pertinentes al espacio público que rigen actualmente no favorecen el diseño integral y la apropiación espontánea; en muchos casos se ven limitados por condiciones físicas necesarias de accesibilidad y consideraciones estrictas de infraestructura, por ejemplo, servicios públicos, cuerpo de bomberos, retiros, vialidad, etc. Por lo tanto, fue adecuado realizar una investigación más profunda y se planteó conocer, desde el plano institucional, los criterios que generaron dichos planteamientos de organización. Se coordinó la visita a diferentes instituciones, como la Municipalidad de San José y El Instituto de Arquitectura Tropical; esto con el fin de poder conversar y conocer el testimonio de profesionales involucrados en el tema de planeamiento urbano. El Arq. Vladimir Klotchkov, Jefe del Departamento de Gestión Urbana en la Municipalidad de San José, y la Arq. Jimena Ugarte, Directora del Instituto de Arquitectura Tropical, fueron parte de los entrevistados. Este fue un recurso muy útil para tener un panorama claro de lo que ellos, como gestores, consideran debería ser la ciudad de San José. Estos testimonios dejan en claro que existen intenciones claras de mejoramiento urbano (una imagen objetivo de San José para las personas, el peatón como prioridad y reordenamiento vial), pero que al final se diluyen en una pirámide de un orden distinto, donde el funcionalismo y la rentabilidad se vuelven más importantes, opacando las buenas intenciones y dejando que los proyectos de renovación se limiten a intenciones mínimas, sin buscar un replanteo total desde los lineamientos hasta la ejecución.

Creemos que en las investigaciones de este tipo, la visita a las instituciones y la coordinación de reuniones con las personas que se encargan de tomar las desiciones en el tema de ciudad y espacio urbano son un insumo muy valioso para comprender el marco general de lo politico-administrativo, establecer un mapa de las limitantes y ventajas que afectan las gestiones y formar un criterio sólido sobre cómo abordar una futura intervención.

7.1.3. Análisis

A través de la fenomenología, en cada reconocimiento de Calle 2, nuevos insumos se agregaron a la imagen urbana que cada investigador construía acerca del sector, mientras otros factores se fueron convirtiendo en rutina de paisaje y no causaban ya la impresión que se tuvo de ellos en un principio, como por ejemplo, los sitios de comercio sexual. Las visitas de estudio se realizaron bajo la premisa de esperar que el lugar comunicara los requerimientos espaciales para una propuesta urbano-arquitectónica. Sin embargo, Calle 2 transmitió una realidad que trascendió dentro de cada investigador en las formas de ver la ciudad. Como se cita en el apartado del paradigma fenomenológico de la presente investigación, la construcción de la imagen urbana se da a partir de la construcción personal de la conciencia y, por lo tanto, no resulta extraño que gran parte del lugar tiene, además de una posición en el imaginario de los investigadores, una lección de formas de interpretación de las vivencias urbanas.

Es importante considerar que los llamados Fenómenos Urbanos son condiciones que influyen sobre un sector en específico, pero que son escenarios identificados y filtrados por cada uno de los investigadores y puestos en evidencia a manera de discusión grupal, con el fin de obtener una interpretación mixta que enriquecen la metáfora utilizada. El punto de vista del espectador-investigador es crucial en la interpretación, ya que cada quien con sus experiencias y manejo de información individual, hace una lectura del lugar y sus dinámicas, de forma distinta. Este método aporta insumos de forma positiva al estudio, mediante el contraste de opiniones y la reflexión grupal. Debe considerarse como una constante, la versatilidad de la ruta que persiga el tema de estudio, con el objetivo de evitar la afirmación de criterios parcializados.

Surgieron interrogantes que poco a poco, encontraron respuestas en el desarrollo del estudio. Las últimas dos preguntas serán contestadas a partir de la propuesta y sus componentes arquitectónicos, que se han proyectado como modelos de intervención urbana para una mejora en la articulación del eje de la calle.

7.1.4. Propuesta

Ante la cuestión: *¿cómo reactivar el sector de Calle 2 para hacerlo un lugar de destino y convivencia?* Se concluyó que la respuesta está en la repercusión que el proyecto tendría sobre los tres temas de estudio en los que se encaminó el desarrollo investigativo: espacio público, imagen urbana y vida urbana.

- Espacio Público

Es importante subrayar que la propuesta persigue una inclusión de los Barrios del Sur dentro de las dinámicas citadinas de San José, por lo que el espacio público se proyecta como una costura que destine a esta población al centro de la capital, revitalizando Calle 2. El espacio público propuesto está vinculado entre sí. Desde el Parque "El Potrero" y hacia el centro de San José, sobre las calles paralelas, se establecen elementos espaciales que funcionen como umbrales de acceso hacia Calle 2, dispuestos estratégicamente como "Corazones de manzana".

El diseño de las aceras contempla que tengan los requisitos físico-espaciales para abastecer las actividades que se dan en ellas, como el tránsito fluido y seguro para cualquier persona, la espera del bus, la adquisición de bienes en la ventana de un comercio o, incluso, estas tres actividades en conjunto. El diseño de las sendas incluye, además, la aplicación de la normativa para la inclusión universal de las personas con capacidad diferida, como las texturas de piso, el manejo de los niveles, las rampas y las alturas de los componentes (como mobiliario, vegetación, etc.).

La temporalidad de uso del espacio público se restituye al implementar actividades que propicien una vida urbana a su alrededor la mayor parte del día. Por ejemplo, un uso mixto tendría una concurrencia diurna de personas, mientras la actividad habitacional lo revitaliza el resto del día. Si este uso corresponde a un corazón de manzana, este espacio público intermedio fomentaría la apropiación barrial e invitaría a circular, por el proyecto, en un vía exclusiva para el peatón.

En cuanto a espacios públicos recreativos, las vocaciones en las que se encuentran los promueven como el punto articulador dentro del sistema. El Parque "El Potrero" es el espacio público recreativo para la población de los barrios Carit y Cristo Rey, y es el inicio de la costura de espacios públicos que se propone.

La incorporación de la Estación al Pacífico como un ente vinculador ha aumentado el área para espacios de recreación. Se han diseñado conceptualmente las plazas y parques circundantes a las actividades académicas y comerciales que tendrán lugar en las bodegas. A partir de estas plazas emerge el paso peatonal aéreo entre los Barrios del Sur y la Estación. Este conector tiene, además, un programa recreativo y de trueque, gracias al establecimiento de pequeños kioscos de ventas que complementan la actividad de abordaje del tren.

El Parque José María Cañas es el extremo del vínculo con los componentes propuestos para la inclusión de los Barrios del Sur que físicamente llegan hasta la Estación al Pacífico. En conjunto con los usuarios del tren, esta población es recibida en Calle 2 por este parque y, además, articula las actividades de uso recreativo y vecinal. El Parque de la Dolorosa, con su diseño actual, complementaría la vocación musical.

Hacia el remate de la costura, las paradas de buses al Sur contienen un espacio público de espera y articulan el ingreso al centro de San José, con la propuesta del Bosque Urbano, como un hilo conductor de vegetación y pequeños ámbitos de estar sobre el bulevar planteado entre las Avenidas 4 y 8.

- Imagen Urbana

La transformación más relevante, en cuanto a imagen urbana, es la percepción de San José y de Calle 2 como un sector de paso. Debido a que el éxito de la vida urbana está en su prolongación en el tiempo, se proyectan escenarios que propicien la estadía y el encuentro (ver a otras personas y ser visto en el espacio). Con un mayor control visual y auditivo del espacio público, las personas permanecerán por más tiempo en él para su disfrute. Aunque las actividades de paradas de bus y comercio van a permanecer, la afluencia a estos se complementa con otras actividades recreacionales que amenicen la estadía en el lugar.

Calle 2, como un sistema inclusivo, se posicionará en el imaginario de las personas como un articulador entre el Parque Central y la Estación al Pacífico de la misma forma en que se ha planteado en los registros municipales, pero también permeable a las poblaciones paralelas y a los barrios inmediatos a la Estación. Calle 2 dejará de ser reconocida únicamente por la ubicación de las paradas de bus, y su imagen se extenderá a lo largo de su eje. Con respecto al "centro de San José", se vislumbrará como una ramificación que se extiende hacia el centro metropolitano.

Mediante la propuesta, a lo largo de la calle se tendría una lectura continua de sus componentes, y aunque algunas de sus vocaciones transversales permanecerán, se entrelazan entre sí mediante transiciones y articulaciones a nivel de espacio público que caractericen el proyecto como una unidad. Poco a poco, los usos en un primer nivel se mezclarán y crearán un equilibrio de usos que beneficie la legibilidad de Calle 2.

Esto recobraría la apropiación del espacio de parte de las personas que lleguen a habitar el sector e, inclusive, de quienes hagan un uso frecuente de la calle; no solamente para el espacio adyacente al lugar en el que se desenvuelven, sino a lo largo del eje, producto de la clara lectura que se tendrá de él. La apropiación es clave en las percepciones de seguridad en el espacio público y revertiría la noción actual de peligrosidad sobre las zonas hacia el sur.

En el aspecto de "Ciudad Reversible", la propuesta busca una integración entre las dinámicas diurnas y nocturnas, y con una estrategia pertinente de repoblamiento, es factible que las personas hagan un uso, en todo momento, del espacio público. Además, en caso de continuar activos los locales de comercio sexual, la imagen urbana se favorecería con un aporte a nivel de fachadas por cada establecimiento, que no inhiba las condiciones urbanas para que el espacio público sea aprovechado.

- Vida Urbana

Como consecuencia del cambio en la imagen urbana, la vida urbana se incrementaría y prolongaría. Hay una promoción de uso de Calle 2 sobre todo su eje, desde la Estación al centro de San José, con una serie de componentes que se interrelacionan. Así, la afluencia a comercios, lugares de trabajo o viviendas revitalizarían el eje y las personas tendrían más variedad que, de forma espontánea, fomente la convivencia urbana.

