

Universidad de Costa Rica
Facultad de Ingeniería
Escuela de Arquitectura



***CALLE VIEJA A TRES RÍOS:
CORREDOR (HUMANO) URBANO***
LINEAMIENTOS DE DISEÑO PARA HABITAR LA CIUDAD

Proyecto Final de Graduación para optar por el grado de
Licenciatura en Arquitectura

Diego Carrasco Ramírez - A91366
Susana Wu Chaves - A87079

2021

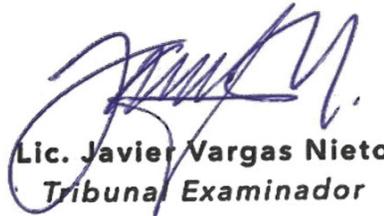
TRIBUNAL EXAMINADOR



Dra. Zuhra Sasa Marín
Directora de Proyecto



Dr. Manuel Morales Alpízar
Tribunal Examinador



Lic. Javier Vargas Nieto
Tribunal Examinador



Lic. Brenda Zumbado Jiménez
Lectora



MSc. David Gomez Murillo
Lector

SUSTENTANTES



Diego Carrasco Ramírez
A91366



Susana Wu Chaves
A87079

“El espacio público es el de la representación, en el que una sociedad se hace visible.”

Borja, J. y Muxí, Z. (2000,p.7).

RESUMEN

Tal como lo plantea Borja (2003) *“El espacio público es el de la representación, en el que una sociedad se visibiliza.”* Bajo la premisa anterior, en la presente investigación se busca encontrar la manera para revertir la situación actual del espacio público en el sector de *Calle Vieja* a Tres Ríos. En este, las personas, sus necesidades y derechos son minimizados dada la configuración espacial de este último.

El sector está presentando un evidente y acelerado aumento de la actividad comercial, lo cual ha transformado el rol del espacio público y ha sumado las necesidades de los diferentes tipos de usuarios. De la mano de lo anterior, el fenómeno *carrocentrista*, desde la década de 1980, ha sido un factor indiscutible tanto de la configuración morfológica del espacio público de *Calle Vieja* como de su ordenamiento territorial. Este, influyó en la conceptualización del espacio público a favor del vehículo motorizado particular y, asimismo, dio pie al arquetipo de los centros comerciales que comenzaron a asentarse en *Calle Vieja* alrededor del 2010, los cuales componen sus fachadas frontales con parqueos; aumentando la distancia entre el ámbito público y las actividades comerciales.

A través de una revisión histórica de la evolución urbana del sector, junto con un análisis minucioso de las dinámicas sociales actuales en el sitio y utilizando referencias

bibliográficas enfocadas en el tema, se busca plantear lineamientos de diseño que, desde el enfoque arquitectónico, modifiquen la configuración del espacio público de *Calle Vieja*. Esto, con el fin de exponer los diferentes grados de necesidades que tienen las personas a la hora de habitar el espacio público y orientar la planificación urbana del sector hacia una ciudad humanizada de manera integral.

De esta manera, se plantean una serie de propuestas de diseño para ejemplificar la aplicación de los lineamientos bajo dos enfoques. El primero para visualizar el espacio público como componente de cohesión social bajo el concepto de acupunturas urbanas y el segundo, para representar una mejora de la relación del espacio público con el ámbito privado comercial bajo el concepto de porosidad urbana.

Palabras clave: espacio público, vida pública, acupunturas urbanas, porosidad urbana, lineamientos de diseño.

Carrasco, D. & Wu, S. (2021). *Calle Vieja a Tres Ríos: Corredor (Humano) Urbano. Lineamientos de Diseño para Habitar la Ciudad.* [Proyecto de Graduación para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura]. Universidad de Costa Rica.

Sasa Marín, Zuhra (Directora de Trabajo Final de Graduación)

ÍNDICE GENERAL

TRIBUNAL EXAMINADOR.....	iii
RESUMEN	vi
LECTURA DEL DOCUMENTO	xxi
INTRODUCCIÓN	xxiii
GLOSARIO.....	xxiv

CAPÍTULO 1.PRESENTACIÓN DEL TEMA. 2

1. 1. ASPECTOS GENERALES.....	2
1. 1. 1. Selección del tema y justificación.....	2
1. 1. 2. Factibilidad	2
1. 1. 3. Alcances	4
1. 2. PROBLEMÁTICA.....	5
1. 2. 1. Descripción del sitio.....	5
1. 2. 2. Problemática	8
1. 2. 2. 1. Morfología Lineal	8
1. 2. 2. 2. Fenómeno Carrocentrista.....	9
1. 2. 2. 3. Composición del espacio público.....	10
1. 2. 2. 4. Relación público - privado.....	13
1. 2. 3. Objeto de estudio.....	13
1. 2. 4. Delimitaciones.....	14
1. 2. 4. 1. Física-espacial.....	14

1. 2. 4. 2. Temporal y circunstancial..	15
1. 2. 4. 3. Social..	15
1. 3. OBJETIVOS	16
1. 3. 1. Premisa..	16
1. 3. 2. Pregunta de investigación	16
1. 3. 3. Objetivos.	16
1. 3. 3. 1. General.	16
1. 3. 3. 2. Específicos	16
1. 4. MARCO TEÓRICO	18
1. 4. 1. Espacio Público y Vida Pública.	18
1. 4. 2. Acupunturas Urbanas.	21
1. 4. 3. Porosidad Urbana	22
1. 5. MARCO METODOLÓGICO	26
1. 5. 1. Tipo de metodología y referencias metodológicas.	26
1. 5. 2. Etapas de la investigación.	26
1. 5. 2. 1. Etapa 1: Revisión histórica del desarrollo urbano del sector de <i>Calle Vieja</i>	26
1. 5. 2. 2. Etapa 2: Descripción de las dinámicas sociales en el sector de <i>Calle Vieja</i>	26
1. 5. 2. 3. Etapa 3: Planteamiento de lineamientos y elaboración de las propuestas de diseño.	27
1. 5. 2. 4. Propuesta de mecanismo de evaluación.	28
CAPÍTULO 2. REVISIÓN HISTÓRICA	32
2. 1. MODELO ECONÓMICO AGROEXPORTADOR Y PERÍODO 1940-1950 EN LA UNIÓN.	34

2. 2. MODELO ECONÓMICO DE INDUSTRIALIZACIÓN POR SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES.	37
2. 3. PERÍODO ACTUAL.	41
2. 4. CONCLUSIONES	45
CAPÍTULO 3. ANÁLISIS DE SITIO	50
3. 1. ENFOQUE DEL ANÁLISIS.	50
3. 1. 1. Enfoque Humano	50
3. 1. 2. Enfoque Humano de Movilidad	52
3. 2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS DE SITIO	53
3. 2. 1. Técnicas para el Análisis de Sitio.	57
3. 2. 2. Test Walks	58
3. 2. 3. Lluvia de Ideas	60
3. 2. 4. Conversaciones	62
3. 3. ACTIVIDADES IDENTIFICADAS EN SITIO.	66
3. 3. 1. Actividades de estancia.	68
3. 3. 1. 1. Mobiliario urbano adecuado.	68
3. 3. 1. 2. Reinterpretación de infraestructura.	70
3. 3. 2. Actividades de movilidad.	75
3. 3. 2. 1. Tracing.	75
3. 3. 2. 2. Transversalidad.	91
3. 4. CONFIGURACIÓN ESPACIAL	94
3. 4. 1. Senda Vehicular.	94

3. 4. 2. Senda Peatonal	96
3. 4. 3. Vegetación.	99
3. 4. 4. Iluminación en el Espacio Público	101
3. 4. 5. Composición Espacial	103
3. 5. RELACIÓN DE LOS ÁMBITOS PÚBLICO Y PRIVADO COMERCIAL.	114
3. 5. 1. Evaluación de la relación de los centros comerciales con el espacio público de Calle Vieja	117
3. 6. EVALUACIÓN FINAL DEL ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR DE CALLE VIEJA ANALIZADO.	120
CAPÍTULO 4.LINEAMIENTOS DE DISEÑO	126
4. 1. INTRODUCCIÓN	126
4. 2. ACCESIBILIDAD.	128
4. 2. 1. Continuidad.	128
4. 2. 1. 1. Recorridos fluidos.	128
4. 2. 1. 2. Recorridos eficientes.	128
4. 2. 2. Conectividad	129
4. 2. 2. 1. Transiciones de nivel.	129
4. 2. 2. 2. Articuladores peatonal.	129
4. 2. 2. 3. · Movilidad y comercio.	130
4. 2. 2. 4. Movilidad y estancia.	130
4. 2. 3. Proximidad	131
4. 2. 3. 1. Transversalidad.	131

4. 2. 3. 2. Espacios de estancia.	131
4. 2. 4. Legibilidad	132
4. 2. 4. 1. Reconocimiento espacial.	132
4. 3. OPORTUNIDADES Y APROPIACIÓN.	132
4. 3. 1. Flexibilidad	132
4. 3. 1. 1. Multifuncionalidad espacial.	132
4. 3. 1. 2. Ciclovia.	133
4. 3. 1. 3. Libertad de decisión.	133
4. 3. 2. Colectividad	134
4. 3. 2. 1. Actividades sociales.	134
4. 3. 3. Porosidad	135
4. 3. 3. 1. Bordes blandos.	135
4. 4. CONFORT	136
4. 4. 1. Seguridad	136
4. 4. 1. 1. Configuración espacial e infraestructura de calidad.	136
4. 4. 1. 2. Iluminación para las personas.	137
4. 4. 2. Visibilidad	137
4. 4. 2. 1. Líneas visuales sin obstáculos.	137
4. 4. 3. Protección	138
4. 4. 3. 1. Refugio ante condiciones climáticas.	138
4. 4. 4. Bienestar	139

4. 4. 4. 1. Calles más seguras..	139
4. 5. AMENIDAD	140
4. 5. 1. Calidad Paisajística	140
4. 5. 1. 1. Coherencia visual.	140
4. 5. 1. 1. Vegetación.	140
4. 5. 1. 2. Mobiliario funcional con calidad estética.	141
4. 5. 2. Diversidad	141
4. 5. 2. 1. Ámbitos	141
4. 5. 3. Disfrute	142
4. 5. 3. 1. Estímulos sensoriales..	142
4. 5. 3. 2. Algo que hacer.	143
CAPÍTULO 5.PROPUESATAS DE DISEÑO.	146
5. 1. ACUPUNTURAS URBANAS	150
5. 1. 1. Reconfiguración Espacial.	152
5. 1. 2. Ámbitos	157
5. 1. 3. Articuladores peatonales.	163
5. 2. POROSIDAD URBANA..	174
5. 2. 1. Propuesta para Pinares Express	176
5. 2. 2. Propuesta de diseño para el Walmart.	184
CAPÍTULO 6.CONCLUSIONES	199
6. 1. REVISIÓN HISTÓRICA	199

6. 1. 1. Calle Vieja: de Conector entre San José y Cartago a Conector Local.	199
6. 1. 2. Evolución Urbana Sin Planificación.	199
6. 1. 3. Fenómeno Carrocentrista.	199
6. 2. ANÁLISIS DE SITIO	199
6. 2. 1. Espacio Deshumanizado.	199
6. 2. 2. Calle Vieja Sin Identidad.	200
6. 3. LINEAMIENTOS Y PROPUESTAS	200
6. 3. 1. Municipalidades y el Cambio de Paradigma Urbano.	200
6. 3. 2. Redistribución espacial y oportunidades.	200
6. 3. 3. Calle Vieja Como Proceso.	201
6. 4. RECOMENDACIONES	202
6. 4. 1. Planificación Urbana	202
6. 4. 2. Coordinación Institucional	202
6. 4. 3. Análisis y Entendimiento	203
REFERENCIAS.	204

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Registro fotográfico de la condición actual de las aceras en el sector de Calle Vieja	11
Imagen 2. Registro fotográfico de la condición actual de los componentes urbanos en el sector de Calle Vieja	12
Imagen 3. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -1945.	36
Imagen 4. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -1960.	39
Imagen 5. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -1974.	39
Imagen 6. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -1979.	39
Imagen 7. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -1990.	44
Imagen 8. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -2010.	44
Imagen 9. Fotografía aérea del sector Calle Vieja -2020.	44
Imagen 10. Fotografías de proceso.	56
Imagen 11. Fotografías de observación.	58
Imagen 12. Croquis de proceso.	59
Imagen 13. Registro fotográfico de las paradas de buses con mobiliario identificadas en el sitio.	68
Imagen 14. Registro fotográfico de espacios y elementos reinsterepretados por las personas durante su estancia en el espacio público de Calle Vieja	70
Imagen 15. Registros fotográficos del fenómeno de transversalidad.	90
Imagen 16. Registro fotográfico durante la trayectoria entre los cruces peatonales demarcados	93
Imagen 17. Senda Vehicular.	94
Imagen 18. Irregularidad de las Sendas Peatonales.	96
Imagen 19. Obstáculos en las aceras.	98

