

The background of the entire page is a dense, black and white illustration of a diverse crowd of people. The figures are small and stylized, engaged in various activities such as walking, running, playing sports, and socializing. The overall effect is one of a vibrant, active community.

**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA**  
FACULTAD DE INGENIERÍA

# **ACUPUNTURA URBANA**

COMO ESTRATEGIA PARA SANAR Y  
REVITALIZAR ESPACIOS COMERCIALES  
Y SOCIALES DEL DISTRITO CENTRAL  
DE ATENAS

**ESCUELA DE  
ARQUITECTURA**

**LEONARDO ESTEBAN  
ARGUEDAS OVIEDO**

II SEMESTRE / 2017

B10549

PROYECTO FINAL DE GRADUACIÓN PARA OPTAR POR  
EL GRADO DE LICENCIATURA EN ARQUITECTURA

**Atenas**  
**es**  
**apenas**

**Cecilia**  
**Matamoros**

**UNIVERSIDAD DE COSTA RICA**  
FACULTAD DE INGENIERÍA

# **ACUPUNTURA URBANA**

COMO ESTRATEGIA PARA SANAR Y  
REVITALIZAR ESPACIOS COMERCIALES  
Y SOCIALES DEL DISTRITO CENTRAL  
DE ATENAS

**ESCUELA DE  
ARQUITECTURA**

II SEMESTRE / 2017

**LEONARDO ESTEBAN  
ARGUEDAS OVIEDO**

B10549

PROYECTO FINAL DE GRADUACIÓN PARA OPTAR POR  
EL GRADO DE LICENCIATURA EN ARQUITECTURA

## Comité Asesor

**Directora**

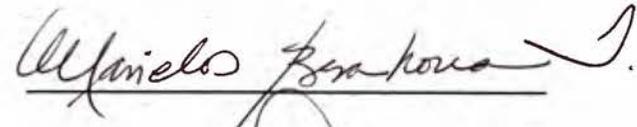
**Lectora**

**Lectora**

**Lector Invitado**

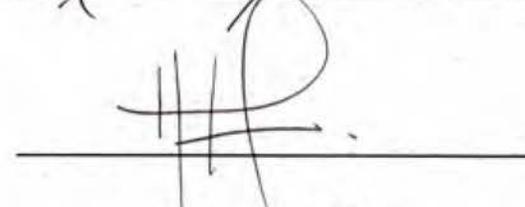
**Lectora Invitada**

Arq. María de los Ángeles Barahona Israel, **Dra.**



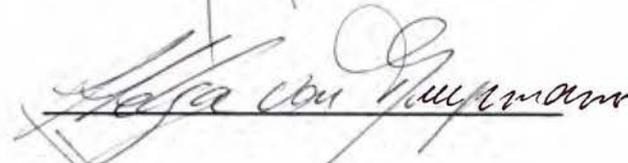
Handwritten signature of María de los Ángeles Barahona Israel, written in cursive above a horizontal line.

Arq. Ana Ulloa Dormond, **Licda.**



Handwritten signature of Ana Ulloa Dormond, consisting of stylized initials above a horizontal line.

Arq. Helga von Breyman, **Dra.**



Handwritten signature of Helga von Breyman, written in cursive above a horizontal line.

Arq. Jorge Loría Quesada, **MSc.**



Handwritten signature of Jorge Loría Quesada, featuring a stylized initial 'J' above a horizontal line.

Arq. Andrea Sancho Salas, **Licda.**



Handwritten signature of Andrea Sancho Salas, written in cursive above a horizontal line.

## **Dedicatoria**

*A Dios, quien me ha bendecido en mis estudios, con mi familia y amigos, por las muchas oportunidades que me ha regalado para superación profesional y personal, y por todo lo bueno que ha de venir.*

## Agradecimientos

*A mi madre por su apoyo incondicional y por enseñarme el valor del esfuerzo y de la constancia,*

*a María de los Ángeles Barahona por su grandiosa amistad, enseñanzas e infinita paciencia,*

*a Laura Phillips y Silvia Solís por su valiosa amistad y apoyo constante,*

*a Ana Ulloa por darme parte de su valioso tiempo para consejo y guía de muchos de mis trabajos,*

*a Helga von Breymann por compartir su conocimiento y formar parte imprescindible de esta investigación,*

*a todas aquellas personas que mostraron interés y me brindaron su ayuda durante toda mi carrera.*



**RESUMEN**  
**de la inves-  
tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

Contemporáneamente el cantón de Atenas se ha convertido en una zona rururbanizada, aquella que responde a la excesiva aparición de viviendas unifamiliares en un entorno rural, habitadas por personas que viven de la ciudad y conviven con gente que reside en y del campo (Guallart, 2009).

La rururbanización que caracteriza el cantón se potencia por el vínculo que la Ruta 27 tiene con *Alajuela y San José*, que son centros urbanos de alta demanda y oferta económica. Por eso, en Atenas se generó el fenómeno de *ciudad dormitorio*, afectando las dinámicas sociales, culturales y económicas de los ámbitos del espacio público, instituciones gubernamentales y privadas, así como los pocos micro-comercios presentes en su estructura urbana. De este modo, la investigación propone un *plan de intervención sectorial arquitectónico y urbano* para restaurar las dinámicas sociales y comerciales de su distrito Central y además emplear la Radial como una justificación para detonar un desarrollo urbano acorde con las dinámicas socio-económicas que Costa Rica proyecta en su día a día.

En el abordaje de esta investigación se emplea la etnografía y los procesos participativos mediante el involucramiento de las personas que habitan la zona delimitada, como metodología que permita el arraigo identitario y el reconocimiento de los problemas que afectan la estabilidad comercial, la participación de los ciudadanos en el uso de los espacios públicos, el reflejo de infraestructuras urbanas deficientes dentro del aspecto público, gubernamental y específicamente en las de transporte colectivo; la ejecución de proyectos que no poseen correspondencia entre su contexto y función, el detrimento y desaprovechamiento de la infraestructura vial, entre otras. Además, dicha metodología admite la propuesta, discusión y formalización de todo tipo de soluciones integrales, contextualizadas y bajo los lineamientos de *ciudad sostenible*, que responden a los procesos que afectan al cantón y que, además brinden pautas para un desarrollo urbano correcto.

### ***PALABRAS CLAVE***

***ciudad sostenible, rururbanización, ciudad dormitorio, trama urbana, espacio público, acupuntura urbana.***



# ÍNDICE

general  
imágenes  
diagramas  
mapas

# 1.

---

## **Introducción**

- 1.1 Selección de tema *p.02*
- 1.2 Justificación *p.06*
- 1.3 Alcances *p.12*

# 2.

---

## **Problemática**

- 2.1 Problema de investigación *p.18*
- 2.2 Delimitaciones *p.26*
  - Físico-espacial *p.28*
  - Temporal *p.31*
  - Social *p.31*
- 2.3 Objetivos de investigación *p.32*
  - Objetivo general *p.32*
  - Objetivos específicos *p.33*

# 3.

---

## **Referencias del sitio**

- 3.1 Aspectos políticos *p.36*
- 3.2 Aspectos teóricos *p.36*
- 3.3 Aspectos contextuales *p.37*

# 4.

---

## **Marco teórico / análisis de casos**

- 4.1 Marco teórico *p.42*
  - Ciudad *p.43*
  - Estructura / trama urbana *p.44*
  - Intervención urbana *p.44*
  - Eje de desarrollo *p.44*
  - Agrupación e integración *p.45*
  - Conceptos espaciales urb. *p.45*
  - Espacios públicos *p.47*
  - Urbanismo *p.48*
  - Ciudad contemporánea *p.48*
  - Rururbanización *p.49*
  - Ciudad dormitorio *p.52*
  - Componentes sociales urb. *p.52*
  - Lugar y experiencia *p.53*
  - El "No Lugar" *p.53*
  - Identidad y apropiación *p.54*
  - Ciudad sostenible *p.55*
  - Acupuntura urbana *p.58*
  - Urbanismo participativo *p.60*
  - Paisajismo *p.62*
  - Situaciones del esp. púb. *p.63*
  - Diseño de terminales de buses *p.63*
  - Diseño inclusivo *p.64*
- 4.2 Estudio de casos *p.67*
  - Superkilen *p.68*
  - Conectando ciudad *p.70*
  - Barrio Puerta de la M. *p.71*

## 5.

---

### **Marco metodológico**

- 5.1 Tipo de investigación **p.77**
- 5.2 Enfoque de la investigación **p.77**
- 5.3 Naturaleza de la investigación **p.78**
- 5.4 Etapas y fases de la investig. **p.78**
- 5.5 Cronograma de actividades **p.84**

## 6.

---

### **Análisis del contexto**

- 6.1 Feria del agricultor **p.88**
- 6.2 Radial y conexión al Distrito **p.90**
- 6.3 Borde urbano del Distrito **p.93**
- 6.4 Comercio + zona patrimonial **p.96**
- 6.5 Mercado Municipal de Atenas **p.99**
- 6.6 Estación cantonal de buses **p.106**
- 6.7 Escuela de Arte y Música **p.108**

## 7.

---

### **Procesos participativos**

- 7.1 Proceso participativo **p.114**
- 7.2 Diálogo de ideas / CATUCA **p.116**
- 7.3 Taller dinámico **p.119**
  - Puesta en marcha **p.119**
  - Síntesis de ideas **p.125**
- 7.4 Diálogo SOMOS ATENAS **p.126**
- 7.5 Reunión y diálogo municipal **p.126**
- 7.6 Resumen **p.128**

## 8.

---

### **Propuestas de intervención sectorial**

- 8.1 Definición de proyectos **p.132**
- 8.2 Ubicación de proyectos **p.134**
- 8.3 Intervenciones comerciales **p.136**
  - Estación de buses de Atenas **p.138**
  - Mercado municipal de Atenas **p.154**
  - Núcleo verde / plaza **p.170**
- 8.4 Intervenciones Cult. + Gob. **p.180**
  - Nuevo municipio **p.182**
  - Escuela de Arte y Música **p.196**

Escuela José Carlos Umaña **p.206**

8.5 Interv. del esp. púb. Enlace entre propuestas del Central **p.218**

8.6 Inter. paisajística en la Radial **p.230**

Intervención arq. en la Radial **p.240**



### **Referencias bibliográficas**

Tesis **p.258**  
Libros **p.258**  
Periódicos digitales **p.259**  
Sitios Web **p.259**  
Entrevistas **p.261**

# I.

## Imágenes

01. Festejos en el parque **p.09**
02. Festejos en el parque **p.09**
03. Festejos en el parque **p.09**
04. Festejos en el parque **p.09**
05. ¿Escuela de Música? **p.10**
06. ¿Escuela de Música? **p.10**
07. Radial de Atenas **p.11**
08. Antecedentes **p.20**
09. Aspectos actuales **p.22**
10. Aspectos actuales **p.22**
11. Aspectos actuales **p.22**
12. Aspectos actuales **p.22**
13. Delimitaciones **p.29**
14. Aspecto físico, trama central **p.30**
15. Aspecto físico, trama central **p.30**
16. Aspecto físico, trama central **p.30**
17. Aspecto físico, trama central **p.30**
18. Centro de dep. tradicionales **p.37**
19. Propuesta parque de Atenas **p.38**
20. Propuesta parque de Atenas **p.38**
21. Propuesta parque de Atenas **p.39**
22. Propuesta parque de Atenas **p.39**
23. Propuesta parque de Atenas **p.39**
24. Apropiación, espacio público **p.47**
25. Apropiación, espacio público **p.47**
26. El "No Lugar" **p.54**
27. Acupuntura Urbana **p.58**
28. Acupuntura Urbana **p.59**
29. Carrera Sétima, Bogotá **p.60**
30. Diseño inclusivo **p.65**
31. Diseño inclusivo **p.65**
32. Superkilen **p.69**
33. Parque Fluvia Río Pasto **p.70**
34. Barrio Puerta de la Mancha **p.71**
35. Barrio Puerta de la Mancha **p.72**
36. Barrio Puerta de la Mancha **p.73**
37. Feria del Agricultor **p.88**
38. Radial **p.90**
39. Radial **p.90**
40. Radial **p.90**
41. Bordes del Centro **p.93**
42. Esp. urbanos / Iglesia Católica **p.94**
43. Esp. urbanos / Iglesia Católica **p.94**
44. Esp. urbanos / Parque **p.95**
45. Esp. urbanos / Parque **p.95**
46. Esp. urbanos / Colegio J.C.U. **p.96**
47. Esp. urbanos / Colegio J.C.U. **p.96**
48. Esp. urbanos / Colegio J.C.U. **p.96**
49. Esp. urbanos / Mercado **p.97**
50. Esp. urbanos / Mercado **p.99**
51. Esp. urbanos / Mercado **p.99**
52. Esp. urbanos / Mercado **p.99**
53. Esp. urbanos / Mercado **p.99**
54. Esp. urbanos / Mercado **p.99**
55. Esp. urbanos / Mercado **p.101**
56. Esp. urbanos / Mercado **p.101**
57. Esp. urbanos / Mercado **p.103**
58. Esp. urbanos / Mercado **p.103**
59. Esp. urbanos / Mercado **p.103**
60. Esp. urbanos / Mercado **p.104**
61. Esp. urbanos / buses **p.106**
62. Esp. urbanos / buses **p.106**
63. Esp. urbanos / Esc. música **p.108**
64. Material para reunión mpal. **p.127**
65. Material para reunión mpal. **p.127**
66. Material para reunión mpal. **p.127**
67. Material para reunión mpal. **p.127**
68. Intervenciones comerciales **p.137**
69. Estación de bus / 1er nivel **p.143**
70. Estación de bus / 2do nivel **p.145**
71. Estación de bus / corte long. **p.147**
72. Estación de bus / corte trans. **p.149**
73. Estación de bus **p.151**
74. Mercado del año 1906 **p.156**
75. Mercado del año 1906 **p.157**
76. Mercado del año 1954 **p.158**
77. Dinámica social de 1954 **p.159**
78. Intervención del mercado **p.161**
79. Fachada oeste **p.164**
80. Conjunto: Mercado, nueva plaza y terminal de buses **p.165**
81. Intervención del mercado **p.166**
82. Intervención del mercado **p.167**
83. Intervención del mercado **p.168**
84. Propuesta de nueva plaza **p.170**
85. Propuesta de nueva plaza **p.176**
86. Propuesta de nueva plaza **p.177**
87. Mobiliario urbano **p.178**
88. Mobiliario urbano **p.178**
89. Mobiliario urbano **p.179**
90. Mobiliario urbano **p.179**
91. Propuesta municipal **p.185**
92. Propuesta municipal **p.186**
93. Propuesta municipal **p.187**
94. Propuesta municipal **p.188**
95. Propuesta municipal **p.189**
96. Propuesta municipal **p.190**
97. Propuesta municipal **p.191**
98. Propuesta municipal **p.193**
99. Propuesta municipal **p.194**

100. Propuesta municipal **p.195**
101. Edificio municipal de 1929 **p.198**
102. Edificio municipal de 1929 **p.199**
103. Intervención del municipio **p.200**
104. Rescate del espacio público **p.202**
105. Rescate del espacio público **p.202**
106. Rescate del espacio público **p.203**
107. Rescate del espacio público **p.204**
108. Rescate del espacio público **p.205**
109. Escuela J.C.U. del año 1905 **p.208**
110. Escuela J.C.U. del año 1905 **p.209**
111. Escuela J.C.U. del año 1905 **p.210**
112. Escuela J.C.U. del año 1905 **p.211**
113. Propuesta J.C.U **p.213**
114. Propuesta J.C.U **p.214**
115. Propuesta J.C.U **p.215**
116. Intervención Colegio J.C.U. **p.216**
117. Intervención Calle Central **p.223**
118. Interv. Av. 2da y Calle 2 **p.225**
119. Interv. Av. 2da y Calle 2 **p.227**
120. Intervención Calle Central **p.228**
121. Intervención paisajística **p. 236**
122. Intervención paisajística **p. 237**
123. Mobiliarios urbanos **p. 238**
124. Mobiliarios urbanos **p. 238**
125. Mobiliarios urbanos **p. 239**
126. Mobiliarios urbanos **p. 239**
127. Planta conjunto + visual **p. 244**
128. Planta conjunto + visual **p. 245**
129. Primer nivel **p. 247**
130. Segundo nivel **p. 249**
131. Sección transversal **p. 251**
132. Intervención arq. **p. 253**
133. Intervención arq. **p. 254**
134. Intervención arq. **p. 255**

## **II.**

---

### **Diagramas**

01. Dinámica social del día a día **p.03**
02. El ciudadano **p.07**
03. Problema de investigación **p.25**
04. Espacio rururbano **p.51**
05. Síntesis ciudad sostenible **p.57**
06. Síntesis metodológica **p.83**
07. Cronograma de actividades **p.85**
08. Talleres y reuniones **p.115**
09. Taller CATUCA **p.117**
10. Taller dinámico **p.120**
11. Síntesis de talleres **p.125**
12. Jerarquización de proyectos **p.133**
13. Intervenciones comerciales **p.136**
14. Propuesta estación de bus **p.139**
15. Propuesta estación de bus **p.141**
16. Propuesta estación de bus **p.142**
17. Propuesta estación de bus **p.143**
18. Propuesta mercado Atenas **p.155**
19. Propuesta mercado Atenas **p.163**
20. Plaza pública **p.173**
21. Plaza pública **p.175**
22. Intervenciones Cult. + Gob. **p.181**
23. Propuesta municipalidad **p.183**
24. Propuesta escuela de m. **p.197**
25. Propuesta p. + arq. Radial **p.230**
26. Propuesta arq. en la Radial **p.243**

## **III.**

---

### **Mapas**

01. Etapas y macro-sectores **p.13**
02. Etapa A **p.15**
03. Problemática **p.19**
04. Delimitaciones **p.27**
05. Delimitación específica **p.28**
06. Anillo de contención **p.91**
07. Esp. urbanos **p.94**
08. Colegio J.C.U. y municipalidad **p.96**
09. Talleres y reuniones **p.118**
10. Periferia vial, taller **p.121**
11. Ubicación esp. de las ideas **p.123**
12. Puntos de acupuntura urb. **p.129**
13. Propuestas **p.135**
14. Propuesta municipal **p.182**
15. Vías a intervenir **p. 220**
16. Intervención paisajística **p.233**
17. Intervención paisajística **p.235**
18. Ubicación de intervención arquitectónica de la Radial **p. 241**



**CAPÍTULO 1**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

# INTRODUCCIÓN

selección del tema  
justificación  
alcances

1.1

# selección del tema

cantones aledaños  
carencia de dinámicas comerciales sólidas  
poco aprovechamiento de su ubicación



*Selección del tema*

Diagrama 01. Dinámica social del día a día

Fuente: Elaboración propia

Al posicionarse la carretera José María Castro Madriz, conocida como la Ruta 27 o San José - Caldera, en la periferia sur del cantón de Atenas, se debería reflejar el beneficio que trae a la zona como medio para el progreso económico y como promotora de las dinámicas socio-culturales. Sin embargo, las circunstancias actuales son contrarias a lo esperado. Se tiene que las interacciones comerciales y sociales desarrolladas en la estructura urbana del distrito Central de la región, han sido mal aprovechadas y con poca relación entre ellas y su entorno, fomentando que Atenas sea una *ciudad dormitorio* rodeada de un potente y progresivo incremento económico, cultural y social; en los cantones aledaños” (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas P.21). Así también, el progreso que se menciona anteriormente se ve reflejado por ejemplo, en el cantón de Orotina en donde se espera el inicio de la construcción del nuevo aeropuerto internacional de Costa Rica, como lo explica el señor Ruiz (citado de CentralAmericaData.com, 2015):

...se ha identificado al cantón de Orotina como el punto idóneo para construir la nueva terminal aérea y que sería el sustituto del actual Aeropuerto Internacional Juan Santamaría... (Párr. 3).

Así también, en los cantones de Grecia, Palmares y San Ramón se refleja el potencial económico mediante la contabilización de locales comerciales, realizada por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos en el 2015; en contraste con Atenas. Es importante argumentar que los comercios atenienses fluctúan es decir, son pocos los servicios que surgen y permanecen a flote.

#### GRECIA

**872** comercios distribuidos en sus 8 distritos

Fuente: **INEC**

---

Grecia **.613 comercios**  
 San Isidro **.21 comercios**  
 San José **.38 comercios**  
 San Roque **.32 comercios**  
 Tacares **.42 comercios**  
 Río Cuarto **.69 comercios**  
 Puente de Piedra **.31 comercios**  
 Bolívar **.26 comercios**

#### SAN RAMÓN

**783** comercios distribuidos en sus 13 distritos

Fuente: **INEC**

---

San Ramón **.560 comercios**  
 Santiago **.27 comercios**  
 San Juan **.39 comercios**  
 Piedades Norte **.14 comercios**  
 Piedades Sur **.21 comercios**  
 San Rafael **.16 comercios**  
 San Isidro **.18 comercios**  
 Ángeles **.27 comercios**  
 Alfaro **.13 comercios**  
 Volio **.8 comercios**  
 Concepción **.6 comercios**  
 Zapotal **.5 comercios**  
 Peñas Blancas **.29 comercios**

#### PALMARES

**248** comercios distribuidos en sus 7 distritos

Fuente: **INEC**

---

Palmares **.131 comercios**  
 Zaragoza **.37 comercios**  
 Buenos Aires **.41 comercios**  
 Santiago **.10 comercios**  
 Candelaria **.4 comercios**  
 Esquipulas **.9 comercios**  
 La Granja **.16 comercios**

#### ATENAS

**151** comercios distribuidos en sus 8 distritos

Fuente: **INEC**

---

Atenas **.81 comercios**  
 Jesús **.23 comercios**  
 Mercedes **.6 comercios**  
 San Isidro **.7 comercios**  
 Concepción **.12 comercios**  
 San José **.6 comercios**  
 Santa Eulalia **.15 comercios**  
 Escobal **.1 comercio**

Por otra parte, en el cantón vecino de Alajuela se tiene una importante gestión comercial, como: City Mall, la Zona Franca Saret, el desarrollo industrial y comercial en el Coyol y en su radial, además de su creciente aproximación comercial con la provincia de Heredia. En su aspecto cultural se observan las constantes intervenciones urbanas para mejora del casco central referente a parques, plazas, representatividad y apoyo de actividades sociales como vínculo cultural e identitario. En el tema de movilidad y turismo se suma el importante rol que cumple el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría (Plan de Desarrollo Cantonal. Pp.261-276).

Otra región que por su proximidad, medido a través del tiempo de recorrido en transporte público y privado, es la provincia de San José, que a pesar de estar ubicada geográficamente “lejos” de la zona en estudio, la Ruta 27 es vínculo de las actividades comerciales, industriales, habitacionales y entre otras que proporciona Santa Ana, Escazú, San José, San Pedro, Curridabat, la Uruca al cantón de Atenas.

Las características de desarrollo presentes en las zonas antes citadas lleva a que la mayoría de los profesionales atenienses se movilicen hacia ellas, para desempeñar roles labores y educativos que fatifsagan con la demanda presente en sus estilos de vida (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas. P.21) y por consiguiente, en busca de actividades recreativas o incluso por visita a familiares. Dado que un número considerable de nuevas familias en Atenas, adoptaron al cantón como su nuevo hogar por “ser tranquilo, de baja densidad poblacional, con facilidad de moverse hacia sus trabajos e institutos educativos y con la presencia de un clima favorable”. (Villalta, E. Entre-

vista personal. 2016, abril 15). Sin embargo, contrario a las características aportadas en la entrevista, se tiene que la calidad espacial de los ámbitos públicos y semipúblicos en el distrito Central (parque, plazas, estaciones de autobuses, Mercado Municipal, Feria del Agricultor, entre otros hitos de carácter socio-cultural) presentan una desintegración programática y poco aprovechamiento de sus funciones, ocasionado por la ausencia de planificación urbana.

De este modo, se define el tema de investigación como el análisis de los espacios y procesos urbanos consecuentes al desaprovechamiento de la relación con la Ruta 27 y las regiones aledañas, mediante el estudio de las dinámicas sociales cotidianas que conllevan el desuso de los espacios comerciales, deportivos, socio-culturales y turísticos, que en su mayoría no existen o se encuentran desarticulados de un tejido urbano público apropiado para el habitante.

1.2

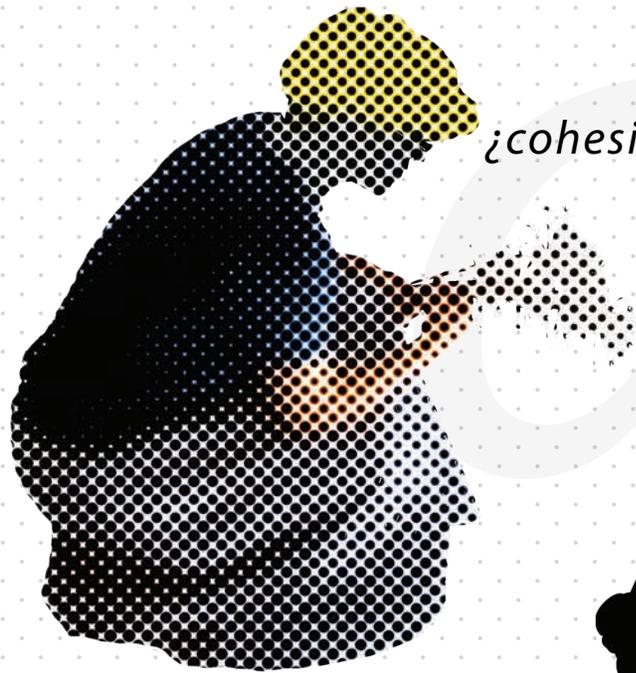
# justificación

ciudad dormitorio

feria del clima

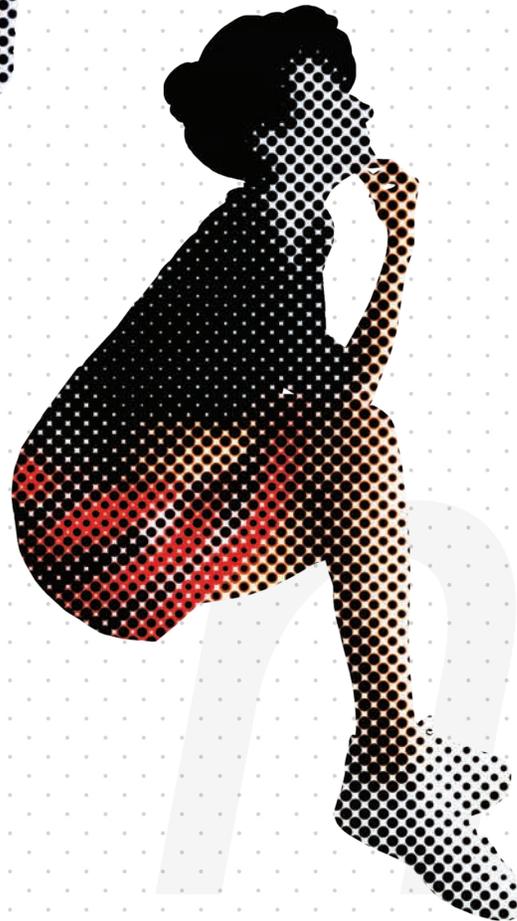
escuela de música

crecimiento habitacional desorganizado



*¿cohesión social?*

*mejor  
viajar...*



*¿en dónde estamos?*

**Justificación**

Diagrama 02. El ciudadano  
Fuente: Elaboración propia

Atenas es considerada una *ciudad dormitorio*, generado por la salida de una cifra importante de atenienses (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas. Pp. 20-23) entre las 5:00 a.m. y las 7:00 p.m.; en obligación de cumplir con sus responsabilidades laborales, educativas y en busca de espacios y actividades de esparcimiento. Entonces, personalmente surge la necesidad de comprender las causas del fenómeno vivido en el cantón y de por qué carece una estructura urbana consciente y planificada que permita establecer patrones de crecimiento o de desarrollo económico y socio-cultural que posibilite la estadía de sus residentes. Antagónicamente, dados los esfuerzos institucionales y gubernamentales del cantón para desarrollar actividades culturales tradicionales y de crear ámbitos espaciales urbanos de cultura y deporte.

El cantón es poseedor de la Cámara de Turismo y Comercio de Atenas (CATUCA) que ha realizado proyectos como: La Feria del Clima desde 1998, cuyo fin es brindar un espacio para el incentivo de las actividades populares de la región, como: comidas típicas, artesanías, festejos artísticos, religiosos y con aportes a la recreación familiar (CATUCA, 2016). Estas dinámicas se realizan en el Parque Central permitiendo que se genere un intercambio social y cultural importante y diverso (ver imágenes 01-02-03-04). Sin embargo, estos festejos se desarrollan entre 2 y 3 veces al año, resultando en muchos días de detrimento social, cultural e inclusive económico.

La Municipalidad de Atenas en favor del progreso cantonal se encuentra constantemente ejecutando proyectos de toda índole (salud, deporte, cultura, recreación, educación, movilidad, etc.) que se desarrollan sobre las actividades e infraestructuras existentes, por ejemplo: a la Escuela de Música y Arte de Atenas, ubicada en el costado norte de las instalaciones de almacenaje de la empresa CoopetransAtenas, le están construyendo dos aulas para el uso de los futuros músicos que aprenden en la Sede (Municipalidad de Atenas, 2016). Sin embargo, la Escuela se encuentra con un importante problema de contextualización que impide generar una legibilidad de su actividad, por competir con el ruido de los buses y camiones que transitan y permanecen en el área, con la basura que dejan los camiones recolectores de desechos que se estacionan y guardan frente a la Escuela; por la poca visibilidad y acceso que esta infraestructura presenta; como se observa en las imágenes 05 y 06. Lo anterior se expone como ejemplo del entorpecimiento programático de una actividad representativa desarrollada en el cantón ya que, la Escuela de Música, en su trayectoria ha formado a jóvenes con alto talento musical y además, es centro de enseñanza para artes, como: pintura al óleo, dibujo con grafito, etc.

Por otra parte y sin olvidar la insuficiencia de fuentes de trabajo, que sin lugar a duda alimenta el fenómeno de ciudad dormitorio, es importante reflejar que en la actualidad Atenas cuenta con 5 colegios (uno de ellos, un colegio técnico); una sede del Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y la Universidad Técnica Nacional (UTN), lo que implica que la formación de profesionales va en crecimiento y con respaldo educativo importante. (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas. Pp. 21-27). Pero, además representa un crecimiento en la cantidad de residentes y con esto las áreas habitacionales que se desarrollan bajo un modelo degenerativo que transforma el paisaje del cantón, percibiéndose una ciudad sin relaciones socio-culturales estables. Según estudios realizados para la formulación del Plan de Desarrollo Humano del cantón de Atenas 2010-2015, referente a la construcción de viviendas:



pintores, artesanos, cantantes  
y cocineros atenienses expo-  
nen y venden sus productos



*Festejos en el Parque*  
Imágenes 01-02-03-04. El ciudadano  
Fuente: CATUCA

...datos suministrados por UCADEA (Unión Cantonal de Asociaciones de Desarrollo de Atenas) desde el año 1990 se han construido más de 600 casas ubicadas en todo el Cantón. Todas incluyen aportes del *bono de vivienda* y son parte del convenio Fundación Costa Rica-Canadá y del Banhvi, donde se ve beneficiada la clase social de media a baja... El número de viviendas y/o establecimientos que se han construido con otros proyectos o en forma particular, puede duplicarse... (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009).

El considerable incremento habitacional es alarmante porque Atenas es una región estancada económicamente, a causa de la salida muchos residentes durante la mañana y tarde. Lo anterior genera situaciones negativas como lo es la congestión vial sobre la Radial (ver imagen 07), que recibe gran cantidad de los vehículos que transportan profesionales, estudiantes, turistas, viajeros de paso, entre otros ciudadanos. Añadido a esto, se debe aclarar que el alto tránsito es a causa del transporte privado o particular.

Para justificar la movilización de los pobladores, personalmente se realizó la contabilización de los usuarios que hacen uso del servicio público hacia San José, entre las 5:30 a.m. y las 9:00 a.m., resultando con la salida aproximada de 850 personas. A este dato no se le ha sumado el número de usuarios que hacen uso de los buses con rutas y horarios diferentes a los antes establecidos, es decir personas que viajan hacia Alajuela, Palmares, Orotina y los demás distritos que posee el cantón. Además de los ciudadanos que se transportan en vehículo privado, como ya se había mencionado.

*¿identidad?*

- el camión invisibiliza la actividad cultural



*¿Escuela de Música?*

Imágenes 05-06. Compitiendo con su entorno

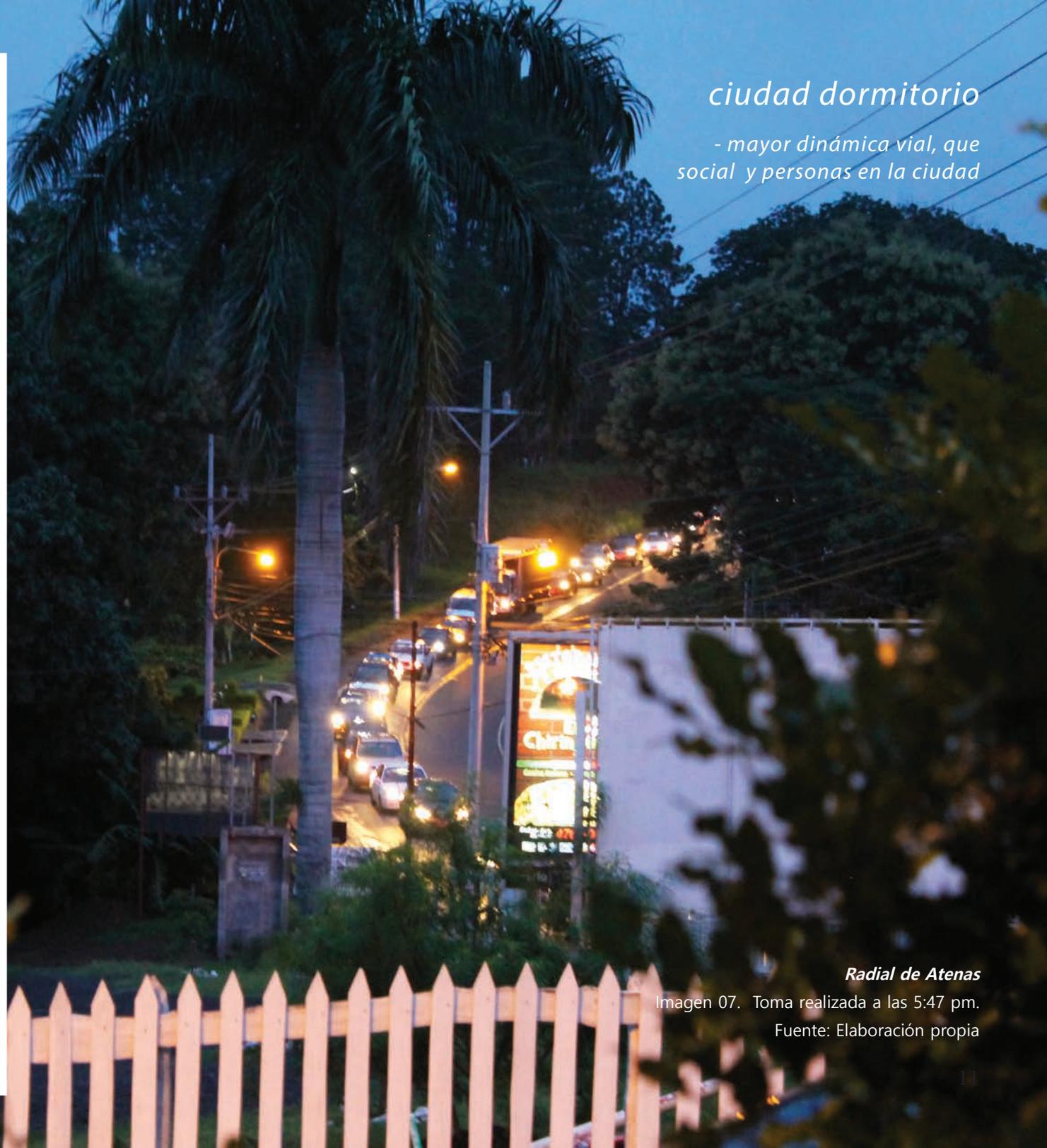
Fuente: Elaboración propia



¿QUÉ  
IDENTIFICA  
AL CAN-  
TÓN Y A  
SUS COM-  
ONENTES  
ESPACIA-  
S URBA-  
NOS?

*ciudad dormitorio*

*- mayor dinámica vial, que  
social y personas en la ciudad*



*Radial de Atenas*

Imagen 07. Toma realizada a las 5:47 pm.

Fuente: Elaboración propia

1.3

# alcances

etapas de desarrollo

intervenciones

generación de actividades socio-culturales y comerciales



*Carretera Nacional Interamericana*

*Centro*

*Feria del Agricultor*

*Radial*

*Ruta 27*

*Río Grande*

**A**

**B**

**C**

***Etapas de proyecto***

Mapa 01. Etapas y macro-sectores de desarrollo

Fuente: Elaboración propia

Dado el análisis de los componentes espaciales urbanos y de las dinámicas de comportamiento de los atenienses, en relación con el desuso del espacio público y a la carencia comercial, se plantea una intervención urbana sectorial que vincula la Ruta 27 con la Carretera Nacional Interamericana, mediante la intervención urbanística, arquitectónica y paisajística de la Radial, la Avenida Central y de terrenos específicos del distrito Central (ver mapa 1). Esto, con la intención de articular las actividades culturales y comerciales, en especial la Escuela de Arte y Música, la Feria del Agricultor, el mercado y sus funciones, el parque, la estación de buses de CoopetransAtenas, el Colegio José Carlos Umaña y las instituciones de poder (hitos importantes de toda región). Además, la intervención busca establecer el tratamiento a nivel funcional, contextual y social de los espacios urbanos inmersos en las zonas antes mencionadas, aplicando las teorías de *Ciudad Sostenible* y de *Acupuntura Urbana* para la reubicación, mejora y propuesta de ámbitos espaciales públicos y privados integrados con los procesos contemporáneos urbanos de Atenas. Así mismo se tiene como objetivo ampliar el límite establecido en el imaginario colectivo del ateniense, de lo que representa el núcleo del Distrito: *4 limitadas cuadras comerciales, de bienes y servicios, que funcionan como recurso económico.*

De acuerdo con la complejidad que plantea la investigación y dado a que en los alcances se pretende atraer los procesos de movilidad social generados por de la Ruta 27: *turismo, comercio, trabajo, recreación, etc;* se plantean 3 etapas de desarrollo urbano (ver mapa 01):

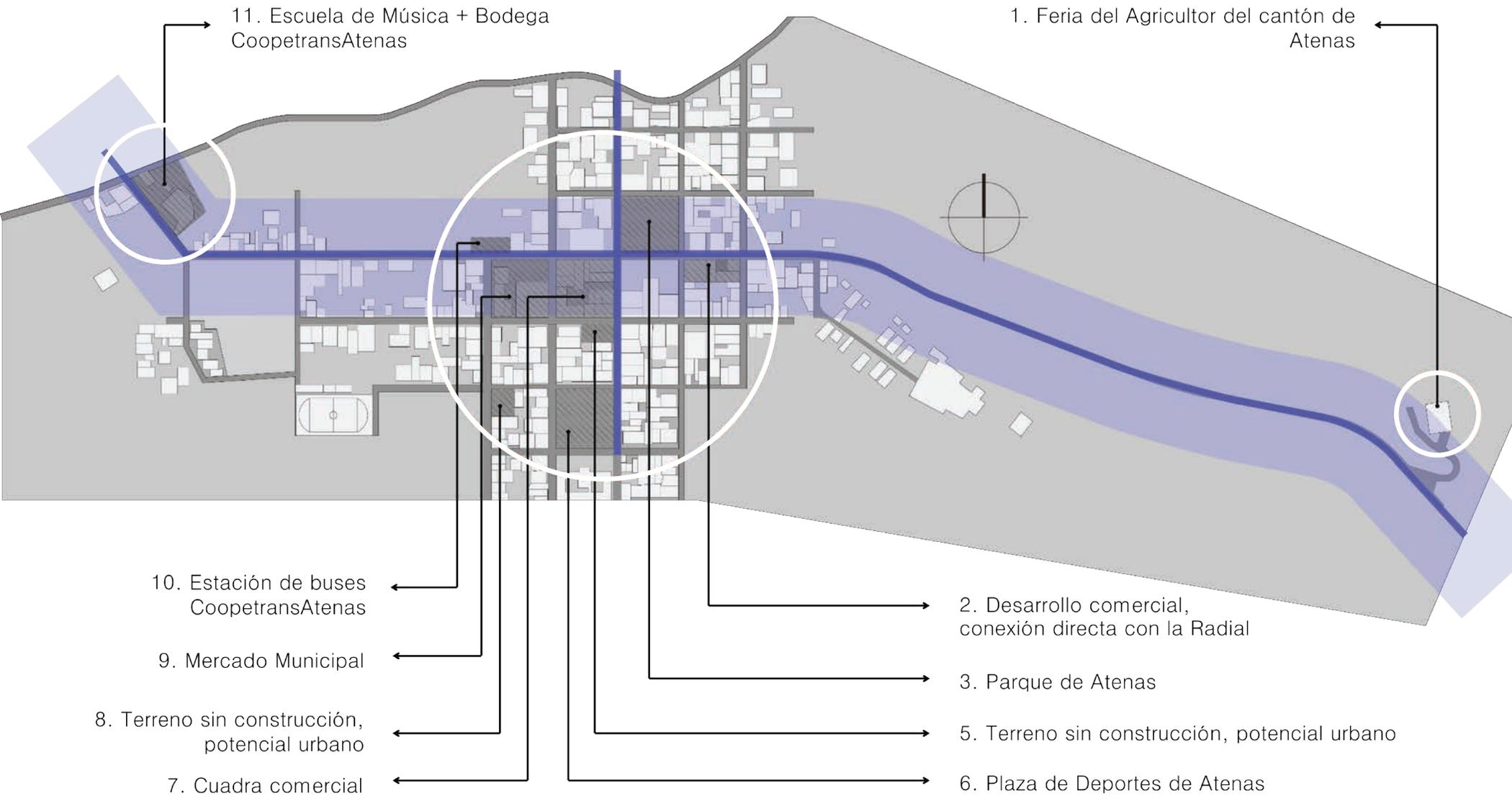
- A.** De la Escuela de Música a la Feria del Agricultor.
- B.** De la Feria del Agricultor al centro de Río Grande.
- C.** De Río Grande al entronque con la Ruta 27.

Según la exposición definición de etapas, la que se desarrollará será la **A** (ver mapa 02): *desde la Escuela de Música (ubicada en el borde sur de la Carretera Nacional Interamericana) a la Feria del Agricultor.* Esta, implica el tratamiento (tejido vehicular, peatonización, acondicionamiento de mobiliario y ámbitos espaciales urbanos para la generación de actividades socio-culturales y comerciales, etc.) de la estructura urbana de una parte del distrito Central.

Por otra parte, entre los planteamientos de intervención urbana sectorial se busca proponer una estación de buses que integre las rutas regionales y cantonales, generar identidad para el Mercado, ampliar las cuadras comerciales locales, inserción de las políticas de la teoría de *Ciudad Sostenible*: "el peatón y los sistemas alternativos de transporte se tornan relevantes en el diario interactuar de la región, posicionamiento de zonas de estar vinculadas con ámbitos comerciales, mediante áreas verdes" (Comisión de Brundtland, 1983); activación y jerarquización del Palacio Municipal y de la sede del Colegio José Carlos Umaña, entre otros; en aras de elevar el valor cultural e identitario y permitiendo una contextualización apropiada de actividades. Por lo que, a través de los tratamientos en la **Etapas A** se espera propiciar el desarrollo de las demás (*B - C*) y, con ello lograr minimizar el fenómeno de la rururbanización en Atenas: *ciudad dormitorio.*

**Etapas de proyecto**  
 Mapa 02. Etapa A  
 Fuente: Elaboración propia

 Eje de Desarrollo	 Ruta de alto tránsito, vínculo con la propuesta de Eje de Desarrollo	 Posible zona de influencia de la propuesta	 Ámbitos espaciales urbanos relevantes
---	--	--	---





**CAPÍTULO 2**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

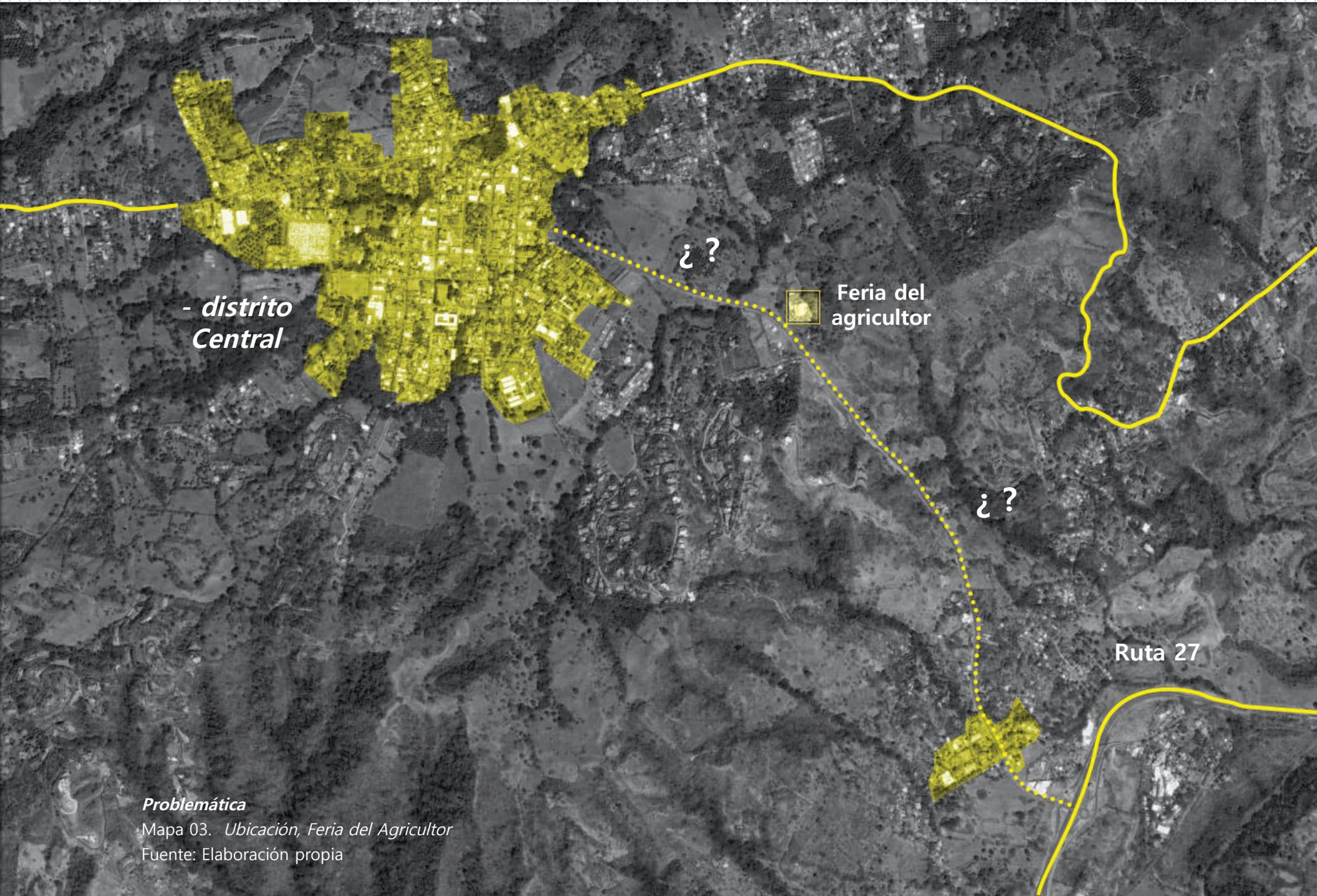
# PROBLEMÁTICA

problema de investigación  
delimitaciones  
objetivos de investigación

2.1

# problema de investigación

camino de carretas y puente ferroviario  
actividades en ámbitos dispersos y al azar  
Atenas zona estratégica



- *distrito Central*

¿ ?

Feria del agricultor

¿ ?

Ruta 27

**Problemática**

Mapa 03. *Ubicación, Feria del Agricultor*

Fuente: *Elaboración propia*

## Antecedentes

Atenas destacó en 1843 por la creación de la ruta *Camino de Carretas*, hoy la Carretera Nacional Interamericana que atraviesa los Montes del Aguacate. El cantón aportaba en el suministro de alimento y albergue a los "carreteros" con sus bueyes como principal herramienta; ya que transportaban café, caña de azúcar, entre otros productos (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009). Sin embargo, desde dichos tiempos Atenas se utilizaba como un área para el descanso de los boyeros, específicamente en una zona conocida como *La Boca*, actualmente los barrios de Jesús y Desmonte (Miryam Fallas Lestón, 1978). En promedio, se trasladaban unas setecientas carretas al día, independientemente si provenían de Puntarenas o San José. De este modo, se debía brindar un servicio para los viajeros: las posadas y hoteles estaban siempre llenos de trabajadores y era común el establecimiento de ventas de café, tamales, caña, fósforos, candelas, licores, entre otros; que generaban que la zona cobrara vida, al son de la música de guitarras y de bailes al ritmo del acordeón y de las marimbas (Miryam Fallas Lestón, 1978).

Por otra parte, en 1901 fue diseñado y construido el Puente Ferroviario sobre el Río Grande, permitiendo un nuevo acceso económico, debido a los constantes transportes de productos que se realizaban de Puntarenas hacia la capital. (Miryam Fallas Lestón, 1978). Pese a las relaciones sociales y comerciales que generaba para esta y otras regiones, en 1995 José María Figueres cierra el Instituto Costarricense de Ferrocarriles [INCOFER] (Madrigal, 2015), propiciando un estancamiento económico y una baja en las relaciones socio-culturales con las zonas aledañas. Contrariamente con los enlaces que se mantenían por la carretera Intera-

mericana (Costa Rica Infolink, 2009).

En el año 2005 cuando se abre el tramo de la Ruta 27 (que pasa por la región), se vislumbra un incentivo a las capacidades económicas y socio-culturales que el cantón podría ofrecer; en solución al bajo uso de la carretera Interamericana, dado a que la nueva ruta tiene 13 kilómetros menos (LANAMME, 2010). Entonces, se establecen propuestas como el Plan de Desarrollo Humano Cantonal, la actual formulación del Plan Regulador, el apoyo a instituciones como La Cámara de Turismo y Comercio de Atenas, el establecimiento de proyectos como el Museo Ferroviario en el 2003, en aras de generar un atractivo turístico en la comunidad de Río Grande (Costa Rica Infolink, 2009).



**CERRADO**  
**Y EN DETE-**  
**RIORO, POR**  
**FALTA DE**  
**TURISMO**

### **Antecedentes**

Imagen 08. Museo Ferroviario  
Fuente: Costa Rica Infolink

## Aspectos actuales

Contemporáneamente, todas aquellas ideas para mejora de los vínculos socio-culturales en el cantón no se han ejecutado correctamente puesto que conllevan a aportes económicos bajos, a la poca relevancia que han tomado las iniciativas culturales, al estancamiento en las relaciones sociales a escala media y macro, es decir, a lo interno de Atenas y con los cantones aledaños. Lo último, ejemplificado con el hecho de solo poseer rutas para el servicio de transporte en autobús hacia Palmares (escasas), Alajuela y San José (Coopetrans Atenas, 2016). Situaciones que se comparan a lo reflejado en 1843, cuando los trabajadores empleaban la zona para descansar: *ciudad dormitorio* (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009). Este hecho toma valor al presenciar la cifra considerable de ciudadanos que se movilizan diariamente fuera de la región (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas. P.21).

Además, en relación con el desarrollo de actividades comerciales, culturales y deportivas, a pesar de que en Atenas se cuenta con ámbitos urbanos (espacios e infraestructuras) y una representación profesional para gestar proyectos novedosos, los espacios existentes para el deporte y/o cultura poseen una condición de deterioro, no presentan adaptaciones para la adecuada ejecución de otras actividades, a los espacios urbanos existentes se les resta el valor de sus funciones iniciales por los que fueron creadas, como la Plaza de Deportes (ver imágenes 09-10-11) (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009); persiste la idea de establecer actividades en ámbitos dispersos y al azar, sin generar conexiones físicas que permiten contextualizarlas; no se da el incentivo necesario para que las propuestas presentadas cumplan con la función idealizada, como lo es el Museo Ferroviario que actualmente es un espacio en constante deterioro (Costa Rica Infolink, 2009). También, la Feria del Agricultor que se realizaba en los bordes de la plaza municipal del distrito Central, se traslada por motivos de acondicionar el área para actividades de skate, voleibol de playa, por la afectación del funcionamiento deportivo y recreativo del lugar (ver imagen 12) y principalmente por los problemas viales que estaba generando. (Loria, M. Entrevista personal. 2016, marzo 24).

De este modo, la solución que la Municipalidad de Atenas en cooperación con el Ministerio de Agricultura y Ganadería, desarrollaron fue la construcción de unas instalaciones que alcanzan los cinco mil metros cuadrados, en un terreno ubicado en la Radial de Atenas (Damasco, 2015, Párr. 5). Es importante explicar, que el terreno se encuentra desvinculado de cualquier otra actividad (cultural, deportiva, institucional, comercial, habitacional, etc); y está posicionado a 1 kilómetro al centro del cantón y a 1.8 kilómetros del centro de Río Grande de Atenas.



¡CANCHAS DE VOLEIBOL y  
ZONA DE SKATE! Pero parece  
que no se pueden usar

*Aspectos actuales*

Imágenes 09-10-11-12. Plaza para deportes de Atenas  
Fuente: Elaboración propia

Se hace importante resaltar que así como la Feria del Agricultor se encuentra en medio de terrenos sin actividades, el Museo Ferroviario también lo está, puesto que su ubicación es a 3.6 kilómetros del distrito Central, con una dificultad de acceso considerable y sin mucha información que haga constancia de su existencia (Costa Rica Infolink, 2009). Sin embargo, por la poca relación física y perceptual que poseen las instalaciones de la Feria del Agricultor y otros espacios urbanos cito a Manuel Herce (2009), en su libro "Sobre la Movilidad en la Ciudad":

...la noción de una estructura urbana de una ciudad es entendida como la expresión sobre un territorio en concreto, de la íntima relación entre actividades y flujos, plasmada en ese territorio como una disposición determinada de los usos del suelo (espacio de localización de esas actividades) y de las relaciones entre ellos (materializadas en espacios canal adaptados, que constituyen las infraestructuras de todo tipo)... (p. 53).

Siendo importante, y continuando con los planteamientos del señor Herce, al mantener una correcta relación de actividades; se formulan las interrogantes: ¿es acaso que la estructura urbana actual del cantón de Atenas condiciona la posibilidad de generar nuevos proyectos comerciales y socio-culturales, enlazados con el uso de la Ruta 27, actual vía de mayor tránsito vehicular?

¿Es la poca inmersión en las relaciones culturales, económicas, sociales internas y con otros cantones, lo que ha causado que una región estratégica como Atenas no establezca vínculos para el desarrollo de su estructura urbana y, que a su vez no permita equipararse al progreso de los

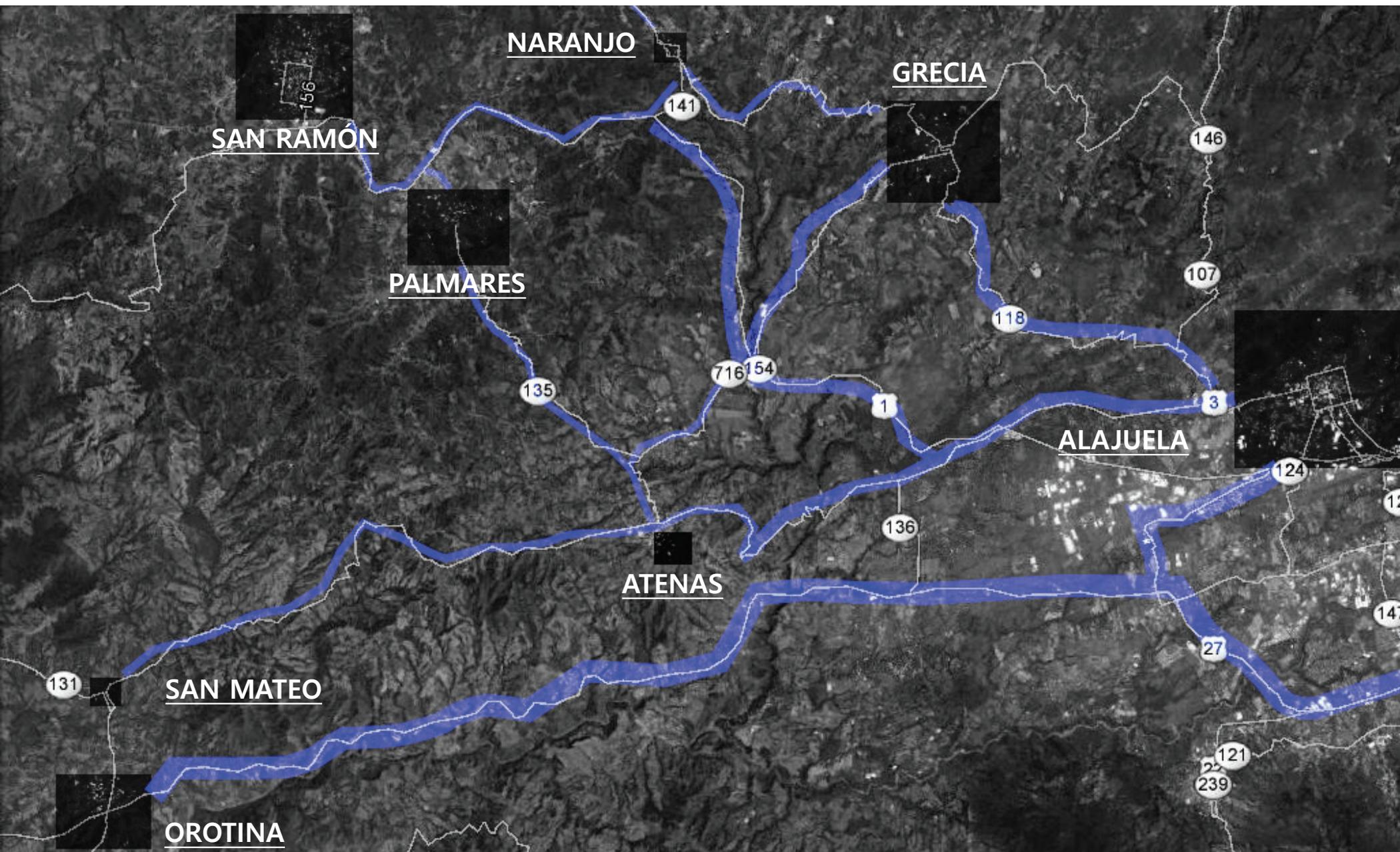
contextos vecinos? o será que ¿el escaso desarrollo comercial y socio-cultural de Atenas está relacionado con el poco aprovechamiento que se ha tenido de la Ruta 27 y de la Interamericana?

Otro tema pertinente por analizar es la capacidad comercial de Atenas versus la de sus cantones periféricos, por esto, a modo conceptual se ha desarrollado un diagrama que permite observar el desarrollo y desequilibrio económico que esta región posee con Orotina, Palmare, San Ramón, Naranjo, Grecia, Alajuela y San José (ver diagrama 03, pág. 24).

En el diagrama 03, los cuadros negros reflejan el desarrollo económico de las regiones aledañas, mientras Atenas (con la nomenclatura 3) contrasta de manera sobresaliente. Por ejemplo la Zona Franca en el Coyol de Alajuela, que a pesar de tener la posibilidad de su expansión hacia la región ateniense, no se logra encontrar mayor incentivo para ello, a pesar de lo que Sergio Jiménez comenta:

...de acuerdo con el último estudio que hace el Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR) mediante el Plan GAM 2013-2030, se indica que la Zona Franca Industrial, ubicada en El Coyol de Alajuela, se está extendiendo hacia el oeste... Hacia el oeste está Atenas, debemos de mirar el distrito de Concepción y Escobal, que son grandes terrenos aptos para zonas francas e industriales... (Jiménez, 2015, Párr. 5 y 6).

Así también, hacia el oeste de Atenas se localiza la ciudad de Orotina, en donde se construirá uno de los aeropuertos con mayor movilidad que tendrá el país (Herrera, 2015,





Párr. 12), y consigo un plan de mejoramiento y desarrollo para su cantón. Además, de todo el progreso e inversión que se está generando en las zonas de Puerto Caldera, en Puntarenas. Por lo tanto, reiterando: ¿qué causa que Atenas no consolide propuestas externas, que le permitan potenciar su economía a través de su ubicación geográfica y, a su vez establecer un vínculo con los contextos vecinos, que poseen planteamientos comerciales y socio-culturales crecientes?

Por esto, se hace necesario el acondicionamiento de la región de Atenas para que logre aprovechar los recursos periféricos que actualmente posee y con lo que contará ya que, como lo menciona el señor Jiménez:

...está próxima la construcción del aeropuerto de Orotina y el cantón de Atenas, será un punto estratégico entre el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en Alajuela; el de Orotina, la producción de Puerto Caldera y el comercio de las zonas francas en San José... (Jiménez, 2015, Párr. 7).

Por esto, se visualiza el potencial del cantón para que con los factores expuestos: su posicionamiento, cercanía con grandes focos comerciales, culturales, futuros desarrollos turístico-culturales, posesión de terrenos aptos para el turismo comercial, entre otros; se permita la inclusión de Atenas en las futuras planificaciones urbanas comerciales que se establezcan en el país.



Centros cantonales y su relación, en escala, referente a la cantidad de comercios presentes.



Rutas nacionales que vinculan los centros cantonales. El grosor de línea refleja el uso de movilizadad social; en donde a mayor grosor, mator tránsito vehicular.

**Problema de investigación**

Diagrama 03. Dimensionamiento comercial  
Fuente: Elaboración propia / mapa económico mun.

2.2

# delimitaciones

distrito Central  
un período de 20 años para su análisis  
población en general

*Delimitaciones*

Mapa 04. Tiempo, espacio y población

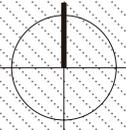
Fuente: Elaboración propia

- delimitación temporal,

- delimitación social,

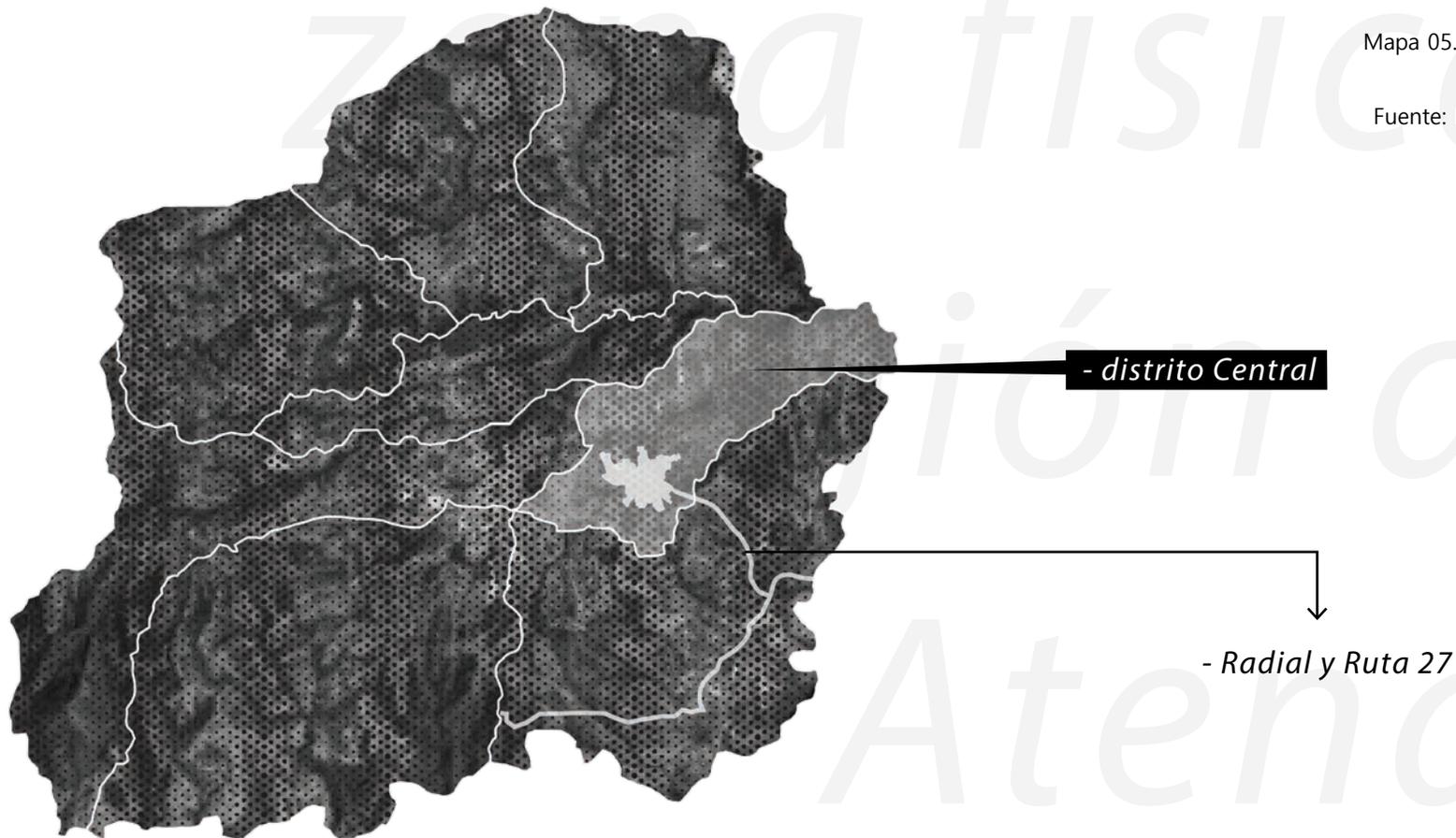
- delimitación espacial

cantón de Atenas



### 2.2.1 Definición Físico-espacial

Atenas, ubicada al sur de la provincia alajuelense, se compone de ocho distritos: Central, Jesús, Mercedes, San Isidro, Concepción, San José, Santa Eulalia y Escobal (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009). La zona de estudio, definida para esta investigación será el distrito Central y los bordes de su Radial, delimitándose con base en los alcances que plantean tres etapas de intervención sectorial. Además, se incluye la Ruta 27 por su potencial para promover un desarrollo en Atenas, mediante el uso y acondicionamiento arquitectónico y urbanístico de la Radial y del tejido Central del cantón.



#### **Delimitaciones**

Mapa 05. Distrito Central y

Radial de Atenas

Fuente: Elaboración propia

## - FERIA DEL AGRICULTOR

*Delimitaciones*

Imagen 13. Aspecto físico, Radial  
Fuente: Elaboración propia



- yo también voy, no sé por dónde,  
pero... ¿y la Feria?  
- pues, detrás de los árboles, ahí la ves

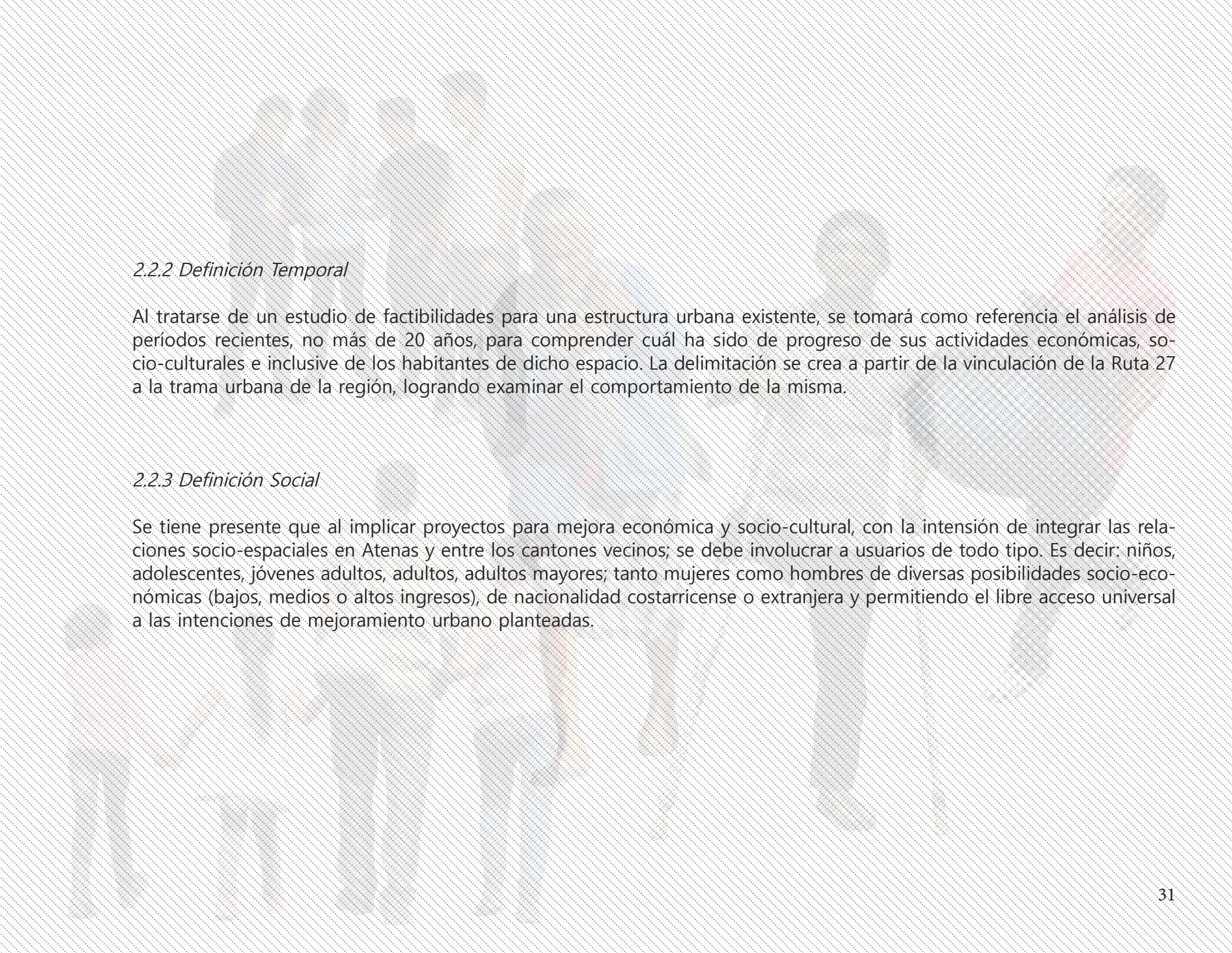
LA ARQUITECTURA DEL  
MERCADO, HACE COM-  
PLICADO ENCONTRARLO  
DENTRO DE LA TRAMA  
URBANA

*Delimitaciones*

Imágenes 14-15-16-17. Aspecto de ámbitos espaciales del Centro

Fuente: Elaboración propia





### *2.2.2 Definición Temporal*

Al tratarse de un estudio de factibilidades para una estructura urbana existente, se tomará como referencia el análisis de períodos recientes, no más de 20 años, para comprender cuál ha sido de progreso de sus actividades económicas, socio-culturales e inclusive de los habitantes de dicho espacio. La delimitación se crea a partir de la vinculación de la Ruta 27 a la trama urbana de la región, logrando examinar el comportamiento de la misma.

### *2.2.3 Definición Social*

Se tiene presente que al implicar proyectos para mejora económica y socio-cultural, con la intención de integrar las relaciones socio-espaciales en Atenas y entre los cantones vecinos; se debe involucrar a usuarios de todo tipo. Es decir: niños, adolescentes, jóvenes adultos, adultos, adultos mayores; tanto mujeres como hombres de diversas posibilidades socio-económicas (bajos, medios o altos ingresos), de nacionalidad costarricense o extranjera y permitiendo el libre acceso universal a las intenciones de mejoramiento urbano planteadas.

2.3

# objetivos de investigación

identificación de cualidades espaciales urbanas  
talleres participativos  
ciudad sostenible  
propuestas de diseño

## *2.3.1 Objetivo General*

Desarrollar una propuesta de intervención urbana sectorial utilizando la *acupuntura* como método para la reinserción de la identidad de Atenas en las dinámicas socio-culturales y de comercio local en el distrito Central, mediante la reorganización, adaptación y establecimiento de proyectos arquitectónicos y paisajísticos que disminuyan los efectos de ciudad dormitorio en el sitio.

### 2.3.2 Objetivos Específicos

1

Evaluar la organización de los componentes espaciales urbanos del distrito Central de Atenas mediante el uso de los principios definidos por Ian Bentley (1999) y Jan Gehl (2003): *agrupación, variedad, permeabilidad, integración, legibilidad*; para identificar fortalezas y/o debilidades de sus cualidades sociales, culturales y comerciales, y además del vínculo que poseen con el espacio público.

2

Elaborar una serie de talleres participativos con ciudadanos que residan e interactúen en la zona delimitada, precisando en aspectos de identidad y su relación con la adaptación y creación de ámbitos espaciales que incluyan dinámicas socio-culturales y comerciales del Centro y de la Radial de Atenas. Para ello, aplicando *las percepciones, valores y experiencias del entorno* (Lynch, 2008) y demostrando *su carga simbólica y emocional* (Fu Tuan, 2007).

3

Proponer la reorganización, adaptación o creación de espacios urbanos que permitan una interacción con el ciudadano, a través de la aplicación de los principios de *Ciudad Sostenible: integración al medio natural, movilidad, rehabilitación y planes urbanísticos integrados*; con el fin de que lo propuesto responda a las dinámicas contemporáneas sociales, comerciales y culturales del sitio.

4

Diseñar y contextualizar a partir de la *acupuntura*, la sede municipal, la estación cantonal de buses, la intervención física al Mercado, la consolidación de una ruta vial periférica, la movilización de la Escuela de Música, la Feria del Agricultor y rescate del valor histórico del Colegio José Carlos Umaña, a través del diseño arquitectónico, urbano y paisajístico, para fortalecer los procesos sociales y comerciales ofrecidos en el Distrito.



**CAPÍTULO 3**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

# REFERENCIAS DEL SITIO

---

aspectos políticos  
aspectos teóricos  
aspectos contextuales

### 3.1 ASPECTOS POLÍTICOS

En el 2009 la municipalidad de Atenas publica el Plan de Desarrollo Humano Cantonal en el que se reconoce la necesidad de implementar y apoyar iniciativas culturales y comerciales, por ejemplo: *la instalación de una zona franca en el distrito Escobal, como fuente de empleo; la creación de un corredor turístico y el desarrollo de la actividad ecoturística en la zona de Concepción* (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009).

### 3.2 ASPECTOS TEÓRICOS

Esta investigación se apoya en la etnografía urbana, los postulados del urbanismo, el determinismo arquitectónico, la psicología del espacio, etc. Además recopila postulados de autores como: Manuel Herce (2009), Jan Gehl (2003), María José Rodríguez-Tarduchy (2011), Jaime Lerner (2003) y Abraham Moles (1972), que permiten el respaldo teórico del presente estudio.

Por otra parte y relacionado con la temática urbana, se cuenta con las teorías de: Juan Carlos Pérgolis (2005) y Jan Gehl (2003), que permite que intervenciones arquitectónicas obtengan un máximo potencial para una ciudad y el habitante. Por lo que, esta investigación se vuelve factible al brindarle al cantón ateniense un plan de progreso que incluye ideas y actividades favorecedoras a la economía y cultura. Sin embargo, más allá de los postulados teóricos antes mencionados, se tiene como límite la carencia de información sobre Atenas; a pesar de algunas noticias y entrevistas y del Plan de Desarrollo Humano Cantonal de Atenas, que incluye la historia del cantón y menciona escasos aspectos de la problemática encontrada.

### 3.3 ASPECTOS CONTEXTUALES

Según los proyectos comerciales históricos se tiene a la empresa para el transporte público de los atenienses: *CoopetransAtenas*, que en la actualidad posee cuarenta unidades de autobuses y es concesionaria de las rutas a San José, Alajuela y Palmares. Además, es permisionaria de los servicios del Centro hacia Sabana Larga, Barrio Jesús, Estanquillos y viceversa (CoopetransAtenas, 2016). Así mismo, CoopeAtenas R.L. que ha funcionado desde 1969, busca la venta de productos como el café y caña de azúcar cosechados en la región. Además, es dueña de comercios, como: gasolineras, supermercados y licorerías, que han brindado más de 150 fuentes de empleo (CoopeAtenas, 2013). Sin embargo, la oferta profesional en Atenas supera la cifra y los puestos laborales, resultando en que muchos ciudadanos salgan del cantón (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009).

Así también, Atenas en el 2004 fue casa por última vez de la *Maquila Chass Todd Internacional*, que se traslada a El Salvador por motivos del alto costo de la mano de obra en el país, dejando más de 550 atenienses sin empleo (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, P. 22). Sin embargo, Walmart construyó el supermercado *Palí, Maxi-Palí* y adquirió *Ricura*, empresa encargada de la producción de carne de pollo. (Walmart México y Centroamérica, 2014).

Dentro del contexto arquitectónico, para el 2018 se espera la construcción de una plaza comercial que estará ubicada en el distrito Escobal, sobre la Ruta 27, zona que según Raquel Rodríguez:

... al estar ubicada justo a la mitad entre Orotina

y Santa Ana, la hacen el punto ideal para que los viajeros tengan una opción segura de poder satisfacer necesidades de todos los tipos (Rodríguez, 2015).

El argumento anterior permite entrever la importancia que posee la ubicación de Atenas y la necesidad para adaptarse a los desarrollos comerciales que a futuro comenzarán a aparecer entre Orotina y Santa Ana.

Por otra parte y dentro del contexto arquitectónico, se debe destacar una propuesta deportiva contextualizada en la Plaza para deportes de Atenas. Planteamiento desarrollado como trabajo de graduación de Fabricio Castro Villegas, quien pretendía:

1. Brindar ámbitos para uso exclusivo del peatón.
2. Otorgar espacios físicos que permitan el desarrollo de *actividades culturales y sociales*.
3. Establecer una *identidad* para el cantón mediante los deportes tradicionales y representativos de Atenas.

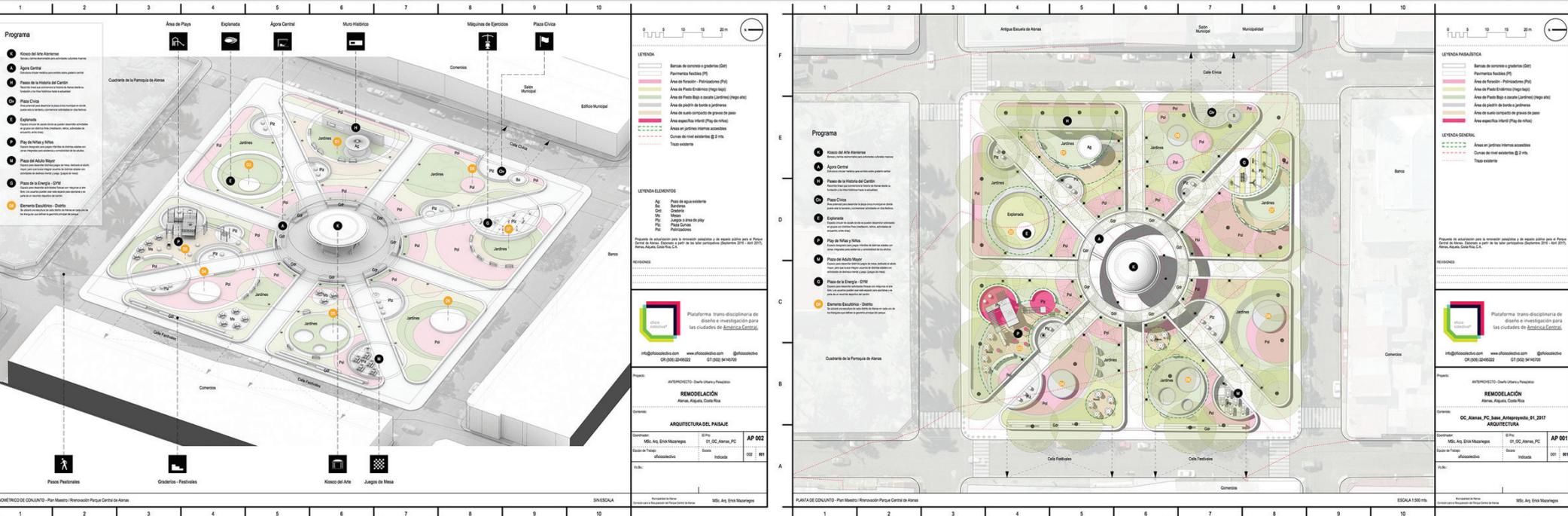


**Estado de la cuestión**

Imagen 18. Centro de deportes tradicionales en el distrito Central de Atenas. Fuente: Castro, F. (2015)

Del mismo modo, dado un planteamiento de rediseño para el parque central y desarrollado por el arquitecto Erick Manza-riegos (colaborador de Oficio Colectivo), se busca activar las dinámicas de vivencia social perdidas en *los espacios públicos* del cantón. Se plantea una serie de intervenciones físicas espaciales que permitan reactivar las funciones del parque, integrándole ámbitos para el desarrollo de nuevas actividades sociales inclusivas.

El diseño se generó a partir de una serie de talleres participativos que el arquitecto realizó en conjunto con la Municipalidad, haciendo una invitación abierta para los vecinos de la comunidad ateniense con interés en comentar, diagramas, proponer y consolidar ideas que estuvieran acorde con las necesidades que estos viven en su día a día.



**Estado de la cuestión**

Imágenes 19-20. Propuesta para el parque central de Atenas.

Fuente: Oficio Colectivo, 2017.



*Estado de la cuestión*

Imágenes 21-22-23. Propuesta para el parque central de Atenas.

Fuente: Oficio Colectivo, 2017.





**CAPÍTULO 4**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

# MARCO TEÓRICO / ANÁLISIS DE CASOS

marco teórico  
estudios de casos

## 4.1

# marco teórico

---

### *Introducción*

Por el carácter de la investigación se deben analizar los aspectos urbanos que componen un territorio: *el espacio público, los comercios y servicios, instituciones y zonas residenciales que utiliza el ciudadano en su cotidianidad*; mediante el uso de algunos de los conceptos que Jan Gehl (2003) e Ian Bentley (1999) exponen: *porosidad, conectividad, hibridación, accesibilidad, integración, entre otros*. Además, se estudiarán las teorías y conceptos de: *renovación urbana, rururbanización, estructura de ciudad, ciudad dormitorio, etc.*, para aplicarlos en el contexto ateniense e intentar responder a los efectos que en él suceden.

### 4.1.1 Ciudad

De acuerdo con los planteamientos de la investigación es importante definir el concepto de ciudad, con el objetivo de convertir al cantón en una como tal. Se hace referencia a la opinión de cinco críticos del urbanismo, citados por Rosario Bottino (2009) para plantear una definición que permita comprender más de cerca las relaciones y características de lo que el término implica (Bottino, 2009):

- a. WIRTH (1938): "la ciudad es un asentamiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente diferentes. En ella se produce mecánica y espontáneamente heterogeneidad, división del trabajo y un modo de vida diferente, opuesto al que se da en las comunidades rurales pequeñas".
- b. SORRE (1950): "Es una aglomeración de hombres más o menos considerable, con un elevado grado de organización social, generalmente dependiente para su alimentación del territorio, e implicando por su sistema, una vida de relaciones activas, necesarias para el sostenimiento de su industria, de su comercio y de sus funciones".
- c. LYNCH (1960): "El conocimiento de una ciudad es función de la imaginabilidad de sus habitantes, esto es el alcance hasta el que una ciudad produce una fuerte impresión en los individuos en los que en ella habitan. La imaginabilidad se relaciona a la noción de legibilidad, que significa hasta qué punto las partes de la ciudad pueden reconocerse y organizarse de un modo coherente, a partir de las sendas, bordes, distritos, nodos o hitos, que deben estar profundamente diferenciados".

- d. DAVIS (1972): "Es una comunidad de considerable tamaño y elevada densidad de población que alberga en su seno una gran variedad de trabajadores especializados no agrícolas, es decir de su élite cultural e intelectual".
- e. FU TUAN (1972): "La ciudad queda definida por la perspectiva experiencial de sus habitantes, las diferentes formas de comprender y elaborar una realidad. Es así que se reconstruye el aprendizaje del espacio y su transformación en lugar, concebido como un foco con significación o intención determinada cultural o individualmente".

Las definiciones anteriores permiten extraer aspectos cualitativos que refuerzan la problemática en el cantón, como: *individuos socialmente diferentes con actividades esporádicas diversas, una vida de relaciones entre actividades, comercio y funciones variadas; una organización espacial coherente: legible, con élite cultural e intelectual y con nuevas experiencias humanas.*

Entonces, dadas dichas características y contradiciendo la declaratoria de que Atenas por su número de habitantes debe ser ciudad; no se puede definir como tal debido a la carencia de relaciones sociales con su contexto urbano. Por esto, nace la intención crear e intervenir ámbitos espaciales socioculturales y de diseñar proyectos arquitectónicos puntuales que funcionen para la cohesión social y comercial.

### 4.1.2 Estructura / Trama Urbana

“La vida de una ciudad viene de su conectividad” (Dupuy, 1991). Para comprender lo que el señor Gabriel Dupuy expresa en su libro: *La Planificación de Redes: Teorías y Métodos*, se requiere saber que la ciudad está compuesta por un conjunto de geometrías que permiten establecer vínculos entre actividades; resultando en interacciones sociales que se conocen como trama o estructura urbana. Cada conexión se da con el fin de realizar un intercambio de información entre dos nodos o actividades (Castells, 1989; Meier, 1962).

De acuerdo con la definición de trama urbana y para lograr acercarse al significado del término, se tiene que una ciudad se compone de elementos como: calles, aceras, edificios, etc., que actúan como nodos (puntos para la reunión social) y conectores entre actividades (Castells, 1989; Meier, 1962). Sin embargo, cuando se presentan actividades, comerciales por ejemplo, sin mantener una relación contextual o incluso perceptual se pierde la noción de la actividad y los ciudadanos no lo perciban.

Por esto, y relacionándolo con esta investigación, se retoma de ejemplo la Escuela de Música del cantón de Atenas que, como institución de enseñanza musical, se encuentra posicionada geográficamente en una zona que genera una distorsión de su identidad, al estar inmersa en medio de actividades para el almacenaje de buses de CoopetransAtenas R.L., limitando la función y las relaciones socio-culturales que pudiera generar.

### 4.1.3 Intervención Urbana

Según el concepto, ofrecido por el Buscador de Arquitectura (2010): *el espacio urbano muta y se adapta a constantes cambios producidos por una serie de factores sociales y económicos...* De este modo, es de vital importancia desarrollar con mayor frecuencia, proyectos y obras para que exista una apropiación e involucramiento directo del ciudadano.

El término *intervenciones urbanas*, y a modo de parafraseo, se refiere al hecho de alterar o modificar un ámbito urbano; estas modificaciones pueden ser aplicadas de diferentes maneras, desde una simple pintura, el reacondicionamiento del espacio a través de nuevas texturas, iluminación, vegetación o agua; hasta complejas intervenciones que modifican por completo el antiguo espacio y lo conjugan con la nueva planificación de lo que se levantará en dicho lugar (2010). Por lo tanto, esta investigación busca el desarrollo de una intervención urbana sectorial, que permita la renovación de una parte de la trama urbana Central de Atenas, que incluya al ciudadanos en las actividades de una ciudad.

### 4.1.4 Eje de Desarrollo

El concepto, según la Gran Enciclopedia Aragonesa (2000) se puede abordar desde el plano de las técnicas del desarrollo regional y sobre la estructura de una zona. Como técnica de desarrollo regional, incluye un conjunto de acciones para cada uno de los sectores económicos: así, por ejemplo, para el sector primario, tiene acciones de desarrollo rural; para el sector secundario, actuando a través

de las infraestructuras (comunicaciones, zonas industriales, etc.) y promoción industrial; y para el sector terciario, promocionando las vías de comunicación y dotación de equipamientos y servicios.

Desde el punto de vista estructural, *el eje de desarrollo* es una línea con condiciones geoeconómicas, de población, de recursos naturales y núcleos urbanos, sobre la que se pueden aplicar acciones de política económica capaces de generar por sí mismas un desarrollo en la propia línea del eje, es decir funcionar como vector de propagación. Las condiciones que concurren en la línea (itinerario, infraestructuras, corrientes de circulación, interrelaciones de los núcleos estructurantes, su jerarquía y funciones que desempeñan en el territorio) son datos que se deben tener en cuenta (aspecto estructural del concepto) a la hora de programar las acciones de intervención (2000).

De este modo, se decide trabajar y aplicar el término sobre al Radial de Atenas, para que funcione como una zona de propagación de actividades a planificar, que permitan disminuir aislamiento de la zona.

#### 4.1.5 Agrupación e Integración

El término de agrupación, desarrollado por Jan Gehl, en su libro: *La Humanización del Espacio Público. La vida social entre los edificios*, determina que para que exista una relación entre acontecimientos o actividades y las personas, estos se debe agrupar o concentrar en espacios específicos, como los ámbitos públicos, creando la posibilidad de que las personas experimenten y participen de otras actividades (Gehl, 2003, p. 85).

Por otra parte Jan Gehl, en su misma publicación establece un segundo criterio: *la integración*. Este, trata de la conexión entre las actividades y las diversas categorías de personas para evitar los usos y funciones separadas (Gehl, 2003, p. 105). Además de la importancia en el desempeño de los espacios públicos dentro de la trama de ciudad que resulta en la vida urbana.

#### 4.1.6 Conceptos Espaciales Urbanos

Es necesario definir conceptos involucrados con el espacio urbano, es decir, que permiten establecer pautas para determinar el funcionamiento (positivo o negativo) de los elementos presentes en una ciudad, en una escala media y micro.

Para el cantón de Atenas, específicamente en su zona delimitada, se requiere estudiar la relación entre actividades o acontecimientos y las personas, para generar una propuesta de intervención urbana sectorial que permita su incentivo sociocultural y comercial. Estos conceptos son: *permeabilidad, variedad, legibilidad, versatilidad, imagen apropiada, escala*; definidos y estudiados por Ian Bentley, en su libro: *Entornos Vitales*.

Permeabilidad: Según el arquitecto Ian Bentley, la permeabilidad se desarrolla *cuando el espacio es accesible, tanto físico, como visualmente y, se integra a la ciudad* (Bentley, 1999). Es decir, dónde puede y no puede ir la gente. Así mismo, Bentley define una serie de lineamientos para el análisis de una ciudad (Bentley, 1999):

- Sólo los espacios que son accesibles pueden ofrecer opciones de cómo moverse a través de éste.
- Permeabilidad tiene que ver con la cantidad de caminos alternativos a través de un ambiente.
- Un trazado de ciudad más permeable es aquel que ofrece más rutas alternativas.

Variedad: Bentley lo define como aquellos *espacios públicos que tienen entornos urbanos vivos, con mezclas de usos, arquitecturas y significados variados*. (Bentley, 1999). Algunos lineamientos son (Bentley, 1999):

- La permeabilidad es poco útil por sí sola. Los lugares de fácil acceso son irrelevantes a menos que ofrezcan una variedad de experiencias si se los recorre o se los visita.
- Por esta razón, la variedad (específicamente variedad de usos), es una segunda clave para generar un entorno vital.
- El objetivo de ésta es de maximizar la variedad de usos en el proyecto.
- Primero debe evaluarse la necesidad o nivel de demanda por ciertos usos en la zona o lugar, y luego determinar qué tan amplia debe ser la variedad de usos para que sea económica y funcionalmente factible.
- Luego se evalúa si la propuesta volumétrica (en teoría espacialmente deseable) puede albergar esta cantidad de usos. Si es así el diseño prosigue en mayor nivel de detalle.

Legibilidad: Este aparece *cuando en el contexto urbano existen elementos arquitectónicos fácilmente identificables que determinan la imagen y la identidad del lugar* (Bentley,

1999). Así también, es necesario tomar en consideración (Bentley, 1999):

- Las opciones ofrecidas en un lugar depende de qué tan fácil pueda la gente entender el trazado, la distribución y el diseño en general.
- La legibilidad se establece como la tercera etapa del diseño.
- La legibilidad se percibe gracias a los elementos que conforman el espacio. Por ejemplo, cómo las rutas y sus intersecciones se diferencian unas de otras utilizando cualidades espaciales distintas.

Versatilidad: Se refiere a que *los espacios pueden tener diferentes opciones de actividades y usos en los mismos lugares, lo que los hace más atractivos para las personas'* (Bentley, 1999):

- Los espacios que pueden usarse para diferentes propósitos, ofrecen más opciones que aquellos cuyo diseño los limita a un solo uso.
- En esta etapa nos enfocamos en edificios individuales y espacios al aire libre.
- Se plantea de modo que la organización espacial contemple la mayor cantidad de usos y actividades deseables posibles, en el corto y largo plazo.

Imagen Apropiada: *los entornos urbanos tienen que tener una imagen que busque el equilibrio entre el contexto y la identidad urbana, con la imagen arquitectónica, que tramite cada edificio* (Bentley, 1999):

- Se debe enfocar en cómo se verá a detalle lo propuesto.

- Lo anterior, es importante porque afecta la percepción e interpretación del lugar por parte de las personas.
- Las personas siempre interpretan los lugares como si tuvieran significados.
- Un lugar tiene una imagen apropiada cuando da a conocer la variedad de opciones que ofrece sobre las cualidades ya vistas (permeabilidad, variedad, legibilidad y versatilidad).

Escalas: Según Ian Bentley, la escala *está asociada al buen funcionamiento de los espacios públicos en relación a los roles y escalas urbanas (metropolitana, distrital, barrial) que tienen cada uno de estos* (Bentley, 1999).

#### 4.1.7 Espacios Públicos

*En los espacios públicos vive la ciudad* (Gobierno de Canarias, 2011). Gran parte del atractivo y competitividad de las ciudades se debe a la calidad de los ámbitos públicos, como lo afirma Jan Gehl: *las verdaderas ciudades vivas son aquellas que permiten la interacción de la gente con el entorno y con otra gente* [ver imágenes 24-25]" (Gehl, 2003). Así también: *la ciudad es, por una parte, estructura arquitectónica y urbanística y, por otra, estructura social y cultural de su población* (Gobierno de Canarias, 2011). De este modo, se refuerza la necesidad de intervenir cierto espacios urbanos del distrito Central para que el ciudadano de vida a la ciudad y permita al cantón generar un desarrollo económico y cultural que brinde mayor identidad a la región.



Marco teórico

Imágenes 24-25. espacio público / parque de Usaquen, Bogotá.

Fuente: Elaboración propia 2017.

#### 4.1.8 Urbanismo

“Las causas de los problemas urbanísticos, hoy muchas veces irremediables, provienen de la ausencia de un planeamiento a largo plazo” (Mausbach, 1981).

El desarrollo de ciudades es un tema que concierne al ser humano desde que se dio el cambio a la cultura sedentaria, creándose primeramente asentamientos, que son: *una porción del territorio ocupada por el hombre y su infraestructura de servicios* (Papparelli, A., & Kurbán, A., 2008) en constantemente cambio. Sin embargo, no es hasta la revolución industrial, que se convierten en ciudades como las que se conocen hoy.

En contraposición a lo que Mausbach denomina: *la ciudad no planificada* nace la idea de desarrollos periféricos llamados *ciudades jardín*, con el fin de un “saneamiento por medio de la naturaleza.” (Mausbach, 1981). Lo anterior marca el nacimiento del planeamiento urbano moderno, que ve la ciudad más allá de los edificios y busca como filosofía un bienestar en la población y una mejora integral en la calidad de vida del ciudadano, convirtiéndose en el antecedente para el movimiento moderno. Así también, la contribución al urbanismo y la arquitectura fue mediante *La Carta de Atenas*, redactada por Le Corbusier que planteaba la división funcional, los bloques residenciales, los amplios espacios para el tráfico rodado y separación del mismo con el peatón. Él, lo aplicó en ciudades como París y Chandigarh (Hall, 1996) donde los nuevos medios de transporte (automóvil y aviones) eran los protagonistas. Sin embargo:

Actualmente la teoría se enfoca en “programas de rehabilitación urbana”, “mejoramiento de barrios” y la “participación ciudadana” (Rojas, E., 2004).

#### 4.1.9 Ciudad Contemporánea

El crecimiento desordenado y caótico que caracteriza a las ciudades contemporáneas latinoamericanas nos lleva a pensar que algo se ha estado haciendo muy mal en materia de diseño y organización del espacio, e incluso que el espacio ha carecido en absoluto de diseño de conjunto (...) Todo tiene cabida en el espacio de la ciudad, sin orden y sin concierto. La imagen de la ciudad ha perdido su esencia: la imagen del ser humano en armonía consigo mismo, con la naturaleza y con el entorno construido. (Arvizu, 2008, p.15).

En el siglo XIX el contexto de las ciudades cambió drásticamente debido al desarrollo industrial y por las intervenciones de la clase social alta, en temas políticos. Lo que causó que la ciudad contemporánea se caracterizara por dos ideas: *la concentración de las fábricas y la agrupación de los trabajadores alrededor del centro de ciudad* (Hall, 1996).

Dichos planteamientos, propuestos por Haussmann, mediante una intervención de mejora para la ciudad, que definían: *destruir lo viejo, para construir lo nuevo* (Moreno, 2013). El primero de los procesos era la reforma interior, que se basaba en la creación del centro urbano comunicado por un ferrocarril y alrededor de estos, el estableci-

miento de las industrias. Sin embargo, debido a las necesidades de espacio, por el crecimiento poblacional y a los problemas de la contaminación, se desplazan las industrias hacia la periferia conforme crece el centro de la ciudad. De este modo, por la carente planificación expongo a Vásquez, citando a Koolhaas, que afirma:

(...) al igual que la producción industrial excreta productos de desecho, el espacio de control también genera su propio tipo de residuo. En términos espaciales, una buena parte de la ciudad se genera más por omisión que por intención, creándose así una nueva cartografía –una especie de suelo numérico- compuesto por espacios de control y espacios residuales (2009, p. 30).

Es por esta razón, y continuando con las resultantes de los procesos de ampliación de los centros de ciudad, los terrenos en donde se encontraban las fábricas adquieren un valor económico inalcanzable, inclusive para las clases burguesas de la época, por lo que se decidió fraccionarlos. Para ese momento, muchas de las familias adineradas ya se habían trasladado a las periferias y el centro urbano original, se había degradado socialmente. La nueva economía capitalista industrial creó una ciudad que acogió el mercado concentrado y a la clase social que trabajaba en las fábricas. Esta concentración de la mano de obra no sólo pretendía tener la fuerza de trabajo agrupada, sino también cerca del medio urbano. A este nuevo modelo de ciudad se le denominó *ciudad jardín* (Mausbach, 1981).

En los años 20, después del auge del automóvil, como medio de movilidad privada la ciudad adaptó la in-

fraestructura para su uso: se asfaltaron calles, se crearon aceras y se colocaron las señales de tránsito, específicamente el semáforo, a pesar de que la ciudad tradicional no estaba preparada para dicho tránsito vehicular (Hall, 1996). Actualmente, el congestionamiento sobre carreteras son frecuentes, por lo que han sido necesarias las vías de circunvalación, la construcción de rutas periféricas y la peatonalización de la ciudad. Por lo tanto, el crecimiento urbano ha supuesto el arrastre de la ciudad en funciones diferenciadas. En ella aparecen distritos especializados para negocios, residencia, ocio y turismo, como sucede en Bogotá por ejemplo. También, dicho desarrollo ha hecho que las ciudades se apropien de pueblos y ciudades vecinas. La aparición de las conurbaciones, definida como: *conjunto de poblaciones próximas entre ellas, cuyo progresivo crecimiento las ha puesto en contacto* (Estudi Ramon Folch, 2016).

También, se observa el fenómeno de *rururbanización*, definido como *el proceso de urbanización de las zonas rurales más próximas a las ciudades, apareciendo así, viviendas unifamiliares en el entorno rural, habitadas por gente que viven de la ciudad, conviviendo con gente que vive en y del campo* (Estudi Ramon Folch, 2016).

#### 4.1.10 Rururbanización

Según el planteamiento de esta investigación, definir el concepto de rururbanización es necesario para entender la naturaleza de la problemática. Sin embargo, para una mejor comprensión se debe ahondar en los términos de lo urbano y lo rural. Se intentará dar con un aproximado de los mismos, ayudado de las teorías de: Redfield, García,

Tulla i Pujol, entre otros (Serenio et al. 2010).

Entonces, para la distinción entre "urbano" y "rural", existen diferentes tipos de definiciones. Aparecen las que buscan delimitar lo rural a partir de criterios, como: *el porcentaje de población ocupada en labores agropecuarias, densidad de población, características sociales, zonas agrícolas, distanciamiento de las urbes, dependencia de las ciudades, etc.* (Serenio, Santamaría, Santarelli, 2010). Por otra parte, se tienen dos categorías para el sector rural, la población rural dispersa: *viviendo en campo abierto* y, la población aglomerada: *en los pueblos rurales, generalmente construidos en torno a una estación ferroviaria* (Serenio et al. 2010), como lo fue el cantón de Atenas.

Desde el punto de vista del análisis territorial, se han intentado establecer diferentes categorías que permitan ubicar las delimitaciones del espacio urbano y el rural. Una de las formulaciones más recientes y de utilidad para este estudio, es la de García Ramón, Tulla i Pujol y Valdovinos Perdices; en ella aparecen seis categorías o anillos sectoriales (Serenio et al. 2010):

- El espacio urbano (propriadamente dicho).
- El espacio periurbano o áreas urbanas discontinuas.
- El espacio semiurbano (con alternancia de usos).
- El espacio semi-rural urbanizado.
- El espacio rural dominado por la actividad agraria, pero con algunas influencias urbanas.
- El espacio rural "marginal".

En este caso, el área de estudio comparte características del tercer y cuarto anillo, o sea del espacio semiurbano (donde se alternan una estructura anterior de hábitat

rural con una nueva, de residencias urbanas o de establecimiento de industrias) y del espacio semirural urbanizado donde aparecen áreas urbanas (ya que Atenas forma parte del Gran Área Metropolitana), pero en el que aún continúan siendo muy importantes las actividades agrícolas. Según los autores citados, el tercer y cuarto círculos representan el ejemplo más evidente de espacio rururbano:

"En estos sectores el campo subsiste y los paisajes guardan a menudo el encanto de lo rural, pero las formas de vida son predominantemente urbanas: nos encontramos pues, en la ciudad dispersa, dentro del medio "rururbano", que cada vez se interpone más a menudo entre los centros urbanos y las zonas acusadamente rurales" (Serenio et al. 2010).

De este modo, la rururbanización es el proceso en el que la gente que vivía en la ciudad se muda a la periferia, siguen trabajando en las grandes urbes, pero residen en los alrededores de ella. Es importante destacar, que las autopistas o carreteras y los trenes son fundamentales para que se determine una región como rururbanizada. En el caso de Atenas, se tiene la constante de la Ruta 27, la Interamericana y las vías del tren, que a pesar de su desuso significaron una importancia económica para las regiones de: San José, Alajuela, Puntarenas, Atenas y el resto del país.

La razón por la que se produce la rururbanización es por la calidad de vida urbana, es decir las personas se van a los alrededores de la ciudad, principalmente en busca de una mayor tranquilidad y sin tanta contaminación sonora, tanta acumulación de personas en las calles o inseguridad.

De este y a modo de síntesis, dado a los procesos industriales, comerciales, al desarrollo urbano de los cantones como Alajuela y Santa Ana, las expansiones económicas y habitacionales de Palmares, San Ramón, Puntarenas, Orotina, entre otros; Atenas ha quedado estacada, perdiendo riqueza sociocultural y comercial, que se agravan con los efectos de *una ciudad dormida*.

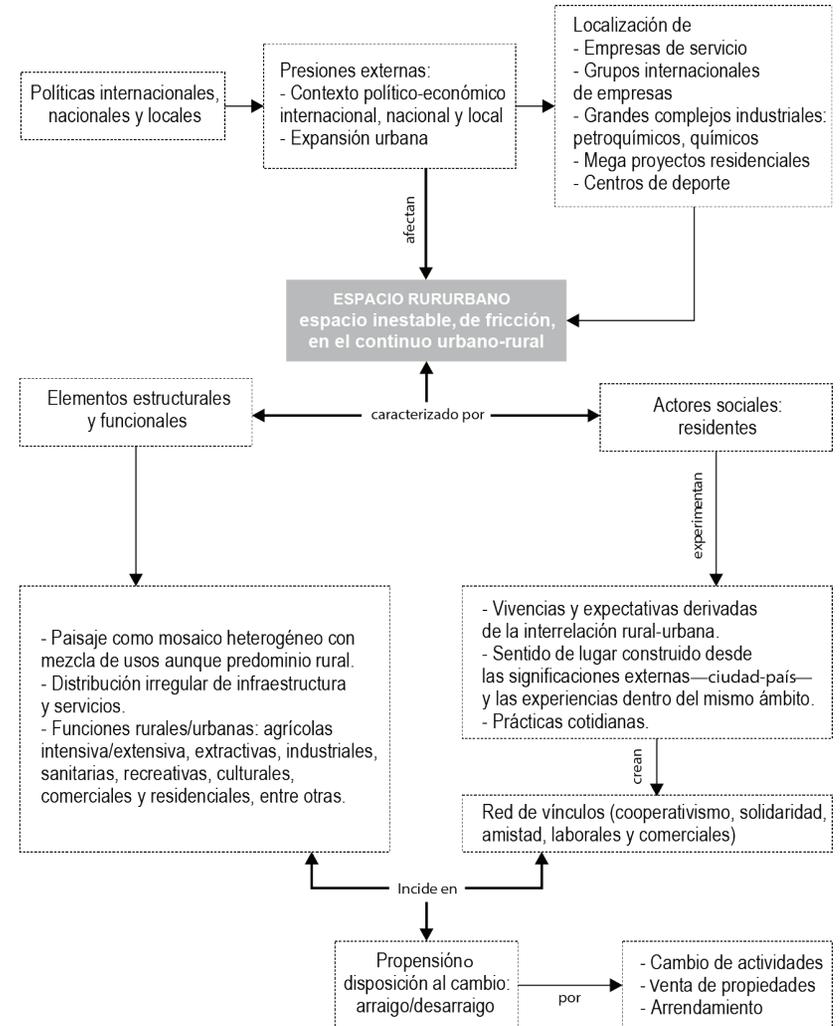
Por otra parte, se adjunta un diagrama elaborado por Sereno et al. (2010), para lograr capturar la esencia del por qué se produce la rururbanización y de los efectos que este trae para las regiones en la que se encuentra.

# RURURBANI- ZACIÓN DE ATENAS

*Marco teórico*

Diagrama 04. Espacio rururbano

Fuente: Serrano et al. 2010.



#### 4.1.11 Ciudad Dormitorio / Satélite

Se ha definido Atenas como *ciudad dormitorio* debido a situaciones como: carencia dinámicas culturales, sociales y comerciales sólidas que permitan su desarrollo urbano adecuado, en relación con su demanda habitacional; ya que en los últimos años el cantón ha evidenciado un incremento habitacional de más de 2000 viviendas (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009), sin embargo, este no es hecho el que afecta negativamente la zona, sino que Atenas no posee fuentes de trabajo que permitan que la ciudad permanezca llena, al contrario sus residentes la vacían ocasionando pérdida de interacciones sociales, como ya se ha argumentado. De este modo, el fenómeno de ciudad dormitorio afecta a una comunidad urbana de carácter esencialmente residencial, cuyos habitantes en su mayoría viajan diariamente a trabajar a una región cercana (Estudi Ramon Folch, 2016).

Las ciudades dormitorio o ciudades satélite, por lo general son parte del área metropolitana y son originadas involuntariamente por los problemas de congestión vial de las grandes urbes. Esto, anuncia la transición de la sociedad industrial a la postindustrial, orientada al ocio y al consumo (Hall, 1996). Por otra parte, se propicia una dependencia excesiva del automóvil y del transporte público, ya que *las principales fuentes de trabajo y de ocio están deslocalizadas* (Hall, 1996). Las personas que viven en ciudades dormitorio requieren desplazarse tanto para trabajar, como para obtener bienes y servicios, como se evidencia en la región de Atenas.

#### 4.1.12 Componentes Sociales Urbanos

Las actividades propias de las personas en los intersticios de la ciudad pueden clasificarse en 3 categorías según Jan Gehl (2006): actividades necesarias, opcionales y sociales.

- **Actividades Necesarias:** Son las que las personas realizan como parte de su cotidianidad y que Gehl define como: "toda actividad en la cual los involucrados participan de manera obligada en mayor o menor grado".
- **Actividades Opcionales:** "son aquellos quehaceres en los cuales se participa si existe el deseo de hacerlo y las condiciones de lugar y tiempo lo permiten" (Gehl, 2006). En estas se ve directamente involucrado el equipamiento urbano para realizarlo. La mayoría de las actividades de recreación se incluyen en esta categoría.
- **Actividades Sociales:** Estas actividades son el resultado de las dos anteriores y según Gehl tienen una particularidad, y es que: "requieren la presencia de otros individuos en el espacio público".

Así mientras la ciudad ofrezca espacios adecuados, las personas desarrollarán las actividades que más les gusten a sus estilos de vida y realizarán las dinámicas opcionales que este les permita. Sin embargo, si los espacios son más que adecuados; (son excelentes) la cantidad de personas realizando actividades necesarias y opcionales aumenta y se involucra el tercer tipo: las sociales.

#### 4.1.13 Lugar y Experiencia

Se tiene como requisito para que un espacio urbano cobre sentido de lugar, una definición clara y una abundancia de significados, a través de la experiencia directa y la creación de lazos emocionales por parte del individuo hacia el espacio mismo (Fu Tuan, 1997). Así también, como lo expresa Fu Tuan, en su libro *Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*: "los lugares se asocian a experiencias íntimas" (2007, p. 133), es decir el sentido de lugar se crea desde la percepción personal con un espacio, en su condición de ambiente, y se encuentra condicionado por la experiencia directa y la intensidad de la misma, tanto desde los estímulos sensoriales que se reciben, como de la carga simbólica y emocional que le asigne el individuo, a la experiencia. De este modo, el sentido de lugar es la base para la creación de lazos emocionales hacia los distintos espacios (Fu Tuan, 2007, p. 138), tales como el sentido de pertenencia -pertenecer a- o el sentido de permanencia -permanecer en-, esenciales en la condición del habitar.

Entonces, continuando con esta perspectiva teórica, el ambiente urbano, según Kevin Lynch, en su libro *La imagen de la ciudad*, se construye desde los planos de:

- La forma urbana: como conjunto de formas físicas pertenecientes a la totalidad de realidad observable (Lynch, 2008).
- La apariencia urbana: correspondiente a la información seleccionada del medio ambiente desde el punto de vista particular del individuo como observador (Lynch, 2008).

- La imagen urbana: representada por las imágenes o construcciones sintéticas de la realidad que se combinan y retiene en la memoria formando parte de la experiencia previa (Lynch, 2008).

Es así como la imagen urbana es constituida por esquemas mentales que el individuo hace en su interacción con el medio urbano, en tanto realidad física como en la experiencia real.

#### 4.1.14 El "No Lugar" <sup>1</sup>

Sintetizando la idea del antropólogo Marc Auge, los *no lugares* son aquellos sitios en los que el usuario no encuentra una relación afectiva, de pertenencia o con su historia (Auge, 1992); por ejemplo al transitar por una carretera, al hacer uso de una parada de autobús, un centro comercial o de un aeropuerto. Sin embargo, esto no necesariamente se refiere a un aspecto negativo: es razonable que una ciudad contenga lugares y no lugares (Auge, 1992), pero se debe afirmar que la calle es una pieza clave del diseño urbano porque contiene los ingredientes anteriormente citados: la historia, la pertenencia y, en muchos casos afecto. No obstante, ha sido *tan maltratada y olvidada* (Auge, 1992).

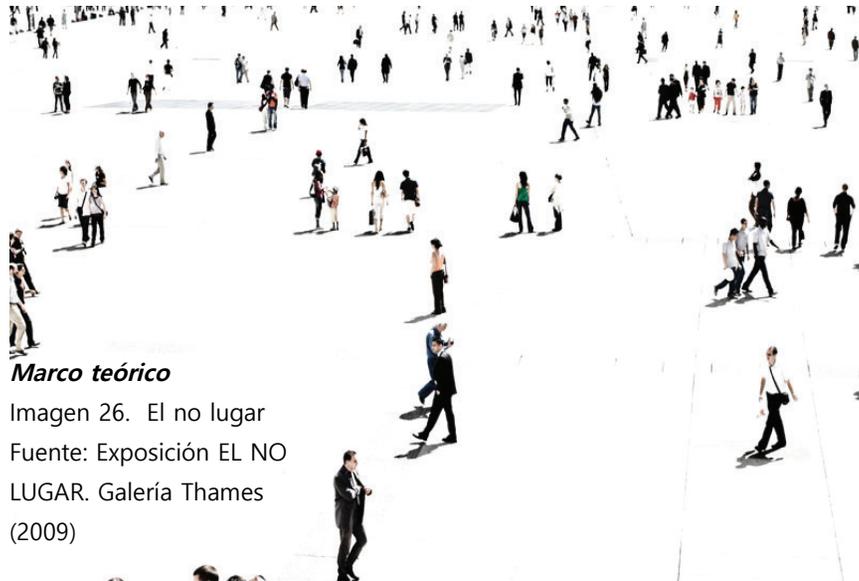
Parafraseando las palabras del señor Marc Auge, para evitar que situaciones negativas afecten los componentes del tejido urbano es necesario mejorar las cualidades de uso y mantenimiento de los espacios, comenzando por las calles y plazas (sitios de reunión) brindándoles vida a las *áreas peatonales y de estar*, las que muchas veces son simples corredores en donde los peatones se desplazan sin

poder sentarse o encontrarse, descansar o detenerse. Esto significa darle paso a una nueva idea y concepto, definido por el antropólogo: *lugarizar* la ciudad (Auge, 1992).

#### 4.1.15 Identidad y Apropiación

Ver el espacio como un elemento de identidad, implica considerarlo *como una construcción social* (Valera, 1996, p.72), en la que adquiere un valor simbólico al ser cargado de significados, tanto personales como sociales. Este valor es dado por una comunidad o colectividad que se siente identificada como grupo por diferentes aspectos que le confieren a esta y al espacio, cierta representatividad.

La relación espacio-identidad se da a partir de los mecanismos de apropiación espacial que responden a ca-



**Marco teórico**

Imagen 26. El no lugar  
Fuente: Exposición EL NO LUGAR. Galería Thames (2009)

racterísticas físico-estructurales del espacio y la imaginabilidad social (dada por los significados asociados a este) (Valera, 1996, p.79). Esta imaginabilidad social se da desde dimensiones, a través de las cuales nos identificamos como grupo y nos diferenciamos de otros; dichas dimensiones, según Valera son (1996, p.65):

- Territorial: límites geográficos definidos por los sujetos que identifican.
- Psicosocial: carácter y estilo de vida de los individuos.
- Temporal: historia del grupo y su relación con el entorno.
- Conductual: prácticas sociales propias.
- Social: composición y estructura social de la comunidad.
- Ideológica: valores y cultura de los individuos.

Así, el conjunto de significados socialmente elaborados y compartidos en relación a determinado espacio puede analizarse según Briceño (2014), citando a Valera en función de:

- Contenido: "campo social percibido" o conjunto de significados atribuidos a un espacio.
- Claridad: la clara definición de los significados.
- Complejidad: riqueza simbólica o número de significados comunes fáciles de reconocer por distintos grupos.
- Heterogeneidad: diferentes categorizaciones de significados que involucran a diferentes grupos.
- Distorsiones: que no haya discrepancias y cuente con un valor simbólico sólido.
- Contradicciones: que el significado actual concuer-

de con el significado deseado.

De este modo, un espacio simbólico urbano contará con un amplio y claro *campo social percibido*. Además, deberá tener una serie significados que involucren a gran parte de los individuos de la comunidad y debe contar con un valor simbólico sólido que responda al significado. Así, para generar, consolidar y mantener dicha identidad social urbana, es necesaria la presencia de mecanismos de apropiación espacial, porque:

El mecanismo de apropiación del espacio puede considerarse un proceso fundamental en la configuración de la identidad social urbana en tanto, a través de los espacios simbólicos, permite a individuos y grupos establecer una interacción dinámica con el entorno, apropiarse de él y establecer un sentimiento de pertenencia. (Valera, 1996, p.78)

#### 4.1.16 Ciudad Sostenible

La sostenibilidad se refiere a la existencia de condiciones económicas, ecológicas, sociales y políticas que determinen su funcionamiento de forma armónica a lo largo del tiempo y del espacio.

Según la Comisión de Brundtland, también conocida como Comisión Mundial del Ambiente y el Desarrollo (WCED) creada por las Naciones Unidas (1983); el desarrollo urbano sostenible es aquel "que responde a las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras, para cubrir sus propias necesidades"

Así también, se tienen los nuevos conceptos de planteamiento:

- Un metabolismo urbano en forma de ciclo, que logre que los materiales y la energía consumida sean renovables y que los residuos puedan reincorporarse al ciclo natural (1983).
- Establecer límites al crecimiento, que permitan un uso racional de los recursos, soluciones de transporte racional y sostenible y un nivel de habitabilidad y calidad de vida que pueda generalizarse a toda la población (1983).

Estos modelos son acompañados por criterios para su aplicación, destacan a modo de síntesis:

#### Integración al Medio Natural

- Proteger y preservar las zonas de mayor valor ecológico.
- Crear zonas naturales para usos recreativos.
- Establecer un sistema coherente de espacios verdes abiertos.

#### Modelo de Funcionamiento Urbano

- Estudio climático
- Asignación de usos de suelo
- Estructura urbana según densidades, usos mixtos, equipamiento urbano
- Urbanización que genere el menor impacto en las zonas en donde se establezca
- Ubicación y orientación inteligente de los edificios

- Arquitectura bioclimática pasiva
- Instalaciones de captación de energías renovables
- Drenajes naturales
- Reutilizar las aguas, mediante tratamientos que permitan su reincorporación al ciclo.
- Superficies permeables
- Respetar las zonas húmedas
- Considerar la cantidad de energía de producción de los materiales de construcción

### Movilidad Sostenible

- Centralizar las actividades de mayor intensidad de uso urbano, evitando grandes centros de actividades fuera de los centros urbanos
- Garantizar un buen transporte público y accesibilidad peatonal y de bicicleta.
- Desarrollar un sistema intermodal de distintos tipos de transporte público y no motorizado.
- Recuperación de espacios urbanos de calidad invadidos por el sobreuso motorizado.

### Rehabilitación de Zonas Urbanas

- Descontaminación del suelo contaminado por antiguos usos
- Tejido asociativo y estructuras de colaboración
- Reforzar la diversidad de usos y usuarios
- Seguimientos de procesos de mejora.

### Planes Urbanísticos Integrados

- Desarrollo de una red de espacios públicos.
- Sistemas de movilidad y accesibilidad menos contaminantes

### Sustentabilidad Económica

Para disponer de los recursos necesarios para darle persistencia al proceso

### Sustentabilidad Ecológica

Para proteger la base de recursos naturales mirando hacia el futuro y cautelando, sin dejar de utilizarlos, los recursos genéticos, agua y suelo.

### Sustentabilidad Energética

Investigando, diseñando y utilizando tecnologías que consuman igual o menos energía que la que producen, fundamentales en el caso del desarrollo rural.

### Sustentabilidad Social

Para que los modelos de desarrollo y los recursos derivados del mismo beneficien por igual a toda la humanidad, es decir equidad.

### Sustentabilidad Cultural

Favoreciendo la diversidad y especificidad de las manifestaciones locales, regionales, nacionales e internacionales.

### Sustentabilidad Científica

Mediante el apoyo irrestricto a la investigación en ciencia pura, tanto como en la aplicada y tecnológica.

**Marco teórico**

Diagrama 05. Síntesis ciudad sostenible.

Fuente: Sectores para el desarrollo sustentable. Pau Seguí, 2015.

#### 4.1.17 Acupuntura Urbana

"...cuanto más se integren las funciones urbanas, más se mezclan las edades y los estratos sociales, la ciudad tiene más encuentros y más vida... Por lo tanto, la ciudad es más humana... En definitiva el hombre es actor y observador del diario espectáculo que es la ciudad..." (Lerner, 2005).

Según Jaime Lerner, un tejido urbano debe poseer una relación entre sus dinámicas y espacios ya que permite la diversidad cultural (por los encuentros entre géneros y edades en ámbitos espaciales con actividades diversas y en ubicaciones estratégicas); el arraigo de pertenencia hacia el LUGAR <sup>(1. Página 53)</sup>, y la formación de una identidad sólida en la región; mediante la participación e intervención del habitante en el transformar y adaptar la ciudad a sus necesidades colectivas.

Lerner utiliza la tortuga como ejemplo de calidad de vida: "su caparazón es el LUGAR donde vive, es el medio con el que se transporta, donde trabaja y recrea" (Lerner, 2005). La cita anterior se ve reflejada como una situación contraria en la región de Atenas, en donde el habitante vive desconectado de su trama urbana y por ende de las dinámicas de ciudad, obligándola a limitar su crecimiento a espacios residenciales desorganizados, sin propiciar el desarrollo de áreas verdes, lúdicas o de descanso, con una deficiente inversión en el equipamiento urbano y en el transporte público o alternativo, sin fuentes necesarias de trabajo y salud que cubran adecuadamente de sus habitantes. Todo esto, ya que sus residentes optan por realizar dichas dinámicas fuera del cantón (trabajo, ocio, cultura, educación superior, etc.).

Dadas a las características anteriores, según Manuel de Sola-Morales en su libro: "De cosas Urbanas", -en la epidermis de la ciudad- se comienzan a crear diferentes áreas con pérdidas en las capacidades productivas, promoviendo el deterioro físico, el vaciamiento demográfico, abandono de espacios urbanos, entre otros. (Sola-Morales, 2008). Por lo tanto, es fundamental como lo mencionan estos dos autores intervenir de manera integral el tejido urbano para revitalizar, potenciar, canalizar, equilibrar, redireccionar y fortalecer la energía como lo hace la *Acupuntura Urbana*, que según Lerner se define cómo:

"... estrategias puntuales de intervención en la ciudad, caracterizadas por ser concretas y con gran potencial de regeneración, por su capacidad para extender sus beneficios al resto de la ciudad..." (Lerner, 2005).



#### **Marco teórico**

Imagen 27. Acupuntura

Fuente: Reconstruyendo providencia, 2013.

Lerner acuñó la definición anterior mediante propuestas urbanas desarrolladas durante su gestión como urbanista y alcalde, por tres ocasiones, de la ciudad de Curitiba; por haber sido embajador, en dos ocasiones, del estado de Paraná Brasil; y por tomar como sustento los estudios e ideas del arquitecto finlandés Marco Casagrande, que en resumen:

"...ha propuesto una síntesis de ecología y urbanismo, considerando la ciudad como un organismo vivo, un cuerpo en el que sus ramificaciones son asimilables a sus miembros, los parques a sus pulmones y las plazas a su corazón. Desde esta perspectiva, la acupuntura urbana juega un papel de urbanismo táctico, un *micro-urbanismo* de intervenciones puntuales cuidadosamente elegidas por su potencial como catalizadores de la mejora general de la ciudad... (Casagrande, 2013)"



Marco teórico  
Imagen 28. Acupuntura urbana.  
Fuente: ROOMBEEK STREET /  
Holanda, 2000.

De este modo, antes de comenzar a introducir el concepto de *acupuntura urbana*, y con base a los argumentos de Casagrande, Lerner comenta que se debe realizar la analogía de "un territorio enfermo, con un cuerpo humano enfermo, en donde se tiene la esperanza de que con una aguja medicada será posible curar las enfermedades" (Lerner, 2005). Dicho esto, el concepto trabaja con el principio de recuperar la energía de un *sector enfermo* por medio de una simple acción, que a su vez generaría la revitalización de ese sector y de su contexto.

En la analogía del cuerpo humano-territorio enfermo, es necesaria la interacción entre el médico y el paciente. En el urbanismo también es necesario hacer que la ciudad reaccione, tocando o alterando un área, de tal modo que pueda generarle una cura, mejora, estímulo y/o el desarrollo de reacciones positivas y en secuencia (Lerner, 2005).

Sin embargo, es importante aclarar que la *acupuntura urbana* no siempre se traduce en obras de gran envergadura o apreciación, es decir en grandes intervenciones físicas que ocupen mucha área de construcción, presupuesto o tiempo de ejecución. En algunos casos, es suficiente con introducir una nueva costumbre o un nuevo hábito que genere las condiciones necesarias para que se dé la transformación. No obstante, la identidad de una región, junto con la capacidad de pertenencia que posean los habitantes hacia su *tierra* se torna de suma importancia para validar la inserción de nuevas dinámicas o aspectos que pretendan modificar la sensación de cómo se percibe o habita su espacio.

Retomando y haciendo énfasis, muchos de los grandes problemas urbanos comienzan por falta de actividad en los espacios públicos. Es decir, la inactividad en una región, ciudad o de un sector de la ciudad puede desarrollar el abandono o muerte de espacios por parte de sus habitantes, creando los "NO LUGARES" (Auge, 1998). A pesar de que, no siempre es la falta de actividad lo que genera estos inhabitados espacios, también se debe incluir la relación entre las actividades que ofrece la ciudad con la gente, por ejemplo: si sólo existe la actividad económica y falta gente, es esencial incentivar a que las personas habiten la región. Si lo que ocurre es que falta actividad, es importante incentivar los servicios, y así sucesivamente, de tal forma que el territorio permanezca con vida el tiempo que sea necesario.

Por otra parte, si un territorio se va quedando vacío o se estanca en crecimiento, se deben propiciar actividades para encuentros, como un café o zonas verdes; dinámicas que permitan ser centros de reunión de la vida urbana, situaciones que permitan el desarrollo de sus alrededores, por ejemplo la construcción de vías peatonales, parques, avenidas y fuentes de agua, plazas, sustitución de áreas para el tránsito vehicular que propicien la estadía y recorrido de las "nuevas" áreas de la trama urbana (de las que inconscientemente ya se conocen) (Lerner, 2005).

De este modo, una buena *acupuntura urbana* es incentivar a que las personas salgan y disfruten de la calle, generando que por medio de la dinámica social se reactiven los espacios inutilizados y se extienda el imaginario de hasta dónde se pertenece en una ciudad.



**Marco teórico**

Imagen 29. Carrera séptima, Bogotá / Colombia, para uso público los domingos de 7:00 am a 2:00 pm.

Fuente: Jorge Bela, 2013.

#### 4.1.18 Urbanismo Participativo

Es necesario reconocer la problemática de muchos proyectos urbanos, para esto se hará referencia al origen de toda ciudad, espacio o micro-sector.

La fundación de cualquier ámbito urbano se da con base en las *necesidades* de un grupo de personas, que organizadas plantean y toman decisiones para establecer su asentamiento (Toharia, 2015). Sin embargo, una vez conformado, el núcleo urbano requiere transformarse debido a las condiciones temporales que la afectan, como: el poco sentido de pertenencia causado por el aumento poblacional, que conlleva a requerir de un ordenamiento territorial por las exigencias del comercio, la educación, el trabajo, la recreación, entre otros y, -un aspecto importante es- el rol

que toma la política y los intereses personales dentro del Gobierno, que es quien gestiona y administra la forma en cómo se desarrolla la urbe.

Este último punto -los intereses políticos- es la generatriz de muchos de los problemas que presentan las comunidades y regiones urbanas en la actualidad, ya que hacen emerger propuestas de *mejoramiento urbano* que no responden al entorno físico, ni a las verdaderas necesidades del ciudadano (Toharia, 2015). Es por esto que, el *urbanismo participativo* se emplea como método de trabajo que permite la intervención del ciudadano en la toma de decisiones que los afectan a sí mismos y al territorio que habitan. Por consiguiente, el propósito de las estrategias participativas es explorar las transformaciones urbanas de forma democrática, en donde la participación del ciudadano permita aceptar y agilizar el desarrollo de proyectos urbanos; resultando en una construcción colectiva de ideas.

Por otra parte, dentro de los procesos de gestión participativa se tienen dos aspectos de suma importancia, que permiten la eficacia del mismo:

#### Liderazgo y compromiso con el proceso

Según la arquitecta Mary Johana Hernandez-Araque, quien escribe para La Revista Arquitectura, de la Universidad Católica de Colombia:

“...La necesidad de liderazgo aparece en la práctica como una de las condiciones básicas necesarias para el éxito de un proceso participativo... En principio, el liderazgo puede provenir de cualquier persona afectada por los procesos

urbanos, pero si ese impulso inicial no es apoyado por los representantes políticos y los habitantes de la región para mantenerlo, ampliarlo y orientarlo hacia los intereses generales, es difícil que produzca resultados...” (Hernandez-Araque, 2016).

De este modo, al comenzar con un proceso participativo urbano, es necesario determinar y exponer la necesidad existente de una región; su puesta en escena y justificación ante los representantes políticos cercanos, para conseguir su respaldo y así desarrollar los proyectos de mejora requeridos, como lo menciona la señora Hernandez-Araque.

Sin embargo, el hecho de que exista un compromiso político con el proceso participativo no basta para concretar las iniciativas. Para esto que se requiere de la paulatina, creciente y constante participación de los ciudadanos en el desarrollo de las ideas, formulación de proyectos y actividades que se utilizarán para el beneficio de *su espacio urbano habitado*. Esta participación debe ser dirigida por una o dos personas, quienes coordinan las actividades en las que se discuten lentamente y con detalle los factores que causan los problemas urbanos. Estas actividades se convierten en los momentos más importantes del proceso participativo, ya que permiten romper con la timidez que sienten los ciudadanos de no ser escuchados.

Las dinámicas iniciales de participación requieren de tiempo para ser aceptadas e inclusive percibidas por los habitantes de una zona, dado a la dificultad para promover las actividades colectivas, por la desconfianza de los resultados que estas generarán y por temor a las decisiones que

se tomen durante el proceso. Sin embargo, insistir en la convocatoria de participantes demuestra el interés por ayudar en la renovación colectiva de a su espacio urbano, por lo que, muchas veces, las personas se integran por curiosidad y permanecen al identificar los beneficios que esta generará.

### Información, transparencia y comunicación

Las personas encargadas de la ejecución de las actividades participativas, dado a su rol de líder y al conocimiento técnico o empírico sobre los problemas que plantean solventar, deben mantener a los participantes informados de los procesos urbanos que les afecten o afectarán. Es de suma importancia que los integrantes tengan la posibilidad de percibir con claridad los criterios, objetivos y límites de los procesos en marcha. Para esto se debe dar un volumen adecuado de información y la repetición de la misma, empleando medios audiovisuales o los recursos visuales que se tengan a mano, como: carteles, afiches, panfletos, entre otros.

La correcta transparencia de la información permite que las personas sostengan el interés de aportar en la construcción de ideas. Además, la buena comunicación genera sentido de pertenencia, ya que una vez ejecutados los proyectos, las personas que formaron parte de los procesos participativos se sentirán identificados con los mismos y los leerán como propios. Lo anterior permite la protección y mantenimiento por la infraestructura urbana creada (Fu Tuan, 1997).

#### *4.1.19 Paisajismo*

En primera instancia es importante entender y definir el concepto de paisaje, como lo hace Javier Maderuelo en su libro *El paisaje, génesis de un concepto (2005)*:

no es una cosa y no es un conjunto de objetos configurados por la naturaleza o transformados por la acción humana... Tampoco es el medio físico que nos rodea o sobre el que nos situamos, es una elaboración mental que el hombre realiza a través de los fenómenos culturales y que varía de una sociedad a otra (2005).

Entonces, se puede entender que es una manera sensitiva de integrar el ambiente exterior con el ser humano y de acuerdo con las necesidades requeridas por el contexto social. Así también, su aplicación comprende el diseño, planificación y manejo de la tierra incluyendo los aspectos naturales y construidos, junto con las necesidades del ser humano (Maderuelo, 2005).

#### 4.1.20 Situaciones del espacio público

Para comprender las vivencias en la ciudad se explica de acuerdo con lo que Jan Gehl escribe en *La humanización del Espacio Urbano (2009)*, que:

las actividades exteriores realizadas en los espacios públicos se pueden dividir en tres categorías, cada una de las cuales plantea existencias muy distintas al entorno físico: necesarias, opcionales y sociales (Gehl, 2009).

Estas se entienden de la siguiente manera:

- Actividades necesarias: son aquellas que incluyen acciones obligatorias, como el asistir al colegio, trabajo, realizar compras, esperar el transporte público o a una persona en un lugar determinado (Gehl, 2009).
- Actividades opcionales: son en las que se participa si existe el deseo de hacerlo o si lo permiten el tiempo y el lugar, como dar un paseo para tomar aire fresco, sentarse y tomar el sol, detenerse, comer, jugar, entre otras (Gehl, 2009).
- Actividades sociales: son todas aquellas que dependen de la presencia de otras personas en los espacios públicos. Estas incluyen juegos infantiles, los saludos y conversaciones, diversas clases de actividades comunitarias y el ver u oír a otras personas (Gehl, 2009).

Sin embargo, para el correcto desarrollo de cada uno de estos grupos de actividades se hace necesario incluir ciertos parámetros en el diseño de los ámbitos urbanos públicos, como lo son las distancias recorribles a pie. Para este tema es crucial determinar la escala humana, es

decir hasta dónde se puede llegar a pie desde un punto determinado y cuánto se puede ver y experimentar en el espacio en el que se está presente. Siendo así, que la distancia aceptada por las personas que se movilizan a pie está comprendida entre los 400 y 500 metros, esto cuando existan actividades opcionales a cada 50 o 100 metros, unas de otras (Gehl, 2009).

Se debe recordar que las actividades que se desarrollen en la ciudad van de la mano con la amenidad del entorno (Gehl, 2009), es decir que:

- Exista protección ante la lluvia y el sol, que además invite a las personas a recorrer a pie la zona.
- Se diseñe una dinámica de texturas que generen la atención del ciudadano, sin olvidar que la texturización brusca no debe estar en su totalidad en los espacios de circulación, ya que son obstáculos para el peatón.
- Existan puntos específicos que permitan las acciones de sentarse, conversar, escuchar e inclusive jugar.
- Como lo afirma Gehl, todo trabajo de intervención al espacio público debe de realizarse en un mismo nivel en cuanto sea posible, ya que esto hace que todas las actividades posean una misma jerarquía y accesibilidad a personas con toda condición y edad.

#### 4.1.21 Criterios de diseño para terminal de autobus

Para comprender los criterios de diseño es necesario exponer que el objetivo principal de una terminal es el traslado de pasajeros, equipaje y encomiendas. Lo anterior se define, además, como el área de circulación peatonal y

debe estar diferenciada en su totalidad de la circulación vehicular, es decir las personas nunca deben acceder al área de rodamiento para hacer uso del servicio.

De este modo y entendiendo la función del espacio, se debe incluir en el diseño la correcta señalización horizontal y vertical, que permita la identificación de zonas y sus usos (Montoya, 2008):

- Cebras peatonales.
- Sentidos de circulación vehicular.
- Señal de cruce peatonal.
- Señal reductora de velocidad.
- Señal de precaución de entrada y salida de vehículos.

Así también, se deben tener presente las condiciones de diseño correspondientes a maniobras de conducción y estacionamiento de un autobús (Montoya, 2008):

- Se tiene que el radio de giro debe ser de 13.70 metros, para un vehículo de más de 20 pasajeros o en su defecto un autobús con una longitud de 14.00 metros o más.
- Cada espacio para parqueo de los autobuses, en su respectivo puesto, debe tener un ancho mínimo de 3.00 metros.
- El área de rodamiento debe tener como mínimo el 75% del largo del vehículo, permitiendo la circulación de dos autobuses simultáneamente. Esta distancia es independiente del área utilizada para parqueo de los autobuses.
- Como medida para evitar que los autobuses ingresen al área de circulación peatonal se utilizarán las *gibas* o topa llantas, cuya altura mínima será de 0.25 metros

y se colocarán a 1.20 metros del área de flujos peatonales.

Por otra parte, las condiciones de diseño necesarias para el área de uso humano, son las siguientes (Montoya, 2008):

- Una bahía peatonal, para ascenso y descenso del vehículo, con un ancho mínimo de 1.20 metros y una longitud de 15.00 metros o el largo del vehículo.
- El área de circulación dentro de la terminal, debe tener un ancho mínimo de 4.00 metros. Permitiendo definir e identificar las dinámicas de flujo de ascenso, descenso y espera.
- En el área de espera, las bancas tendrán una separación de 1.50 metros entre ellas.
- Se deberá incluir un núcleo de baños que de cobertura a los usuarios del servicio de transportes.

#### *4.1.22 Diseño inclusivo para el espacio público y privado*

Otro de los parámetros a tomar en consideración para el diseño de las propuestas, es la accesibilidad universal. Muy importante es convertir la ciudad de Atenas en una región inclusiva para ciudadanos invidentes, con capacidades auditivas o físicas limitadas y para que adultos mayores puedan hacer uso de lo propuesto. De este modo, según la Ley 7600 que define la igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad determina una serie de criterios a considerar:

- Artículo 41: las construcciones nuevas, ampliaciones o

remodelaciones de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías, servicios sanitarios y otros espacios de propiedad pública, deberán efectuarse conforme a las especificaciones técnicas reglamentarias de los organismos públicos y privados encargados de la materia. Las edificaciones privadas que impliquen concurrencia y brinden atención al público deberán contar con las mismas características establecidas en el párrafo anterior.

- Artículo 42: los pasos peatonales contarán con los requisitos técnicos necesarios como: rampas, pasamanos, señalizaciones visuales, auditivas y táctiles con el fin de garantizar que sean utilizados sin riesgo alguno por las personas con discapacidad.
- Artículo 48: las terminales y estaciones de los medios de transporte colectivo contarán con las facilidades requeridas para el ingreso de usuarios con discapacidad, así como para el abordaje y uso del medio de transporte.

Por otra parte, se tienen condiciones específicas de diseño, como:

- Se deben elaborar rampas de acceso peatonal con una inclinación no mayor al 10%, al existir cambios de nivel. Estas rampas deben tener una baranda de en toda su extensión, a una altura de 0.90 metros sobre el nivel de la superficie peatonal.
- Las diferencias de nivel, bordes de aceras, perímetro de postes y columnas, inicio y fin de rampas y gradas deberán tener un cambio de textura que permitan un fácil reconocimiento entre elementos.





## 4.2

# análisis de casos

### *Introducción*

La selección de los estudios de casos obedece a pautas que buscan la extensión e integración socio-cultural y comercial de una región con otra, como medio para vincular sectores urbanos en rezago de desarrollado. Esto no implica que cada caso cumpla con los tres aspectos sino, representan una referencia de características afines, ya sea en su problemática o en las soluciones creadas.

Entonces, para la selección se establecen como criterios: las estrategias de renovación urbana que buscan integrar la cultura y el incremento comercial en un espacio delimitado, la integración de ciudades contemporáneas a contextos de importante gestión sociocultural y económica; y el involucramiento de los habitantes para lo desarrollado. Así, se toman en cuenta 3 ciudades: Indianápolis - Estados Unidos; San Juan de Pasto - Colombia y Alcázar de San Juan - España.

### 4.2.1 Superkilen, Copenhagen. Nørrebro, Copenhagen, Dinamarca. (Bjarke Ingels Group, 2012).

#### Propuesta

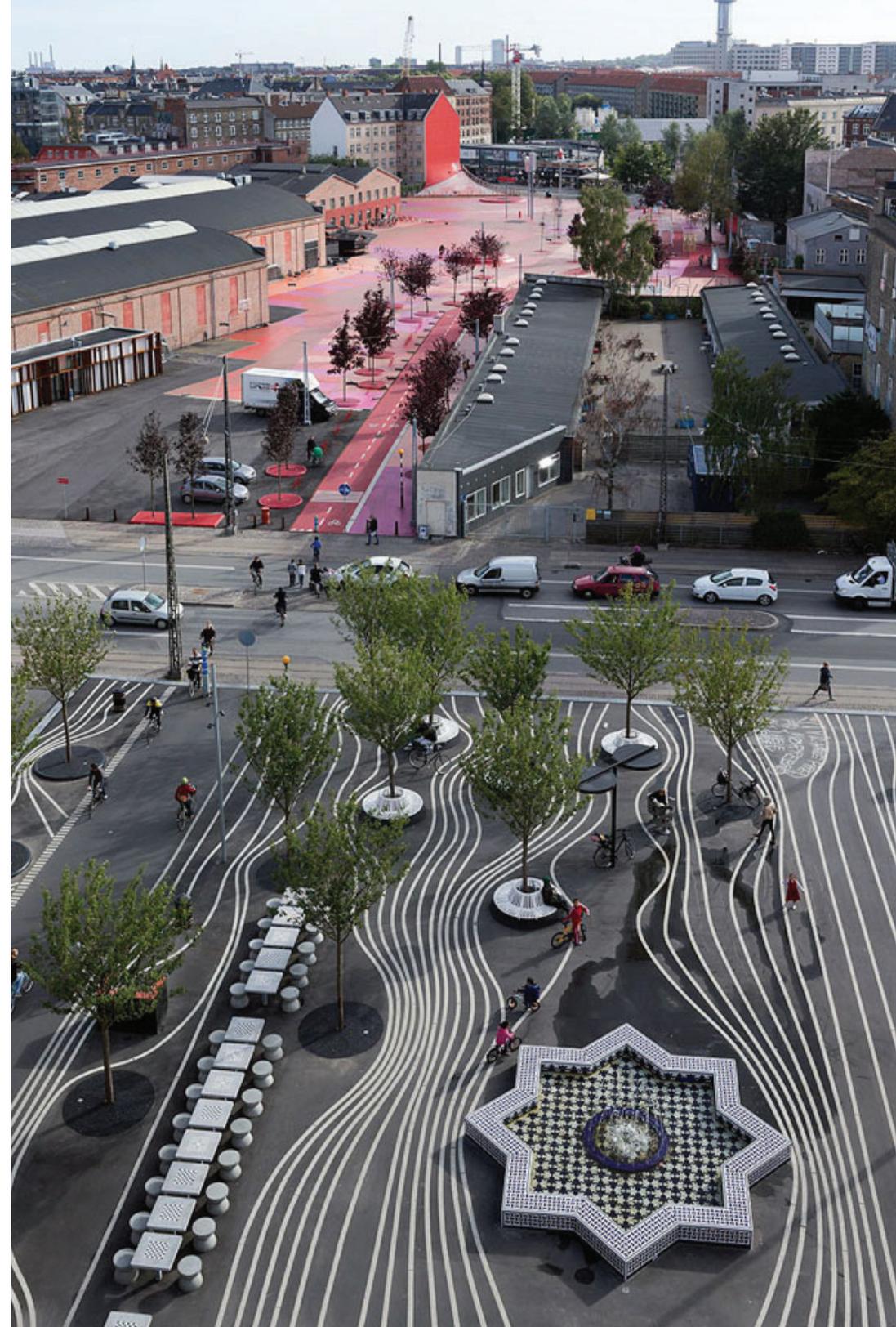
El proyecto se concreta en el 2012, como una gran intervención lineal, que busca la interacción social de más de 60 nacionalidades que habitan en el distrito de Nørrebro, Copenhagen.

#### Interés

- Desarrollo de un parque público, que además de ser una actividad social urbana, literalmente en la calle, integra las funciones comerciales y habitacionales de su contexto.
- En su extensión de 750 metros, se puede encontrar una ciclovía como medio de transporte alternativo, que permite desahogar la zona de los vehículos motorizados, generando dinámicas sociales nuevas.

#### Relación con la Propuesta

- Deseo que desjerarquizar el transporte motorizado en el distrito Central de Atenas.
- Noción de que el espacio público es para el peatón y el ciudadano.
- Este tipo de intervenciones mejora, en gran medida, las relaciones comerciales de la zona inmediata.





**Estudios de caso**

Magen 32. Superkilen, Copenhague. Nørrebro, Copenhague, Dinamarca.

Fuente: <http://www.sasaki.com/project/190/indianapolis-waterfront-master-plan>

### 4.3.2 Conectando Ciudad. Parque Fluvial Río Pasto. San Juan de Pasto, Colombia (Krebs, 2015).

#### Propuesta

Dada la evolución urbana de la ciudad, en donde se perdió aspectos como: la interacción social, por el desuso de rutas a orillas del río y por aumento demográfico sin planificación, se plantea la proyección del Parque Fluvial a la vera del río Blanco, para permitir el vínculo social entre el centro de San Juan de Pasto y sectores de su periferia. De este modo, se plantea un nuevo espacio ambiental, cultural y recreativo, como impulso emblemático para renovar las relaciones urbanas entre el oriente y occidente y el sur, con el norte de la ciudad.

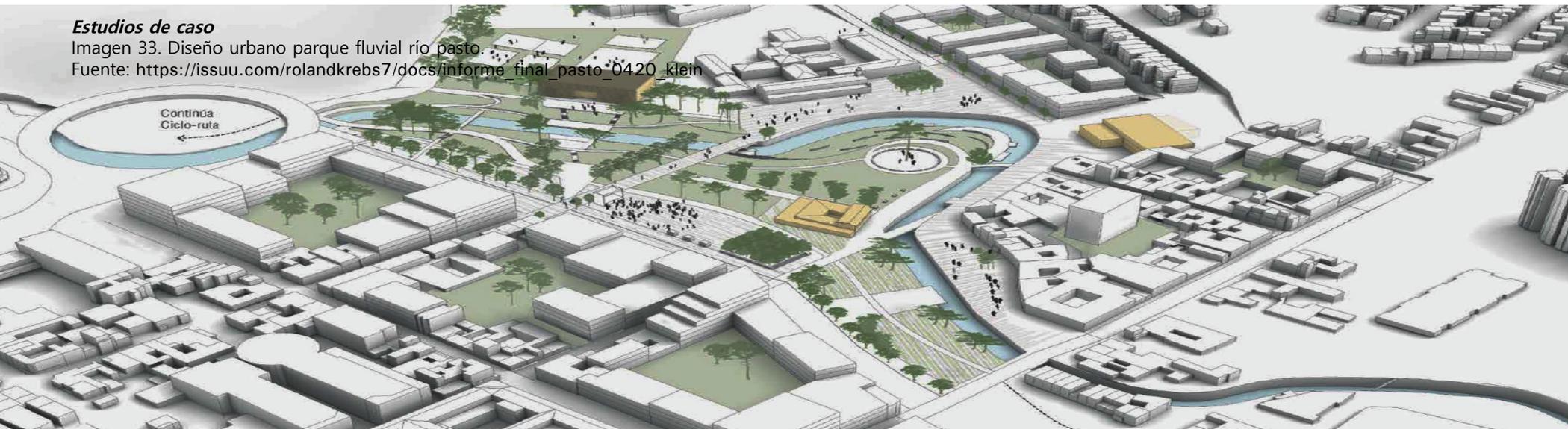
#### Relación con la Propuesta

- El proyecto permite el vínculo socio-cultural de regiones, como sucede con el cantón de Atenas.
- Uso de dinámicas sociales, comerciales y deportivas que permiten que la propuesta alcance una integración con su contexto, facilitando y generando desarrollos económicos y culturales en la zona.
- Atenas, actualmente, se encuentra rodeada de potenciales actividades comerciales y culturales, que favorecen los intercambios sociales; este proyecto se muestra como una idea de lo que se puede realizar para conectar la región ateniense con zonas cercanas.

#### **Estudios de caso**

Imagen 33. Diseño urbano parque fluvial río pasto.

Fuente: [https://issuu.com/rolandkrebs7/docs/informe\\_final\\_pasto\\_0420\\_klein](https://issuu.com/rolandkrebs7/docs/informe_final_pasto_0420_klein)



### 4.3.3 Barrio Puerta de La Mancha. Alcázar de San Juan, Ciudad Real, España. (Ayuntamiento de Alcázar de San Juan, 2009).

#### Estudios de caso

Imagen 34. Proyecto barrio puerta de la mancha.  
Fuente: <https://puertadelamancha.wordpress.com/>



#### Propuesta

- Planteamientos de integración, accesibilidad y sostenibilidad, al crear ciudad mediante un nuevo sector con espacios y usos que aporten calidad urbana, favoreciendo la relación de este nuevo barrio, con el núcleo urbano de Alcázar de San Juan.
- Para reducir el impacto de elementos perimetrales y barreras tales como: las vías del tren y la carretera, permitiendo consolidar los bordes.
- Reforzar la cohesión social, como elemento imprescindible para garantizar la habitabilidad y sostenibilidad de la ciudad.

#### Potenciales del ámbito planteado

La zona norte de Alcázar de San Juan presenta elementos dentro de su trama urbana que potencian el desa-

rollo de la propuesta, como la actual estación de ferrocarril, que conecta Alcázar con otras poblaciones, la cercanía del espacio central y comercial del casco urbano, con regiones como Álvarez Guerra, Emilio Castelar, Rondilla de la Cruz Verde, Avenida de Criptana y la carretera CM-3166, antigua carretera nacional y futura calle, que prolongan la ciudad dentro del área.

#### La trama urbana

Dentro de la trama urbana del Barrio Puerta de La Mancha se potencian los recorridos peatonales y las ciclo vías, creando multitud de espacios de paseo y estancia con juegos infantiles. Así también, el planteamiento vial vehicular cumple con el objetivo de integrarse con la trama urbana existente, mediante un "diseño amable, que quiebra el trazado para evitar perspectivas duras y las grandes velocidades".

El conjunto de calles se encuentra jerarquizado de acuerdo a la intensidad de tráfico prevista. Se plantean dos vías longitudinales (una principal, con doble sentido), más una serie de vías transversales de sentido único. Se prevé que la carretera CM-3166 pase a formar parte de la red local y se convierta en calle, tal y como está ocurriendo en los tramos inmediatamente al oeste de la actuación. En este caso se podrían realizar conexiones directamente desde la misma.

#### Interés

- Conexión del ámbito nuevo Barrio Puerta de La Mancha con la ciudad de Alcázar de San Juan.
- Integración de elementos urbanos presentes al nor-





te de la ciudad de Alcázar de San Juan a una propuesta que le permita a la ciudad, potenciar las interacciones socio-culturales y comerciales.

#### Relación con la investigación

- Se tiene una relación estrecha entre el proyecto Barrio de La Mancha con el planteamiento de renovación urbana que se pretende desarrollar sobre la Radial de Atenas, ya que es una zona que tiene vínculos físicos con ciudad importantes, como: San José, Alajuela y Orotina.
- Por medio del uso de actividades socio-culturales y comerciales se pretende dinamitar el potencial de la zona delimitada, creando una conexión entre el centro del cantón de Atenas y las regiones con mayor influencia económico y cultural, para la región.

#### ***Estudios de caso***

Imágenes 35-36. Proyecto barrio puerta de la mancha.

Fuente: <https://puertadelamancha.wordpress.com/>



**CAPÍTULO 5**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

# MARCO METODOLÓGICO

tipo de investigación  
enfoque de la investigación  
naturaleza de la investigación  
etapas y fases de la investigación  
cronograma de actividades

# marco metodológico

---

“La obra de arquitectura no se experimenta en forma aislada, pertenece a un lugar, a un ahí concreto y a un así particular.” Carlos Mijares Bracho (2012).

La temática de la investigación trabaja de la mano con las características de la ciudad de Atenas: la estructura urbana, su gente, actividades y dinámicas sociales, comerciales y culturales. Sin embargo, tiene la limitante de estar ubicada en un contexto con pocos estudios arquitectónicos y sociales, por su tipología rural.

## 5.1 Tipo de investigación

### Paradigma Cualitativo

También llamado paradigma etnográfico, fenomenológico o naturalista. Según Verónica Martínez (2013) la base epistemológica de este paradigma es el construccionismo donde el investigador aprende por medio de la interacción con el mundo físico, social y cultural en el que está inmerso, por lo tanto el conocimiento adquirido proviene de las vivencias del individuo, enfocado en comprender y profundizar en los fenómenos de un contexto para ser desarrollados en investigación (Hernández, 2010, p.364).

“Su objeto es el desarrollo de conceptos que ayuden a comprender los fenómenos sociales en medios naturales, dando la importancia necesaria a las intenciones, experiencias y opiniones de todos los participantes.” (Martínez, V. 2013, pág. 5).

Así mismo, se desenvuelve en un ambiente natural donde los fenómenos no podrían ser comprendidos, si están aislados de sus contextos. El sujeto humano es el instrumento más importante en este tipo de investigaciones, pues es la base de análisis.

## 5.2 Enfoque de la investigación

Será de origen mixto, siendo el carácter cualitativo el de mayor predominancia y se respaldará con datos cuantitativos para tener una perspectiva amplia del aspecto de estudio.

“La investigación cualitativa es multi-metódica pues recoge una gran variedad de datos e información a través de entrevistas, experiencia personal, historias de vida, rutinas, textos históricos, entre otros” (Martínez, V. 2013).

Para construir la metodología cualitativa se utilizará la guía la etnográfica y la participativa, que responderán a las situaciones encontradas en el campo de estudio.

### Etnográfico

“La etnografía es considerada una rama de la antropología que se dedica a la observación y descripción de los diferentes aspectos de una cultura, comunidad o pueblo determinado como el idioma, la población, las costumbres y los medios de vida” (Peralta, C. 2009).

Según la autora, a partir del enfoque etnográfico la interpretación del proceso es el aspecto fundamental donde se puede reformular la propuesta inicial. Así mismo, se basa en la interacción constante con los individuos de la comunidad o entorno de estudio donde continuamente pueden surgir nuevos aspectos del *objeto de investigación*.

### Participativo

“La forma y la manera de promover procesos de enseñanza aprendizaje con base en soportes y técnicas de facilitación participativos, donde se involucra a las y los actores y beneficiarios directos en la toma de decisiones” (Pers, H. 2009).

Según Pers, H. (2009) la metodología participativa se define como un medio para desarrollar procesos de investigación a partir de técnicas e instrumentos participativos que permitan la interacción y empoderamiento por parte de los actores. El autor menciona la diferencia entre la técnica y el concepto general de metodología participativa, pues la técnica llega a ser solamente un medio para llevar a cabo el proceso.

Por otra parte Geilfus, F. (2002) menciona que en los procesos participativos existe una escalera de distintos tipos de participación por parte de los actores, entre ellos: pasividad, suministro de información, participación por consulta, por incentivos, funcional, interactiva y auto-desarrollo. En este caso se procederá a utilizar la participación interactiva pues los atenienses involucrados serán parte de la formulación, implementación y evaluación del proceso.

El autor Geilfus, F. (2002) también menciona una serie de características propias de los métodos participativos, donde se abstrae principalmente:

- Están diseñados para ser implementados en forma grupal.
- Previstas para trabajar directamente con los actores involucrados.
- Se aprende con y del agente, enfocando los conocimientos, prácticas y experiencias locales.
- Los métodos empleados correctamente permiten un aprendizaje rápido, progresivo e interactivo.
- La mayor parte de las herramientas proveen información cualitativa, pero muchas permiten también obtener datos cuantitativos en forma confiable y comprobable.

- Los métodos permiten y necesitan la “triangulación” de fuentes, es decir la verificación de resultados a partir de varias fuentes de información, métodos y participante

### *5.3 Naturaleza de investigación*

Hernández (2010) define la naturaleza de la investigación como: exploratoria, descriptiva, correlacional y explicativa. De este modo, la naturaleza de este estudio es la correlacional; porque analiza el grado de relación entre dos o más variables, es decir y a modo de ejemplo, se relacionan variables como la estructuración del tejido urbano del distrito Central, con el uso que este presenta. La posibilidad de medir si los componentes urbanos, con las condiciones que actualmente presentan, determinan si el funcionamiento de las relaciones socioculturales y comerciales se vean afectadas o en detrimento.

También, se tiene la relación de la carretera o Ruta 27, con sus altos procesos de movilidad que permiten la conectividad de regiones y con la posibilidad de establecer una comunicación directa con el cantón; permitiendo así disminuir barreras que limitan los intercambios económicos y sociales de Atenas con otras regiones.

### *5.4 Etapas y fases de la investigación*

Al describir las distintas fases y etapas relacionadas con la metodología del proceso de investigación empleado, se obtiene:

#### 5.4.1 Etapa 1: Contexto actual

##### Fase a: recopilación de información

Se pretende investigar información general y específica acerca de la condición actual de la estructura urbana de Atenas y del rol que cumple su población. También, se busca analizar los fenómenos ocurridos en la región, como un aspecto histórico que afecta las relaciones socioculturales y las dinámicas comerciales. Para esto, se plantean una serie de actividades:

- Búsqueda de información con referencias bibliográficas certeras.
- Consultas a funcionarios de la Municipalidad de Atenas.
- Revisión de fotografías antiguas del cantón.
- Elaboración de diagrama de relaciones comerciales de las regiones aledañas de Atenas.
- Redacción de un diario de campo, donde se adjunte la síntesis de lo estudiado.

Una vez analizada la información que permite establecer la problemática que afecta la región, se procede a visitar la zona con el fin de realizar un análisis físico-perceptual. Además, para conocer la veracidad de lo que la teoría expone. Algunas de las actividades para este proceso son:

- Toma de fotografías actuales del distrito Central y de la Radial.
- Entrevista con la exalcaldesa de Atenas, Kerima Bermúdez.
- Entrevista a la periodista María F. Loria Alpízar
- Uso de diario de campo.

- Análisis de la información obtenida para definir un problema afín con lo encontrado.

##### Fase b: herramientas de análisis y síntesis

Analizar la información es un aspecto fundamental para precisar y sintetizar la información recopilada, la cual se divide en: fotografías, bitácora de campo, diagramas, relaciones históricas y actuales.

En esta etapa se construye una problemática que envuelve fenómenos, como: *ciudad dormitorio, rururbanización y la relación histórica que posee el contexto contemporáneo de Atenas*, concluyendo en los objetivos de investigación; que involucran el desarrollo de un plan de intervención urbano sectorial.

##### Fase c: universo y muestra

Una vez establecidos los campos informativos a utilizar: *fenómenos, visitas de campo, fuentes bibliográficas, etc.*, se determina que el universo de la investigación será la población residente del distrito Central de Atenas.

Así también, la muestra serán: niños, adolescentes, jóvenes adultos, adultos y adultos mayores. Estos, se agruparán permitiendo un análisis de información y fenómenos:

- Grupo A: niños, niñas y adolescentes, entre los 10 y 17 años de edad, por permanecer de forma casi continua en la región, dado a su asistencia a escuelas y colegios. Se trabajará con una muestra de 100 personas.

- Grupo B: jóvenes adultos y adultos entre los 18 y 50 años de edad, permite conocer las razones de por qué se realizan traslados a otras regiones y su percepción sobre los problemas en Atenas. Además, de un aporte sobre las necesidades y limitantes que presenta el cantón. Se estudiará una muestra de 100 personas.
- Grupo C: adultos mayores. Se tiene a las o los señores entre los 50 y 75 años de edad, para realizar un estudio sobre la percepción del cantón, su evolución o retroceso, las necesidades presentes y las condiciones favorables. Se analizará una muestra de 50 personas.

#### 5.4.2 Etapa 2: Marco teórico y metodología

La etapa 2 consta del desarrollo del marco teórico con base en la información recopilada y analizada en la *etapa 1*, en la que se construye la problemática, justificación, alcances y delimitaciones que permiten el abordaje específico del trabajo. Además, de tener argumentos a la hora de realizar las visitas de campo y análisis de contextos, (definidos como la *etapa 3*). Para conseguir lo anterior se necesita:

##### Fase a: búsqueda de teorías y conceptos

- Se deben identificar las fuentes teóricas que se requieran para respaldar la *etapa 1*.
- Además, se investigarán los conceptos necesarios, tanto para la comprensión de la información, como para la aplicación de métodos de análisis.
- Se redactará la información vinculada con los alcances planteados.

##### Fase b: elaboración del marco metodológico

- Definir las actividades requeridas para la investigación.
- Definir criterios de temporalidad.
- Elaborar una síntesis metodológica y cronológica diagramática.

#### 5.4.3 Etapa 3: Desarrollo de Objetivos

##### *Objetivo 1:*

*Evaluar la organización de los componentes espaciales urbanos del distrito Central de Atenas mediante el uso de los principios definidos por Ian Bentley (1999) y Jan Gehl (2003): agrupación, variedad, permeabilidad, integración, legibilidad; para identificar fortalezas y/o debilidades de sus cualidades sociales, culturales y comerciales, y además del vínculo que poseen con el espacio público.*

##### Desarrollo

Fase a: recopilación de datos y visualización de fenómenos en la estructura urbana

- Se deben identificar los elementos urbanos que generan actividades socioculturales y comerciales, mediante visitas y mapeos para analizar la relación con su contexto inmediato y el uso que las personas hacen de estos lugares.
- Toma de fotografías y videos que permitan evidenciar los procesos que se desarrollen en las zonas delimitadas.
- Se realizarán entrevistas tanto a usuarios que se encuentren en los espacios públicos, como en sus es-

pacios residenciales, para obtener datos sobre la percepción de la zona, su condición actual y necesidades.

#### Fase b: análisis y aplicación de conceptos teóricos

Se estudiarán los elementos urbanos socioculturales y comerciales con los conceptos aportados por Jan Gehl (2003) e Ian Bentley (1999), con el objetivo de entender el comportamiento y función de la estructura urbana de la región.

#### Fase c: síntesis de la información obtenida

Con base a los datos que el análisis aporte, se realizarán conclusiones, que a modo de síntesis permitan comprender las situaciones de la zona.

#### Fase d: lineamientos y pautas

A partir de los datos concluidos, se deberán establecer los lineamientos y las pautas a la que la trama urbana delimitada debe responder.

#### *Objetivo 2:*

*Elaborar una serie de talleres participativos con ciudadanos que residan e interactúen en la zona delimitada, precisando en aspectos de identidad y su relación con la adaptación y creación de ámbitos espaciales que incluyan dinámicas socio-culturales y comerciales del Centro y de la Radial de Atenas. Para ello, aplicando las percepciones, valores y experiencias del entorno (Lynch, 2008) y demostrando su carga simbólica y emocional (Fu Tuan, 2007).*

#### Fase a: informar y divulgar los talleres participativos

- Se deberá realizar una visita al distrito para comunicar personalmente, ayudado de afiches y anuncios en la Municipalidad, pulperías, sodas, entre otros; sobre el desarrollo de los talleres participativos, que tendrán como fin la exposición e intenciones del estudio.

#### Fase b: desarrollo de dinámicas participativas

- Se espera el diálogo y opinión de los participantes sobre *la identidad de la región, comportamientos de uso de espacios, necesidades y estilo de vida* (experiencia íntima con el entorno. Fu Tuan, 2007). Con el objetivo de implementar los datos para que las propuestas respondan a la información teórica y a la opinión del ciudadano.
- Se generarán mapas mentales que permitan ubicar y establecer espacios de interés, además de su beneficio para establecer los indicadores para la intervención sectorial.

De este modo, esta fase responde al enfoque etnográfico al observar, describir e interactuar con los aspectos de una cultura, sus costumbres y vivencias (Peralta, C. 2009).

#### *Objetivo 3:*

*Proponer la reorganización, adaptación o creación de espacios urbanos que permitan una interacción con el ciudadano, a través de la aplicación de los principios de Ciudad Sostenible: integración al medio natural, movilidad, rehabilitación y planes*

*urbanísticos integrados; con el fin de que lo propuesto responda a las dinámicas contemporáneas sociales, comerciales y culturales del sitio.*

## Desarrollo

Fase a: se determinarán las pautas para la intervención sectorial.

- Se debe analizar con base en las pautas cuáles son los espacios urbanos que deben ser intervenidos bajo los conceptos de la *ciudad sostenible*.
- Una vez establecidos se debe iniciar con la aplicación de las pautas que la teoría aporta, con el fin de diseñar ámbitos públicos con accesibilidad y una vinculación entre actividades y elementos urbanos tangibles.

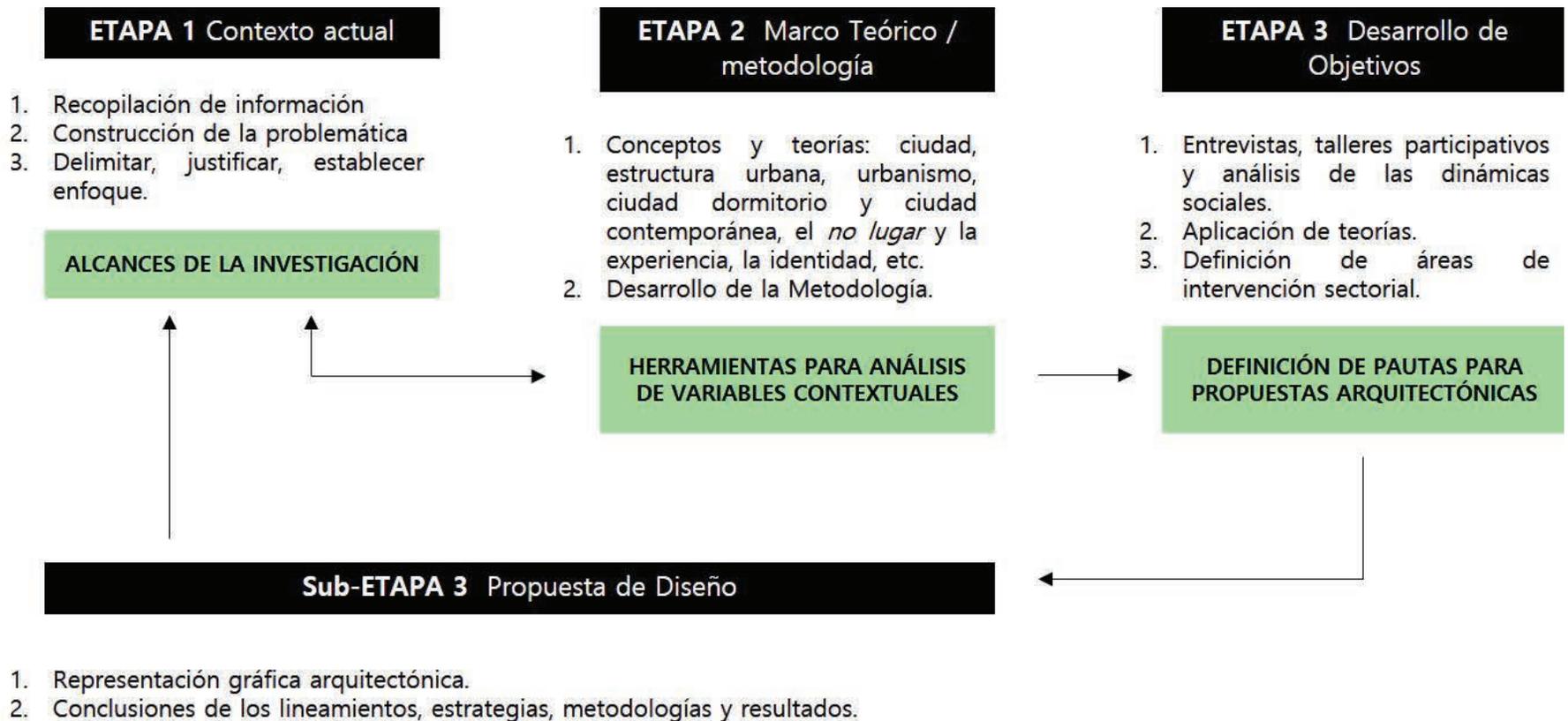
## *Objetivo 4:*

*Diseñar y contextualizar a partir de la acupuntura, la sede municipal, la estación cantonal de buses, la intervención física al Mercado, la consolidación de una ruta vial periférica, la movilización de la Escuela de Música, la Feria del Agricultor y rescate del valor histórico del Colegio José Carlos Umaña, a través del diseño arquitectónico, urbano y paisajístico, para fortalecer los procesos sociales y comerciales ofrecidos en el Distrito.*

## Desarrollo

Fase a: diseño arquitectónico

- Se debe representar gráficamente cómo se están realizando las adaptaciones de la zona mediante el uso de planimetrías, objetos en 3D, renders fotomontajes que permitan demostrar la importancia de las intervenciones.
- También, se deben desarrollar conclusiones que permitan demostrar la importancia de lo desarrollado.



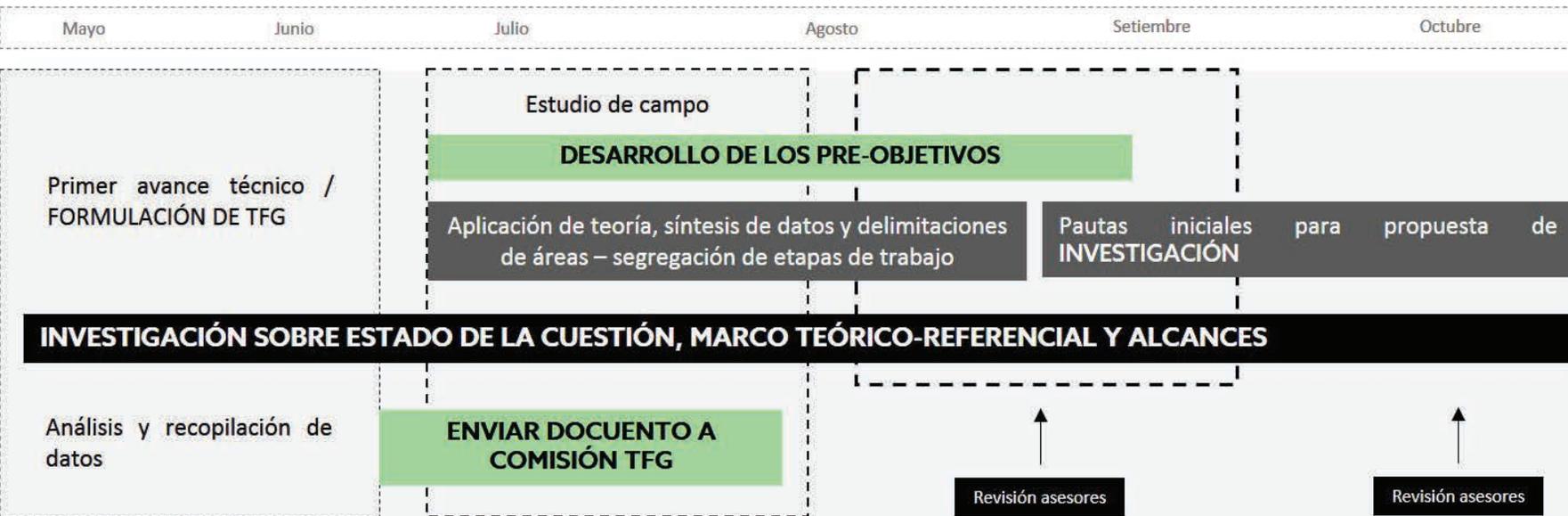
**Marco metodológico**

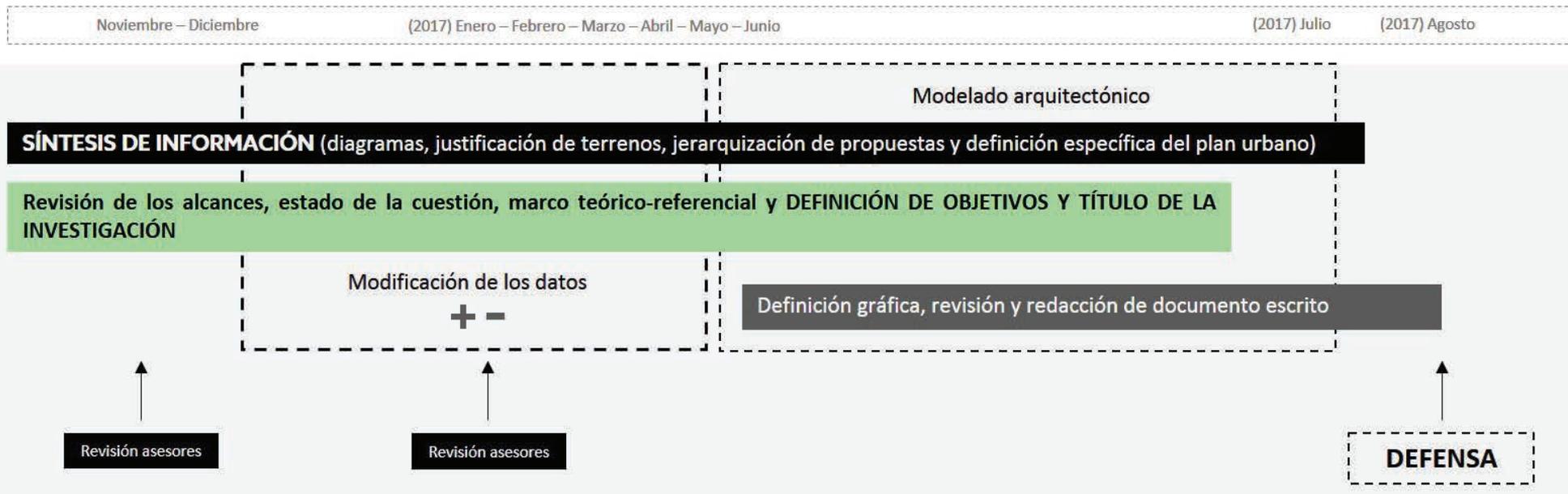
Diagrama 06. Síntesis metodológica

Fuente: Elaboración propia.

## 5.5 Cronograma de Actividades

Se plantea la planificación de tiempos de trabajo, donde se organizan las actividades requeridas para la investigación, en un período de 16 meses (ver diagrama 07). En el diagrama se incluyen actividades desde el aspecto académico, hasta la culminación de la investigación: avances técnicos, visitas al campo de estudio, síntesis y conclusiones de la información, diálogos con asesores para revisión del documento, etc. Además, se define el mes tentativo para la defensa del trabajo.







**CAPÍTULO 6**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

# ANÁLISIS DEL CONTEXTO

feria del agricultor  
radial y conexión al Distrito  
borde urbano del Distrito  
comercio + zona patrimonial  
mercado municipal de Atenas  
estación cantonal de buses  
escuela de arte y música  
conclusiones del capítulo



[FA]

*Análisis de contexto*

Imagen 37. Feria del Agricultor  
Fuente: Elaboración propia, 2016.

[CICLISTA]

### 6.1 FERIA DEL AGRICULTOR

Por su posición es imperceptible para conductores y peatones, afectando la identidad de la actividad.

Posee dificultad de acceso, para el peatón o el ciclista, ya que no existen aceras, vía para bicicletas y no hay señalización vial.

UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
En una colina de la Radial.	Relación inmediata con la vía nacional, la Radial con ruta nacional	Venta de productos comestibles: frutas, verduras, carnes, lácteos, postres y panes artesanales. Además se ofrecen artesanías y plantas medicinales u ornamentales.  La municipalidad ofrece un servicio de transporte gratis para las personas que deseen llegar al lugar.	De manera indefinida, se utiliza 1 vez por semana, de 5:00 a.m. a 5:00 p.m.	Espacio adaptado para usuarios de toda edad.
FACTORES IMPORTANTES				

“Es requisito indispensable para que un espacio urbano cobre sentido de lugar, una definición clara y una abundancia de significados; una experiencia directa y la creación de lazos emocionales por parte del individuo, hacia el espacio mismo” (Fu Tuan, 1997).

Al observar la imagen 36 no se perciben las instalaciones de la Feria, tanto sus actividades como su entorno se pierden, arriesgando su identidad. Además, el factor de lejanía y temporalidad le afecta por estar en un contexto aislado y por realizarse los días viernes, poniendo en riesgo la dinámica cultural, que históricamente existe en toda Costa Rica.

Así mismo, se evidencia la carencia de rutas para peatones, ciclistas y pasos peatonales que permitan la visita a pie o en bicicleta de los atenienses. Según las teorías de la *ciudad ecológica*, estas sendas brindan una capacidad de regeneración de un ámbito urbano, por la constante interacción de las personas con la ciudad. (Comisión de Brundtland, 1983).

## RADIAL Y CONEXIÓN AL DISTRITO CENTRAL



Bordes sin tratamiento vs. un centro urbano visualmente estructurado.

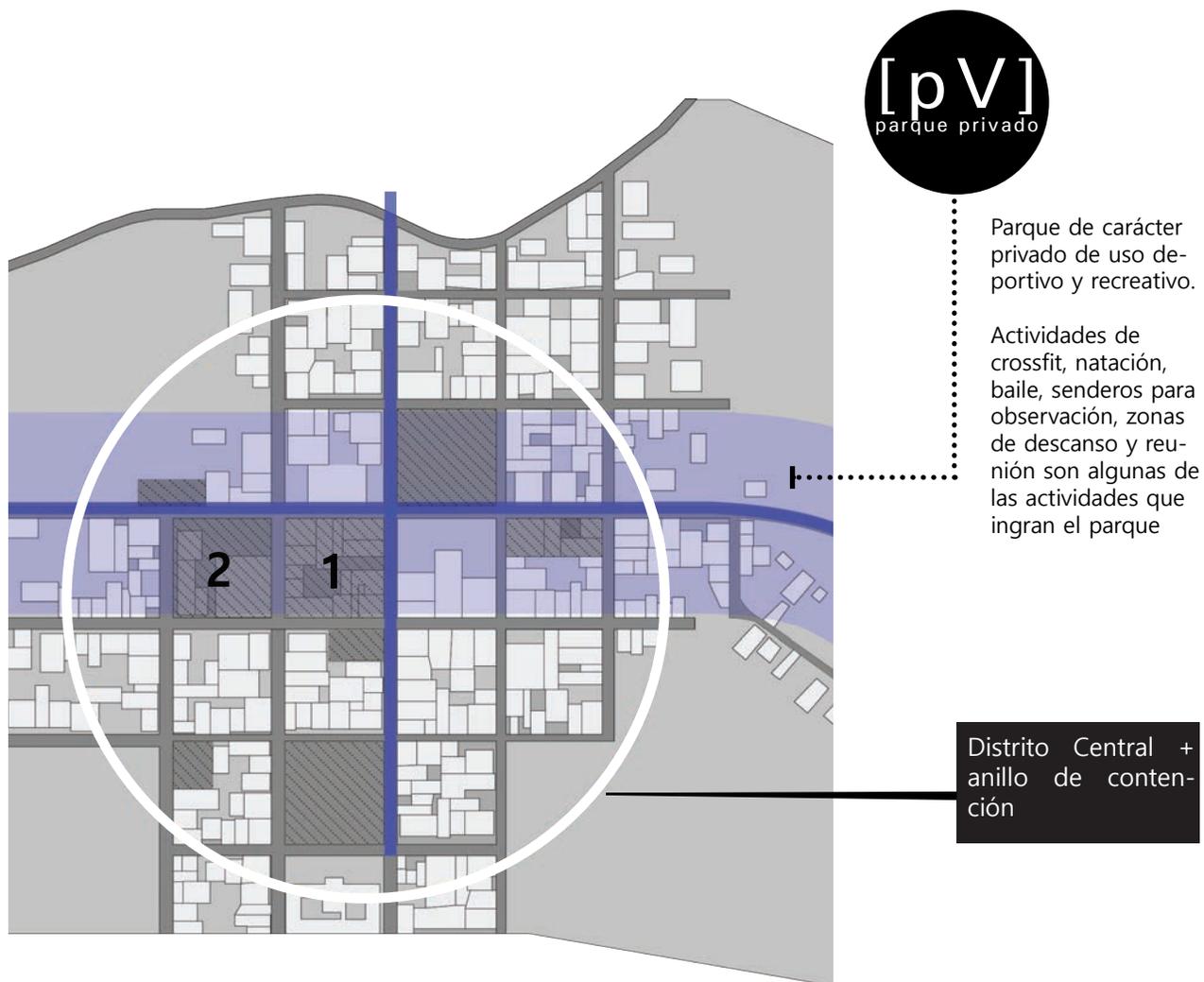
Parque deportivo- recreativo de carácter privado. Oportunidad de vincularlo con el espacio público.

**Análisis de contexto**  
 Imágenes 38-39-40. Radial  
 Fuente: Elaboración propia, 2016.

### Ubicación y potencial

En el distrito Central se han creado límites de su núcleo urbano, como se observa en el mapa 06. Por otra parte, se señala el parque Prado (*pV*) ya que posee una buena ubicación para enlazarla con el inicio de la Radial.

Con base en los planteamientos de la *Etapa A*; que establece una zonificación de áreas para usos de suelo, el parque se tomaría como parte de un diseño articulado con el ámbito público, para que el ciudadano forme parte de las nuevas vivencias que se esperan para el Centro y la Radial.



#### **Análisis de contexto**

Mapa 06. Anillo de contención

Fuente: Elaboración propia.

UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
En los bordes del Centro de Atenas	Transición entre ámbitos "urbanos" y bosques; observándose cambios bruscos entre los 200 y 300 metros.	El tránsito para vehículos motorizados, comunicación directa entre el Centro y Ruta 27, la Feria del Agricultor y las comunidades de Río Grande y Balsa (donde se ubica la Universidad Técnica Nacional).	Continua	Pensado únicamente para el vehicular motorizado.
<b>FACTORES IMPORTANTES</b>				

Como se observa en las imágenes 37-38-39 existen cambios drásticos entre los contextos de la Radial y el Centro por carencia de residencias, comercios, industrias, etc. Aspecto que ha fijado un anillo que impide el crecimiento urbano del casco central, generando que el único comercio estable del distrito se concentre en la cuadra [1] y en el Mercado Municipal [2] (ver mapa 06).

Por lo que se plantea el uso de suelo y el posicionamiento de un centro médico especializado que brinde cobertura a las necesidades de Atenas, Orotina, San Mateo y Palmares. Por otra parte, esta zonificación deberá responder a la reserva de áreas para el uso deportivo, recreativo y turístico, como medio económico que destaque al cantón; ya que según la memoria colectiva de los costarricenses, esta región se visualiza con facultades turísticas por su *buen clima y vegetación* (CATUCA, 2015).

## BORDE URBANO DEL DISTRITO CENTRAL

*Análisis de contexto*

Imagen 41. Bordes del Centro.

Fuente: Elaboración propia, 2016.



Casa de Turismo y Comercio de Atenas, cuyo equipo de trabajo gestiona actividades socioculturales para la región ateniense.

CATUCA



1. Parque central de Atenas
2. Iglesia católica de Atenas
3. Radial y avenida cero
4. CATUCA

**Análisis de contexto**

Imágenes 42-43 y mapa 07. Espacios urbanos.

Fuente: Elaboración propia, 2016.



UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
Ver mapa 07	Residencias, comercios, servicios públicos y privados, instituciones de gobierno, etc.	Por ser el centro del cantón destacan servicios de abastecimiento y cobro, e instituciones patrimoniales como el Colegio José Carlos Umaña, la Municipalidad de Atenas, el parque, la Iglesia, CATUCA y además del Mercado Municipal y sus bordes.	Uso predominante entre las 5:00 a.m. y 9:00 a.m. ya que cientos de ciudadanos salen a trabajar, estudiar o recrearse. Luego de 5:30 p.m. a 8:30 p.m.	Niños, niñas, jóvenes, jóvenes adultos, adultos y adultos mayores.
FACTORES IMPORTANTES				

A pesar de la cercanía a la Ruta 27, que es un motor económico para el país, el cantón no tiene estrategias comerciales externas y locales que le permita beneficiarse. Esta situación se refleja en la carencia del *Plan Regulador* para la región.

Por otra parte, en la imagen 43 se observan intenciones de la Municipalidad por revertir la carencia de actividades socio-culturales (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009), ya que colocaron juegos para niños y niñas en el parque central. Esto ha aportado a que los y las niñas lo visiten con sus familias. Sin embargo, se continúan teniendo problemas de cohesión social, (imagen 44): *el ciudadano no está presente*; por el contrario se tienen gran cantidad de vehículos estacionados en los bordes del parque.



## COMERCIO + ZONA PATRIMONIAL



1. Edificios patrimoniales
2. Municipalidad
3. Colegio Jose Carlos Umaña
4. Parque
5. Comercio

### **Análisis de contexto**

Imágenes 46-47-48 y mapa 08. Espacios urbanos.

Fuente: Elaboración propia, 2016.





UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
Ver mapa 08	Comercios y e servicios	<p>Comercios atenienses: Supermercado el Canario, Soda Tío Mano, Farmacia Central y Don Juan, Centro comercial Central, Centro comercial Big-dani, etc.).</p> <p>Según entrevistas realizadas, "para que un comercio tenga éxito, necesita estar en esta cuadra" (Morera, 2016).</p> <p>Colegio Jose Carlos Umaña usado por estudiantes del INA, oficinas del INS y talleres de reparación de calzados y ropa.</p>	Uso predominante de 9:00 a.m. a 8:00 p.m.	Niños y niñas, jóvenes, jóvenes adultos, adultos y adultos mayores.
<b>FACTORES IMPORTANTES</b>				

Evidenciando que *solo las tiendas que están cerca o en la cuadra comercial* tienen éxito, se necesita ampliar la zona comercial para brindar una capacidad competitiva y de desarrollo a la región. Por otra parte, se tiene que la sede del colegio JCU, se encuentra en deterioro físico, perdiendo su valor histórico. Según Fabián -ingeniero Municipal- existe una propuesta para desarrollar un *museo cultural* en esas instalaciones, pero no se tiene el apoyo de los ciudadanos (2016).

Por otra parte, la Municipalidad no posee jerarquía, mimetizándose como uno más de los edificios en Atenas. Añadido a esto, el edificio municipal carece de gran cantidad oficinas para su correcto desempeño.

6.5

# MERCADO MUNICIPAL DE ATENAS



- ¿EL CIUDADANO  
DÓNDE ESTÁ?

*Análisis de contexto*  
Imagen 50-51-52-53.-54 Espacios urbanos.  
Fuente: Elaboración propia, 2016.



# Fachada oeste del Mercado de Atenas.

## *Análisis de contexto*

Imágenes 55-56. Espacios urbanos.

Fuente: Silvia Morera, 2017.



Estación de buses distritales  
integrada en la facha norte.

# ¿QUÉ IDENTIFICA AL MERCADO DE ATENAS?





Fachada sur, negación del  
contexto

*Análisis de contexto*

Imágenes 57-58-59. Espacios urbanos.

Fuente: Silvia Morera, 2017.



# ¿IDENTIFICA MERCADO DE ATENAS?



Muchas de las tiendas niegan la relación comercial y social que se puede desarrollar al interior del Mercado.

Fachada este, única que se vincula con la calle.

**Análisis de contexto**

Imágenes 60. Espacios urbanos.

Fuente: Silvia Morera, 2017.



UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
Dentro del anillo de contención.	Comercios del y para el ateniense.	<p>Servicios comerciales regionales, como tiendas dentro del Mercado; estación de buses distritales, cuadra comercial compuesta por restaurantes.</p> <p>Según una entrevista realizada a María Alpízar: <i>el cantón de Atenas se caracteriza por la mala calidad de los comercios y su poco apoyo de parte de los mismos atenienses</i> (Alpízar Loría, M. 2016)</p>	Uso predominante entre las 5:00 a.m. y 7:30 p.m.	Jóvenes adultos, adultos y adultos mayores.
<b>FACTORES IMPORTANTES</b>				

El mercado de Atenas se posiciona en el núcleo del distrito Central, siendo uno de los motores sociales para el cantón, las dinámicas de este se ven influenciadas por las personas que hacen uso de los buses con ruta hacia los barrios atenienses.

El mercado presenta una arquitectura que rechaza su uso, como se observa en las imágenes anteriores, solo en la fachada este se percibe la intención de vincular las dinámicas comerciales con las vivencias de la calle.

## ESTACIÓN CANTONAL DE BUSES

Estación de buses  
de Atenas

EBA



Los buses parquean sobre la calzada,  
por falta de espacio de parqueo.

Estación de autobuses CoopetransAtenas R.L.  
Brinda servicios con rutas hacia Alajuela, San  
José y Palmares.

Espacio actual para parquear buses: 2  
Realidad de buses parqueados: 3

### *Análisis de contexto*

Imágenes 61-62. Espacios urbanos.

Fuente: Elaboración propia, 2016.



UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
A 75 metros al oeste del mercado de Atenas.	Dentro del área comercial del Distrito.	Servicio de transporte con rutas hacia Alajuela y San José.	Uso predominante entre las 5:00 a.m. y 9:30 p.m.	Jóvenes, jóvenes adultos, adultos y adultos mayores.
<b>FACTORES IMPORTANTES</b>				

Esta estación posee espacio para el parqueo de dos autobuses, sin embargo, al realizarse las filas para la compra del pasaje y para el abordaje las complicaciones espaciales se hacen evitables.

Por otra parte, la empresa CoopetransAtenas R.L. gestionó el uso de parte del borde de la calle para el parqueo de una unidad de transporte extra, dado a que la cifra de usuarios con necesidad de viajar excede el número de flotillas que el parqueo puede tener.

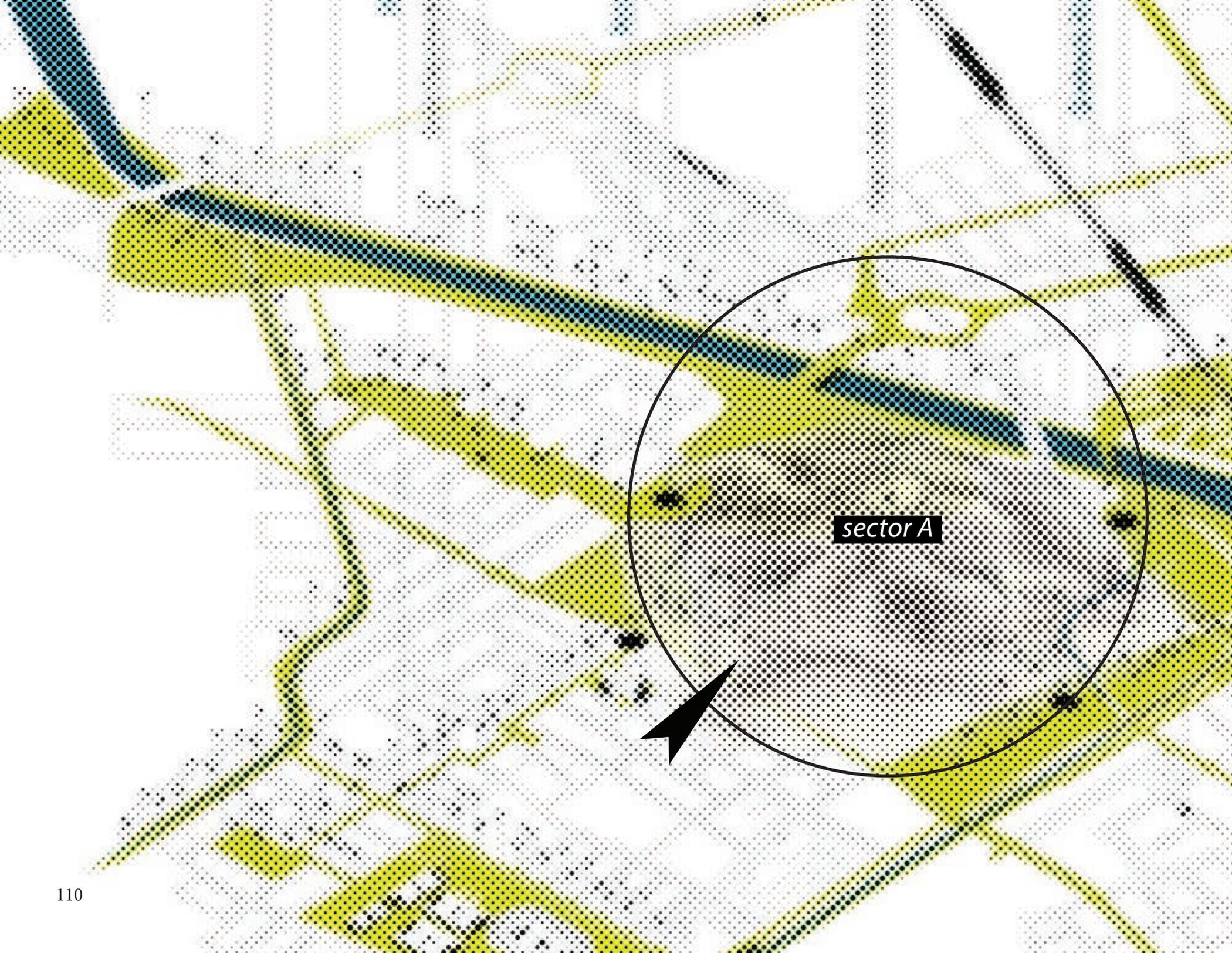
Así mismo, el emplazamiento de este proyecto genera congestión en las calles en un promedio de cada hora, no solo por la salida de los tres autobuses de esta estación, sino además por los cuatro buses que salen del mercado y por el transporte particular. Añadido a este problema se debe enfatizar en el uso de los bordes de las calles para el parqueo de vehículos que ocasiona, en muchas ocasiones el atraso para que los vehículos puedan maniobrar adecuadamente.

## ESCUELA DE ARTE Y MÚSICA DE ATENAS



UBICACIÓN	CONTEXTO	¿QUÉ OFRECE?	TEMPORALIDAD	USUARIOS
A 600 metros del Mercado central	Invadido por las funciones del taller y bodega de CoopetransAtenas.	<p>Espacio para almacenar autobuses, materiales, escombros, basura y los camiones recolectores de residuos del cantón.</p> <p>En la zona en la que se encuentra predomina el uso residencial y nuevamente se perciben los límites del anillo de contención: se convierte en un área rural (Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas, 2009).</p>	<p>La bodega de autobuses tiene una función de 20 horas diarias (4:00 a.m. a 12:00 p.m.) (CoopetransAtenas RL, 2016).</p> <p>La Escuela de Música trabaja de Lunes a Sábado de 9:00 a.m. a 4:30 p.m. (Municipalidad de Atenas, 2016).</p>	Niños y niñas, jóvenes, y adultos.
<b>FACTORES IMPORTANTES</b>				

Se encuentra en zona de transición hacia lo rural, a pesar de estar al borde de la carretera nacional Interamericana. Predominio del uso residencial



*sector A*

# conclusiones del capítulo

Se ha evidenciado la importancia geográfica que posee el cantón ateniense y el rol que podría desempeñar en el intercambio socio-cultural y comercial con sus regiones vecinas. Sin embargo, para que Atenas logre una participación activa y progresiva es necesario acondicionar, rescatar y establecer una estructura y componentes espaciales y sociales urbanos relacionados con los procesos económicos y las dinámicas humanas contemporáneas: *trabajo, educación, salud, recreo, etc.* Por esto, en los *alcances de investigación* se delimitó la *Etapa A* (ver capítulo 1.3, pág. 14), que abarca la elaboración de una intervención urbana sectorial mediante la *acupuntura* para el *distrito Central*, como estrategia para restaurar su núcleo y adaptarlo a las necesidades del residente y del visitante, es decir volverlo más atractivo social, económico y espacialmente.

Entonces, mediante el análisis anterior, que determina la condición social, física y perceptual del Centro, se refuerza la necesidad de iniciar con la *Etapa A* y por la urgencia de revertir los efectos de *ciudad dormitorio* en Atenas. Los proyectos a desarrollar, cuya definición específica se dará a conocer en los capítulos siguientes, como parte de la acupuntura planteada y para el rescate de la identidad de la zona, son:

1. Diseño de la nueva estación de buses cantonales y distritales de Atenas.
2. Definición de una ruta vehicular periférica para el Distrito.
3. Intervención arquitectónica al Mercado Municipal de la ciudad.
4. Diseño de una plaza como ámbito social público.
5. Diseño de la sede municipal para la región.
6. Rescate identitario y reposicionamiento de la Escuela de Arte y Música de Atenas.
7. Rescate histórico del Colegio José Carlos Umaña
8. Intervención, definición y acondicionamiento paisajístico de la Radial de Atenas.



**CAPÍTULO 7**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

# PROCESOS PARTICIPATIVOS

---

proceso participativo  
diálogo de ideas / CATUCA  
taller dinámico  
diálogo SOMOS ATENAS  
reunión y diálogo municipal  
resumen

## 7.1 Proceso Participativo

Para el desarrollo de la propuesta es indispensable la participación del ciudadano ateniense ya que, como lo expresa el señor Mauricio Hernández:

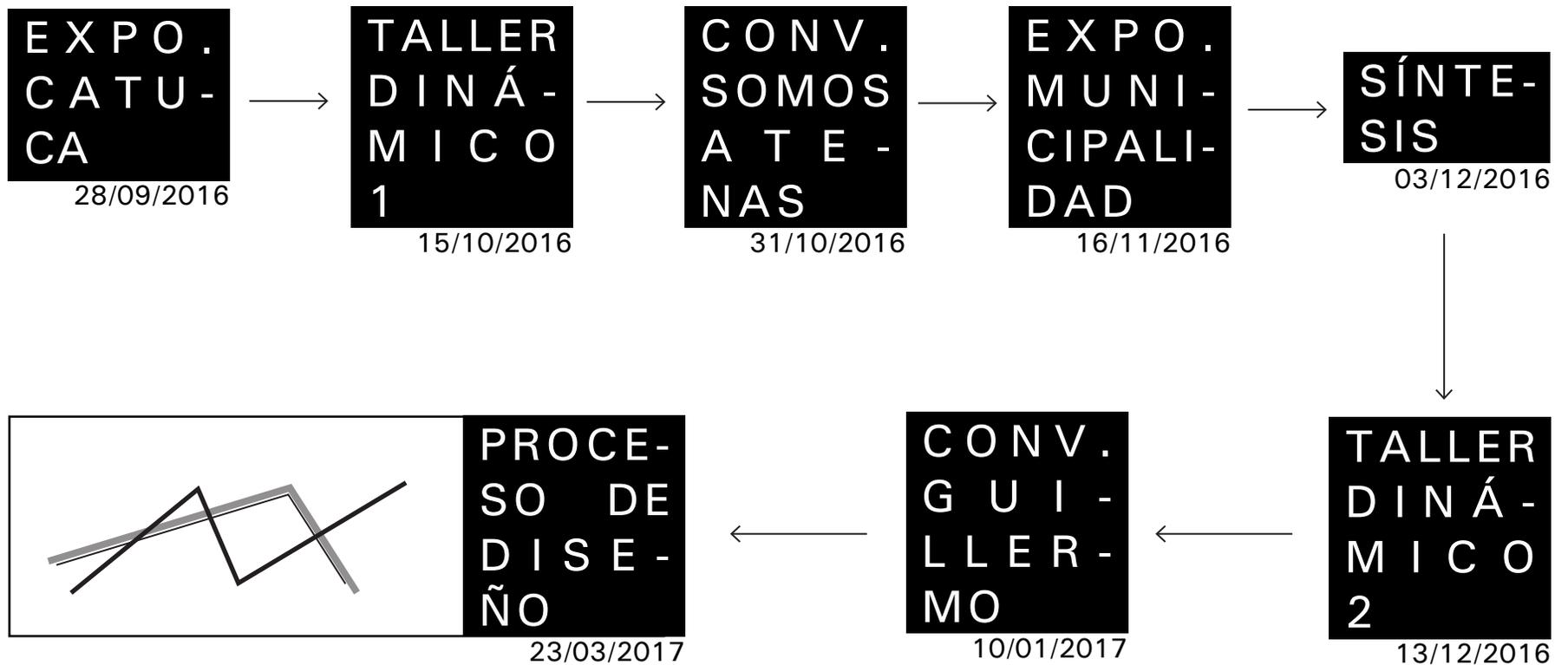
...a través de la participación ciudadana se asegura la viabilidad y factibilidad de planes y propuestas, es decir, se asegura el sustento principal y la razón de las intervenciones en las ciudades; además los involucrados adquieren una responsabilidad compartida sobre el éxito de la implementación, así como del seguimiento y continuidad de dichas intervenciones a largo plazo... (Hernández Bonilla, M., 2009)

Por esto, se planteó como uno de los objetivos de investigación el involucramiento de los residentes, mediante el desarrollo de 5 actividades que permitieran a los ciudadanos sentirse escuchados y partícipes en la gestión de uno o varios proyectos para el espacio que habitan.

A modo síntesis metodológica, a continuación se resumen las actividades que se trabajaron en un período de 6 semanas:

1. Se hizo un acercamiento a la comunidad mediante una reunión con los integrantes de la Cámara de Turismo y Comercio de Atenas (CATUCA), para comenzar a eliminar barreras de desconfianza y dar a conocer la investigación. En esta actividad se expuso la problemática desarrollada y posibles propuestas, con una retroalimentación de los asistentes.

2. En la segunda actividad, se desarrolló un taller interactivo con 5 miembros de la comunidad, de diferentes edades y profesiones, en el que se les presentó escenarios puntuales del cantón para generar un diálogo y concluir con una o múltiples soluciones. Además, se trabajó con un mapa mental en el que se diagramaban ideas y localizaban lugares específicos que se pensaban eran necesarias intervenir.
3. La tercer actividad se llevó a cabo con uno de los miembros de la iniciativa: *Somos Atenas*. En esta reunión se discutió sobre las ideas concluidas en la *actividad 2* dando la posibilidad de establecer un vínculo con 3 propuestas existentes, para Atenas, elaboradas por estudiantes del Tecnológico de Costa Rica, la Hispanoamericana y la Universidad Latina.
4. En la cuarta actividad se realizó una reunión con representantes municipales, en donde se expuso una síntesis de las ideas que se conformaron en las actividades anteriores. Se plantea una lluvia de ideas macro, pero puntuales que permitieron un entendimiento de lo planteado.
5. En esta última actividad, hubo un diálogo con el presidente del Comité Cantonal de la Persona Joven de Atenas: Guillermo González Arce, quien comentó y aprobó muchas de las ideas y planteamientos desarrollados en la investigación. Además aportó con la importancia de desarrollar una zona de turismo médico, sobre la Radial.



**Procesos participativos**

Diagrama 08. Talleres y reuniones.

Fuente: Elaboración propia, 2017.

## 7.2 Diálogo de ideas / CATUCA

Al observar las actividades culturales y la gestión social que CATUCA realiza en Atenas, se decide comenzar los procesos participativos mediante el acercamiento a la misma. Sus 15 años de trayectoria les permite poseer una madurez y experiencia de cómo abordar los ámbitos urbanos públicos, para realizar dinámicas de interés para el ciudadano, además de que reconocen las necesidades, fortalezas y los puntos espaciales urbanos aptos para realizar intervenciones en pro del cantón. Algunos de los componentes de trabajo en los que se desenvuelve la Cámara son:

- El rescate de los valores y de las tradiciones de Atenas.
- Se encargará de capacitar, brindar un espacio para la divulgación de nuevos comercios locales, del sobre aspecto turístico y de promover los artesanos, cantantes, pintores, cuenteros, grupos de danza, etc.

Estas tareas las realizan de modo cotidiano desde sus instalaciones en la Avenida 0, en donde planifican año a año actividades que se han convertido en parte de la cultura de la región, involucrando al ciudadano en el arte, gastronomía e historia del cantón. Las actividades más sobre salientes son:

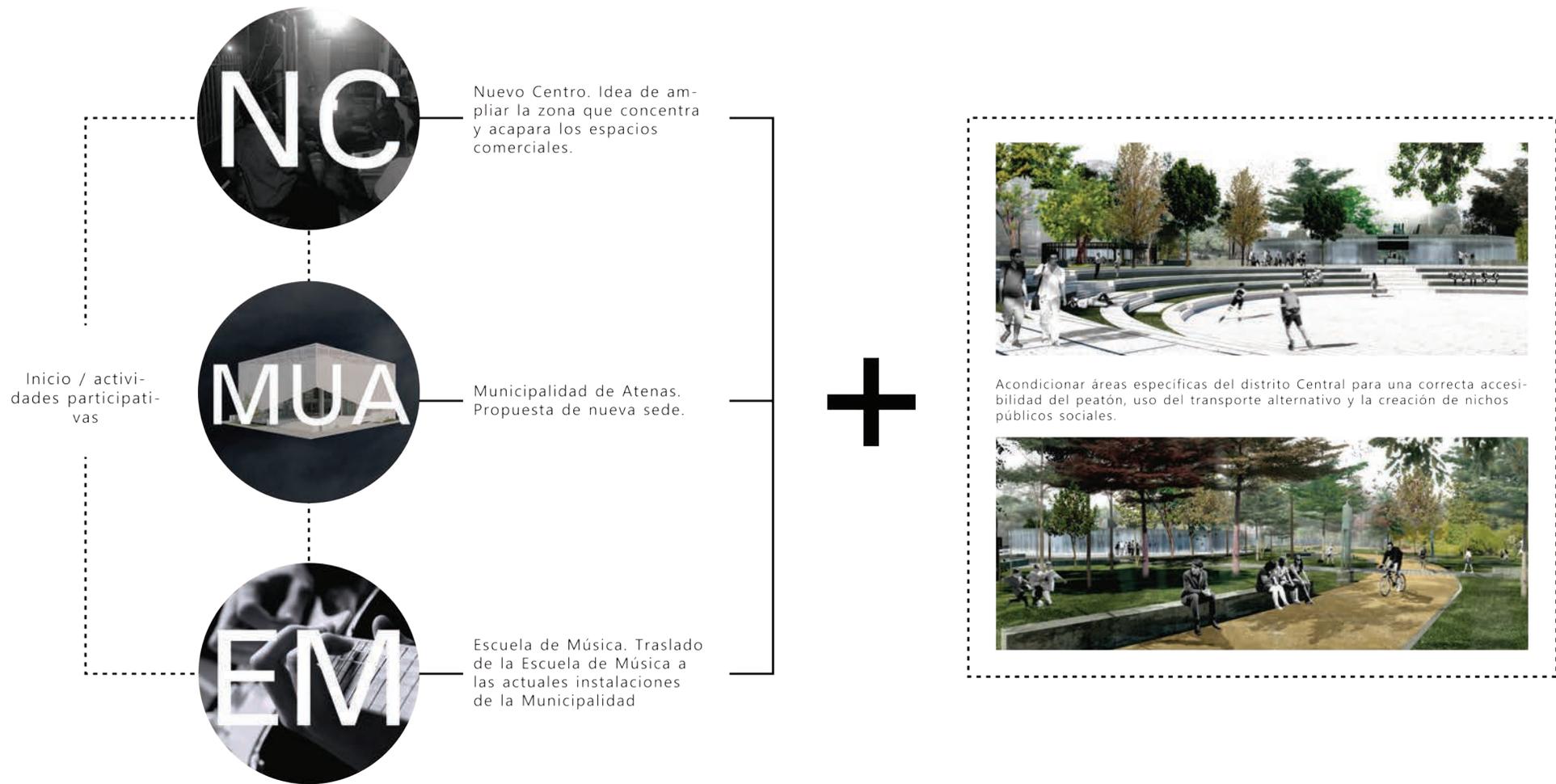
- Festejos populares, religiosos-patronales. Día conmemorado a santos.
- *La Feria del Clima*, reconocida por realizarse una vez al año en el Parque.

Por esto, se tomó la decisión de solicitar una reunión con el comité de CATUCA, ya que presentarles un panorama general de la problemática y de lineamientos iniciales

que dieron pie a esta investigación; permitió generar la propuesta inicial de proyectos urbanos y arquitectónicos para el distrito en el que se trabajará. Además, se estableció contacto con *Román Barrantes* y *Wilbert Luna*, miembros del comité.

En esa reunión se comentó la importancia de ejecutar una estrategia urbana que permita acoplar y recibir los comercios externos y propios de la zona, debido a lo *limitada* y *pequeña* que es la región comercial en el Centro. Esto permitió definir la zona de trabajo y de enfatizar la idea de colocar la Escuela de Música y Arte en un nuevo lugar, uno que pudiera estar acompañado por actividades de la misma categoría: *la cultura*. Con base en esto, se plantó crear un *corredor con características culturales y gubernamentales* para que en Atenas se comiencen a distinguir funciones y usos. La idea se concretó para que la *vía* fuese sobre *Calle 1*, incluyendo la Escuela de Música y Arte en las actuales instalaciones de la municipalidad, el parque, el Colegio Jose Carlos Umaña, la Iglesia, la nueva sede Municipal, la plaza y rematando con la Escuela Central de Atenas.

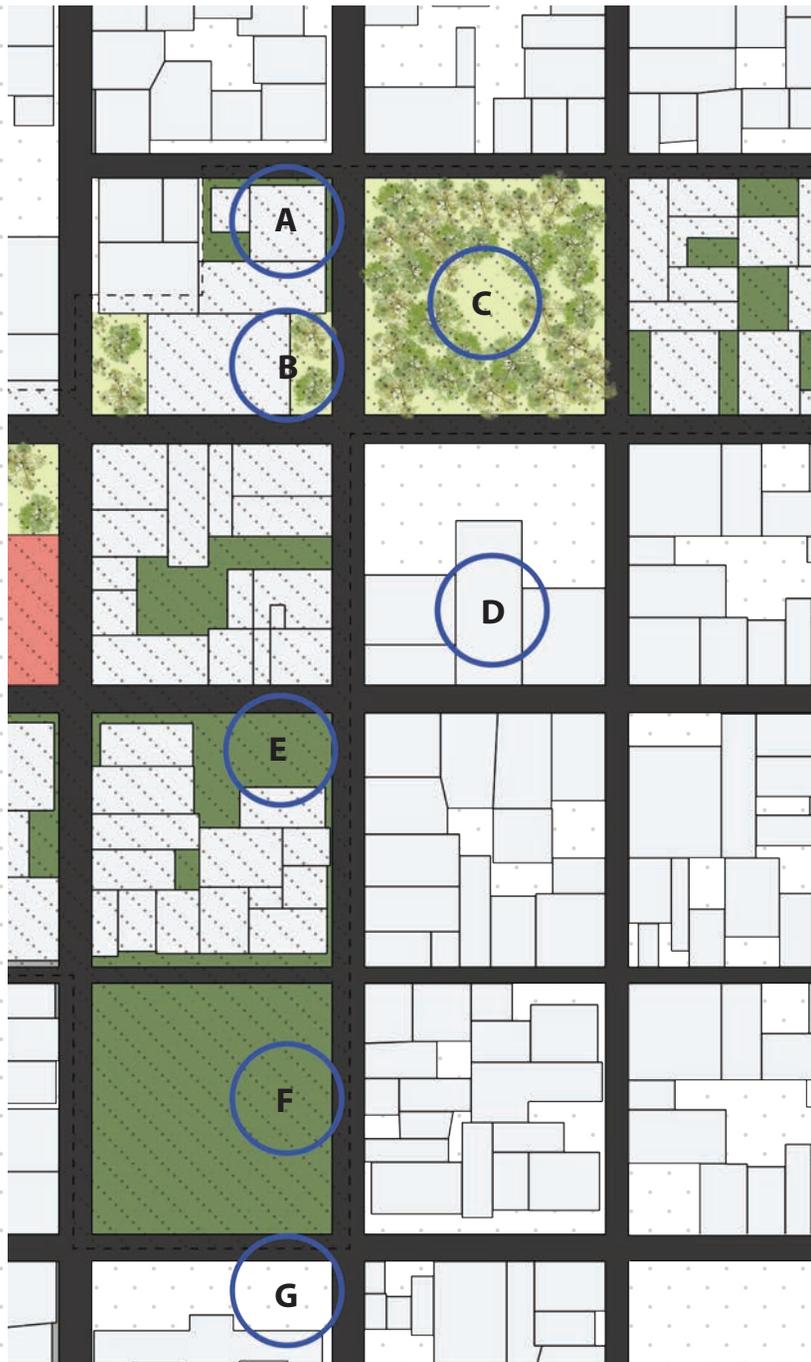
Por otra parte, se establecieron las ideas bases para vincular la Feria del Agricultor construyendo aceras, ciclo vías y nodos de encuentro entre en el tramo de la Feria y el Centro. Así mismo, la idea tomó valor al proponer integrar las instalaciones recreativas y deportivas del terreno *Prado*; como una zona privada, pero con mayor permeabilidad dirigida al espacio público, al ciudadano.



**Procesos participativos**

Diagrama 09. Talleres y reuniones.

Fuente: Elaboración propia, 2016.



- A** Nueva Escuela de Música y Arte.
- B** Colegio Jose Carlos Umaña.
- C** Parque del distrito Central.
- D** Iglesia Católica de Atenas.
- E** Nueva sede municipal, diseño propio.
- F** Plaza para deportes cantonales.
- G** Escuela Central de Atenas.

***Procesos participativos***

Mapa 09. Talleres y reuniones.

Fuente: Elaboración propia, 2016.

### 7.3 Taller dinámico

Para esta actividad se hizo la invitación a 25 personas con diversidad en edad y género, pero que fueran residentes de Atenas con más de 5 años de permanencia; con el objetivo de que aportaran sus experiencia con la ciudad. Sin embargo, a pesar de haber realizado la convocatoria, se tuvo la participación de cinco de ellos, estos fueron: María Fernanda Loría Alpízar, periodista de *El Sol de Occidente* (23 años de vivir en el cantón); la contadora y administradora Ana Ruth Oviedo Espinoza (48 años de vivir en el cantón); Edwin Villalta Madrigal, estudiante de arquitectura (10 años de vivir en la región); la microbióloga Paola Sequiera Oviedo (25 años de vivir en Atenas) y el diseñador gráfico David Morera Arroyo (25 años de vivir en el cantón).

Así también, se tomó la decisión de exponer y comentar de manera puntual, los espacios icónicos urbanos con mayor dinámica sociocultural o con identidad regional, que estuvieran contenidos dentro del distrito Central y que además responden a la problemática hallada:

1. Mercado municipal
2. Parque central
3. Feria del Agricultor
4. Escuela de Arte y Música
5. Estación cantonal de autobuses / CoopetransAtenas
6. Sede del colegio viejo / Colegio José Carlos Umaña
7. Plaza cantonal para deportes de Atenas

Mediante la discusión de los espacios anteriores, se generó un evaluación de necesidades para cada una de las actividades, un análisis de contexto, los beneficios que aporta a la región y una serie de propuestas para mejorar su emplazamiento, condición física y refuerzo en sus dinámicas para incrementar su valor identitario e histórico, según corresponda.

#### 7.3.1 Puesta en marcha

Al mencionar que un cuadrante urbano del distrito se beneficia por las dinámicas de Atenas, afectando a que comercios desligados de dicho espacio logren crecer o incluso ser visibles para el ciudadano; se discutió la idea de ampliar la percepción de lo que se concibe como Centro ya que, como resultado del taller se demostró que en el imaginario colectivo del ateniense existe un límite estructurado de hasta donde se debe caminar para *encontrar lo que se necesita*. Como resultado se tiene que incluso el caminar del mercado al parque *es una distancia larga y sin nada que ofrecer para el ciudadano*

(entre dichos lugares existe una cuadra que los separa). Por esto, la importancia de modificar la calidad del espacio público mediante atractivos nodos para la estadia del ateniense, es importante para ampliar la percepción colectiva que delimita las funciones del centro urbano de Atenas, con la idea de crear una periferia vehicular que comuniquen sectores en desuso, zonas con potencial comercial y empresas en actual funcionamiento, que permitan alimentar y crear nuevas relaciones humanas en el Centro. Además, de romper con el *anillo de contención* que genera barreras de crecimiento urbano.

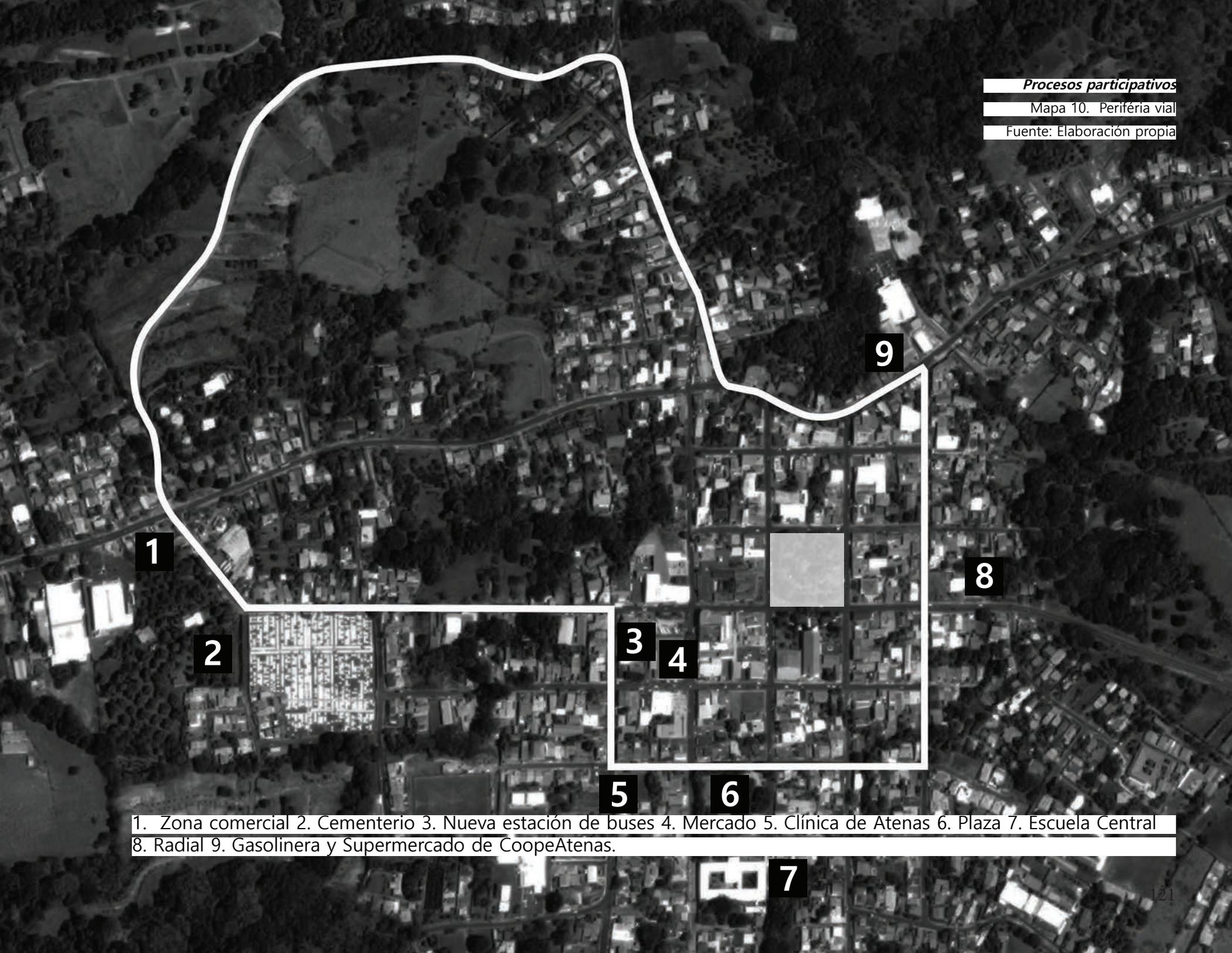
Algunas de las zonas a vincular serían: residencias, clínicas, el actual cementerio, la plaza para deportes, la Escuela Central, los inicios de la Radial (Calle 3 y Avenida 0), la gasolinera y el supermercado de CoopeAtenas. Además de las propuestas que está investigación plantea: nueva estación de buses, mercado, paradas de autobús, etc.



**Procesos participativos**

Diagrama 10. Taller dinámico.

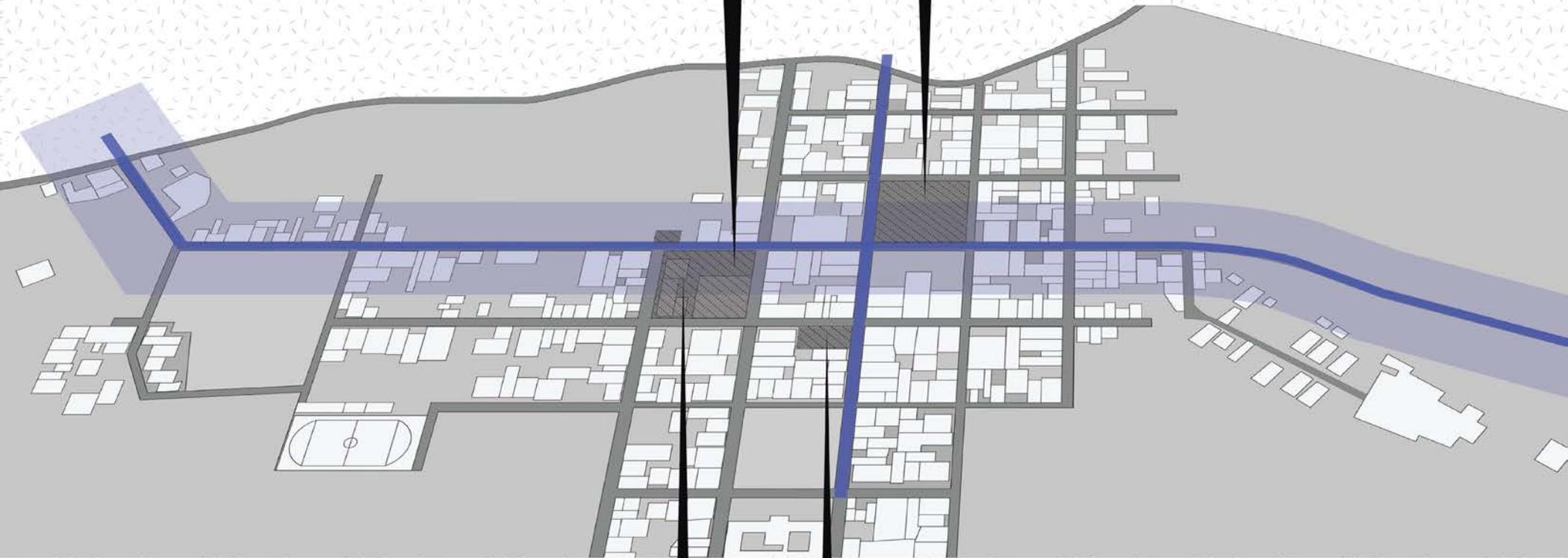
Fuente: Elaboración propia.



1. Zona comercial 2. Cementerio 3. Nueva estación de buses 4. Mercado 5. Clínica de Atenas 6. Plaza 7. Escuela Central  
8. Radial 9. Gasolinera y Supermercado de CoopeAtenas.

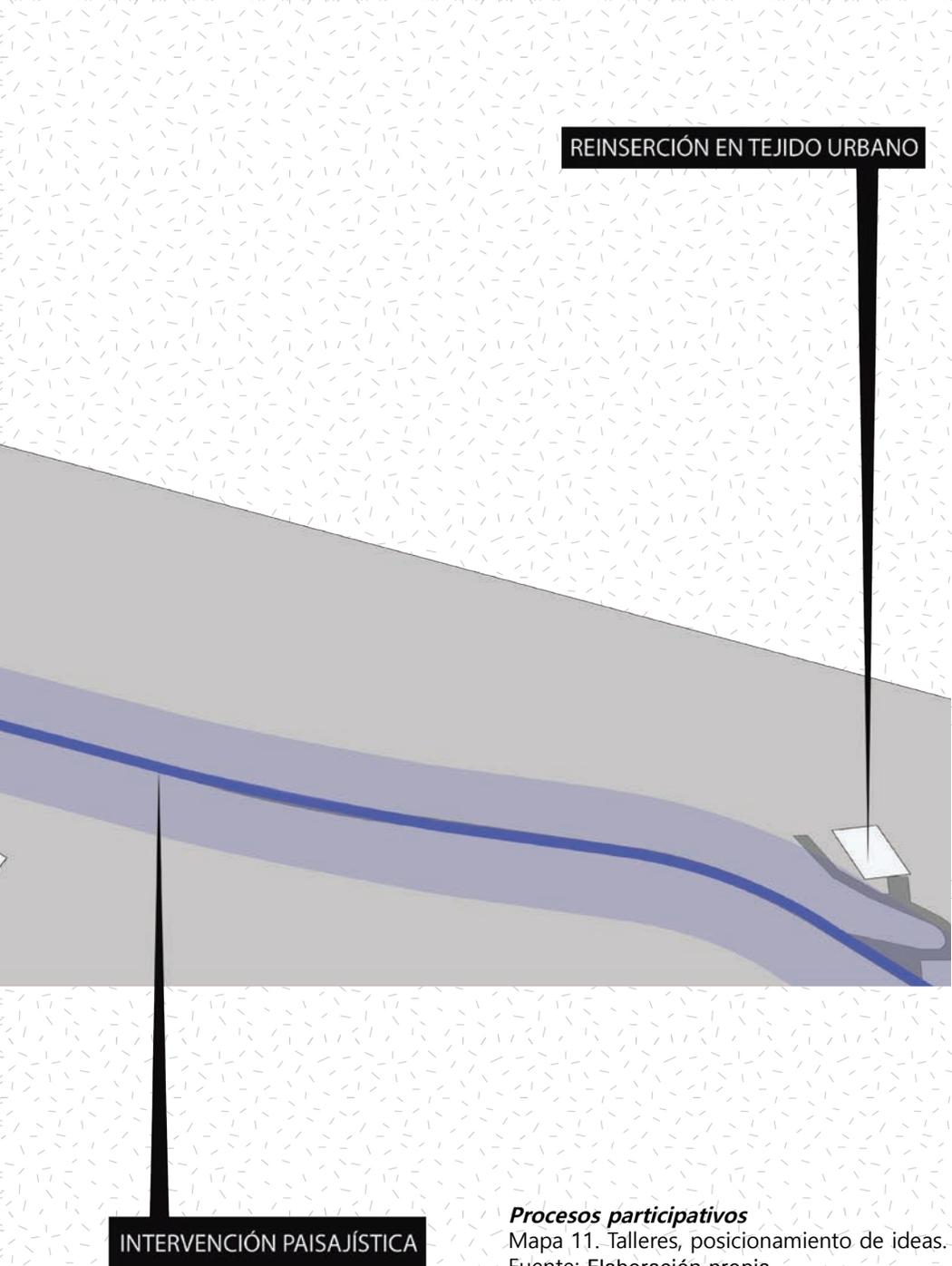
MERCADO Y REINSERCIÓN DE IDENTIDAD +  
REESTRUCTURACIÓN ESPACIAL URBANA

INTERVENCIÓN PARQUE CENTRAL



PROPUESTA ESTACIÓN DE BUSES

PROPUESTA MUNICIPALIDAD



REINSERCIÓN EN TEJIDO URBANO

Centro de recreo

El Centro necesita un área *verde* atractiva para realizar actividades públicas diversas.

Adaptar la Radial

La Radial de Atenas cuenta con varios kilómetros de extensión y no tiene actividades urbanas, más que la Feria del Agricultor y su función para tránsito vehicular; por lo que se plantea su acondicionamiento mediante intervenciones paisajísticas, inclusión de ciclovías, aceras peatonales y micro-zonas de estar.

Reposicionar estación de bomberos

La actual ubicación afecta ya que, al estar centralizada, en un terreno tan reducido y con dificultades para las maniobras de sus vehículos su funcionamiento se limita.

Accesibilidad universal

Se debe permitir el libre acceso a todas las propuestas de intervención, como método de inclusión.

Definir ejes de cultura y gobierno

La tipología de *Calle 3* incluye edificios patrimoniales como la actual municipalidad, el Colegio Jose Carlos Umaña, conexión directa con el parque y los Tribunales de Justicia, la Iglesia católica, la plaza y la Escuela Central. De modo que brindarle una representación cultural que refleje su ocntenido podría reforzar la identidad de la región.

INTERVENCIÓN PAISAJÍSTICA

**Procesos participativos**  
 Mapa 11. Talleres, posicionamiento de ideas.  
 Fuente: Elaboración propia.

### 7.3.2 Síntesis de ideas



## TRANSPORTE ALTERNATIVO

Al desplazar la ruta de tránsito vehicular principal se evita que los vehículos usen el Centro como parqueo y permite al ciudadano caminar y vivir los ámbitos urbanos.

## VINCULAR

Vincular el Colegio José Carlos Umaña con la cuadra del Mercado.

## PERMEABILIDAD

Intervenir las fachadas del Mercado de Atenas, para visibilizar las actividades que este ofrece.

## INTEGRAR

Integrar las estaciones de buses que actualmente ocupan dos terrenos independientes.

## AMPLIAR

Al reubicar la estación de buses se logra un mayor número flotas de transporte, así como se amplía la posibilidad del desarrollo de dinámicas sociales.

*Procesos participativos*

Diagrama 11. Talleres y reuniones.

Fuente: Elaboración propia, 2016.

## 7.4 Diálogo Somos Atenas

Gracias a la reunión con el representante *Luis Eduardo Badilla Arce*, quien es estudiante de derecho con 23 años de vivir en el cantón, se facilitó la delimitación y escogencia de los terrenos del tejido Central a intervenir. Así mismo, otro de los grandes beneficios fue establecer los vínculos con estudiantes de arquitectura atenienses con ideas de proyectos urbanos para Atenas:

1. El proyecto de renovación del parque central del cantón es una propuesta arquitectónica planteada desde un colectivo urbano guatemalteco que se basa en la recuperación de espacios urbanos con problemas de participación ciudadana. Tanto el estudio, como el diseño estuvieron a cargo del señor Erick Mazariegos, quien desarrolló una serie de actividades participativas con la comunidad ateniense y la Municipalidad para determinar lineamientos con los que pudiera trabajar para plantear nuevos espacios y dinámicas en el contexto del parque de Atenas.
2. El *Colegio José Carlos Umaña*, conocido tradicionalmente como el *colegio viejo de Atenas*, también tuvo una propuesta para el rescata de su valor histórico y patrimonial. El trabajo a cargo de *Silvia Morera*, vecina de Atenas, plantea una serie de pequeñas intervenciones que le permitirán al edificio identificarse dentro de la variedad arquitectónica del contexto en donde está. Además, de un mejor vínculo con el Parque y el ciudadano.

## 7.5 Reunión y diálogo municipal

La reunión se hizo en la municipalidad de Atenas con *Fabián Mendez*, a quien se le expuso una síntesis gráfica de los proyectos inicialmente planteados, acompañados de argumentos teóricos que enfatizan la importancia de intervenir en el espacio público de la región, como método para disminuir los efectos de *ciudad dormitorio*. Además, se recalca el planteamiento de la periferia vehicular, por su potencial para dinamizar nuevas actividades, comercios y el desarrollo paulatino de Atenas, mediante una serie de planes urbanos futuros gestados por la municipalidad, como: la creación de un nuevo cementerio para la región, que estaría dentro de la zona por donde atravesaría la vía periférica planteada.

De este modo, se adjuntan imágenes de lo que se expuso y entregó en la municipalidad, ya que además mostraron su interés al redactar una carta de apoyo para mi investigación.



# MUA

MUNICIPALIDAD DE ATENAS / PROPUESTA  
2019 - 2025

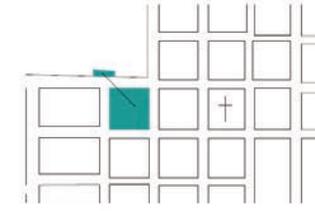
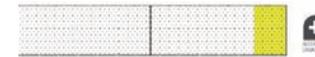
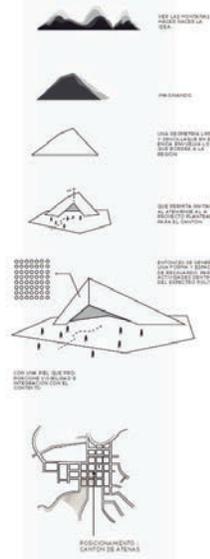


CORTE VIII

## MUNICIPALIDAD ATENAS



Proyecto institucional contextualizado en el Centro de Atenas.  
Almacén participativo a la izquierda del edificio, como un área de 2.500 m<sup>2</sup> y una población aproximada de 7500 habitantes.  
En relación a la zona rural y de agricultura, se plantea un espacio de 1000 m<sup>2</sup> para el desarrollo de las actividades agrícolas.  
El proyecto tiene por finalidad de brindar un espacio que permita el desarrollo de las actividades municipales.



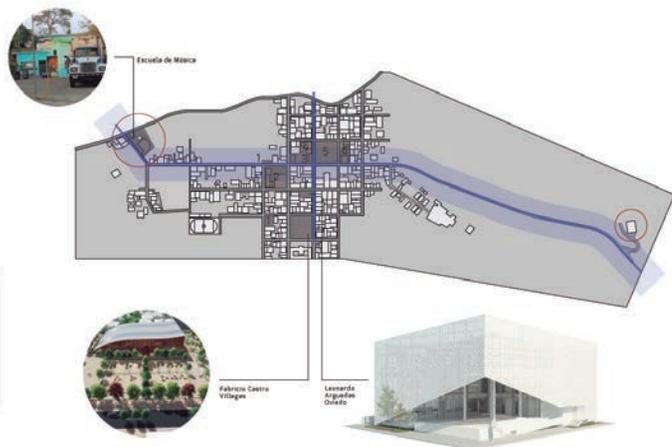
Intervención arquitectónica del Mercado Central, con el objetivo de darle un carácter cultural.  
Vivular el Mercado Central con el espacio de Cooperativismo, permitiendo el desarrollo comercial local, y ampliando el Centro.  
Apertura de la cuadra del Mercado, mediante la eliminación de ciertos edificios, para incluir arborización y pasarelas. Con el objetivo de generar vínculos visuales y sociales.



Propuesta para convertirse en Escuela de Música y Centro Arte y Cultura

### Procesos participativos

Imágenes 64-65-66-67. Material presentado en reunión municipal.  
Fuente: Elaboración propia, 2016.



- INTERVENCIONES A DESARROLLAR - PROPUESTAS EXISTENTES
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6



Desarrollo de una Ruta Periférica, con el objetivo de ampliar la noción de Centro que tiene el cantón, ya que actualmente este abarca la cuadra del Mercado Central.  
Además, se busca integrar las actividades de la Biblioteca Pública, la Granja Rural, la Plaza Central de Atenas, la propuesta de la nueva estación de buses con el fin de establecer un centro urbano dirigido más hacia el evento, que hacia el edificio.

## resumen

Esta investigación plantea la intervención sectorial de espacios urbanos del distrito Central de Atenas con el objetivo de propiciar una dinámica de crecimiento y desarrollo socioeconómico acorde a las necesidades de expansión demográfica y económica de la región. La propuesta para establecer intervenciones arquitectónicas puntuales se da conforme a los criterios de la *acupuntura urbana* y del *modelo de ciudad sostenible*, dada la carencia de pautas para el *crecimiento adecuado* de Atenas; un crecimiento que lo envuelve en un ambiente habitacional sin capacidad para la oferta de empleo, carente de terrenos acondicionados para el turismo, el deportivo, la industrial o para promover las relaciones sociales entre sus propios ciudadanos.

El siguiente mapa (# 12) indica las cuadras del Distrito que contendrán una o varias propuestas arquitectónicas y paisajistas para propiciar la apertura, expansión del Centro e interacción del habitante con su ciudad. Este, siendo el primero de un plan urbano compuesto de 3 grandes etapas, con el que se espera gestar las adaptaciones que el cantón requiere para que los procesos económicos y sociales en Costa Rica beneficien la zona estratégica de Atenas y, este a sus contextos periféricos.



**A**

- + Apertura de la Escuela de Música y Arte en antigua sede de la Municipalidad de Atenas.
- + Acondicionamiento del Colegio José Carlos Umaña con base en funciones históricas del cantón y que refuercen su carácter de edificio patrimonial.

**B**

- + Uso del actual terreno de las oficinas administrativas de CoopetransAtenas R.L. para posicionar un parqueo vehicular público, permitiendo la liberación de carros en las calles.

**C**

- + Propuesta de rediseño del Mercado de Atenas.
- + Diseño de nuevo parque, con características de uso público y que esté vinculado al Colegio José Carlos Umaña.

**D**

- + Diseño de nueva sede de la Municipalidad de Atenas.

**E**

- + Nueva terminal de transportes para la empresa CoopetransAtenas R.L., vinculada con la ejecución de periferia vial.

***Procesos participativos***

Mapa 12. Puntos de acupuntura urbana.

Fuente: Elaboración propia, 2017.



**CAPÍTULO 8**  
**de la inves-**  
**tigación**

PLAN DE INTER-  
VENCIÓN URBANO  
SECTORIAL

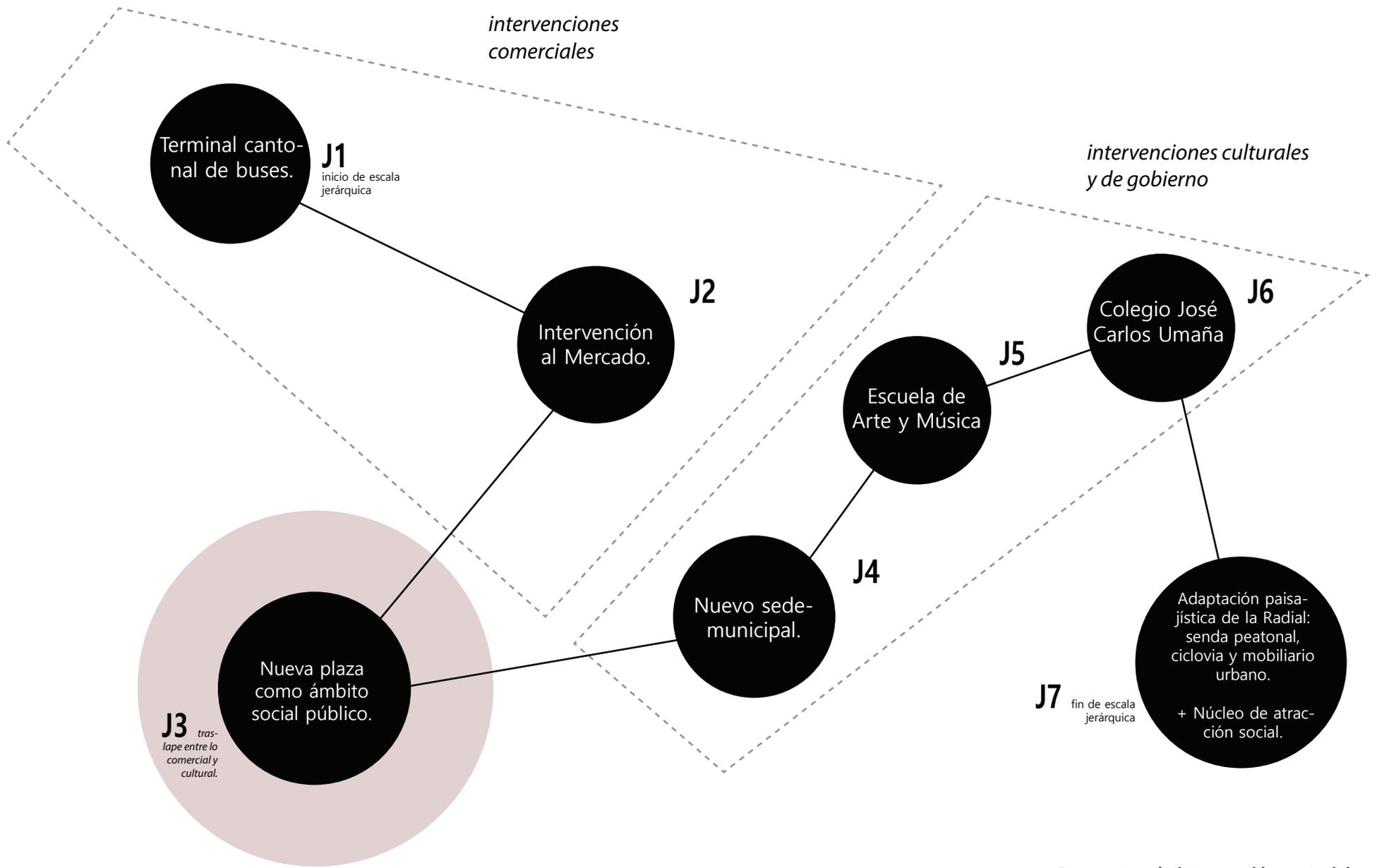
# PROPUESTAS DE INTER- VENCIÓN SECTORIAL

definición de proyectos  
ubicación de proyectos  
intervenciones comerciales  
intervenciones cultura + gobierno  
intervención paisajística en la Radial

8.1

# definición de proyectos

En la redacción de esta investigación se ha comentado sobre el desarrollo de una intervención urbana sectorial que integra 7 proyectos de carácter arquitectónico, paisajístico, social y cultural. Se ha creado un diagrama con una base jerárquica, que agrupa los proyectos, para comprender su rol e importancia dentro del distrito Central.



*J / jerarquía + numeración*

**Propuestas de intervención sectorial**

Diagrama 12. Jerarquización

Fuente: Elaboración propia.

## 8.2 Contextualización de propuestas

En relación con el *poco espacio para uso comercial* definido por la mente colectiva del ateniense, se tiene como objetivo evidenciar el recurso físico que posee el Distrito, con base en una serie de lineamientos aportados por el *modelo de ciudad sostenible* y la *acupuntura urbana*. Sin embargo, una de las directrices del *modelo* es *centralizar actividades de mayor intensidad de uso cotidiano, evitando que se aglomeren fuera de los núcleos urbanos*. No obstante, el núcleo de Atenas requiere descentralizarse y ampliar su área para ofrecer una estructura urbana de servicios que responda a sus dinámicas de crecimiento humano y las necesidades del ciudadano, sin olvidar el aspecto físico del cantón: un *valle* con una visual que contempla bordes montañosos, grandes terrenos bocosos y para el cultivo, con un clima cálido con estaciones secas y lluviosas muy definidas que indican la necesidad de reservar espacios verdes para la protección del ambiente. De este modo los indicadores de la teoría de *ciudad sostenible* son:

- Proteger y reservar zonas con valor ecológico para una urbanización de menor impacto.
- Asignación de usos de suelo y estructuras urbanas asociadas para evitar procesos de movilidad y accesibilidad contaminantes.
- Reforzar la diversidad de usos y usuarios mediante el desarrollo de una red de espacios públicos con zonas naturales abiertas para la recreación.
- Recuperación de espacios urbanos invadidos por el sobreuso motorizado.
- Garantizar un buen transporte público y accesibilidad peatonal.
- Ubicación y orientación inteligente de edificios con arquitectura bioclimática pasiva integrada.

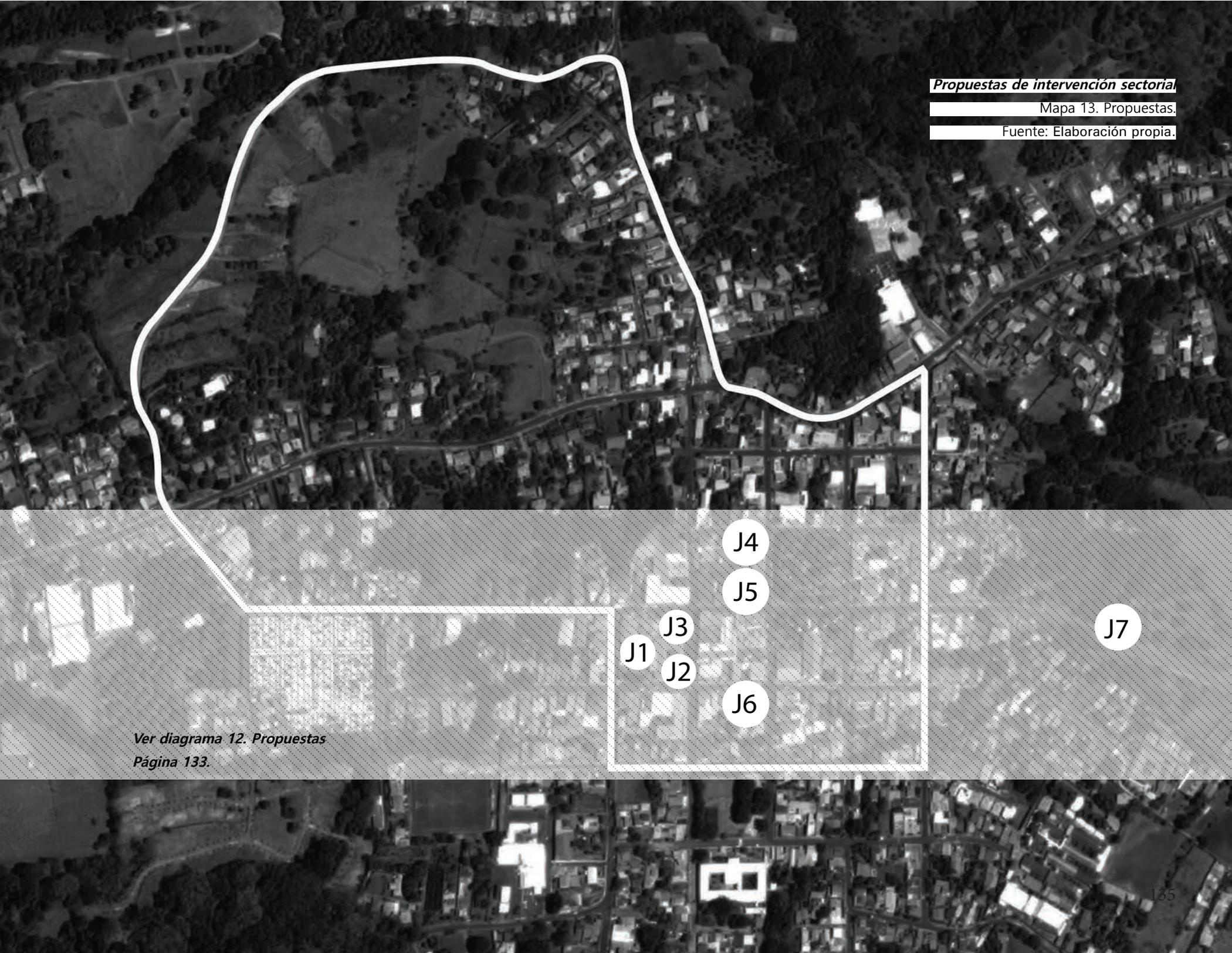
Por otra parte se tienen los criterios de la *acupuntura urbana* que funcionan para detallar la condición y posición de uno o varios terrenos específicos del tejido urbano a intervenir:

- Espacios con pérdida en las capacidades productivas y que promueven el deterioro físico, el vaciamiento demográfico, o su abandono, generando los *No Lugares*.
- Ámbitos espaciales de fácil localización y acceso para el ciudadano.
- Terrenos ubicados a 600 u 800 metros de distancia del antiguo centro distrital, ya que perceptualmente continuaría dentro de los mapas de recorrido mental del usuario.
- Contextos que han sido utilizados por funciones urbanas con reminiscencia, por ejemplo: antiguos restaurantes, gasolineras, casas de habitación e incluso aspectos vegetales y situaciones sociales que brinden identidad.
- Espacios cuya función propiciaria el desarrollo y ordenamiento urbano.

***Propuestas de intervención sectorial***

Mapa 13. Propuestas.

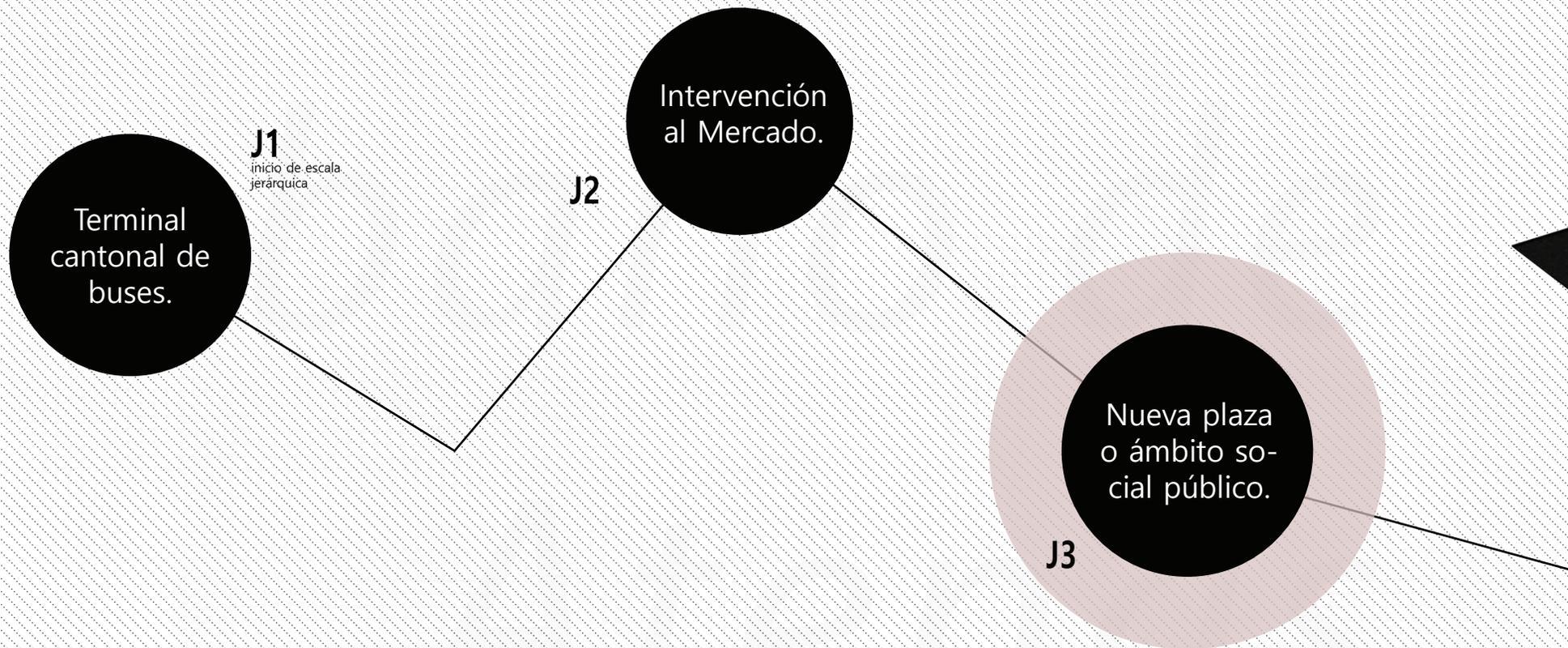
Fuente: Elaboración propia.



*Ver diagrama 12. Propuestas*  
*Página 133.*

## 8.3 Intervenciones comerciales

[ver diagrama 12, página 133]



**J1**  
inicio de escala  
jerárquica

**J2**

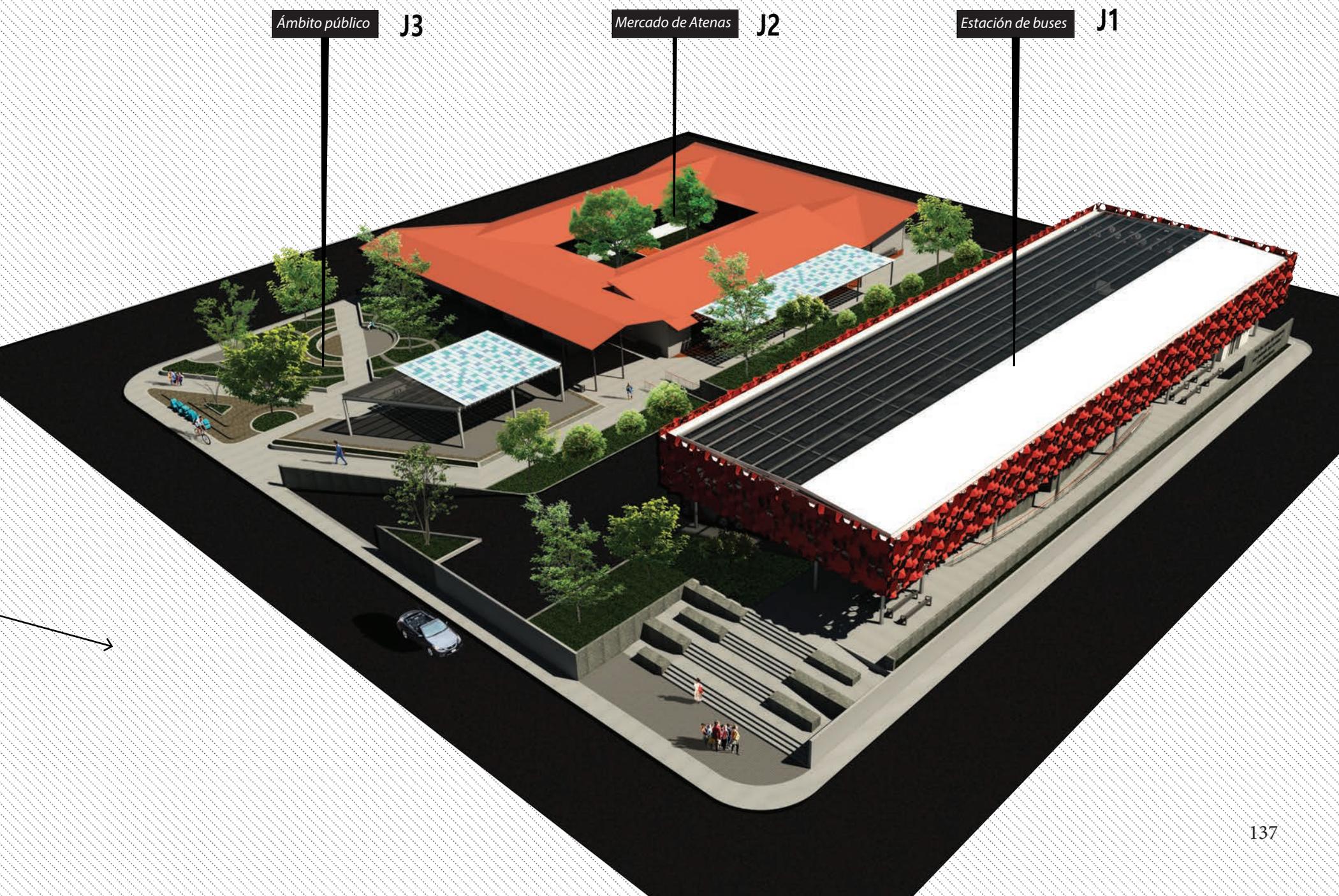
**J3**

*Propuestas de intervención sectorial*

Diagrama 13 / imagen 68. Intervenciones comerciales

Fuente: Elaboración propia.

*J / jerarquía + numeración*



Ámbito público J3

Mercado de Atenas J2

Estación de buses J1

8.3.1

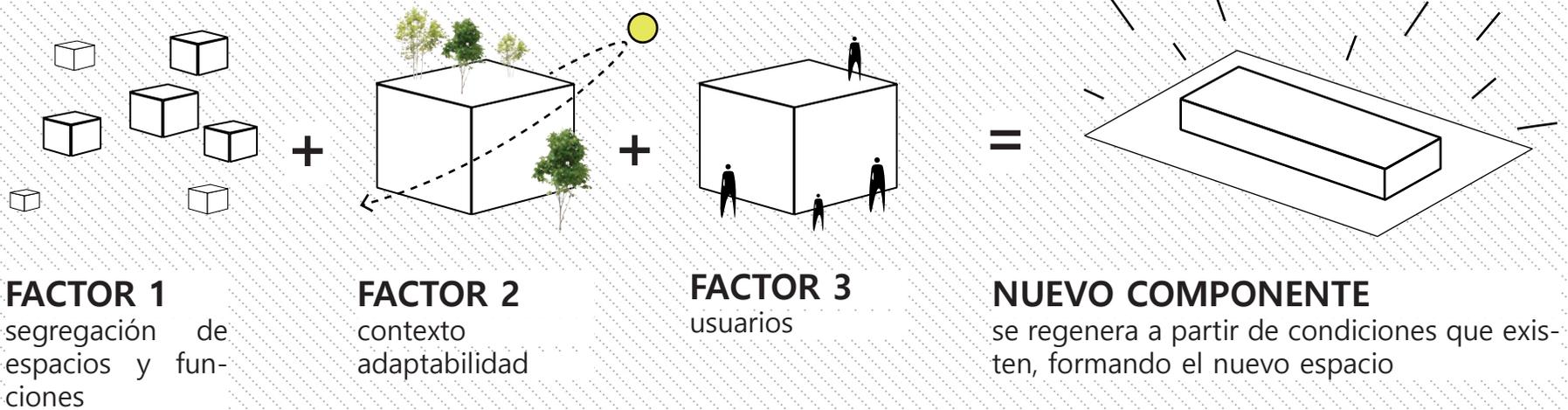
# Estación de buses de Atenas

Dadas las características espaciales de las actuales terminales de autobuses: *la distrital ubicada en el Mercado y la cantonal posicionada a 75 metros al Este de la anterior*; se ha planteado el diseño y nuevo contexto para la misma, con el objetivo de brindar al ateniense y al ciudadano en general un edificio con respuesta climática, ámbitos para la espera y abordaje, y la integración de las oficinas administrativas de la empresa CoopetransAtenas R.L. Así mismo, se hace una ampliación en el número de andenes, reforzándose de 2 a 6 parqueos en las rutas cantonales e integrando los 4 parqueos distritales. El diseño contempla un espacio techado para el área de uso peatonal y para los andenes, permitiendo un abordaje óptimo e inclusivo.

La contextualización de la terminal pretende revertir los problemas de congestión vial que ocasionan las actuales, ya que la corta distancia que tienen sus accesos y salidas a las esquinas de las calles causan obstrucciones vehiculares al brindar el servicio de transporte, es decir en un promedio de cada hora.

# REGENERAR acupuntura urbana 1

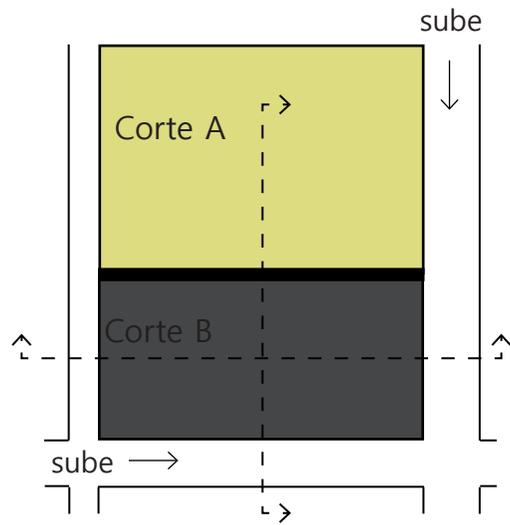
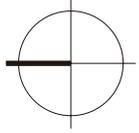
## PROPUESTA TERMINAL DE TRANSPORTES



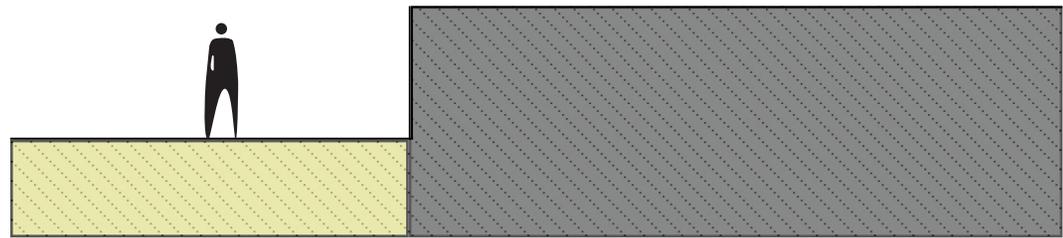
*Propuestas de intervención sectorial*  
Diagramas 14. Propuesta terminal de buses.  
Fuente: Elaboración propia.

# PROPUESTA DE TERMINAL DE TRANSPORTES

Topografía

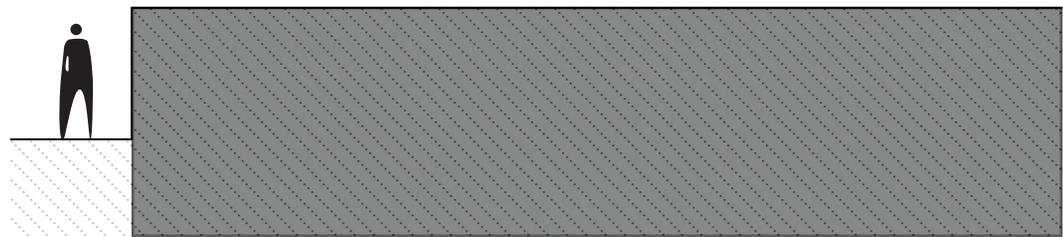


-  Mercado
-  Nueva terminal



Corte A

Debido a que el terreno está



Corte B

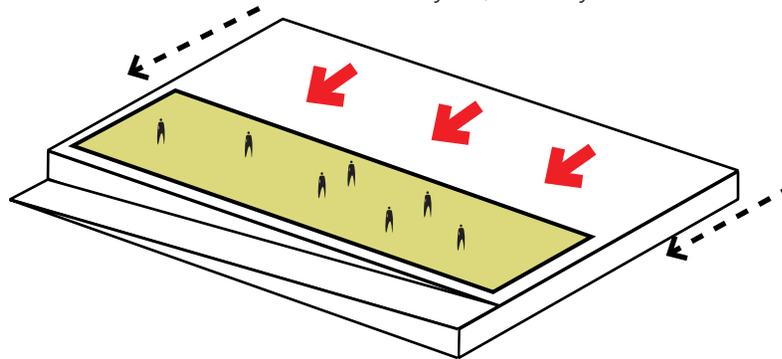
**Propuestas de intervención sectorial**

Diagramas 15. Propuesta terminal de buses.

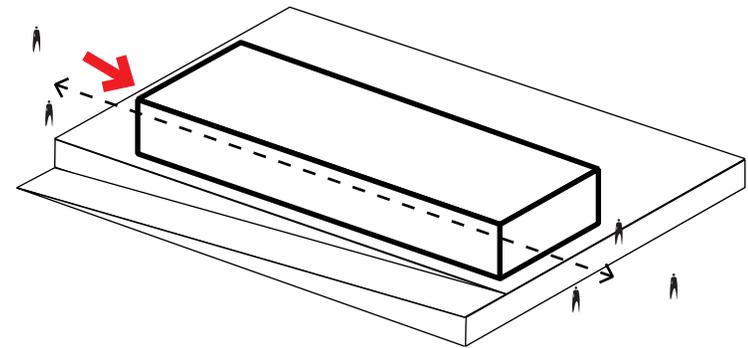
Fuente: Elaboración propia.



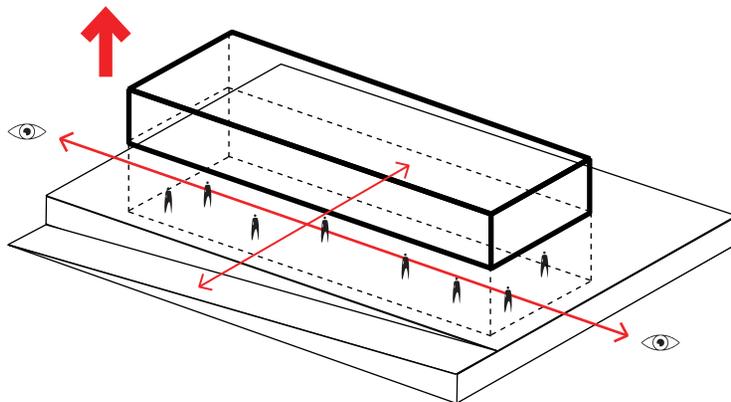
separación del linderó del mercado  
+ aprovechamiento de calles norte  
y sur, acceso y salida



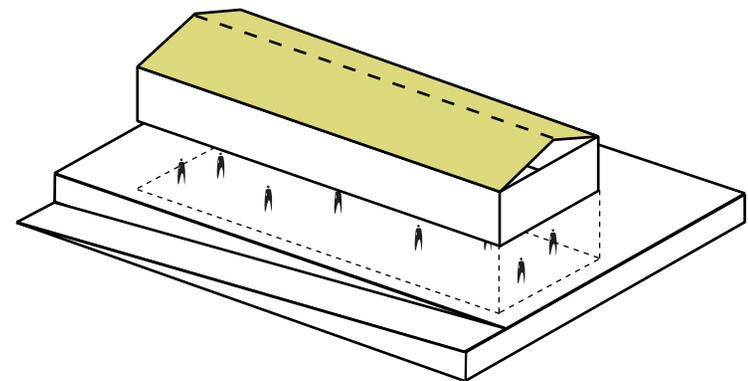
retirar para definir  
acceso peatonal principal



liberar el primer nivel para usuarios  
y generar vínculos urbanos



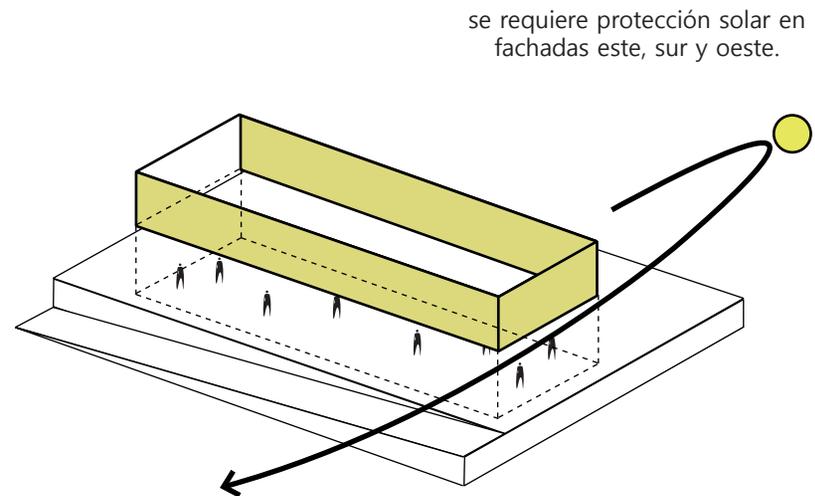
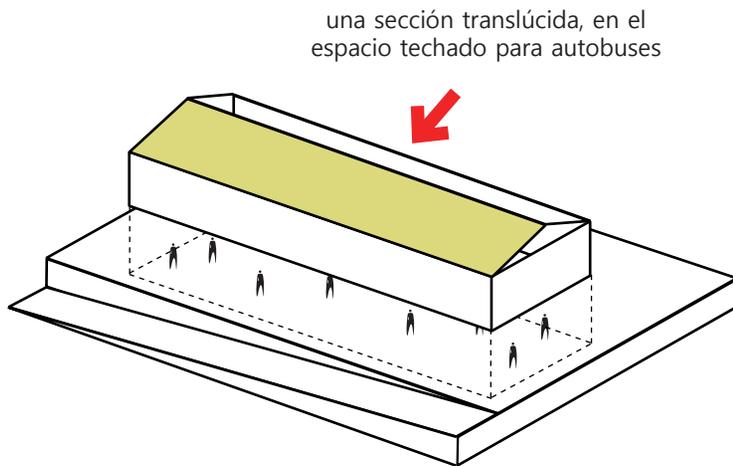
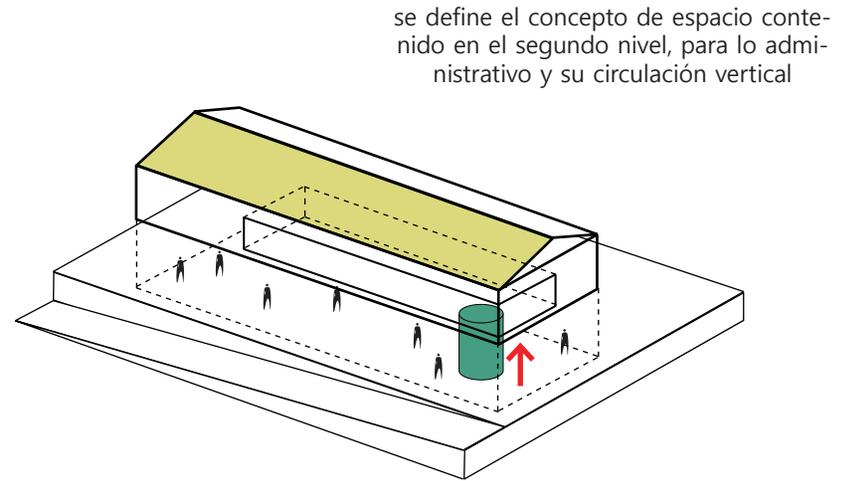
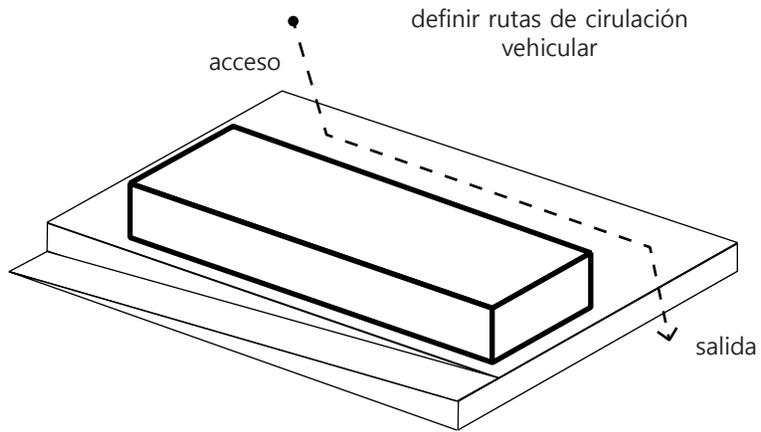
cubierta a dos aguas



**Propuestas de intervención sectorial**

Diagramas 16. Propuesta terminal de buses.

Fuente: Elaboración propia.

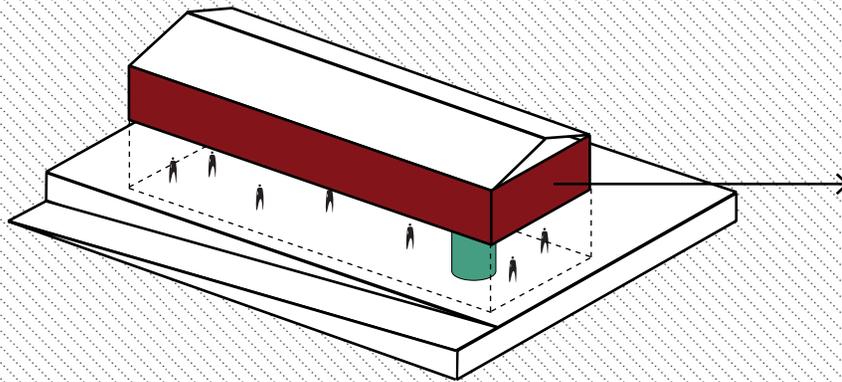


**Propuestas de intervención sectorial**

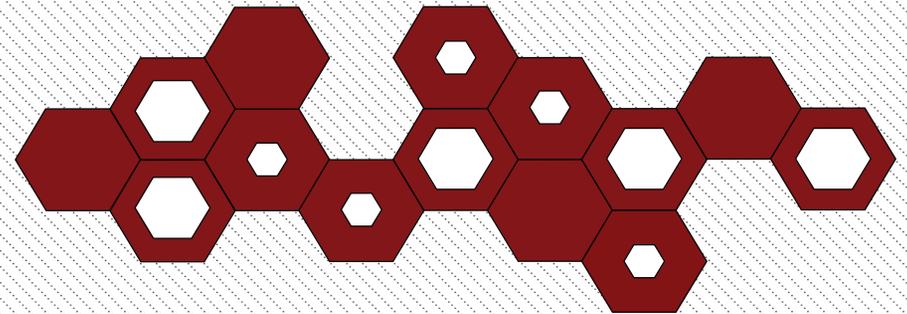
Diagramas 17. Propuesta terminal de buses.

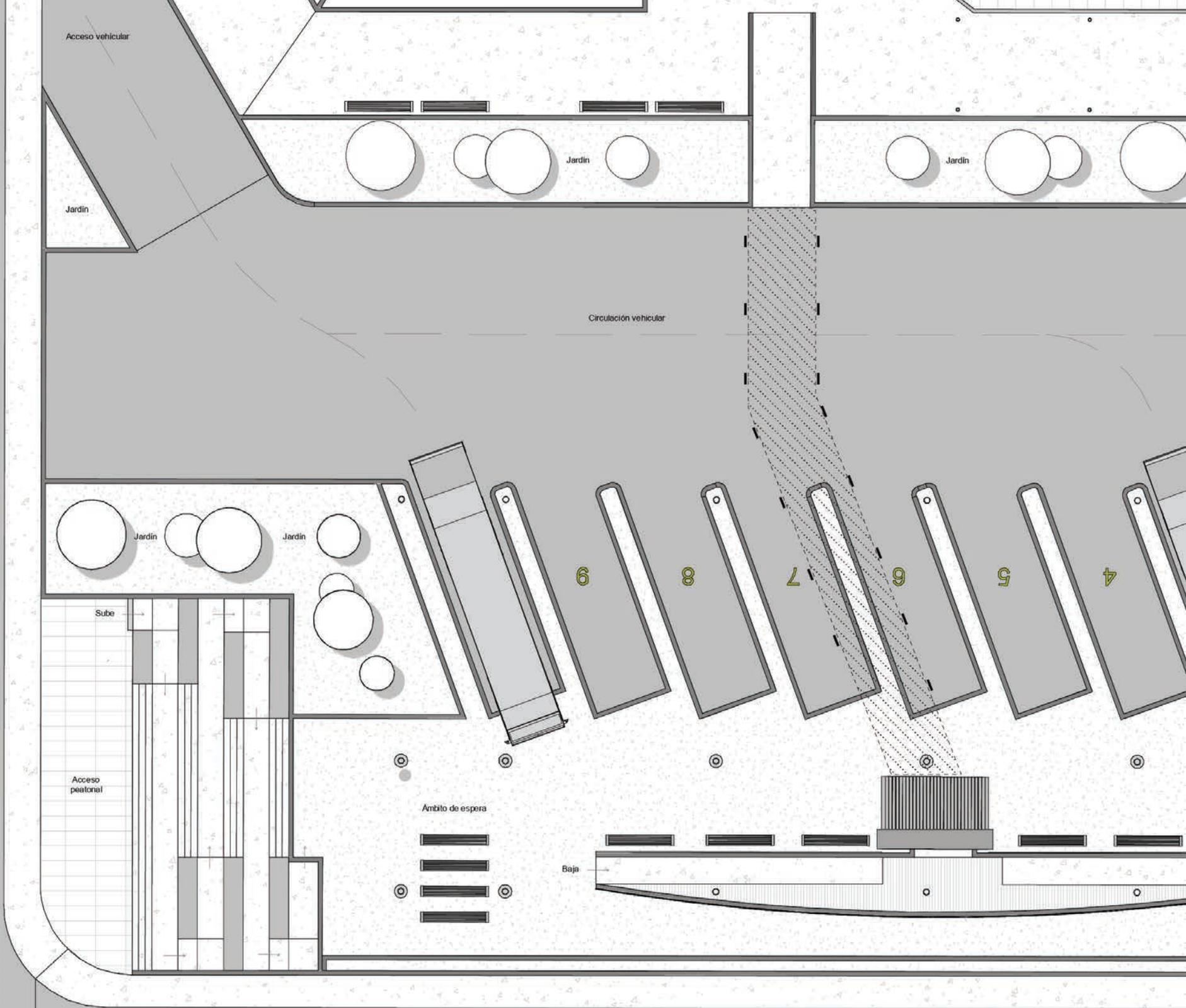
Fuente: Elaboración propia.

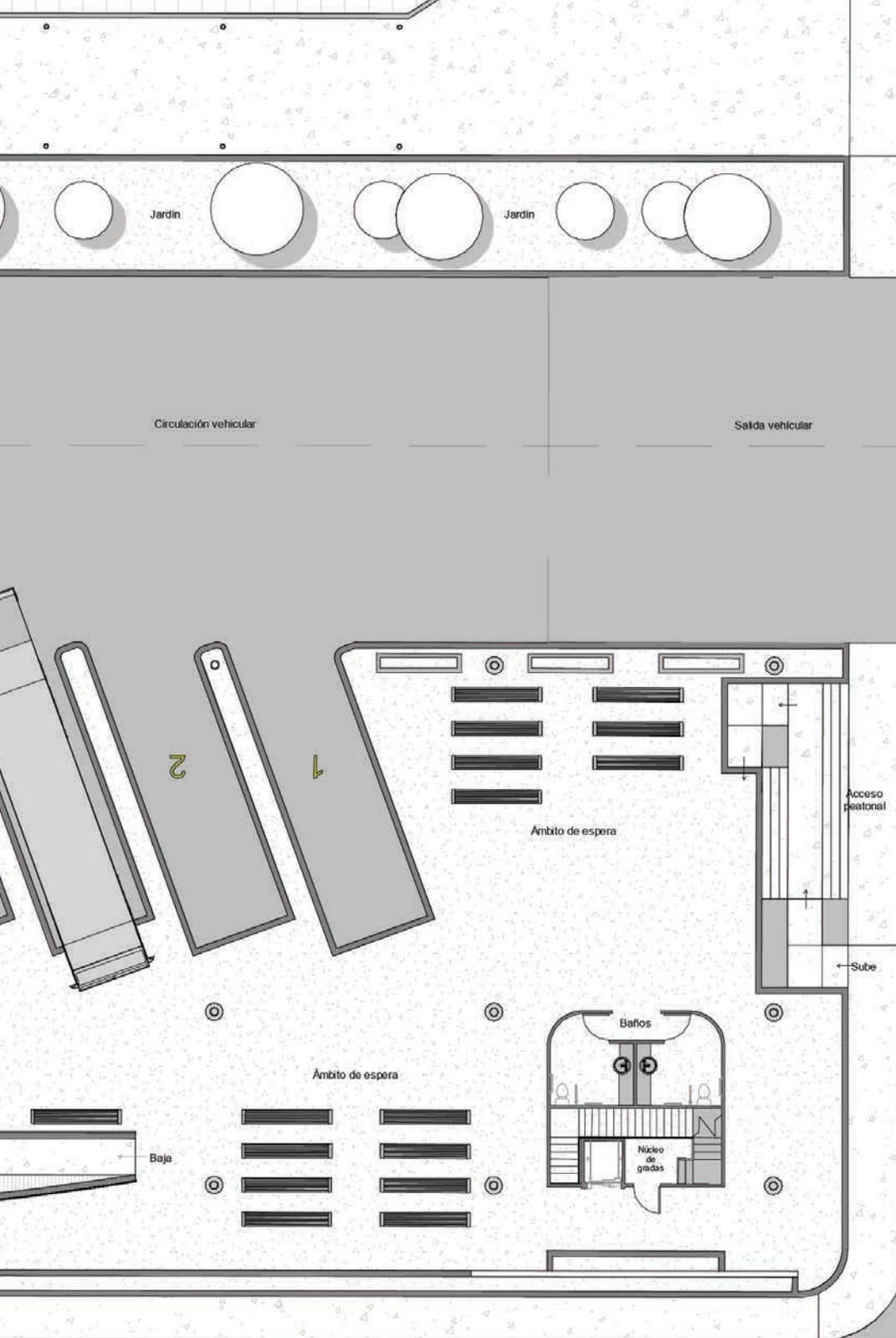
de acuerdo al estudio solar se plantea una piel perimetral que regule el soleamiento y de confort higrotérmico interno



aluminio ALPOLIC [rigidez de una hoja de metal de grueso, con calibre de una hoja de poco espesor]







**Propuestas de intervención sectorial**

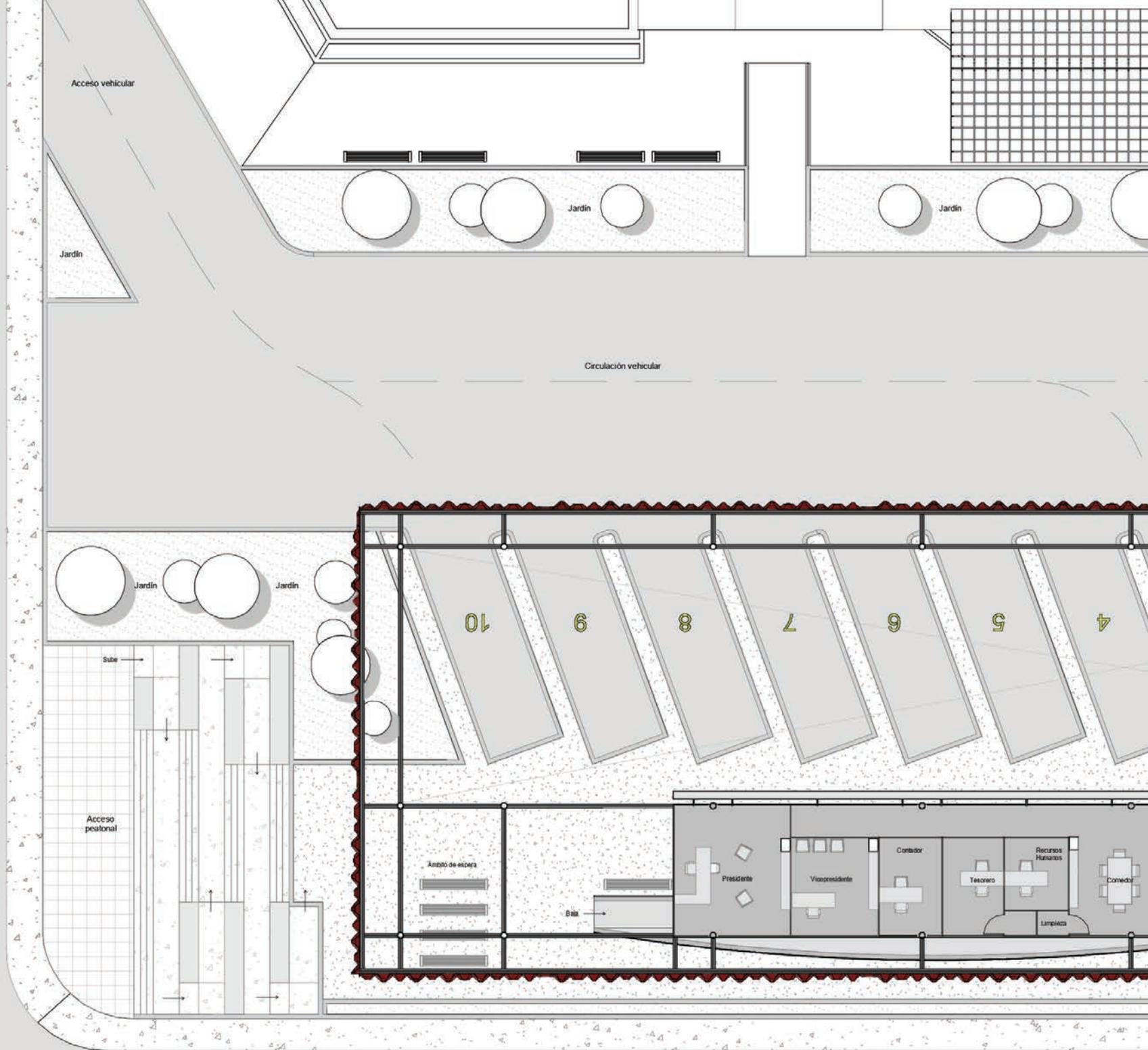
Imagen 69. Estación de bus / primer nivel.

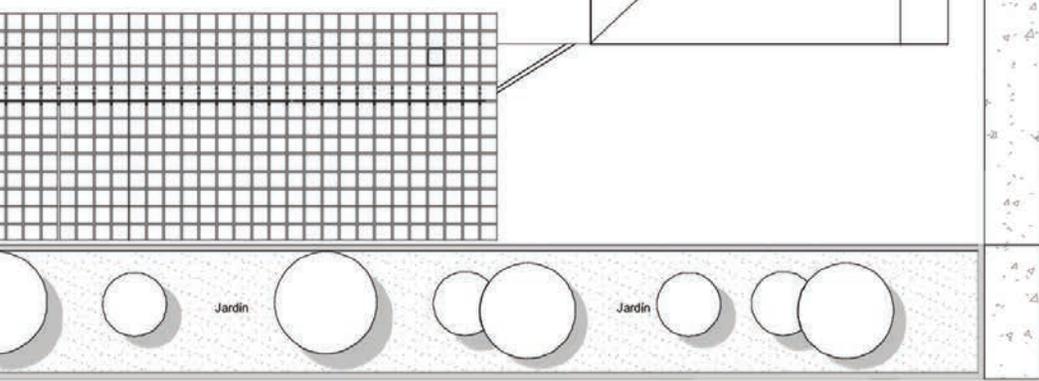
Fuente: Elaboración propia.

La nueva terminal agrupa las rutas hacia San José, Alajuela, Palmares y los distritos de Atenas. Además, se integran cuatro nuevos espacios para duplicar el servicio hacia la capital, el cantón alajuelense y uno hacia Orotina.

Cuatro de los andenes son para dar servicio a los barrios Morazán, Río Grande, Balsa, Mercedes, San José Norte y Sur, entre otros.

Así mismo, a la estación se le añaden las oficinas administrativas de CoopetrasnAtenas R.L. en un segundo nivel.

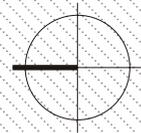




**Propuestas de intervención sectorial**

Imagen 70. Estación de bus / segundo nivel.

Fuente: Elaboración propia.



*Nueva terminal de buses / CoopetransA-tenas R.L.*

1:150



***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 71. Estación de bus

Fuente: Elaboración propia.



1:150



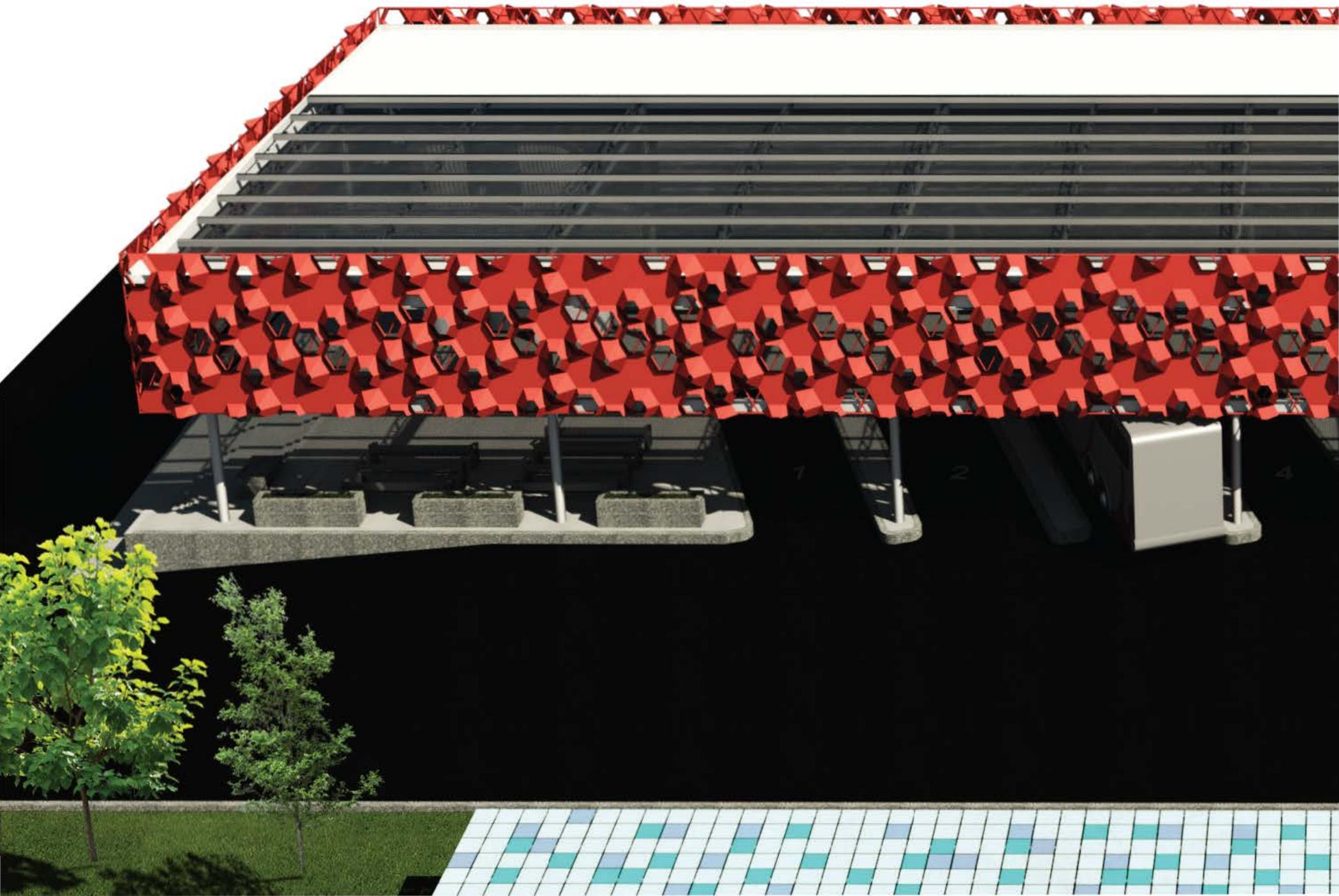
***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 72. Estación de bus y mercado

Fuente: Elaboración propia.

Mercado  
Municipal







*Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 73. Estación de bus

Fuente: Elaboración propia.

# mercado municipal de Atenas

---

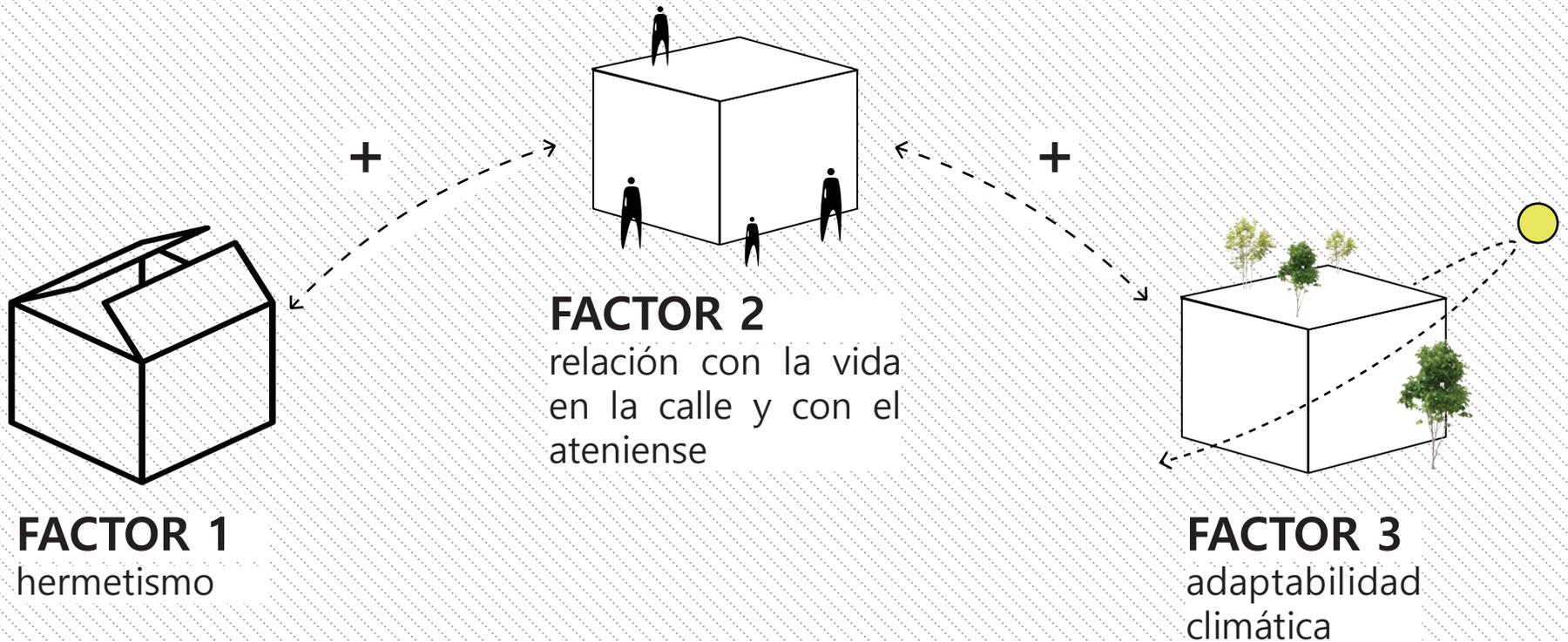
El primer mercado de Atenas fue construido en 1906 y representó el hito por excelencia para los ciudadanos, quienes se reunían para la toma de decisiones políticas y administrativas, dado que esas fechas el cantón no tenía un edificio municipal (Miryam Fallas Lestón, 1978). Por otra parte, al festejarse actividades patrióticas o culturales las personas del pueblo se reunían en las esquinas o en el cruce de calles entre el Colegio José Carlos Umaña y el Mercado, sin embargo ese edificio tuvo que ser demolido en 1954 por su afectación estructural, a causa de un incendio que no solamente lo comprometió, sino también las dinámicas económicas y sociales que en él se generaban. Para dicha época Atenas ya tenía su propia Municipalidad, por lo que se planificó la construcción de un nuevo centro de mercadeo, el que hasta la actualidad forma parte de los componentes urbanos del distrito Central.

En la segunda construcción del mercado se integró la primera estación de buses del cantón, brindando servicios para cuatro de sus actuales distritos (*ver imagen 78, pág. 160*). Se debe recordar que para el año de 1954 Atenas no era un cantón y los residentes de zonas aledañas al distrito Central aportaban para el intercambio de costumbres *-era como una visita a un lugar lejano-* por lo que la vida del pueblo una vez más se activó. No obstante, el pensamiento de crear un espacio para la recepción de los autobuses y de los *nuevos ciudadanos* primó, concluyendo en un diseño con pérdida de ámbitos comerciales abiertos hacia los bordes de sus 4 calles periféricas, en contraste al mercado original que respondía a la venta de artículos para las personas que transitaban por las calles. Por lo tanto, la actual edificación, que representa la zona de comercio local y tradicional del ateniense refleja un *cláustro* de sus dinámicas (*ver imagen 79, pág. 161*) únicamente su facha *Este* posee tiendas que visibilizan los productos que ofrecen para la venta pero, a pesar del potencial esta fachada no tiene un acceso al interior del Mercado, por el contrario el ciudadano debe bordearlo para acceder a él.

Entonces, el aporte de esta investigación en relación con este espacio urbano se concreta en la intervención de sus fachadas, para la correcta apertura del comercio hacia la calle, *donde suceden las actividades sociales*; conservando su estructura principal de cubiertas y paredes. Además, se tiene la sustitución de la estación de buses distritales por un parque público que permita jerarquizar/visibilizar su existencia e invitar al ateniense a interactuar con el ateniense y su contexto. Así mismo, se plantea la intervención y habilitación de su fachada oeste (*ver imagen 80, pág. 163*) como un trayecto de vivencias sociales y comerciales que vincule el extremo norte y sur de esta cuadra.

# SANAR acupuntura urbana 2

## PROPUESTA MEJORAMIENTO DEL MERCADO



*Propuestas de intervención sectorial*

Diagramas 18. Mercado municipal.

Fuente: Elaboración propia.



- aunque la región ha tenido un crecimiento habitacional importante, la tradición y el comportamiento del ciudadano cambió, el paradigma está concentrado en la época digital y es necesario brindar atractores para propiciar dinámicas sociales.

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 74-75. Esquina del mercado 1906 y dinámica social 1951

Fuente: Miguel Chaves Innecken, 1932.





- cada día cientos de personas visitaban el mercado para comprar sus productos de consumo diario y luego regresar a sus hogares. Esas actividades daban vida el pueblo.

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 76. Mercado 1954  
Fuente: Luis Vargas González, 1965.



- fachada sur del mercado de Atenas, hoy día presenta casi el mismo aspecto. La plástica arquitectónica de esta fachada, así como la de las demás impide que, por ejemplo personas ajenas a la región lo reconozcan.

La calle que se observa tiene un ancho apropiado para que comercios, como cafeterías o pequeños restaurantes permitan que el ciudadano se apropie.

*Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 77. Mercado 1954

Fuente: Luis Vargas González, 1972.



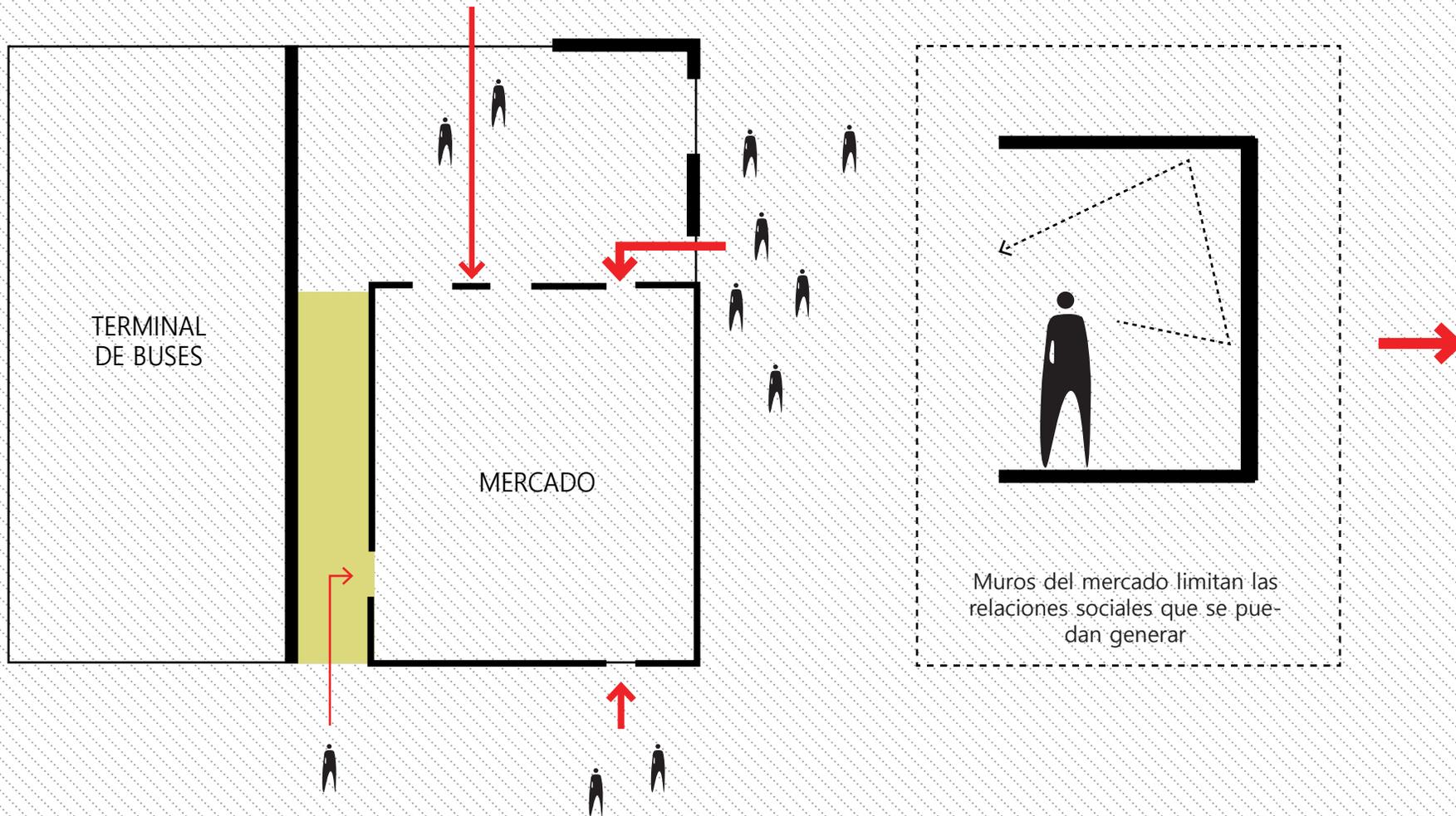


# INTERVENCIÓN ARQUITECTÓNICA AL MERCADO

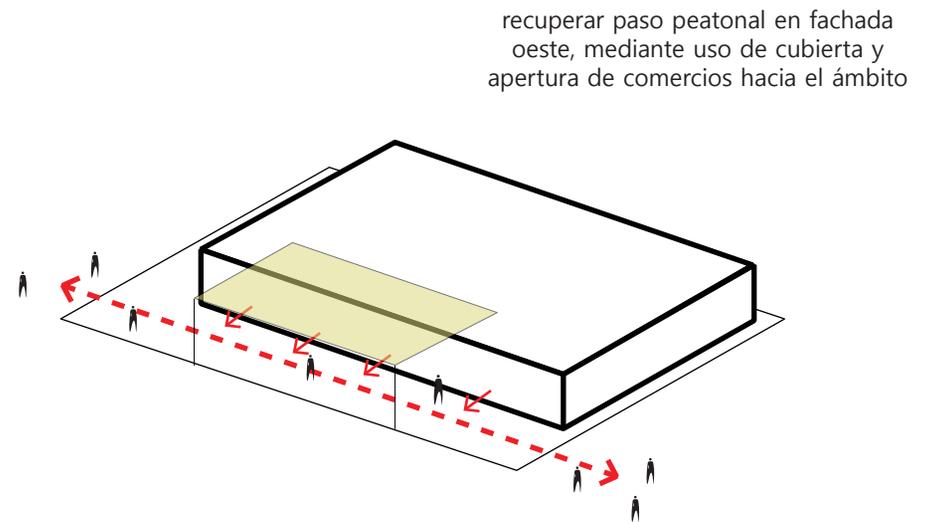
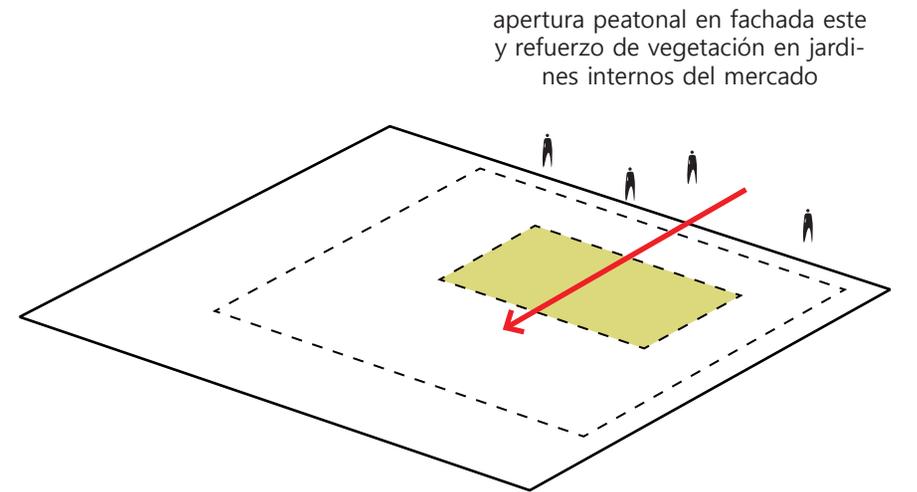
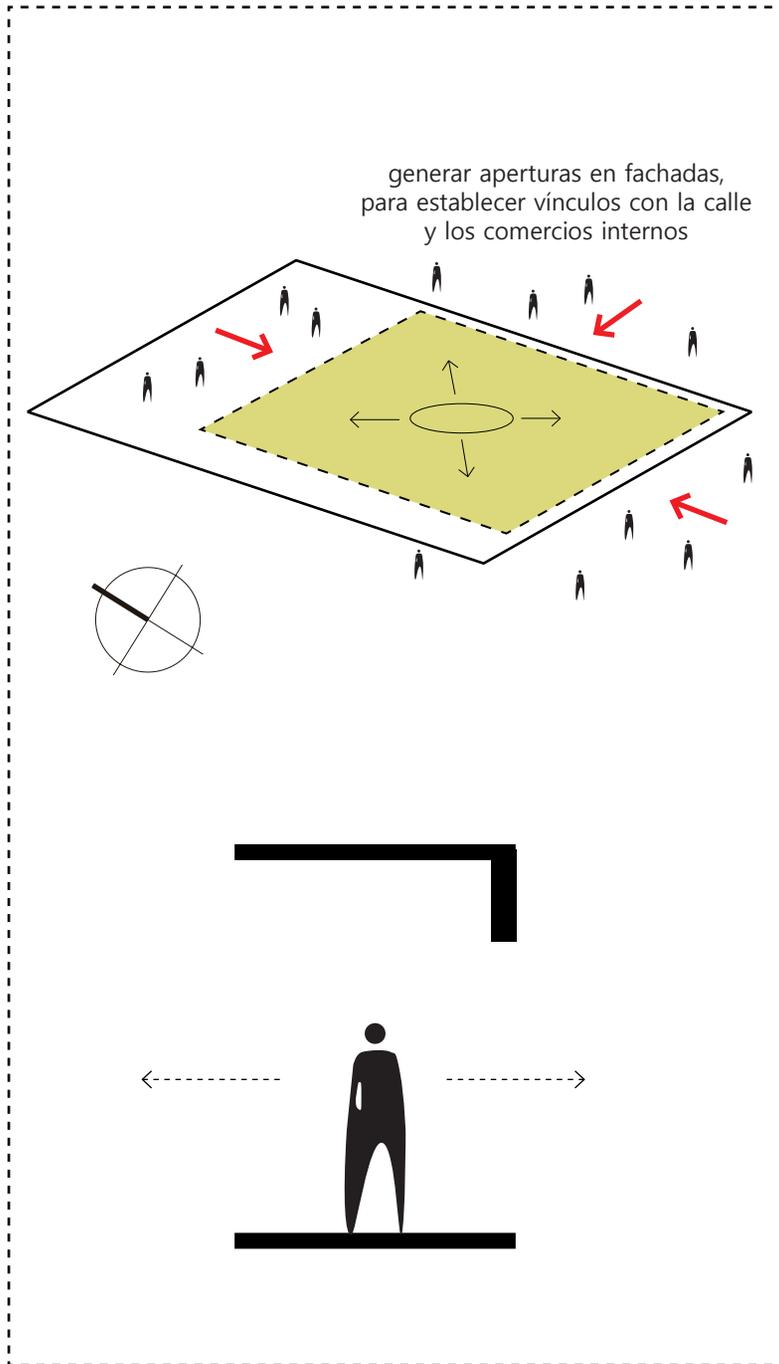
*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 78. Propuesta de intervención para el mercado  
Fuente: Elaboración propia

# MERCADO MUNICIPAL DE ATENAS

escenario actual



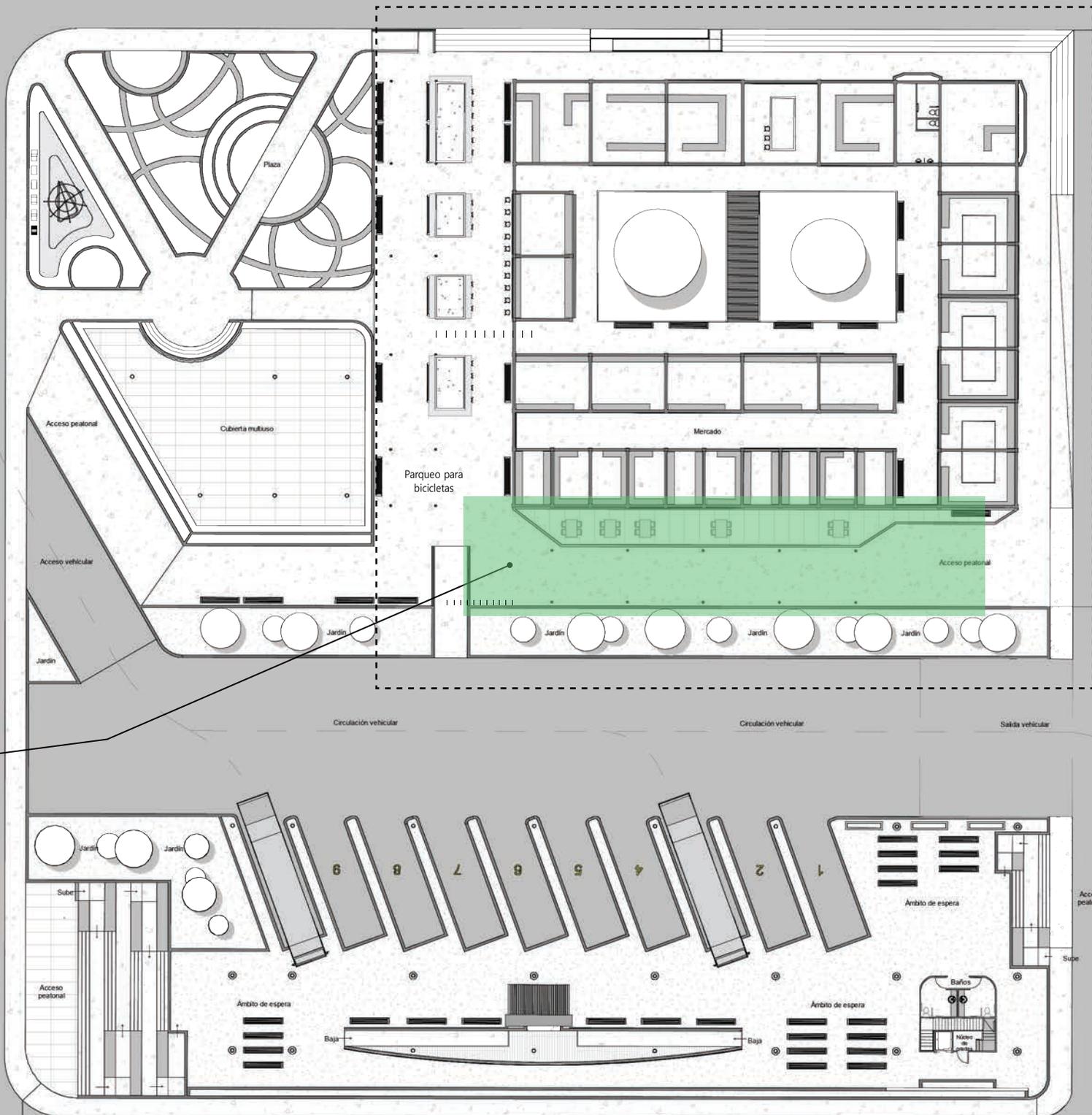
**Propuestas de intervención sectorial**  
Diagramas 19. Intervención al Mercado.  
Fuente: Elaboración propia.





LA FACHADA OESTE ES LA QUE PRESENTA MAYORES PROBLEMAS, POR LO QUE SE PRETENDE SU REACTIVACIÓN.

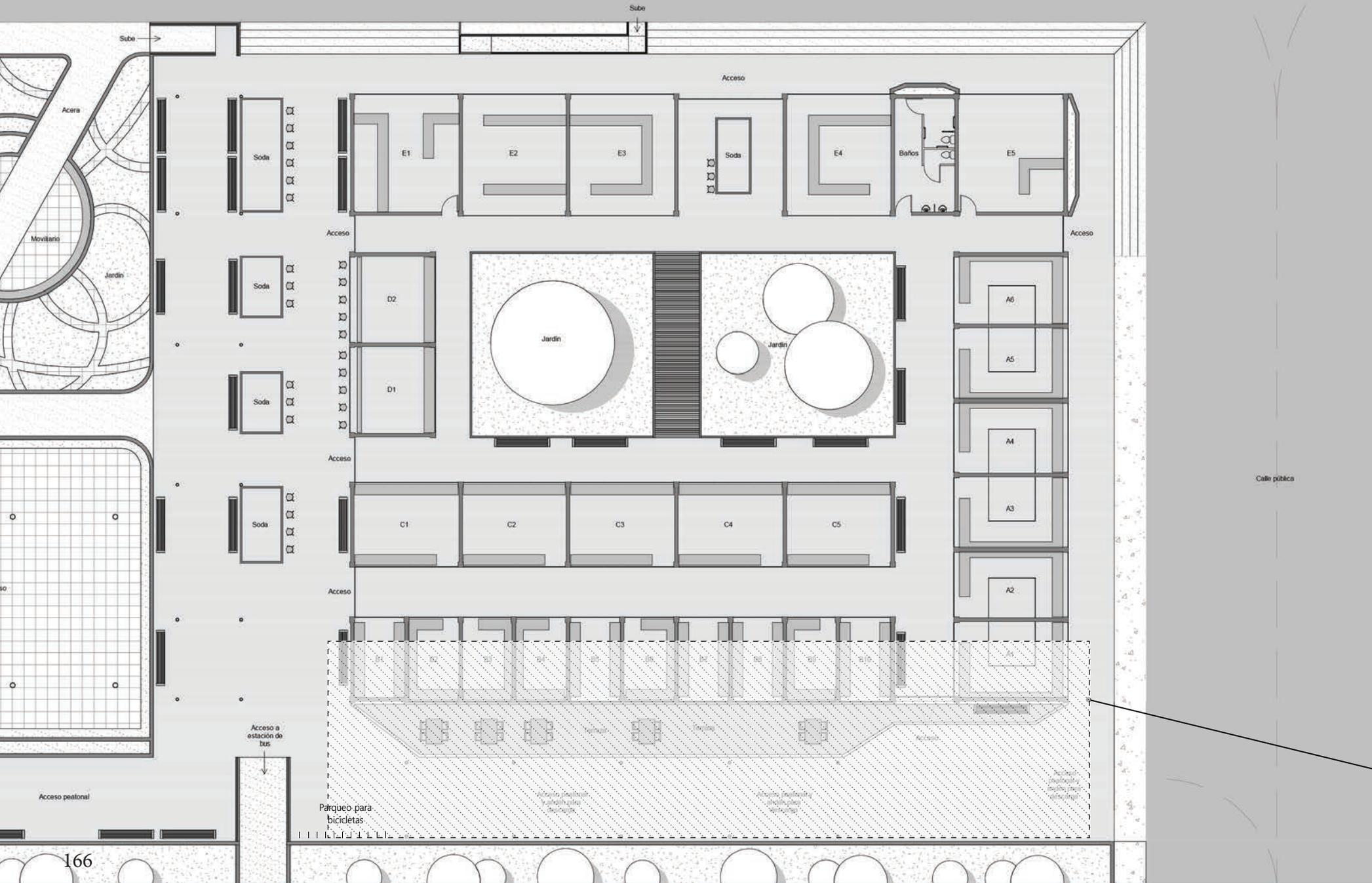
**Delimitaciones**  
Imagen 79 - 80 Fachada oeste + conjunto: Mercado, nueva plaza y Terminal de buses.  
Fuente: Elaboración propia



**Propuestas de intervención sectorial**

Imagen 81. |Propuesta de intervención para el mercado

Fuente: Elaboración propia



*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 82. Propuesta de intervención para el mercado  
Fuente: Elaboración propia



*apertura de  
fachadas*



***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 83. Propuesta de intervención para el mercado

Fuente: Elaboración propia

# conclusiones

De acuerdo con el análisis físico-espacial realizado para el Mercado de Atenas, se encontraron problemas funcionales y de circulación, por lo que se planteó la apertura de los comercios hacia las calles y a su vez hacia su interior, con el objetivo de atraer al ateniense y al ciudadano visitante. De este modo, se han evidenciado inconvenientes en sus 4 fachadas, que van desde el desuso hasta la carencia del acceso peatonal. La respuesta ofrecida para este proyecto sería la siguiente:

- En la fachada *Norte* se elimina la estación de buses distritales para posicionar el diseño de una plaza pública contenedora de dinámicas de espera, descanso, observación y una cubierta para uso de actividades más activas socialmente.
- En la fachada *Sur* se ha dado apertura a los comercios, dando capacidad para que las tiendas puedan ofrecer y vender sus productos a las personas que caminan por la calle.
- Para la fachada *Oeste*, se ha elaborado el diseño de un corredor techado para el uso del peatón, que además de vincular las calles *Norte* y *Sur* del Mercado, enlace la nueva estación de buses. Por otra parte, esta fachada se pretende reactivar mediante el complemento de tiendas que ofrezcan productos comestibles, como: cafés, pequeños restaurantes o sodas.
- Por último, para la fachada *Este* se ha sustituido una de las tiendas para crear un acceso peatonal que permita que el ciudadano ingrese, observe y aporte a las dinámicas sociales que se desarrollan en el mercado.

# núcleo verde / plaza

El espacio que ocupa la actual estación de buses distritales de Atenas tiene el potencial para convertirse en una plaza o núcleo verde que permita desarrollar actividades sociales y que se integre con las dinámicas del Mercado y del Colegio José Carlos Umaña, esto con el objetivo de descentralizar el protagonismo vehicular en la región y para aportar al refuerzo comercial e identitario del Mercado.

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 84. Propuesta de nueva plaza  
Fuente: Elaboración propia

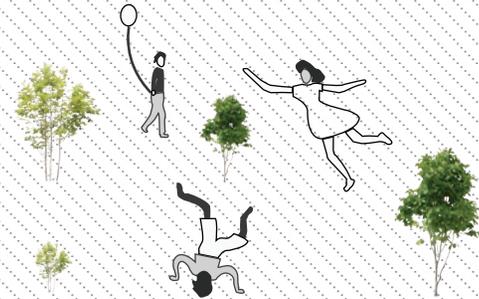
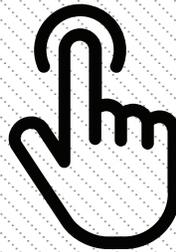


# ESTIMULAR acupuntura urbana 3

## PLAZA PÚBLICA



+



### FACTOR 1

exceso de áreas grises requieren impulsos que le estimulen.

### FACTOR 2

la estimulación se logra al suministrar presión en un área específica, propiciando alteraciones en este y a su alrededor.

### ALTERACIÓN

dicha presión se realiza para inyectar componentes vegetales, espacios de juego y oseo, que a su vez se extienda por el sistema urbano.

#### *Propuestas de intervención sectorial*

Diagramas 20. Plaza pública.

Fuente: Elaboración propia.

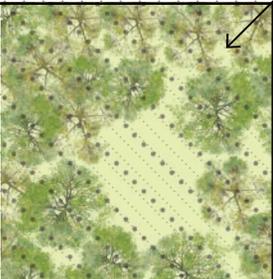
**INTERVENCIÓN**  
estación de buses distritales

**MUNICIPALIDAD**



**COLEGIO JCU**

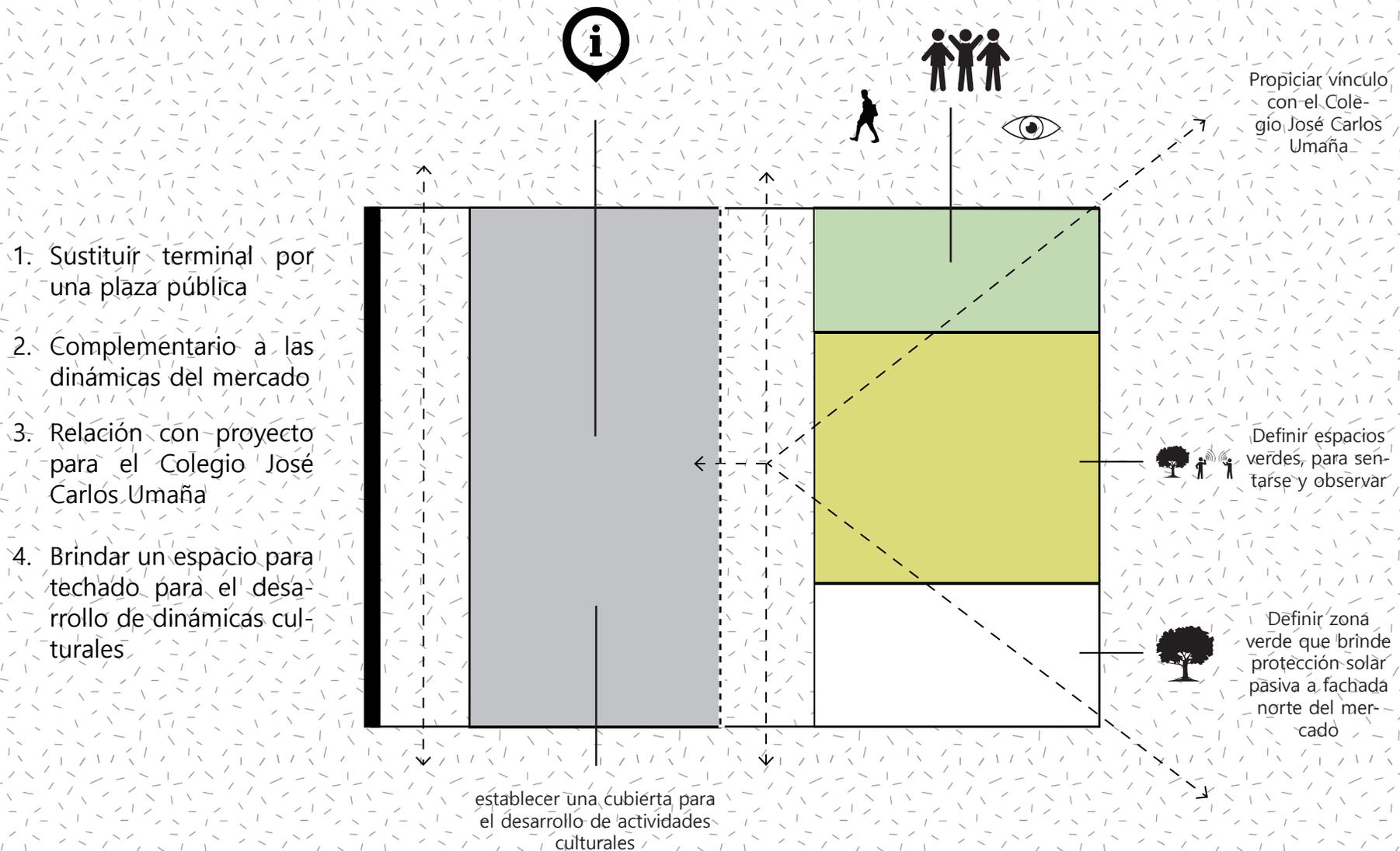
**TERMINAL**



**MERCADO**

**ESTIMULAR**

el estímulo se realiza mediante el enlace entre dos espacios que se sustituyeron sus actividades sociales para el uso del vehículo motorizado, por lo que se pretende restaurar su función original.



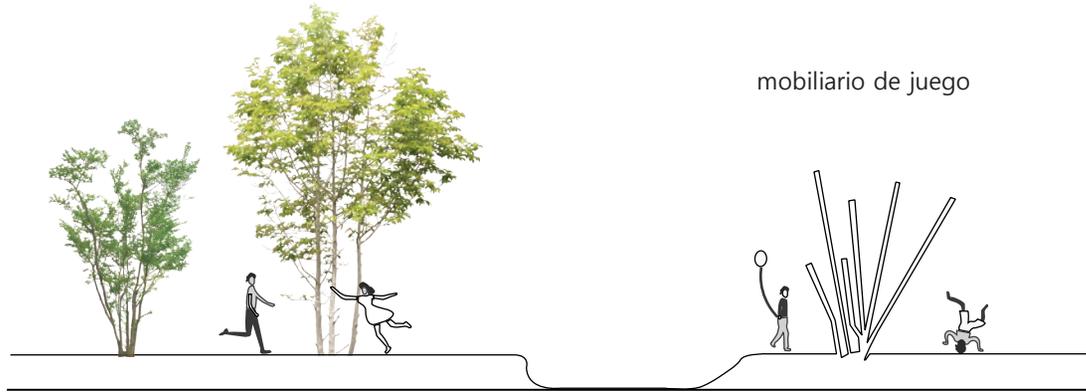
**Propuestas de intervención sectorial**

Diagramas 21. Propuesta terminal de buses.

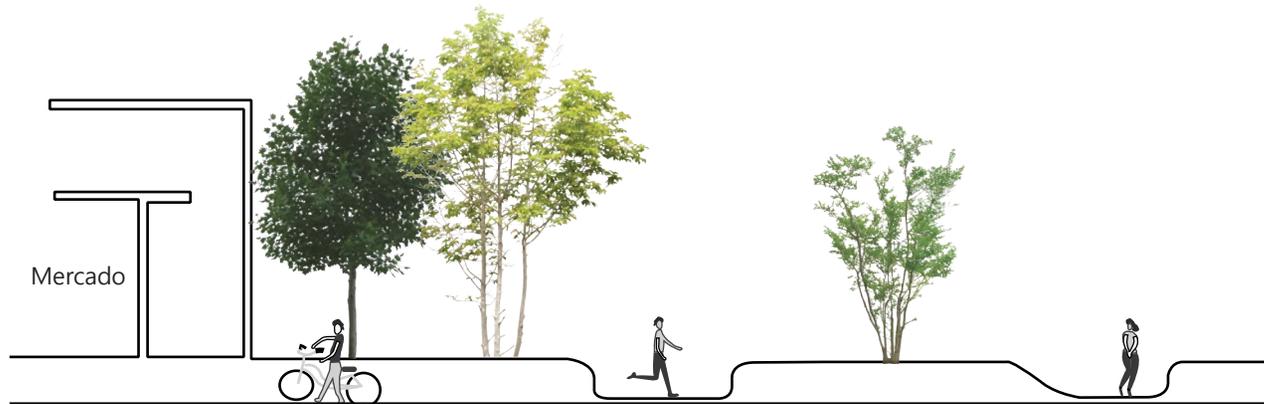
Fuente: Elaboración propia.

# DIAGRAMACIÓN CONCEPTUAL

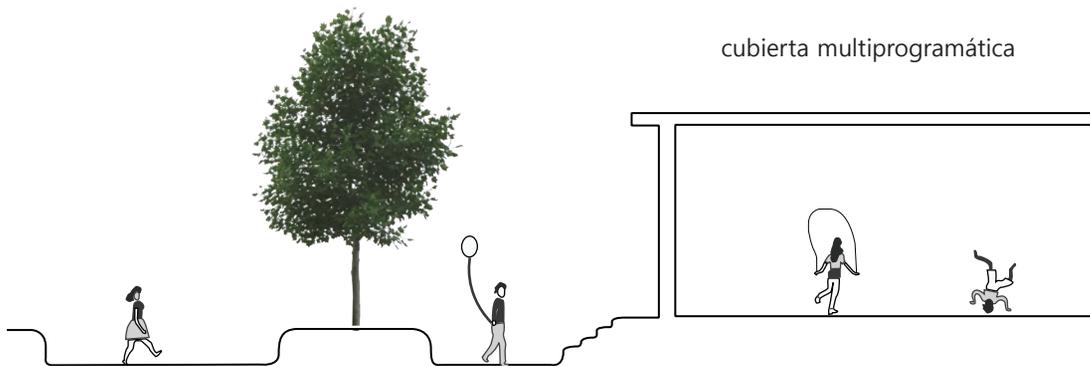
plaza mercado



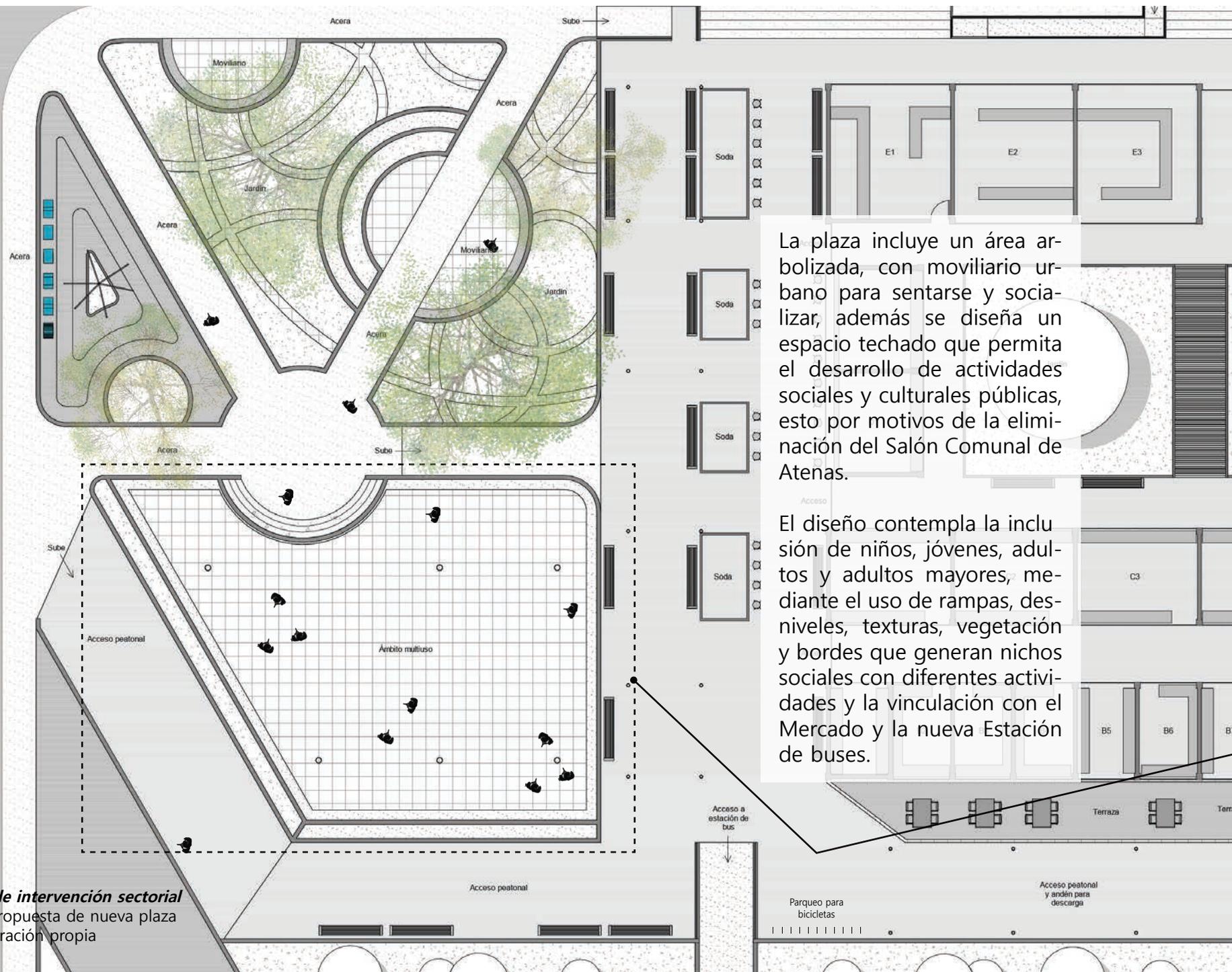
→ definir áreas para usos de todo tipo de usuarios: niños, jóvenes y adultos, mediante el uso de niveles y mobiliarios



→ uso de vegetación para protección solar pasiva de fachada norte del mercado



→ establecer una cubierta para el desarrollo de actividades culturales y espontáneas



La plaza incluye un área arbolizada, con mobiliario urbano para sentarse y socializar, además se diseña un espacio techado que permita el desarrollo de actividades sociales y culturales públicas, esto por motivos de la eliminación del Salón Comunal de Atenas.

El diseño contempla la inclusión de niños, jóvenes, adultos y adultos mayores, mediante el uso de rampas, desniveles, texturas, vegetación y bordes que generan nichos sociales con diferentes actividades y la vinculación con el Mercado y la nueva Estación de buses.

**Propuestas de intervención sectorial**  
 Imagen 85. Propuesta de nueva plaza  
 Fuente: Elaboración propia

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 86. Propuesta de nueva plaza  
Fuente: Elaboración propia



## mobiliario urbano

### *Propuestas de intervención sectorial*

Imágenes 87-88-89-90. Propuesta de nueva plaza  
Fuente: Elaboración propia

1



#### *Mobiliario urbano*

Los parqueos para bicicletas se disponen en las diferentes propuestas espaciales definidas para el distrito Central, permitiendo la inclusión del transporte no motorizado en el núcleo del cantón.

2



#### *Mobiliario urbano*

Las bancas de metal se colocan en ámbitos urbanos cubiertos, como en el Mercado y la Terminal de buses. Las bancas de madera son colocadas en espacios sin techo, permitiendo una lectura y unificación de lenguaje entre los proyectos.

EL MO  
RIO U  
COMPL  
TA EL  
RRO  
DINÁ  
SOC  
EL V  
C

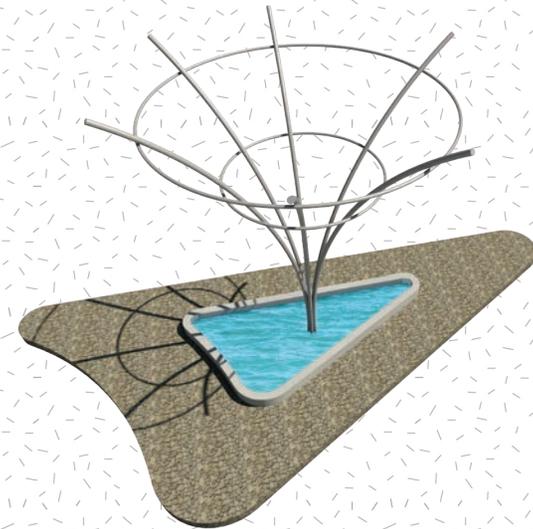
MOBILIA-  
URBANO  
ELEMENTOS  
DESARROLLO DE  
DINÁMICAS  
SOCIALES Y  
VIVIR LA  
CIUDAD



3

***Mobiliario urbano***

Los bebederos de agua se distribuyen entre los proyectos planteados, con el objetivo de que el ciudadano pueda caminar por la ciudad y sentirse cómodo en su contexto. Además es un complemento al clima y a las elevadas temperaturas que caracteriza al cantón de Atenas.

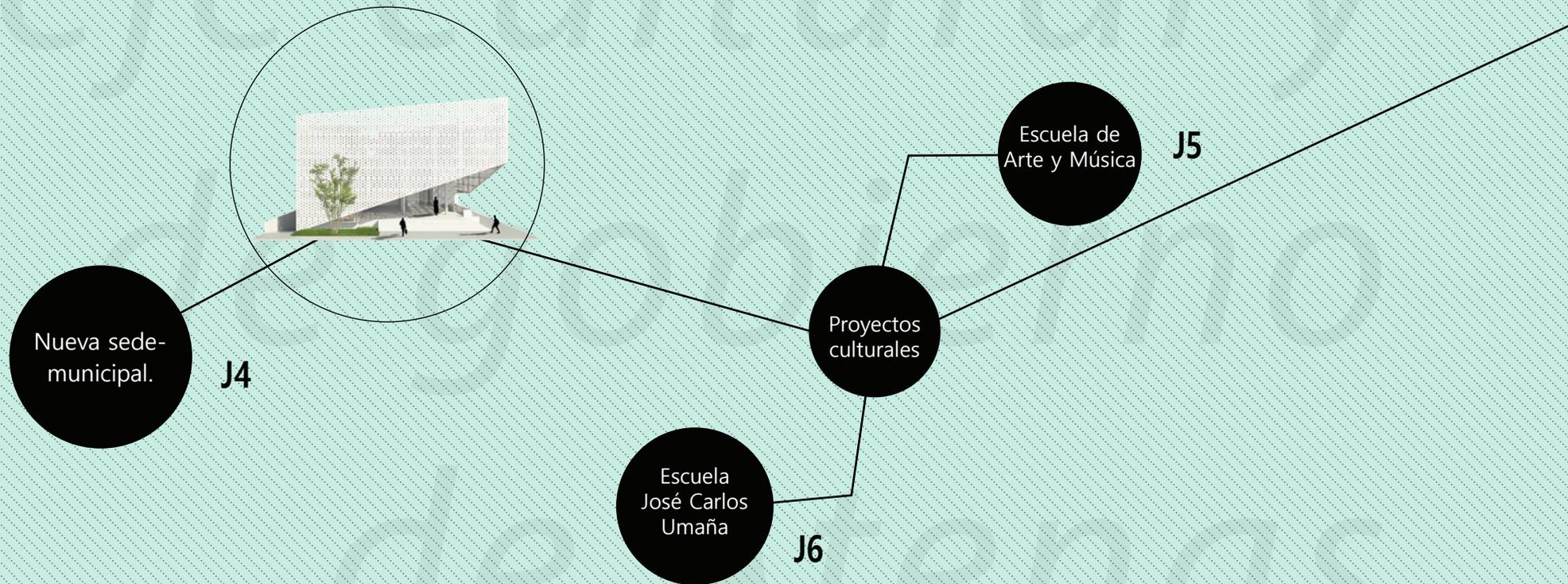


4

***Mobiliario urbano***

Las fuentes de agua son elementos que se colocarán en puntos específicos del Distrito, de modo que permita brindar una lectura unificada entre los proyectos planteados, además con el objetivo de integrar a los niños y jóvenes en las vivencias de la ciudad.

## 8.4 Intervenciones culturales y de gobierno [ver diagrama 12, página 133]

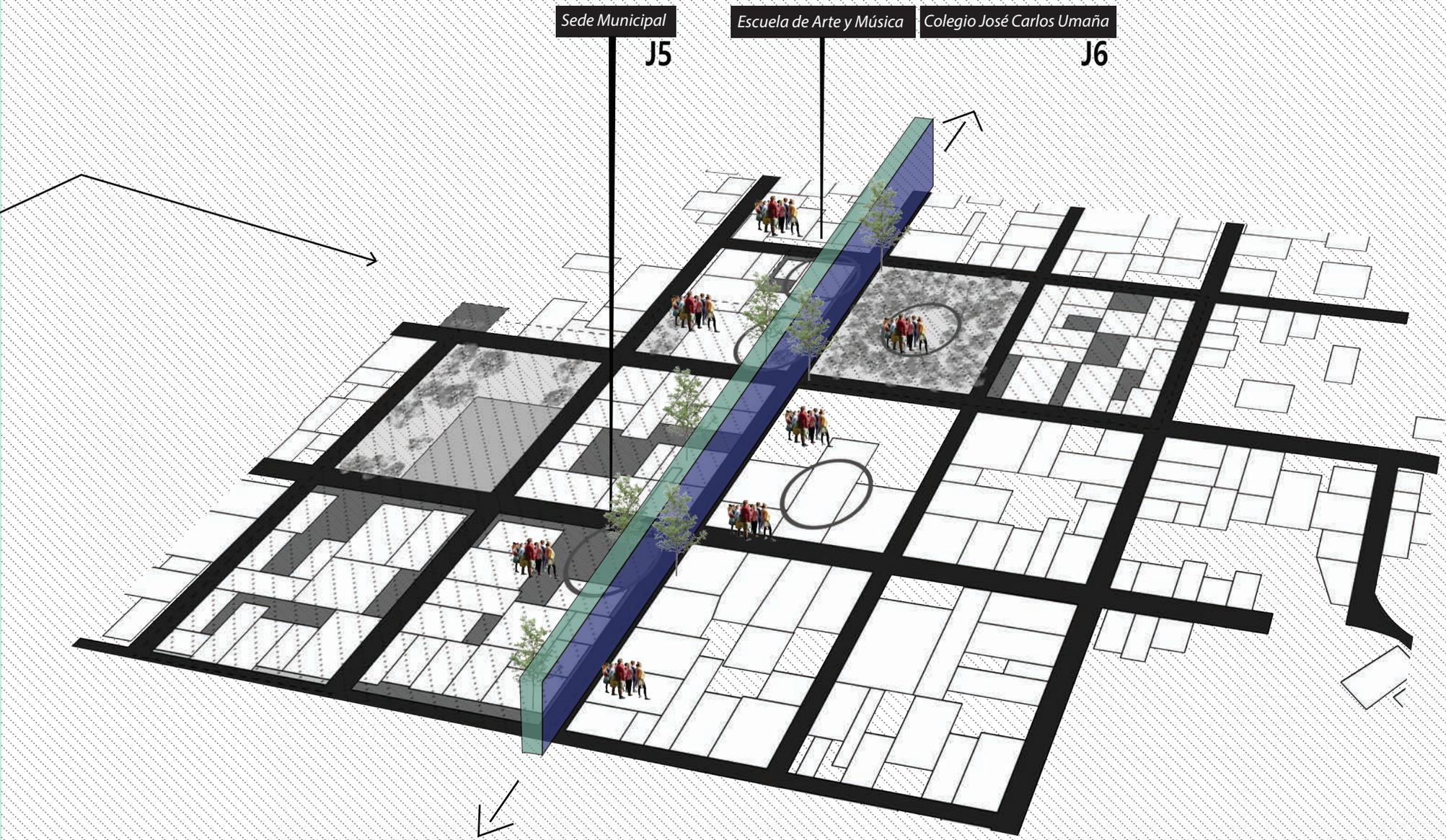


*J / jerarquía + numeración*

**Propuestas de intervención sectorial**

Diagrama 22. Intervenciones culturales y de gobierno

Fuente: Elaboración propia.

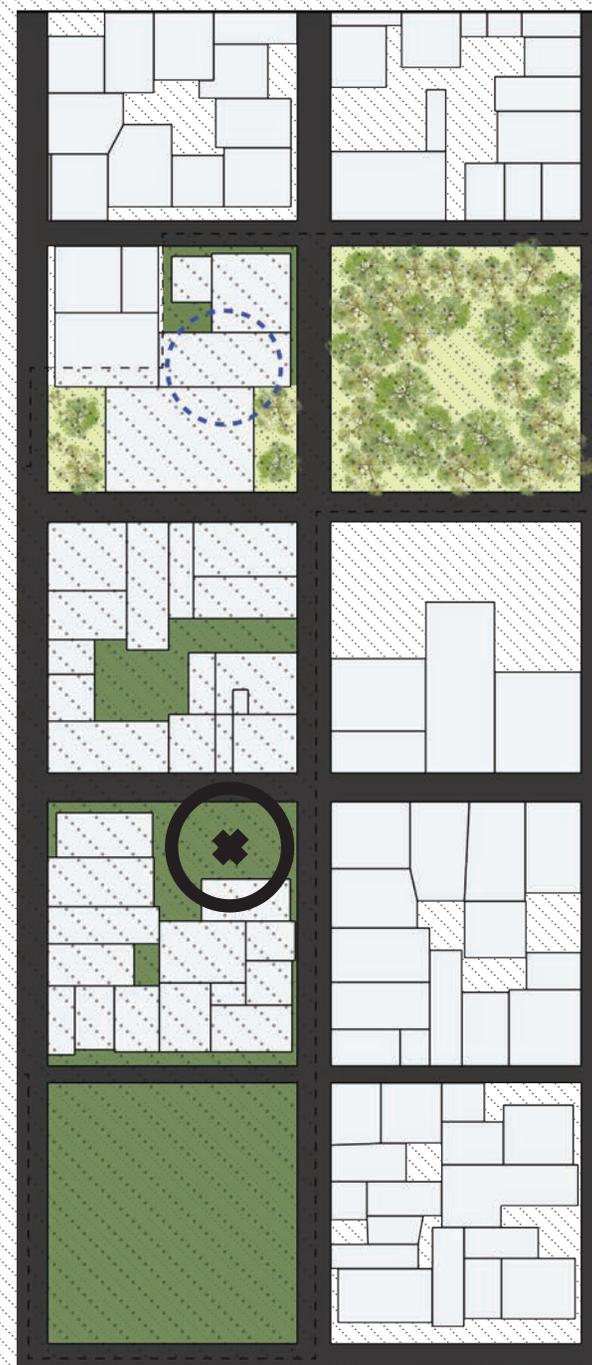


## 8.4.1 NUEVO MUNICIPIO

La administración de una región recae sobre la *Municipalidad*, quien es la que determina las bases geopolíticas y legales que se necesitan para el desarrollo integral de su territorio. Además, se puede pensar que sus funciones y espacios de trabajo están contenidos en un único edificio, jerarquizado de su contexto.

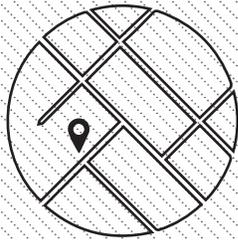
El edificio municipal de Atenas tiene casi 100 años de existir y siendo patrimonio arquitectónico costarricense representa un límite espacial, ya que imposibilita tener las oficinas requeridas para su administración. Este, tuvo que segregar cargos y dispuso de un edificio provisional en la cuadra del mercado. Como ya se ha expuesto, el actual inmueble municipal tiene una identidad más dirigida a las actividades culturales, por la arquitectura e histórica que representa. Su construcción original está compuesta de un nivel, mimetizándose con el lenguaje urbano en el que está emplazado. Por esto, se ha elaborado el diseño de la *nueva sede municipal* pensada para una región en progreso y posicionada a dos cuadras hacia el sur de la actual, con el objetivo de hacer que la *Calle Central* sea una senda con características de gobierno, arte, historia y cultura, vinculando el proyecto de la Escuela de Arte y Música, el Colegio José Carlos Umaña, el parque central, la Iglesia Católica, la plaza para deportes del Distrito y por último la Escuela Central de Atenas.

La propuesta tiene cuatro niveles y un lenguaje arquitectónico que refuerza su valor y función. Está pensado para que el ciudadano haga uso de una pequeña plaza en su primer nivel, permitiendo que interactúe en un espacio semipúblico y permeable a la ciudad.



# REGENERAR acupuntura urbana 4

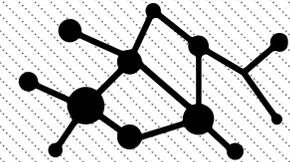
## MUNICIPALIDAD



+



+



### FACTOR 1

en su ubicación actual se carece de espacio, por lo que sus funciones están en distintas áreas del Centro.

### FACTOR 2

su actividad afecta la integridad cultural del edificio.

### FACTOR 3

la identidad de la actividad se pierde en la estructura urbana, por falta de jerarquía.

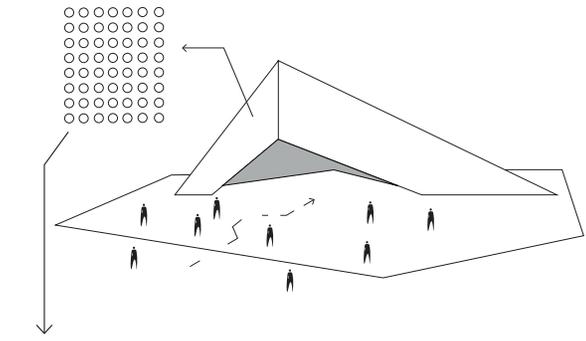
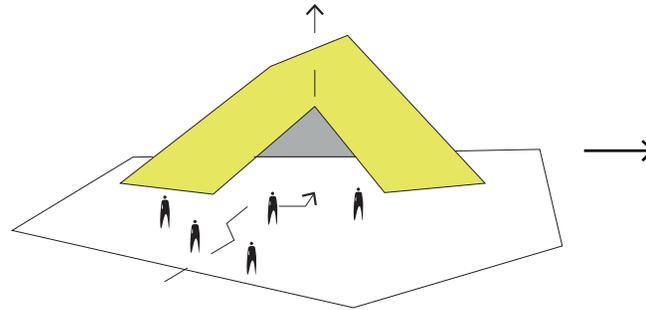
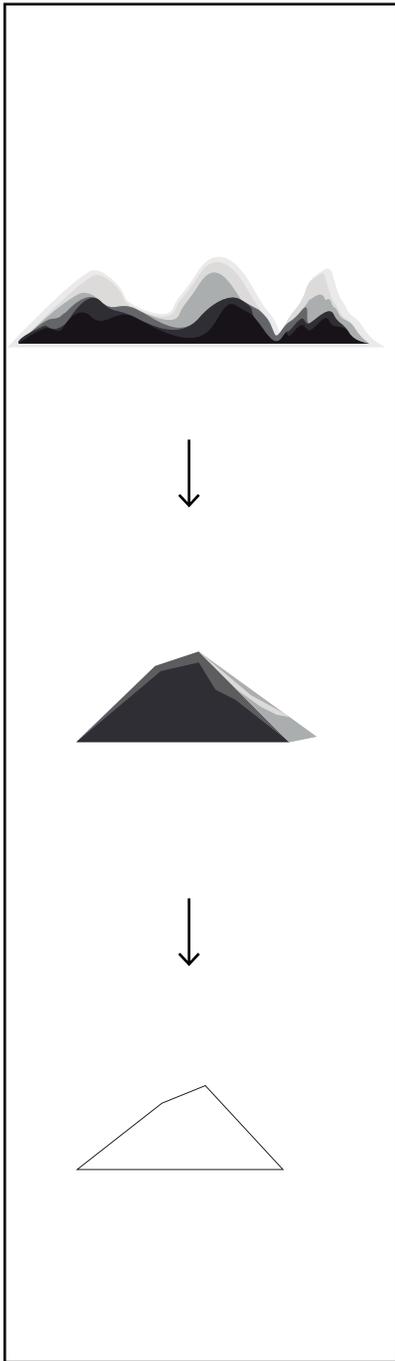
#### *Propuestas de intervención sectorial*

Mapa 14 y diagrama 23. Propuesta municipal

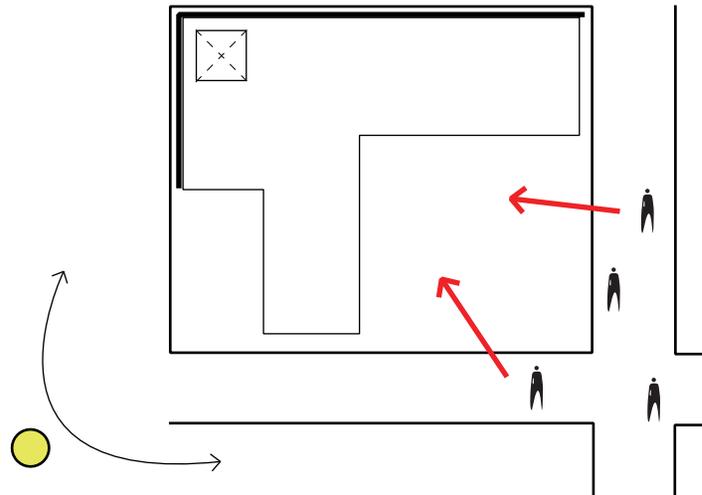
Fuente: Elaboración propia.

# CONCEPTO DE FORMA

montañas alrededor de Atenas



aluminio ALPOLIC [rigidez de una hoja de metal de grueso, con calibre de una hoja de poco espesor]

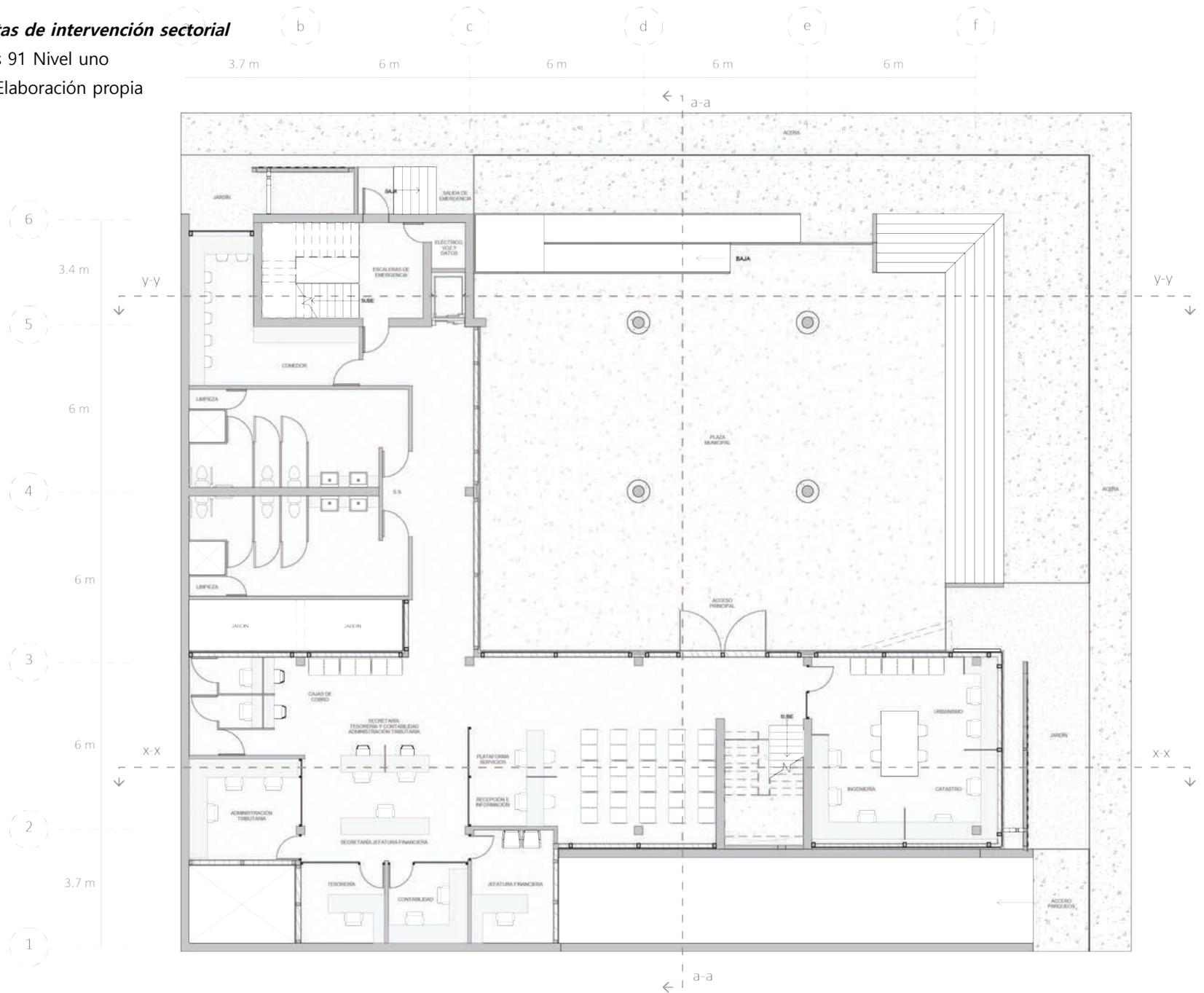


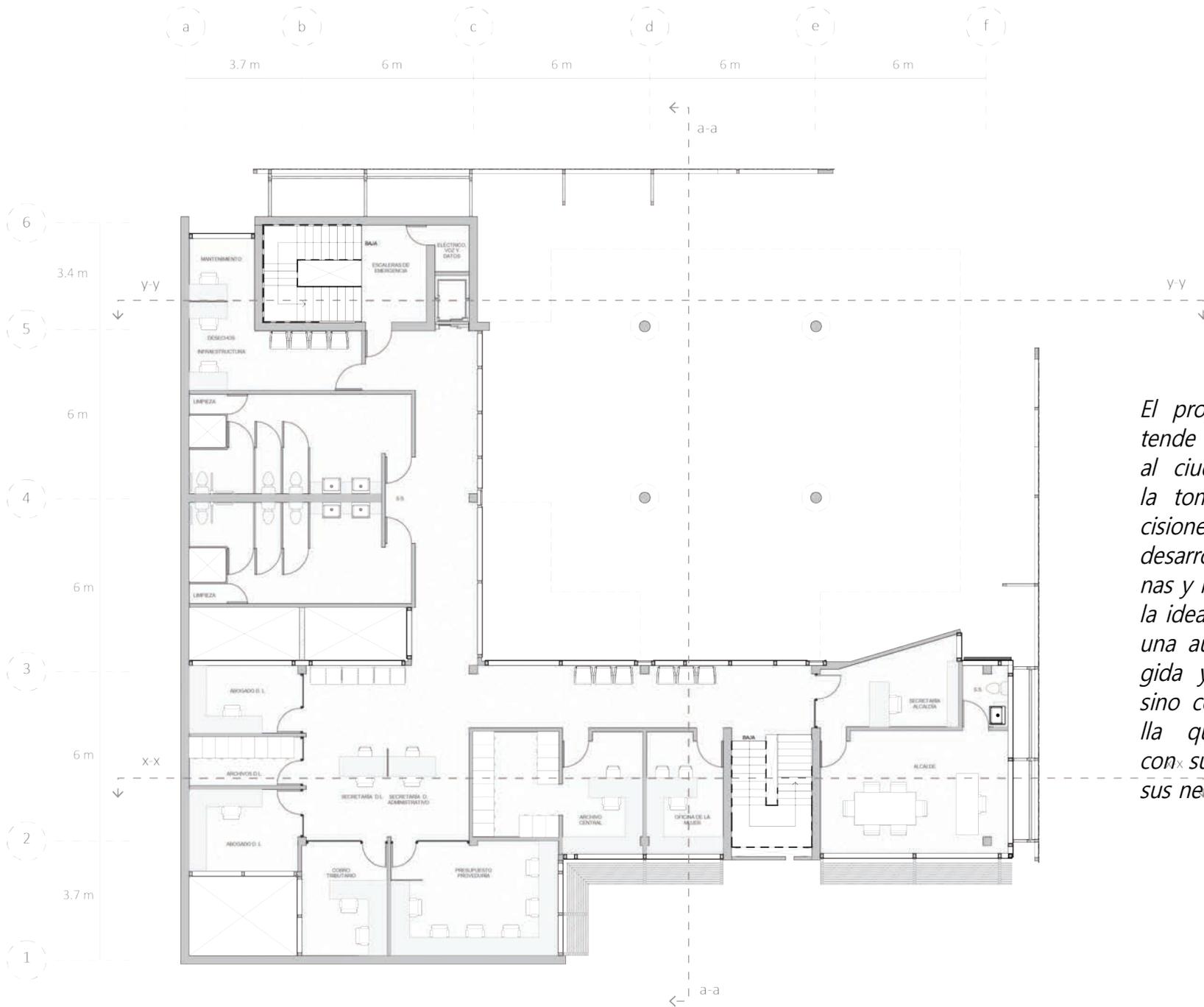
**CONCEPTUALMENTE** además se desarrolla con la idea de brindar un espacio que vinculado con el ámbito público para que se refleje la importancia del ciudadano en el espacio de gobierno.

**Propuestas de intervención sectorial**

Imágenes 91 Nivel uno

Fuente: Elaboración propia





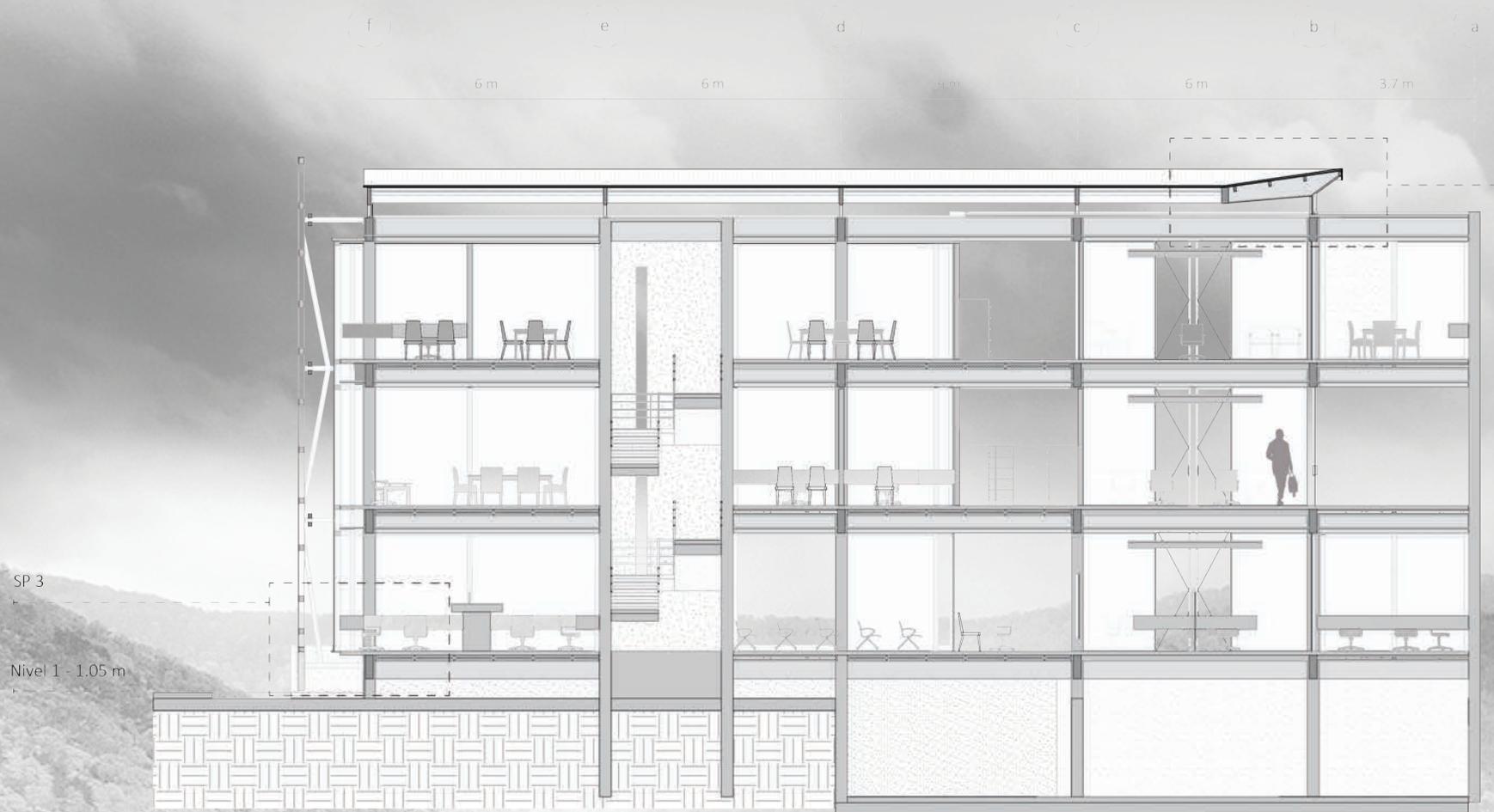
*El proyecto pretende involucrar al ciudadano en la toma de decisiones para el desarrollo de Atenas y romper con la idea de que es una autoridad rígida y exclusiva, sino como aquella que trabaja con su pueblo y sus necesidades.*



*Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 94. Sección x-x

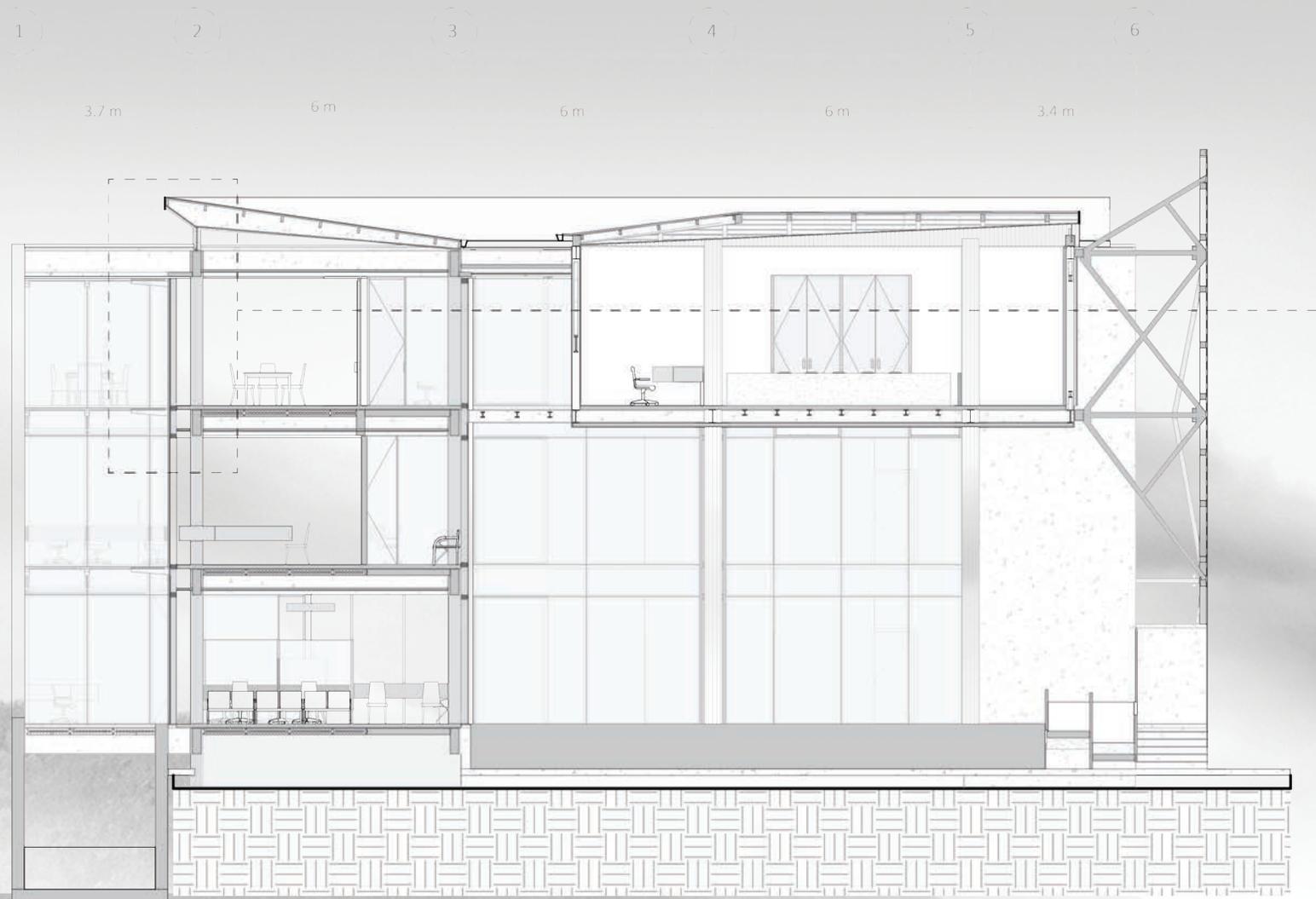
Fuente: Elaboración propia



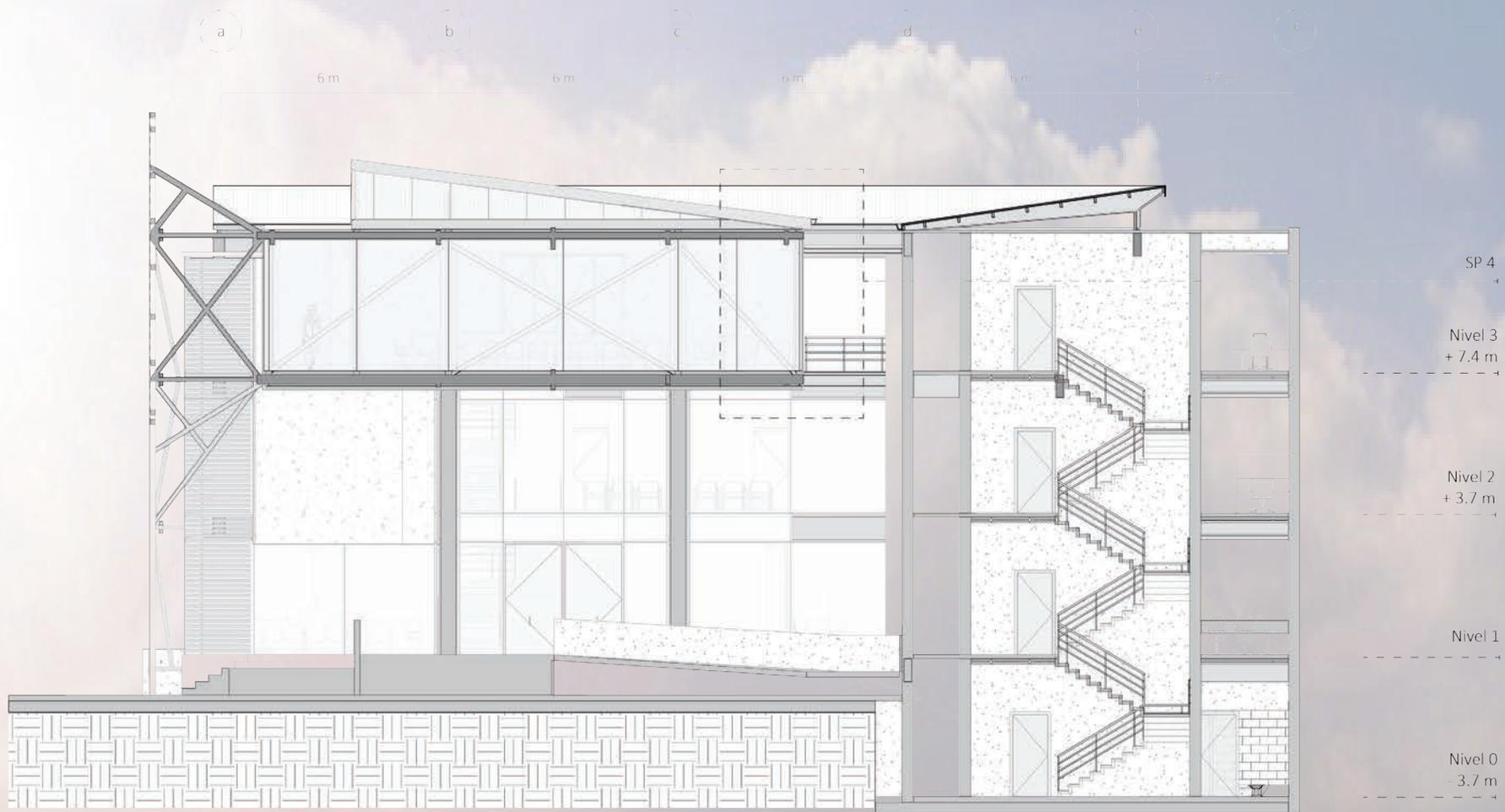
**Propuestas de intervención sectorial**

Imagen 95. Sección a-a

Fuente: Elaboración propia



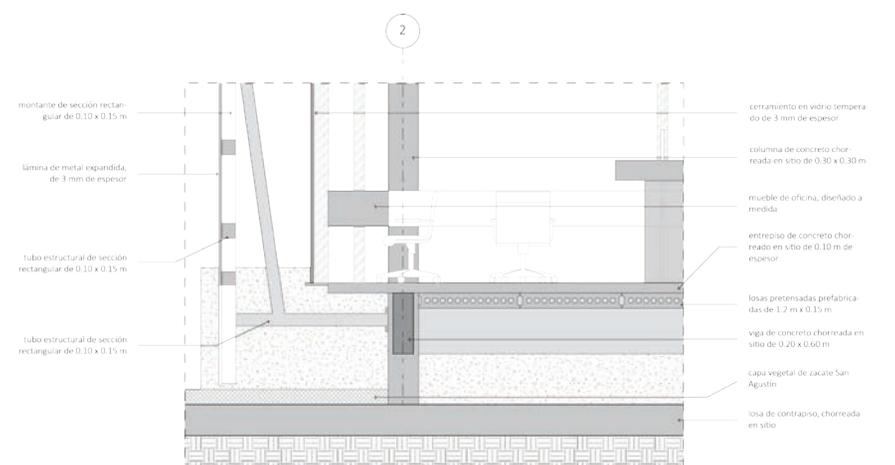
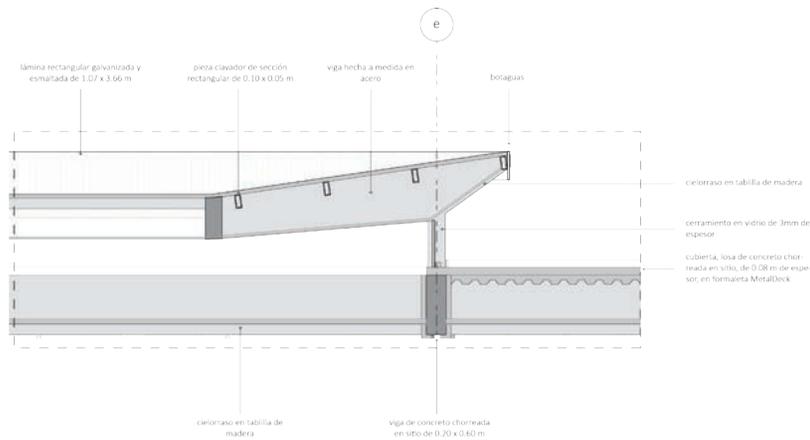
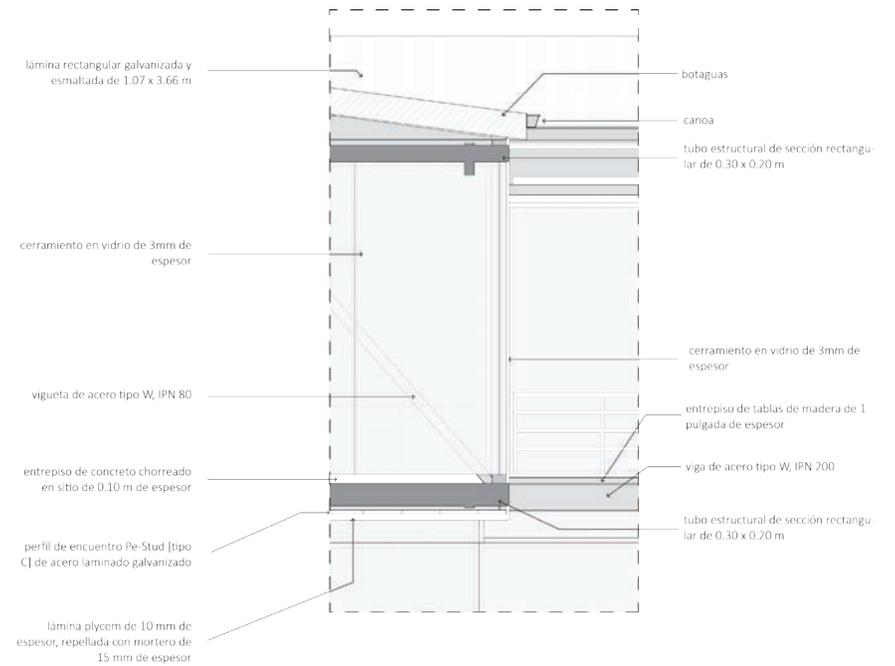
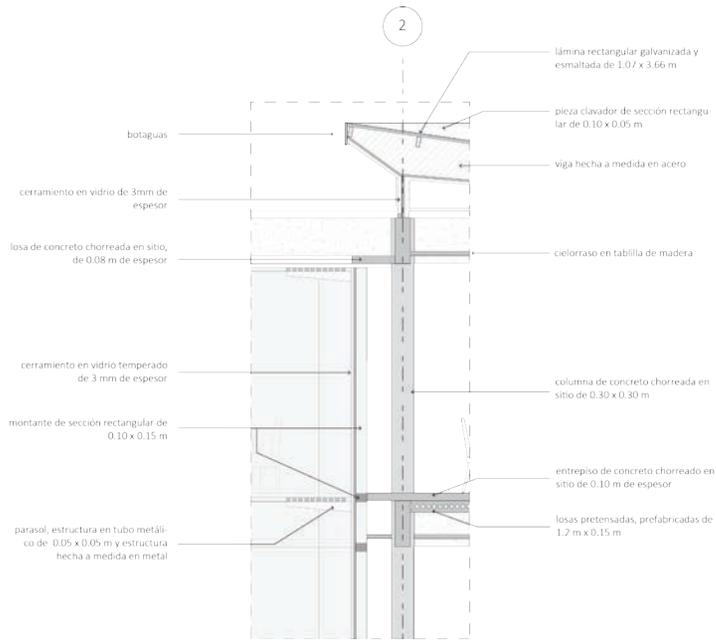
*- se conceptualizó el diseño a partir de las montañas que rodean al cantón,*



***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 96. Sección y-y

Fuente: Elaboración propia



**Propuestas de intervención sectorial**

Imagen 97. Detalles / SP 1-2-3

Fuente: Elaboración propia





*- la ciudad es, por una parte, estructura arquitectónica y urbanística y, por otra, estructura social y cultural de su población (Gobierno de Canarias, 2011).*

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 98. Sede Municipal

Fuente: Elaboración propia

*Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 99. Sede Municipal

Fuente: Elaboración propia



**PLAZA SEMIPÚBLICA**

se vincula al espacio público (calles y aceras) para propiciar un interés del ciudadano por las dinámicas de gobierno

**Propuestas de intervención sectorial**

Imagen 100. Sede Municipal

Fuente: Elaboración propia



**SALÓN CONCEJO**

propuesta de un salón de secciones ubicado en un tercer nivel y desligado de las paredes internas del edificio principal

**PÁNELES PERFORADOS**

estructura externa que regula las condiciones de confort higrotérmico del edificio.

**PLAZA SEMIPÚBLICA**

se vincula al espacio público (calles y aceras) para propiciar un interés del ciudadano por las dinámicas de gobierno

# escuela de arte y música

El edificio municipal de Atenas fue inaugurado en 1929 y según datos de *ICOMOS Costa Rica*, por ser construido en concreto armado y recibir la visita de los reyes de España durante la administración de 1974 a 1978 de don Daniel Oduber Quirós, representó para su época el comienzo del *desarrollo* del pueblo. Así también, dado a que la municipalidad compartió espacio con la oficina de *Correos y Telégrafos de Costa Rica* hasta 1992, por las características que don Jesús Soto integró al diseño y por las actividades sobresalientes que se desarrollaron en él, se decretó de *interés histórico arquitectónico* al Palacio Municipal de Atenas, el 4 de mayo de 1993.

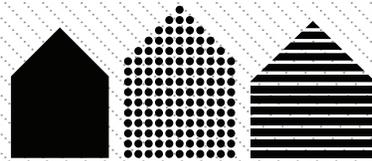
Actualmente el Palacio carece del espacio requerido para que la institución responda a su correcto funcionamiento, por lo que tuvo que suprimir y fraccionar algunas de sus oficinas, por ejemplo tiene en funcionamiento espacios de trabajo dentro del Mercado. Por esto, se plantea reubicar la Municipalidad y utilizar dicho edificio para la *Escuela de Arte y Música de Atenas*, que de acuerdo con sus actividades promueve y refleja el valor histórico y cultural que la infraestructura posee. Además, permitiría reforzar el intercambio social juvenil, la exposición de dinámicas culturales y artísticas para que los espectadores observen desde el parque, como es común en el cantón al realizarse actos conmemorativos o cívicos que involucran la participación municipal. Otra de las razones para movilizar la Escuela a este edificio es para rescatar su valor, ya que como se ha justificado en el desarrollo de la investigación, el centro de enseñanza para las artes no responde a un contexto adecuado.

# POTENCIAR acupuntura urbana 5

## ESCUELA DE MÚSICA



+



+



### FACTOR 1

espacio con gran riqueza cultural. Edificio de 1932.

### FACTOR 2

escala arquitectónica acoplada la actividad de Escuela de Arte y Música.

### FACTOR 3

ubicación integrada en eje cultural

#### *Propuestas de intervención sectorial*

Diagramas 24. Propuesta escuela de música.

Fuente: Elaboración propia.

**Propuestas de intervención sectorial**

■ Imagen 101. Edificio municipal de 1929

Fuente: Pablo Pochet, 1932.

- la respuesta espacial interna del edificio corresponde a nichos o aulas para la enseñanza de los jóvenes artistas y músicos. Incluso su salón central (espacio siguiente al pórtico de la entrada principal) permitiría organizar pequeños eventos culturales con apertura al parque.



- la pesar de su hermoso valor arquitectónico, actualmente no es un edificio que represente el gobierno de una región.

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 102. Edificio municipal de 1929  
Fuente: Josué Jiménez, 1930.



# espacios de arte y música.

## INTERVENCIÓN

al edificio municipal

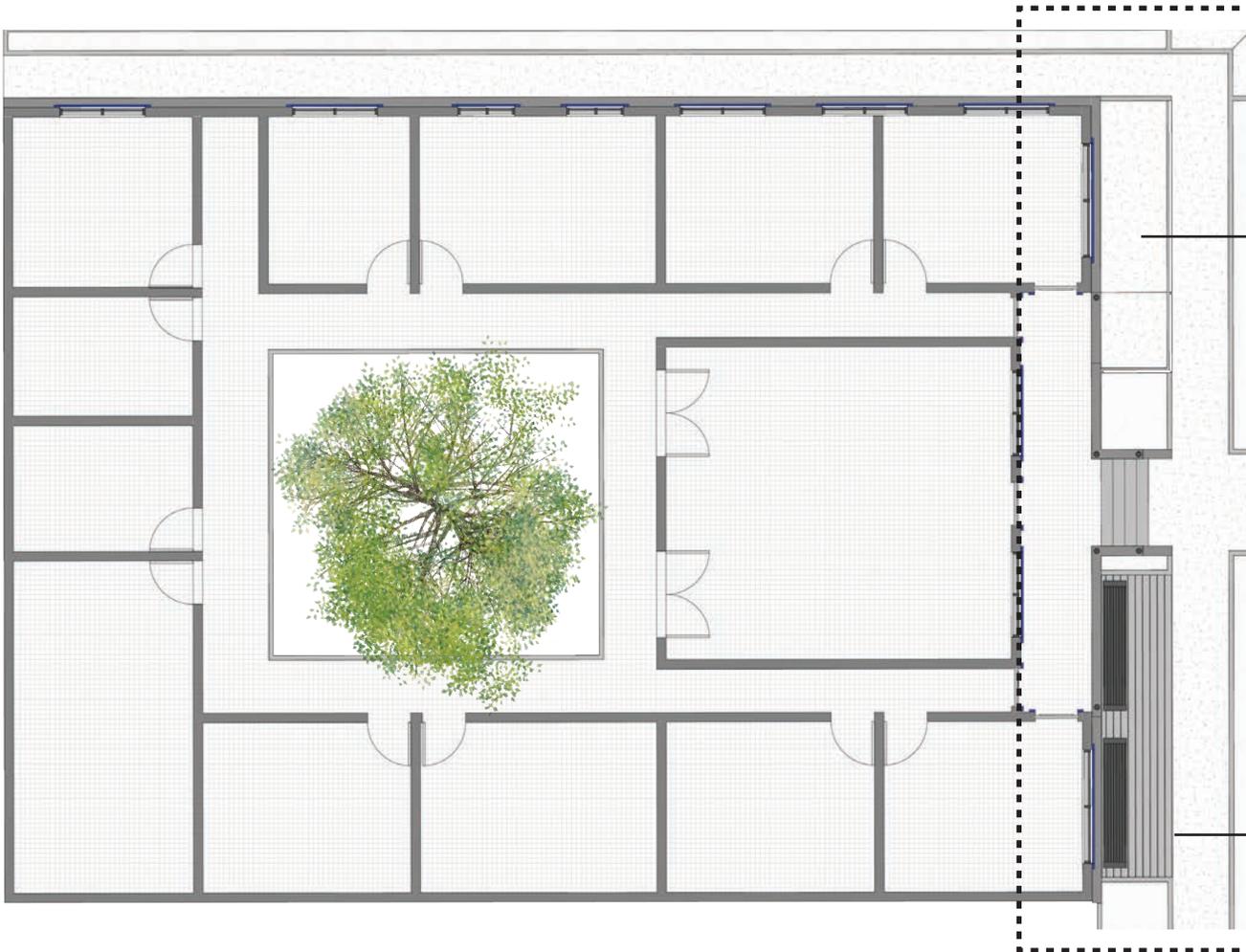
1. Sustituir su función de municipalidad por dinámicas educativas culturales.
2. Eliminar segundo nivel (recuadro gris) para recuperar jardín interno.
3. Recuperar uso del patio interno con arborización.
4. Establacer un acceso universal al edificio.



### *Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 103 / diagrama 18. Escuela de Música.

Fuente: Elaboración propia.



**RAMPA** accesibilidad universal



**NIVELAR** a la altura de la acera, para otorgar espacio público al ciudadano.

## vivir la ciudad / vivir el espacio público

"La vida de una ciudad viene de su conectividad" (Dupuy, 1991).

"El mecanismo de apropiación del espacio puede considerarse un proceso fundamental en la configuración de la identidad social urbana en tanto, a través de los espacios simbólicos, permite a individuos y grupos establecer una interacción dinámica con el entorno, apropiarse de él y establecer un sentimiento de pertenencia" (Valera, 1996, p.78)

### *Propuestas de intervención sectorial*

Imágenes 104-105-106. Rescate del espacio público.

Fuente: Elaboración propia.





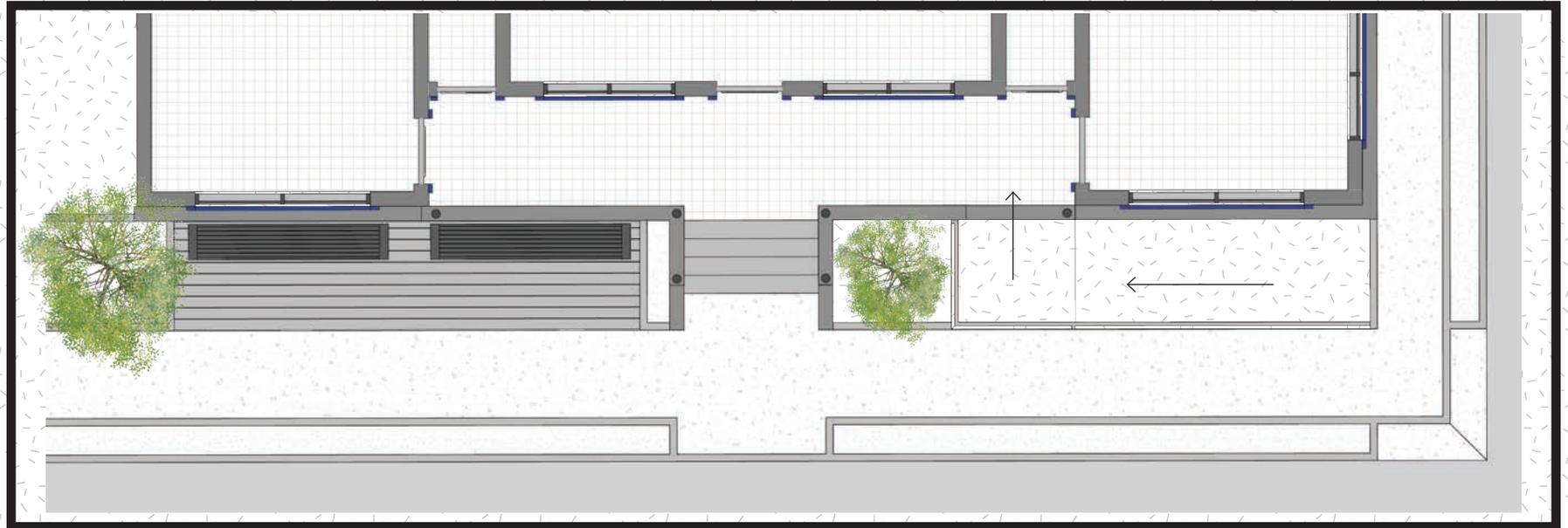
*Nicho para sentarse, observar*

*Parqueo para bicicletas*

*Integración de vegetación en la propuesta*



## rescate patrimonial vista en planta



Como ya se había mencionado, una de las intervenciones para la Escuela de Arte y Música es el desarrollo de un nicho para sentarse y la instalación de una rampa para acceso universal. Estos ámbitos se integran a la acera frente al edificio patrimonial, como método de activación del espacio público y para elevar el reconocimiento perceptual y cultural de la Escuela.

### ***Propuestas de intervención sectorial***

Imágenes 107-108. Rescate del espacio público.

Fuente: Elaboración propia.

# escuela josé carlos umaña

El actual edificio representó para los atenienses el primer hito educativo de la región. Fue construido en 1905 para albergar la escuela de varones José Carlos Umaña, para luego convertirse en el antiguo Liceo de Atenas. El valor de su construcción representa las tradiciones arquitectónicas de Costa Rica, por tener un sistema constructivo de bahareque (ICOMOS, 2005).

Su ubicación, frente al costado oeste del parque de Atenas le permitió desarrollar un sin número de actos culturales, reuniendo a los atenienses para presenciar sus tradicionales desfiles de faroles, de bandas, del 15 de Setiembre, entre otros.

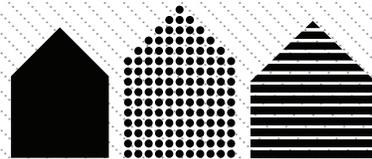
Actualmente el edificio es ocupado por oficinas del Ministerio de Educación Pública (MEP), la Universidad Estatal a Distancia (UNED) y por reparadores de calzado y ropa. Así mismo, el terreno de la antigua Escuela poseía un jardín posterior que comunicaba al Mercado (*ver imagen 75, pág 154 e imagen 107, pág. 195*), sin embargo por intervenciones de la Municipalidad se convirtió en un parqueo para vehículos, desgastando paulatinamente el *patrimonio*. Durante muchos años se recordó ese terreno por sus grandes y frondosos árboles, que permitían dar un respiro y protección a los ciudadanos en medio del clima de la región. Por esto, la intervención que se plantea será la remoción de los parqueos y de los comerciantes que reparan artículos para uso personal, esto porque son actividades que no concuerdan con la historia del sitio, deterioran la infraestructura y afectan su identidad. Además, se restituirá del ámbito verde posterior, con características de ser abierto y de uso público, para vincular y atraer las dinámicas humanas que se viven en el Mercado, hacia el interior del *Colegio Viejo*.

# REVITALIZAR acupuntura urbana 6

## COLEGIO JOSÉ CARLOS UMAÑA



+



+



### FACTOR 1

espacio con gran riqueza cultural. Edificio de 1932.

### FACTOR 2

escala arquitectónica acoplada la actividad de Escuela de Arte y Música.

### FACTOR 3

ubicación integrada en eje cultural

#### *Propuestas de intervención sectorial*

Diagramas 25. Propuesta Colegio José Carlos Umaña.

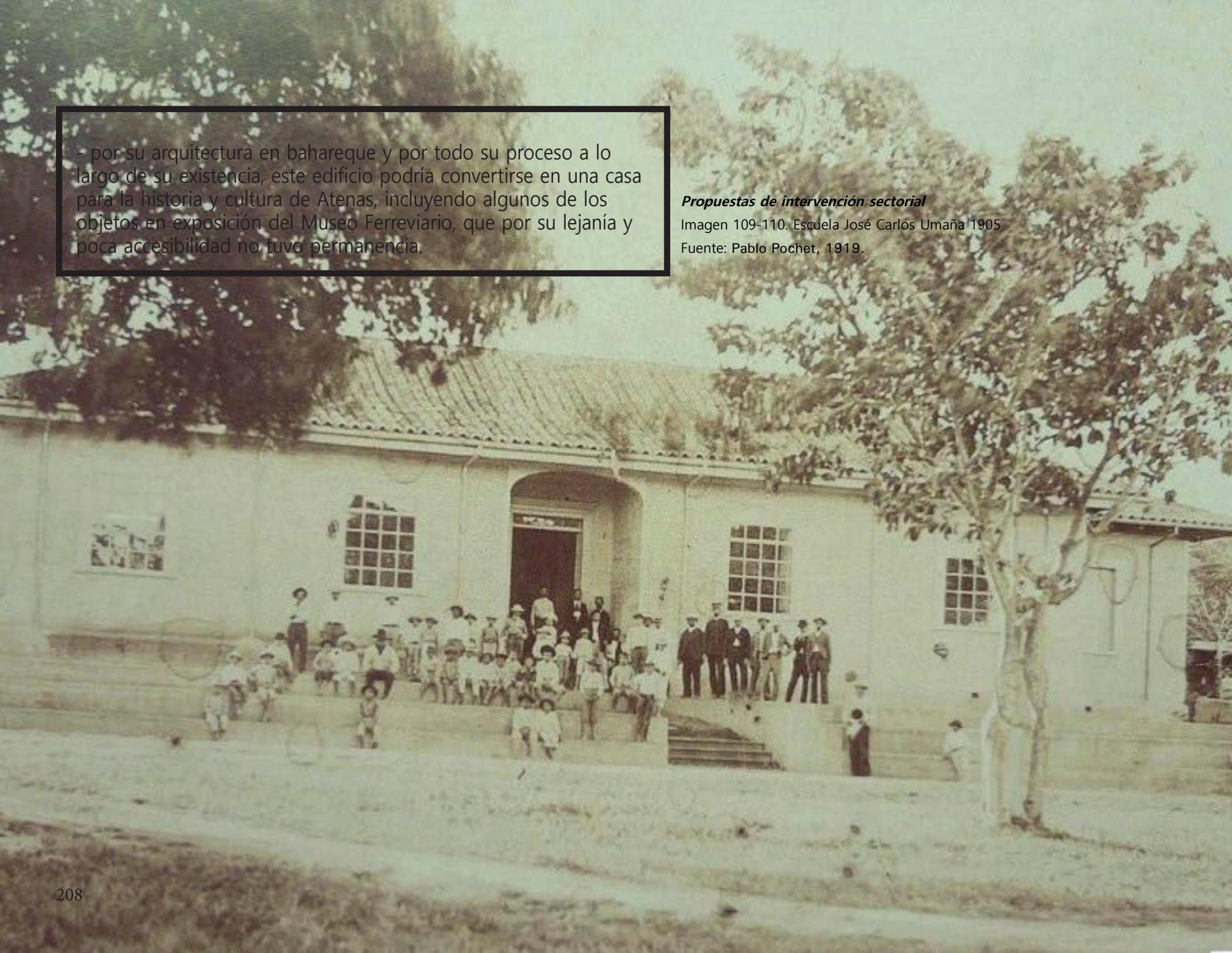
Fuente: Elaboración propia.

- por su arquitectura en bahareque y por todo su proceso a lo largo de su existencia, este edificio podría convertirse en una casa para la historia y cultura de Atenas, incluyendo algunos de los objetos en exposición del Museo Ferrevariario, que por su lejanía y poca accesibilidad no tuvo permanencia.

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 109-110. Escuela José Carlos Umaña 1905

Fuente: Pablo Pochet, 1919.







es necesario recuperar el espacio



***Propuestas de intervención sectorial***

Imágenes 111-112. Escuela J.C.U. 1905

Fuente: Miguel Chaves Innecken.

- por su arquitectura en bahareque y por todo el proceso a lo largo de su existencia, este edificio podría convertirse en una casa para la historia y cultura de Atenas, incluyendo algunos de los objetos en exposición del Museo Ferrevariario, que por su lejanía y poca accesibilidad no tuvo permanencia.

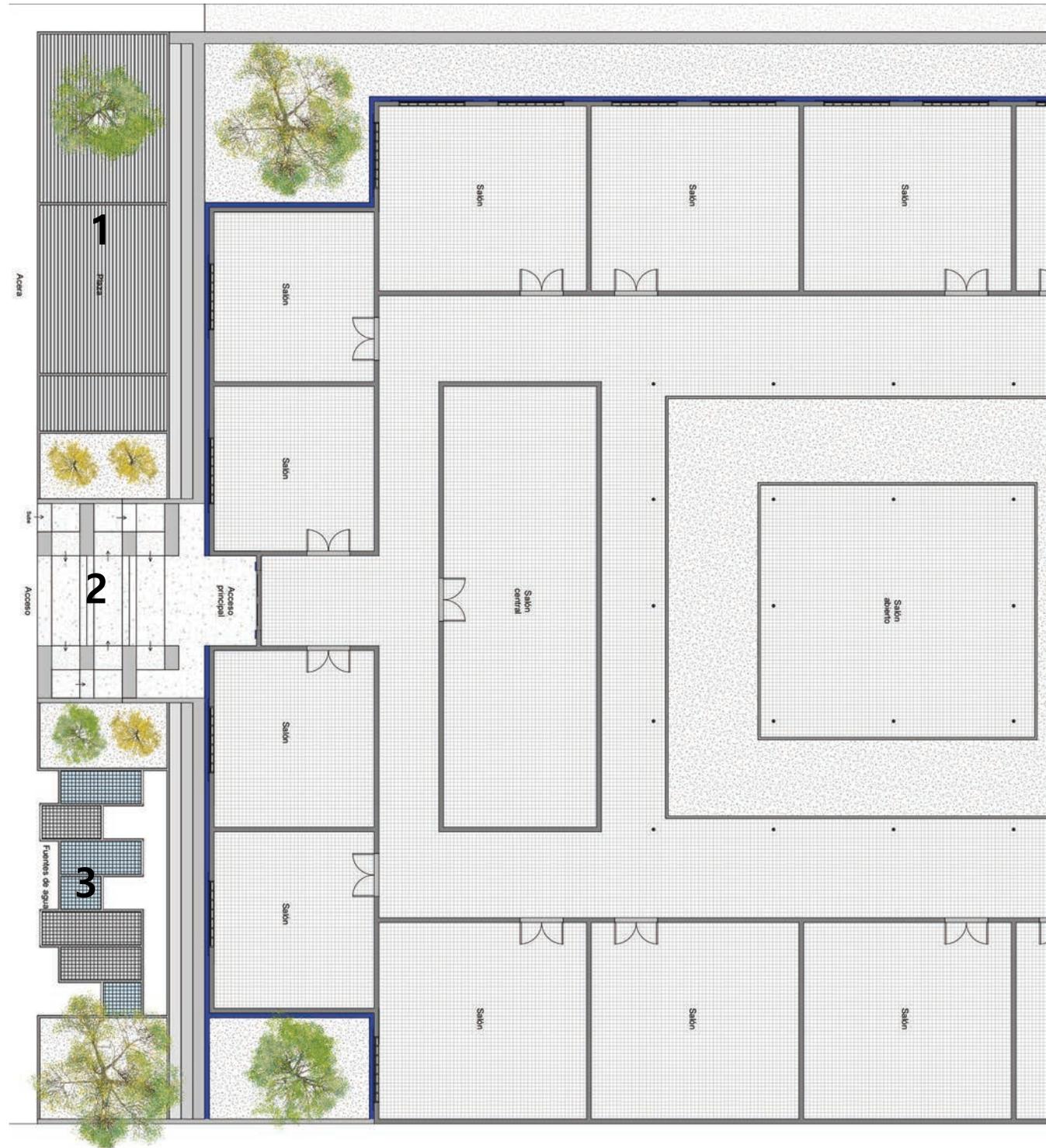
# recuperación de zonas verdes

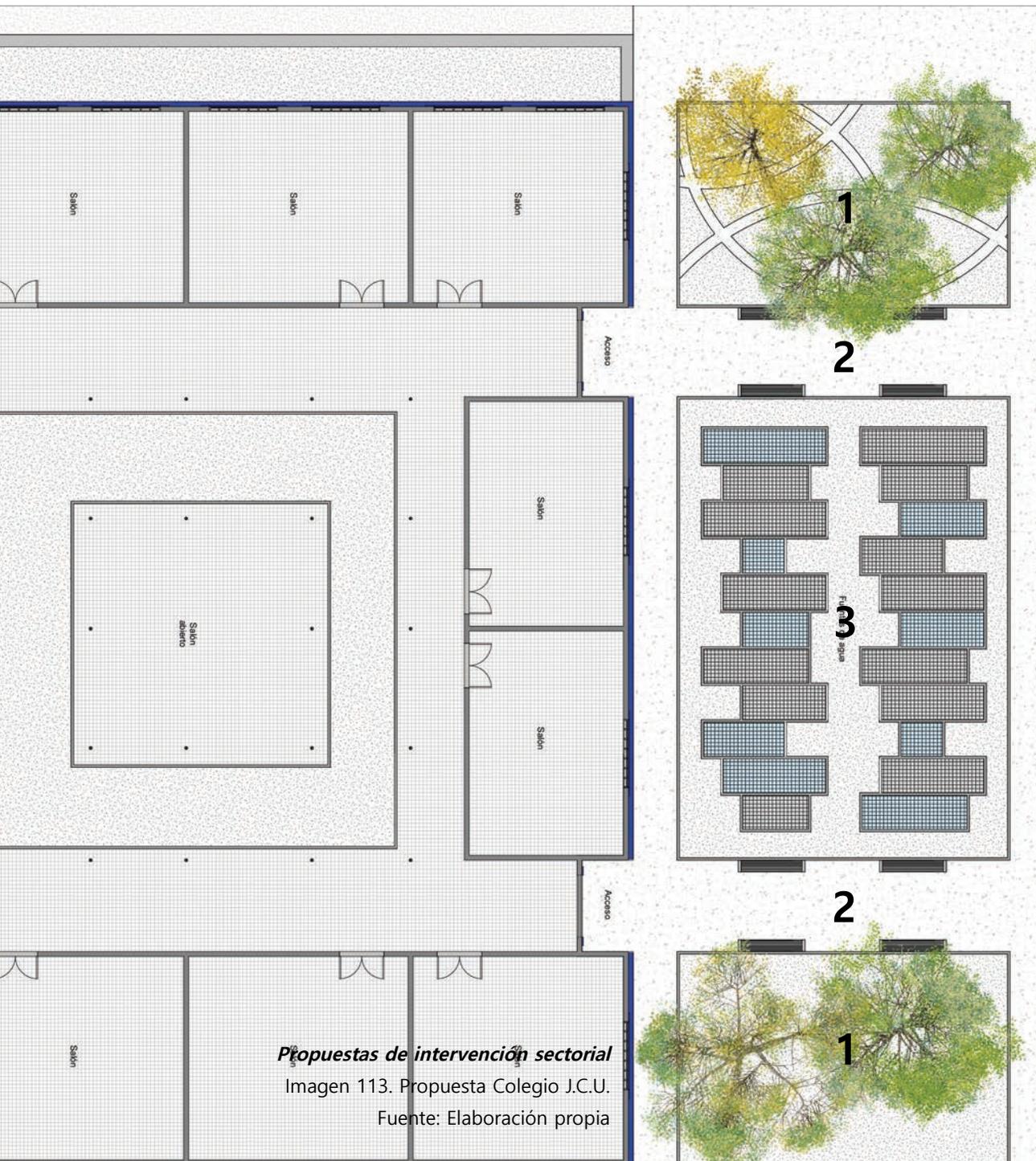
En la actualidad a la fachada frontal se le han agregado una serie de construcciones, como por ejemplo una cafetería, que disminuyen el valor patrimonial del edificio.

Como parte de la intervención para este espacio urbano, se desarrollan dos plazas de uso público, niveladas a la altura de la acera frente al Colegio, con el objetivo de devolverle la importancia arquitectónica y para que el ciudadano lo utilice.

En estas plazas se incluyen:

1. Un deck, con el fin de realizar dinámicas culturales con proyección a la calle.
2. El diseño de unas gradas para el acceso principal que incluyen rampas.
3. Fuentes de agua, que pretenden ser atractores de jóvenes, niños y niñas.





**Propuestas de intervención sectorial**  
 Imagen 113. Propuesta Colegio J.C.U.  
 Fuente: Elaboración propia

## recuperación de la identidad

Se ha diseñado un área verde pública en la fachada posterior del Colegio, con el objetivo de restaurar la identidad de la misma, que actualmente es opacada por un plaché para uso de parqueo vehicular.

Se debe recordar, como anteriormente se ha escrito, que la recuperación de este espacio urbano representa un identidad y apropiación para el ateniense. Por muchos años el vínculo que existió entre el Mercado y el antiguo Colegio permitió el desarrollo de dinámicas sociales, así como las vivencias el pueblo de Atenas de 1954.

En el diseño se incluyen:

1. La arborización de nichos.
2. El uso de mobiliario urbano para sentarse.
3. Fuentes de agua, como atractor para jóvenes, niños y niñas.

Diseño de plazas públicas para el desarrollo de dinámicas socio-culturales



*Fachada frontal*

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 114. Propuesta Colegio J.C.U.

Fuente: Elaboración propia



*Fachada posterior*

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 115. Propuesta Colegio J.C.U.

Fuente: Elaboración propia

# conclusiones

El actual edificio contiene elementos que invisibilizan la arquitectura del Colegio, por lo que se plantea eliminarlos para que la fachada sea la protagonista. Además y como planteamiento de investigación, se le dará la función de Casa Histórica donde se expongan pinturas, fotografías o antigüedades del cantón de Atenas, como lo son algunas de las piezas del Museo Ferroviario.

Este espacio, también podrá funcionar para que artesanos puedan hacer exposición y venta de sus diseños, así como para el desarrollo de actividades culturales vinculadas con el Parque o la Escuela de Arte y Música.

## *Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 116. Definición de la intervención

Fuente: Elaboración propia.



- 1/ Escuela de Arte y Música
- 2/ Colegio José Carlos Umaña
- 3/ Parque
- 4/ Iglesia Católica
- 5/ Nueva plaza
- 6/ Mercado



## 8.5 VÍNCULO entre propuestas

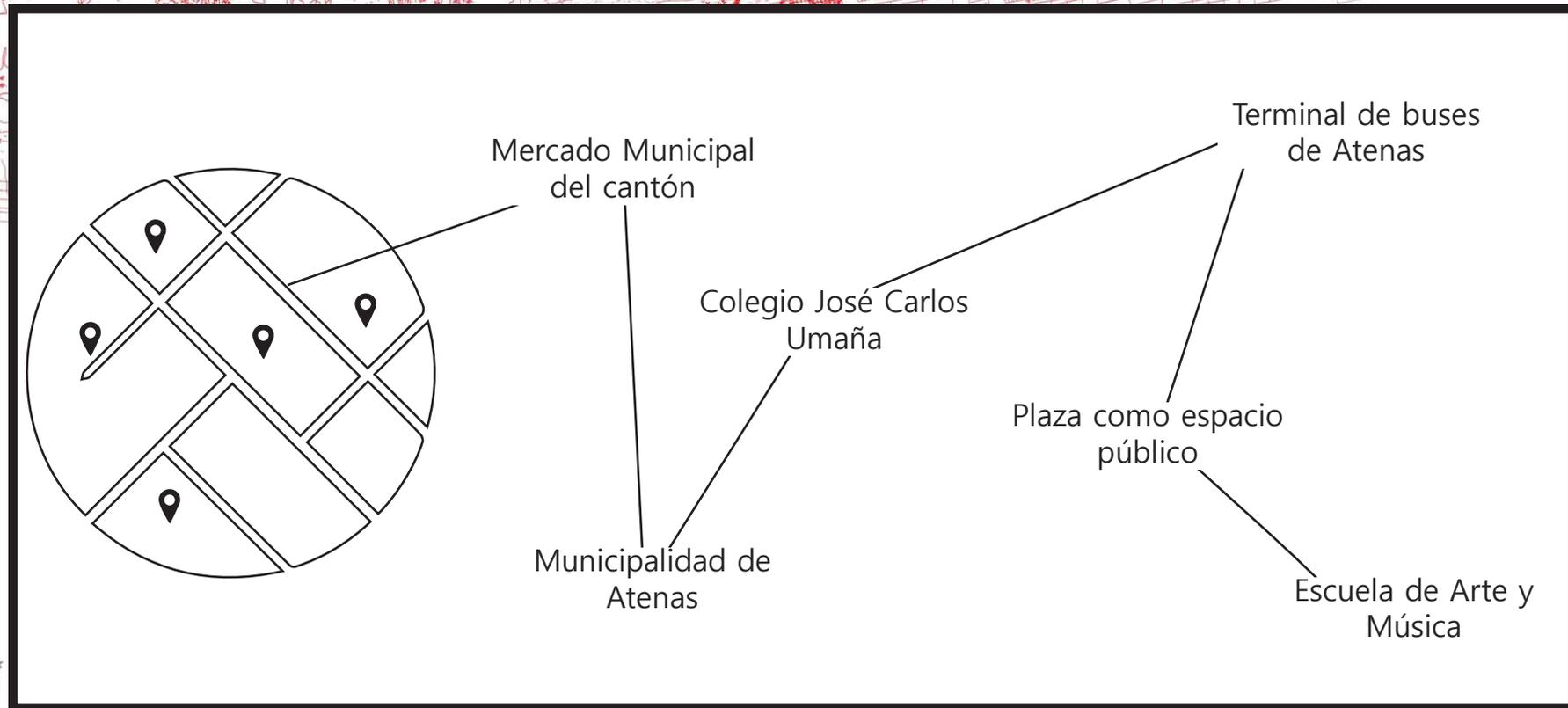
agua para el riego de los huertos

CULTIVO DE BAMBÚ  
contención de  
tierra de área de  
riesgo de "huaycos"

Faseo paralelo a los  
huertos y al parque "La  
Herradura"

HUERTO  
1.4.B  
Huertos  
comunales  
1m2/hab proveen de  
las verduras y  
hortalizas  
necesarias  
440m2

Primera  
invasión del  
lote.  
Fase 0 del  
desarrollo



# intervenciones al espacio público

Las diversas intervenciones arquitectónicas que se han planteado para el distrito Central, en búsqueda de adaptar su tejido urbano para propiciar dinámicas comercial y socio-cultural, hacen necesario el diseño de una propuesta paisajística aplicada al espacio público que se encuentra entre los proyectos. Algunos de los parámetros que se tomaron en consideración para el diseño del paisaje urbano son:

- Arborización de calles y aceras.
- Uso de cubiertas como mobiliario urbano, para la protección solar del peatón.
- Inclusión de ruta para transporte alternativo: bicicleta.
- Recorridos peatonales agradables.
- Ámbitos para sentarse, observar y jugar.
- Accesibilidad universal.
- Parqueos para bicicletas.

Por otra parte, las áreas públicas a intervenir serán:

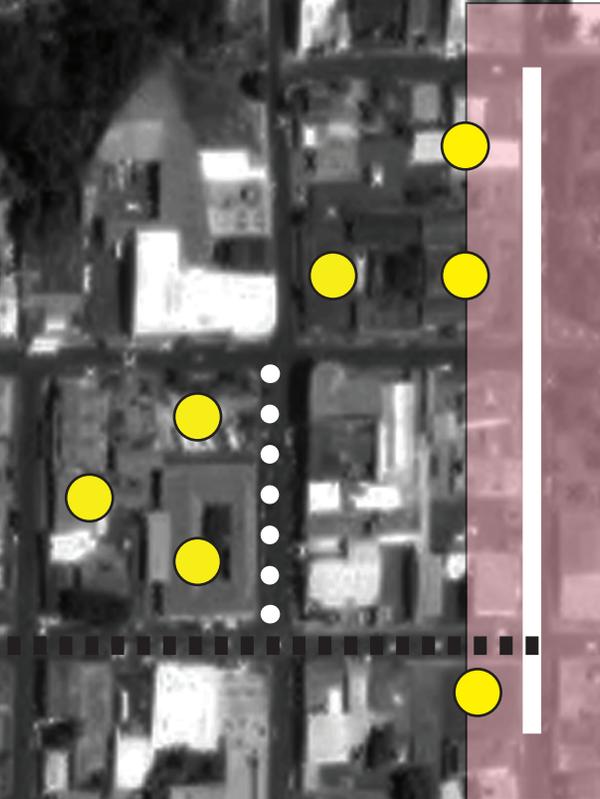
- Calle Central **[ver mapa 16, punto 1]**: vía frente a la Escuela de Arte y Música, Colegio José Carlos Umaña y Sede Municipal, que por el carácter cultural, histórico y de gobierno que adquiere de las propuestas será tratada paisajísticamente.
- Avenida Segunda **[ver mapa 16, punto 2]**: por ser la calle que vincula la Sede Municipal, el Mercado **[ver mapa 16, punto 4]** y la Terminal de buses.
- Calle 2 **[ver mapa 16, punto 3]**: únicamente la sección ubicada frente a la fachada este del Mercado.

## VÍNCULO entre propuestas

### *Propuestas de intervención sectorial*

Mapa 15. Vías a intervenir

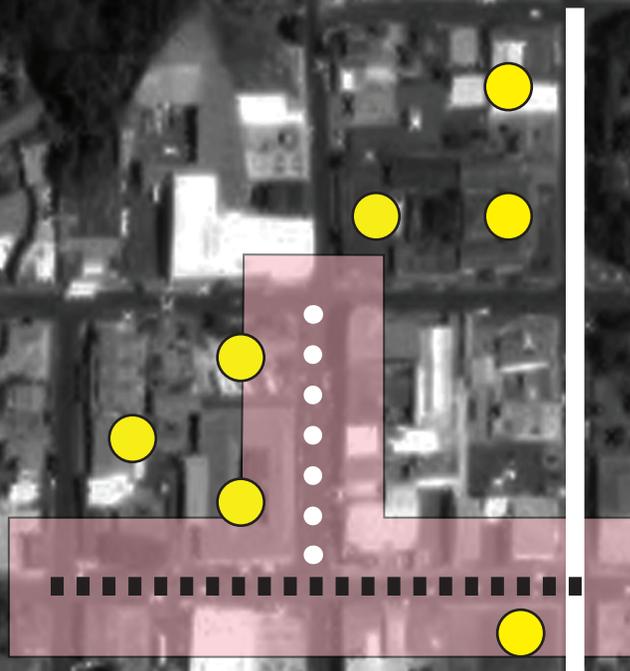
Fuente: Elaboración propia.



## INTERVENCIÓN

Urbana

1. Generar apropiación del espacio público mediante la creación de recorridos amenos.
2. Reforzar la participación social por medio de vivencias que los ciudadanos generen las actividades propuestas y su vínculo con la calle.
3. Ampliar la noción de centro urbano.
4. Revitalizar la identidad del cantón mediante aspectos culturales y la apropiación urbana.



### CORTEZA AMARILLA

- alcanza hasta los 35 metros de altura.
- tronco recto y cilíndrico, con un diámetro de 60 cm.
- copa regular y redondeada.
- proyección de sombra: alta.



### URUCA (trichilia havanensis)

- alcanza hasta los 18 metros de altura.
- tronco con un diámetro de hasta 60 cm.
- copa exuberante y siempre verde.
- proyección de sombra: alta.



### ROBLE DE SABANA (tubebuia rosea)

- alcanza hasta los 20 - 30 metros de altura.
- tronco horizontal recto con un diámetro de hasta 1.00 m.
- copa redondeada y exuberante.
- proyección de sombra: alta.



Nueva Sede  
Municipal

Avenida  
2da

Calle Central

Calle Central

Ciclovia

Ciclovia

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 117. Intervención sobre Calle Central

Fuente: Elaboración propia.



Avenida Central

Colegio José Carlos Umaña

Escuela de Arte y Música

Calle Central

Ciclovía

Terminal  
de buses

Nueva plaza

Mercado

Avenida  
2da



***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 118. Intervención sobre Avenida 2da y Calle 2.

Fuente: Elaboración propia.

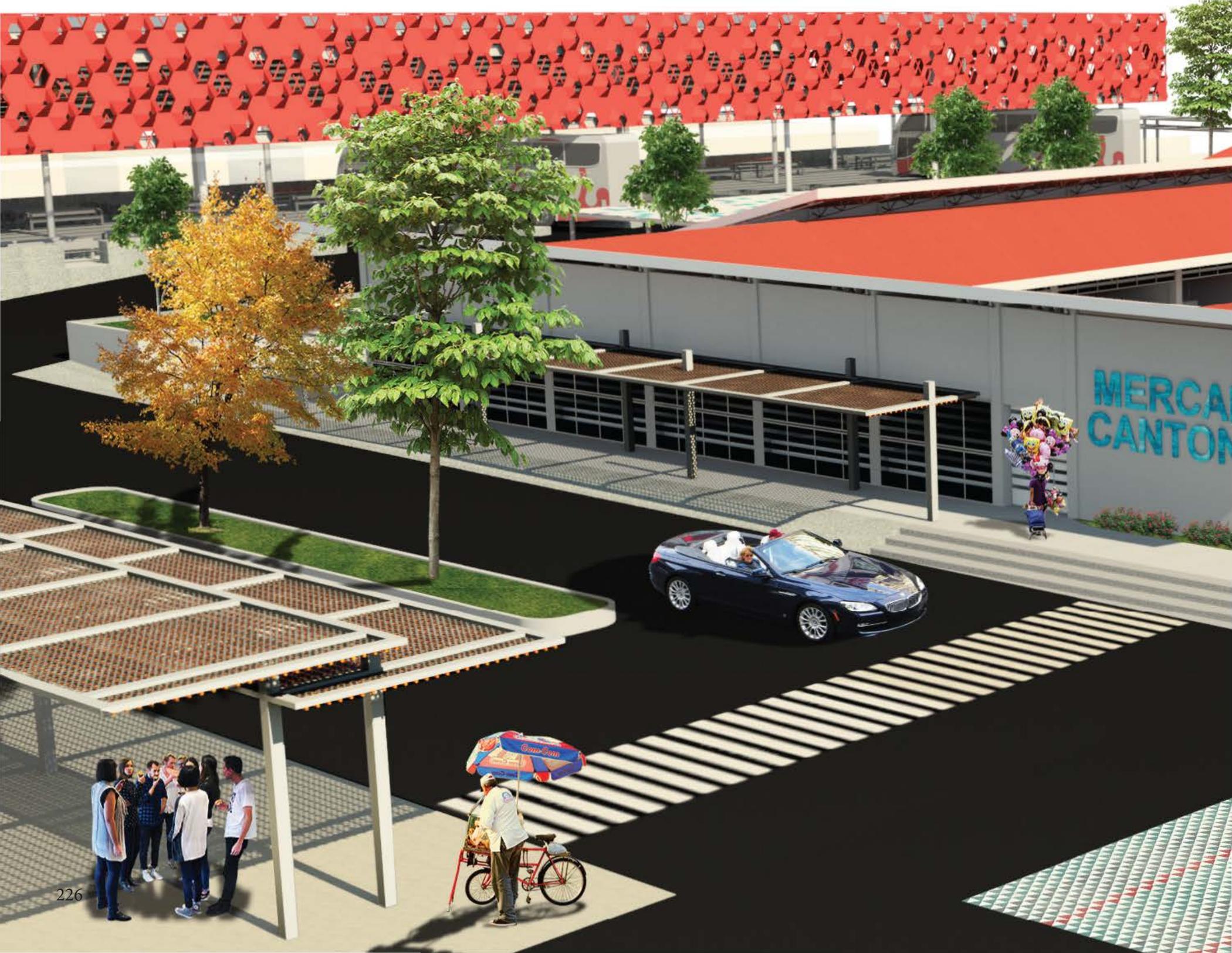


Calle 2

Calle Central

Avenida  
2da

Ciclovía



**Propuestas de intervención sectorial**

Imagen 119. Intervención sobre Avenida 2da y Calle 2

Fuente: Elaboración propia.





*Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 120. Intervención sobre Calle Central.

Fuente: Elaboración propia.

# conclusiones

El trabajo paisajístico realizado para Calle Central, Calle 2 y Avenida 2da incluye un pergolado, una ruta lineal para uso del ciclista, un recorrido peatonal inclusivo y el uso de especies vegetales como el Corteza Amarilla y Croton Draco, para que funcionen como protección climática pasiva.

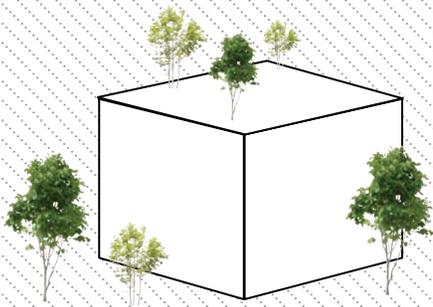
De este modo, para el recorrido peatonal se diseñó la demarcación ámbitos con vegetación utilizando la madera para su representación. Así mismo, se incluyeron diversas cubiertas tipo pérgolas, diseñadas en metal y madera, para que el ciudadano pueda hacer pausas en su recorrido por la ciudad.

Otro de los trabajos realizados es la arborización en el centro de las calles, así como la correcta demarcación para que el ciudadano pueda cruzar las vías.

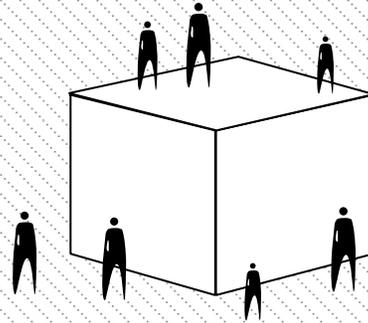
En los cruces entre calles se diseñó un entramado con el objetivo de identificar las vías del tejido urbano Central y para generar un valor cultural en la zona.

# ESTIMULAR acupuntura urbana 7

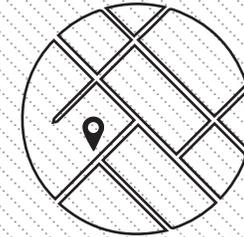
## INTERVENCIÓN PAISAJÍSTICA Y ARQUITECTÓNICA EN LA RADIAL



+



+



### FACTOR 1

zona con gran riqueza vegetal y con potencial para generar actividades en el espacio público.

### FACTOR 2

carencia de bordes, sendas y ámbitos para que los ciudadanos hagan uso de la Radial.

### FACTOR 3

área desarticulada de la estructura urbana, donde se encuentra la actividad de la Feria del Agricultor. Dicho estímulo busca reintegrarla al tejido urbano.

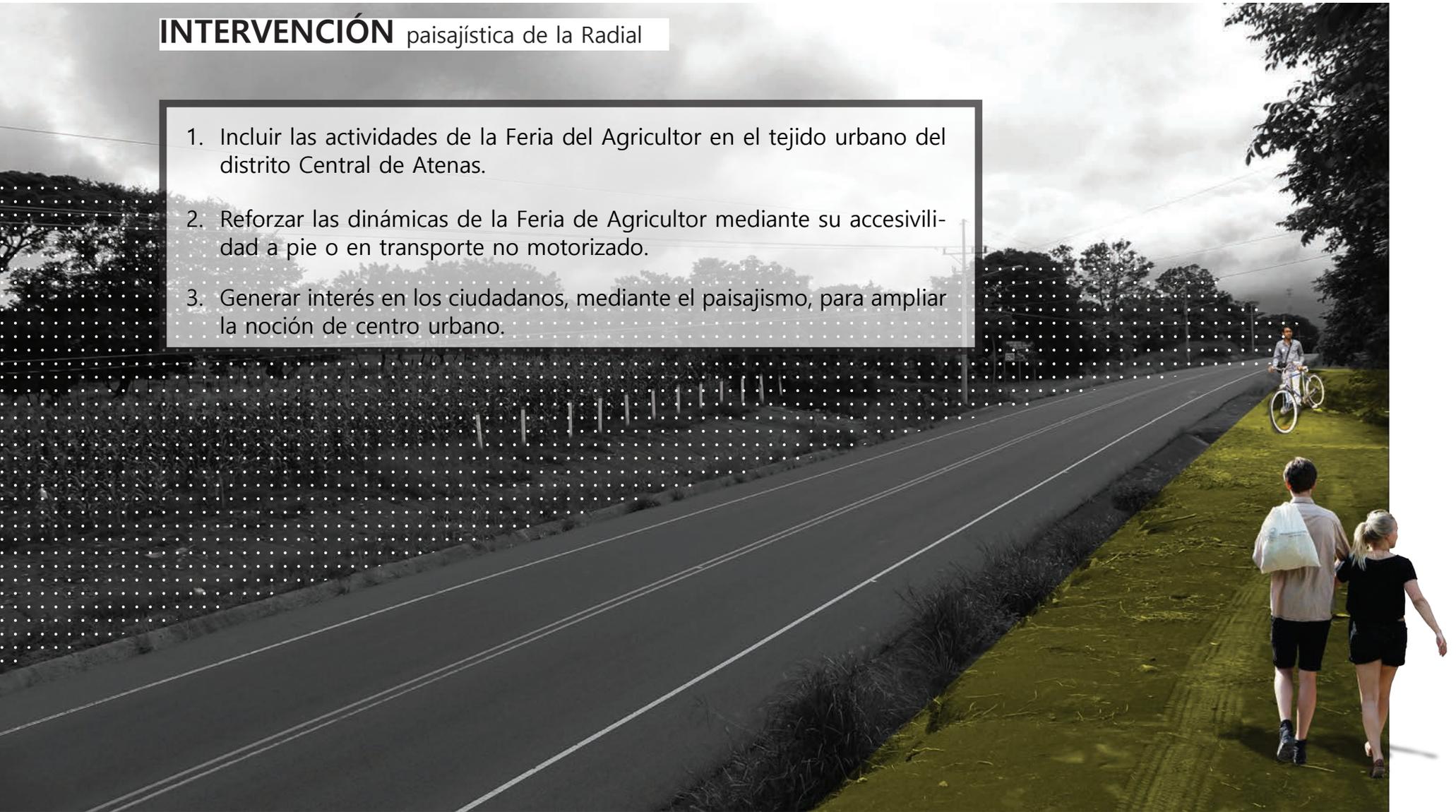
#### *Propuestas de intervención sectorial*

Diagramas 25. Propuesta paisajística y arquitectónica en la Radial.

Fuente: Elaboración propia.

## INTERVENCIÓN paisajística de la Radial

1. Incluir las actividades de la Feria del Agricultor en el tejido urbano del distrito Central de Atenas.
2. Reforzar las dinámicas de la Feria de Agricultor mediante su accesibilidad a pie o en transporte no motorizado.
3. Generar interés en los ciudadanos, mediante el paisajismo, para ampliar la noción de centro urbano.



8.6

## intervención paisajística de la radial

*Propuestas de intervención sectorial*

Mapa 16. Intervención paisajística

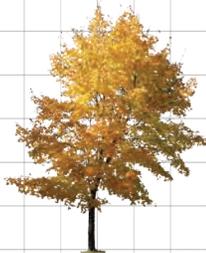
Fuente: Elaboración propia.

## VEGETACIÓN PROPUESTA

*Palmera africana*



*Cortezá amarilla*



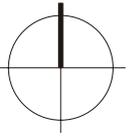
*Crotón draco*



*Roble de sabana*



*sector A*



*ver detalle en pág. 200*

*hacia Ruta 27*



*Feria del Agricultor*



*Área a intervenir*

**Propuestas de intervención sectorial**

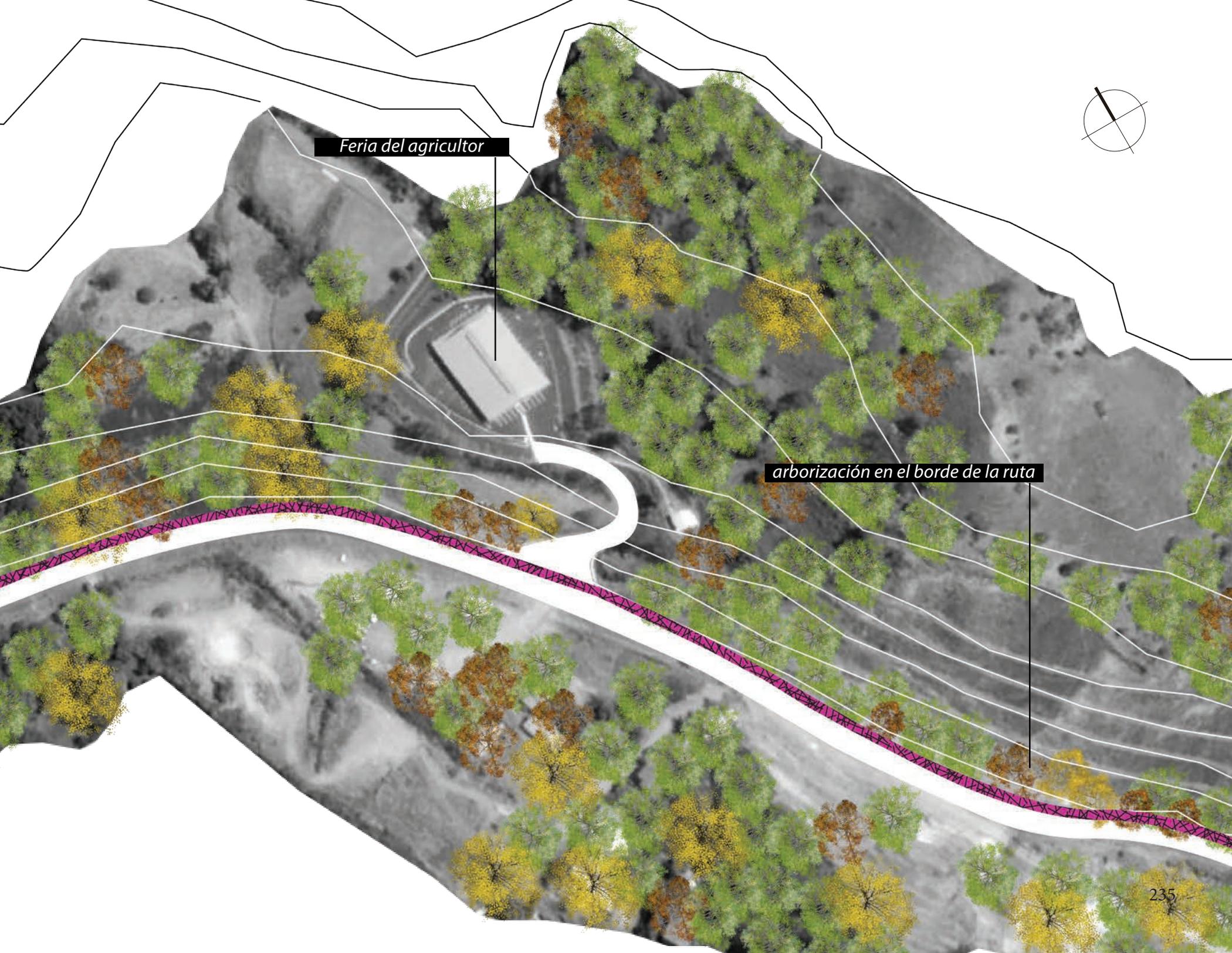
Mapa 17. Intervención paisajística

Fuentes: Elaboración propia.



*zona peatonal y para el ciclista*

*calle vehicular / Radial*



Feria del agricultor

arborización en el borde de la ruta

***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 121. Intervención paisajística

Fuente: Elaboración propia.



*Propuestas de intervención sectorial*

Imagen 122. Intervención paisajística

Fuente: Elaboración propia.



# mobiliario urbano

## *Propuestas de intervención sectorial*

Imágenes 123-124-125-126. Intervención paisajística

Fuente: Elaboración propia.

### *Módulo de ventas e información*

1

A lo largo de toda la intervención paisajística desarrollada para la Radial se ha diseñado un módulo que puede emplearse para diversas funciones, lo que permite complementar las vivencias por el recorrido de la vía. Su uso va desde la venta de productos típicos de la región de Atenas, como: toronjas rellenas, cajetas, chorreadas, pupusas, bebidas o demás productos para el consumo. También puede usarse para la venta de artesanías o como punto de para información de los ciudadanos interesados.



## 2

### *Mobiliario para sentarse*

Así mismo, otro mobiliario utilizado para complementar la intervención es la integración de módulos para sentarse. Estos se disponen a lo largo del diseño paisajístico con el objetivo de que el peatón pueda sentarse y observar su contexto.



## 3

### *Mobiliario para iluminación y beber agua*

Otros mobiliarios emplados dentro del diseño paisajístico son los bolardos, como elementos para iluminación de la vía peatonal y para ciclista. Además, se utilizan bebederos de agua para permitir una amenidad en el recorrido.



# intervención arquitectónica en la radial

De acuerdo con el desarrollo de las diferentes propuestas arquitectónicas para el distrito Central y la intervención paisajística sobre la Radial, se hace necesario un proyecto que permita, además de una fácil identificación del cantón para aquellas personas que transitan por la Ruta 27, ser uno de atracción social que invite al ciudadano a visitar la región Central de Atenas.

En este proyecto se pueden encontrar ámbitos activos verdes para desarrollo de actividades de estar, dinámicas de juego, comidas en aire libre. Asimismo se integran actividades para información y comercio: ventas de comidas y artesanías típicas, y un pequeño ámbito de información y turismo sobre la región.

El proyecto se compone de un edificio central de dos niveles y de una zona verde.

- En primer nivel se encuentran 4 espacios para tiendas de artesanías y productos comestibles empacados, un núcleo de acceso vertical al segundo nivel y otro para baños, además de una oficina para aquellas personas que deseen información turística de Atenas.
- En el segundo nivel se encuentra una plazoleta de comidas, con 4 puestos para venta de productos de la tradición ateniense, como: pupusas, chorreadas, toronjas rellenas, cafés, tamales, etc. También se encuentran 2 secciones para mesas, núcleo de baños y de circulación vertical.
- El área verde, ubicada en el primer nivel, se componen se senderos arborizados, donde las personas pueden sentarse sobre el césped, bancas o realizar juegos al aire libre. Este espacio posee un núcleo de baños, parqueo para 9 vehículos y dos fuentes de agua como mobiliario de juego.



*Centro*

*Radial*

*Propuesta  
arquitectónica*

*Ruta  
27*

*Río  
Grande*

***Propuestas de invención sectorial***

Mapa 18. Ubicación de intervención arquitectónica de la Radial.

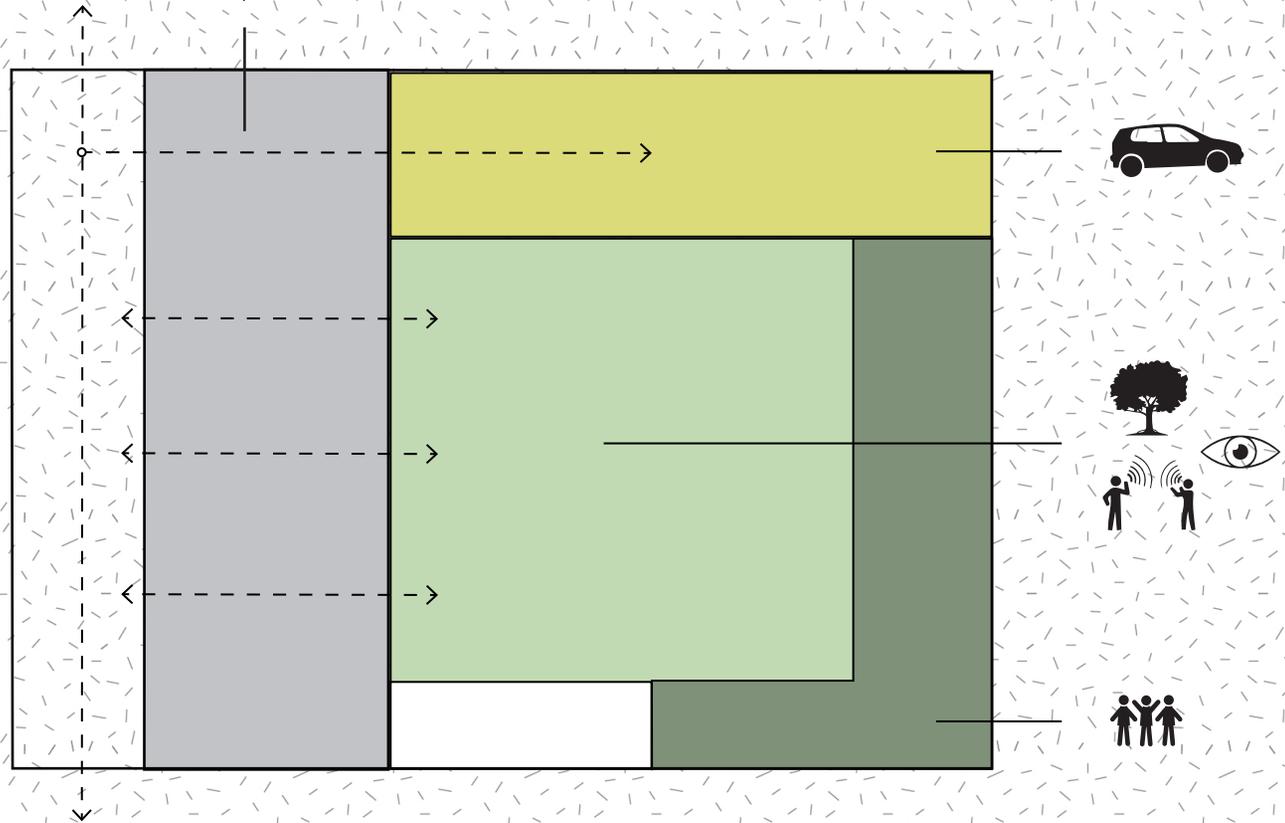
Fuente: Elaboración propia

# PROYECTO

en acceso de la Radial



1. Desarrollar la interacción de espacios permeados y abiertos.
2. Brindar espacios para la venta de productos típicos y de artesanías atenienses.
3. Generar un ámbito donde se brinde información turística de la región.
4. Establecer dinámicas de juego al aire libre que permitan la estancia de los visitantes y atenienses.

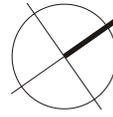
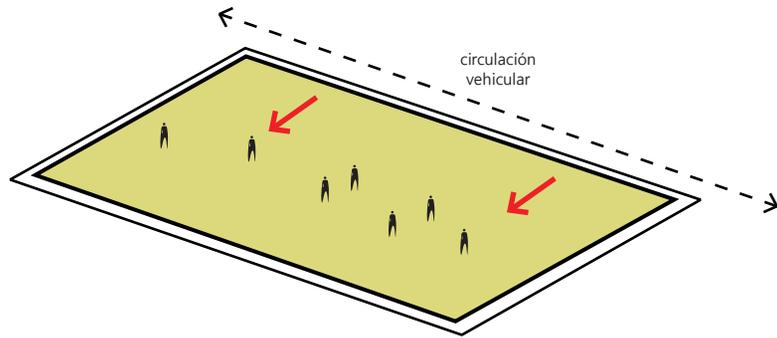


## *Propuestas de intervención sectorial*

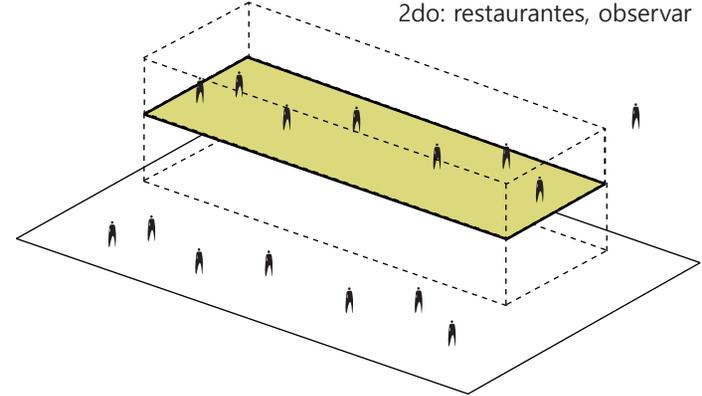
Diagramas 26. Propuesta arquitectónica en la Radial.

Fuente: Elaboración propia.

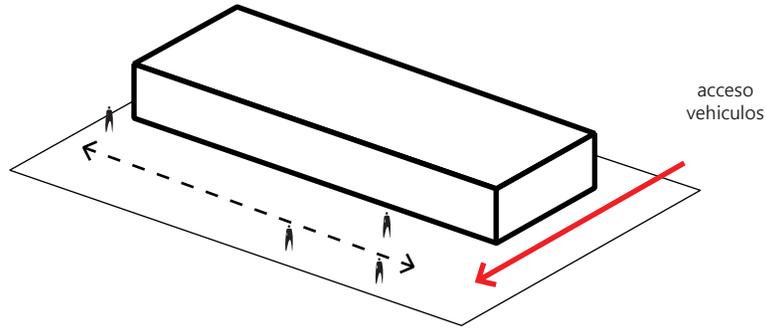
proyecto de atracción social sobre  
acceso de la Radial



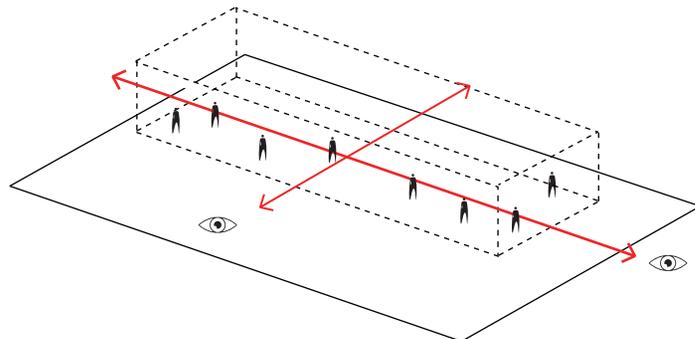
Definir dos niveles, cuyas funciones sean el permanecer y la visita rápida  
1er: vínculo rápido, compras  
2do: restaurantes, observar



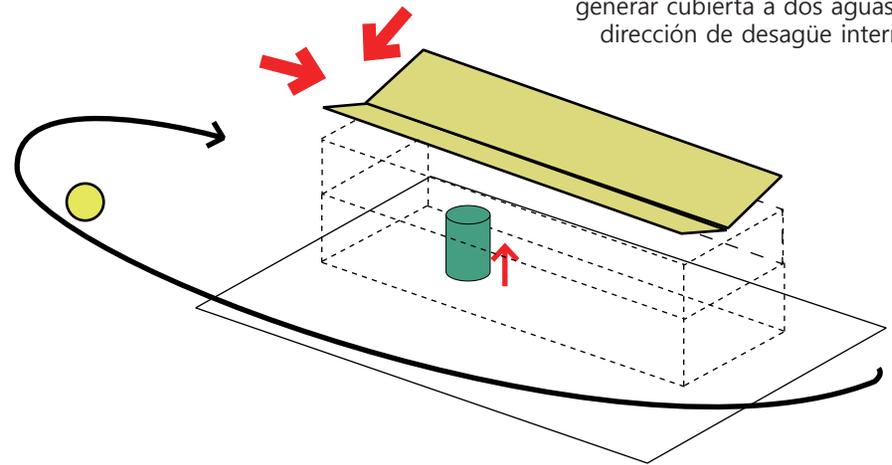
definición de circulación peatonal  
y vehicular



**CONCEPTUALMENTE** se busca un  
espacio contenedor de actividades,  
lo más permeable posible.



generar cubierta a dos aguas con  
dirección de desagüe interno



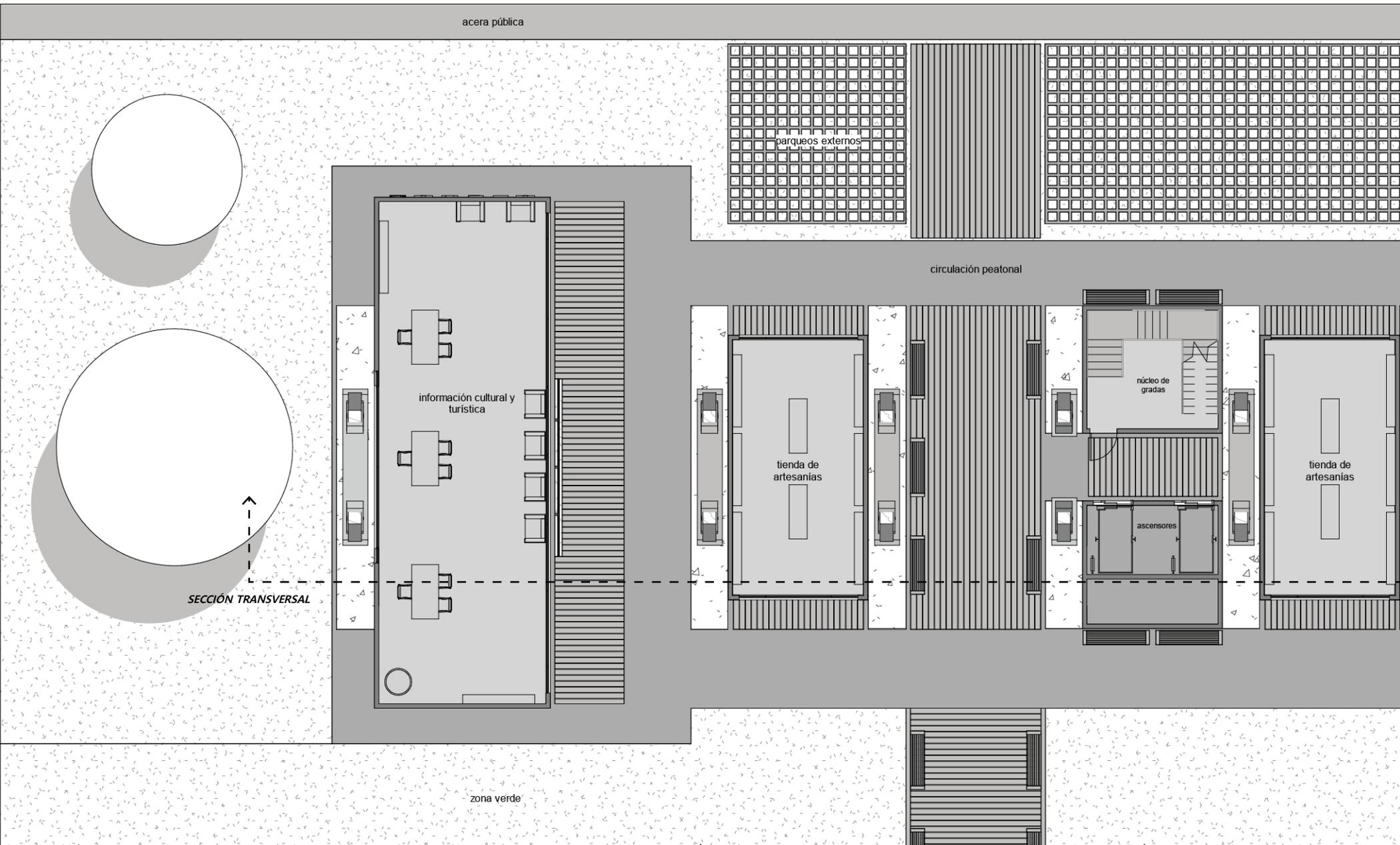


***Propuestas de intervención sectorial***

Imagen 127-128. Planta de conjunto + visual de proyecto.

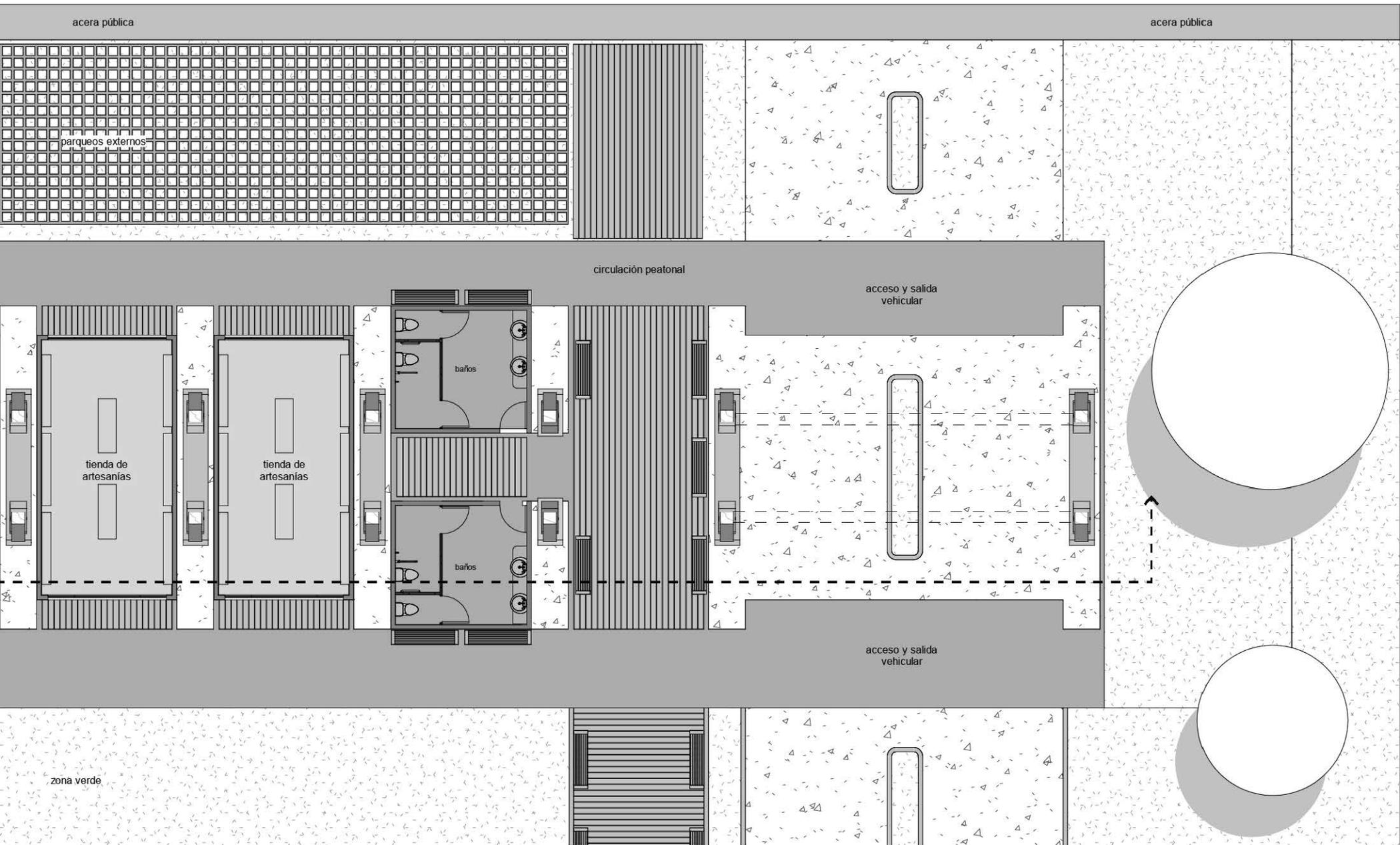
Fuente: Elaboración propia.





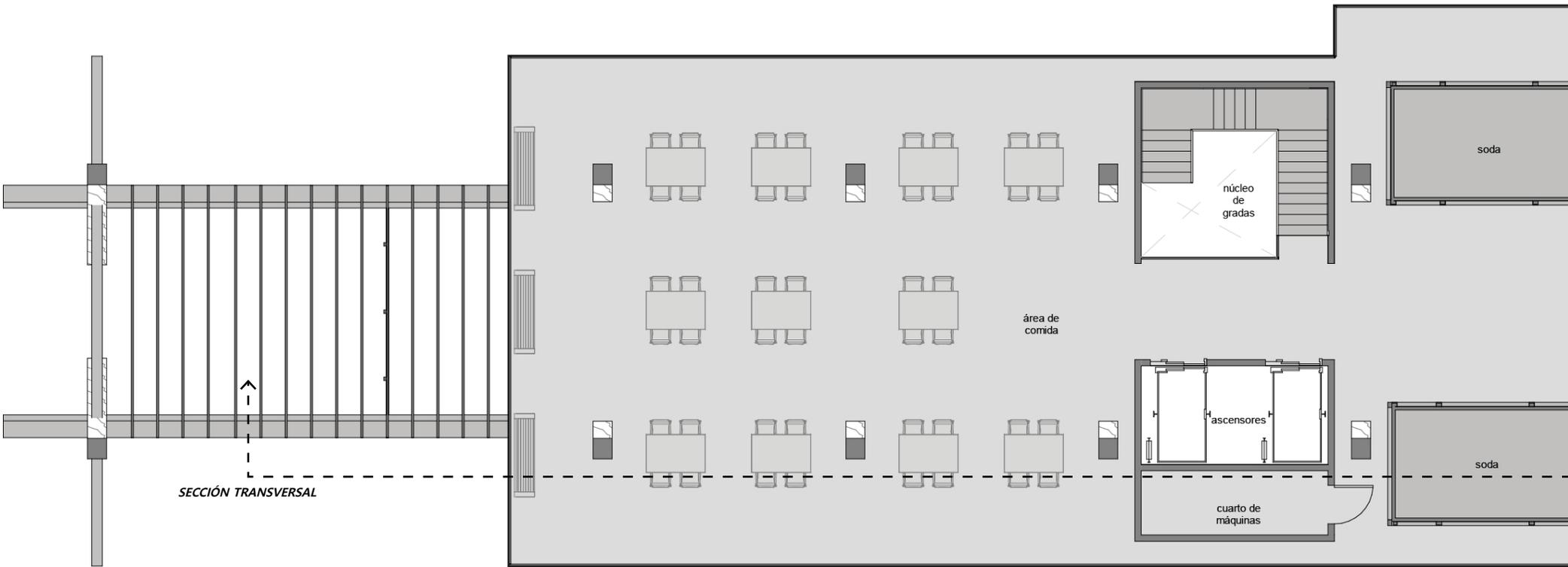
**PRIMER NIVEL**

**Propuestas de intervención sectorial**  
Imagen 129. Intervención arquitectónica.  
Fuente: Elaboración propia.

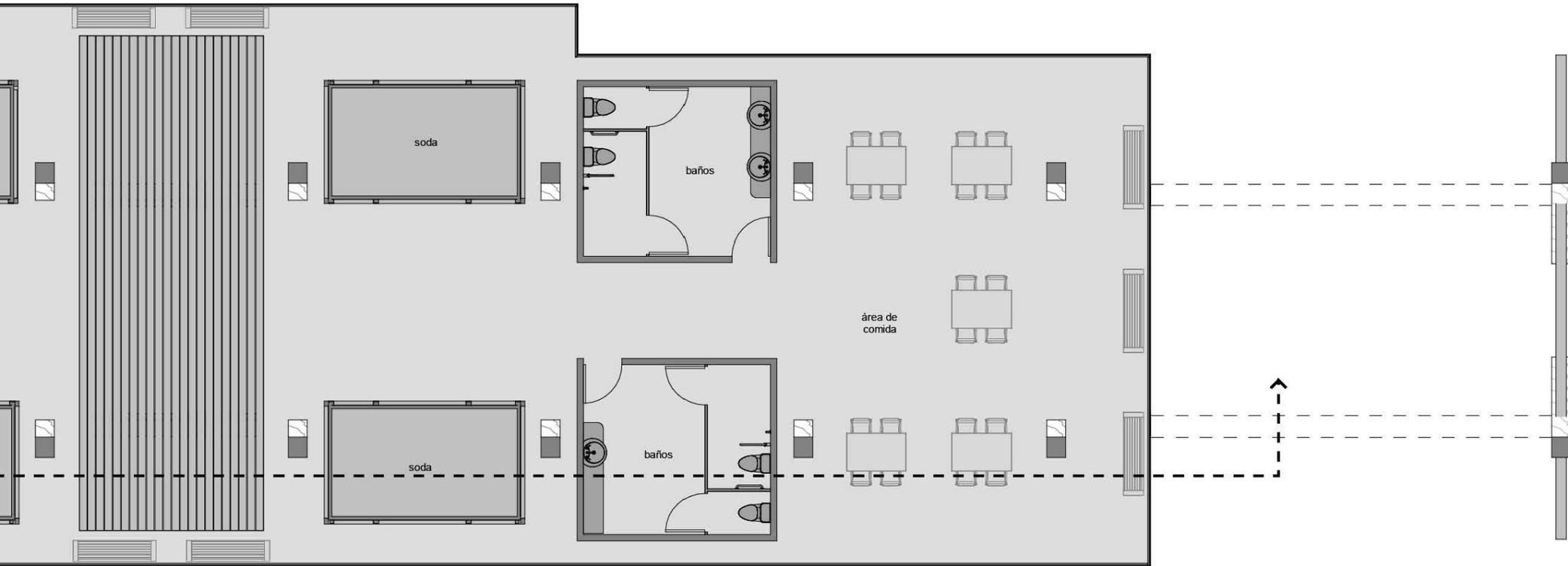


## SEGUNDO NIVEL

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 130. Intervención arquitectónica.  
Fuente: Elaboración propia.



En el segundo nivel del proyecto se encuentran pequeños restaurante de comidas típicas del cantón. Además, se dispuso de espacios amoblados con mesas y sillas para que los usuarios puedan comer y observar el paisaje que les rodea.



## SECCIÓN TRANSVERSAL

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 131. Intervención arquitectónica.  
Fuente: Elaboración propia.



### PRIMER NIVEL

contempla espacios para la venta artesanal, núcleo de circulación vertical y de baños, además de un espacio de oficinas para información turística y comercial de la región.

### SEGUNDO NIVEL

integra módulos independientes de restaurantes de comidas típicas, un ámbito de sillas y mesas, núcleo de baños y circulación vertical.

1:150



## MADERA LAMINADA

estructura primaria se constituye en piezas de madera laminada.  
estructura secundaria tubo estructural de perfiles varios.

*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 132. Intervención arquitectónica.  
Fuente: Elaboración propia.





*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 133. Intervención arquitectónica.  
Fuente: Elaboración propia.



*Propuestas de intervención sectorial*  
Imagen 134. Intervención arquitectónica.  
Fuente: Elaboración propia.





**REFERENCIAS**  
**de la investi-  
gación**

PLAN DE INTERVEN-  
CIÓN URBANO SEC-  
TORIAL

# REFERENCIAS BIBLIO- GRÁFICAS

tesis  
libros  
periódico digital  
sitios web  
entrevistas

# 1.

---

## TESIS

Briceño Rodríguez, C. A. (2014). Territorios Culturales. (Tesis de Licenciatura). Obtenido desde: Biblioteca Luis Demetrio Tinoco, Universidad de Costa Rica.

Buitrago Aguirre, J. P. (2013). Tecno-paisajes en la Cibergam 2.3. (Tesis de Maestría). Obtenido desde: Biblioteca Teodorico Quirós, Escuela de Arquitectura. Publicación No. 764

Montoya Arroyo, F. (2008). Estación Intermodal de Transporte Público para la Ciudad de Alajuela. Proyecto Final de Graduación. Costa Rica.

Soto Quesada, M. A. (1974). Datos para una Monografía de la Ciudad de Alajuela. (Tesis de Licenciatura). Obtenido desde: Biblioteca Luis Demetrio Tinoco, Universidad de Costa Rica.

# 2.

---

## LIBROS

Auge, M. (1992). Los NO LUGARES "espacios del anonimato". Una antropología de la sobremodernidad. Gedisa S.A. Barcelona, España.

Bentley, I. (1999). Entornos Vitales. Hacia un Diseño Urbano y Arquitectónico más Humano: Manual Práctico. Gustavo Gili. Barcelona, España.

Gehl, J. (2003). La Humanización del Espacio Público: La Vida Social Entre los Edificios. Reverté. España.

Geilfus, F. (2002). 80 herramientas para el desarrollo participativo: diagnóstico, planificación, monitoreo, evaluación. San José, Costa Rica. Editorial IICA.

Herce Vallejos, M. (2009). Sobre la Movilidad en la Ciudad. Barcelona, España: Reverté.

Lerner, J. (2003). Acupuntura Urbana. Editorial Record. Rio de Janeiro, Brasil.

Lerner, J. (2005). Acupuntura Urbana. Iaac (Institut d'Arquitectura Avançada de Catalunya). Barcelona, España.

Lynch, K. (2008). La Imagen de la Ciudad. Gustavo Gili, Barcelona. España

Fallas Lestón, M. E. (1978). Historias demográficas de la parroquia de Atenas, 1850-1910. Miryam Eugenia Fallas Lestón. Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.

Fu Tuan, Y. (1997). Espacio y Lugar. La Perspectiva de la experiencia. University of Minnesota Press, Minneapolis, Estados Unidos. Traducción Jennifer Thiers.

Fu Tuan, Y. (2007). Topofilia. Un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno. Traducción de Flor Durán de Zapata. Editorial Melusina, España.

Maderuelo, J. (2005). El paisaje, génesis de un concepto. Abada Editores, S.L. Madrid, España.

Mausbach, H. (1981). Introducción al urbanismo: Un análisis de los fundamentos de la planificación actual (pp. 7 - 9, 17 - 27 y 87) Gustavo Gili, S.A. Cuarta edición. México, DF.

Moles, A. y Rohmer, E. (1972). Psicología del Espacio. Editorial Ricardo Aguilera Padilla. Madrid, España.

Papparelli, A., & Kurbán, A. (2008). Planificación Sustentable del

Espacio Urbano. Argentina: Nobuko.

Picado Soto, F. (1966). Apuntes para la Historia de la Ciudad de Alajuela 1782-1966. San José, Costa Rica: Alarmvogel.

Rapoport, A. (1978). Aspectos Humanos de la Forma Urbana. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, España.

Rodriguez Tarduchy, M. J. (2011). Forma y Ciudad. En los límites de la arquitectura y el urbanismo. Cinter Divulgación Técnica SLL. España.

Rojas, E. (2004). Volver al Centro. Washington: BID

## 3.

---

### **PERIÓDICO DIGITAL**

Central American Data. (2015, octubre, 28). Costa Rica: Licitan plan maestro de aeropuerto. CentralAmericaData.com. Obtenido desde: [http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Costa\\_Rica\\_Licitan\\_plan\\_maestro\\_de\\_aeropuerto](http://www.centralamericadata.com/es/article/home/Costa_Rica_Licitan_plan_maestro_de_aeropuerto)

Hernández Bonilla, M. (2009). Participación ciudadana y el rescate de la ciudad. Revista INVI, 22(59).

Herrera, L. M. (2015, enero 25). Nuevo aeropuerto duplicará capacidad del Juan Santamaría. La Nación. Obtenido desde: [http://www.nacion.com/nacional/Gran-aeropuerto-Orotina-releva-ra-Santamaria\\_0\\_1392660721.html](http://www.nacion.com/nacional/Gran-aeropuerto-Orotina-releva-ra-Santamaria_0_1392660721.html)

Madrigal, L. M. (2015, junio, 27). Hace 20 años, José María Figueres cerró el ICOFER y el país sufre hoy las consecuencias. Obtenido desde: <http://www.elmundo.cr/hace-20-anos-jose-maria-figueres-cerro-el-incofer-y-el-pais-sufre-hoy-las-consecuencias/>

Pérez Damasco, D. (2015, marzo 23). Productores de Atenas reciben capacitación en buenas prácticas agrícolas. La Presa Libre. Obte-

nido desde: <http://www.laprensalibre.cr/Noticias/detalle/17739/productores-de-atenas-reciben-capacitacion-en-buenas-practicas-agricolas>

Rodríguez, R. (2015, mayo 15). Ruta 27 tendrá su Centro Comercial. La República. Obtenido desde: [https://www.larepublica.net/noticia/ruta\\_27\\_tendra\\_su\\_centro\\_comercial\\_2015-05-13/](https://www.larepublica.net/noticia/ruta_27_tendra_su_centro_comercial_2015-05-13/)

## 4.

---

### **SITIOS WEB**

Arvizu García, C. (2008). Patrones en el diseño y construcción de la ciudad contemporánea. Patrones Espaciales. Cuadernos de Arquitectura y Nuevo Urbanismo. No. 6-7 Junio. Pp. 8-16. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Querétaro, México. Obtenido desde: <http://viewer.zmags.com/showmag.php?magid=177289>

Ayuntamiento de Alcázar de San Juan (2009). Barrio Puerta de La Mancha. Obtenido desde: <https://puertadelamancha.wordpress.com/>

Bottino Bernardi, R. (2009). La Ciudad y la Urbanización. Obtenido desde: [http://www.estudioshistoricos.org/edicion\\_2/rosario\\_bottino.pdf](http://www.estudioshistoricos.org/edicion_2/rosario_bottino.pdf)

Buscador de Arquitectura. (2010). Intervenciones Urbanas. Obtenido desde: <http://noticias.arq.com.mx/Detalles/11489.html#V2qTtvnhCUk>

Costa Rica Infolink. (2009, julio, 6). Museo Ferroviario de Atenas, Costa Rica. Obtenido desde: <http://www.costaricainfolink.com/es/museo-ferroviario-de-atenas-costa-rica/>

Dupuy, G. (1991). La Planificación de Redes: Teorías y Métodos. París. Armand Colin. Obtenido desde: <file:///C:/Users/leoargov/>

Downloads/302578.pdf

Estudi Ramon Folch (2016, mayo, 17). El Espacio Territorial Metropolitano, un Bien Escaso. Obtenido desde: <http://www.erf.cat/cas/fconcepte/c081.html>

Fendt, L. (2016, enero, 22). Historia Económica de Costa Rica. Obtenido desde: <http://documents.tips/documents/historia-economica-de-costa-rica.html>

Gran Enciclopedia Aragonesa. (2000). Eje de Desarrollo. Obtenido desde: [http://www.encyclopedia-aragonesa.com/voz.asp?voz\\_id=4903](http://www.encyclopedia-aragonesa.com/voz.asp?voz_id=4903)

Guías de Costa Rica. (2016). Mapas Red Vial Nacional. Obtenido desde: <http://mapasdecostarica.info/mapas-red-vial-nacional/>

Hall, P. (1998). La Ciudad de las Torres. Obtenido desde: <https://urbanismo3ubb.files.wordpress.com/2013/03/11-ciudades-del-mac3b1ana-peter-hall-parte1.pdf>

Hernández Sampieri, R. (2010). Metodología de la Investigación. Obtenido desde: <http://www.dgsc.go.cr/dgsc/documentos/ceca-des/metodologia-de-la-investigacion.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2015). Total de empresas por según provincia, cantón y distrito. Obtenido desde: <http://www.inec.go.cr/Web/Home/GeneradorPagina.aspx>

Jiménez Espinoza, J. (2009). Entrada Descriptiva con Aplicación de la Norma Internacional de Descripción ISAD. Obtenido desde: [http://www.archivonacional.go.cr/pdf/isadg\\_tribunal\\_probidad.pdf](http://www.archivonacional.go.cr/pdf/isadg_tribunal_probidad.pdf)

Krebs, R. (2015). Conectando Ciudad - la propuesta para el parque fluvial río Pasto, Colombia. Obtenido desde: [https://issuu.com/rolandkrebs7/docs/informe\\_final\\_pasto\\_0420\\_klein](https://issuu.com/rolandkrebs7/docs/informe_final_pasto_0420_klein)

Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales

(2010). Informe de Evaluación del Proyecto San José - Caldera Ruta Nacional 27. Obtenido desde: <http://www.asamblea.go.cr/Lanamme%20UCR/Informes%202011/INF-PITRA-002-2010%20%20Asesor%C3%ADa%20San%20Jos%C3%A9-Calde-ra%20RN%2027/02%20Informe%20Evaluacion%20Anual.pdf>

Martínez, V. (2013). Paradigmas de investigación. Manual multimedia para el desarrollo de trabajos de investigación. Una visión desde la epistemología dialéctica crítica. Obtenido desde: [http://www.pics.uson.mx/wp-content/uploads/2013/10/7\\_Paradigmas\\_de\\_investigacion\\_2013.pdf](http://www.pics.uson.mx/wp-content/uploads/2013/10/7_Paradigmas_de_investigacion_2013.pdf)

Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica. (2010, febrero, 2). Centro de Conservación del Patrimonio Cultural. Circuito de Turismo Cultural. Ciudad de Alajuela. Obtenido desde: <http://www.mcj.go.cr/>

Ministerio de Cultura y Juventud, Costa Rica. (2010, febrero, 2). Circuito de Turismo Cultural: Ciudad de Alajuela. Obtenido desde: <http://www.mcj.go.cr/>

Monterrubio, A. (2013, julio). Renovación urbana y calidad de vida en el hábitat popular de los barrios históricos de la ciudad de México. Obtenido desde: <http://www3.diputados.gob.mx/camara/content/download/313436/1070491/file/Renovacion-urbana-calidad-vida-docto152.pdf>

Moreno Pérez, J. R. (2013, mayo 10). La Ciudad Contemporánea. Obtenido desde: [http://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/4874/38\\_Uciencia08\\_web.pdf?sequence=1](http://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/4874/38_Uciencia08_web.pdf?sequence=1)

Peralta, C. (2009). Academia. Etnografía y métodos etnográficos. Obtenido desde: [https://www.academia.edu/1756674/Etnograf%C3%ADa\\_y\\_m%C3%A9todos\\_etnogr%C3%A1ficos\\_](https://www.academia.edu/1756674/Etnograf%C3%ADa_y_m%C3%A9todos_etnogr%C3%A1ficos_)

Pers, H. (2009). Guía de Metodología Participativa y Juego Educativo. Fundación para el desarrollo – FAUTAPO. Bolivia. Obtenido desde: [http://www.oitcinterfor.org/sites/default/files/jue\\_fauta.pdf](http://www.oitcinterfor.org/sites/default/files/jue_fauta.pdf)

Plan de Desarrollo Cantonal. (2012). Alajuela cantón inclusivo y solidario. Obtenido desde: <http://www.munialajuela.go.cr/app/contenido/documentos/PLANDESARROLLOCANTONAL2013-2023.pdf>

Plan de Desarrollo Humano Local, Cantón de Atenas. (2009). Proyecto de Fortalecimiento de las Capacidades Municipales para la Planificación del Desarrollo Humano Local en Costa Rica. Obtenido desde: <http://atenasmuni.go.cr/Formularios%20y%20otros/Planificacion/Plan%20de%20desarrollo%20humano%20del%20canton%20de%20atenas.pdf>

Sasaki, Associate Inc. (2016). Indianapolis Waterfront Master Plan. Obtenido desde: <http://www.sasaki.com/project/190/indianapolis-waterfront-master-plan/>

Sereno, C., Santamaría, M.; Santarelli Serer, S. (2010). El Rururbanismo: espacio de contrastes significados y pertenencias, ciudad de Bahía Blanca, Argentina. Obtenido desde: <http://www.scielo.org.co/pdf/rcdg/n19/n19a04.pdf>

Valera Pertegás, S. (1996). Análisis de los aspectos simbólicos del espacio urbano. Perspectivas desde la Psicología Ambiental. Revista de Psicología Universitas Tarraconensis, 18(1), 63-84. 1996. Barcelona, España. Obtenido desde: <http://bibliotecadigital.academia.cl/bitstream/handle/123456789/593/Sergi%20Valera.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Vásquez Espi, M. (1998). Ciudades Sostenibles. Madrid, España. Obtenido desde: <http://habitar.aq.upm.es/select-sost/ab1-html>

Waisman, D. (2009). Exposición EL NO LUGAR. Galería Thames. Obtenido desde: <http://danwaisman.com.ar/?portfolio=el-no-lugar&i=1>

Walmart México y Centroamérica. (2014, junio, 3). Maxi-Palí abre sus puertas en Atenas. Obtenido desde: [http://www.walmartmexicoycam.com/sala\\_de\\_prensa/operadoras/centroamerica/2014/junio/apertura-maxi-atenas.html](http://www.walmartmexicoycam.com/sala_de_prensa/operadoras/centroamerica/2014/junio/apertura-maxi-atenas.html)

## 5.

---

### ENTREVISTAS

Badilla Arce, Luis Eduardo. Entrevista personal realizada el 04 de Enero de 2017.

González Arce, Guillermo. Entrevista personal realizada el 11 de Enero de 2017.

Loría Alpízar, María Fernanda. Entrevista personal realizada el 24 de Marzo de 2016.

Luna Arce, Wilbert. Entrevista personal realizada el 28 de Setiembre de 2016.

Méndez, Fabián. Entrevista personal realizada el 08 de Abril de 2016.

Morera Arroyo, David. Entrevista personal realizada el 15 de Octubre de 2016.

Morera Rodríguez, Silvia. Entrevista personal realizada el 29 de Diciembre de 2016.

Oviedo Espinoza, Ana. Entrevista personal realizada el 15 de Octubre de 2016.

Sequeira Oviedo, Paola. Entrevista personal realizada el 15 de Octubre de 2016.

Villalta Madrigal, Edwin. Entrevista personal realizada el 08 de Abril de 2016.