La vinculación mediante el espacio público permite que cualquier persona pueda acceder a Calle 2 y se sienta incluida en las dinámicas sociales. Por su proximidad, los habitantes de los Barrios del Sur y los del este y oeste de Calle 2 conforman la población que aprovecharía mayormente los recursos del lugar; por esto, devolverles actividades de índole barrial e impulsar el sentido de pertenencia hacia Calle 2 son los objetivos para lograr el enriquecimiento de las vivencias.

Si las fachadas y espacios públicos frente a los locales de comercio sexual aportan al espacio público las condiciones espaciales que no inhiban su uso, pronto Calle 2 sería un sistema balanceado y, además, inclusivo al que se puede acceder para cualquier uso y, sin embargo, con un alto sentido de seguridad para transitar y estar.

7.1.4.1. Componentes

- ¿Cómo la propuesta atiende a los fenómenos encontrados? (ver diagrama 7.1, pág. 235)

La integración de espacios en la propuesta total, llamado la "Costura de Calle 2", comprende la articulación física de las propuestas puntuales por medio de elementos como la vegetación, los tratamientos en los pavimentos, la continuidad del mobiliario, el lenguaje de la plástica y los materiales. Para lograr "entretejer", la estrategia se basa en reutilizar los espacios vacíos, en desuso o en abandono para crear recorridos variados y sorpresivos que le den al peatón opciones para transitar y participar. La escogencia de estos espacios vacíos debe estar determinada por una evaluación exhaustiva, ya que no se trata de utilizar todos los espacios vacíos encontrados, sino de plantear una estrategia que contemple el impacto que tendría el cambio de uso, de temporalidad, la integración con el contexto, la substitución de actividades, entre otras, sin dejar de lado el factor económico y la evaluación de la rentabilidad que determinarán la viabilidad de la propuesta. Esta consideración económica fue difícil de evaluar en la propuesta de Calle 2, debido a que se necesita profundizar más allá de la funcionalidad (en muchos casos, obtener información del inmueble o plantear una estrategia realista con los propietarios era una tarea compleja), por lo que, en los casos de sustitución de actividades, se consideraron las zonas de vocación y las pautas de diseño como base en la determinación de los proyectos específicos.

Cada fenómeno fue tratado de forma puntual en los proyectos. Para los que tienen un efecto negativo en la vida urbana de Calle 2, se propone ser revertidos, y para los que enriquecen el uso del espacio público, se busca que sean fortalecidos. El fenómeno Sin-Costura presenta a Calle 2 como un eje desvinculado, sectorizado por avenidas (ver diagrama 7.2, pág 236) y, la propuesta traza una costura del espacio público, por medio de continuidad de pavimentos y vegetación, y crear una relación con el espacio privado (ver diagrama 7.3, pág 237). Para el fenómeno de Polaridad, se proyecta una reversión de la dualidad de dinámicas existente (ver diagrama 7.4, pág 237), mediante la definición de las vocaciones, y el entrelazamiento de estas en las actividades opcionales del espacio público, para además, aprovechar el espacio residual (ver diagrama 7.4, pág 238).

En cuanto al fenómeno Umbral, deben extenderse los umbrales existentes y crear más portales (ver diagrama 7.6, pág 238). En el fenómeno de No localidad, ante la observación de la dispersión de las personas desde las paradas de bus en relación a Calle 2 (ver diagrama 7.7, pág 239), debe concentrarse la actividad de paradas de buses con destino al sur en Calle 2 y además invitar a hacer uso del espacio destinado para bulevar en Calle 2, el cual se ha planteado en el tramo entre Av. 8 y 4. (ver diagrama 7.8, pág 239). Para el fenómeno Rojo, es necesaria la devolución de una imagen urbana que promueva el uso del espacio público, por lo que los establecimientos de comercio sexual, deberán aportar un servicio comercial sin exclusividad, o un tratamiento de fachada, que mejore esta condición. (ver imagen 7.1, pág 240).

En el fenómeno de Retrospectiva, para fortalecer el insumo artístico, el edificio principal de la Estación al Pacifico se debe transformar en una Estación-Museo. Además, se propone el fomento de la vocación musical existente, mediante una escuela-taller de música,

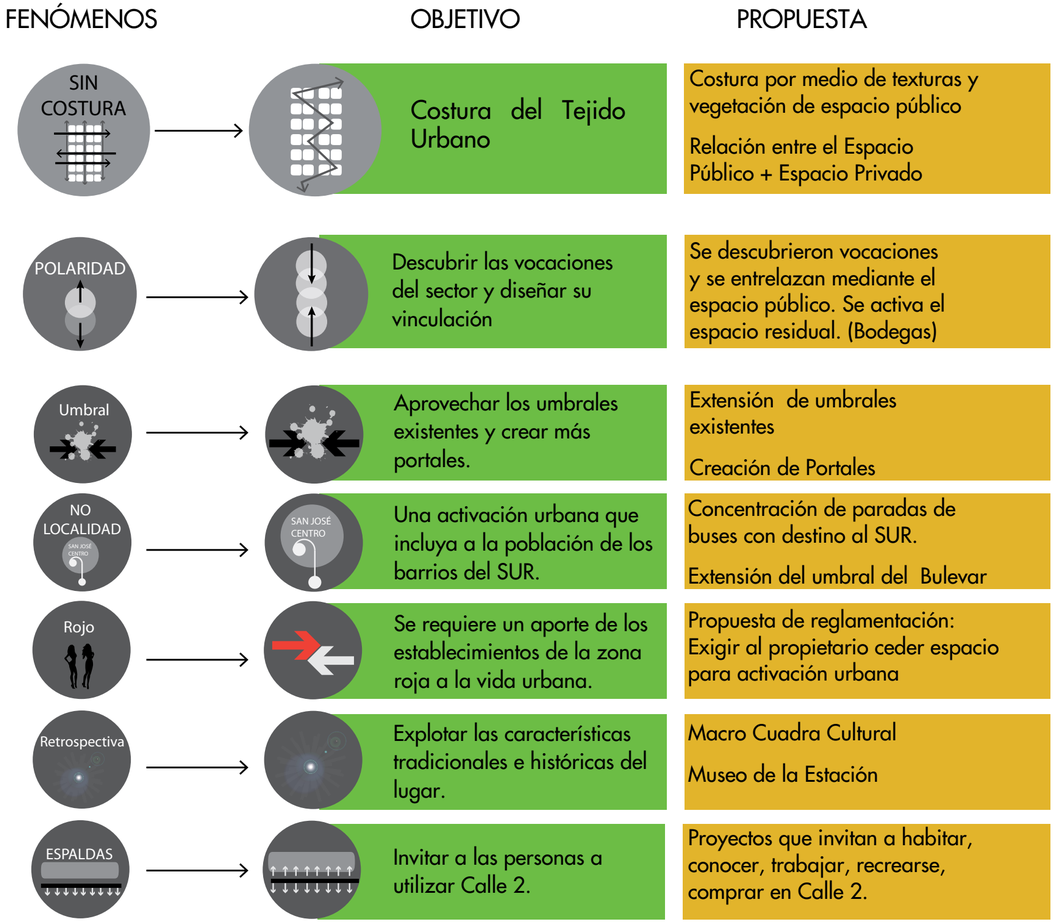


Diagrama 7.1 Conclusiones de Fenómenos

Fuente: Elaboración Propia

que conmemore la primer fábrica de guitarras. El diseño de sitio circundante debe promover la relación espacio público privado con estas edificaciones, incluyendo los espacios para la expresión artística. Por último, la respuesta al fenómeno de Espalda consiste en revertir la cantidad de muros mediante la apertura de fachadas, la creación de corazones de manzana para el tránsito exclusivo de peatones, y dar variedad al uso del suelo mediante componentes de proyectos que incluyan vivienda, trabajo, recreación y servicios, en Calle 2.

Las pautas de diseño deben de ser claras y han de procurar la homogenización de la propuesta, algo que, en caso contrario, puede dar lugar a situaciones de difícil coordinación porque se busca una imagen continua, procurando la legibilidad, pero que, al mismo tiempo, debe de ser variada y dotada de carácter específico en cada zona de vocación.

La inclusión de la población vecina, de los Barrios del Sur hacia la calle 2, es fundamental y podría considerarse el factor determinante a la hora de pensar en la propuesta total, y los subcomponentes. La inclusión de esta población y la consideración de sus necesidades hacen de la propuesta un planteamiento integral que responde a grupos e individuos, referentes a un modelo de ciudad que hoy en día los contiene, pero que, simultáneamente, no los deja pertenecer.

7.1.4.2. ¿Para quién es la ciudad?

> *"No dudo que, para muchos, la ciudad no es más que un mercado, o un gran prostíbulo, o un lugar de aventuras más prometedor que el Viejo Oeste, o un gran taller, o un aula, o un hospital, o un lugar para perderse…"*
>
> *(Menen, 1996)*

San José puede significar una cosa distinta para cada uno de sus ciudadanos. Cada habitante del centro de la capital tiene una visión de ella como ciudad-hogar; ya sea quien reside en el barrio desde que la construcción de las instituciones que nacieron con las garantías sociales, hasta quien estrena uno de los últimos niveles de las torres habitacionales que circundan el Parque Metropolitano La Sabana. Quien hace un uso del centro capitalino para obtener bienes y servicios, aun bajo este uso temporal, ha encontrado en ella una ciudad que lo recibe. Muchas personas trabajan en horarios diurnos en edificios de oficinas. Así también los hay quienes se benefician de la afluencia diaria de personas en San José para ofrecer productos que no le tributan a la municipalidad. Hay personas que pasan sus días sobre la acera frente a la Estación al Pacífico en estados de inconsciencia. Incluso aquellas personas que tienen un servicio exclusivo al caer la noche son parte de la ciudad.

San José debe ser para todos ellos. Las poblaciones se han fragmentado así como el uso de la ciudad de San José, pero una ciudad inclusiva debe promover la convivencia de todas las personas que quieran acceder a ella. Por esta razón, el presente estudio de San José desde las personas ha profundizado en el alcance que debe tener una propuesta de ciudad integral que resulte pertinente.

El abordaje de la situación actual de Calle 2 y el planteamiento urbano sobre ella se proponen como una forma de entender las diferentes capas que tienen inherencia en la ciudad. De estudiar San José de esta misma forma, se podrían plantear proyectos urbanos que buscarían el mejoramiento de las condiciones físico-espaciales del espacio público para el fortalecimiento de la imagen urbana y, por lo tanto, la promoción de la vida urbana mediante la sorpresa de los recorridos y la espontaneidad en el encuentro en la ciudad.

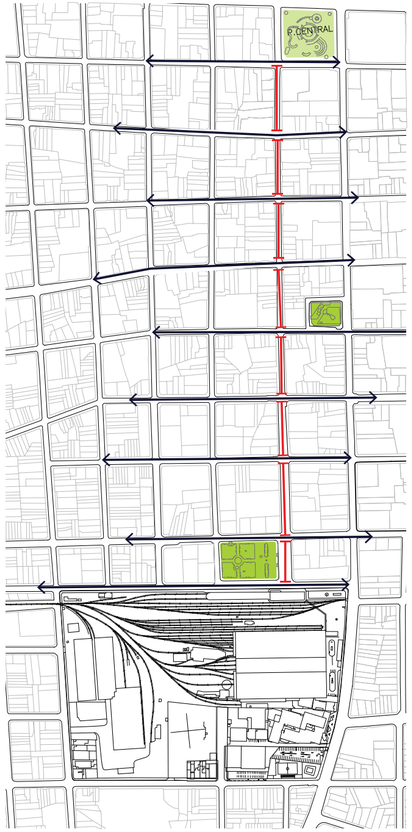


Diagrama 7.2 fenómeno Sin Costura

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 7.3 Propuesta del fenómeno Sin Costura

Fuente: Elaboración propia

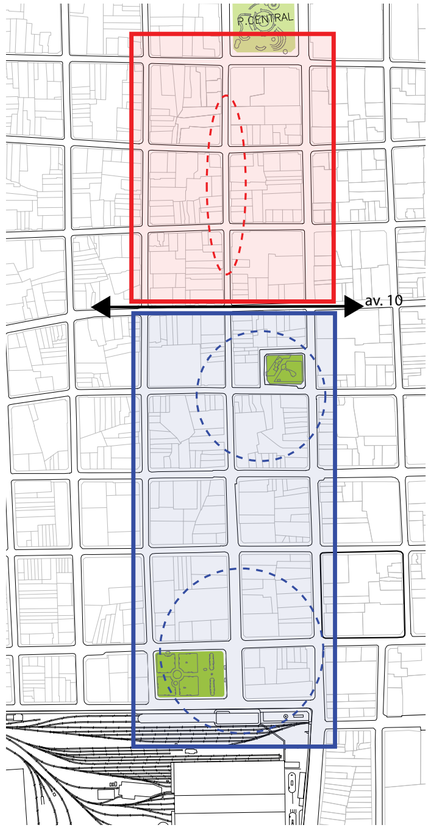


Diagrama 7.4 Fenómeno Polaridad

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 7.5 Propuesta del fenómeno Polaridad

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 7.6 Propuesta del fenómeno Umbral

Fuente: Elaboración propia

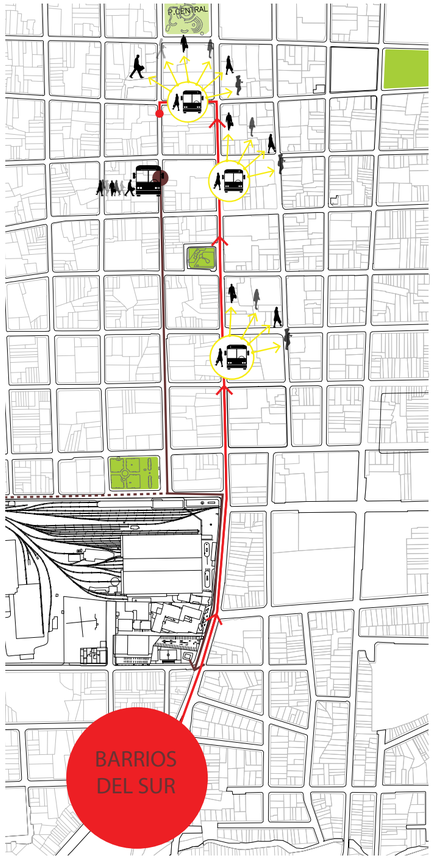


Diagrama 7.7 Fenómeno No Localidad

Fuente: Elaboración propia

Diagrama 7.8 Propuesta del fenómeno No Localidad

Fuente: Elaboración propia

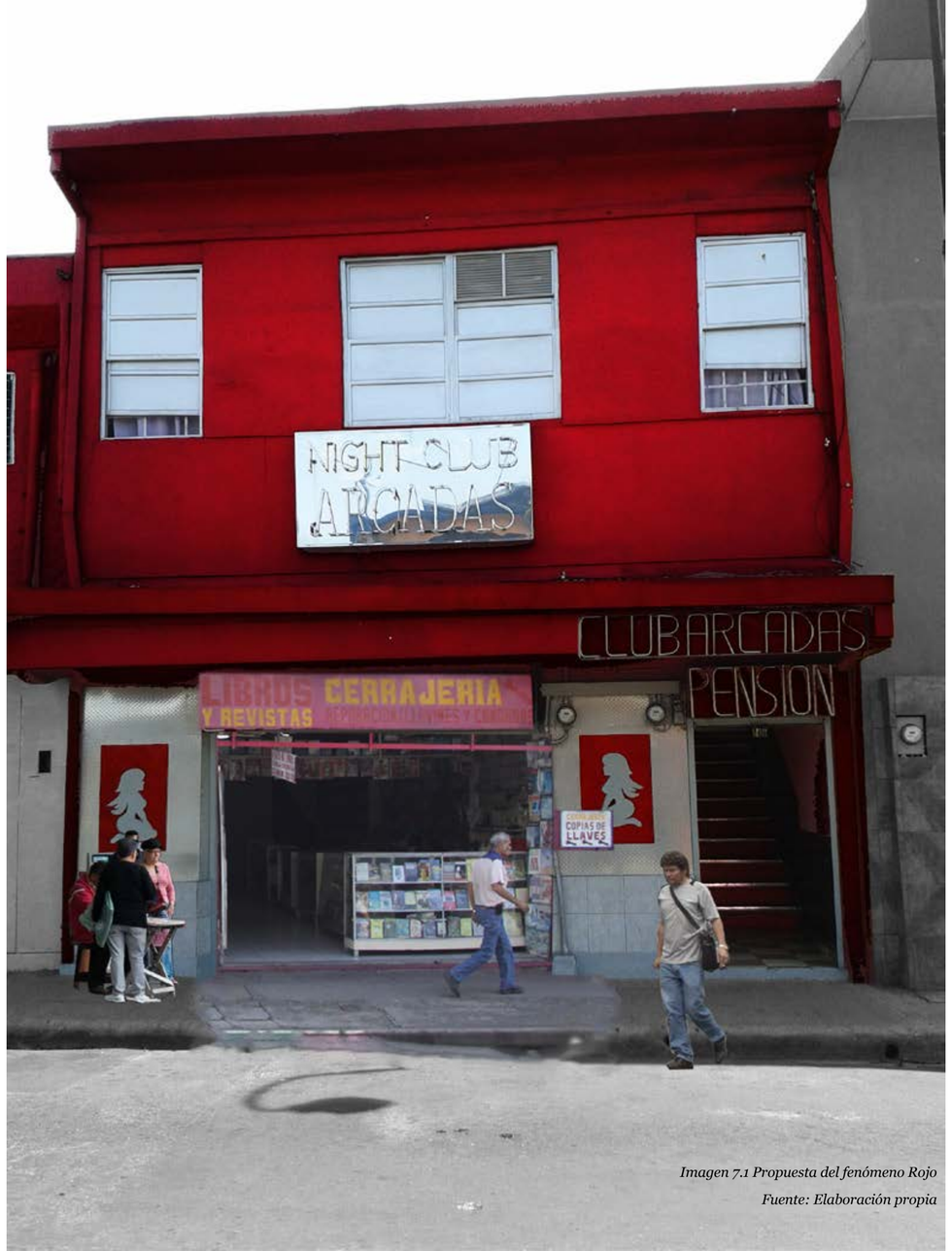


Imagen 7.1 Propuesta del fenómeno Rojo

Fuente: Elaboración propia

BIBLIOGRAFÍA

Álvarez, L. (Enero 2013) Arquitectura y fenomenología: Sobre La arquitectónica de la «indeterminación» en el espacio Eikasia. Revista de Filosofía, Num. 47 , 815-836. Obtenidos desde: http://www.revistadefilosofia.com/

Álvarez, R. (2013). San José: despoblamiento reciente y repoblamiento actual. AMBIENTICO, 234, 29-33.

Álvarez, Y. (2005). Parque General José María Cañas. Visitado el 10 de febrero del 2014, de Municipalidad de San José Sitio web: http://www.mcj.go.cr/

Aparicio, J. (2006). El Muro. Madrid: Atlántida Grupo Editor

Aragonés, J et al. (1998). Cognición Ambiental. En Aragonés, J et al. Psicología ambiental. Madrid, España: Psicología Pirámide

Araya, J. (2009). Conclusiones. En San José: Pensar en la ciudad del futuro. San José, Costa Rica: Editorial de la Boca del Monte.

Araya, M. (2010). San José de "Paris en miniatura" al malestar en la cuidad. San Jose, Costa Rica: EUNED

Augé ,M. (2003). El Tiempo de Ruinas. Barcelona, España: Gedisa Editorial.

Auge, M. (2000). Los "no lugares", espacios del anonimato. Una antropología de la sobre modernidad. Barcelona, España: Editorial GEDISA.

Avalos, A. (2003, Agosto 20). Controversia por zonas para travestis y prostitutas. La Nación, p.6A, Noticias Nacionales.

Balbo, M et al. (2003). La ciudad inclusiva. Chile: Cooperazione Italiana.

Barrantes, R. (2001). Investigación un camino al conocimiento, un enfoque cuantitativo y cualitativo. Costa Rica: EUNED

Barber, S. (2006). Ciudades proyectadas: Cine y espacio urbano. Barcelona, España: Editorial Gustavo Gili.

Barroso, C. (2009). Qué es la Física Cuántica. [Registro web]. Obtenido desde http://www.cuanticamania.com/

Bentley et al. (1985). Responsive Environments. London: Architectural Press.

Borja, J et al. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona.

Brenes, E et al. (2013). Regeneración urbana y repoblamiento de San José aún no llegan. AMBIENTICO, 234, 15-25.

Calvo, Y et al. (2009). Una "Colección" de barrios: historia y evolución de Barrio La Cruz y Barrio San Cayetano. Proyecto Barrios del Ministerio de Cultura y Juventud. Reseña Histórica del Diagnóstico Cantonal realizado por el departamento de Observatorio Municipal, agosto 2011

Camacho, et al. (1999).Costa Rica contemporánea, raíces del estado de la nación. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Certeau, M. (2000). La invención de lo cotidiano. México D. F.: Universidad Iberoamericana. Departamento de historia. Instituto tecnológico y de estudios superiores de occidente.

Corraliza, J. (1998). Emoción y ambiente. En Aragonés,J et aL. Psicología ambiental. Madrid, España: Psicología Pirámide.

De Mattos, Carlos A. (2002). Transformación de las ciudades latinoamericanas: ¿Impactos de la globalización?. EURE , 28(85), 5-10. Recuperado en 12 de diciembre de 2013, de http://www.scielo.cl/

Díaz Parra, I. (10 de Noviembre de 2009). Procesos de gentrificación en Sevilla en la coyuntura reciente. Analisis comparado de tres sectores historicos: San Luis-Alameda, Triana y San Bernardo (2000-2006). Recuperado el 05 de Agosto de 2014, de Scripta Nova, Vol. XIII, núm. 304: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-304.htm

Droit, R. (2006). Entrevistas con Michel Foucault. Barcelona, España: Ediciones Paidós Ibérica.

Ellin, N. (2006). Integral Urbanism. New York:Routledge.

Escribano, X. (2011). De la experiencia íntima del vestir al espacio público del vestido. Investigaciones Fenomenológicas, vol. monográfico 3: Fenomenología y política, 161-173.

Falú, A, et al. (2004) Las políticas urbanas. Desafíos y Contradicciones. En Proshansky,H; et al. Psicología Ambiental: El hombre y su entorno físico. México: Editorial Trillas, S.A.

Fernández, A. (2009). La Estación del Ferrocarril al Pacífico. Visitado el 19 diciembre del 2013. Sitio Web: http://andferblog.blogspot.com

Fernández, A. (2013). San José: de lo rural ¿a lo urbano?. AMBIENTICO, 234, 39-48.

Fernández, B. (1998)El medio Urbano. En Aragonés,J et aL. Psicología ambiental. Madrid, España: Psicología Pirámide

Fornaguera, I. (2013, agosto 13). Johnny Araya maquilló por 22 años el caos que vive San José. La Nación. Obtenido desde: http://www.nacion.com/nacional/politica/Araya-maquillo-caos-San-Jose_0_1358464157.html

Gausa, M. et al. (2001). Diccionario metápolis de arquitectura avanzada: ciudad y tecnología en la sociedad de la información. Barcelona, España: Editorial Actar.

García, A. (2009). Los Umbrales como instrumento para la identidad. Visitado el 1 de febrero del 2013.Sitio Web: http://www.saber.ula.ve/eventos/espaciospublicos2009/mjgarcia.pdf

García, C. (2004). Ciudad Hojaldre, visiones urbanas del siglo XXI. España: Editorial Gustavo Gili.

Gehl, J. (2006). La Humanización del espacio urbano. Barcelona: Editorial Reverté.

Gonzalez, C. (1920).San José y sus comienzos. Revista de Costa Rica, Año II (N°2), 33-41.

Gorz, A. (1973). La ideología social del automóvil. Le Sauvage, setiembre-octubre. Traducción por María Lebedev. Obtenido desde http://www.grijalvo.com/Gorz/Ideologia_social_del_automovil.htm

Guzey, O. (2006). Understanding the Logic of Gentrification in different Geographies: a comparison of five regeneration projects in Ankara, Turkey: 42nd ISoCaRP Congress.

Hall, E. T. (1986). La dimensión oculta (10ma Ed.). (F.Blanco, Trad.) Mexico: Siglo XXI Editores.

Hertzberger, H. (1991). Lessons for Students of Architecture. Rotterdam: 010 Publishers.

Ilama, M.(2008) La ciudad y Los Muros, imagen urbana, espacio segregado y objetos delimitantes. Tesis del Programa de estudios de Posgrado en Artes para optaral grado de Magister Artium: Universidad de Costa Rica.

Jantzen, C., & Vetner, M. (2008). Re-inventing Città Ideale: designing urban experiences in Almere. Paper presented at Cultural Production and Experience - Strategies, Design, and Everyday Life, Roskilde, Denmark.

Jauregui, J.M. (del 7 al 11 julio, 2004) Traumas urbanos: «urbanización» fuera de control, «urbanismo explosivo» en América Latina. De Conferencias pronunciadas en el marco del debate "Traumas Urbanos. La ciudad y los desastres". Centro de cultura contemporánea de Barcelona, España.

Klotchkov. (2013).Regeneración y repoblamiento de San José: ¿dónde estamos? AMBIENTICO, 234, 6-14.

Koolhaas, R. (2006). La ciudad genérica. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Leal, N. (2003). Para una fenomenología del espacio público. Arbitraje, 1(2), 51-61. Obtenido desde: http://revistadip.una.edu.ve/

Lopez, B. (2008). La fenomenología como método de investigación. Visitado el 10 de diciembre del 2013. Sitio Web: http://ingedisenoconpapel.blogspot.com/

Lynch, Kevin (1998). La imagen de la ciudad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Malavassi, R. (2010).La vivienda de madera de los Barrios del Sur del Cantón Central de San José, Costa Rica (1910-1955).Los corredores históricos como una herramienta para su estudio. Escuela de historia, Universidad de Costa Rica.

Menen, A. (1966). Ciudad casa de todos. San Salvador: Ministerio de Educación Dirección General de Cultura.

Martin, P. (16 de enero de 2012 16). Is phenomenology in architecture dead?. Visitado el 10 de diciembre del 2013. Sitio web: http://www.martindelguayo.com/

Miño, L. (2012, junio 13). Centralidad Urbana. [Registro web]. Obtenido desde http://leonardominogarces.blogspot.com

Mora, E, et al: editorial. (2013). Fuga de residentes y arribo de turistas. AMBIENTICO, 234, 2-5.

Morales, D. (2010). Caracterización de la oferta y la demanda de parqueo en San José Centro. AMBIENTICO, 207,11-15.

Municipalidad de San José. (1994). Plan Director Urbano 1994. Revista Geográfica de América Central. N.29, 59.106.

Municipalidad de San José. (2005) Reglamentos Plan Director Urbano del Cantón de San José. Sitio Web: https://www.msj.go.cr/

Norberg-Schulz, C. (1975). Existencia, Espacio y Arquitectura. España: Editorial Blume.

Olsen, F et al. Decreto Nº 26552-C. (1998). La Gaceta, N°6.

Ortiz, E. (2007). Prólogo. En Velásquez, F, Conversaciones sobre el derecho a la ciudad. pp. 11-16.

Pedragosa, P. (2009). Estética fenomenológica: La obra de arte arquitectónica. Arbor: Ciencia, pensamiento y cultura, ISSN 0210-1963, Nº 736, 2009 (Ejemplar dedicado a: La vigenciade la Fenomenología) ,355-367

Proença, R. (2007) Consumo y Ennoblecimiento del Espacio Público. Revista de Economía Política de las Tecnologías de la Información y Comunicación, IX(3). Sitio Web: www.eptic.com.br.

Quesada, F. (2007). La modernización entre cafetales. San José, Costa Rica, 1880-1930. (Tesis doctoral de la Facultad de Humanidades). Universidad de Helsinki, Finlandia.

Quesada, J et al. (1999). Costa Rica Contemporánea, raíces del estado de la nación. San José, Costa Rica: Editorial de la Universidad de Costa Rica.

Ramírez, P. y Aguilar, M. A. (2006). Pensar y Habitar la ciudad. Afectividad, memoria y significado en el espacio urbano contemporáneo. Mexico: Anthropos Editorial.

Rogers, R et al. (2000). Ciudades para un pequeño planeta. Barcelona: Editorial Gustavo Gili,SA.

Román, J. (2013). Repoblamiento urbano: su problemática y la necesidad de replantearlo. AMBIENTICO, 234, 26-28.

Sampieri, R, et al. (2006). Los trabajos finales de graduación. Izlapalapa, México D.F.: Talleres de Infagón S.A.

Santamaría, J. (2003). El automóvil devora la ciudad. World Watch, N°18,22-29.

Sennett, R. (1970) The Uses of Disorder. Personal Identity and City Life. New York, USA: Norton.

Silva, A. (2006). Imaginarios Urbanos. Bogotá: Arango editores,

Sojo, C. (2009). Ciudad e inclusión. En San José: Pensar en la ciudad del futuro. San José, Costa Rica: Editorial de la Boca del Monte.

Soto, J. (). Para una fenomenología del espacio público. http://mesura.org/

The doughnut effect (Enero, 2002).The Economist, Obtenido desde http://www.economist.com/node/940671

Torres, A. (2004). El Rostro Urbano de América Latina. Buenos Aires, Argentina: Clasco

Twigger-Ross, C. y Uzzel D.L. (2003). Identity theories and environmental psychology. In Bonnes,M et al. Psychological Theories for Environmental Issues (pp 203-233). Aldershot, England: Ashgate.

Ugarte, J. (2013). San José posible: un buen intento. RevistArquis, Vol. 2 (3).

Valadez, A, et al. (Julio de 2002). Investigaciones cualitativas en el ámbito de la psicología ambiental: una revisión bibliográfica. Revista Electrónica de Psicología Iztacala, Vol. 5 No. 2.

Velázquez, F. (2007). Conversaciones sobre el Derecho a la Ciudad. Bogotá, Colombia: Gente Nueva Editorial.

Van Nes, A. (2012). Between Heaven & Earth Christian Norberg-Schulz's Contribution to the Phenomenology of Place & Architecture. EAP,13 (1), 7-12.

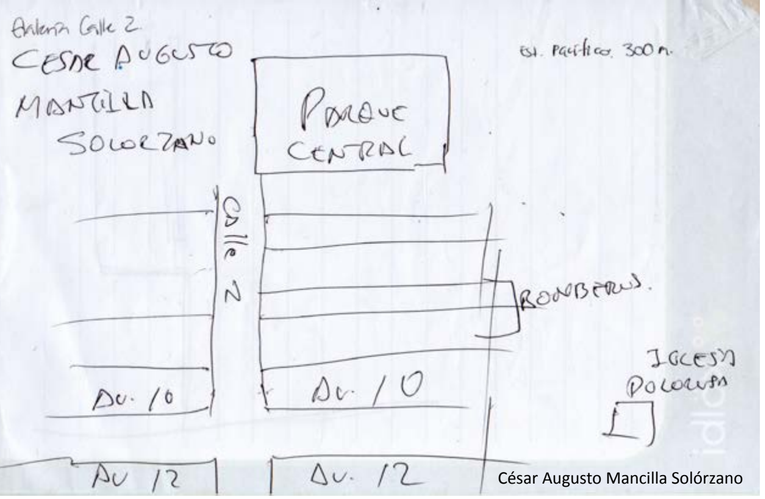
Van Soomeren, P. (s.f.). El delito y la inseguridad subjetiva desde la arquitectura y el urbanismo. Ponencias Congreso Ciudades, (págs. 241-287). Madrid. Obtenido desde http://www.madrid.es/UnidadWeb/Contenidos/Publicaciones/TemaEmergencias/PonenciasCongresoCiudades/Ficheros/Parte3.1.pdf

Vargas, J. (2013). Tres escenarios diferentes en que San José actúa simultáneamente. AMBIENTICO, 234, 34-38.

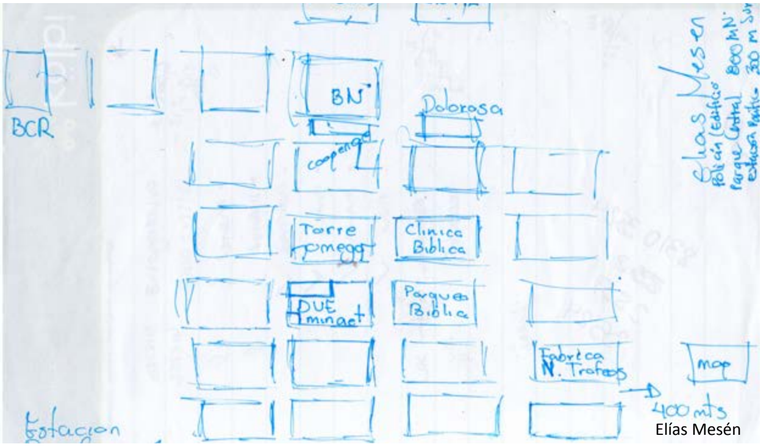
A

ANEXOS

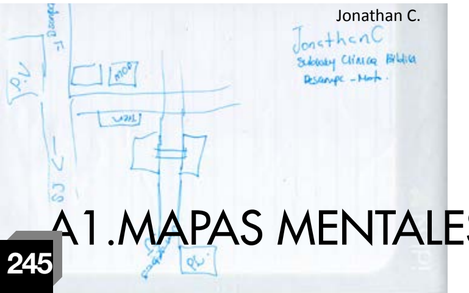
- Mapas Mentales
- Entrevistas
- Galería



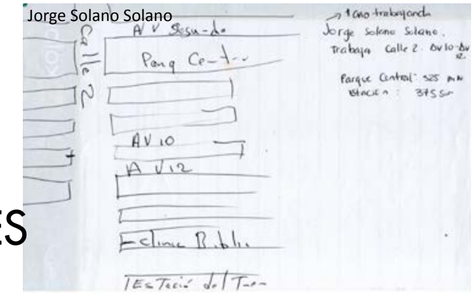
César Augusto Mancilla Solórzano



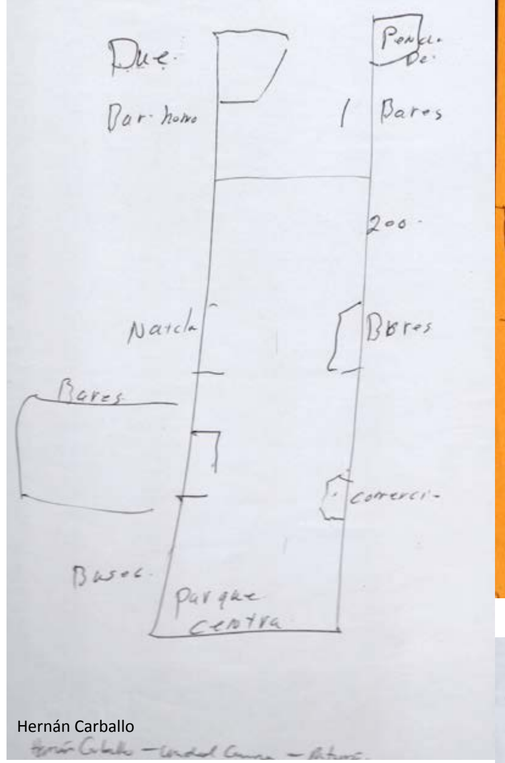
Elías Mesén



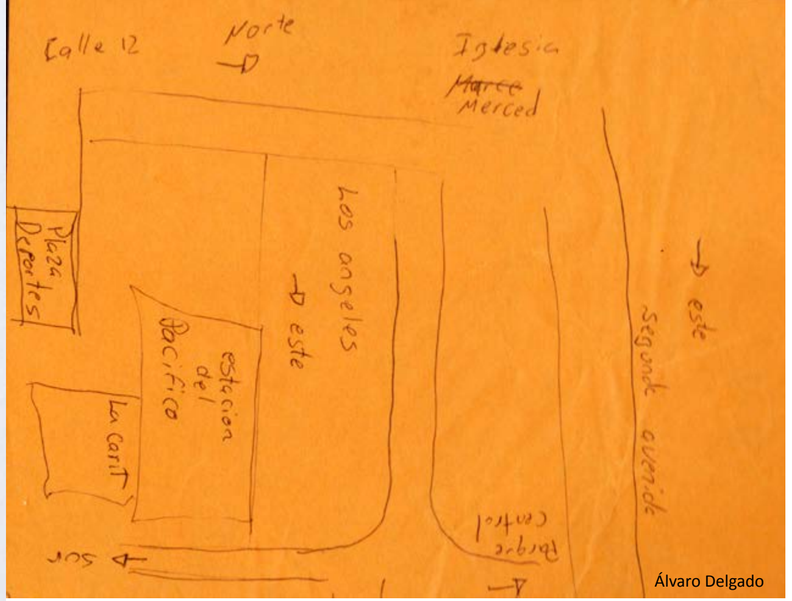
Jonathan C.



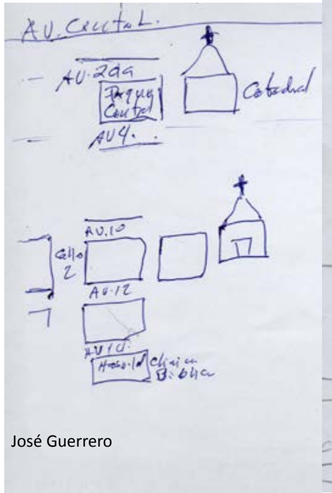
Jorge Solano Solano



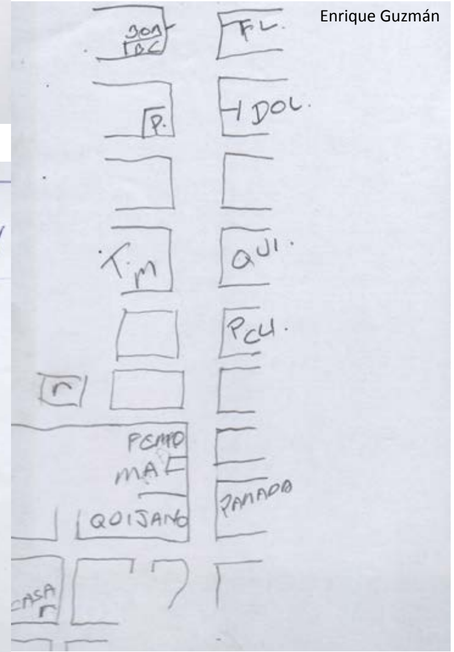
Hernán Carballo



Álvaro Delgado



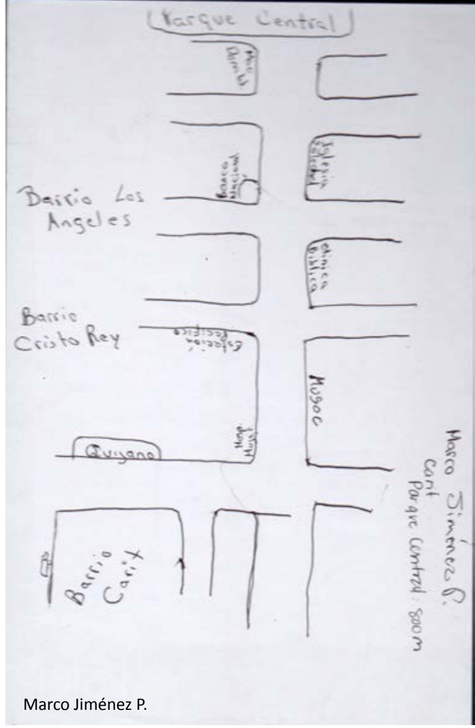
José Guerrero



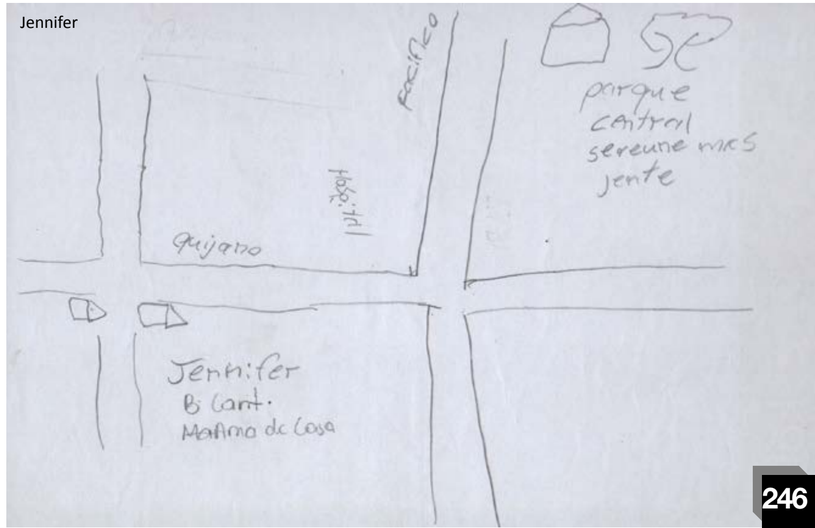
Enrique Guzmán

LOS COTIDIANOS

LOS VECINOS



Marco Jiménez P.



Jennifer

A1.MAPAS MENTALES

A2.ENTREVISTAS

Luis Mauricio Vega Ramírez - Municipalidad de San José - Jefe de Departamento Información Catastral y Geográfica

Su tesis incluía los barrios del Sur, ¿cómo fue la evolución demográfica de ese sector?

Hay que tomar en cuenta que Hatillo, San Sebastián y otros barrios que hoy son bien populosos, verdad, comienzan a aparecen en la década de los 60-70 con el desarrollo de las viviendas de interés social promovidas por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, por el INVU. Antes de eso, el proyecto de casas baratas promovido por los gobiernos durante la década de los 50, trabajó mucho los barrios de San Cayetano, Barrio la Cruz, Barrio Cuba, los Hilos, Cristo Rey, algunos sectores de Sagrada Familia, ese sector, digamos, del sur fue lo que mas se desarrolló.

Entonces, tuvo una característica en un momento dado de barrios, fue una zona residencial de clase baja, que con el tiempo, la poca inversión por parte de la Municipalidad de San José en esa zona, verdad, no hay una inversión hacia la renovación urbana, se fue deteriorando. Da paso entonces, por una regla que en geografía económica denominamos la renta diferencial del suelo, verdad, los suelos al estar deteriorados, la plusvalía se genera poco, entonces comienzan a atraer actividades de poca rentabilidad. Comienzan a aparecer bares, los prostíbulos que usted me menciona no son recientes, son prostíbulos que están en la zona de hace 50 años, igual algunos bares, algunos night clubes (…) Esto genera en la zona una externalidad negativa, que lo que hace en lugar de incrementar y generar plusvalía, funciona en todo lo contrario. Hay una pérdida de plusvalía, hay una renta diferenciaría, entonces la zona tiene una composición no a incrementar en el suelo, y por ende las actividades que se desarrollan son lo que se llaman en urbanismo: actividades de expoliación urbana, marginales. Sobre todo en un lugar central como San José, se estaría pensando que bajo la teoría de los lugares centrales, debería generarse una zona de alta plusvalía y generar actividades de alto valor lucrativo. Pensaría uno, como por ejemplo, bancos, financieras, actividad comercial de servicios, intensa en esa zona por la característica residencial en un momento dado, pero que fue dando paso a otras actividades y tiene esa connotación. Entonces hay un abandono inclusive por la misma población, a pesar de que todavía existen ahí viviendas muy diseminadas.

Nosotros hicimos hace algún tiempo un estudio de habitabilidad, y logramos determinar que en esa zona hay poca cohesión social, porque mucha gente se ha ido, han vendido sus viviendas para otras actividades, y las poquitas gentes que se quedan, se quedan metidas en sus casas. No hay básicamente, ese nivel de convivencia que puede haber en otros barrios de San José. Ha tenido también esa particularidad de sentirse que va uno por ahí a cierta hora en donde ustedes perfectamente identificaron que en el Norte hay buena actividad intensa, verdad, hay vida; en esta misma hora al sur es digamos casi muerto."

También tiene que ver mucho en como uno perciba la Estación del Pacifico, si ustedes perciben la Estación en su forma tradicional, sí efectivamente se convierte como usted decía en un muro, en una barrera, un bloque de concreto enclavado entre áreas residenciales que la parten totalmente la vivienda de la ciudad. Sin embargo se puede ver desde otra perspectiva, se puede ver el potencial que es un espacio, que mucho de ese espacio no se está utilizando, está ocioso, y ya ha habido intenciones, inclusive el PDU, en sus inicios, hablaba de crear un gran centro, una gran estación nodal y mezclarla con actividades culturales y sociales, creando plazas que integraran la zonas residenciales del sur, que las integraran con esa zona nodal, multifuncional. No es hablar únicamente de transporte del ferrocarril sino crear ahí una estación de autobuses del sur, acompañada de edificios culturales, plazas, jardines, parques que estén abiertos a la ciudad totalmente, y no verlo como un enclave ahí, que me parte la ciudad. Entonces, una de las ideas que tuvo el PDU, y habían muchos estudiantes de arquitectura también con ideas muy similares, en desarrollar específicamente eso, esa zona."

Eso que usted menciona, ¿salió dentro de los proyectos del PDU, o quedó como anteproyecto?

El PDU tiene ehmm, bueno cuando se estaba desarrollando en el 94, tenía una visión de ciudad que ha ido variando, lamentablemente ha ido variando por las tendencias de inmobiliarias y también fuerzas políticas que nos han ido modificando la concepción de ese Plan Director Urbano. Se pensaba en ese momento, la imagen objetivo que se tenía de la ciudad al 2015, que era el horizonte que se había planteado del 95-al 2015, era recobrar la ciudad de San José como una ciudad amigable, como una ciudad habitable y que tuviera ese papel protagonista de capital de la República. Ya en ese entonces se había diagnosticado un problema de abandono de la ciudad, que había que recobrarlo. Lamentablemente, la imagen objetivo no la hemos podido cumplir a cabalidad, ya estamos a las puertas de 2015 y notamos que el cambio en la ciudad ha sido muy poco y tenemos que replantear la estrategia de trabajo. Dentro de esa imagen objetivo se tenían como por ejemplo proyectos muy específicos, un proyecto en la Estación de Pacifico como un centro nodal multifuncional, no solamente el tren sino poner ahí, una terminal de buses, periférica, se hablaba también que fuera parte de una ciclo vía que conectara todo San José, los barrios del sur con algunos barrios del norte y del oeste, con la Universidad de Costa Rica. Se hablaba también de la construcción de los paseos peatonales, se pretendía que esos paseos cruzaran la ciudad en sus cuatro puntos cardinales, y que conectaran los parques, para ir creando una trama verde y de peatonizacion, y darle más vida al centro de San José. Con los paseos peatonales se ha ido trabajando, pero si ustedes analizan también la estructura de paseos peatonales, ¿a donde están? Están hacia el norte, y poco se ha trabajado hacia el sur. Ha habido una tendencia política sobre todo a trabajar en lo que la gente puede ver. Si la gente en forma masiva, va al norte por cuestiones comerciales y de servicios financieros, entonces hemos concentrado mucho las baterías hacia el norte y hemos ido dejando relegado el sur. Los proyectos de renovación urbana hacia el sur son pocos, y de igual forma obedece un poco a la estructura urbana existente. En el principio, la ciudad tiene una concentración de áreas verdes hacia el norte, y al sur lo que tenemos es poco espacio público, hacia los barrios de sur no existen espacios públicos, y si analizamos barrio por barrio: San Cayetano, Barrio la Cruz, Cristo Rey, Barrio Cuba, no hay parques o una plaza que funcione como un centrito de barrio que integre a los vecinos de ese barrio, y tampoco esa conectividad peatonal con el norte. Entonces todo eso se ve macado entre las diferencias entre el norte y el sur. Y esas cosas lamentablemente no se han podido cumplir en esa imagen objetivo del PDU."

¿No sé si ya estudiaron la propuesta de uso del suelo del PDU? Porque eso genera una dinámica ahorita, se acaba de publicar los nuevos reglamentos del Plan Director. Para la zona tenemos propuesto en todo lo que es la Calle 2, una zona de interés cultural, acompañada por un paseo peatonal que todavía no se ha logrado desarrollar. Desde el punto de vista económico, comercial, a ambos lados, todo esto está como comercio. Un tipo de actividad más liviana, hacia servicios, no se está pensando ubicar aquí ningún tipo de talleres ni bodegas. Lo que esta tipificado como ZC2 son tiendas, restaurantes, farmacias, librerías, bares, actividades financieras que se permiten actualmente en la zona.

¿Cómo ligan lo comercial con la zona de interés cultural? ¿Es algo más a nivel urbano, o supone directrices para la inversión privada?

No, la zona marcada como zona de interés cultural, es un poco para rescatar la forma urbana y la tipología constructiva que impera en la zona. Tenemos aquí un centro declarado como patrimonio, que es el edificio y el andén principal de la Estación de Ferrocarriles al Pacífico, y lo otro que está declarado como patrimonio que es la Catedral Metropolitana. Estos dos centros funcionan como grandes polos, y lo que se quiere es que en esta zona no imperen edificios muy altos que riñan con la arquitectura dominante en la zona, que son esas casitas de madera, más bien cualquier desarrollo que se haga ahí tenga un nivel de armonía con la tipología constructiva que se desarrolló a mediados del siglo XX.

¿Sería una reglamentación a la hora de construir?

Exacto. Ahorita no hay una reglamentación, sino que lo que se quiere con el inversionista cuando se vaya a hacer un desarrollo de ese tipo, orientarlo, que trate de guardar más o menos un nivel estético de las construcciones que no riña del todo, que no genere grandes contrastes con las edificaciones existentes."

¿Nada de intervenciones a nivel urbano pensando en espacios para exponer, nada de ese tipo?

Ahorita la única intervención urbana que la municipalidad tendría pendiente en espacios públicos es la construcción del paseo peatonal, nada más.

¿Usted viviría en San José?

¿Yo?... Mejorando las condiciones de San José, de ciudad, sobretodo en seguridad, disminuyendo los niveles de contaminación… Sí viviría, pero hay que trabajar, hay que trabajar.

(L. Vega, comunicación personal, 28 de febrero de 2014)

Sabemos que ustedes fueron parte del grupo de gestores del proyecto San José Posible, ¿cómo fue ese proceso?

La idea de San José Posible fue la siguiente. Barajamos varias opciones primero en distintas partes de la capital y ¿por qué decidimos hacerlo en la parte sur? Primero era la mas deteriorada. Las casas se caían, ya eso está limpio pero cuando nosotros hicimos San José Posible, eran ruinas, eran vagabundos, eran antro de gente que se iba a vivir ahí drogados y de todo, era una cosa espantosa.

Entonces dijimos buenos partamos por lo peor, si hay que arreglar algo arreglemos lo peor. Vámonos al sur, que el norte, dentro de todo tan peor no estaba, salvo esa parte del museo de los niños y eso que es deprimente. Bueno, entonces dijimos y ahora que hacemos, hacemos una propuesta de vivienda, hacemos un parque, que hacemos, dijimos no, devolvámosle la ciudad al peatón, o sea, no importa cuantas soluciones viales hayan , no importa cuantas respuestas tu tengas, de todo tipo, mientras no resuelvas el tema del transporte publico nada va a cambiar, entonces devolvámosle la ciudad al peatón, mentira que porque van a ampliar la vía o porque van a hacer un carril mas el problema de los carros se va a resolver, ¡eso no se va a resolver!

Entonces dijimos pues, robémosle todo lo que se pueda al carro y démoselo al peatón, esa fe nuestra, y la segunda cosa que decidimos como política del proyecto fue, sumemos y no restemos, veamos que hay, veamos que se puede recuperar, tomemos de os proyectos existentes lo que sea rescatable, etc… y incorporemos a todas las instituciones publicas involucradas que eso es otra cosa sorprendente, NUNCA se había sentado la municipalidad con AyA, con teléfonos, con TV, con alcantarillas.. ¡nunca! Sino que la Fuerza y Luz hacia su proyecto por su lado, la municipalidad por su lado, AyA por su lado, entonces por eso es, que termina de pavimentar la municipalidad y viene el otro con el taladro rompiendo para poner su tubería, nunca planifican en conjunto, siempre es individualmente, cada uno tiene una ocurrencia genial, un chispazo! Y lo hacen. Entonces, nunca es una cosa programada, son parches…

Y así lo hicimos, vino bomberos, nos sentamos todos en la mesa todos juntos… nos encontramos con la sorpresa que las alcantarillas eran de mas de 100 años… y hubo que cambiar alcantarillas, se hicieron todas las tuberías nuevas, o sea hay mucho mas plata abajo, que arriba. Pero eso era necesario, y es bueno…

Y luego empezar a ver que es lo mas importante y lo prioritario que entrara dentro del presupuesto… nuestra idea al principio eran pérgolas maravillosas donde la gente de las instituciones publicas podían ir a almorzar, enchufar su computadora, tener internet gratis, todos los sueños que tenemos los arquitectos siempre.

Bueno, primer golpetazo, bomberos, no se puede poner nada en las calles por mas peatonal que sea porque como da vuelta el snorkel ese que tienen, porque además compran el mas grande que existe con las calles que tenemos nosotros, compran la mas grande que existe, en vez de comprar 3 de un tamaño normal, compran no se una de 24 m de largo entonces hay q dejarles la calle libre porque sino los señores no pueden dar la vuelta. Primera desilusión, las pérgolas olvidémonos, los quioscos olvidémonos, bancas, muy poquitas porque el radio de acción del snorkel ese no permitía poner mas bancas de las que pusimos. Árboles, dos por cuadra en vez de dieciséis que teníamos porque tampoco se podía ocupar el espacio porque entonces si había un incendio en el cuarto piso la canasta del camión iba a molestar, mirá, ¡era una cosa! Pero de volverse loco. Uno decía ¡mejor no hago nada!...

Y se hizo, y les hago estos antecedentes porque en realidad, San José Posible ¿cuál es la gracia? Que pavimentamos y que lo hicimos peatonal. Pero en realidad como diseño no tiene ninguna gracia porque ¿qué es lo que hicimos? Un tercio de lo que habíamos propuesto, si acaso. Esa es la historia de San José Posible.

Y digo, un tercio de las cosas de diseño que habíamos propuesto, que no sólo era el pavimento, como te digo iban pérgolas, una calles que iban con acera, otras sin acera, una de media circulación,… o sea teníamos varios modelos para las 56 manzanas que le daban vida y le daban distintos aspectos a la ciudad, bueno nada de eso fue posible, no se hizo, y lo que se hizo se hizo un tercio, sin mobiliario urbano, sin la arborización que queríamos, sin la señalética que queríamos, pero bueno, lo importante fue que se recuperó para el peatón, es lo más importante, el mejor logro digamos.

Se pretende que las personas se queden pero no hay lugar donde la gente se pueda quedar, más bien es de paso, pero al ver la realidad que existe, que es necesario que pueda pasar el camión de los bomberos…

Hagan por favor, hagan el ejercicio, porque es interesante, hablen con Bomberos. Es que uno dice uno está cautivo de un montón, entre los sindicatos y los Bomberos, o sea… uno está de brazos atados, ¡es que no puedes hacer nada, los que mandan son ellos! ¡Es impresionante! Por ejemplo, nosotros ahí en el parque de la Merced, teníamos montones de cosas que habíamos propuesto que era para darle a la gente más cobijo, para que si llovía podían quedarse ahí un rato escampando, para que fueran con sus almuerzos en toda esa avenida, imagínate que lindo con pérgolas sentarte a almorzar… nada de eso se hizo, se los voy a mostrar, porque yo sé que suena como a cuento pero así era.

Y luego, cuando les digo que teníamos distintos modelos de calles, eran unas, no en la Avenida 4, pero en las 56 manzanas, había unas que dejaban un paso regulado de vehículos y con un bosque que permitía que los peatones y los vehículos quedaran separados pero si acera, en fin, imagínate lo distinto que hubiera sido.

¿Con que reglamentación se toparon en el camino que les dificultó la ejecución?

Bomberos es la peor porque es una cosa espacial, y cando ya te limitan el espacio es gravísimo, lo demás son cosas técnicas que tienes que resolver, pero cuando ya te impiden trabajar en el espacio que es lo nuestro lo de los arquitectos, como haces pues?... los radios de giro no puede haber nada ni albores, ni quioscos, nada ni un alero, nada, tiene que quedar como quedó. Y entonces por eso es que son tan pobres las soluciones, son tantas las reglamentaciones, son tantas las cosas que hay q cumplir que terminas haciendo unos proyectitos, apenitas.

¿La intención de la propuesta era abarcar el sur de San José?

Claro, si como tú ves aquí era casi todo el sur, era muy ambiciosa, porque la idea nuestra era, que si esta parte se regeneraba, se regenera todo para el sur y todo para el norte. O sea porque es natural, así sucede en las ciudades… entonces esa zona la decidimos así, y porque además tenía la Estación, que era una posibilidad de transporte público y que de hecho el tren es una maravilla que ha venido a resolver un montón de cosas, gracias a Dios que se recuperó. Nosotros nos olvidamos de los vehículos por ejemplo, nosotros dijimos ahí que vea el MOPT como hace, porque eso no tiene solución, pero si lo hablamos con ellos. (…) Habíamos hecho con el MOPT, un estudio de vías de este a oeste, todas eran en un solo sentido, eso estaba totalmente coordinado con las calles y avenidas que iban a ser peatonales. (…) habíamos logrado incluso mover paradas, que eso era lo más engorroso. Es más cuando ya tenía la municipalidad el préstamo o el regalo de la unión europea, solo conseguimos mover paradas desde la soledad hasta el parque central, entonces esta parte no la podíamos intervenir porque aquí habían buses y paradas y cuanto hay, y a medio proyecto Cartago no pudo presentar su proyecto. (…) y ahí empezamos a pelear con el MOPT mover las paradas.

¿Antes de ustedes llegar y plantear el proyecto, ustedes fueron al lugar y la gente que opinaba al respecto?

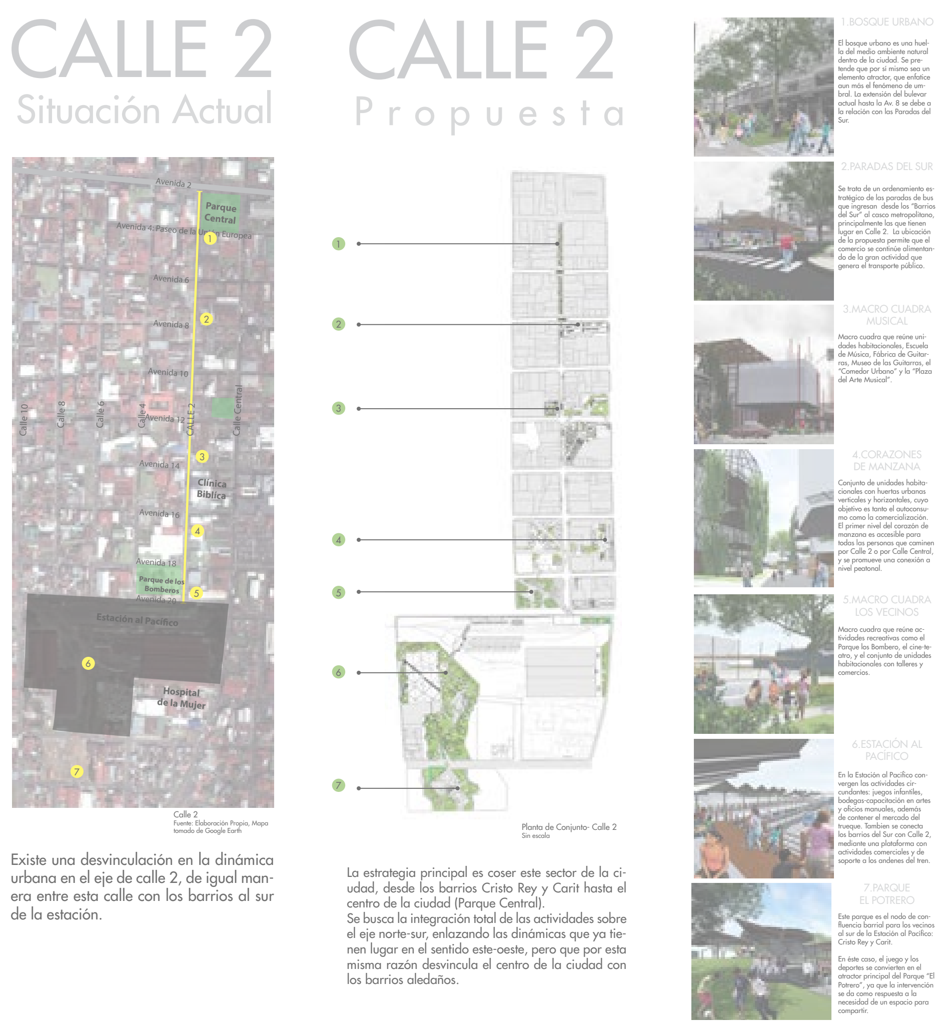
No le pedimos la opinión a la gente, para eso somos nosotros especialistas, cuando tu te vas a operar tu no le pides la opinión a resto de la gente si te debes operar o no. O sea yo creo en el derecho de la gente de protestar o de no estar de acuerdo, de hecho nunca vamos a estar todos de acuerdo, pero cuando tu eres un profesional y sabes o que estás haciendo pues demuestra que lo sabes, como vas a poner de acuerdo a toda la gente que pasa por ahí? Tu eres el profesional y tu propones y tú decides. O sea a mí el sistema así tan excesivamente democrático, considero que es fatal porque ni el profesional se hace responsable, ah porque son las bases las que deciden, no señor.
Eso de andar casa por casa, ¿qué le parece si aquí plantamos arbolitos? Unos te van a decir, "no quiero arboles porque me llenan las canoas de hojas, no quiero arboles porque me dan sombra", otro te va a decir "¡ay si q divino!, plantemos crotos, yo quiero crotos, no quiero arboles". ¿Y cómo haces?

Figúrense que el proyecto era tan ambicioso, que por ejemplo en las Garantías Sociales nosotros teníamos a un desarrollador que estaba dispuesto a hacer el parqueo debajo, resulta que la calle era municipal, la avenida era nacional, otra calle era de la Caja, entonces imposible, no se puede, como haces para que cuatro dueños se pongan de acuerdo.

Si la cosa hubiera seguido yo seguiría muy entusiasmada pero, ya lo logramos, y ahí se quedo todo tirado. Al principio insistíamos, pero sigamos y démosle a las otras cuadras y mirá, hagamos este otro tramo, era como arriar carretas y para eso ya no tengo paciencia. Lástima que sacaron a Carabaguías, porque con Carabaguías se hubiese podido hacer una obra importante, no conozco al nuevo entonces no puedo opinar pero Carabaguías era una persona, primero que estaba muy motivado con lo del tren, segundo que se lo debemos a él, porque el tipo empezó de cero, cero, menos cero, sacándole el herrumbre a los carromatos que habían ahí verdad, sí.

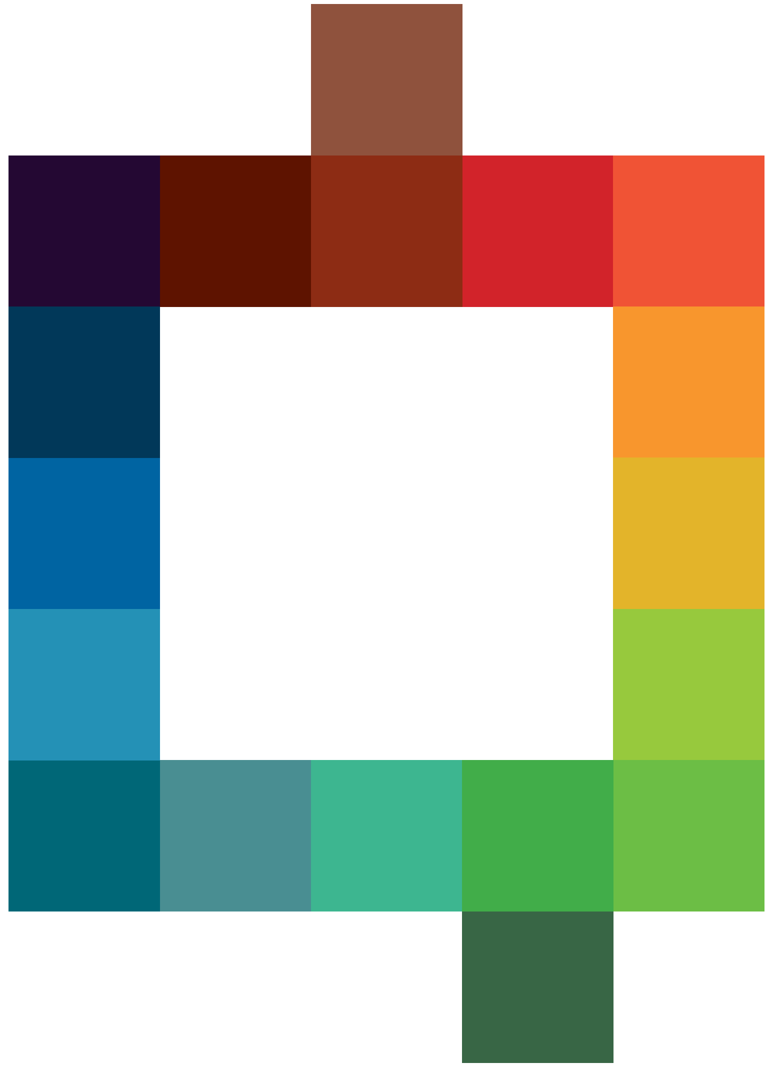
Hay que intentarlo, hay q intentarlo o sea, si tienen la voluntad y la energía para hacerlo que me parece maravilloso, inténtenlo, porque es un cambio de mentalidad, cuando uno viaja por ejemplo a Europa o a cualquier parte, uno deja el carro a 15 cuadras de donde vas y ¡caminas! Eso se hace en todo el mundo, aquí no, aquí hay q entrar hasta el cajero automático en carro, o sea es un cambio de mentalidad.

(J. Ugarte, comunicación personal, 29 de mayo de 2014)



Durante la presentación pública del Seminario de Graduación, que se llevó a cabo el día 28 de julio del 2014, se instaló una exposición visual que compiló el trabajo realizado durante el proceso investigativo.

A3.GALERIA



El Cuento

Mi tía, una vigilla gruñona, pero deje que le cuente las historias de cuando era joven.
Siempre buena gente y alegre.
Cada jueves lista para la fiesta y todos la conocían porque ella iba a las cantinas de moda.
Eso sí, los domingos era la primera en misa.
Tuvo muchos hijos y, aunque eran tiempos muy duros, ella los sacó a todos adelante, pero ahora ella está sola.
Aquí nadie sabe mucho, ¡aquí no se habla de eso!
El que mejor la conocía era el señor de la feria (la que se hacía frente a la Estación).
A veces hasta le cuidaba a los chiquillos.
Después todos ellos se fueron de aquí.
Los que quedamos somos pocos y ella no habla con nadie, ¡ah bueno!, solo con unas muchachas que todos los lunes la visitan. ¡Con ellas sí es alegre!
Hasta en el parque de la Dolorosa se la ve. Pero eso sí, cuando esta sola ni saluda.
Depende del ánimo como usted se la encuentre, ella puede ser muy introvertida y después más sociable. Pero a veces es amable y después no quiere nada.
¡Pero tranquilo! De alguna manera ella lo recibe.
Su cara expresa mucho, le gusta pintarse y arreglarse el pelo.
Siempre anda aretes y lápiz labial.
A veces sus blusas son muy coquetas, ¡hasta transparentes!
Pero el rosario nunca se lo quita.
Y qué le digo de la enagua: siempre la misma, aburrida, gris, y hasta un poco rota, con los zapatos cerrados.
La gente es un poco grosera porque solo la busca por interés. Por eso es así, inestable y quitada, ¡uno nunca sabe!
Ahora la vecina es la que conoce más gente, y es más amena, por eso la gente la prefiere. Me recuerda mucho a como mi tía era antes.
Cuando yo vi a mi tía más feliz fue con aquel señor Fernando, el del tren. Un señor fuerte, trabajador, muy conocido. Él hacía que mi tía conociera a todas las personas que lo buscaban, y ella los trataba como de la familia.
Aunque estuvieron mucho tiempo juntos, ¡qué va!, un día él se fue.
Diez años después don Fernando volvió, pero a mi tía ya no parece importarle mucho.

Personificación de la Calle 2, por grupo de Seminario.

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

arquis UCR Escuela de Arquitectura