Imagen 20. Vegetación como obstáculo..	99
Imagen 21. Vegetación como obstáculo..	100
Imagen 22. Vegetación funcional..	100
Imagen 23. Iluminación por parte de los comercios..	102
Imagen 24. Ciclistas poco visibles en horas nocturnas..	103
Imagen 25. Vista actual en Calle Vieja.	154
Imagen 26. Propuesta de Acupuntura Urbana en Calle Vieja.	156
Imagen 27. Propuesta de Acupuntura Urbana en Calle Vieja.	159
Imagen 28. Acera de Escuela Josefita Jurado. Antes y después..	160
Imagen 29. Acera y espacio de estancia. Antes y después..	161
Imagen 30. Espacio de estancia. Mobiliario versatil..	162
Imagen 31. Cruces Peatonales Semaforizados.	165
Imagen 32. Cruces Peatonales Semaforizados.	166
Imagen 33. Articulador Peatonal.	168
Imagen 34. Islas de Refugio Peatonal..	170
Imagen 35. Islas de Refugio Peatonal..	171
Imagen 36. Fotografía del parqueo actual del centro comercial Pinares Express..	176
Imagen 37. Vista tridimensional de la propuesta de intervención para Pinares Express..	178
Imagen 38. Vista en planta de la propuesta. Sin escala.	179
Imagen 39. Corte transversal de la propuesta. Sin escala.	180
Imagen 40. Corte longitudinal de la propuesta. Sin escala.	181

Imagen 42. Corte longitudinal de la propuesta, sección de la banca.....	182
Imagen 41. Vista aérea de la bancapropuesta para la intervención.	182
Imagen 43. Vistas comparativas a escala humana del centro comercial.	183
Imagen 44. Ubicación de la propuesta de intervención para el Walmart.	184
Imagen 45. Vista en planta de la propuesta de intervención. Sin escala.	186
Imagen 46. Vista tridimensional de la propuesta de intervención para Walmart. Sin escala.	187
Imagen 47. Corte transversal de la propuesta. Sin escala.	188
Imagen 48. Corte longitudinal de la propuesta. Sin escala.	190
Imagen 49. Vista de elementos sorpresa.	192
Imagen 50. Vista de mobiliario propuesto.	192
Imagen 51. Vista de mobiliario propuesto.	192
Imagen 52. Vista a escala humana de la propuesta.	193
Imagen 53. Vista a escala humana de la propuesta.	194
Imagen 54. Vistas comparativas a escala humana del área verde a intervenir: arriba, en su condición actual y abajo, con la propuesta.	195

INDICE DE DIAGRAMAS

Diagrama 1. Ubicación del sector de Calle Vieja . Imagen obtenida de Google Earth..	6
Diagrama 2. Delimitación del sector de Calle Vieja . Imagen obtenida de Google Earth..	7
Diagrama 3. Ubicación de los centros comerciales del sector de Calle Vieja analizado..	14
Diagrama 4. Línea de tiempo de los modelos económicos en Costa Rica.	33
Diagrama 5. Línea de tiempo del modelo agroexportador en el sector de Calle Vieja	34
Diagrama 6. Síntesis del modelo económico agroexportador en Calle Vieja a Tres Ríos.	35
Diagrama 7. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 1945	36
Diagrama 8. Línea de tiempo del modelo de industrialización por sustitución de importaciones en el sector de Calle Vieja	37
Diagrama 9. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 1960..	39
Diagrama 10. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 1974..	39
Diagrama 11. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 1979..	39
Diagrama 12. Síntesis del modelo económico de industrialización por sustitución de importaciones en Calle Vieja a Tres Ríos.	40
Diagrama 13. Línea de tiempo del período actual..	41
Diagrama 14. Síntesis del período actual en Calle Vieja a Tres Ríos..	43
Diagrama 15. Arquetipo de centro comercial desarrollado a partir del fenómeno carrocentrista en Calle Vieja	43
Diagrama 16. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 1990	44
Diagrama 17. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 2010	44
Diagrama 18. Síntesis de usos y vías en el sector de Calle Vieja - 2020	44

Diagrama 19. Calle Vieja: De conector nacional a conector local. Imagen de IGN.	45
Diagrama 20. Enfoque Humano del Análisis de Sitio.	51
Diagrama 21. Enfoque Humano de Movilidad.	52
Diagrama 22. Usuarios del Espacio Público.	53
Diagrama 23. Pasos Metodológicos para Análisis de Sitio.	54
Diagrama 24. Conversaciones y encuesta digital.	63
Diagrama 25. Encuesta digital a ciclistas. Realizada y Extraída de Google Forms.	64
Diagrama 26. Encuesta digital a peatones. Realizada y Extraída de Google Forms.	65
Diagrama 27. Esquema basado en la categorización de actividades según Jan Gehl.	67
Diagrama 28. Ubicación de las actividades de estancia fijas en el tramo analizado de Calle Vieja	69
Diagrama 29. Ubicación de las actividades de estancia bajo reinterpretación de infraestructura en el tramo analizado de Calle Vieja	71
Diagrama 30. Ubicación conjunta de las actividades de estancia identificadas durante el análisis de sitio.	72
Diagrama 31. Mapeo de ubicación de los puntos de observación para el tracing	76
Diagrama 32. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 1. Sin escala.	77
Diagrama 33. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 2. Sin escala.	78
Diagrama 34. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 3. Sin escala.	79
Diagrama 35. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 4. Sin escala.	80
Diagrama 36. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 5. Sin escala.	81
Diagrama 37. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 6. Sin escala.	82
Diagrama 38. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 5. Sin escala.	83

Diagrama 39. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 8. Sin escala. .	84
Diagrama 40. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 9. Sin escala. .	85
Diagrama 41. Mapa completo de las transcripciones de trayectorias en el sector analizado de Calle Vieja . Sin escala.	86
Diagrama 42. Mapa completo de interpretación de densidades en el sector analizado de Calle Vieja . Sin escala.	88
Diagrama 43. Planta de ubicación de los cruces peatonales demarcados. Sin escala.	92
Diagrama 44. Corte de terreno longitudinal para visuzalizar la pendiente que presenta el tramo analizado. Sin escala.	92
Diagrama 45. Mapa de Senda Vehicular.	95
Diagrama 46. Sendas Peatonales de Calle Vieja.	97
Diagrama 47. Lineas de deseo.	98
Diagrama 48. Vegetación en Calle Vieja.	99
Diagrama 49. Iluminación en Calle Vieja.	101
Diagrama 50. Ilustración de la iluminación en Calle Vieja	102
Diagrama 51. Mapa de Configuración Espacial en Calle Vieja.	104
Diagrama 52. Espacio Público - Sección Transversal A-A.	105
Diagrama 53. Espacio Público - Sección Transversal B-B.	106
Diagrama 54. Espacio Público - Sección Transversal C-C.	107
Diagrama 55. Espacio Público - Sección Transversal D-D.	108
Diagrama 56. Espacio Público - Sección Transversal E-E.	109
Diagrama 57. Espacio Público - Sección Transversal F-F.	110
Diagrama 58. Espacio Público - Sección Transversal G-G.	111

Diagrama 59. Porcentajes de la Configuración Espacial de Calle Vieja.	112
Diagrama 60. Porcentaje Total de la Configuración Espacial de Calle Vieja.	113
Diagrama 61. Corte transversal para ilustrar la relación de Cronos Plaza y Momentum Pinares con el espacio público de Calle Vieja	115
Diagrama 62. Ubicación de las propuestas de intervención para el sector de Calle Vieja . Sin escala.	147
Diagrama 63. Acupunturas como potenciadores de la revitalización.	150
Diagrama 64. Dieta de Carretera. Canal Vox. (19 julio 2018). Road diets: designing a safer street.	152
Diagrama 65. Dieta de Carretera en Calle Vieja.	153
Diagrama 66. Situación actual en Calle Vieja.	155
Diagrama 67. Aplicación de la Dieta de Carretera en Calle Vieja.	155
Diagrama 68. Ubicación de las propuestas de intervención para el concepto de porosidad urbana. Sin escala.	174
Diagrama 70. Representación gráfica de la aplicación del concepto de porosidad a un elemento urbano.	175
Diagrama 69. Representación del concepto de porosidad.	175
Diagrama 71. Ubicación de la propuesta de intervención para Pinares Express. Sin escala.	176
Diagrama 72. Conceptualización de la propuesta de intervención para Pinares Express. Sin escala.	177
Diagrama 73. Ubicación de la propuesta de intervención para el Walmart. Sin escala.	184
Diagrama 74. Conceptualización de la propuesta de intervención para el Walmart. Sin escala.	185

LECTURA DEL DOCUMENTO

Glosario: Esta sección presenta la definición de conceptos arquitectónicos o técnicos que fueron utilizados a lo largo de la investigación, con el propósito de facilitar la comprensión del documento.

Capítulo 1. Presentación del tema: En este capítulo se presentan los aspectos generales de la investigación, en el cual se exponen su base y fundamento. Asimismo, se introduce el tema a partir de la descripción del área de estudio, así como las problemáticas y las delimitaciones bajo las que se enmarca. Con el fin de establecer un norte claro, se establecen la premisa, los objetivos de la investigación y los alcances. Y, finalmente, se presenta el marco teórico y la metodología bajo los cuales se desarrolló la investigación.

Capítulo 2. Revisión histórica: En este, se presenta la revisión histórica realizada para entender la evolución del desarrollo urbano del sector de *Calle Vieja* y el rol de la calle a través de los diferentes modelos económicos que se establecieron en Costa Rica. Esta revisión se inicia a partir del modelo agroexportador (antes de 1940) hasta la actualidad.

Capítulo 3. Análisis de sitio: A partir de una mejor comprensión de las causas históricas de la configuración morfológica actual del espacio público de *Calle Vieja*, se realiza un análisis de las dinámicas sociales actuales en él. El objetivo de este capítulo es el de estudiar el

comportamiento y las experiencias de las personas bajo las condiciones actuales del espacio público. De esta manera, se logran identificar cuáles de sus necesidades y derechos están siendo suplidos y cuáles son omitidos. Con base en estos hallazgos, se realiza una evaluación de la configuración espacial del espacio público de *Calle Vieja* y se deducen las conclusiones que dan pie al siguiente capítulo.

Capítulo 4. Linamientos de diseño: De acuerdo con los hallazgos y las conclusiones del capítulo anterior, se proponen lineamientos de diseño para la planificación y el desarrollo del espacio público de *Calle Vieja*, orientados hacia un modelo de desarrollo del espacio público que priorice las necesidades y derechos de las personas.

Capítulo 5. Propuestas de diseño - Ejemplificación de aplicación de lineamientos de diseño: En este capítulo, se busca ejemplificar la aplicación de los lineamientos de diseño planteados. Esto se realiza en tres diferentes puntos de un tramo determinado de *Calle Vieja*, con el fin de que se visualicen los escenarios urbanos bajo el paradigma de una ciudad para las personas.

Capítulo 6. Conclusiones y recomendaciones: Finalmente, se extraen las conclusiones de la investigación. En estas se encapsulan los puntos más relevantes con respecto a la evolución del espacio público de *Calle Vieja* y cómo su desarrollo puede ser redirigido hacia una ciudad que

visibilice a las personas, sus necesidades y sus derechos. Asimismo, se plantean una serie de recomendaciones generales que se consideran indispensables para la planificación del desarrollo urbano de *Calle Vieja* u otro lugar con alcances similares.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación aborda la condición del espacio público de la Ruta Nacional 251, conocida coloquialmente como *Calle Vieja* a Tres Ríos, y su relación con el desarrollo socio-económico de las áreas adyacentes.

El tema nace a partir de observaciones e inquietudes sobre la existente configuración del espacio público de la zona, la cual es espacialmente inequitativa con respecto a la diversidad de sus usuarios, al favorecer la movilidad de vehículos motorizados e impactar negativamente la vida pública que se desenvuelve en él. Dado lo anterior, surge el interés por investigar y analizar las maneras en las que se puede intervenir el espacio público para encaminarlo hacia un desarrollo urbano en beneficio de las personas.

Con el fin de lograr lo anterior, se propone realizar un estudio histórico de la evolución del eje principal del sector de *Calle Vieja* para conocer cómo llega a su condición morfológica actual y, a partir de esto, analizar las dinámicas sociales que se dan en su espacio público y su relación con las actividades circundantes. Por lo tanto, una metodología cualitativa descriptiva resulta pertinente debido a que se trata de una investigación basada en el entendimiento y descripción de los fenómenos que ocurren en el lugar, tomando en cuenta las experiencias de sus diferentes usuarios y el escenario en el que se desenvuelven como un todo. De este modo, algunas de las principales técnicas que se utilizaron durante la investigación, fueron las de

recolección de datos históricos, la observación y el registro de fenómenos actuales.

Seguidamente, los resultados de las etapas mencionadas anteriormente, junto a los conceptos teóricos de espacio público y vida pública, proporcionan las bases para establecer los lineamientos de diseño urbano para intervenir el lugar. Estos se establecen con el fin de que respondan a la conceptualización del espacio público de *Calle Vieja* como componente de cohesión urbana y a la priorización de las necesidades y experiencias de las personas en la calle.

Con el propósito de ejemplificar la aplicación de dichos lineamientos de diseño en el espacio público de *Calle Vieja*, se proponen tres intervenciones en distintos puntos del sector. Estas se clasifican bajo dos enfoques importantes: una, considerando el espacio público como articulador y soporte físico de las actividades circundantes y las otras dos concentrándose en la relación de los ámbitos público-privado comercial.

Finalmente, se deducen las conclusiones generales de la investigación, las cuales, a partir de las principales debilidades de la configuración morfológica actual del espacio público, así como el potencial del lugar, exponen los principales cambios que se deben considerar para orientar la planificación urbana y el desarrollo de *Calle Vieja* hacia una ciudad para las personas.

GLOSARIO

Actividades: La acción que desarrolla un ser vivo, tal como caminar, estar, recrearse, comprar, etc. Estas pueden suceder en el espacio público o en el ámbito privado. Son de carácter social, cultural o económica, es toda aquella acción de colectivo o individual que ocurre en el entorno urbano.

Ámbito Privado: Es todo aquel espacio encapsulado por sus límites legales, de carácter privado, pudiendo ser de acceso público restringido o totalmente privado. Dentro de este concepto están los espacios residenciales, comerciales, oficinas y servicios.

Bordes: Son los "límites" entre el espacio público y el privado. Es la línea divisoria entre estos, puede ser física, visual o política.

Calle: Se trata de la vía pública que se encuentra entre edificios o espacios privados, que permite el desplazamiento de la gente por el espacio urbano. Es el elemento básico del espacio público, que da soporte a las actividades urbanas.

Dinámicas Sociales: Es el conjunto de todos los movimientos, cambios e interacciones de los miembros de una sociedad. Son aspectos que se enlazan y modifican con el tiempo y espacio.

Eje Principal: Se refiere a la carretera nacional 251, denominada Calle Vieja y todos sus componentes, tomada en cuenta como un mismo elemento a pesar de su división política-territorial.

Espacio Público: Todo aquel espacio de dominio público, donde puede acceder cualquier ciudadano. Es el ordenador de la ciudad, el lugar de la expresión colectiva y el de la diversidad social y cultural. Es aquel que le da sentido a la ciudad y, al mismo tiempo, son las personas las que le dan sentido a este.

Imagen Periurbana: Periurbano es el término utilizado para las zonas situadas en los alrededores de las ciudades, que no contemplan desarrollo urbano. Dado que la zona de estudio si lo contempla, lo hace de manera dispersa, es por esto que se habla de imagen y no de una condición absoluta.

Vida Pública: Las interacciones y las dinámicas que se desenvuelven en relación con las actividades que bordean el espacio público y que se dan entre edificios.

01



P R E S E N T A C I Ó N
D E L T E M A

1. PRESENTACIÓN DEL TEMA

1. 1. ASPECTOS GENERALES

1. 1. 1. Selección del tema y justificación.

El sector de *Calle Vieja* a Tres Ríos es un lugar que, de acuerdo con su contexto histórico, ha representado ser una zona de importancia para los asentamientos que lo rodean. Actualmente, su emplazamiento lo favorece con un gran potencial de desarrollo urbano, específicamente en su eje principal, por diferentes razones. Entre ellas, se puede mencionar el nivel socio-económico medio-alto de su alrededores, el cual permite un ambiente propicio para el desarrollo privado. Por otra parte, su paisaje general es atractivo ya que combina un entorno urbano con la presencia de vegetación, que se complementa con condiciones climáticas agradables y una topografía con una pendiente relativamente plana para la vista, lo que hace que el sector sea bastante concurrido.

A medida que el desarrollo urbano ha ido creciendo sobre la Ruta Nacional 251, se ha evidenciado que los usos de suelo se han dedicado esencialmente a la actividad comercial, ya sea de consumo o de adquisición, para abastecer a las zonas residenciales que lo rodean y que crecen paralelamente. Sin embargo, en los últimos años se ha notado la adición de servicios, edificios de oficinas y consultorios médicos. Esto impulsa que el sector se convierta en un corredor urbano con gran actividad y que,

consecuentemente, genere un impacto a la vida pública, aumentando sus dinámicas.

No obstante, la planificación urbana en el sector de *Calle Vieja* ha sido desordenada y dispersa, lo que ha dificultado reconocer su imagen como una zona cada vez más urbana. Junto a esto, resulta importante mencionar que debido a este desarrollo, el espacio público se ha dirigido hacia una priorización de la vía motorizada en su configuración morfológica. Esto ha causado que dinámicas sociales diferentes a la circulación de vehículos sean limitadas y se lleven a cabo de manera insegura e incómoda, afectando la calidad de la vida pública.

Con el propósito de evitar que la configuración del espacio público del sector se siga perpetuando de la misma forma, la presente investigación resulta de alta pertinencia. De este modo, los resultados obtenidos sirven como aporte de valor en cuanto a la evolución del sector de *Calle Vieja* como un espacio urbano que se caracterice por albergar una vida pública en la que prevalezca el disfrute y la permanencia de las personas.

1. 1. 2. Factibilidad

Para comenzar a profundizar en el tema, primeramente se consultó con las municipalidades del cantón de La Unión y de Curridabat para conocer sus posturas ante el tema. Ambas se mostraron abiertas a brindar información y a

recibir los aportes del producto de este proyecto.

La Municipalidad de La Unión, cuenta con un proyecto para tratar el espacio público del eje, llamado: Multivía Urbana La Unión. Este fue planteado para dar inicio en el año 2020. El objetivo principal del desarrollo de la propuesta, dice:

La Multivía Urbana tiene como principal objetivo el de acondicionar, construir e instalar obras de infraestructura y promover el uso de espacios públicos a través de la Ruta N° 251 conocida como "Calle Vieja" que permitan brindar un espacio seguro y embellecido a los habitantes del Cantón de La Unión con la ejecución de un plan estratégico que permitirá cumplir con legislación nacional en materia peatonal, vial y de paisaje, y el mejoramiento de zonas públicas, creando espacios para diferentes disciplinas deportivas y recreativas de una manera inclusiva y en apego a la normativa costarricense e internacional. (Municipalidad de La Unión, 2018, p. 2)

Por su parte, La Municipalidad de Curridabat, se encuentra en el proceso de desarrollo de un nuevo modelo de ciudad, el cual busca que sea pensado y gestionado bajo una metodología de participación ciudadana a partir de las experiencias y expectativas de la población local. Para lo anterior, la institución propone el Plan Estratégico Municipal (PEM) para el periodo 2018-2022:

Uno de los mayores errores que se han identificado

en el tema de planificación y ordenamiento territorial es la desarticulación y segregación que comúnmente aparece entre sus ejes temáticos. Tradicionalmente, los gobiernos tratan de manera separada los temas de vivienda, transporte, espacio público y equipamiento urbano, lo cual crea una percepción miope de los sistemas y fenómenos urbanos y la relación de sus partes. Por ello, la Municipalidad de Curridabat ha planteado su planificación e injerencia en el territorio desde la integración de cinco dimensiones (...). (Municipalidad de Curridabat, 2018, p.8)

Esto abre camino para el avance de este proyecto, debido a la afinidad de enfoque por un modelo urbano integral que tome en cuenta a las personas como protagonistas del espacio urbano. Adicional a las posturas de las municipalidades de la zona, la investigación se guía con la viabilidad del enfoque teórico de los profesionales en el tema y sus aportes al espacio urbano que han sido referencia desde hace décadas, y que siguen siendo influyentes al día de hoy en temas de urbanismo y humanismo. Tales como Jane Jacobs, Jan Gehl, Jordi Borja, entre otros, que a pesar de ser precursores del diseño y humanización del espacio urbano, sus discursos aplican a los fenómenos actuales de la planificación costarricense.

Además, el país cuenta con gran cantidad de activistas, colectivos y organizaciones interesadas en el mejoramiento del sistema urbano nacional en cuestión de movilidad

y espacios públicos que podrían ser una contribución importante para el desarrollo del proyecto que se propone.

1. 1. 3. Alcances

Con esta investigación se analiza la relación que existe entre los distintos fenómenos del contexto de *Calle Vieja*, tanto histórico como morfológico y la evolución de sus usos y dinámicas. De esta forma, se logra entender las causas de estos fenómenos y cómo se reflejan en la composición y funcionamiento actual del espacio público.

Con ayuda de teorías basadas en el tema de espacio público y vida pública, y con los resultados deducidos del análisis de los datos recolectados y de la observación, obtener los insumos pertinentes con el fin de proponer lineamientos de diseño y con estos, ejemplificar con tres propuestas de intervención urbana en el eje principal de *Calle Vieja*. De modo que el espacio público sea visibilizado como un componente de cohesión que busca el balance entre los aspectos físicos y socioeconómicos, donde las personas y sus experiencias sean el eje central de la planificación urbana.

La utilidad de esta investigación y de las propuestas desarrolladas, es evidenciar la necesidad de humanizar el entorno urbano por medio de intervenciones en el espacio público y de la potenciación de la relación entre este y el ámbito privado comercial, en beneficio de las personas que lo utilizan.

1. 2. PROBLEMÁTICA

1. 2. 1. Descripción del sitio.

Calle Vieja a Tres Ríos está caracterizada por ser uno de los enlaces directos entre Curridabat, en la provincia de San José, y La Unión, en la provincia de Cartago. *Calle Vieja* representa un tramo de 4.5 km de la Ruta Nacional 251, cuya extensión total es de 6.5 km (ver *Diagrama 1*). Este tramo no está definido desde una perspectiva geopolítica, sin embargo los límites coloquialmente establecidos, son el cruce de La Galera en Curridabat, y el cementerio de Tres Ríos en La Unión, cómo su otro extremo, debido a que este último es la entrada al distrito de Tres Ríos, por donde continúa la Ruta 251 hasta entroncar con la Ruta 2, Florencio del Castillo.

Para este proyecto se delimita un sector de análisis, correspondiente a 1 km lineal de *Calle Vieja*, ubicado en el punto de articulación de los cantones de Curridabat y La Unión (ver *Diagrama 2*). Por lo tanto es importante recalcar que aunque este sector se despliega entre dos municipios, se trata como un proyecto territorial, trascendiendo los límites políticos.

A inicios del siglo XX, Tres Ríos desarrolló la producción cafetalera como su principal actividad económica, por lo cual hubo un aumento poblacional y un desarrollo de la infraestructura vial. Es durante la década de 1930, que se culmina la pavimentación de la Ruta Nacional 251, al ser la

conexión principal entre la provincia de San José y el distrito de Tres Ríos, en la provincia de Cartago. En la década de 1960, la población volvió a aumentar, y dado al nuevo modelo de sustitución de importaciones, muchas de las tierras de cultivo de café pasaron a satisfacer una demanda habitacional. A raíz de esto, surgen pequeños comercios para suplir a sus nuevos pobladores, actividad que hasta la actualidad se ha perpetuado a lo largo de casi todo el borde del eje principal de *Calle Vieja*.

Una de las características de este sector es su imagen periurbana. Este tipo de paisajes surgen en Costa Rica a partir de la década de 1980 con la introducción de las políticas económicas liberales que permitieron e incentivaron la descentralización territorial del GAM dentro de un marco de terciarización de la economía costarricense. Dado lo anterior y el bajo costo de las tierras cafetaleras, se aprovechó y se dió una migración de las nuevas actividades económicas y productivas a las zonas periféricas donde se establecieron desordenadamente “en vista de una aparente impotencia pública o falta de voluntad política en materia de regulación territorial” (Fürst, 2009) en zonas como Escazú, Santa Ana, Heredia, Curridabat y La Unión.

Sumado a esto, la morfología lineal del sector de *Calle Vieja*, la dispersión entre las actividades comerciales y el carácter de “zona de paso”, contribuyen a la composición de la imagen periurbana del sitio de estudio.

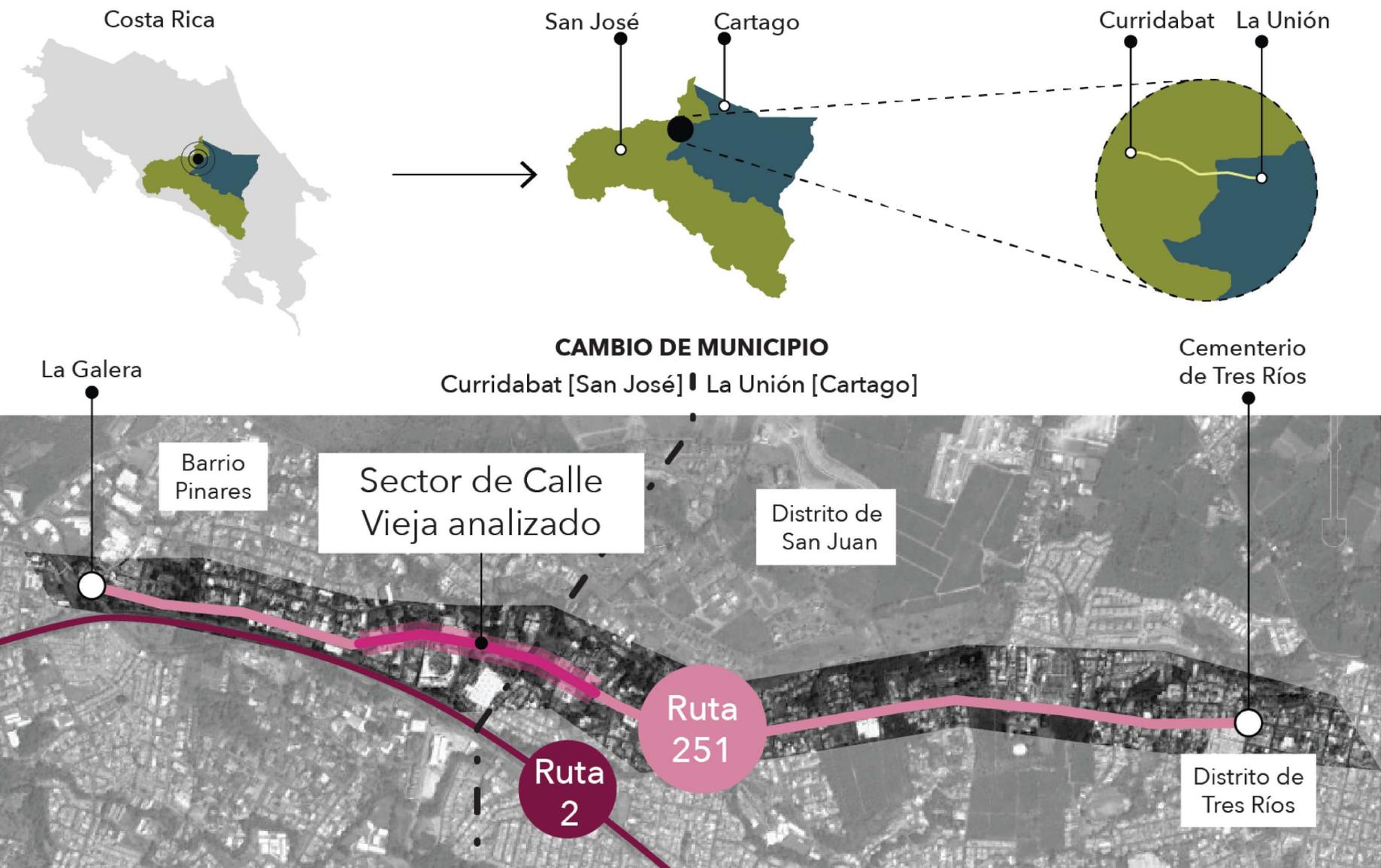


Diagrama 1. Ubicación del sector de *Calle Vieja*. Imagen obtenida de Google Earth. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

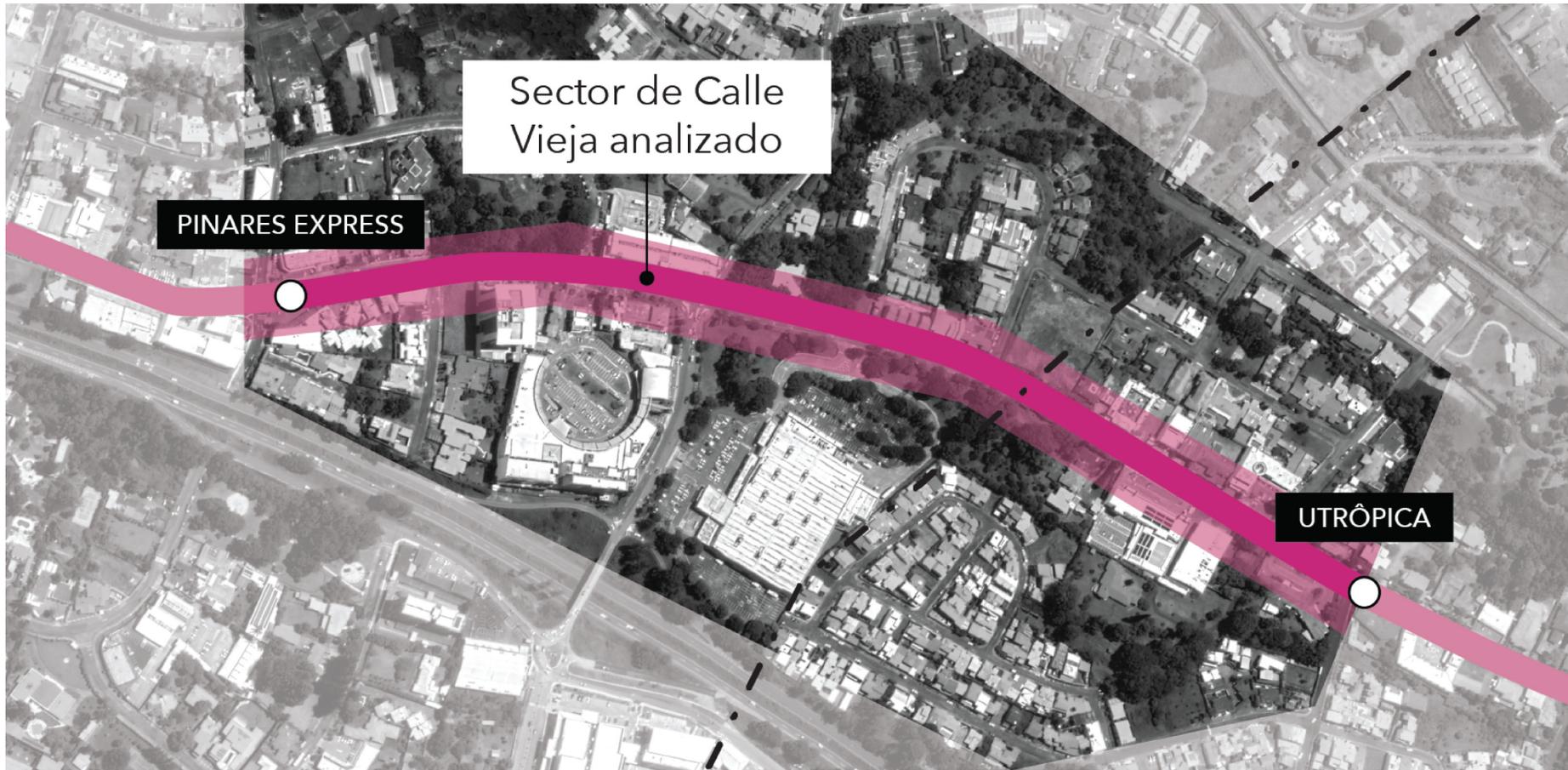


Diagrama 2. Delimitación del sector de *Calle Vieja*. Imagen obtenida de Google Earth. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

1. 2. 2. Problemática

A pesar de la naturaleza de las actividades comerciales y habitacionales que rodean el eje principal de *Calle Vieja* y que lo podrían acreditar como una zona urbana, su imagen no se proyecta de esta manera debido a la configuración morfológica del lugar y la dispersión de sus actividades. Sin embargo, desde las últimas dos década, se ha percibido una tendencia con respecto a la disposición de las actividades comerciales que se han ido estableciendo en la zona. La concentración de estas actividades como concepto de ordenamiento territorial comienza a dar sus primeros indicios, aun así perpetuando su carácter como una zona de paso.

El espacio público es un componente urbano que se ha quedado atrás en este proceso de evolución urbana del eje principal de *Calle Vieja*. En este caso, el espacio público, es delimitado por el derecho de vía de la Ruta 251, sobre la cual se percibe la mayor proporción de las “dinámicas sociales” que ocurren en la zona. El paso de los vehículos motorizados que transitan por este conector lineal casi ininterrumpido, que alarga las distancias percibidas de quienes caminan por el lugar. Este predominio de la calzada vehicular impacta de manera negativa las dinámicas sociales que caracterizan a una zona urbana ya que se convierte en una barrera sobre el espacio público y da pie a la deshumanización del lugar. Todo esto contribuye a mantener una imagen periurbana en el sector.

Por lo tanto, en el escenario actual del desarrollo urbano del sector de *Calle Vieja*, la evolución del espacio público se ha quedado rezagada. A continuación, se identifican 4 fenómenos o sub-problemas que en conjunto impiden al espacio público cumplir su rol como componente de cohesión urbana:

- La morfología lineal del eje principal.
- El fenómeno carrocentrista.
- La composición actual del espacio público.
- La relación del espacio público con el ámbito privado.

1. 2. 2. 1. Morfología Lineal

Debido a que *Calle Vieja* fue concebida históricamente como el principal conector entre las provincias de San José y Cartago y a la forma en la que se fue dando el desarrollo urbano a su alrededor, el eje principal del sector fue adquiriendo una morfología lineal rodeado de amplias zonas habitacionales a partir de los años 1950.

Después de la construcción de la autopista Florencio del Castillo, la cual fue proyectada como la nueva conexión entre San José y Cartago, *Calle Vieja* perdió su valor jerárquico y, aunque seguía conectando dos provincias, se volvió un conector a nivel local entre los cantones de Curridabat, en San José, y La Unión de Cartago.

Sin embargo, el desarrollo de *Calle Vieja* ha mantenido su morfología lineal. Al ser una zona de gran extensión longitudinal, y por la falta de regulación territorial, el comercio se ha ubicado a lo largo del eje de forma dispersa y fraccionada. Dentro del sector en estudio, su linealidad ha presentado un reto para las personas que se movilizan a pie, ya que no cuenta con elementos rítmicos o espacios de pausa que reduzcan las distancias percibidas. La calzada central del eje se percibe principalmente como un elemento obstaculizador del espacio público. Esto debido a que, en su extensión de un kilómetro, ocupa una gran proporción del derecho de vía y presenta un alto tránsito vehicular: más de 19 000 vehículos diarios según los datos más recientes (Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica [MOPT], 2015). Además, únicamente existen dos cruces peatonales que conectan las aceras de ambos lados del eje. Sin embargo, estos cruces están separados por una distancia de aproximadamente 660 metros, lo cual induce a la personas a cruzar la calzada en puntos y momentos de conveniencia, en lugar de caminar hasta un cruce peatonal.

Lo anterior es una pequeña evidencia de que el desarrollo del espacio público de *Calle Vieja* ha omitido la escala humana y que la evolución de este eje responde primordialmente al paso del transporte motorizado.

1. 2. 2. 2. Fenómeno Carrocentrista.

“Fenómeno en donde el automóvil particular tiene un régimen de privilegios sobre cualquier otra manifestación de movilidad urbana. Este fenómeno posee implicaciones directas en la configuración urbana, las formas de movilidad y la conceptualización del espacio público.”

(Rodríguez et al. mencionando a Ricardo Abramovay, 2017, p.27)

La configuración espacial del ámbito público de *Calle Vieja* es, como ya se ha mencionado anteriormente, producto de los cambios que fue sufriendo el entorno urbano a través del tiempo dados los distintos modelos económicos que se fueron instaurando en el país. Sin embargo, *Calle Vieja* es un ejemplo más que se repite en otras zonas periurbanas de Costa Rica.

No obstante, el fenómeno carrocentrista tuvo un fuerte impacto en cuanto al desarrollo y el ordenamiento territorial del sector alrededor de la década de 1980. La evolución del espacio público se fue adaptando a las necesidades de los vehículos particulares, minimizando y excluyendo, no solo la movilidad en medios de transporte no motorizados, sino las necesidades y derechos de los peatones en el espacio público.

Así pues, el carro particular se vuelve una preferencia para la ciudadanía ante un sistema de transporte público gobernado por las concesionarias de autobuses que resultan ser sistemas descoordinados, ineficientes y de muy baja calidad. Según el artículo de Esteban Arrieta (2018) en el periódico La República, Costa Rica es uno de los países con más vehículos particulares por habitante de Latinoamérica, ya que se promediaban 231 unidades por cada 1000 personas. Aún así, el aumento de automóviles en las calles es cada vez más notorio. La repercusión socio-cultural que se genera a partir de esto es la propagación del individualismo basado en el beneficio propio por encima del bienestar colectivo. Como consecuencia, las autoridades han tomado las decisiones para invertir y aumentar la infraestructura vial para los carros, como se evidencia en el espacio público actual del país.

En los últimos diez años, aproximadamente, en *Calle Vieja* se ha observado un aumento acelerado de la actividad comercial. Este se ha ido evidenciando con la construcción constante de centros comerciales, los cuales también se han visto influenciados por el fenómeno carrocentrista. Se afirma lo anterior, por la configuración espacial de los complejos, en la que los accesos principales son diseñados para los carros y sus fachadas frontales se proponen como áreas de parqueo. Sumado a esto, en el espacio público la ampliación de la calzada para aumentar el número de carriles también ha sido una proyección del fenómeno carrocentrista en la zona.

1. 2. 2. 3. Composición del espacio público.

“La complejidad y la carga de sentido que consideramos consustancial a la ciudad no resultan de manera automática de la concentración de población ni de la importancia de su actividad económica, ni por el hecho de ser sede de poderes políticos o administrativos. Si la diversidad y el intercambio son dimensiones fundamentales, la “ciudad ciudad” es aquella que optimiza las oportunidades de contacto, la que apuesta por la diferenciación y la mixtura funcional y social, la que multiplica los espacios de encuentro.” (Borja & Muxi, 1996)

Al observar la manera en la que se conforma el espacio público a lo largo del sector de *Calle Vieja*, lo primero que se determina es la imperante presencia de la calzada y la continua circulación de vehículos a lo largo del día y gran parte de la noche. Desde la perspectiva de una persona que camina por el sector, lo anterior se traduce como una barrera en continuo movimiento que atraviesa la zona y que innegablemente repercute de manera negativa en la vida pública. Además de la calzada, el único y otro componente que conforma el espacio público de *Calle Vieja* son las aceras en los bordes, las cuales son casi imperceptibles, así como los espacios de estancia.

La **inequidad física** que se manifiesta en el espacio público del sector, tiene que ver con las proporciones

de los espacios destinados para las personas y para los vehículos motorizados, la calidad y la administración de los mismos. Se determina con facilidad el predominio de la vía motorizada por sobre cualquier otro elemento que sea parte del espacio público: esto corresponde a la manifestación del fenómeno carrocentrista.



**Imagen 1. Registro fotográfico de la condición actual de las aceras en el sector de *Calle Vieja*.
Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2019)**

La insuficiencia de componentes urbanos. Transitar a pie o en bicicleta por *Calle Vieja* puede resultar una experiencia de incomodidad e inseguridad al no haber equipamiento urbano suficiente para amparar las interacciones de la vida pública en el sector:

- La iluminación durante la temporalidad nocturna es insuficiente.

- La vegetación no se integra al paisaje del espacio público y tampoco cumple ninguna función fundamental. Si bien existen áreas verdes a lo largo del sector, en repetidas ocasiones se perciben como áreas residuales y hasta podrían ser eventualmente ocupadas para expandir la calzada.

- El mobiliario urbano es casi nulo pues, además de las luminarias, solamente se identifican las paradas de autobuses de las cuales, a pesar de las demarcaciones del Consejo Vial de Transportes sobre las aceras, hacen falta algunas.

Además, todas difieren en su diseño, lo cual perjudica el concepto de continuidad que se debe manejar en los espacios públicos para vincular las distintas actividades que se pueden dar en él y mantener una coherencia visual en el entorno; y en varios casos no existe una vía peatonal que conduzca hacia ellas.

Lo que se evidencia es una descoordinación institucional en cuanto a la planificación del espacio público, dado que los elementos no se relacionan los unos con los otros para ofrecerle una experiencia amena y segura a las personas que lo habitan.

La deficiencia en el espacio público se traduce como todo aquello que no existe y se demanda; lo que existe y no se usa. *Calle Vieja* cuenta con mucho potencial dada su



Imagen 2. Registro fotográfico de la condición actual de los componentes urbanos en el sector de *Calle Vieja*. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2019)

ubicación geográfica. Debido a sus condiciones climáticas y a su topografía, la zona se vuelve un corredor atractivo para la práctica de actividades deportivas y recreativas.

Por otra parte, aunque técnicamente existen parques en distintos puntos, estos no se perciben como de esta manera y tampoco se utilizan como deberían ya que no cuentan con ningún tipo de infraestructura o elementos que permita identificarlos, ni proyectan seguridad o atracción hacia ellos, incentivando actividades ilícitas en ellos.

1. 2. 2. 4. Relación público - privado.

Un aspecto importante para la integralidad de una zona urbana es la forma en la que se relacionan los ámbitos público y privado. En este caso, la manera en que se relacionan el espacio público del eje principal del sector de *Calle Vieja* con la actividad de sus bordes, esencialmente con la comercial.

A causa de la naturaleza del sector como conector o zona de paso, tanto el ámbito privado como el público han evolucionado conforme a la lógica en la que predomina una carretera nacional y en la que los parqueos son las fachadas frontales de las actividades comerciales en los bordes. Dadas estas circunstancias, la relación entre ambos ámbitos se reduce a accesos prioritariamente para los vehículos y rara vez para las personas. No obstante, y como

se ha mencionado anteriormente, el eje principal del sector de *Calle Vieja*, a pesar de su imagen periurbana, comienza a dar indicios de una transformación a nivel paisajístico en la que, a diferencia de la dispersión de las actividades, se comienza a percibir un aumento y concentración de las mismas, mas la relación con el espacio público sigue siendo limitada.

1. 2. 3. Objeto de estudio.

El objeto de estudio del proyecto será el espacio público producto de los desarrollos periurbanos del GAM, los cuales se centran en un eje vehicular de conexión urbana y en la actividad comercial. Para este proyecto, se trabajará en el espacio público del sector de *Calle Vieja* a Tres Ríos.

1. 2. 4. 2. Temporal y circunstancial.

La condición del espacio público es un tema que actualmente preocupa a las municipalidades y a la misma sociedad. La Municipalidad de La Unión y la de Curridabat se han pronunciado al respecto y actualmente lo están trabajando, tanto en la generalidad de sus respectivos cantones como en el Sector de Calle Vieja, específicamente.

Por su parte, la Municipalidad de Curridabat ha propuesto modernizar las estrategias de planificación cantonal bajo un enfoque de re-humanización, desde el 2013 con el Plan Cantonal de Desarrollo Humano Local. que esta vigente para el periodo el 2013-2023 y el Plan Estratégico Municipal (2018-2022). Una meta de la institución es lograr un puente de comunicación con la ciudadanía para entender sus demandas y de esta forma moldear el desarrollo del cantón. Bajo esta línea y en relación con la presente propuesta de proyecto, se pretende que la ciudadanía pueda apropiarse del espacio público.

La Dirección de Desarrollo y Control Urbano (DIDECU) de la Municipalidad de La Unión ha trabajado en iniciativas como el Inventario de la Red de Aceras y Multivia Urbana, desde principios del año 2018. Estos cuentan con planes de corto, mediano y largo plazo que van desde creación de políticas públicas para el 2020 como el diseño y construcción de diferentes elementos para el espacio público que ya se

han iniciado en el año 2018.

Dado lo anterior, la investigación será realizada durante el año 2020, de modo que los proyectos de la presente propuesta se desarrollen dentro de un periodo paralelo a los proyectos de las municipalidades mencionadas. Esto con el propósito de tomar en cuenta la constante evolución de los usos y dinámicas de la zona y, por lo tanto, estimar la flexibilidad que el espacio público debe de tener para que como soporte físico logre adaptarse a estos cambios siempre en amparo de las personas.

1. 2. 4. 3. Social.

La población meta para este proyecto es toda aquella que se ve impactada directamente por las condiciones actuales del entorno urbano. Se refiere a las personas que hacen uso diario o frecuente del espacio público del Sector para movilizarse y realizar sus actividades. En general, todas las personas sin importar su género, etnia, condición física, económica u otra condición, de modo que puedan transitar o hacer uso integral del espacio urbano sin obstáculos ni limitaciones .

1. 3. OBJETIVOS

1. 3. 1. Premisa.

El sector de *Calle Vieja* se encuentra en un proceso de transición a nivel de imagen dado el aumento de las actividades comerciales y su concentración en algunos puntos del eje principal, transformando su paisaje periurbano a uno más urbano. La configuración del espacio público cumple un rol importante en dicha transformación ya que es el componente que debería propiciar la cohesión urbana. Sin embargo, se ha quedado rezagada bajo la lógica de una vía de paso, sin favorecer a los espacios para las dinámicas sociales que caracterizan a la imagen urbana y cuya textura principal deberían ser las personas.

1. 3. 2. Pregunta de investigación

¿De qué manera se puede intervenir el espacio público en el eje principal del sector de *Calle Vieja* con el fin de que funcione como componente de cohesión ante el constante desarrollo urbano de la zona y potenciar sus dinámicas sociales de una manera equitativa?

1. 3. 3. Objetivos

1. 3. 3. 1. General

Proponer lineamientos de diseño para el espacio público de *Calle Vieja* a partir del estudio de su evolución urbana y el análisis de sus dinámicas sociales actuales, con el fin de que su aplicación, genere que el espacio público funcione como componente integrador y de cohesión urbana.

1. 3. 3. 2. Específicos

- Realizar un estudio de los registros históricos para analizar la evolución del espacio público con respecto a los cambios de modelos económicos instaurados en Costa Rica a partir del modelo agroexportador hasta la actualidad.
- Observar el impacto de los usos urbanos actuales sobre las dinámicas sociales, mediante técnicas de estudio del espacio público, para examinar cómo estos se relacionan entre sí.
- Plantear lineamientos de diseño para el espacio público del eje principal de *Calle Vieja*, basados en los conceptos teóricos propuestos para esta investigación y el procesamiento de los datos obtenidos en los primeros dos objetivos, para ser aplicados en la sección definida.

- Proponer un diseño urbano, en la sección del espacio público elegida, que fortalezcan el espacio público como soporte de los usos que se dan en el eje, apoyadas en el concepto de Acupunturas Urbanas, de forma que mejoren la calidad y el aprovechamiento del espacio público y sus actividades. (Propuesta Diego)

- Proponer dos intervenciones urbanas, en la sección del espacio público especificada, que potencie la relación entre los bordes y el eje principal del sector de *Calle Vieja*, por medio de la implementación del concepto de Porosidad Urbana, con el propósito de enriquecer la vida pública de la zona. (Propuesta Susana)

1. 4. MARCO TEÓRICO

El siguiente apartado contempla los conceptos y teorías indispensables para implementar en la elaboración de los proyectos que se proponen, con el fin de comprender la situación del espacio público en términos de relaciones físico-espaciales y humanas de una zona como el sector de *Calle Vieja*. Lo anterior, como respuesta al constante urbanismo automatizado y sin planificación que atenta con los derechos humanos de salud, libertad, igualdad y equidad.

Los conceptos que se desarrollan a continuación contribuirán a la investigación permitiendo la interpretación de los resultados de las primeras etapas de recolección de datos y análisis.

1. 4. 1. Espacio Público y Vida Pública

El espacio público se puede definir como la tríada que conforman los aspectos físicos, simbólicos y políticos que exponen Jordi Borja y Zaida Muxì (2000) en su publicación *Espacio, ciudad y ciudadanía* y que resumen como el ordenador de la ciudad, el lugar de la expresión colectiva y el de la diversidad social y cultural. El espacio público es aquel que le da sentido a la ciudad y, al mismo tiempo, son las personas las que le dan sentido a este; entendiéndose que las personas, sus interacciones y las dinámicas que se desenvuelven en relación con las actividades que bordean

el espacio público y que se dan entre edificios se conoce como la vida pública.

Por lo anterior, la relación entre el espacio público y la vida pública resulta bastante estrecha. Se podría decir que el primero actúa como contenedor de la segunda, mas sin la vida pública el espacio público no tendría sentido ya que como desarrollan varios arquitectos y diseñadores urbanos como Christopher Alexander (1979) y Daniel Morgan (2006) las personas y sus dinámicas son las protagonistas en la ciudad.

En su artículo *Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano* (2006), Morgan se refiere a la presencia de la gente en el espacio público como una textura visual, la más importante, la que le da vida por sus colores, movimientos, sonidos y dinámicas cotidianas. Por esta razón, enfatiza que las intervenciones en el espacio público, más allá de centrarse en el carácter estético, deben centrarse en invitar a las personas a participar de él, por medio de la aplicación de ciertos conceptos y estrategias de diseño que proporcionen su bienestar en el lugar y, por lo tanto, promover la vida pública.

Entre los conceptos que destaca el autor, menciona que la confluencia de personas que atraviesan el lugar, pero sobre todo la concentración de actividades en los bordes del espacio público son las que atraen en gran parte a la

gente. Sumado a esto, la yuxtaposición de actividades funciona como medio integrador ya que entre más variedad de actividades ofrezca un lugar, más varía el tipo de usuario e, incluso, se podría alargar la vida pública en el espacio a lo largo del día.

Con respecto a las estrategias de diseño, Morgan toma como base los tipos de actividades que expone Jan Gehl en su libro *La Vida Entre Edificios* (1980) y se llevan a cabo en el espacio público:

“1) Las actividades necesarias; que uno realiza por obligación, como desplazarse a pie de un punto a otro, hacer fila, esperar el bus, etc.

2) Las actividades opcionales; que uno realiza por gusto cuando las condiciones son adecuadas, como ver las vitrinas de una tienda, sentarse a leer u observar a la gente, pararse un rato para apreciar una vista, etc.

3) Las actividades sociales; que uno realizada con otras personas, como reunirse, conversar, ver un espectáculo, etc.”

A partir de lo anterior, Morgan (2006) enfatiza sobre la importancia de que en el espacio público existan las condiciones para que las personas puedan llevar a cabo actividades cotidianas como caminar, sentarse, conversar, observar, entre otras. En este sentido y a partir de la experiencia peatonal, entre las estrategias que menciona el autor para responder a estas actividades está el tratamiento de las fachadas de los primeros niveles de los edificios que

bordean el espacio público ya que es un lugar que le brinda a las personas seguridad para estar. Al mismo tiempo, es una vista general de lo que pasa a su alrededor; así como menciona Morgan (2006): *“Las actividades en el espacio público tienden a nacer en el borde y moverse hacia el centro. Esto es así porque preferimos observar la actividad de otras personas desde lugares donde no llamamos la atención, (...). Estos lugares nos permiten estar en el espacio de forma poco comprometida. Si surge algo interesante dentro del espacio público, podemos acercarlo”*. Así mismo, es importante que haya conexión entre el espacio interno y el espacio externo para estimular el interés en las personas para permanecer o caminar más lento en el espacio público.

Entre otras estrategias, está la inclusión de elementos de continuidad y de discontinuidad que desarrolla el diseñador urbano Gordon Cullen. Los segundos son de alta relevancia ya que funcionan como secuencias de experiencias diversas que hacen que el recorrer el espacio público sea más interesante para sus usuarios, a lo cual se le puede relacionar el juego de las distancias reales y las distancias percibidas cuando se trata de largos recorridos peatonales. Sin embargo, los elementos de continuidad permiten que estas experiencias diversas se vinculen de distintas maneras y se logra, entonces, mantener una coherencia visual en el entorno urbano.

Otro aspecto que resulta valioso a la hora de pensar

en el espacio público, y por lo tanto para la presente investigación, es su flexibilidad, así como lo mencionan Birgitte Svarre y Jan Gehl en su publicación *Cómo estudiar la Vida Pública* (2013). Esta cualidad se refiere a la capacidad del espacio para albergar, no solamente a una gran cantidad de personas, pero a la gran diversidad que ellas podrían aportar (inclusión social); se alude a la variedad etaria, de género, de capacidad física, cultural y hasta de capacidad económica pues estos factores afectan la manera en la que se utiliza el espacio público. Así mismo, la flexibilidad de un espacio público tiene que ver con su adaptabilidad a la constante mutación de la vida pública: las distintas temporalidades de una jornada ya que no hay un mismo uso del espacio por la mañana que por la noche, teniendo claro que esto también depende del tipo de actividades que lo rodean e incluso, del cambio del clima a lo largo de un día. Finalmente, la flexibilidad también tiene que ver con cómo un lugar se puede transformar esporádicamente a causa de actividades sociales como ferias, festivales, u otros, lo que funciona como cualidad para la regeneración y dinamización del entorno urbano.

“Al facilitar la estancia de una persona en un espacio, al no imponer exigencias, estos espacios resultan atractivos, lo que a su vez, incrementa la posibilidad de que una actividad social ocurra, por la presencia de muchas personas en el lugar.” (Morgan, 2006)

Jane Jacobs en *Muerte y Vida de las Grandes Ciudades* (1961) plantea “la calle” de diferente manera de cómo la plantea Le Corbusier y el urbanismo moderno, para ella no es un mero vacío para la movilidad, la calle es una auténtica y compleja institución social donde aprendemos a socializar desde niños y por lo tanto a construir comunidad. Si la calle privilegia al carro por sobre el peatón, la calle se muere y es donde se da el fin de la ciudad. Es entonces que se debe ver el espacio público como el corazón de la vida urbana. Repensar todo aquello que permita humanizar el espacio público y experimentar el encuentro, el intercambio y la diferencia. Sin embargo las aceras no están construidas para dar seguridad ni albergar vida sino para cumplir con ciertas funciones como circular, y en muchos casos son simplemente un espacio residual entre edificios y calzadas.

Además, Jacobs (1961) demuestra que antes de cambiar una ciudad o intervenir en un espacio hay que conocerlo a fondo, entender cómo lo usan quienes lo habitan, qué aprecian de él, qué actividades realizan en sus calles, que parques son buenos y porque tiene más público que otros.

“El espacio público supone pues dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que le hace un factor de centralidad. La calidad del espacio público se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su fuerza mezcladora de

grupos y comportamientos; por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración culturales. Por ello es conveniente que el espacio público tenga algunas calidades formales como la continuidad en el espacio urbano y la facultad ordenadora del mismo, la generosidad de sus formas, de su diseño y de sus materiales y la adaptabilidad a usos diversos a través del tiempo.” (Borja & Muxi, 2000)

Seguidamente del análisis de los conceptos anteriores en conexión con los insumos derivados de esta investigación, se considerarán los siguientes como base de cada una de los diseños que se proponen para este proyecto.

1. 4. 2. Acupunturas Urbanas

Este es un concepto que nace de la combinación entre el método de curación chino y su aplicación al diseño urbano. La acupuntura china es una técnica que consiste en la inserción de agujas en puntos estratégicos del cuerpo que ayudan a equilibrar el flujo de energía a lo largo del cuerpo, sanando distintas zonas o malestares a través de los tejidos e interconexiones que se crean entre las agujas.

De esta forma, visualizando la ciudad como un organismo vivo que evoluciona, pero que también se enferma y regenera constantemente, y lo describe el teórico social y arquitecto Marco Casagrande, es un *“organismo pluri-*

dimensional, energético y sensorial; un ecosistema vivo” donde conviven diferentes personas, culturas y actividades, este suele degenerarse y enfermarse por falta de cuidado o planificación. Es por lo anterior que al existir zonas en riesgo y con déficit de programación, requieran intervenciones que busquen mejorar su estado, revitalizarle y equilibrar el funcionamiento de la ciudad misma. Esta curación se apoya en nuevas estrategias urbanas desarrolladas exclusivamente en el ámbito del espacio público, basadas en intervenciones puntuales, independientes pero coordinadas. Oriol Bohigas, también promueve estas actuaciones en el espacio público, fundamentado en que *“una buena acupuntura urbana promueve el mantenimiento y el rescate de la identidad cultural de una comunidad”*.

Muchos de los problemas urbanos ocurren por falta de continuidad. El vacío de una zona sin vida se puede sumar a los vacíos de los lotes baldíos y zonas residuales sin contenido. Además, la mezcla de funciones es sumamente importante. *“Si solo existe actividad económica y falta gente, es esencial incentivar la población. Si lo que ocurre es la falta de actividad, lo importante es incentivar los servicios”* (Lerner, 2003). Este es un elemento que tomar en cuenta para una planificación acorde a las necesidades que den complemento entre los distintos espacios y actividades para estimular una reacción positiva en el tejido urbano. Se deben tratar estas discontinuidades que se producen en la ciudad, así como otros conceptos, que se enfocan en *“curar”*

los espacios vacíos producidos por esas interrupciones espaciales. Cuanto más se integren las funciones urbanas, más se integrará la gente basándose en un *“modelo de ciudad en el que tiene prioridad la equidad, la convivencia y la cohesión social, el desarrollo sostenible, la habitabilidad, la solidaridad, la cultura y la educación urbana, al igual que la compacidad urbana, la conservación y la rehabilitación del patrimonio histórico y popular”* (Tarchópulos, 2006).

La función de una acupuntura urbana es trabajar sobre aquellos espacios abandonados o discontinuos dentro de la estructura de la ciudad, reivindicar el espacio público como punto de encuentro y reducir distancias entre el hogar, trabajo y ocio, creando un espacio fluido donde se puedan dar usos mixtos entre zonas residenciales, comerciales y recreacionales. Dado al movimiento de la población hacia las zonas periurbanas, se incrementa el uso extensivo de vehículos privados por lo cual ganan influencia las carreteras y los lugares de aparcamiento para vehículos privados, y el transporte público pierde valor. Eso lleva a un diseño urbano donde la escala humana se minimiza, y donde las ciudades están principalmente diseñadas para las necesidades de los desplazamientos en vehículo privado. El objetivo es conseguir reutilizar y reintroducir estos espacios de escala humana en su contexto con la finalidad de compactar la ciudad y así hacerla más eficiente y sostenible, pensando que los recorridos diarios de la gente que se moviliza por el espacio público sean lo más cómodos y seguros posibles.

1. 4. 3. Porosidad Urbana

La porosidad urbana es una cualidad que busca que la relación entre el espacio público y el espacio privado impacte de manera positiva la vida pública por medio del enriquecimiento de las experiencias de las personas en el ámbito urbano.

En la reseña *Lo Poroso y la Ciudad. “Denkbilder, epifanías en viajes”* de Walter Benjamin (2013) escrita por el antropólogo costarricense Luis Durán, se logra comprender que el concepto de porosidad urbana se produce a partir de otros conceptos que definen cómo se relacionan el ámbito público y el privado y que caracterizan las dinámicas urbanas de las personas.

La porosidad urbana se convierte en la antítesis del urbanismo moderno basado en la funcionalidad de la ciudad a través de medidas de planificación que buscan esencialmente la separación de las actividades residenciales, laborales e industriales, el distanciamiento entre las edificaciones residenciales de alta densidad como estrategia bioclimática y sanitaria y la adaptación de la ciudad a las nuevas velocidades mecánicas, así como se establece con mayor extensión en La Carta de Atenas (1933), manifiesto del urbanismo moderno. Además, los espacios de recreación y ocio -a los que se les hace referencia también como superficies verdes- se vinculan primordialmente con las zonas residenciales ya que se

consideran una extensión de la vivienda que bajo la misma lógica funcional, son espacios de recreación especializados.

En oposición a lo anterior, Luis Durán expone en su reseña cómo con la porosidad urbana se busca un urbanismo que rompa con la rigidez y la funcionalidad de la modernidad y, en cambio, se vuelva más interesante e inesperado en cuestión de experiencias para las personas que habitan la ciudad tanto permanente como esporádicamente. Así pues, la improvisación y la espontaneidad son conceptos que caracterizan las dinámicas que surgen de la cualidad de porosidad urbana y las cuales esta defiende en vista del abanico de oportunidades que abre para sus usuarios.

“Así, la porosidad como espíritu vibrante que se escurra más allá de los mecanismos de poder, se incrusta en la vida urbana, abre las calles, aligera el aire, fusiona al habitante con el suelo urbano, al usuario y usuaria con el mobiliario y los edificios. Las gentes se camuflan, mimetizan y confunden con las texturas. Experimentan y viven el espacio en distintas velocidades de flujo, son “lentos” por momentos, pero cuando necesitan del “instante” recurren a él. La llamada de la porosidad es hacia una permeabilidad espacio-temporal resultado de la “pasión” por lo imprevisto, producto -sugiere Benjamín- de la necesidad y la insuficiencia. Ninguna situación realizada es prevista para durar por siempre.” (Durán, 2013)

Sumado a esto, Walter Benjamín ilustra en una narración minuciosa y colorida -dentro de los párrafos del filósofo que L. Durán incluye en su reseña- la relación entre el espacio público y el espacio privado en la ciudad de Nápoles. Una relación cuyos límites se vuelven difíciles de identificar y que busca la relación de actividades y usos en lugar de separarlos. Por lo tanto, esta relación procura la continuidad espacio-temporal y la intercalación de momentos, tal cual lo alude el autor, como medio para la improvisación y la espontaneidad que, como ya se ha mencionado, caracterizan la porosidad urbana. L. Durán se refiere a esta relación entre los ámbitos público y privado como la permeabilidad.

Cabe destacar que la suavidad de los límites que se definen a partir de la permeabilidad que señala el antropólogo, recuerdan a los grados de privacidad (espacio público, semi-público, semi-privado y privado) que aborda Jan Gehl en su libro *La Humanización del Espacio Público* (2006), los cuales funcionan como transición para pasar del espacio público al privado y viceversa y que, al mismo tiempo, resultan en un mecanismo de seguridad para mantener las zonas residenciales vigiladas durante las actividades cotidianas (O. Newman, 1972). Sin embargo, en la reseña de L. Durán estas transiciones entre lo público y lo privado, específicamente en la ciudad de Nápoles, se tratan como intersticios ambiguos, es decir no son claramente definidos tal cual lo hace J. Gehl, pero dan cabida al intercambio entre ambos ámbitos. Entre las líneas

escritas por W. Benjamín, resalta la riqueza de las vivencias del filósofo y la actriz durante su recorrido por la caótica ciudad en el que fueron constantemente sorprendidos por actividades que se encadenaban una tras otra por medio de los estímulos sensoriales, ya fueran de mayor o menor intensidad. Una clara extensión del adentro hacia afuera y del afuera hacia adentro donde nacen las oportunidades a la improvisación y espontaneidad en la vida pública o como las llama L. Durán las “microlibertades” cotidianas.

“Percibir la porosidad consiste en entender el espacio urbano como un proceso, más que como una entidad física fija, y en este sentido, descubrir prácticas y usos que se oponen a un proyecto predeterminado. Esa es, ciertamente, la habitabilidad de la ciudad, o sea, la capacidad de habitar en acción y no solo en construcción. Aprender prácticas rituales que amoldan el espacio y lo convierten en una suerte de “espacio-umbral”, una latente liminalidad de lo “Uno” y lo “Otro”, cuya condición intersticial relaciona situaciones diversas en lugar de separarlas.”

Durán, 2013.

La porosidad urbana también se caracteriza por basarse en la flexibilidad y en el cambio constante y por concentrarse en las relaciones tanto entre personas como con el espacio. En relación con esto, vale la pena mencionar el documental basado en los libros de Jan Gehl, La vida entre edificios (sin año especificado) en el cual se habla de la “arquitectura de

los 5 km/h” la cual está diseñada para ser apreciada a la velocidad promedio de las personas caminando y que, por lo tanto, trabaja con la escala humana y con el detalle para enriquecer las experiencias de los usuarios.

Finalmente, la porosidad urbana en esencia se puede comparar con la “cualidad sin nombre” que desarrolla Christopher Alexander en su trabajo teórico sobre el espacio urbano, ya que se manifiesta a través de las experiencias y vivencias de las personas en y con el entorno urbano; tanto el público, el privado y la relación de ambos.

1. 5. MARCO METODOLÓGICO

1. 5. 1. Tipo de metodología y referencias metodológicas.

Como base para las propuestas de diseño urbano para la sección del espacio público especificada, y que compondrán el proyecto de graduación, la investigación se realizará bajo una metodología cualitativa que gire en torno a las experiencias y dinámicas de las personas en el espacio público del sector de *Calle Vieja*. Lo anterior por medio de herramientas, procesos y técnicas que caracterizan la metodología cualitativa como la recolección de datos a través de una alta sensibilidad y profunda observación del sujeto en su entorno.

Asimismo, resulta conveniente utilizar como referencia bibliográfica el libro de Jan Gehl y Birgitte Svarre, *Cómo estudiar la vida pública* (1980). En este, los autores exponen los métodos, herramientas y técnicas desarrolladas hasta entonces y aún vigentes para entender la interacción entre la vida pública y el espacio. La observación, el mapeo, el conteo de personas, los registros fotográficos y los registros de los movimientos de las personas son algunos ejemplos de estos.

Para llevar a cabo el proyecto de graduación, se plantean 3 etapas de las cuales las 2 primeras corresponden a la investigación bajo una metodología cualitativa de orden

descriptiva y la tercera, al procesamiento de los datos obtenidos para plantear los lineamientos a seguir en las propuestas de diseño urbano. Cada etapa se desarrolla con mayor detalle a continuación.

1. 5. 2. Etapas de la investigación.

1. 5. 2. 1. Etapa 1: Revisión histórica del desarrollo urbano del sector de *Calle Vieja*.

A partir de una metodología descriptiva, se plantea realizar una revisión histórica del desarrollo urbano del sector de *Calle Vieja* con el fin de entender la evolución de la morfología del contexto a nivel de actividades y usos de suelo y cómo, paralelamente, fue evolucionando el espacio público. Específicamente, este tipo de metodología se clasifica como investigación documental de tipo histórico.

Técnicas:

- **Recolección de datos** en las instituciones correspondientes sobre el desarrollo del sector tanto a nivel de usos de suelo como de las intervenciones en el espacio público.
- **Conversaciones** con los habitantes originarios del sector de *Calle Vieja* para aprehender desde sus perspectivas la evolución que ha tenido el lugar.

1. 5. 2. 2. Etapa 2: Descripción de las dinámicas sociales en el sector de *Calle Vieja*.

Con el fin de entender detalladamente la morfología del espacio público en el sector de *Calle Vieja* y cómo se desenvuelve como soporte físico de las actividades comerciales y usos del suelo, se efectuará un estudio de las dinámicas y las experiencias de las personas en el lugar a través de una metodología descriptiva fenomenológica.

En esta etapa se implementarán técnicas descritas en el libro *Cómo estudiar la Vida Pública* de Jan Gehl y Birgitte Svarre (2013).

Técnicas:

- **Observación:** permite identificar y entender tanto los patrones de comportamiento de los distintos grupos sociales como algunas de sus necesidades en el espacio público y por qué ciertas situaciones se dan en lugares específicos y/o al contrario.
- **Mapeo:** funciona para registrar en un plano del contexto físico las distintas actividades identificables en el espacio público a través de una simbología. También permite registrar los recorridos que más frecuentan las personas, los lugares en los que deciden quedarse y hasta las concentraciones de usuarios. También se conoce como “mapeo de comportamientos”.
- **Registro fotográfico:** es importante documentar por medio de la fotografía las situaciones en las que la interacción entre la vida pública y el espacio es exitosa o no.
- **Inmersión:** consiste en el contacto directo del

observador con las experiencias de los diferentes tipos de usuario del espacio público. Parte de este ejercicio es seguir a las personas, tratar de entender sus movimientos y sus dinámicas en el espacio público.

- **Conteo de personas:** es una técnica que permite generar promedios de los ritmos diarios de las distintas actividades que se dan en el espacio público.

1.5.2.3. Etapa 3: Planteamiento de lineamientos y elaboración de las propuestas de diseño.

Con el fin de desarrollar las propuestas de diseño para el espacio público del sector de *Calle Vieja* y replantear la manera en la que este se relaciona con las actividades de sus bordes, se necesitan plantear lineamientos de diseño basados en el marco teórico propuesto y la información obtenida de las etapas anteriores; por lo que se proponen dos fases.

Fase 1: Planteamiento de lineamientos de diseño.

Los lineamientos de diseño surgirán a partir del procesamiento y análisis de la información obtenida en las dos primeras etapas de la investigación y, además, se regirán por los conceptos teóricos planteados en el Capítulo 4 de este documento. La metodología para esta etapa se basará en la segunda fase que propone la metodología del Human-Centered Design, la cual se conoce como la Fase de Ideación.

Técnicas:

- Una vez concluidas las etapas de recolección de datos y observación, resulta indispensable compartir a nivel grupal la información obtenida, los tipos de usuarios identificados, impresiones, fotos y demás.
- Organización y síntesis de la información con el fin de visualizar patrones de comportamiento, entender las distintas perspectivas de los usuarios y así desmenuzar el contexto en el que se trabaja para identificar oportunidades y necesidades.
- Planteamiento de los lineamientos.

Fase 2: Elaboración de proyectos.

Una vez planteados los lineamientos de diseño, se procederá con la implementación de estos en las 2 propuestas de diseño urbano que se sugieren para alcanzar el objetivo principal de este proyecto de graduación.

Técnicas:

- Aplicación de lineamientos de diseño y del concepto de acupunturas urbanas para la propuesta de diseño urbano para el tratamiento del espacio público.
- Aplicación de lineamientos de diseño y del concepto de porosidad urbana para la propuesta de diseño urbano que trabajará la relación entre el ámbito público y el privado.

1.5.2.4. Propuesta de mecanismo de evaluación.

Con el fin de que la investigación y el planteamiento de los diseños mantengan un curso coherente y acorde a los objetivos planteados, se considera necesario realizar evaluaciones periódicas durante todo el proceso. Para esto, se plantean cuatro tipos de evaluaciones:

- Evaluación de necesidades para determinar la información e indicadores que serán precisos para el desarrollo de cada etapa.
- Evaluación de proceso para reflexionar sobre la pertinencia de la información que se va obteniendo y produciendo con respecto a los objetivos y alcances planteados.
- Evaluación de resultados por etapas con el propósito de examinar que la información obtenida de primera y segunda mano en los dos primeros objetivos, efectivamente, funcione como insumos para las propuestas de diseño que se plantean en el tercer objetivo.
- Evaluación final para determinar el nivel de cumplimiento de los objetivos y los cambios que se produjeron a lo largo del proyecto *Calle Vieja: Corredor Urbano*.





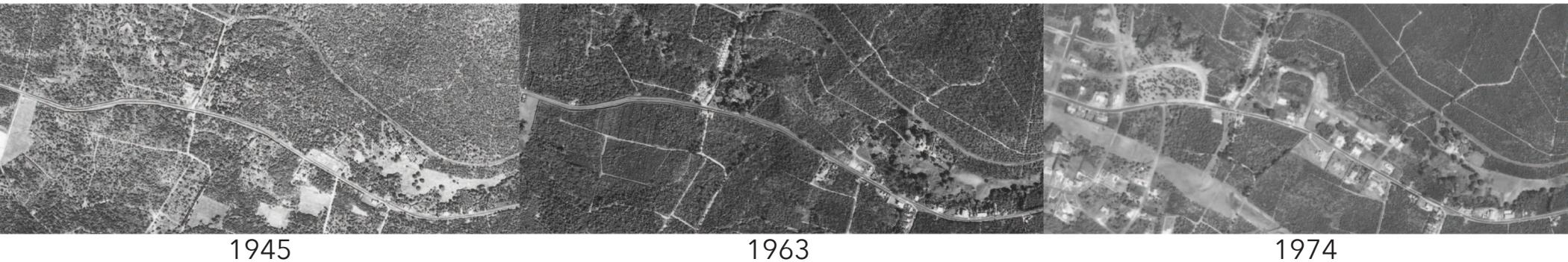
02



REVISIÓN
HISTÓRICA

2. REVISIÓN HISTÓRICA

En esta primera etapa que corresponde a la revisión histórica, se plantea la comparación entre la evolución de los modelos económicos en Costa Rica desde la época cafetalera hasta la actualidad (en forma de línea cronológica, ver *Diagrama 4*) y una secuencia cronológica de imágenes aéreas del Sector de *Calle Vieja* a partir de 1945 hasta 1990. De esta forma se pretende exponer la manera en la que la morfología urbana del Sector se ha transformado a partir de las actividades económicas con mayor importancia según el período económico del país. Lo cual se podría tomar como una muestra del patrón de desarrollo de las zonas periurbanas de Costa Rica.



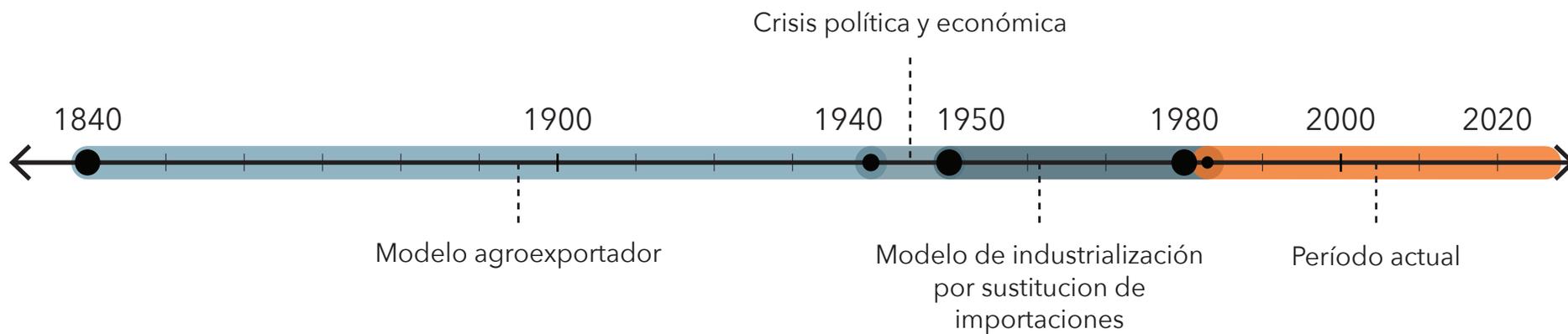
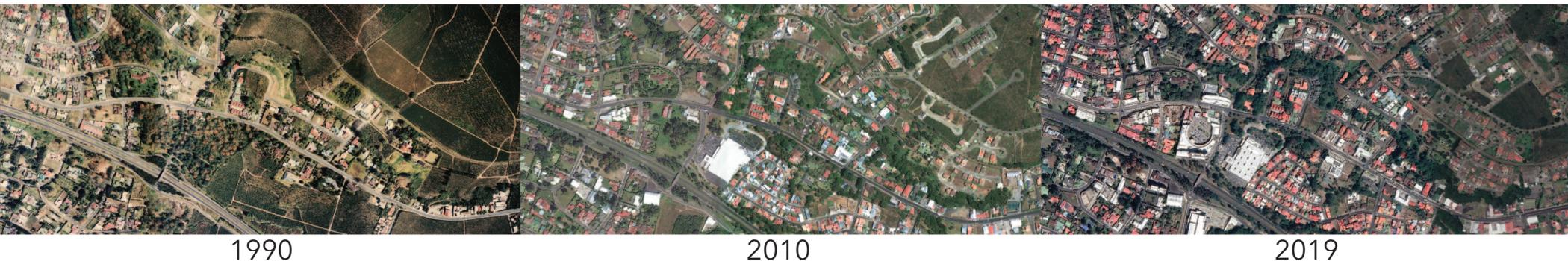


Diagrama 4. Línea de tiempo de los modelos económicos en Costa Rica. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)



2. 1. MODELO ECONÓMICO AGROEXPORTADOR Y PERÍODO 1940-1950 EN LA UNIÓN.

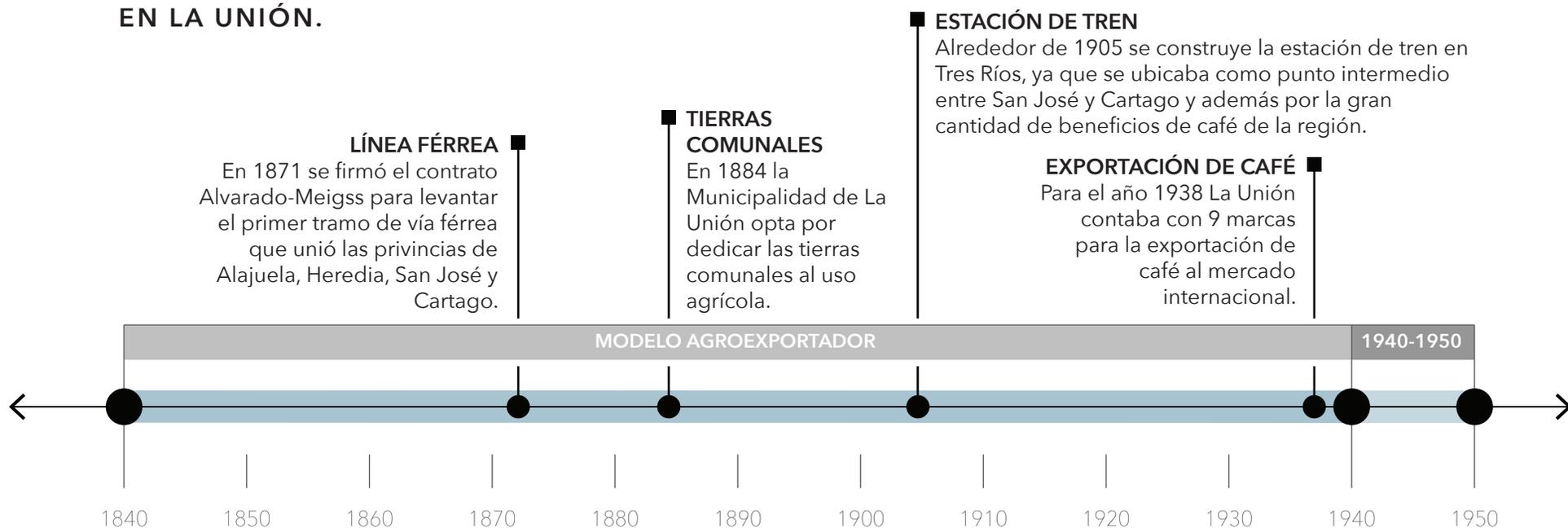


Diagrama 5. Línea de tiempo del modelo agroexportador en el sector de *Calle Vieja*. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

El sector de *Calle Vieja* fue considerado una de las regiones más importantes para el cultivo del café durante este período dada su localización a una altitud de 1345 msnm y a sus condiciones climáticas. Debido a lo anterior y a que esta actividad representaba el motor de la

economía nacional, el paisaje de esta región se pintó con largas extensiones cafetaleras que pertenecían a unas cuantas familias ligadas a las actividades políticas del país¹. Asimismo, durante el período de 1920 y 1950, la población se consideraba meramente cafetalera.

1. Jiménez, M. y Malavassi, R. (2006). Evolución histórica de la imagen urbana del cantón de La Unión durante el período cafetalero (1841-1963). Levantamiento de arquitectura representativa y planteamiento de corredores históricos. Tomo I. Tesis de graduación, Universidad de Costa Rica. San José, Costa Rica.

La vía principal que ahora se conoce como *Calle Vieja*, conocida en aquel entonces como *Calle Real*, era por la cual se transportaba el producto de la actividad cafetalera al ser el principal conector entre las provincias de San José y Cartago².

La década comprendida entre 1940 y 1950, fue de muchos cuestionamientos sobre el modelo agroexportador y reformas políticas. En el Sector de *Calle Real* todavía

no se sentían la repercusiones de lo que sucedía en la ciudad capital y la actividad cafetalera, a pesar de las bajas condiciones del mercado internacional, seguía siendo de las principales actividades junto con las plantaciones de banano. Por lo que el paisaje del sector no cambió mucho hasta las siguientes décadas³.

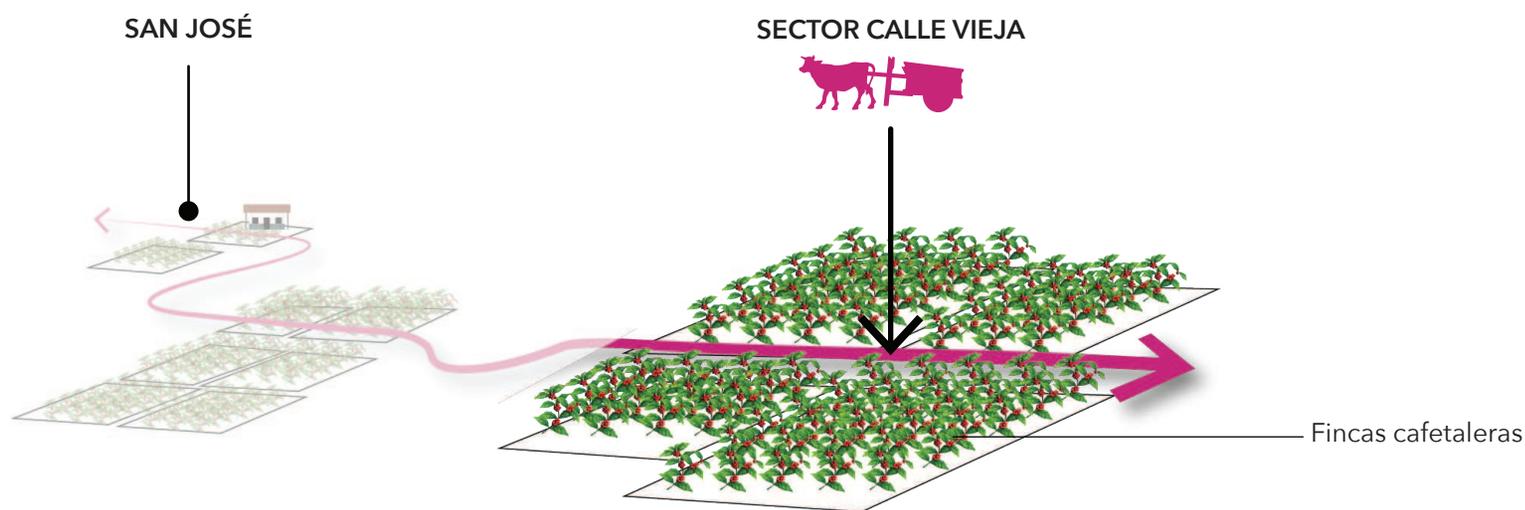


Diagrama 6. Síntesis del modelo económico agroexportador en *Calle Vieja* a Tres Ríos. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

2. Idem
3. Arias, R; Benavides, S; Parada, A. (2019). Síntesis de la historia económica de Costa Rica: ¿Cuáles son los patrones de desarrollo económico?. Revista Apuntes. (3), 1-4.

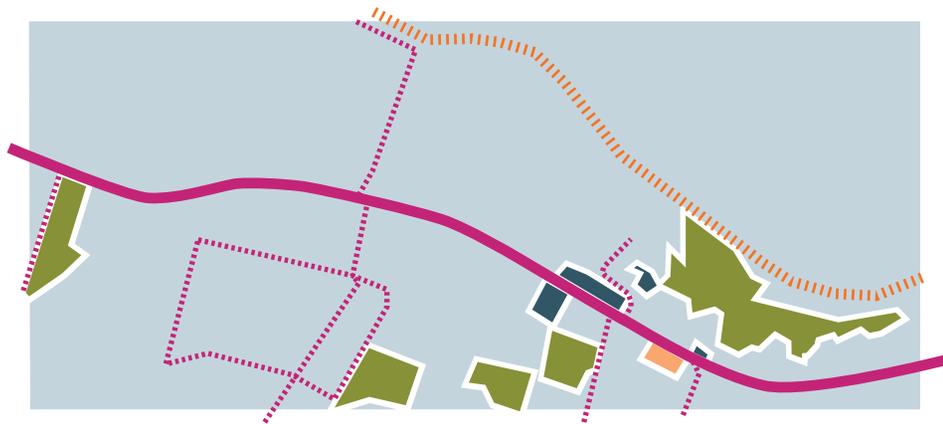


Diagrama 7. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 1945. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

Usos

 Campos de cultivo de café	 Mancha institucional
 Mancha habitacional	 Áreas verdes

Vías

 Calle principal / Calle Real	 Senderos
 Calle secundaria de asfalto	 Línea del tren
 Calle de lastre	 Autopista



Imagen 3. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -1945. Fuente: Instituto Geográfico Nacional [IGN] (2020)

2. 2. MODELO ECONÓMICO DE INDUSTRIALIZACIÓN POR SUSTITUCIÓN DE IMPORTACIONES.

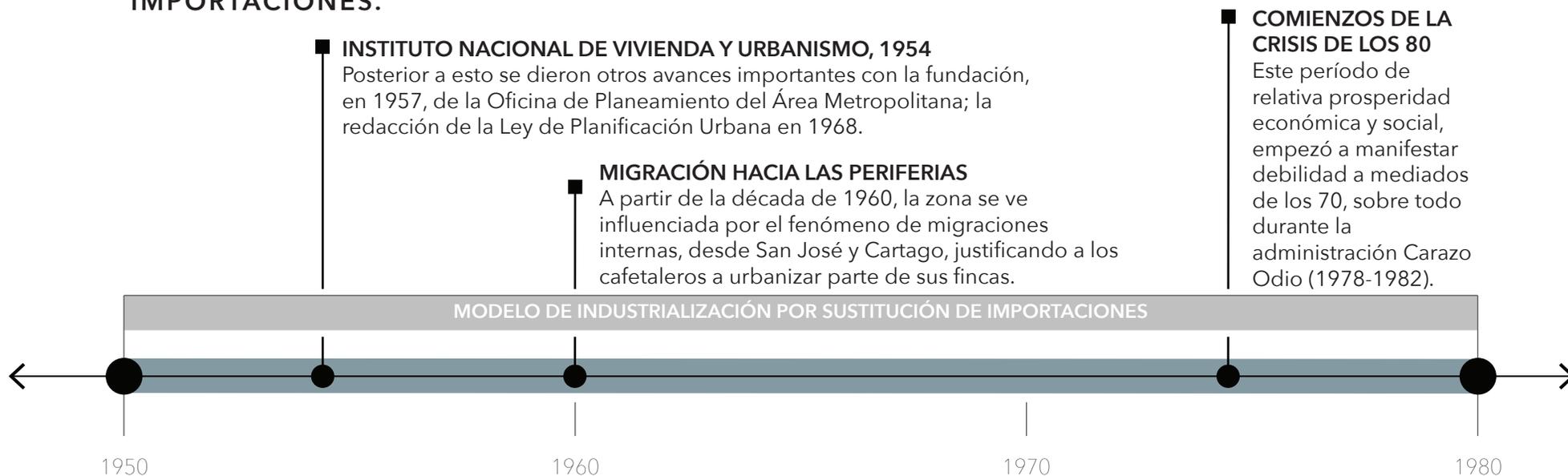


Diagrama 8. Línea de tiempo del modelo de industrialización por sustitución de importaciones en el sector de *Calle Vieja*. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

Durante la segunda mitad del siglo XX, gracias al Estado Benefactor, la economía costarricense dio un giro importante. Se caracterizaba por la intención de producir todos los productos que anteriormente importaba, por la diversificación de las exportaciones y el desarrollo del sector terciario, pero, sobretodo, por la intervención del Estado. Esto último ocasionó que se viviera un ambiente de

estabilidad política, el cual se vio reflejado en el progreso social que se vivió en esta época ⁴.

Tras el cambio de modelo económico y sus repercusiones, surgió la creación de instituciones y regulaciones de planificación y ordenamiento territorial, como lo fueron el INVU y la Ley de Planificación Urbana. Lo anterior, debido

4. Solórzano, Marlene. (2017) La sociedad contemporánea: la interdependencia e interconexión global y los procesos históricos que definen la Costa Rica actual. Antología CONED, Universidad Estatal a Distancia. pág. 85.

a la expansión de la mancha urbana hacia los campos de café, cada vez más urbanizados debido a la migración de la población rural hacia las periferias de los centros urbanos.

El Sector de *Calle Real* comenzó a dar indicios de este desarrollo sobre la calle principal para la década de 1970, como se observa en la *Imagen 5*. Para el año 1974, la zona ya contaba con algunas viviendas y calles secundarias en lo que anteriormente eran zonas cafetaleras. Además, en este año se dio inicio a la construcción de la carretera Florencio del Castillo (Ruta Nacional 2), que conectaría a Curridabat con Tres Ríos de manera más rápida.

En el año 1977, se finalizó la primera etapa de construcción de dicha carretera y, en 1979 comenzó su segunda etapa de construcción que conectaría hasta La Lima de Cartago. Esto generó que se convirtiera en la vía principal de conexión entre San José y Cartago. De esta forma, *Calle Real* pasó a

ser una vía secundaria, con menor flujo vehicular y mayor atractivo para la construcción residencial, reconociéndose ahora como *Calle Vieja*.

El Valle Central ha sido siempre un receptor de población. En 1963 el 46,83 % de los habitantes del país residía en la Gran Área Metropolitana y para el año 1979 esta cifra se elevó a un 49,12 %⁵, lo cual se evidencia en el crecimiento habitacional percibido en las fotografías aéreas obtenidas del Instituto Geográfico Nacional (ver *Diagrama 9*, *Diagrama 10* y *Diagrama 11*).

Del lado de Curridabat se dio un crecimiento residencial de mayor cobertura que del lado de La Unión, el cual se fue configurando de forma lineal sobre *Calle Vieja*. Sin embargo, posteriormente, se mantuvo gran área cafetalera detrás de las nuevas residencias, como se observa en la *Imagen 6*.

SIMBOLOGÍA

--- