



INTERVENCIÓN URBANA | ARQUITECTÓNICA EN EL
RECORRIDO DEL TREN URBANO POR EL DISTRITO HOSPITAL

[PRÁCTICA DIRIGIDA PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIATURA EN ARQUITECTURA | MAYO 2018]

JEANNINA ALEXANDRA MOYA ROJAS • A63981



INTERVENCIÓN URBANA | ARQUITECTÓNICA EN EL
RECORRIDO DEL TREN URBANO POR EL DISTRITO HOSPITAL

[PRÁCTICA DIRIGIDA PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE
LICENCIATURA EN ARQUITECTURA | MAYO 2018]

JEANNINA ALEXANDRA MOYA ROJAS • A63981



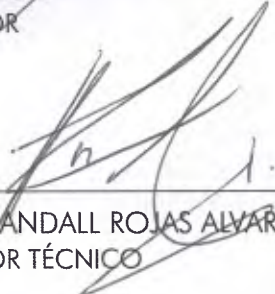
COMITÉ ASESOR




MSc. MARIO ENRIQUE VILLALTA FLÓREZ-ESTRADA
DIRECTOR



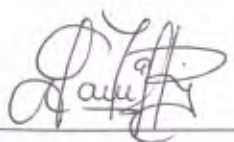
MSc. LUIS ARMANDO DURÁN SEGURA
LECTOR



LIC. RANDALL ROJAS ALVARADO
ASESOR TÉCNICO



ING. JORGE ARTURO MORA OCONITRILLO
LECTOR INVITADO



LIC. KAREN MARÍA SOLERA ROJAS
LECTORA INVITADA

ABSTRACT

El presente Trabajo Final de Graduación, en modalidad de Práctica Dirigida desarrollada desde la Municipalidad de San José, que lleva por nombre Ruta por la Paz, se enmarca en el Programa de Regeneración Urbana y Repoblamiento del Centro de San José; y contempla la rehabilitación socio-espacial del espacio público en la ruta del tren urbano. En la búsqueda de un entorno urbano más seguro y habitable para los residentes del sector, transeúntes y pasajeros del servicio de tren.

El proyecto consistió en un proceso de diseño participativo que incluyó el Plan Maestro y la ejecución de una intervención urbana en el espacio público en la ruta del tren urbano, en su recorrido por los barrios del Distrito Hospital (Urbanización Colón, Silos, Barrio Bolívar, Zona Industrial Barzuna, Barrio Cuba, Barrio Cristo Rey y parte de Barrio Pacífico) en el Cantón de San José.

Se utilizó como plataforma la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario de la Municipalidad de San José y su participación dentro de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital -una red de organizaciones conformada por representantes de instituciones públicas, empresa privada, organizaciones comunales y gobierno local, con sede en el distrito-.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a mis papás y a mi hermana, por su tiempo, por creer en mí siempre y por apoyarme durante cada segundo de este viaje.

A mi familia, por sus valiosos consejos y vivencias.

Agradezco al Universo por todos los momentos, las personas y todas esas noches sin dormir, que me trajeron al día de hoy.

A la Universidad de Costa Rica y la Escuela de Arquitectura, por las inolvidables memorias, dentro y fuera de sus muros.

A mis amigos, que me apoyaron e hicieron todo más divertido. Gracias por todos esos momentos inolvidables.

A mis profesores y compañeros, que me enseñaron de arquitectura y también, una que otra lección de vida. Un agradecimiento especial a Mario E. Villalta Flórez-Estrada y Luis A. Durán Segura, por compartir su conocimiento conmigo y creer en el proyecto.

A todos los que formaron parte de este proceso, desde la Escuela de Arquitectura, la Municipalidad de San José, la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital, instituciones públicas, empresa privada y la comunidad. Un agradecimiento especial a cada uno de ellos, que aunque con un granito de arena, de alguna manera hicieron posible este producto.

A todos en el Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana de la Municipalidad de San José, por su apoyo y por hacerme sentir parte de una gran familia.

CONTENIDO

ii

iv

vi

xiv

xviii

xx

xxii

02

06

07

12

18

19

19

23

COMITÉ ASESOR

ABSTRACT

AGRADECIMIENTOS

ÍNDICE DE IMÁGENES

ÍNDICE DE DIAGRAMAS

ÍNDICE DE MAPAS

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

INTRODUCCIÓN GENERAL

01 | GENERALIDADES

JUSTIFICACIÓN

FACTIBILIDAD | VIABILIDAD

02 | PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

INTRODUCCIÓN

DELIMITACIÓN FÍSICA DEL ÁREA DE ESTUDIO

ESTADO DE LA CUESTIÓN

24

25

28

37

37

38

39

39

45

49

53

56

57

57

58

73

DATOS GENERALES

ANTECEDENTES

MEMORIA HISTÓRICA COLECTIVA

OBJETIVO GENERAL

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

03 | MARCO TEÓRICO-REFERENCIAL

INTRODUCCIÓN

REGENERACIÓN + RENOVACIÓN URBANA

PARTICIPACIÓN + DISEÑO PARTICIPATIVO

ESPACIO PÚBLICO + PARTICIPACIÓN

CONVIVENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO

04 | MARCO METODOLÓGICO

INTRODUCCIÓN

ETAPAS + FASES

UNIVERSO + MUESTRA

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN

Y ANÁLISIS DE DATOS

84

85

87

96

97

97

102

104

105

108

116

124

05 | PRODUCTOS Y RESULTADOS

LINEAMIENTOS DE DISEÑO URBANO

PROPUESTAS ESPECÍFICAS

06 | CONCLUSIONES + RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

LECCIONES APRENDIDAS

OBSTÁCULOS O DIFICULTADES EN LA PRÁCTICA

RECOMENDACIONES GENERALES

APORTES DE LA PRÁCTICA

GLOSARIO

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANEXOS

ÍNDICE DE IMÁGENES

01 | GENERALIDADES

JUSTIFICACIÓN

02 | PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

MEMORIA HISTÓRICA COLECTIVA

03 | MARCO TEÓRICO-REFERENCIAL

04 | MARCO METODOLÓGICO

Imagen 01.1. Portada 01 | Avenida 12. Mercado El Mayoreo y muro del Cementerio Calvo. Distrito Hospital. (2016). Autoría propia.

Imagen 01.2. Presencia de basura en la vía férrea. (2012). Elaboración propia con base en imagen de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Imagen 01.3. Escaso mantenimiento en áreas verdes. (2012). Elaboración propia con base en imagen de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Imagen 01.4. Aceras en mal estado. (2012). Elaboración propia con base en imagen de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Imagen 01.5. Congestionamiento vial. (2015). Autoría propia.

Imagen 02.1. Portada 02 | Detalle vía férrea. (2015). Autoría propia.

Imagen 02.2. Escultura de la novia del Cementerio. (1898). Artista: Eloy Palacios. Cementerio General. (2016). Autoría propia

Imagen 02.3. Mural del gigante de los techos. (2016). Artista: Francisco Munguía. Barrio Cristo Rey. Autoría propia.

Imagen 03.1. Portada 03 | Avenida 20A. Costado oeste de la Estación del Ferrocarril al Pacífico. Distrito Hospital. (2015). Autoría propia.

Imagen 04.1. Portada 04 | Recorrido guiado por la Estación del Ferrocarril al Pacífico durante el taller: El tren por MI barrio. Distrito Hospital. (2016). Autoría propia.

Imagen 04.2. Estudiantes del Liceo del Sur durante la Campaña de limpieza | Ruta por la Paz. (29|10|15). Autoría propia.

Imagen 04.3. Participantes al Taller Intervención Urbana Piloto. (25|05|16). Autoría propia.

Imagen 04.4. Inauguración Intervención Urbana: La esquina verde... entre plantas y llantas. (28|10|16). Autoría propia.

Imagen 04.5. Inauguración Intervención Urbana: La esquina verde... entre plantas y llantas. (28|10|16). Autoría propia.

05 | PRODUCTOS Y RESULTADOS

PROPUESTAS ESPECÍFICAS

06 | CONCLUSIONES + RECOMENDACIONES

Imagen 04.6. Recorrido en tren en el Taller El tren por MI barrio. (12 | 12 | 16). Autoría propia.

Imagen 04.7. Actividad de tertulia durante el Participantes al Taller Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio. (01 | 04 | 17). Autoría propia.

Imagen 04.8. Actividad durante el Taller El tren por mi barrio (12 | 12 | 16). Autoría propia.

Imagen 04.9. Actividad durante el Taller Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio. (01 | 04 | 17). Autoría propia.

Imagen 04.10. Mapa de análisis para Taller El tren por mi barrio (12 | 12 | 16). Autoría propia.

Imagen 04.11. Mapa de análisis para Taller Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio. (01 | 04 | 17). Autoría propia.

Imagen 05.1. Portada 05 | Propuesta espacios públicos en proyectos de Renovación Urbana. (2018). Autoría propia.

Imagen 05.2. Propuesta espacio público en la parada del tren. Cementerio General. Distrito Hospital. (2018). Autoría propia.

Imagen 05.3. Propuesta espacio público en la empresa Numar. Distrito Hospital. (2018). Autoría propia.

Imagen 05.4. Propuesta espacio público en la empresa COMTRASULI. Barrio Cristo Rey. Distrito Hospital. (2018). Autoría propia.

Imagen 06.1. Portada 06 | Avenida 20A. Acceso del tren a Estación del Ferrocarril al Pacífico. Distrito Hospital. (2015). Autoría propia.

ÍNDICE DE DIAGRAMAS

INTRODUCCIÓN GENERAL

03 | MARCO TEÓRICO-REFERENCIAL

Diagrama 00.1. Conceptos Marco Teórico-Referencial. (2018). Autoría propia.

Diagrama 03.1. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Renovación Urbana. (2018). Autoría propia.

Diagrama 03.2. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Diseño Participativo. (2018). Autoría propia.

Diagrama 03.3. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Espacio Público. (2018). Autoría propia.

Diagrama 03.4. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Convivencia en el espacio público. (2018). Autoría propia.

ÍNDICE DE MAPAS

02 | PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN
DELIMITACIÓN FÍSICA DEL ÁREA DE ESTUDIO

MEMORIA HISTÓRICA COLECTIVA

Mapa 02.1. San José. Costa Rica. (2015). Elaboración propia con base en <http://www.veomapas.com/mapa-mudo-politico-de-los-districtos-de-costa-rica-m241.html>

Mapa 02.2. Distritos. San José. Costa Rica. (2015). Elaboración propia con base en <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/46/03Hospital.svg>

Mapa 02.3. Barrios en estudio. Distrito Hospital. (2017). Elaboración propia con base en https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SitePages/hospital.aspx

Mapa 02.4. Barrios en estudio. Distrito Hospital. (2017). Elaboración propia con base en https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SitePages/hospital.aspx

Mapa 02.5. Patrimonio histórico arquitectónico en la ruta del tren. Distrito Hospital. (2018). Elaboración propia con base en https://www.msj.go.cr/MSJ/DatosAbiertos/SiteAssets/RDU2014/PDU2014_15_Ctrol_Esp.jpg

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

BID
CGR
CNFL
CNP
DMHHRU
GAM
ICES
INCOFER
INEC
INVU
MJP
MSP
MSJ
ONU
ONU-HABITAT
PDM
PNUD
PLAN GAM 2013
PPCC
PRUGAM 2008-2030
SMBHC
RDU
UCR
UNOPS
ZRU

BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO
CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
COMPAÑÍA NACIONAL DE FUERZA Y LUZ
CONSEJO NACIONAL DE PRODUCCIÓN
DEPARTAMENTO MEJORAMIENTO DEL HÁBITAT HUMANO Y REGENERACIÓN URBANA
GRAN ÁREA METROPOLITANA
INICIATIVA CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES
INSTITUTO COSTARRICENSE DE FERROCARRILES
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSOS DE COSTA RICA
INSTITUTO NACIONAL DE VIVIENDA Y URBANISMO
MINISTERIO DE JUSTICIA Y PAZ
MINISTERIO DE SEGURIDAD PÚBLICA
MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ
ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS
PLAN DE DESARROLLO MUNICIPAL
PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO
PLAN REGIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DE LA GRAN ÁREA METROPOLITANA
POLÍTICA DE PARTICIPACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD CIUDADANA
PROYECTO DE PLANIFICACIÓN REGIONAL Y URBANA DE LA GRAN ÁREA METROPOLITANA
SECCIÓN MEJORAMIENTO DE BARRIOS Y HÁBITAT COMUNITARIO
REGLAMENTOS DE DESARROLLO URBANO
UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
OFICINA DE LAS NACIONES UNIDAS DE SERVICIOS PARA PROYECTOS
ZONA DE RENOVACIÓN URBANA

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN GENERAL

El proyecto Ruta por la Paz se constituye a partir de una iniciativa comunitaria, que encuentra apoyo en el gobierno local a través del Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana (DMHHRU) de la Municipalidad de San José (MSJ); y que tiene como objetivo mejorar la calidad espacial y la calidad de vida de los habitantes del Distrito Hospital, involucrándolos y trabajando en procesos participativos de gestión de la ciudad.

En el presente documento, se desarrolla el proceso llevado a cabo durante la extensión de la Práctica Dirigida. Inicialmente, se realiza una breve introducción sobre las generalidades, la justificación del tema seleccionado, la factibilidad y viabilidad de la práctica y de la ejecución del proyecto; seguido por el diagnóstico inicial, una memoria histórica del distrito y los objetivos de investigación. A continuación, se presentan el marco teórico-referencial y el planteamiento metodológico. El documento concluye con la propuesta de diseño (Anexo 2), algunas recomendaciones para procesos similares y reflexiones personales o lecciones aprendidas durante el desarrollo de la práctica. El orden de los apartados mencionados anteriormente y la temática de cada uno, se sintetizan a continuación. El capítulo inicial trata las generalidades y comprende la justificación del tema seleccionado, además de la factibilidad y viabilidad de la práctica y la ejecución de las intervenciones. La viabilidad se analiza de acuerdo a las variables de recursos e información, factibilidad política, factibilidad social, factibilidad técnica, recurso humano y recurso económico. Seguidamente, se realiza la delimitación física del área de estudio y se desarrollan el estado de la cuestión, los datos generales y una breve memoria histórica de los barrios del distrito. Por otra parte, se enumeran el objetivo general y los objetivos específicos.

Dentro del marco teórico-referencial se introducen algunos de los tér-

minos clave para el desarrollo de la investigación realizada durante la práctica. Se exponen los conceptos de renovación urbana, participación ciudadana y diseño participativo, espacio público y convivencia en el espacio público (ver Diagrama 00.1). En cuanto al tema de renovación urbana, se incorporan los conceptos de rehabilitación, regeneración y conservación; estos en concordancia con la Ley N°4240, Ley de Planificación Urbana (1968), el Reglamento de Renovación Urbana (INVU, 2017), el Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José (Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH del 3 de febrero del 2004) y la Ley N°7555, Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica (1995). De igual forma, se introducen términos relacionados al concepto de diseño participativo y su aplicación en las comunidades en estudio. Se toma en cuenta además, la visión de desarrollo urbano desde el gobierno local, a partir de las políticas internas que rigen para la Municipalidad de San José en temas de urbanismo, participación ciudadana y cultura.

En el siguiente capítulo se desarrolla el planteamiento metodológico; que incluye una descripción por etapas y fases, el universo y muestra de la población participante durante cada una de las actividades de la práctica, además de las técnicas e instrumentos de recolección de información para su posterior análisis.

El capítulo que hace referencia a los productos y resultados de la práctica, incluye la propuesta de diseño para el sector de la ruta del tren en el Distrito Hospital. Por cuestiones de formato, la propuesta forma parte de los Anexos (ver Anexo 2).

Finalmente, a manera de conclusión se sintetizan algunas reflexiones personales y recomendaciones para procesos similares, en casos de participación ciudadana y recuperación del espacio público. En el capítulo se pueden encontrar recomendaciones para el proceso metodológico y el diseño participativo, algunas lecciones aprendidas, que hacen referencia al crecimiento personal y profesional; y por último, los obstáculos o dificultades que se presentaron durante el desarrollo de la práctica.

Diagrama 00.1. Conceptos Marco Teórico-Referencial. Autoría propia.



01 | GENERALIDADES



JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con datos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para América Latina y el Caribe, se estima que *“aproximadamente el 87% de la población de la región estará viviendo en ciudades dentro de las próximas décadas”* (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015, parra.2). Es decir, en pocos años las ciudades de la región concentrarán la mayor parte del crecimiento urbano, y nuestro país no es la excepción. Se trata de un crecimiento acelerado que presenta importantes desafíos para los gobiernos locales, que son los encargados de ofrecer las oportunidades y calidad de vida a sus ciudadanos. A causa de ello, el municipio del cantón Central de San José se prepara con propuestas y acciones que mejoren, no sólo la imagen, sino también el funcionamiento de la ciudad; y se adapten a las necesidades actuales de la población y de las futuras generaciones.

Es así como nace la iniciativa que lleva por nombre *Ruta por la Paz* (2012), coordinada por la Municipalidad de San José, en conjunto con la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital, el Ministerio de Justicia y Paz y la Fundación Costa Rica Guau; quienes observaron la necesidad de proponer *“una estrategia distrital dirigida a la prevención de la violencia y la promoción de una cultura de paz”* que abarca la *“recuperación y habilitación de espacios públicos en la ruta del tren en su recorrido por el Distrito Hospital (incluyendo arborización, embellecimiento e intervención del espacio público)”* (Ortiz, Sánchez y Rosales, 2012, p.1). En dicha investigación, se observó la imperante necesidad de regenerar el sector y el espacio público que limita con la vía férrea; con el fin de disminuir la percepción de temor, incentivar la seguridad a través de la convivencia, promover el sentido de protección entre los vecinos, fortalecer el tejido social, procurar la apropiación del espacio, mejorar la movilidad peatonal, y en consecuencia la calidad de vida de los habitantes del

Imagen 01.1. Portada 01 | Avenida 12. Mercado El Mayoreo y muro del Cementerio Calvo. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.

distrito y ciudadanos en general, que transitan, ya sea diaria o esporádicamente por la zona.

Por su ubicación dentro de los cuatro distritos centrales del cantón de San José, el sector en estudio se encuentra dentro de la zona definida por la última versión del Plan Director Urbano de San José (2014), como Zona de Renovación Urbana (ZRU); y por consiguiente está inserta dentro del Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José (Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH del 3 de febrero del 2004). Esto quiere decir que los proyectos que se encuentran dentro de este ámbito constituyen una prioridad para el municipio; lo que resulta en una oportunidad para el desarrollo de la investigación.

Así mismo, el Proyecto de Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana mejor conocido como PRUGAM 2008-2030 (en su momento) y el ahora vigente Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana (Plan GAM 2013) incentivan la creación de proyectos de renovación urbana, regeneración urbana y repoblamiento. Incluso el PRUGAM propuso proyectos específicos para la zona en estudio, ubicados en el Mercado El Mayoreo y la Estación de Ferrocarril al Pacífico. Actualmente, algunas oficinas de arquitectura y la Sección Diseño e Ingeniería de la Municipalidad de San José, están presentando propuestas para el proyecto del Mercado El Mayoreo, con el fin de recuperar esta zona e incentivar la economía en el sector.

Problemática

El tren urbano en su recorrido por el Distrito Hospital, pasa por Urbanización Colón, Silos, Barrio Bolívar, Zona Industrial Barzuna, Barrio Cuba, Barrio Cristo Rey y parte de Barrio Pacífico; una parte del trayecto caracterizada por sus crecientes problemáticas físicas y socio-económicas. De acuerdo al diagnóstico previo, realizado por la Comisión Sembrando

Paz en el Distrito Hospital, se trata de un *“sitio descuidado, inseguro e insalubre, lleno de basura, que luce más bien como un espacio expulsivo, con escasa intervención institucional y que carece de integración con el resto del entorno comunitario”* (Ortiz, Sánchez y Rosales, 2012, p.2). Siendo este espacio, parte del paisaje urbano que se le ofrece a los usuarios o pasajeros (frecuentes u ocasionales) durante el trayecto en el tren urbano por la ciudad de San José y que además, forma parte de la cotidianidad para los vecinos de las comunidades del distrito.

En un recorrido por el sector, a simple vista se pudieron apreciar las deplorables condiciones del espacio público que colinda con la vía férrea en el Distrito Hospital, además de una infraestructura que no satisface ni eficiente, ni eficazmente las necesidades y exigencias actuales de peatones y pasajeros, ya sean regulares o temporales.

Dentro de la problemática observada, se incluye, acumulación de basura en la vía (ver Imagen 01.2), aceras en mal estado (ver Imagen 01.4), escaso mantenimiento de las áreas verdes existentes (ver Imagen 01.3), infraestructura en abandono, ausencia de iluminación adecuada durante el horario nocturno -situación que incentiva la sensación de inseguridad en horas de la noche-, y contaminación sónica y visual, generada principalmente por la presencia de talleres en la calle, la invasión de aceras y derecho de vía por vehículos mal estacionados, la circulación vehicular y los congestionamientos de tránsito en horas pico (ver Imagen 01.5).

A propósito de las problemáticas propias del congestionamiento vial; según datos del PRUGAM (citado en el Plan de Desarrollo Municipal 2012 - 2016) producto del ineficiente servicio en las opciones de transporte público, las personas optan por formas de transporte individual y como resultado, sólo en *“el Área Metropolitana de San José se moviliza el 70% de todo el transporte nacional”* (p.42). Al mismo tiempo, *“alrededor de un 25% de los viajes generados hacia el centro de San José resulta ser innecesario, esto como consecuencia de la ineficiente comu-*



nicación periférica que existe en el Área Metropolitana de San José". (Municipalidad de San José, 2012, p.45)

Dentro de la GAM, la red ferroviaria es un importante eje de movilidad de transporte público masivo, porque tiene la capacidad de comunicar los principales centros de población (San José, Heredia, Alajuela y Cartago).

Se debe reconocer el esfuerzo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) por intentar optimizar la calidad del servicio de transporte público masivo y el impacto que esto implica para una ciudad en constante crecimiento, sobretodo a escalas sociales, económicas y ambientales. Sin olvidar las implicaciones espaciales que el servicio de tren implica para la ciudad de San José, por eso el interés de la Municipalidad de San José como gobierno local de solventar, o por lo menos proponer alternativas, especialmente a los sectores de mayor vulnerabilidad social.

Dentro de este contexto, el proyecto Ruta por la Paz, "se plantea como una herramienta de transformación social y cultural para el Distrito, con la expectativa de fortalecer la potencialidad que tienen los espacios para transformar a sus usuarios y estos a los espacios en sí mismos". (Ortiz, Sánchez y Rosales, 2012, p.2)

El conjunto de barrios en cuestión, posee potencial para la transformación social y cultural, principalmente porque posee una identidad barrial con el recorrido del tren y su historia.

En el mismo documento, realizado por representantes de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital, se enuncia que

"cada intervención que se realice (con murales, aceras, recolección de basura, siembra de árboles, esculturas) deben constituirse en símbolos externos construidos por la misma comunidad, que transmitan mensajes preventivos a la población que transita diariamente por la zona". (Ortiz, Sánchez y Rosales, 2012, p.2)

Imagen 01.2. Presencia de basura en la vía férrea. Fuente: Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Imagen 01.3. Escaso mantenimiento en áreas verdes. Fuente: Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Imagen 01.4. Aceras en mal estado. Fuente: Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Imagen 01.5. Congestionamiento vial. Fuente: Autoría propia.

Se trata de un proceso participativo en conjunto, con actores desde diversas áreas de la sociedad civil: habitantes del distrito, usuarios y visitantes, organizaciones comunales, el sector educativo y la empresa privada apoyados por el gobierno local; con la finalidad última de contribuir a recuperar un espacio degradado y fomentar la convivencia en el espacio público.

FACTIBILIDAD | VIABILIDAD

A continuación se enumeran algunas de las variables que se consideran para efectos de factibilidad y viabilidad del proyecto.

Recursos e información

Primordialmente, se contó con la documentación que hace referencia al proyecto Ruta por la Paz (2012) y los actores implicados en el mismo, información facilitada en su momento por el Área de Promoción y Fortalecimiento de la Organización Comunal adscrita al Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana (DMHHRU) de la MSJ.

La recopilación de información resultó una tarea eficiente, en gran medida, debido a las facilidades de acceso a la información que ofrecen la MSJ, las bibliotecas de la Universidad de Costa Rica (UCR), las revistas universitarias, las publicaciones periódicas, las bases de datos internacionales y otros recursos en el medio electrónico. Es así como se tuvo acceso a la información generada en investigaciones previas de Trabajos Finales de Graduación, además de estudios, artículos e investigaciones

en las bases de datos de la UCR; que abordan el tema en estudio. En cuestión de regulación, se contó tanto con los reglamentos y políticas internas que rigen para la MSJ, como con las leyes y reglamentos a nivel nacional (INCOFER, Patrimonio Histórico-Arquitectónico y otras) y convenios a nivel internacional de interés para el proyecto.

Los datos y estadísticas a las que se tuvo acceso durante el proceso, provienen en su mayoría de informes generados por el Departamento Observatorio Municipal de la MSJ, el cual analiza principalmente los datos aportados por el Instituto Nacional de Estadística y Censos de Costa Rica (INEC).

Factibilidad política

Aunque en el pasado existieron ideas y propuestas conceptuales que promovían el mejoramiento del área en estudio, situación que denotaba cierto interés por parte de algunas entidades públicas y privadas; no se habían materializado acciones concretas por falta de recursos.

Actualmente, la Sección Organización y Participación Comunitaria y la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario de la MSJ, cuentan con el aval e interés de la Alcaldía Municipal en el desarrollo del proyecto; que inició con un proceso en el Distrito 03 Hospital, pero que ha sido replicado en el Distrito 09 Pavas y se pretende extender a todo el cantón, a partir de convenios con otros arquitectos y oficinas de arquitectura. Igualmente, se están gestando iniciativas en terrenos que limitan directamente con la vía férrea, como la Renovación del Mercado El Mayoreo y el proyecto *Ciudad Tecnológica* en el Cementerio Calvo. Además, y aunque se ubique en el Distrito Catedral, se toma en consideración el impacto que el proyecto *Ciudad Gobierno*, ubicado en las actuales instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en Plaza González Víquez podría generar en el eje ferroviario.

Sin embargo, las gestiones y los procesos burocráticos en las instituciones públicas con las que se tiene relación para el proyecto, en ocasiones modificaron los tiempos del proyecto, por lo que se tomó la decisión de contar con un proceso flexible y estar preparados para cualquier eventualidad o inconveniente. Por otra parte, el Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana; debido a la inestabilidad de la administración en el INCOFER, ha tenido que retomar en varias ocasiones las relaciones políticas y presentar las diferentes iniciativas del proyecto. Actualmente, ambas instituciones se encuentran en negociaciones para generar un Convenio. El objetivo de esto es buscar el apoyo de todos los entes interesados, para que resulte una solución integral y en conjunto.

Factibilidad social

Esta variable depende de la socialización del proyecto y la aceptación del mismo, por parte de las comunidades y algunos otros interesados (instituciones públicas, empresa privada...). Es por esto, que se decidió utilizar una metodología de carácter participativo, ya que, es de vital importancia para el municipio que las comunidades participen del proceso, su ejecución y finalmente, se apropien de los espacios que ayudaron a crear. Por ello, la aceptación por parte de las comunidades es un principio clave para la participación ciudadana y la continuidad del proyecto. Durante la práctica, se analizan también las necesidades espaciales de confort de la población, tomando en cuenta el parecer de una muestra de los habitantes del distrito (representantes comunales, asociaciones de desarrollo, comités y otros grupos u organizaciones) como futuros usuarios del espacio, situación que será mejor desarrollada en el Capítulo 4 correspondiente al Marco Metodológico; de acuerdo con la Política de Participación y Corresponsabilidad Ciudadana (PPCC) y

la metodología de gestión y ejecución aplicada en la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario.

Factibilidad técnica

El desarrollo tecnológico, de la mano con el fácil acceso a la información, hacen que la investigación y la divulgación de actividades o eventos resulten tareas bastante eficientes. A propósito, según el Plan de Desarrollo Municipal 2012-2016, *“la promoción y la facilitación del uso de la [sic] tecnologías de la información y la comunicación para el grueso de la población, es otra de las oportunidades que se presentan actualmente”*, con el fin de *“producir innovación, potenciar la creatividad de la ciudadanía y abrir nuevos caladeros de trabajo para la juventud”* (Municipalidad de San José, 2012, p.29). Es decir, de acuerdo a las políticas municipales se incentivan la creatividad y el uso de la tecnología, para generar procesos innovadores que faciliten la comunicación y resulten en el bienestar común de la ciudadanía.

Es importante hacer uso de estos recursos tecnológicos a la hora de divulgar eventos, actividades o incluso talleres participativos. Las plataformas como las redes sociales de Facebook, Whatsapp o el mismo correo electrónico constituyen herramientas de valor para los procesos de participación con la ciudadanía.

Mientras que, a nivel institucional, la mayor parte de la información fue proporcionada por los diferentes departamentos internos en materia urbana, técnica y otras.

Por su parte, las actividades realizadas durante la práctica, el análisis y el procesamiento de información serán mejor detallados en el Capítulo 4 que incluye el Marco Metodológico.

Recurso humano

Se consideró el trabajo de campo, como el medio capaz de propiciar el contacto con el usuario meta del proyecto. Además, se tomó en cuenta la incorporación activa de las comunidades en el proceso, por medio de una iniciativa de diseño participativo. Para no excluir sectores de población, se decidió realizar talleres con niños y niñas, adolescentes y adultos, todos actores del espacio público de las comunidades en estudio. A nivel de gobierno local, se contó con la asesoría de profesionales y colaboradores en áreas técnicas específicas de la MSJ, principalmente del Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana y sus secciones, Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario, Sección Regeneración Urbana y Sección Organización y Participación Comunitaria; el Departamento de Gestión Urbana, el Departamento Servicios Ambientales, con la Sección Parques y Arboricultura Urbana y Sección Limpieza Urbana; la Sección Diseño e Ingeniería, con el Proceso de Topografía, entre otros.

Igualmente, se contó con el apoyo de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital y todos sus representantes, para el desarrollo de las actividades y eventos. Y específicamente, con la asesoría de colaboradores del Viceministerio de Justicia y Paz para el desarrollo de talleres en comunidad y el contacto con la organización de Octubre Urbano, dentro de la que se incluyó la Intervención Urbana: *La esquina verde... entre plantas y flantas* (se desarrolla en el Capítulo 4 | Marco Metodológico).

Recurso económico

El presupuesto aprobado para los proyectos desde la MSJ, además de la estrategia de financiamiento a partir de la Responsabilidad Social Empresarial por parte de la empresa privada; son instrumentos financieros

que tienen la capacidad de impactar directamente el proyecto de intervención urbana en la vía férrea del Distrito Hospital. Específicamente, la Oficina Cooperación Internacional e Interinstitucional y Responsabilidad Social, ejecuta estrategias desde el gobierno local, para promover patrocinios por parte de la empresa privada a través de la Responsabilidad Social Empresarial.

La empresa privada es tomada en cuenta principalmente porque, de acuerdo con la acción 16 del Plan de Acción 2015-2021 (ver artículo 16 en Anexo 1) de la Política de Participación y Corresponsabilidad Ciudadana (PPCC), es deber del gobierno local, *“incorporar de manera sistemática la Responsabilidad Social Empresarial en los proyectos que planifique la Municipalidad con el objetivo de canalizar la participación y recursos del sector privado en el marco de la PPCC”*. (Municipalidad de San José, 2015, p.24)

Igualmente, se considera el aporte de la Municipalidad, específicamente desde la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario, en cuanto a proyectos de obra menor (construcción y rehabilitación de aceras en espacio público, cordón y caño, rampas para la Ley N°7600, instalación de elementos de seguridad, entre otras); obra mayor y otros recursos o servicios que pudiera aportar a través de las diferentes dependencias municipales (recolección de desechos sólidos tradicionales y no tradicionales, campañas de recolección y reciclaje, arborización, mantenimiento de áreas verdes, entre otras).



02 | PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

INTRODUCCIÓN

Como parte del capítulo, se delimita un área específica de estudio para la práctica. Se determinan otros aspectos como el estado de la cuestión, que hace referencia a propuestas, proyectos e investigaciones pertinentes. Además, se revisan algunos datos generales y se recupera parte de la memoria histórica que genera identidad en los barrios. Finalmente, se determinan los objetivos general y específicos.

DELIMITACIÓN FÍSICA DEL ÁREA DE ESTUDIO

Delimitación Físico-espacial

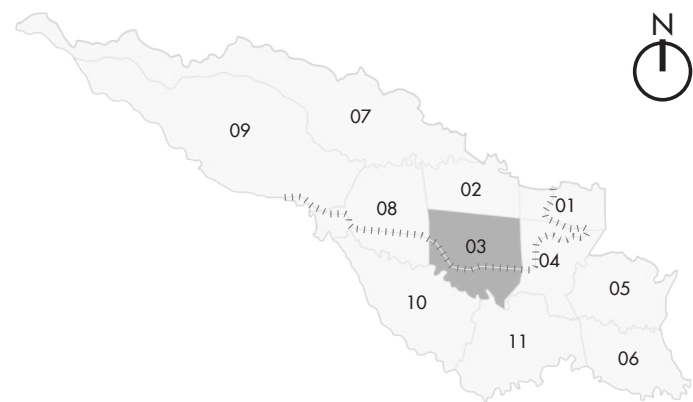
Provincia: San José | Cantón: 01 San José | Distrito: 03 Hospital

De acuerdo a documentos oficiales del gobierno local, San José constituye el cantón 01 de la provincia de San José. El cual, posee una extensión de 44,62 km², o sea, el 0,09% del territorio nacional, un 1,46% del Gran Área Metropolitana (GAM) de San José y un 4,57% del Área Metropolitana de San José (Municipalidad de San José, 2012, p.5). El cantón de San José (ver Mapa 02.1) se divide administrativamente en los siguientes distritos (ver Mapa 02.2):

- 01 | Carmen
- 02 | Merced
- 03 | Hospital
- 04 | Catedral
- 05 | Zapote
- 06 | San Francisco de Dos Ríos



Imagen 02.1. Portada 02 | Detalle vía férrea. Autoría propia.
Mapa 02.1. San José. Costa Rica | Elaboración propia con base en <http://www.veomapas.com/mapa-mudo-politico-de-los-distritos-de-costa-rica-m241.html>



- 07 | Uruca
- 08 | Mata Redonda
- 09 | Pavas
- 10 | Hatillo
- 11 | San Sebastián

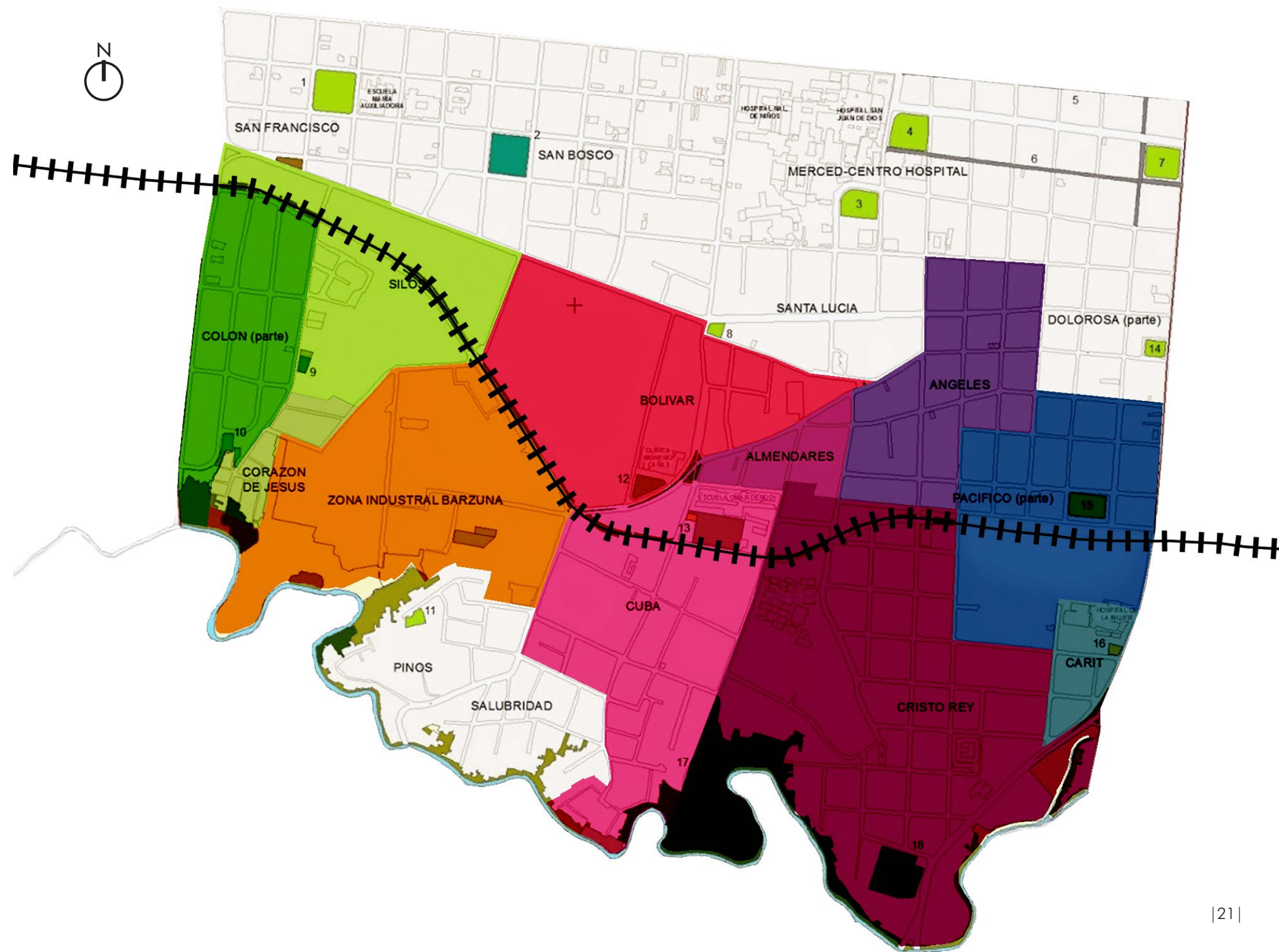
La Práctica se lleva a cabo en el Distrito Hospital, mismo que limita con el Distrito Merced al Norte, los Distritos Hatillo y San Sebastián al Sur, el Distrito Catedral al Este y con el Distrito Mata Redonda al Oeste.

La delimitación física específica, se realiza a partir del área que limita con la línea férrea en el Distrito Hospital, que incluye e impacta de forma directa, parte de Urbanización Colón, Silos, Barrio Bolívar, Zona Industrial Barzuna, Barrio Cuba, Barrio Cristo Rey y parte de Barrio Pacífico (ver Mapa 02.3).

Tomando en consideración el derecho de vía en la sección comprendida entre la Estación de San José (km 0.0) hasta Puntarenas (km 116.0). Y que, de acuerdo al Decreto Ejecutivo N°22483-MOPT sobre las Dimensiones de los Derechos Vía en los Ferrocarriles Nacionales (Art.42 Ley N°7001, Ley Orgánica del INCOFER); constituye "a partir del centro de vía 7,62m (siete metros con sesenta y dos centímetros) a ambos lados en terreno plano". (1993, p.2)

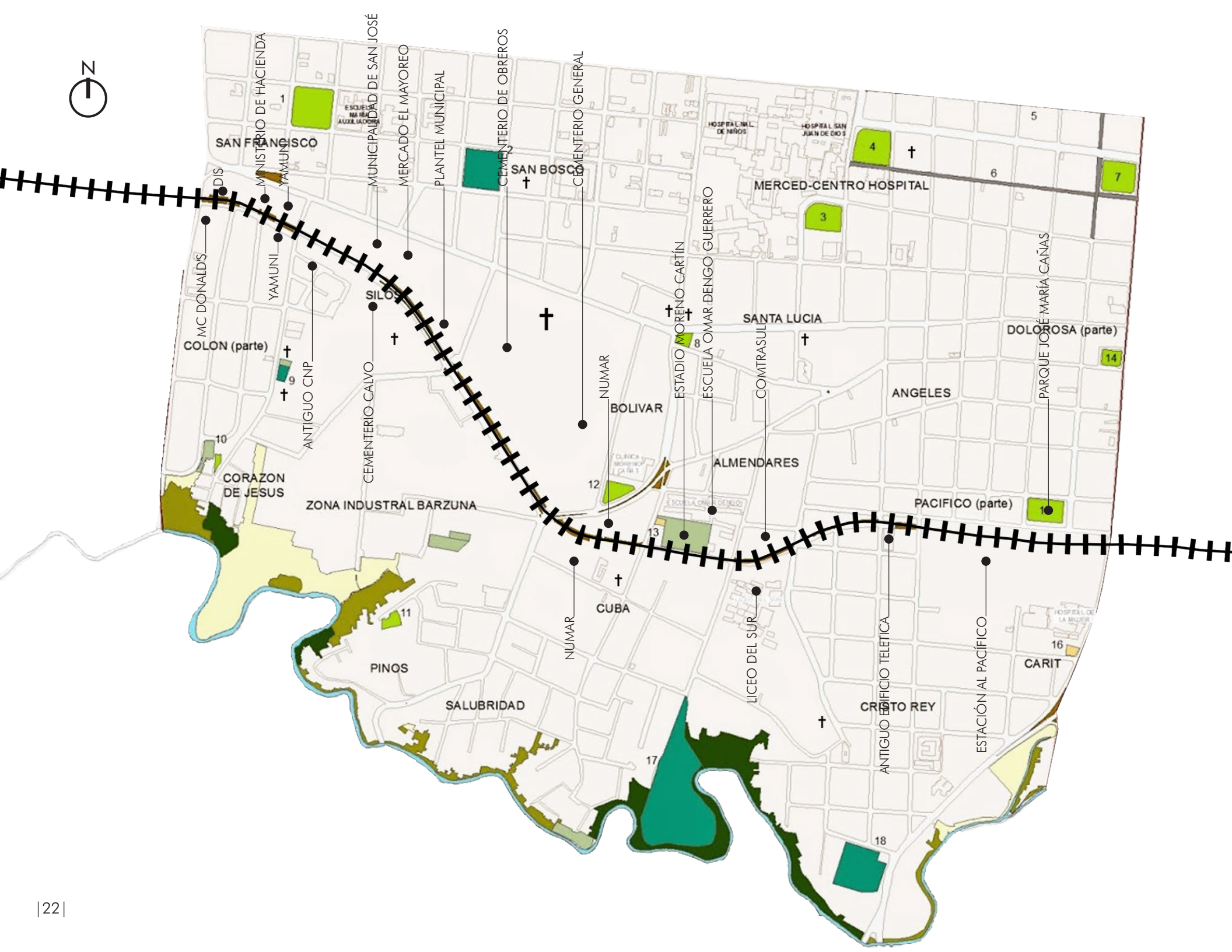
Población Participante

Para la práctica, se consideró la participación con personas de las comunidades, asociaciones comunales, empresa pública y privada e instituciones relacionadas con el espacio a intervenir en el Distrito Hospital. Las comunidades a tomar en cuenta para la investigación son las que habitan el Distrito Hospital; y más específicamente, los barrios impactados por el servicio de tren urbano y su infraestructura. Estos barrios incluyen:



Mapa 02.2. Distritos. San José. Costa Rica | Elaboración propia con base en <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/46/03Hospital.svg>

Mapa 02.3. Barrios en estudio. Distrito Hospital | Elaboración propia con base en https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SitePages/hospital.aspx



parte de Urbanización Colón, Silos, Barrio Bolívar, Zona Industrial Barzuna, Barrio Cuba, Barrio Cristo Rey y parte de Barrio Pacífico (ver Mapa 02.3). Sin embargo, de igual forma se incluye la participación en talleres y consultas con habitantes del resto del distrito para el proceso de la investigación, puesto que algunas comunidades se sienten identificadas con la vía férrea y su historia, como es el caso de Barrio Carit, Barrio Los Ángeles, Barrio Corazón de Jesús y Barrio Almendares.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

Algunos proyectos e iniciativas similares, que inciden de manera directa o indirecta en la investigación, se describen a continuación, A pesar de no ubicarse dentro del área de estudio específica, no se puede obviar el proyecto Ciudad Gobierno, y el impacto que desde ya, genera en la zona del eje ferroviario al propiciar el desarrollo de sectores aledaños y fomentar el interés del sector privado para invertir. El proyecto Ciudad Gobierno, iniciativa del gobierno central que pretende concentrar algunos ministerios, oficinas gubernamentales e instituciones públicas, en 5 torres de edificios donde se ubican actualmente las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) en Plaza González Víquez (Avenidas 20-22, Calles 9-11), Distrito Catedral, San José. Tiene como objetivo principal solventar la descentralización y la carencia de edificios gubernamentales propios; además de reducir los gastos por alquileres. Ciudad Gobierno fue anunciado en el año 2014 y se planificaba el inicio de su construcción para marzo del 2015 (primera etapa). Sin embargo, a la fecha aún no se concreta su ejecución a causa de que la Contraloría General de la República (CGR) detectó inconsistencias en la contratación de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para

Mapa 02.4. Barrios en estudio. Distrito Hospital | Elaboración propia con base en https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SitePages/hospital.aspx

Proyectos (UNOPS, por sus siglas en inglés) para la gestión y ejecución del proyecto. Por tanto, la adjudicación quedó anulada.

Dentro del área de estudio específica, incluso algunas oficinas de arquitectura han realizado propuestas específicas para el desarrollo de la zona y han sido presentadas a la Sección Regeneración Urbana y Hábitat Comunitario de la Municipalidad de San José.

En octubre, la firma de arquitectura Gensler presentó una propuesta de Ciudad Tecnológica, misma que se ubicaría en un sector de lo que actualmente constituye el Cementerio Calvo.

Se propone ubicar espacios dedicados al comercio, oficinas, estacionamiento e incluso una universidad; en varias torres de hasta 33m de altura, aproximadamente 11 niveles sobre el nivel de piso terminado y 2 subterráneos, para uso exclusivo de estacionamiento.

Al igual, la oficina de Tándem arquitectura, presentó su proyecto Área de Despegue. Sede Suroeste, que incluye algunas propuestas de intervención en la ruta del tren.

DATOS GENERALES

El Distrito Hospital se caracteriza por una imagen cargada de zonas industriales, comercio y vivienda. A propósito, se observan viviendas con un nivel socio-económico que varía entre la clase baja y la clase media. En cuanto a los espacios públicos constituidos oficialmente como parques, que se encuentran en el distrito, se ubican el Parque Central, Parque la Merced, Parque Braulio Carrillo, Parque del Sur, Parque frente a Iglesia la Dolorosa, el Corredor Biológico y finalmente el Parque Cañas, ubicado frente a las instalaciones de la Estación del Ferrocarril al Pacífico. Del mismo modo, se presentan algunos espacios de uso recreativo o

deportivo, como es el caso del Estadio Moreno Cartín en Barrio Cuba, la plaza de fútbol de Cristo Rey (contiguo al vivero municipal), la plaza de fútbol ubicada frente a la Iglesia Don Bosco y el espacio público contiguo a la Iglesia Corazón de Jesús.

Para efectos de la Práctica se delimita el sector que comprende el derecho de vía del tren (ver apartado de Delimitación física del área de estudio), dentro del cual, se ubican dos importantes inmuebles declarados Patrimonio histórico-arquitectónico, como es el caso de la Estación del Ferrocarril al Pacífico y el Cementerio General. En este último, incluso se han generado variadas iniciativas, que incluyen visitas guiadas, para recuperar su valor histórico, arquitectónico y artístico.

ANTECEDENTES

Durante el período que comprende los años de 1890 a 1930, la ciudad de San José fue sometida a un proceso de planificación urbana producto de la Ley de Ensanches promulgada en 1887. Esta ley dividía a San José en dos sectores, a partir de la segregación de la población de acuerdo a su ubicación geográfica, como se detalla a continuación,

“En el Norte, con tierras firmes y las mejores condiciones topográficas, se anticipó la infraestructura necesaria para una clase alta y pujante; refugio para la élite extranjera que arribó a la nueva “metrópoli” con viviendas de estilo victoriano, haciendas cafetaleras y apellidos de alcurnia, utilizados para nombrar con prestigio internacional a los barrios que se gestaban en este sector (B° Amón, B° Tournón, B° Escalante, Otoya, Aranjuez, etc). El Sur, en donde las condiciones de la tierra respondían a una superficie pantanosa, fue elegido para ubicar a la

clase popular, es decir, los pobladores pobres y el proletariado de la ciudad, y se le conoció como los barrios populares.” (Villalobos, 2014, p.107)

Posteriormente, para agosto de 1924 se promulga la Ley de Casas Baratas; con la cual, se denota el interés del Estado por generar vivienda de interés social. Esta ley ofrecía a la población menos favorecida en materia financiera, la posibilidad de adquirir propiedades a precios accesibles en los Barrios que hoy en día corresponden a Barrio Luján, Barrio Cristo Rey y Barrio Cuba.

Del barrio a la industria

Por tratarse de un sector popular, en estos barrios ubicados hacia el Sur de la capital, los empresarios industriales vieron la oportunidad de posicionarse cerca de la fuerza laboral y decidieron instalar allí sus fábricas. En palabras de Villalobos,

“En cuanto a un ámbito de trabajo, el territorio sur fue visualizado como la mano de obra de San José, a través de la designación de sus habitantes como los obreros o el proletariado de la ciudad. Por ejemplo, en 1900 se adquirieron lotes en el Distrito Hospital y Catedral para la creación de grandes zonas industriales y fábricas que estuvieran cerca de las viviendas de sus operarios; como el complejo textil y jabonero desarrollado por Julio Alvarado (Quesada, F. 2011, p. 67). Esta organización de la tierra se ha consolidado con el tiempo y actualmente se evidencia en la mezcla del uso de suelo residencial e industrial en sectores como Barrio Cuba y Cristo Rey.” (Villalobos, 2014, p.109)

Cultura de élite

Según el autor, en la época se privilegiaba la memoria histórica de un grupo selecto de la población mientras se invisibilizaba al resto, específicamente los habitantes del Sur.

“el valor cultural y la importancia de los hechos históricos en San José, se fundamentó en la historia, los recuerdos, valores, costumbres y tradiciones de la clase alta. En contraposición, los territorios populares se dispusieron bajo una modalidad de Ciudad Ausente, en donde se invisibilizaba, no sólo sus valores materiales y arquitectónicos, sino también su aporte cultural e histórico al patrimonio simbólico de la ciudad.” (Villalobos, 2014, p.110)

Estado Benefactor (1948-1980)

Producto de la migración de habitantes de zonas rurales hacia la ciudad, y el aumento de la desigualdad socio-económica; se dio la proliferación de asentamientos informales y con ello el aumento en la inseguridad, la criminalidad, el aumento de la pobreza y otros.

“En este mismo período, también se iniciaron procesos de asentamiento informal, despectivamente designados como “tugurios” o “precarios”. Estos se establecieron en lotes residuales o terrenos en el sur que aun no habían sido urbanizados desde la etapa del Ensanche. Algunos ejemplos son; “Las Gradadas”, Sagrada Familia, “El Pochote” en Barrio Cuba, “Aguantafilo” en Hatillo.” (Villalobos, 2014, p. 111)

(1990-Actualidad)

Actualmente, el Distrito Hospital es un lugar estigmatizado por una imagen negativa producto de sus propios símbolos y componentes arquitectónicos como hospitales, cementerios, matadero, vertedero de aguas negras. Y hasta por la incidencia de los medios de comunicación, que se han encargado de divulgar la mala imagen de los "barrios del Sur".

MEMORIA HISTÓRICA COLECTIVA

La otra versión de la historia de los "barrios del Sur" se encuentra en la comunidad. En la memoria de algunos vecinos del Distrito Hospital, aún permanecen historias o mitos que forman parte de la identidad propia de cada uno de los barrios. Algunas de estas historias que los vecinos recuerdan y comparten son las que incluyen a personajes como la Novia del Cementerio y el Gigante de los Techos; o algunas edificaciones simbólicas como el caso del edificio en que se ubicó Teletica en sus inicios y que, actualmente, siguen siendo un referente en el barrio.

Es por esta razón que se decide recuperar personalmente las historias o memorias de los habitantes del distrito, quiénes en talleres o en conversaciones informales, contaron anécdotas sobre personajes, lugares o eventos que forman parte de su identidad cultural.

- La Novia del Cementerio General

Aunque para muchos tal vez pasen desapercibidos la mayor parte del tiempo o simplemente prefieran evitarlos por motivos varios, los cementerios constituyen verdaderos espacios cargados de historia y memorias; sin duda, es incuestionable la presencia cultural de estas piezas de ciudad.

“El caso del Cementerio General es interesante porque ha sido llamado una ciudad dentro de la ciudad, en referencia a la imagen que presenta en la capital. Por ser una ciudad entonces, contiene voces de habitantes y vecinos, todos portadores de una memoria del colectivo con voz propia.” (Román, 2015, parra.6)

Ciertamente, es en el Cementerio General donde se encuentra un famoso mausoleo que aún hoy en día genera curiosidad. Se trata de un monumento funerario en piedra, diseñado para albergar en su interior la escultura de una mujer acostada sobre lo que parece ser una cama y que sostiene un rosario entre sus manos.

Detrás de este monumento existe una historia que permanece en la memoria colectiva y que ha pasado de generación en generación. Cuenta una de las versiones, que una hermosa joven falleció en el que se suponía sería uno de los días más memorables del resto de su vida: el día de su boda. Precisamente, al momento de recibir el beso de su futuro esposo, sufrió un ataque cardíaco y murió frente al que sería su compañero de vida a partir de ese momento. *“Pero la tragedia cortó el primer beso de los nuevos esposos. Ahí, frente al altar, la hermosa mujer cayó al piso, víctima de un ataque cardíaco.”* (Corella, 2003, parra.2)

Para honrar su memoria, el padre de la novia envió a construir una escultura en mármol del cuerpo de su hija, con el fin de colocarla sobre su tumba y así inmortalizar su belleza.

“Dentro del mausoleo de piedra, una santa reposa en el sueño de los justos, porque más que muerta pareciera estar dormida. Sus ojos cerrados amenazan con abrirse en cualquier momento. Sus labios parecen haber dejado en suspenso una oración que su mano izquierda seguía temblorosa en la última cuenta de un rosario.” (Corella, 2003, parra.5-6)

Imagen 02.2. Escultura de la novia del Cementerio (1898). Artista: Eloy Palacios. Cementerio General. Autoría propia



Sin embargo, la romántica tragedia es sólo una leyenda popular que se ha transmitido desde la década de 1940.

En realidad, el mausoleo y la escultura corresponden a Luisa Otoya de Amerling (1857-1893), una mujer originaria del sector privilegiado de la sociedad costarricense, que nació el 7 de marzo de 1857 y falleció en 1893 a sus 36 años de edad en la ciudad de Trieste, Italia. La razón del deceso fue una pulmonía. Doña Luisa estuvo casada con un acaudalado empresario austriaco de familia noble que incursionó en el sector cafetalero y bananero en nuestro país.

Al momento de su muerte, su cuerpo fue embalsamado y enviado a Alemania, porque se le encargó a un escultor de la época, la tarea de inmortalizar el cuerpo de la fallecida. La obra estuvo a cargo de Eloy Palacios, un famoso escultor venezolano del siglo XIX.

En tanto fue terminada en 1898, la escultura fue trasladada a Costa Rica y colocada en el mausoleo ubicado en el Cementerio General, sobre los restos de la señora Luisa Otoya de Amerling.

La confusión se generó a inicios de la década de 1940, cuando la nieta de la fallecida prometió entregar el bouquet que usó el día de su boda, en las manos de la escultura realizada en honor a su abuela. Y desde ese momento, los que pasaron por el sitio se encargaron de difundir la trágica historia que ha logrado sobrevivir al tiempo.

▪ El Gigante de los techos

Como parte del proceso de consulta comunitaria, durante el Taller de Intervención Urbana Piloto (26|05|16), se rescató el mito del Gigante de los techos.

Durante una actividad propia del taller, tras cuestionar a los asistentes si tenían conocimiento sobre personajes, mitos, historias o costumbres propios de los barrios y/o la línea del tren; contaron las señoras que llevan más tiempo de vivir en el Barrio Cristo Rey, que hace algunos

años se creía que un gigante llegaba a tocar los techos de las casas en las que sus habitantes tenían problemas familiares, incluso de violencia doméstica. El objetivo del gigante era asustarlos o darles una lección para que arreglaran la situación y vivieran en paz.

“El gigante que golpeaba en los techos de las casas en donde vivían en pleitos. Y creaba temor. Y aprendían a comportarse bien.” (Taller de Intervención Urbana Piloto, 25 de mayo de 2016).

Este mito quedó inmortalizado en el mural generado en la Intervención Urbana: *La esquina verde... entre plantas y flantas* (24-28|10|16). Puesto que, el gigante que tocaba los techos de las casas en las que existían conflictos familiares entre sus residentes; se convirtió en la principal inspiración del artista Francisco Munguía, quien dejó plasmado este fragmento de la historia de los barrios en su mural #93.

Además del mito, en el mural se aprecian otras imágenes propias del barrio; como las casas antiguas de madera, el tren en su recorrido por el Distrito Hospital y la vida cotidiana; la madre con su hijo, los niños que se dirigen hacia la escuela, la mujer paseando a su mascota, el barrendero de la Municipalidad de San José y otras.

Existen edificaciones que forman parte de la historia, identidad y de la memoria social de las comunidades del distrito, algunas de las más importantes se desarrollan a continuación.

▪ Cementerio General

Considerado el cementerio más grande del país, cuenta con nueve hectáreas y fue declarado Patrimonio Histórico Arquitectónico el 19 de julio de 2000, según Decreto Ejecutivo N° 28769-C. De acuerdo a información oficial del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural,

Imagen 02.3. Mural del gigante de los techos. Artista: Francisco Munguía. Barrio Cristo Rey. Autoría propia.



"El Cementerio General de San José, ubicado desde 1862 en el lugar que ocupa actualmente, constituye un hito urbano de la ciudad de San José. En ese lugar se localizan mausoleos y construcciones de alto valor histórico arquitectónico, además de gran cantidad de obras escultóricas en bronce, piedra y mármol de autores costarricenses, representativas de la historia plástica del país de la segunda mitad del siglo XIX y la primera mitad del XX, enriquecidas con obras de arte traídas del extranjero. Acoge en sus predios a personalidades representativas de la sociedad costarricense en lo político, cultural, científico y otras del saber, así como de ciudadanos que contribuyeron con su esfuerzo a la consolidación de la nacionalidad, el Estado y el desarrollo integral del país." (Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, 2018)

Durante el proceso de la práctica, se descubrió la importancia del Cementerio General para los habitantes de las comunidades en estudio. Durante los talleres incluso se recuperaron algunas historias y memorias de pic-nics en familia durante los fines de semana.

- Estación del Ferrocarril al Pacífico

Declarada Patrimonio Histórico Arquitectónico desde el 19 de enero de 1998, en Decreto Ejecutivo N° 26552-C. Según información oficial del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, "El edificio de la Estación del Ferrocarril al Pacífico es uno de los máximos exponentes de la arquitectura moderna en Costa Rica y que unido a él, los antiguos Talleres son ejemplo de la tipología constructiva industrial. La estación del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, la zona del an-

Mapa 02.5. Patrimonio histórico arquitectónico en la ruta del tren. Distrito Hospital | Elaboración propia con base en https://www.msj.go.cr/MSJ/DatosAbiertos/SiteAssets/RDU2014/PDU2014_15_Ctrol_Esp.jpg

dén de pasajeros, el edificio de los talleres, las antiguas locomotoras “María Cecilia” y “Gandoca”, la fuente de agua y el busto del Expresidente Rafael Yglesias Castro y los jardines del entorno, representan un conjunto de valor histórico-Arquitectónico y constituyen un hito urbano en la ciudad de San José. En torno al complejo edificio ferrocarrilero, están presentes destacados valores tecnológicos, constructivos y arquitectónicos, propios de una época del desarrollo de la infraestructura de los grandes transportes colectivos. 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." (Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, 2018)

- Teletica en la ruta del tren

La Televisora de Costa Rica, nace en el año de 1960, gracias a sus fundadores René Picado y Carlos Manuel Reyes. Este incidente marca un hito histórico en la historia del país y en el barrio, por ser la primera televisora que transmitió.

Teletica Canal 7 tuvo sus primeros estudios en el segundo piso de un edificio ubicado en el Barrio Cristo Rey, a escasos 100m de la Estación de Ferrocarril al Pacífico. Razón por la cual, la televisora era identificada por la imagen de un tren en movimiento, utilizada para presentar el inicio de cada programa.

Durante los talleres en comunidad, se pudo ratificar que esta historia está presente en la memoria de los vecinos y genera identidad en el barrio. Igualmente, la televisora aún hoy en día es representada por un tren.

OBJETIVO GENERAL

Diseñar un plan maestro en el espacio urbano que corresponde al derecho de vía del trayecto del tren y los barrios adyacentes (parte de Urbanización Colón, Silos, Barrio Bolívar, Zona Industrial Barzuna, Barrio Cuba, Barrio Cristo Rey y parte de Barrio Pacífico) que potencie la convivencia social; en el marco del diseño participativo, y que resulte del trabajo previo en talleres con las comunidades del Distrito Hospital, bajo una estrategia de trabajo integral e interdepartamental desde la Municipalidad de San José.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Identificar los elementos espaciales y arquitectónicos que caracterizan a los barrios del Distrito Hospital en estudio, a partir de una estrategia de diseño participativo, con el fin de proyectar un espacio público significativo para sus habitantes.

Diseñar intervenciones urbanas participativas en el espacio público, en función de los elementos representativos (usos existentes, configuración espacial, patrones geométricos, materialidad) de cada barrio en colindancia con la ruta del tren urbano en el Distrito Hospital.

Ejecutar una intervención urbana piloto en la ruta del tren, como experiencia inicial, a partir de reuniones, actividades y un taller participativo con las comunidades, representantes de la empresa privada e instituciones públicas, para promover el proyecto y buscar apoyo de la comunidad.

| 1

| 2

| 3



INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se describe el marco teórico-referencial utilizado para el proceso de la investigación. En el mismo, se incluyen los temas de regeneración y renovación urbana, la participación ciudadana y su aplicación a partir del diseño participativo, igualmente, se incluye el tema de espacio público y la participación de los ciudadanos en el mismo, además del nivel de convivencia que eso genera y su impacto en la percepción de seguridad de la ciudad.

REGENERACIÓN + RENOVACIÓN URBANA

De acuerdo con la Ley de Planificación Urbana (Ley N°4240), el concepto de *Renovación Urbana* (Art. 1) se define como “el proceso de mejoramiento dirigido a erradicar las zonas de tugurios y rehabilitar las áreas urbanas en decadencia o en estado defectuoso; y la conservación de áreas urbanas y la prevención de su deterioro”. (1968, p.2)

La misma, en el Capítulo Sexto de la Sección Segunda: Planificación Local; hace referencia a la Renovación Urbana y propone la creación de un Reglamento de Renovación Urbana (Art. 51) que regule la planificación en este tema. (1968, p.14)

Fue hasta el año 2017 que se generó un borrador del Reglamento de Renovación Urbana, el cual se rige “por los principios de participación ciudadana y democracia, según lo establecido en el Código Municipal –Ley N°7794 de 30 de abril de 1998–, publicado en La Gaceta el 18 de mayo de 1998” (2017, p.3). Según este Reglamento, en su artículo 4, inciso 24, se define el concepto de Renovación Urbana como el

Imagen 03.1. Portada 03 | Avenida 20A. Costado oeste de la Estación del Ferrocarril al Pacífico. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.

“Proceso que busca brindar a los espacios deteriorados de las ciudades condiciones óptimas para la calidad de vida de sus habitantes, la conservación ambiental y el aumento en la competitividad territorial. Está dirigido a erradicar estructuras inhabitables, zonas de tugurios, rehabilitar las áreas urbanas en decadencia o estado defectuoso, conservar áreas urbanas y prevenir su deterioro, de conformidad con el artículo 1° de la Ley de Planificación Urbana. Lo anterior podrá incluir áreas de parque, patrimonio arquitectónico o intangible, facilidades comunales, equipamiento e infraestructura urbana, vivienda, foresta o corredores biológicos interurbanos.” (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017, p.7)

Sin embargo, según documentos oficiales de la MSJ, los procesos de Renovación Urbana pueden ser definidos también como “operaciones de reestructuración que implican una sustitución sistemática de antiguos elementos por nuevos para responder a una nueva concepción de la ciudad o adaptarse a nuevas necesidades. Regeneración y renovación, por transformación y sustitución, de elementos de la misma naturaleza”. (Municipalidad de San José, 2014, p.102)

Mientras que, el concepto de *Regeneración Urbana*, en su artículo 4, inciso 21, del borrador del Reglamento de Renovación Urbana, el concepto de *Regeneración* se entiende como el

“Proceso integral y dinámico que actúa sobre los factores que originan el deterioro de un área urbana con el fin de impulsar una recuperación paulatina de su estado original, para lograr su uso intensivo y un aprovechamiento colectivo. Dichas acciones son enmarcadas tanto en el aspecto físico-ambiental, como en lo económico-social.” (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017, p.7)

Diagrama 03.1. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Renovación Urbana. Autoría propia.



nismo, 2017, p.7)

En concordancia con el Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José (Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH del 3 de febrero del 2004) el concepto de Regeneración Urbana (artículo 2) se define como el

“Proceso por el cual se realizan un conjunto de propuestas y acciones tendientes a impulsar una recuperación paulatina, un uso intensivo y un aprovechamiento colectivo de las zonas urbanas que han caído en deterioro, abandono y obsolescencia; todo lo anterior mediante la inserción de proyectos de recuperación del tejido urbano y los espacios de la ciudad, tomando en cuenta a la población existente”. (Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH, 2004, p.2)

La Comisión de Regeneración Urbana y Repoblamiento del Centro de San José, fue creada en el 2004 por los altos jerarcas del Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos en conjunto con la Municipalidad de San José. Dicha Comisión incluye al gobierno central, municipalidad, sector privado, sector académico y la banca nacional.

El proyecto presentado por dicha Comisión, pretende impactar la calidad de vida, el desarrollo económico local y la habitabilidad de la ciudad; ofreciendo soluciones a algunos de los problemas que enfrenta la ciudad de San José, entre ellos la migración de habitantes, la especialización de uso del suelo (predominio de actividades diurnas relacionadas al comercio y los servicios), congestión vial (largos desplazamientos y dependencia del transporte motorizado individual que impactan no sólo el ambiente sino la calidad de vida de todos los ciudadanos), movilidad urbana deficiente, vivienda de baja densidad, contaminación, otros.

De igual forma, en las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José (Antes Reglamentos del Plan Director

Urbano de San José) se determina que los 4 distritos centrales de San José (Carmen, Merced, Hospital y Catedral) forman parte de la *Zona de Renovación Urbana (ZRU)* y se apegan a las directrices del informe presentado por la Comisión de Regeneración Urbana y Repoblamiento del Centro de San José.

En la presente práctica, se hace uso de los conceptos de Renovación y Regeneración Urbana, en el entendido de que no se pretende generar un proceso de gentrificación, ni mucho menos, excluir a los actuales residentes de la zona en estudio. Con relación a este tema, en palabras de Borja y Muxí,

“Todas las personas que viven en un lugar que han contribuido a construir, en el que están arraigadas y que proporciona sentido a su vida, deben poder continuar viviendo en él y tienen derecho al re-alajo en la misma área si esta se transforma por medio de políticas de desarrollo urbano o de rehabilitación de hábitat degradados o marginales. Las autoridades locales protegerán a las poblaciones vulnerables que puedan sufrir procesos de expulsión por parte de las iniciativas privadas”. (2000, p.77)

Es por ello que para el proceso, se toma en cuenta la opinión de los habitantes de las comunidades, quienes constituyen el usuario meta; es decir, son los potenciales protagonistas del espacio público a intervenir. De hecho, se pretende impactar la calidad del espacio público y la calidad de vida de los residentes, conservando rasgos de la identidad local como el patrimonio histórico-cultural para generar entornos significativos. Para las intervenciones urbanas a realizar se decide trabajar por sectores o barrios y conservar la identidad de cada uno de ellos.

Según la definición legal para el gobierno local -proveniente de las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San

José- el barrio es

“la fracción del territorio de una ciudad, dotado de una fisionomía y características que le son propias y de rasgos distintivos que le confieren cierta unidad e individualidad. En ciertos casos, se denomina barrio una división administrativa de la ciudad, pero el barrio suele ser independiente de cualquier límite administrativo. Se habla de barrio para nombrar, en particular, a la comunidad de habitantes de cierta parte de la ciudad.” (Municipalidad de San José, 2014, p.94)

Es decir, un barrio posee tanto límites físicos que funcionan para efectos legales; como límites perceptuales intangibles que están presentes en la memoria colectiva de las personas que lo habitan y que se hace mucho más evidente en la apropiación que realizan del territorio.

A diferencia de las urbanizaciones cerradas y los condominios, los barrios no son estructuras sociales de exclusión y segregación. A propósito, en la memoria del seminario-taller: Barrios para la gente (2012), el barrio es concebido como “el entorno territorial y residencial, en donde se entablan las relaciones inmediatas y cotidianas de familias y personas que permiten la génesis, el desarrollo y la reproducción de los lazos comunitarios y las identidades más locales”. (Paniagua Arguedas y Salgado Ramírez, 2014, p.88)

Es indispensable reconocer que cada barrio cuenta con una historia ligada a su contexto espacial dentro de la ciudad. Y por tanto, cualquier propuesta de diseño debe respetar las variables propias, sean sociales, culturales u otras; que representan al barrio. Y al mismo tiempo, deben ser validadas por la población que lo habita, tomando en consideración las necesidades de la misma.

Allí radica la importancia de la participación de la comunidad en los procesos de gestión de la ciudad o el barrio que desean construir.

Diagrama 03.2. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Diseño Participativo. Autoría propia.



PARTICIPACIÓN + DISEÑO PARTICIPATIVO

Dentro de la Municipalidad, la *participación ciudadana* es entendida como un

“proceso continuo de integración e interacción de la ciudadanía (en forma individual o participando en forma colectiva) con la institucionalidad pública, en la corresponsabilidad, toma de decisiones, la fiscalización, control y ejecución de las acciones en los asuntos públicos que les afectan en lo político, económico, social y ambiental para permitirles su pleno desarrollo humano y fortalecer la gobernanza “. (Rosales, Rosales y Víquez, 2012, p. 7-8)

En consecuencia, de acuerdo a la Política de Participación y Corresponsabilidad Ciudadana (2015) de la MSJ, la participación ciudadana responsable pretende mejorar la relación entre el gobierno local y la ciudadanía, a través de estrategias que buscan,

“profundizar los procesos democráticos y de gestión del gobierno local, con el objetivo de que los asuntos de interés general sean afrontados y resueltos con un mayor grado de implicación de las personas, garantizando así respuestas adecuadas y, sobre todo, sostenibles en el tiempo, superando cada mandato o período electoral“. (p.13)

Participación Ciudadana y Cultura

Producto de la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (2002) celebrada en Río de Janeiro surge la Agenda Local 21, la cual, es una herramienta para gobiernos, gobiernos locales, y la ciudadanía

en general; en cuanto a temas de sostenibilidad, derechos humanos, democracia participativa, diversidad cultural y paz, entre otros.

En cuanto a la visión oficial que se tiene de la dimensión cultural desde el gobierno local; la Política Cultural de la Ciudad de San José, hace referencia a la Agenda Local 21 de la Cultura y menciona que,

“la cultura es un componente ineludible a la hora de pensar en el logro del desarrollo local sostenible, y que ésta debe estar al mismo nivel con los componentes que el Informe Brundtland (1987) determinó esenciales en este aspectos [sic], es decir: el respeto y buen manejo del medioambiente, el desarrollo de la equidad social y el desarrollo económico urbano“. (Municipalidad de San José, 2013, p.4)

Por tanto, las políticas internas de la Municipalidad de San José tienden a considerar la cultura como el cuarto pilar del desarrollo sostenible.

A propósito, los Reglamentos de Desarrollo Urbano (RDU), reconocen que la “cultura es dinámica y se construye colectivamente desde las diversidades, con creatividad y en los espacios públicos, generando, de este modo y continuamente, patrimonio y memoria urbana“ (Municipalidad de San José, 2014, p.15-16). Se hace especial énfasis en que el acceso a la cultura es al mismo tiempo un deber institucional y un derecho fundamental para el ciudadano.

Arte y espacio público

Entre otros temas, según esta política, “el espacio público es el sitio fundamental para concebir el relato cultural construido por todos desde los distintos ideales y modos de participar que tenemos“. (Munici-

palidad de San José, 2013, p.6)

En el mismo documento, se menciona que el arte resulta una herramienta beneficiosa no sólo para la participación ciudadana y el diseño participativo, sino también para el trabajo en equipo (Municipalidad de San José, 2013, p.5) y la consecuente construcción de ciudad.

El acercamiento al arte representa un instrumento útil en los procesos de participación ciudadana, en gran medida, debido a que constituye una forma de expresión única, ya sea de manera individual o colectiva; que incluso, representa innumerables beneficios para la calidad de vida de los habitantes, el bienestar general, la sana convivencia y la cohesión social.

Por lo tanto, el *arte urbano* en el espacio público se establece como una estrategia para impactar y lograr un cambio positivo tanto en los espacios físicos como en los diversos sectores sociales de la población.

Otro factor a contemplar es que, además de mejorar el aspecto de un espacio, se puede cambiar la percepción negativa que se pueda tener del mismo; contribuyendo así a recuperar espacios degradados.

El *diseño participativo* constituye una herramienta aplicable durante los procesos de participación ciudadana; ya que la aceptación de la comunidad en cualquier proyecto que la impacte directa e indirectamente, es imprescindible para la sustentabilidad del mismo en el tiempo.

Se dice que una *“creación de diseño urbano tiene un alto grado de satisfacción si es capaz de involucrar en todo el proceso a todos los agentes”* (García de los Reyes, 2012, parra.2). Es decir, si las comunidades aceptan el proyecto y se involucran durante todo el proceso, al finalizar la intervención; se apropiarán mejor del espacio urbano y se apreciarán resultados mucho más positivos que sino se hubiera dado.

Entre otras cosas, el diseño participativo también posee la capacidad de visualizar el papel que juegan las comunidades en la construcción de su ciudad.

Al fin y al cabo, en palabras de García de los Reyes, *“son ellos los usuarios finales, los que jugarán en las plazas, se sentarán en sus bancos, disfrutarán sus fuentes...”* (García de los Reyes, 2012, parra.1)

Es importante valorar lo que autores como Bru y Basagoti (2004) mencionan acerca de la intrínseca y beneficiosa relación entre la participación y la interacción social entre vecinos e incluso comunidades. En sus propias palabras, las *“metodologías participativas, como herramientas complementarias del trabajo profesional en el ámbito micro-local, como un barrio, distrito o municipio, pueden contribuir a alcanzar el “objetivo último” de integración comunitaria y cohesión social”* (p.1) y logran convertirse así en un medio para mejorar las relaciones humanas y la calidad de vida de los ciudadanos.

ESPACIO PÚBLICO + PARTICIPACIÓN

“El espacio público es la ciudad”. (Borja y Muxí, 2000, p.4)

Tradicionalmente, el concepto de espacio público ha sido definido como el espacio que corresponde, o es propiedad del Estado; mismo que se delimita por los límites de la propiedad privada. Ese espacio de dominio público que incluye parques, plazas y calles, además de escuelas, bibliotecas públicas, museos, estaciones de transporte y otros. Sin embargo, es importante rescatar que el *“espacio público ciudadano no es un espacio residual entre calles y edificios. Tampoco es un espacio vacío considerado público simplemente por razones jurídicas”.* (Borja y Muxí, 2000, p.7)

Para efectos de esta práctica, los espacios públicos son esos lugares de



ESPACIO PÚBLICO

encuentro, que generan convivencia y provocan la interacción entre los ciudadanos. Espacios destinados a la vida urbana.

La calidad del espacio público es una variable que condiciona la calidad de vida de los habitantes de la ciudad.

A tal punto, que, según Borja y Muxí, la *“historia de la ciudad es la de su espacio público. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares”*. (2000, p.8)

Por ello, en los procesos de participación se propicia la relación entre el ámbito social y las mejoras físico-espaciales de los barrios; porque trabajando desde la convivencia y la interacción entre vecinos se logran objetivos con mayor impacto que los que se podrían alcanzar únicamente desde los gobiernos locales. La razón de esto, radica en que la información acerca de lo que realmente necesita el barrio o una comunidad, se encuentra en sus habitantes y las formas únicas de vivir y relacionarse en el espacio público.

Además, la participación en la construcción de un espacio y las interacciones sociales generadas en el mismo, tienen la capacidad de fortalecer el tejido social y propiciar el cuidado y el mantenimiento de la infraestructura (equipamiento o mobiliario urbano), sobretodo si este resulta significativo para la comunidad.

Para el proyecto, se propone la recuperación de espacios públicos residuales o subutilizados en el eje ferroviario, que tienen el potencial de convertirse en espacios de convivencia, que propicien la paz en las comunidades más vulnerables del distrito y contribuyan al desarrollo humano dentro de los sectores impactados.

Al contrario de lo que se acepta como una creencia popular de que seguridad es igual a privacidad y aislamiento del resto de los individuos que habitan la ciudad. En palabras de Borja y Muxí, *“la seguridad urba-*

Diagrama 03.3. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Espacio Público. Autoría propia.



na requiere espacios públicos protectores, es decir, animados". (2000, p.80)

Resulta mucho más seguro un espacio público lleno de actividad y personas, que una calle sola y oscura en la que aparentemente no pasa nada.

Es fundamental reflexionar sobre los cambios con respecto al uso del espacio público y a la percepción que la gente tiene de este. Los cambios que se han generado en las últimas décadas, como por ejemplo la aparición de rejas alrededor de todos los antejardines de las viviendas y demás edificaciones, o como el de un incremento considerable de la seguridad privada en las calles y comercios, indican que la gente ve con miedo y desconfianza el espacio público. Esto puede generar que las personas se aíslen cada vez más en espacios privados o exclusivos, segregando a la sociedad en clases o guetos de acuerdo a las condiciones socioeconómicas de cada quien. (Villalta, 2015, p.155)

CONVIVENCIA EN EL ESPACIO PÚBLICO

El espacio público es un elemento indispensable para la socialización y la calidad de vida de las comunidades y por consiguiente, cada uno de sus residentes.

Como menciona Borja (2000), invertir en espacio público y en estética, nunca debe considerarse un lujo o despilfarro, sobre todo si se hace en barrios degradados o marginados; se trata más bien de una cuestión de justicia social. Reconocer la dimensión estética como una variable de la calidad de vida y urbana. "La estética del espacio público es éti-

Diagrama 03.4. Conceptos Marco Teórico-Referencial: Convivencia. Autoría propia.

ca". (Borja, 2000, p.78).

Indudablemente las mejoras en la calidad de la vida urbana, impactan de manera positiva incluso variables como la percepción de seguridad de los espacios públicos en general.

Es así, como el proyecto, busca reducir la percepción de inseguridad a partir de estrategias que fomenten el uso continuo y al mismo tiempo, fortalezcan la cohesión social, generando iniciativas que promuevan la convivencia en el espacio urbano.

La interacción social de los habitantes de un determinado sector, genera posibilidades de activación y apropiación, por parte de diferentes grupos, de los espacios urbanos. Según Borja y Muxí, *"La organización interna del espacio urbano debe facilitar la cohesión sociocultural de las comunidades (barriales, de grupos de edad, étnicas, etc)"* (2000, p.78), sin resultar excluyente.

Los niveles de violencia en el espacio público y la percepción de inseguridad son moldeados a partir de la convivencia pacífica de sus habitantes. Un espacio que ofrece igualdad de oportunidades para todos y brinda calidad de vida a sus habitantes es un espacio apropiado.

La permanencia de personas en un espacio público, incrementa las posibilidades de que se genere la vigilancia pasiva, se enriquezca la vivencia espacial y se impacte positivamente la percepción de seguridad, al disminuir la ocurrencia de ciertos acontecimientos negativos, como puede ser el caso de la criminalidad.

Algunos de los elementos que pueden ser tomados en cuenta a la hora de evaluar si un espacio resulta seguro o no perceptualmente, es el estado de las fachadas de las viviendas y comercios, la vegetación con un apropiado mantenimiento, la infraestructura y el mobiliario urbano en buen estado; además de las importantes dinámicas o costumbres sociales e individuales.

Sin embargo, la percepción de seguridad se puede mejorar a partir de

ciertas estrategias de diseño urbano, por ejemplo, la iluminación adecuada, posibilita la continuidad de actividades en horas de la noche, lo que resulta en lugares seguros para transitar y vivir la ciudad.



INTRODUCCIÓN

En este capítulo se describe el Proceso Metodológico utilizado durante el proceso de desarrollo de la Práctica Dirigida, en colaboración con el Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana de la Municipalidad de San José.

ENFOQUE

La presente práctica se guió por el enfoque mixto, que Tashakkori y Teddlie (2003) (Citados por Barrantes Echavarría, 2013) describen como “un proceso que recolecta, analiza y vierte datos cuantitativos y cualitativos, en un mismo estudio”. (Barrantes Echavarría, 2013, p.100) Al tratarse de un proceso participativo dentro de un contexto comunitario; se hizo uso del enfoque cualitativo, en el cual, el “trabajo de campo consiste en una participación intensa, en largos períodos con los sujetos en estudio, por lo que requiere de un registro detallado de todos los acontecimientos”. (Barrantes Echavarría, 2013, p.95) Sin embargo, tampoco se descartó el uso del enfoque cuantitativo; puesto que en algunos casos permitió validar y justificar la información a partir de datos medibles (encuestas, estadísticas, censos poblacionales, entre otros) que lograron enriquecer así el proceso.

ETAPAS + FASES

En la primera etapa se definió el Planteamiento Inicial de la Práctica

Imagen 04.1. Portada 04 | Recorrido guiado por la Estación del Ferrocarril al Pacífico durante el taller: El tren por MI barrio. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.

Dirigida. Consistió en un periodo de recopilación, selección y descarte de información a través de un acercamiento inicial al gobierno local representado por el Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana de la Municipalidad de San José; y al tema de estudio, su justificación, delimitación física y social y el diseño metodológico a seguir.

La segunda etapa comprendió el Desarrollo de la Investigación, con fases que implicaron la recopilación de datos e información relevantes, además de la fase de trabajo de campo y el posterior análisis de toda la información recopilada, junto con la experiencia adquirida y la retroalimentación por parte de profesores y colaboradores en los diferentes departamentos municipales e instituciones consultadas. El objetivo de esta etapa fue generar conclusiones que pudieran ser tomadas en cuenta durante el desarrollo de la siguiente etapa.

La tercera etapa abarcó la Propuesta de Diseño, basada en las conclusiones de las etapas anteriores e intervenciones urbanas realizadas durante el proceso, y que a su vez fueron traducidas en el Plan Maestro en la ruta del tren urbano en su paso por el Distrito Hospital.

La cuarta etapa consistió en la Presentación de los resultados de la práctica y el diseño.

UNIVERSO + MUESTRA

ETAPA 1. Planteamiento inicial

- Fase 1.1. Recopilación de datos e información

El universo fue la legislación nacional y convenios internacionales, libros e investigaciones en las bibliotecas y bases de datos de la Univer-

sidad de Costa Rica, revistas y publicaciones periódicas en el medio electrónico. Además de los profesionales en urbanismo y arquitectura, y las comunidades del Distrito Hospital.

La muestra, las investigaciones sobre urbanismo en temas de: renovación urbana, regeneración urbana, espacio público, participación ciudadana y convivencia en el espacio público; con posibilidad de ubicarlas en las bibliotecas de la Universidad de Costa Rica o en medio electrónico. Además, se tomaron en cuenta las políticas internas que regulan el desarrollo de la gestión en el gobierno local (urbanismo, cultura, participación y corresponsabilidad ciudadana y otras), la legislación nacional. De igual forma, se consultó a profesionales en urbanismo, arquitectura, ingeniería y afines: expertos en el tema de urbanismo, renovación urbana, regeneración urbana, etnografía y diseño participativo. Además, se consultó a los representantes de la red comunitaria durante las reuniones de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

La metodología consistió en la recopilación bibliográfica del material requerido y la etnografía.

ETAPA 2. Desarrollo de la investigación

- Fase 2.1. Recopilación de información

El universo fueron los libros e investigaciones, en bibliotecas y bases de datos de la Universidad de Costa Rica. De igual forma, se contemplaron investigaciones y publicaciones periódicas de forma electrónica y cualquier documento oficial de la MSJ que resultara pertinente al proyecto. También se tomó en cuenta la información recolectada a través de profesionales, colaboradores municipales y representantes comunales del Distrito Hospital.

Para la muestra, se consideraron las investigaciones sobre los temas de:

arquitectura y urbanismo -específicamente la recuperación y rehabilitación del espacio colindante con la línea férrea en cuanto a renovación urbana, regeneración urbana, espacio público, diseño participativo, convivencia en el espacio público; con posibilidad de ubicarlas en las bibliotecas de la Universidad de Costa Rica y de manera electrónica. Al igual que en la etapa anterior, se estudiaron las políticas internas y la legislación pertinente.

Finalmente, se contó con la asesoría de profesionales y colaboradores municipales en arquitectura, ingeniería, urbanismo y afines; y la representación de la comunidad en la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

Asimismo, la metodología fue la recopilación bibliográfica y la etnografía.

▪ Fase 2.2. Trabajo de campo

El universo fueron los ciudadanos y transeúntes del Distrito Hospital.

La muestra, los habitantes, usuarios del espacio público y representantes de organizaciones comunales en el Distrito Hospital que forman parte de la Comisión Sembrando Paz.

La metodología utilizada, la observación participativa, la etnografía, los procesos de participación ciudadana, entrevistas semi-estructuradas a profesionales, colaboradores del gobierno local y comunidad en general, y experiencias de la muestra poblacional; que generaron insumos a utilizar durante todo el desarrollo del proyecto.

Se incluyó la opción de realizar talleres en comunidad (niños y niñas, adolescentes, adultos y adultos mayores) y campañas de recolección de residuos sólidos, como estrategia de participación ciudadana.

Mientras tanto, a lo interno del gobierno local se procuró una estrategia de trabajo integral e interdepartamental y las gestiones específicas en los respectivos departamentos de la Municipalidad de San José en

cuanto a mantenimiento de áreas verdes, recolección y manejo adecuado de residuos sólidos, construcción de rampas y aceras, levantamientos topográficos, entre otros.

A continuación se detallan el universo y muestra de las diversas actividades que se llevaron a cabo durante el proceso:

- Campaña de limpieza | Ruta por la Paz

El universo fueron los habitantes, comunidad estudiantil, instituciones, comerciantes, sector seguridad y otras organizaciones comunales del Distrito Hospital.

La muestra, el voluntariado de representantes comunales de los barrios en el Distrito Hospital, estudiantes del Liceo del Sur (ver Imagen 04.2) y estudiantes de la Escuela Omar Dengo Guerrero.

Como parte de la metodología se programó una gira previa de valoración en sitio, con colaboradores del Departamento Servicios Ambientales, para organizar la Campaña e identificar focos de contaminación y por tanto, los principales puntos a atender o priorizar durante la actividad. Para el día de la Campaña, inicialmente se organizaron los grupos de trabajo por sectores. La actividad consistió en la recolección manual de residuos sólidos en el derecho de vía del tren en el trayecto comprendido entre la Estación del Ferrocarril al Pacífico (instalaciones del INCO-FER) y la Municipalidad de San José ubicada en el Edificio José Figueres Ferrer. En dicha actividad participaron los estudiantes y voluntarios de las comunidades aledañas.

El equipo e implementos especializados para realizar la recolección (guantes, bolsas plásticas, carretillos, palas) y la recolección de la totalidad del material recolectado al finalizar la Campaña, fue responsabilidad del Departamento Servicios Ambientales de la Municipalidad. Durante la actividad, un colaborador del Centro Integrado de Residuos

Imagen 04.2. Estudiantes del Liceo del Sur durante la Campaña de limpieza | Ruta por la Paz (29 | 10 | 15). Fuente: Autoría propia.



Sólidos de Hatillo 2 trató temas relativos a la selección y clasificación de los residuos sólidos que se recolectaron ese mismo día, y además, se encargó de la ubicación del Centro de Acopio. Igualmente, se coordinaron acciones adicionales como la chapia, limpieza y recolección de basura no tradicional durante el día de la Campaña.

- ▪ Taller Intervención Urbana Piloto | Calle 16. Avenidas 20-20A. Barrio Cristo Rey

El universo fueron los habitantes, comunidad estudiantil, instituciones, comerciantes, sector seguridad y otras organizaciones comunales del Distrito Hospital.

La muestra, consistió en 20 estudiantes del Liceo del Sur en edades entre los 13 y 17 años de edad; además de 4 representantes de la comunidad entre los 51 y 70 años de edad (ver Imagen 04.3).

Al tratarse de un taller participativo, la propuesta metodológica buscó la mayor interacción posible de las personas participantes, promoviendo la reflexión y la expresión de sus percepciones, la recuperación de experiencias y la construcción de alternativas conjuntas que ofrecieran un nuevo significado al espacio a intervenir. De allí que cada una de las técnicas seleccionadas aportaron información significativa para el cumplimiento de los objetivos.

El taller inició con la presentación personal de los participantes (Técnica Mi barrio y yo). Cada uno escribió en un papel: nombre, lugar de procedencia y respondió con una palabra o en una oración corta la siguiente interrogante: “Si le digo que piense en algo de su barrio que es importante para usted, ¿qué sería?”.

El taller continuó con una presentación en la que se les informó sobre el trabajo de la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital, el Proyecto Ruta por la Paz, los objetivos del taller y la metodología del taller conforme se desarrolló.

Imagen 04.3. Participantes al Taller Intervención Urbana Piloto (25|05|16). Fuente: Autoría propia.

Se prosiguió con una actividad de trabajo grupal, en la que a los participantes se les interrogó sobre lo que les gustaría ver en la esquina más cercana a su casa (Técnica La esquina soñada).

A continuación, a los participantes se les entregó la Guía de Observación, para que escribieran sus percepciones y lo que les provocó el espacio. Se realizó la visita al sitio de intervención (Técnica Lo que veo y lo que siento). Al regresar de la gira al sitio se realizó una ronda de respuestas para rescatar lo que percibieron.

Finalmente, se continuó con una nueva sesión de trabajo en grupo (Técnica Lo que podemos hacer) para que respondieran a las inquietudes que se les presentaron.

- ▪ La esquina verde... entre plantas y llantas | Inauguración Intervención Urbana | Calle 16. Avenidas 20-20A. Barrio Cristo Rey

El universo fueron los habitantes, comunidad estudiantil, instituciones, comerciantes, sector seguridad y otras organizaciones comunales del Distrito Hospital.

La muestra, el trabajo voluntario de los habitantes, usuarios del espacio público, instituciones, comerciantes y representantes de organizaciones comunales en el Distrito Hospital que forman parte de la Comisión Sembrando Paz.

La metodología consistió en la construcción de la intervención urbana en la semana del 24 al 27 de octubre de 2016, que culminó con la inauguración oficial el día viernes 28 de octubre. Inicialmente se realizó la colocación de las llantas (donación de la empresa de autobuses COMTRASULI), se pintaron las llantas en sitio, se colocaron las plantas y el zacate.

Mientras tanto, simultáneamente se realizaron los trabajos en el mural #93 del artista Francisco Munguía, que recupera la historia del Gigante de los Techos y algunas otras imágenes que identifican a la comunidad del Barrio Cristo Rey.

Imagen 04.4. Inauguración Intervención Urbana: La esquina verde... entre plantas y llantas (28|10|16). Fuente: Autoría propia.
Imagen 04.5. Inauguración Intervención Urbana: La esquina verde... entre plantas y llantas (28|10|16). Fuente: Autoría propia.



- Taller de consulta en el tren | El tren por MI barrio

El universo lo constituyó la comunidad estudiantil en las escuelas del Distrito Hospital.

La muestra, 16 menores en edades entre los 9 y 11 años que asistían al 4to grado de la Escuela Omar Dengo Guerrero. De la totalidad de la muestra, se consultó a 7 niñas y 9 niños. De las 7 niñas consultadas, 6 de ellas rondaban los 9 años y la restante, 10 años de edad. En el caso de los niños, 5 de ellos tenían 9 años, 3 niños tenían 10 años y 1 niño tenía 11 años.

La metodología utilizada para el taller con niñas y niños, inició con un recorrido por las instalaciones de la Estación del Ferrocarril al Pacífico a cargo de un funcionario de la empresa TRANSFECO y continuó con un recorrido en el tren interurbano hacia la Estación del tren en San Antonio de Belén y de vuelta hasta la parada en la Contraloría General de la República, Sabana Sur, San José.

De allí, los participantes fueron trasladados hacia el restaurante de comida rápida McDonald's ubicado en el límite del Distrito Hospital, con el fin de realizar la entrega del refrigerio para la actividad, que consistió en cajitas felices, donación realizada por la Asociación Prodefensa del Mercado El Mayoreo (ASOPRODEMM).

Posteriormente, se realizó el traslado a la Escuela Omar Dengo Guerrero para concluir con las actividades programadas para el taller, que incluyeron la colocación de láminas de papel en un formato de 60cm x 90cm (que forman la silueta de la vía férrea por el distrito) ubicadas en el piso para que plasmaran en dibujos (libre creatividad) y algunos textos, lo que les gustó, lo que no les gustó de su viaje en tren; y lo que les gustaría ver en la ruta del tren (Técnica Transformando la línea del tren). Además, se tomó nota de todos los comentarios que las niñas y los niños realizaron durante cada una de las actividades, para su posterior revisión y análisis.

Imagen 04.6. Recorrido en tren en el Taller El tren por MI barrio (12 | 12 | 16). Fuente: Autoría propia.

- Taller de consulta en el Distrito Hospital | Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio

El universo fueron los habitantes, comunidad estudiantil, instituciones, comerciantes, sector seguridad y otras organizaciones comunales del Distrito Hospital.

La muestra fueron 30 personas entre habitantes, usuarios del espacio público, instituciones, comerciantes y representantes de organizaciones comunales en el Distrito Hospital.

La metodología utilizada fue un viaje en el tren interurbano desde la Estación del Ferrocarril al Pacífico hasta la Estación del tren en San Antonio de Belén y de vuelta.

En el recorrido se incluyeron algunas actividades propias del taller (observación detallada del trayecto por el distrito), una actividad cultural (se logró tener autorización para contar con una marimba en el recorrido del tren) y la entrega del refrigerio, mismo que recuerda el tipo de alimentos que se vendía en épocas pasadas durante los viajes en tren a Puntarenas (por ejemplo, gallos, empanadas, café y refrescos).

Posteriormente, se realizó el traslado hacia el Corredor Biológico de la Municipalidad de San José ubicado en Barrio Cristo Rey; para continuar con las actividades, que incluyeron una presentación explicativa, trabajo en equipos (Técnica Juego de memoria y Técnica Transformando la línea del tren) y una tertulia dirigida, en la que se lograron recuperar algunas memorias de los barrios, anécdotas de la niñez de los participantes y algunas problemáticas actuales que generan preocupación dentro de los habitantes (ver Imagen 04.7).

Finalmente, el taller concluyó con un almuerzo ofrecido a los participantes, para promover la convivencia y la interacción social entre vecinos del distrito que no se conocían, pero que, lograron entablar relaciones sociales.

Imagen 04.7. Actividad de tertulia durante el Taller Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio (01 | 04 | 17). Fuente: Autoría propia.



- Fase 2.3. Análisis de la información

El universo fueron las experiencias e información recolectada durante la fase anterior, a partir de la vinculación con las comunidades del Distrito Hospital en las actividades e intervenciones realizadas.

La muestra se redujo a la información y datos pertinentes, que arrojaron las conclusiones aplicables a la etapa de diseño. Conclusiones que surgieron a partir del trabajo con las comunidades, líderes comunales, instituciones públicas y empresa privada de Barrio Corazón de Jesús, Barrio Bolívar, Barrio Cuba, Barrio Los Ángeles, Barrio Cristo Rey y Barrio Carit.

La metodología fue la evaluación e interpretación de datos, que se presentaron en informes oficiales entregados a la Municipalidad e interesados del proyecto.

ETAPA 3. Propuesta de diseño

- Fase 3.1. Recopilación de información

El universo, los proyectos urbanos en colindancia con la vía férrea y las comunidades del Distrito Hospital.

La muestra, el Estudio de Casos realizados en las diferentes etapas de la investigación. Para observar las estrategias que se han implementado a nivel internacional, regional y local; que sean relevantes para el proyecto.

Igualmente, se contó con la retroalimentación por parte de las comunidades involucradas en el proceso desde las etapas anteriores.

La metodología, la recopilación, evaluación e interpretación de datos que funcionaron a manera de insumos para el diseño arquitectónico de la siguiente fase.

- Fase 3.2. Diseño de Intervención y Plan Maestro

El universo, la arquitectura y diseño urbano.

La muestra, las actividades, talleres e intervenciones urbanas ejecutadas o por ejecutar y el diseño urbano global, adaptado a las necesidades de los habitantes, usuarios del espacio público y transeúntes en su paso por la línea del tren en el Distrito Hospital.

La metodología, la simulación digital que culminó en la presentación del diseño.

ETAPA 4. Presentación

- Fase 4.1. Presentación de resultados de la investigación

La metodología fue la presentación de los resultados de la investigación y el Plan Maestro, acompañados de forma gráfica y oral.

TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN Y ANÁLISIS

ETAPA 1. Planteamiento inicial

- Fase 1.1. Recopilación de datos e información

Las técnicas de recolección utilizadas fueron las visitas regulares a la MSJ y las bibliotecas de la UCR, la búsqueda en las bases de datos y otros medios electrónicos, el análisis bibliográfico y además, las entrevistas a profesionales y expertos o representantes de la comunidad en la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital.

ETAPA 2. Desarrollo de la investigación

▪ Fase 2.1. Recopilación de información

Al igual que en la etapa anterior, las técnicas de recolección fueron las visitas regulares a la MSJ y las bibliotecas de la UCR, la búsqueda en las bases de datos y otros medios electrónicos. Posteriormente, se realizó el análisis bibliográfico que sirvió como insumo teórico-conceptual para la fase de trabajo de campo.

▪ Fase 2.2. Trabajo de campo

La técnica de recolección utilizada con el método de la observación participativa, es principalmente el levantamiento fotográfico. Esta técnica estuvo apoyada por algunos instrumentos de recolección y análisis como la guía de entrevista y el cuestionario, que se explican a continuación:

Para documentar los procesos de participación a través de talleres y entrevistas (dirigidas a personas de la comunidad, profesionales, colaboradores municipales y de otras instituciones involucradas, la empresa privada) y las encuestas; se realizó la recolección de datos con ayuda del medio escrito, digital, verbal, no verbal, visual o una combinación de varios de acuerdo con lo requerido durante cada actividad de la práctica.

Durante los talleres se utilizaron hojas en formato de 60 x 90cm para que los participantes dibujaran y escribieran notas de las problemáticas y oportunidades del sector en estudio.

También se tomó nota de todo lo que se mencionó durante los talleres; para posteriormente, realizar la transcripción de la información, el análisis y sacar conclusiones aplicables al diseño e incluso los lineamientos generales y específicos.

▪ Campaña de limpieza | Ruta por la Paz

Como parte del proceso de participación con la comunidad; con respecto al problema de la basura en la vía férrea, inicialmente se realizó una Campaña de Limpieza, que incluyó la recolección de material reciclable, basura no tradicional y de residuos sólidos, en concordancia con los puntos 20, 28, 29, 30, 44 y 49 (ver Anexo 1) del Plan de Acción 2015-2021 de la Política de Participación y Corresponsabilidad Ciudadana de la Municipalidad de San José.

Esta iniciativa estuvo coordinada por la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital, el Departamento Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario; que a su vez realizó las gestiones del caso en los departamentos de Servicios Ambientales y Participación Ciudadana de la Municipalidad de San José.

La Campaña incluyó a algunas instituciones educativas (Escuela Omar Dengo Guerrero, Liceo del Sur, entre otros) y promovió el voluntariado en las comunidades y Asociaciones Integrales de Desarrollo afectadas del Distrito Hospital.

De igual forma, la Campaña requirió de una estrategia de comunicación (ver artículo 37 del Plan de Acción 2015-2021 en Anexo 1) que informó sobre la actividad a realizarse.

Esta Campaña fue documentada a partir del levantamiento fotográfico el día de la actividad.

▪ Taller Intervención Urbana Piloto | Calle 16. Avenidas 20-20A. Barrio Cristo Rey

Para levantar la información, se hizo uso de un cuestionario o Guía de Observación en que se completaron oraciones de las percepciones sobre el espacio a intervenir en el Barrio Cristo Rey.

Posteriormente, se realizaron actividades que incluían resolver algunas

interrogantes sobre las preferencias en cuanto a los colores, materialidad, mensajes, mobiliario urbano, elementos de infraestructura o vegetación y otros; que deseaban colocar en el diseño, con la finalidad de promover un espacio público seguro y de calidad.

Todo el material quedó recopilado en láminas de papel en formato de 60 x 90cm.

Las actividades del taller fueron documentadas a partir del levantamiento fotográfico durante el proceso y anotaciones de información relevante recolectada durante el desarrollo del taller.

- ▪ La esquina verde... entre plantas y llantas | Inauguración Intervención Urbana | Calle 16. Avenidas 20-20A. Barrio Cristo Rey

La actividad de inauguración se realizó el día 28 de octubre de 2016 y fue documentada a partir del levantamiento fotográfico durante el día de la actividad.

De igual forma, gracias a la estrategia de comunicación del Departamento Comunicaciones y la presencia de la prensa nacional (escrita y televisiva), llegaron a publicarse artículos en la plataforma de Facebook, específicamente en la página oficial de la Municipalidad de San José, la página oficial de la Presidencia de la República (<http://presidencia.go.cr/comunicados/2016/10/se-inaugura-intervencion-urbana-piloto-en-barrio-cristo-rey/>) y el Diario Extra (<https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/313736/-muni-de-san-jose-busca-limpiar-via-ferrea->).

- ▪ Taller de consulta en el tren | El tren por MI barrio

La recolección de la información se realizó inicialmente a manera de preguntas dirigidas a los niños y niñas que participaron del taller. Se les cuestionó acerca de lo que pensaban del tren interurbano y si habían hecho uso del servicio anteriormente. A lo que la mayoría respondió

que nunca había tenido la oportunidad.

Posteriormente, se realizó el recorrido en el tren y se recopilaron imágenes a partir de fotografías.

De regreso en la Escuela Omar Dengo Guerrero, se colocaron en el piso, 4 hojas en formato 60 x 90cm, que formaban la silueta de la línea del tren por el distrito. Y se les solicitó que dibujaran y/o escribieran lo que les gustó, lo que les disgustó y lo que les gustaría observar en la ruta del tren. Igualmente, se tomó nota de los comentarios que realizaron los niños de manera verbal.

- ▪ Taller de consulta en el Distrito Hospital | Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio

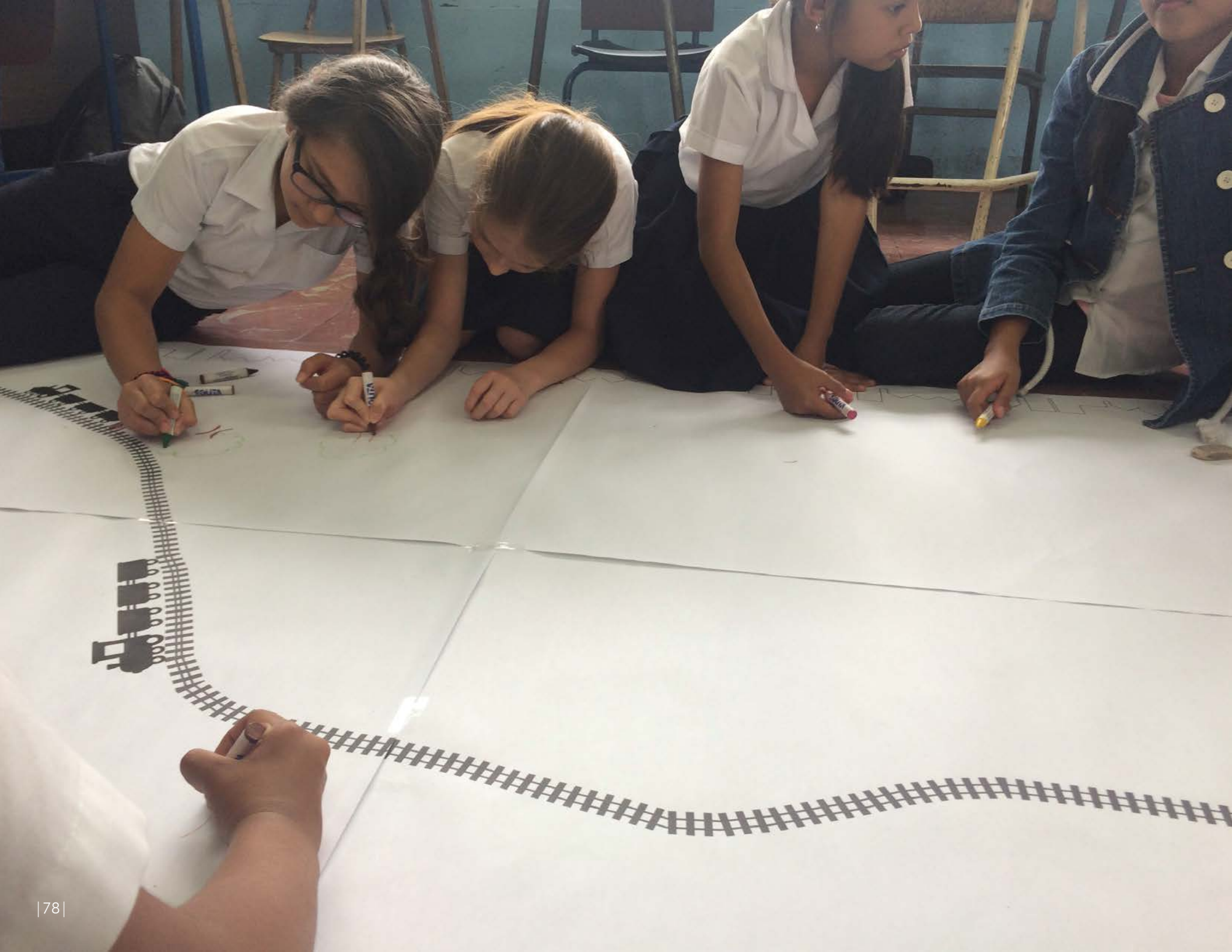
Inicialmente, se dio la bienvenida a los participantes del taller en la Estación del Ferrocarril al Pacífico y se les solicitó documentar con imágenes, lo que les interesa del recorrido en el tren. Imágenes que enviaron al finalizar el taller, vía Whatsapp.

Posterior al recorrido del tren, una vez en las instalaciones del Corredor Biológico de la Municipalidad de San José ubicado en Barrio Cristo Rey, se realizó la presentación del taller y de la metodología a utilizar. Igualmente, cualquier comentario de los participantes fue anotado, para luego valorar su utilización en el diseño.

Se realizó un juego de memoria para recuperar información de los sitios más significativos dentro del sector en estudio. Posteriormente, se documentaron algunas solicitudes, recomendaciones, comentarios y quejas, en formato de láminas de 60 x 90cm, para su posterior análisis. Finalmente, se llevó a cabo una actividad tipo tertulia, en la que los asistentes recordaron historias y compartieron anécdotas personales de sus barrios y algunas de las actividades que realizaban en su niñez, como el caso de los juegos de rayuela en la calle o los pic-nics familiares en el Cementerio durante los fines de semana.

Imagen 04.9. Actividad durante el Taller Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio (01|04|17). Fuente: Autoría propia.

Imagen 04.8. Actividad durante el Taller El tren por mi barrio (12|12|16). Fuente: Autoría propia.



- Fase 2.3. Análisis de la información

Las técnicas de recolección fueron la transcripción de las entrevistas y notas realizadas durante los talleres.

Además del análisis de datos que se obtuvieron a partir de las encuestas, su evaluación e interpretación de datos.

Igualmente, en esta fase se incluye el análisis de las observaciones realizadas en el diario de campo.

La presentación de resultados y conclusiones se realizó a manera de informes de avance, que fueron entregados a la Municipalidad de San José, la Comisión Sembrando Paz y algunas instancias pertinentes que patrocinaron o colaboraron durante el proceso o en cada una de las actividades.

Para el análisis, se realizó la lectura de toda la información recolectada entre notas personales y los mapas mentales elaborados por la comunidad. Además, se observan todas las fotografías de la actividad, incluidas las imágenes que posteriormente enviaron los participantes de los talleres.

Seguidamente, se ejecutó el traslado de toda la información y se sintetizó en un mapa del distrito, haciendo uso de post.its o pequeñas notas adhesivas (ver Imágenes 04.10 y 04.11). Los deseos, recomendaciones y problemáticas o críticas, se subdividieron y analizaron a partir de un código de colores. Información que posteriormente, fue trasladada a la propuesta de diseño.

ETAPA 3. Propuesta de diseño

- Fase 3.1. Recopilación de información

Las técnicas de recolección fueron los apuntes y anotaciones en la bi-

tácora de proceso, junto a croquis y diagramas de conceptualización.

- Fase 3.2. Diseño de Intervención y Plan Maestro

Las técnicas e instrumentos de recolección, los apuntes y anotaciones en la bitácora, traslapes y análisis de mapas, croquis, diagramas, análisis espacial, planimetría, modelo digital y renders de presentación.

ETAPA 4. Presentación

- Fase 4.1. Presentación de resultados de la investigación

Las técnicas e instrumentos de recolección y análisis, incluyeron la presentación gráfica en formato digital de los resultados, acompañada de la presentación oral de los resultados obtenidos durante todo el proceso de la práctica; a partir de la Defensa Privada y la Defensa Pública del Trabajo Final de Graduación, además de la presentación ante la Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital y otros sectores interesados. Finalmente, se tomó en consideración la entrega del documento impreso y en formato digital a las bibliotecas de la Universidad de Costa Rica y la Municipalidad de San José.

Imagen 04.10. Mapa de análisis para Taller El tren por mi barrio (12 | 12 | 16). Fuente: Autoría propia.

Imagen 04.11. Mapa de análisis para Taller Recuperando vivencias... en el tren por mi barrio (01 | 04 | 17). Fuente: Autoría propia.



LINEAMIENTOS DE DISEÑO URBANO

Como parte del proceso de la Práctica Dirigida, se producen algunos lineamientos generales para el desarrollo del Plan Maestro en el trayecto de la ruta del tren por el Distrito Hospital. Los mismos están basados en las conclusiones generadas a partir del trabajo en talleres, actividades y conversaciones con los actores de las comunidades y otros interesados. Estos lineamientos se presentan a continuación,

- Fomentar las áreas verdes en la totalidad del derecho de vía correspondiente al INCOFER, mismo que se categoriza como espacio público. La vegetación a colocar debe obedecer los siguientes criterios de selección: no superar los 0.50m de altura en los límites de la vía férrea y se debe valorar la colocación de vegetación con mayor altura a una distancia no menor a 3.00m del centro de la vía, hacia ambos lados. Estos criterios obedecen a las indicaciones de ingenieros del INCOFER, y responden a una variable de visibilidad de la ruta del tren, a fin de evitar accidentes en las intersecciones ocasionadas por la presencia de obstáculos en el derecho de vía. Para la selección de especies de vegetación, se contará con la asesoría de la Sección Parques y Arboricultura Urbana.
- Colocar arbustos y vegetación en las florestas de las aceras paralelas o que se intersecan con la vía férrea, sin que esto represente un obstáculo para la visibilidad de los vehículos que circulan por las calles.
- Se propone realizar campañas de arborización en las franjas viales y otros espacios viales arborizados; mismas que contarían con la participación voluntaria de los centros educativos y miembros de las comunidades del distrito. Además, se invitaría a la empresa privada e

Imagen 05.1. Portada 05 | Propuesta espacios públicos en proyectos de Renovación Urbana. Fuente: Autoría propia.

instituciones del sector, a participar y colaborar durante las actividades.

- A fin de que tenga sustentabilidad, se debe gestionar el mantenimiento de las franjas viales y otros espacios viales arborizados, con la Sección Parques y Arboricultura Urbana de la Municipalidad de San José y otras instituciones encargadas del tema de paisaje en carreteras, como la Dirección de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras del MOPT.
- Mediante la renovación de fachadas, con el apoyo de vecinos y propietarios; se propone jerarquizar las puertas de viviendas y comercios que poseen relación directa con la línea del tren, por ser uno de los elementos que divide el espacio público del espacio privado.
- En cuanto al tema de seguridad vial en el derecho de vía, se utilizarán estrategias en infraestructura (barreras, postes, mojones u otros) o barreras vegetales; para evitar o restringir el ingreso de los vehículos que acostumbran estacionar dentro del derecho de vía del INCOFER; mismos que representan obstáculos físicos y generan contaminación visual.
- Se propone iniciar gestiones con el INCOFER y la Compañía Nacional de Fuerza y Luz (CNFL) para colocar iluminación pública general, en el sector del derecho de vía del tren.
- Se evidencia el desconocimiento o falta de claridad de los límites geográficos en los habitantes de los barrios. Por ello, se propone la colocación de rotulación, señalización y desarrollo de intervenciones artísticas, que indiquen la ubicación espacial, de acuerdo al barrio por el que se transita dentro del Distrito Hospital. Esto, con el fin de solventar una de las principales críticas realizadas en el Taller de consulta *Recuperando vivencias... en el Tren por mi barrio*; en el que los participantes mencionaron la falta de señalización y rotulación, como una de las

principales problemáticas y una necesidad, tanto para los habitantes de las comunidades aledañas como para los turistas.

- A través del Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana, se propone priorizar aquellos proyectos que incentiven el respeto hacia los retiros para áreas de aceras, espacio público y derechos de vía; en las propuestas inmobiliarias de desarrolladores privados en cuanto al tema de regeneración urbana que se están gestando en el sector, por ejemplo el Proyecto Ciudad Tecnológica ubicado en el Cementerio Calvo o la propuesta de Renovación del Mercado "El Mayoreo" y otras.

PROPUESTAS ESPECÍFICAS

Igualmente, se seleccionaron puntos del trayecto a fin de realizar intervenciones específicas por cuadras (ver Propuesta en Anexo 2).

Se plantea realizar la ejecución por etapas, de acuerdo con la prioridad definida por la comunidad, el INCOFER y el gobierno local, junto a la negociación con la empresa privada, para la consecución de recursos económicos a través de patrocinios y los programas de Responsabilidad Social Empresarial.

Por su parte, la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario lideraría el proceso de ejecución y se encargaría de las obras que le competen; por ejemplo, preparación del terreno, construcción de obra gris y realización de procesos de Contratación Directa para obras por contrato, en el caso de las obras que se encuentren fuera del alcance de la oficina. Además, la Sección Organización y Participación Comunitaria, se encargaría de liderar los procesos que involucren el trabajo en comunidades, la convocatoria y la participación de los vecinos.

A continuación, se enumeran algunas propuestas de intervención para algunos sectores específicos:

McDonald's | Yamuni

- Colocación de superficie vegetal y arborización en derecho de vía.
- Por un tema de seguridad vial en el derecho de vía, se propone utilizar estrategias en infraestructura (barreras, postes, mojones u otros) o barreras vegetales; para evitar o restringir el ingreso de los vehículos que acostumbran estacionar en este sector del recorrido.

CNP | Municipalidad de San José

- La existencia de propuestas de desarrollo inmobiliario en el antiguo edificio del Consejo Nacional de Producción (CNP) y el edificio Continex (que limita con el costado Noroeste (NO) de la Municipalidad de San José).
- Procurar que las nuevas construcciones incluyan los retiros mínimos respectivos que exige la legislación vigente, y que al mismo tiempo beneficien la movilidad urbana.
- Sobre todo, priorizar los flujos de circulación peatonal u otras formas de movilidad alternativa, como es el caso de la bicicleta (a propósito de su cercanía con la Ciclovía del Cantón) y generar el mobiliario urbano requerido para tal fin.
- En el CNP, procurar la ampliación de la vía, a fin de continuar el carril (en sentido NO-SE) sin interrupciones, generar espacios de acera

y hasta contemplar la posibilidad de dar continuidad a la Ciclovía.

Zona Mercado Mayoreo | Cementerio Calvo

- Se tiene conocimiento de la existencia de un proyecto (en etapa de diseño) que tiene como objetivo renovar el Mercado El Mayoreo. Esta propuesta debe contemplar un espacio público de calidad, para mejorar la percepción de seguridad de la zona a partir de estrategias como la iluminación durante el horario nocturno y la vigilancia pasiva.
- Igualmente, la administración del Mercado ha realizado la solicitud de traslado de la parada del tren interurbano hacia esta cuadra; con la justificación de beneficiar la economía en el sector y mejorar la seguridad de los usuarios del tren.
- Por un tema de seguridad vial en el derecho de vía, se propone utilizar estrategias en infraestructura (barreras, postes, mojones u otros) o barreras vegetales; para evitar o restringir el ingreso de los vehículos que acostumbran estacionar en este sector del recorrido.

Zona Cementerio de Obreros | Cementerio General

- Por la presencia de esculturas, tumbas, mausoleos e incontables construcciones de alto valor histórico arquitectónico, el Cementerio General fue declarado e incorporado como Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, en Decreto Ejecutivo N° 28769-C, publicado en el Diario La Gaceta N°139 del 19 de julio de 2000, de carácter estatal.
- Por tanto, rige el concepto de *conservación* presente en el Reglamento de

Renovación Urbana (2017) y cualquier otra disposición mencionada en la Ley N°7555, Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica (1995).

- Cualquier intervención a realizar en inmuebles con la declaratoria de Patrimonio Histórico-Arquitectónico, debe ser aprobada por el Ministerio correspondiente. Según se explica en el Artículo 9, inciso h) *“Recabar la autorización del Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes antes de reparar, construir, restaurar, rehabilitar o ejecutar cualquier otra clase de obras que afecten las edificaciones o su aspecto”*. (Ley N°7555, Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, 1995). De no ser así, en el Artículo 21, se enumeran las sanciones, que incluyen multas por un monto de entre diez y veinte veces el salario base; según inciso a) *“Quien, prevenido al efecto, coloque, ordene colocar o no retire placas o rótulos publicitarios de cualquier índole que, por su dimensión, colocación, contenido o mensaje, dificulten o perturben la contemplación de un inmueble declarado de interés histórico-arquitectónico”*. (Ley N°7555, Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, 1995).

- En cuanto al área correspondiente a la parada del tren, se propone generar infraestructura que proteja a los usuarios del servicio de las condiciones climáticas adversas, con cerramientos permeables que permitan la visibilidad e incluyan información sobre los horarios y la ruta del tren. Igualmente, se propone la ubicación de mobiliario urbano: jardineras con arbustos o vegetación, espacios para sentarse, basureros, iluminación adecuada.

Numar

- Por un tema de seguridad vial en el derecho de vía, se propone utilizar estrategias en infraestructura (barreras, postes, mojones u otros) o barre-

ras vegetales; para evitar o restringir el ingreso de los vehículos que acostumbran estacionar en este sector del recorrido.

- Colocación de superficie vegetal y arborización en derecho de vía.

- Colocación de mobiliario para estar (mesas y bancas) para colaboradores de la empresa.

- Tramitar gestiones para la instalación de iluminación pública y así propiciar mejoras en las condiciones de seguridad y la percepción de los usuarios, durante el horario nocturno.

- Intervenciones artísticas participativas en muros y silos de la empresa.

COMTRASULI

- Diseño y colocación de casas para pájaros en madera. Se propone que los estudiantes del Liceo del Sur las elaboren desde su Taller de Artes Industriales. Estas casas deben tener la posibilidad de pintarse y personalizarse, a partir de un aporte de los mismos estudiantes, escolares del distrito u otros miembros de la comunidad.

- Colocación de señalización y/o mensajes en los espacios dedicados al uso peatonal, para llamar la atención de los transeúntes a través de íconos o mensajes positivos e incluso de logos de empresas que colaboren en el proyecto (ver imagen).

- Intervención artística participativas en muros e instalación de jardines verticales.

Imagen 05.2. Propuesta espacio público en la parada del tren. Cementerio General. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.

Imagen 05.3. Propuesta espacio público en la empresa Numar. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.

BASUREROS DE RECICLAJE

INFORMACIÓN SOBRE LA RUTA DEL TREN

VEGETACIÓN EN JARDINERAS

PARADA DE TREN

- 1 | CERRAMIENTOS PERMEABLES
- 2 | MOBILIARIO PARA SENTARSE
- 3 | CUBIERTA PARA PROTECCIÓN DE CONDICIONES CLIMÁTICAS
- 4 | INFORMACIÓN E IMÁGENES SIGNIFICATIVAS DEL RECORRIDO

CEMENTERIO GENERAL PARADA DE TREN



ÁREAS VERDES Y VEGETACIÓN EN DERECHO DE VÍA

ILUMINACIÓN PÚBLICA

INTERVENCIÓN DE MUROS ARTE | JARDINES VERTICALES

EMPRESA NUMAR



- Canalización de las aguas en la cuadra a intervenir. Coordinar esfuerzos con el Departamento de Hidrología de la Municipalidad.
- Colocación de superficie en zacate o área verde, para permitir la infiltración de aguas pluviales y evitar inundaciones a causa de la impermeabilidad de la superficie.

Zona Antiguo Edificio de Teletica

- Se propone recuperar la historia, en imágenes que evoquen el pasado de la Televisora de Costa Rica en el Barrio Cristo Rey, desde su nacimiento en la década de los años 60.
- Esta cuadra es declarada como Zona de Interés Cultural y Turístico, según el mapa de Zonas de Control Especial y Edificaciones Patrimoniales del Cantón San José, presente en el documento de Reformas 2013 a los Reglamentos de Desarrollo Urbano (actual Plan Director Urbano).
- Precisamente por su potencial y ubicación estratégica, la totalidad de la cuadra (propiedad del Estado) es tomada en cuenta dentro de la Zona de Impacto, por el proyecto Ciudad Gobierno.
- En la fachada ubicada al Norte de la vía férrea, se propone conservar la intervención artística existente, con la técnica de graffiti; como una forma de respeto a la identidad del barrio.

* Por cuestiones de formato, las propuestas de diseño se encuentran como parte de los Anexos en un documento independiente.

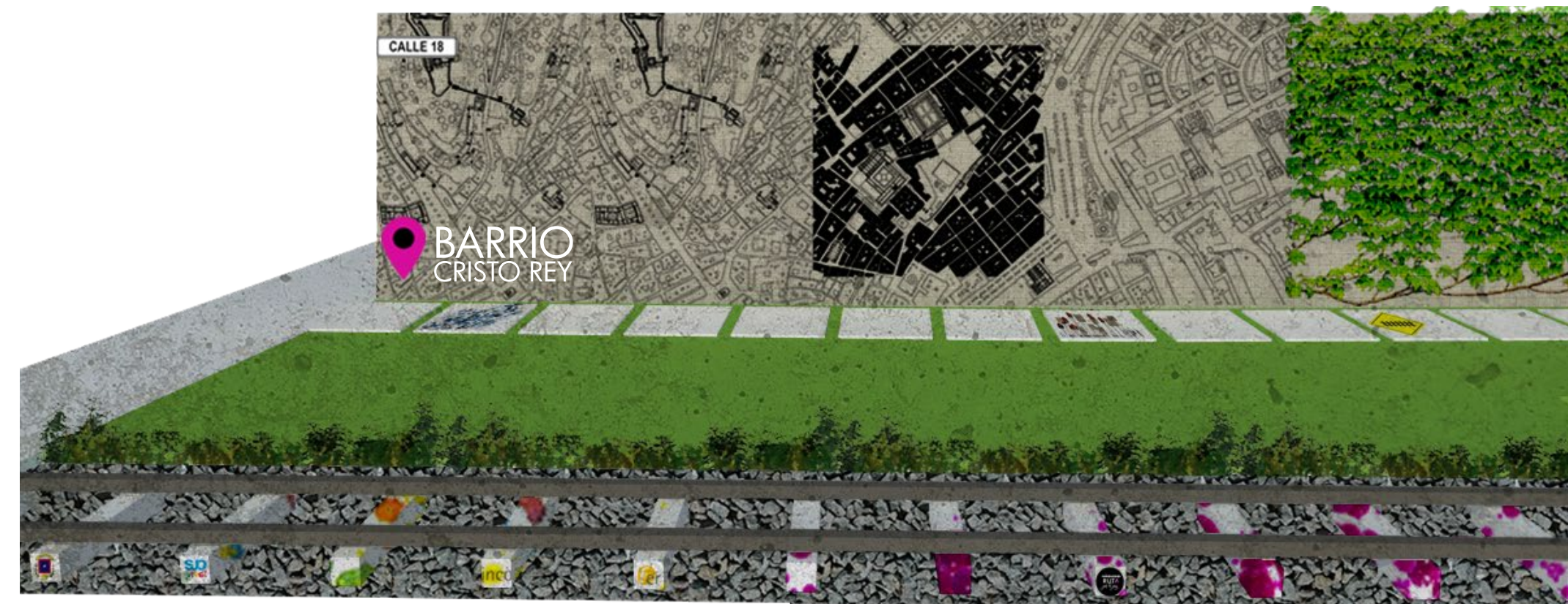


Imagen 05.4. Propuesta espacio público en la empresa COMTRASULI. Barrio Cristo Rey. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.



CONCLUSIONES

En el presente capítulo, se describen algunas situaciones a tomar en cuenta durante procesos similares. Además, se brindan recomendaciones para futuras investigaciones e iniciativas en el tema de participación y recuperación de espacio público, como espacios de convivencia que propicien la paz en las comunidades.

Entre otras cosas, cabe resaltar que para hacer posible la ejecución exitosa de un proyecto, sin duda se requiere del interés, el esfuerzo y la colaboración de todos los actores; los ciudadanos, la empresa privada, las instituciones públicas, las organizaciones comunales, el gobierno local y cualquier otro ente interesado.

LECCIONES APRENDIDAS

Algunas de las lecciones y parte del aprendizaje adquirido durante el desarrollo de la Práctica Dirigida, mismos que enriquecieron mi propia experiencia profesional e incluso personal, se sintetizan a continuación.

- Durante todo el proceso, se propició el trabajo con diversas poblaciones: además de las organizaciones formales y líderes comunales, vecinas y vecinos; se trabajó con niñas, niños y adolescentes de las comunidades en estudio.

En el desarrollo de la práctica, se intentó involucrar a los centros educativos del distrito, con el fin de inspirar e impactar a ese sector de la población a través de su participación activa en los procesos de gestión de la ciudad.

Por ello, se trabajó en conjunto con el Liceo del Sur en la Campaña

Imagen 06.1. Portada 06 | Avenida 20A. Acceso del tren a Estación del Ferrocarril al Pacífico. Distrito Hospital. Fuente: Autoría propia.

de Limpieza (29|10|15), el Taller de Intervención Urbana Piloto (25|05|16). Y además, se invitaron a formar parte de la Intervención Urbana: *La esquina verde... entre plantas y flantas* (24-28|10|16), iniciativa que nació del taller previamente realizado en dicho centro educativo. Sin embargo, el director indicó que el ciclo lectivo no coincidía con la actividad y no fue posible concretar la participación de los estudiantes que formaron parte del taller, en la construcción de la intervención.

También, se invitó a los niños y niñas de la Escuela Omar Dengo Guerrero a la Campaña de Limpieza (29|10|15), la inauguración oficial de la Intervención Urbana: *La esquina verde... entre plantas y flantas* (28|10|16) y el Taller de consulta: *El tren por MI barrio* (01|12|16), del que participaron algunas niñas y niños de cuarto grado.

La Escuela República de Nicaragua también ha sido parte importante del proceso y se han invitado a la Campaña de Limpieza (29|10|15), la inauguración oficial de la Intervención Urbana: *La esquina verde... entre plantas y flantas* (28|10|16) y el Taller de consulta en el Distrito Hospital: *Recuperando vivencias... en el Tren por mi barrio* (01|04|17).

De igual manera, los centros educativos y estudiantes del distrito, van a continuar siendo invitados a formar parte del proceso, para futuras intervenciones y actividades o eventos propios del proyecto.

- Por una estrategia interdepartamental se requirió de la asistencia y participación en reuniones oficiales con las diferentes jefaturas y colaboradores de los Departamentos de la Municipalidad de San José, entre ellos, el Departamento de Servicios Ambientales (Sección de Parques y Arboricultura Urbana, Sección Limpieza Urbana, Sección Servicios de Recolección), Departamento Gestión Urbana, Sección Diseño e Ingeniería, Proceso de Topografía, Departamento de Servicios Culturales, Oficina Cooperación Internacional e Interinstitucional y Responsabilidad Social, Alcaldía y otros.

Igualmente, para divulgar el proyecto en instancias externas al gobierno

local, se requirió de la asistencia y participación en reuniones oficiales con otras instituciones públicas, entre ellas el Viceministerio de Justicia y Paz, el INCOFER y otras.

- Se contactó, y posteriormente se negoció con algunas empresas privadas ubicadas en el sector, con el fin de lograr la colaboración y el patrocinio para las diversas actividades o intervenciones.

En el caso específico de la construcción de la Intervención Urbana: *La esquina verde... entre plantas y flantas*, se logró el préstamo del espacio físico para construir la intervención, la consecución del recurso económico y la donación de otros materiales (neumáticos de autobús); luego de varias reuniones con los dueños de la empresa de autobuses COMTRASULI. También, en octubre de 2016, se contó con una donación de la Asociación Prodefensa del Mercado “El Mayoreo” [ASOPRODEMM] para la actividad de inauguración de la intervención urbana.

Posteriormente, en el mes de diciembre del mismo año, se logró el patrocinio para la alimentación en el restaurante de comida rápida McDonald’s, a partir de la solicitud de donación a ASOPRODEMM.

Finalmente, se realizó la solicitud de donación (a través de ASOPRODEMM) a la empresa que administra la venta de tiquetes en el tren interurbano: TRANSFECO, para los recorridos en el tren durante el Taller de consulta en el Distrito Hospital: *Recuperando vivencias... en el Tren por mi barrio* (01|04|17).

- Para cada actividad, se elaboró el diseño de la totalidad del material gráfico (invitaciones, agradecimientos y demás materiales que requirieron los talleres con las comunidades). También, se realizaron las gestiones en la Imprenta de la Municipalidad de San José y posteriormente, la entrega de invitaciones en comunidad (de manera personal, puerta por puerta), instituciones y empresa privada; y del material de apoyo durante los talleres.

- Desarrollo del diseño urbano|arquitectónico para la intervención, a partir de las ideas surgidas en el Taller de Intervención Urbana Piloto (25|05|16), en que participaron estudiantes del Liceo del Sur y algunos miembros de las comunidades del distrito.

Además de la retroalimentación y validación posterior, por parte de los protagonistas: empresa de autobuses COMTRASULI, Viceministerio de Justicia y Paz, Liceo del Sur, Municipalidad de San José, Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital y algunos otros miembros de las comunidades en estudio.

- Diseño, construcción e inspección de la Intervención Urbana: *La esquina verde...entre plantas y flantas* (24-28|10|16). Algunas de las tareas realizadas incluyeron: presentación del proyecto a interesados, negociación con la empresa de autobuses COMTRASULI, elaboración del cronograma de la obra, elaboración del presupuesto detallado, consecución del recurso económico, compra de materiales, herramientas y vegetación, delegación de tareas a los voluntarios durante la semana de construcción, supervisión de una cuadrilla de la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario, participación del proceso constructivo inspeccionando, pintando y sembrando plantas, promoción y divulgación a través de la información brindada a las personas que transitaban por el sitio y demostraban interés o de alguna manera celebraban la iniciativa.

- Debido al impacto que generó la Intervención Urbana, al erradicar un botadero clandestino en Barrio Cristo Rey, algunos miembros de la comunidad (e incluso de otras comunidades aledañas) mostraron interés en realizar intervenciones similares en otros sitios problemáticos del distrito. Además, se despertó el interés de otras empresas privadas en el sector por participar del proyecto.

- A petición del Alcalde de la ciudad de San José, el día de la inaugu-

ración de la Intervención Urbana (28|10|16), la Sección Organización y Participación Comunitaria, a través del Área de Promoción y Fortalecimiento de la Organización Comunal; desde ese entonces aplica la misma metodología de consulta para realizar intervenciones de diseño participativo en el Distrito Pavas. Para tal fin, se ha trabajado con la organización de las comunidades de Lomas del Río y Rincón Grande.

- Además, se pretende extender la propuesta a todo el Cantón, a partir de convenios con el arquitecto Fabricio Mora, autor de la intervención en Pavas y una oficina de arquitectura interesada.

- Asistencia y colaboración en actividades y eventos comunales a cargo del Área de Promoción y Fortalecimiento de la Organización Comunal: Festival Comunitario por la Paz (FECOPAZ • 25|09|15), MINI.FECOPAZ Barrio Don Bosco (11|09|16), FECOPAZ Años Dorados (22|09|16), Feria Paz y Seguridad (18|11|16).

- Asistencia y colaboración en el proceso y los talleres de diagnóstico y caracterización de barrios del distrito.

- .Taller de Diagnóstico Participativo: *Yo Amo a mi Barrio y Soy Parte del Progreso* con la comunidad de Barrio Los Ángeles (20|08|16 • 8.30am-4.00pm).

- .Taller de Diagnóstico Participativo: *Yo Amo a mi Barrio y Soy Parte del Progreso* con la comunidad de Barrio Corazón de Jesús (27|08|16 • 8.00am-4.00pm).

- .Taller con representantes de Barrio Corazón de Jesús y Barrio Los Ángeles (22|10|16).

- Otras tareas generales realizadas dentro de la Municipalidad de San José, que incluyeron gestiones internas y protocolo se enumeran a continuación:

- .Redacción de todos los oficios en nombre del proyecto.
- .Redacción de invitaciones formales a cada actividad y diseño de invitaciones gráficas.
- .Entrega de invitaciones para cada actividad y evento.
- .Redacción de agradecimientos formales por participación.
- .Solicitud de transporte para giras de campo, reuniones y actividades ordinarias referentes al proyecto.
- .Colaboración en el proceso de solicitud de pedidos de alimentación, actividades artísticas y otras; para los talleres y las intervenciones urbanas.
- .Gestiones para el proceso de ejecución de obra menor y coordinación con colaboradores de otros departamentos, en lo referente al proyecto.

OBSTÁCULOS O DIFICULTADES EN LA PRÁCTICA

A continuación se presentan algunos de los obstáculos presentados durante el desarrollo de la Práctica Dirigida.

- Por una cuestión de estrategia, se trabajó con los representantes comunales que pertenecen a la red que lleva por nombre Comisión Sembrando Paz en el Distrito Hospital y algunas otras organizaciones formales (Asociaciones Integrales de Desarrollo) o instituciones públicas (centros educativos); sin embargo, se reconoce que se incluye únicamente a una pequeña muestra de la población, misma que no representa en su totalidad la diversidad de las comunidades y los habitantes del distrito, o incluso la opinión de otras organizaciones no formales o alternativas que puedan existir en el sector.
- Para los talleres con niños y adolescentes, se trabajó precisamente con

centros educativos por la dificultad que implica divulgar las actividades en las comunidades y la apatía de la ciudadanía por participar en dichos procesos. En gran parte, por la falta de credibilidad de las instituciones públicas y promesas de campaña incumplidas.

Según el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en su Informe Nacional sobre Desarrollo Humano (2013), citado por Villalta, destaca que "*Costa Rica posee el porcentaje más bajo de participación de la población en organizaciones sociales en América Latina*". (2015, p.147).

- Alta complejidad burocrática o existencia de trámites y gestiones engorrosas dentro de las instituciones públicas, para realizar actividades o intervenciones urbanas, que alargan de manera innecesaria los tiempos de ejecución.
- Tiempos de respuesta extensos, por parte de colaboradores municipales y de otras institucionales públicas.
- Apatía inicial del INCOFER y la inestabilidad en la Presidencia y la Gerencia de Operaciones, que inicialmente influyó de manera negativa en el proceso. Pero que, posteriormente, gracias a la insistencia y a repetidas reuniones de negociación, finalmente se logró llegar a acuerdos. Mismos que deben quedar por escrito para que tengan validez, ya que, en ocasiones modifican su criterio, pese a la aprobación inicial en reuniones previas.
- Dificultad para encontrar espacios acordes (espacio libre disponible para el número de participantes, mobiliario apropiado, confort climático, percepción de seguridad y otras variables) para la realización de las actividades o los talleres, dentro del distrito en estudio. Situaciones externas que generaban incomodidad e influían de manera negativa en el comportamiento de cierto número de participantes.

RECOMENDACIONES GENERALES

A continuación se sintetizan las principales recomendaciones para el proceso metodológico y el diseño participativo, que podrían resultar provechosas de aplicar para el desarrollo futuro del proyecto y otras investigaciones o iniciativas afines.

- En cuanto al tema de la metodología, se recomienda dentro de lo posible, mejorar la relación entre el gobierno local y las asociaciones de desarrollo u otros grupos dentro de las comunidades; con el único fin de gestionar proyectos o intervenciones sustentables, que satisfagan las verdaderas necesidades, que sólo quienes habitan el barrio conocen. Desarrollar estas tareas desde el ámbito social y no solamente desde lo técnico-constructivo, ya que, las iniciativas en cuanto al tema de convivencia e interacción social, también repercuten en los resultados físico-espaciales de mejoramiento de los barrios.
- Contar con flexibilidad a la hora de trabajar la metodología, tanto del proceso general como de cada uno de los talleres en comunidad; ya que, se trabaja con sistemas dinámicos y cuya única finalidad es que se adapte a las necesidades cambiantes de la ciudad y la diversidad de sus ciudadanos, o participantes, en caso de los talleres.
- Trabajar con una organización o grupo establecido en la comunidad, y hacerlos partícipes del proceso. Preferiblemente un grupo variado de personas, a fin de que las intervenciones no resulten excluyentes para algún tipo de usuario (por edad, género, orientación sexual, religión u otras condiciones).
- Proporcionar avances del proceso regularmente, para que los intere-

sados siempre estén enterados de actividades o eventos relacionados con el proyecto.

- Se recomienda utilizar ciertos recursos de comunicación, como las redes sociales, para divulgar la información de actividades u otros. Por ejemplo, la consolidación de un grupo en *Whatsapp* resulta una herramienta conveniente para divulgar información de manera efectiva.
- Propiciar talleres que permitan a los vecinos del sector, señalar las prioridades y la definición de áreas problemáticas o que cuentan con el potencial para intervenir.

APORTES DE LA PRÁCTICA

En este apartado se enumeran algunos de los aportes más significativos que se realizaron desde la Práctica Dirigida hacia la academia y hacia el gobierno local.

- Uno de los principales aportes de la Práctica hacia la Escuela de Arquitectura; es que se espera servir como ejemplo para que otros estudiantes desarrollen sus Trabajos Finales de Graduación en modalidad de Práctica Dirigida. Para que se generen procesos reales con otras instituciones y comunidades, y se concreten proyectos específicos con un impacto en la calidad de vida de las personas. Al contrario de lo que ocurre tradicionalmente, cuando los proyectos no se traducen del papel a la realidad.
- Como parte de la Práctica, a nivel institucional, se logró impactar la manera de trabajar desde la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat

Comunitario, sensibilizando y creando consciencia en la importancia de la participación comunitaria en los procesos de diseño de la ciudad y el impacto social que esto genera.

- Igualmente, se generaron cambios en la concepción de ciudad dentro de la oficina. Actualmente, la preocupación no es sólo ejecutar proyectos en obra gris, con superficies urbanas impermeables y sus implicaciones. Sino que se promueven proyectos que incluyen más áreas verdes y arborización, para crear espacios más humanos y confortables climáticamente. Para ello, se busca constantemente la asesoría de la Sección Parques y Arboricultura Urbana, a fin de ejecutar proyectos integrales.

- A través de la Práctica, se han fomentado las relaciones humanas y laborales, entre la Sección Mejoramiento de Barrios y Hábitat Comunitario y otros Departamentos o Secciones de la Municipalidad de San José entre ellos, Departamento de Servicios Ambientales (Sección de Parques y Arboricultura Urbana, Sección Limpieza Urbana, Sección Servicios de Recolección), Departamento Gestión Urbana, Sección Diseño e Ingeniería, Proceso de Topografía, Imprenta Municipal, Departamento de Servicios Culturales, Oficina Cooperación Internacional e Interinstitucional y Responsabilidad Social, Alcaldía y otros. Esto, con el fin de cumplir con el objetivo inicial, de promover una estrategia integral e interdepartamental dentro del gobierno local.

- A nivel institucional (02|17), se tomó en cuenta a la Sección para formar parte de una iniciativa de trabajo integral e interdepartamental en la lucha por la erradicación de botaderos clandestinos, en conjunto con el Departamento de Servicios Ambientales (Sección Parques y Arboricultura Urbana, Sección Limpieza Urbana, Sección Servicios de Recolección, el Programa de Reciclaje y otros). La propuesta tiene como objetivo inicial la erradicación de 5 botaderos clandestinos en el Cantón

Central de San José, como meta por año. Al igual que en la Intervención Urbana, se propició el trabajo en conjunto con las comunidades afectadas y la empresa privada en cada sector; con el fin de otorgar sostenibilidad en el tiempo.

- A partir del proyecto, también se han iniciado negociaciones entre el Departamento Mejoramiento del Hábitat Humano y Regeneración Urbana y el INCOFER, a fin de generar un Convenio que permita a la Municipalidad de San José intervenir el derecho de vía con proyectos de mejoras en infraestructura y la recolección y el manejo adecuado de desechos sólidos.

GLOSARIO

Áreas verdes. Se toma como base la definición del gobierno local, la cual, surgió en el año 2009 como parte de un consenso entre las instancias municipales vinculadas al área ambiental. De acuerdo con lo anterior, se definió como

“un concepto integral que incluye elementos que no necesariamente están asociados a una cobertura vegetal de suelo natural y/o arborización, sino también a espacios públicos construidos para la recreación, el deporte y esparcimiento; espacios que permitan:

- Protección de la calidad del ambiente (reproducción y albergue de especies de flora y fauna, fijación de carbono y producción de oxígeno, protección y conservación del suelo).
- Esparcimiento y recreación de la población.
- Mejora de la salud mental, emocional y física de la población.
- Paisaje, ornato y embellecimiento de la ciudad.”

(Municipalidad de San José, 2014, p.5)

Barrio. Según la definición incluida en las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José es

“la fracción del territorio de una ciudad, dotado de una fisionomía y características que le son propias y de rasgos distintivos que le confieren cierta unidad e individualidad. En ciertos casos, se denomina barrio una división administrativa de la ciudad, pero el barrio suele ser independiente de cualquier límite administrativo. Se habla de barrio para nombrar, en particular, a la comunidad de habitantes de cierta parte de la ciudad.” (Municipalidad de San José, 2014, p.94)

Ciudad emergente. Todas *“aquellas áreas urbanas que se clasifican como intermedias, de acuerdo con la población total de cada país, y que además muestran un crecimiento poblacional y económico sostenido, en un ambiente de estabilidad social y gobernabilidad”*. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2014, p.6)

Ciudad sostenible. De acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo, el concepto de ciudad sostenible se puede sintetizar como aquella ciudad *“que ofrece una buena calidad de vida a sus ciudadanos, minimiza sus impactos al medio natural, preserva sus activos ambientales y físicos para generaciones futuras, y a través de ello promueve su competitividad. De la misma manera, cuenta con un gobierno local con capacidad fiscal y administrativa para llevar a cabo sus funciones urbanas con la participación activa de la ciudadanía”*. (Banco Interamericano de Desarrollo, 2014, p.4)

Conservación. Se acuerdo con el artículo 4 inciso 8) del Reglamento de Renovación Urbana, el concepto de conservación se refiere a las *“acciones que tienen por objetivo la protección del patrimonio histórico, arquitectónico e intangible, así como de los recursos naturales, para asegurar su preservación...”* (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017, p.5)

Cultura. Según la Conferencia Mundial sobre las Políticas Culturales (1982) celebrada en México, *“la cultura puede considerarse actualmente como el conjunto de los rasgos distintivos, espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad o un grupo social. Ella engloba, además de las artes y las letras, los modos de vida, los derechos fundamentales al ser humano, los sistemas de valores, las tradiciones y las*

creencias y que la cultura da al hombre la capacidad de reflexionar sobre sí mismo. Es ella la que hace de nosotros seres específicamente humanos, racionales, críticos y éticamente comprometidos. A través de ella discernimos los valores y efectuamos opciones. A través de ella el hombre se expresa, toma conciencia de sí mismo, se reconoce como un proyecto inacabado, pone en cuestión sus propias realizaciones, busca incansablemente nuevas significaciones, y crea obras que lo trascienden”. (Municipalidad de San José, 2013, p.4)

Derecho de vía. Según las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José (Antes Reglamentos del Plan Director Urbano de San José), el derecho de vía *“es el ancho total de la carretera, calle, sendero o servidumbre, esto es, la distancia entre líneas de propiedad incluyendo la calzada, aceras y fajas verdes”*. (Municipalidad de San José, 2014, p.96)

Desarrollo sostenible. Es *“aquel que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades”*. (United Nations, 1987, p.16)

Distrito. De acuerdo a las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José (Antes Reglamentos del Plan Director Urbano de San José); el distrito es la *“Unidad Administrativa que sigue a la vecindad (Barrio). Puede contener a más de cinco unidades vecinales, variando la población contenida, entre los 25 a los 75 mil habitantes. El elemento que determina mejor su escala es el colegio secundario”*. (Municipalidad de San José, 2014, p.60)

Equipamiento urbano. El concepto de equipamiento urbano según las Re-

formas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José (Antes Reglamentos del Plan Director Urbano de San José) corresponde a "todos los elementos que requiere la ciudad para funcionar con eficiencia, entendiéndose a ésta como un sistema integrado de estructuras, en donde los elementos sociales siguen pautas que determinan la ubicación de las instituciones. A la vez, la interacción de los procesos institucionalizados, producen la organización y coordinación de los mismos que al relacionarse entre si en su expresión física, configuran y dan carácter a la estructura urbana". (Municipalidad de San José, 2014, p.97)

Espacios verdes, deportivos y recreativos de uso público. Estos espacios corresponden "a todas las zonas verdes y espacios de orden público y de libre acceso". (Municipalidad de San José, 2014, p.5)

Etnografía. Se define "como aquel conjunto de técnicas de investigación que hacen énfasis en la descripción de lo que una gente hace desde la perspectiva de la misma gente". Es decir, se interesa por las prácticas de los individuos y los significados de las mismas para ellos. (Restrepo, 2011, p.2)

Franjas viales y otros espacios viales arborizados. De acuerdo con el documento de Áreas verdes, deportivas y recreativas del Cantón de San José. Identificación y categorización (2014); estas áreas ingresan dentro de la categoría de *Espacios verdes, deportivos y recreativos de uso público*. (Municipalidad de San José, 2014, p.5)

Las franjas viales y otros espacios viales arborizados corresponden a las "áreas verdes asociadas a los sistemas de circulación peatonal y vehicular de la ciudad, áreas a lo largo de las vías públicas con trama verde (calles,

carreteras, líneas férreas, vías peatonales) como son el derecho de vía del ferrocarril, las isletas viales con vegetación como las rotondas y jardineras viales, los bulevares viales con vegetación y las alamedas que contengan un mínimo del 25% del área de espacio verde y otros elementos similares". (Municipalidad de San José, 2014, p.7)

Mejoramiento Integral de Barrios. En la nueva propuesta del Reglamento de Renovación Urbana es el "conjunto de acciones para el mejoramiento físico, social, económico, organizacional y ambiental de los asentamientos humanos a escala local. Involucra a los ciudadanos, grupos comunitarios, sector privado y las autoridades locales". (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2015, p.4)

Participación ciudadana. La participación ciudadana es entendida como "un proceso continuo de integración e interacción de la ciudadanía (en forma individual o participando en forma colectiva) con la institucionalidad pública, en la corresponsabilidad, toma de decisiones, la fiscalización, control y ejecución de las acciones en los asuntos públicos que les afectan en lo político, económico, social y ambiental para permitirles su pleno desarrollo humano y fortalezca la gobernanza ". (Rosales, Rosales y Víquez, 2012, p. 7-8)

Plan Regulador. En el documento de las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José (Antes Reglamentos del Plan Director Urbano de San José); se define como Plan Regulador al "instrumento de planificación local que define en un conjunto de planos, mapas, reglamentos y cualquier

otro documento, gráfico o suplemento, la política de desarrollo y los planes para distribución de la población, usos de la tierra, vías de circulación, servicios públicos, facilidades comunales, construcción, conservación y rehabilitación de áreas urbanas". (Municipalidad de San José, 2014, p.63)

Regeneración Urbana. De acuerdo al Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José, se define como el "Proceso por el cual se realizan un conjunto de propuestas y acciones tendientes a impulsar una recuperación paulatina, un uso intensivo y un aprovechamiento colectivo de las zonas urbanas que han caído en deterioro, abandono y obsolescencia; todo lo anterior mediante la inserción de proyectos de recuperación del tejido urbano y los espacios de la ciudad, tomando en cuenta a la población existente". (Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH, 2004, p.2)

Renovación Urbana. Se define como "el proceso de mejoramiento dirigido a erradicar las zonas de tugurios y rehabilitar las áreas urbanas en decadencia o en estado defectuoso; y la conservación de áreas urbanas y la prevención de su deterioro". (Ley de Planificación Urbana, 1968, p.2)

Por otra parte, de acuerdo al documento de las Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José, los procesos de Renovación Urbana pueden ser definidos también como "operaciones de reestructuración que implican una sustitución sistemática de antiguos elementos por nuevos para responder a una nueva concepción de la ciudad o adaptarse a nuevas necesidades. Regeneración y renovación, por transformación y sustitución, de elementos de la misma naturaleza". (Municipa-

lidad de San José, 2014, p.102)

Repoblamiento Urbano. En el mismo documento que hace referencia al Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José, se define como un

"Proceso integral que permite revertir la pérdida de población en los centros urbanos deprimidos, por una dinámica de atracción de población que asegure una mezcla residencial, de producción e ingresos, mediante políticas e incentivos que mantengan el atractivo de las ciudades. Este proceso debe asegurar la existencia de vivienda diversa e integrada a la infraestructura urbana, así como la cohesión social". (Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH, 2004, p.2)

Retiros. De acuerdo con la Ley de Planificación Urbana (Art. 1 Ley N°4240), los retiros son "espacios abiertos no edificados comprendidos entre una estructura y los linderos del respectivo predio". (Ley de Planificación Urbana, 1968, p.2)

Vigilancia natural. Se entiende como "la habilidad de ver y ser visto y de sentir confianza en el espacio urbano, tanto por sus características físicas como por las personas que lo habitan". (Rau, s.f., p.87)

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arce Guillén, M. (12 de febrero de 2014). Verdades sobre el plan GAM 2013-2030. *La Nación*. Recuperado de http://www.nacion.com/opinion/foros/Verdades-plan-GAM_0_1396260364.html
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2014). *Iniciativa Ciudades Emergentes y Sostenibles*. (2ed.). [Registro web]. Recuperado de http://issuu.com/ciudadesemergentesysostenibles/docs/gu__a_metodo_l__gica_ices_-_segunda_
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). *Retos de desarrollo urbano en América Latina y el Caribe*. [Registro web]. Recuperado de <http://www.iadb.org/es/temas/ciudades-emergentes-y-sostenibles/dando-respuesta-a-los-desafios-de-desarrollo-urbano-de-las-ciudades-emergentes,6690.html>
- Barrantes Echavarría, R. (2013). *Investigación: Un camino al conocimiento. Un enfoque cualitativo, cuantitativo y mixto*. San José: Editorial Universidad Estatal a Distancia.
- Borja, J. y Muxí, Z. (2000). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona.
- Bru Martín, P. y Basagoiti R., M. (2004). *La Investigación-Acción Participativa como metodología de mediación e integración socio-comunitaria*. [Registro web]. Recuperado de http://www.pacap.net/es/publicaciones/pdf/comunidad/6/documentos_investigacion.pdf
- Camacho, E. (21 de mayo de 2015). ¿Cómo lograr un mayor crecimiento económico? *La Nación*. Recuperado de <http://www.nacion.com/opinion/foros/lograr-mayor-crecimiento-eco->

nomico_0_1488851122.html

Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. (2018). Mapa interactivo de sitios con declaratoria de Patrimonio Histórico Arquitectónico. Recuperado de http://www.patrimonio.go.cr/map/01_sanjose

Consejo Nacional de Planificación Urbana. (2013). *Plan Regional de Ordenamiento Territorial de la Gran Área Metropolitana, Plan GAM 2013-2030*. Recuperado de http://www.mivah.go.cr/Biblioteca_PlanGAM.shtml

Consejo Nacional de Planificación Urbana. (2008). *Proyecto de Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana, Plan PRUGAM 2008-2030*. Recuperado de <http://www.mivah.go.cr/PRUGAM.shtml>

Corella V., R. (16 de febrero de 2003). La hermosa dama de mármol. *Revista Dominical, La Nación*. Recuperado de <http://www.nacion.com/dominical/2003/febrero/16/dominical8.html>

Costa Rica. Asamblea Legislativa (1993, 01 de septiembre). Sobre las Dimensiones de los Derechos Vía en los Ferrocarriles Nacionales Decreto Ejecutivo N° 22483-MOPT, Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles INCOFER. LEY N° 7001. En: INCOFER, [Registro web]. Recuperado de http://www.incofer.go.cr/media/posts/decreto_no_22483_mopt_sobre_lasdimensiones_de_los_derechos_de_v_a_en_los_ferrocarriles_nacionales.pdf

Decreto N°31730-MIDEPLAN-MIVAH. Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José, San José, Costa Rica, 3 febrero de 2004.

Edwards, Brian. (2009). *Guía básica de la sostenibilidad*. (2ed.). Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Espinoza, E. (22 de enero de 2017). Leyendas de la otra Costa Rica: La novia sin rostro del cementerio de Obreros. *CRhoy*. Recuperado de <http://www.crhoy.com/entretenimiento/cultura/leyendas-de-la-otra-costa-rica-la-novia-sin-rostro-del-cementerio-de-obreros/>

García de los Reyes, J. C. (11 de abril de 2012). Arquitectura participativa: "Open Space" en Jun. *La ciudad comprometida*. Recuperado de <http://granadablogs.com/gr-arquitectos/2012/04/11/arquitectura-participativa-open-space-en-jun/>

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Infinito. Recuperado de http://www.urbangateway.org/system/files/documents/publicspace/cities_for_people_spanish_final_ss2.pdf

Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. (2015). *Borrador final del Reglamento de Renovación Urbana*. San José, Costa Rica: Dirección de Urbanismo y Vivienda.

Ley N°4240. Ley de Planificación Urbana, San José, Costa Rica, 15 noviembre de 1968.

Ley N° 7001. Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles INCOFER, San José, Costa Rica, 19 septiembre de 1985.

Ley N°7555. Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica, San José, Costa Rica, 28 septiembre de 1995.

Martínez Gaete, C. (24 de mayo de 2015). Tres claves para recuperar los espacios públicos y fomentar la vida urbana. *Plataforma Urbana*. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2015/05/24/tres-claves-para-recuperar-los-espacios-publicos-y-fomentar-la-vida-urbana/>

Municipalidad de San José. (2014). *Áreas verdes, deportivas y recreativas del Cantón de San José. Identificación y categorización*. San José, Costa Rica.

Municipalidad de San José. (2011). *Plan de Accesibilidad de la Municipalidad de San José: Período 2011-2016*. Recuperado de https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SiteAssets/Planificaci%C3%B3n%20institucional/Plan%20de%20Accesibilidad%20Periodo%202011-2016.pdf

Municipalidad de San José. (2012). *Plan de Desarrollo Municipal 2012-2016*. Recuperado de https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SiteAssets/plan_desarrollo_municipal/Plan%20Desarrollo%20Municipal%202012-2016%20vigente%20mayo%202013.pdf

Municipalidad de San José. (2013). *Política Cultural de la Ciudad de*

San José y su Plan de Acción 2013-2021. San José, Costa Rica: Editorial de la Boca del Monte.

Municipalidad de San José. (2015). *Política de Participación y Corresponsabilidad Ciudadana -PPCC-*. San José, Costa Rica: Centro de Documentación Municipalidad de San José.

Municipalidad de San José. (2014). *Reformas a los Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón de San José (Antes Reglamentos del Plan Director Urbano de San José)*. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional.

Municipalidad de San José. (2014). *Servicios Municipales*. Mejoramiento de Barrios. Recuperado de https://www.msj.go.cr/servicios_municipales/SitePages/mejoramiento_de_barrios.aspx

Naranjo, V. (2010). *Reflexiones para un trabajo abierto: Recuperación social y urbana de espacios públicos*. [Registro web]. Recuperado de <http://www.cpted.cl/publicacion/7aa1d9378cd5fa14ffa75d6fc0aad514.pdf>

Ortiz, M., Sánchez, D., Rosales, J. y Portilla, D. (2012). *Anteproyecto Ruta por la Paz. Una propuesta de prevención integral en el espacio urbano*. San José, Costa Rica.

Paniagua Arguedas, L. y Salgado Ramírez, I. (2014). *Barrios para la gente: políticas locales sobre vivienda y hábitat con enfoque de género y gestión del riesgo en Centroamérica*. San José, Costa Rica: SIEDIN.

Petry, I. (2013). *Serie laboratorio de innovación urbana para la convivencia y la gobernanza de la seguridad: Estrategias locales de prevención de violencia y promoción de la convivencia. La experiencia participativa de Montes de Oca*. San José, Costa Rica: ONU-Habitat. Recuperado de http://www.onuhabitat.org/index.php?option=com_docman&task=doc_details&Itemid=235&gid=1169

Rau, M. (s.f). *Prevención del crimen mediante el diseño ambiental en latinoamérica. Un llamado de atención ambiental comunitaria*. [Registro web]. Recuperado de <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/cd57/rau.pdf>

Restrepo, E. (2011). *Técnicas Etnográficas*. [Registro web]. Recuperado de <http://www.tecnicasetnograficas.ecaths.com/textos/>

Román, E. (2015). *Un silencioso testigo: El Cementerio General de San José*. [Registro web]. Recuperado de <https://huellas-culturales11.wordpress.com/trabajos-de-los-estudiantes-i-2015/elesebeth-roman-morales-aqui-el-nombre-del-trabajo/>

Rosales, J., Rosales, C., Víquez, J. (2012). *Programa Mejoramiento de Barrios*. San José, Costa Rica: Municipalidad de San José.

Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano. (2004). *Informe de la Comisión de Repoblamiento y Regeneración Urbana de San José*. San José, Costa Rica: Sección de Publicaciones CNFL.

United Nations. *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*, 1987. Recuperado de <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>

Villalta, M. (2015). *Gestión Alternativa de la Ciudad desde la Gente. En el escenario del espacio público* (Tesis de maestría). Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, Colombia.

Villalobos, R. (2015). *Barrioscopio del Sur. Vías y dispositivos de imaginación desde el espacio urbano. Caso: Imaginario dominante barrios del Sur*. (Tesis de licenciatura). Universidad de Costa Rica, San José, Costa Rica.

PLAN DE ACCIÓN DE LA POLÍTICA DE PARTICIPACIÓN Y CORRESPONSABILIDAD CIUDADANA (PPCC)

2015-2021 | Municipalidad de San José

16.

Acción. Incorporar de manera sistemática la Responsabilidad Social Empresarial en los proyectos que planifique la Municipalidad con el objetivo de canalizar la participación y recursos del sector privado en el marco de la PPCC.

Actividades. Diseñar un portafolio de proyectos existentes en la Municipalidad identificando los aportes posibles de las empresas en el marco de su responsabilidad social empresarial.

Responsables. Participación Ciudadana y Gerencia de Gestión.

20.

Acción. Fortalecer los programas de sensibilización dirigidos a la población del Cantón sobre protección del medio ambiente, generando un fortalecimiento a las organizaciones civiles que trabajan la temática para que asuman su corresponsabilidad en este tema, en el marco de la Ley para la Gestión Integral de Residuos Sólidos No. 8839 del 13 de julio 2010.

Actividades. Elaborar propuesta de talleres de sensibilización dirigidos a la población del Cantón en materia de protección al medio ambiente; elaboración de materiales; implementación de los talleres.

Responsables. Gestión Ambiental, Servicios Ambientales, Comunicaciones, Participación Ciudadana.

28.

Acción. Promover "Ferias de Salud y de mejoramiento del ambiente" en las comunidades con mayor vulnerabilidad social, en coordinación con otras instituciones del gobierno central y ONG's.

Actividades. Diseño y ejecución de las ferias.

Responsables. Servicios Ambientales, Gestión Ambiental, Mejoramiento de Barrios, Participación Ciudadana.

29.

Acción. Implementar el proyecto de visores comunales como estrategia para el control ciudadano del servicio de recolección de residuos, limpieza urbana y mantenimiento de parques.

Actividades. Validación del proyecto, calendario de implementación, definición de recursos requeridos, ejecución.

Responsables. Servicios Ambientales, Gestión Ambiental, Mejoramiento de Barrios, Participación Ciudadana, Gerencia de Provisión de Servicios.

30.

Acción. Promover procesos organizativos de los y las ciudadanas que habitan en los alrededores de los "basureros clandestinos" para su control y eliminación.

Actividades. Definir los "basureros clandestinos" a intervenir; identificar organizaciones comunales y vecinos/as comprometidos/as; conformación de micro-comités; diseño e implementación del Plan de Trabajo del comité.

Responsables. Participación Ciudadana, Gerencia de Gestión, Gerencia de Provisión de Servicios, Servicios Ambientales, Mejoramiento de Barrios.

37.

Acción. Fortalecer la estrategia de comunicación que informe sobre las acciones que realiza la Municipalidad en cada uno de los distritos (es-

crita, TV, perifoneo, volanteo e internet, facebook, pancartas, etc) para fomentar la participación comunal informada en dichas acciones.

Actividades. Elaboración de la estrategia; diseño de materiales; implementación de la estrategia.

Responsables. Participación Ciudadana, Comunicaciones, Imprenta, Gerencia de Provisión de Servicios.

44.

▪ **Acción.** Realizar campañas de concientización que promueva la recolección de residuos sólidos en lugares públicos de las comunidades (pulperías, iglesias, parques, etc...) denominada "deposite la basura en el recipiente" (dotar el cantón con cien mil recipientes) en el tema de recolección de desechos sólidos tendientes a generar una cultura de separación, reutilización, y reciclaje.

▪ **Actividades.** Diseño de campañas, diseño y elaboración de materiales; implementación.

▪ **Responsables.** Participación Ciudadana, Gerencia de Provisión de Servicios: Servicios Ambientales, Gestión Ambiental, imprenta, Comunicaciones, RSE.

49.

▪ **Acción.** Involucrar a las comunidades en el cuidado de la infraestructura pluvial, mobiliario urbano, parques, salones comunales.

▪ **Actividades.** Selección de comunidades, implementación de proceso de sensibilización, constitución de comités de cuidado del sistema pluvial, diseño de mecanismos de comunicación y coordinación.

▪ **Responsables.** Construcción de Red Pluvial, Gerencia de Provisión de Servicios, Participación Ciudadana.

(Municipalidad de San José, 2015, p.21)



MUNICIPALIDAD
DE SAN JOSÉ

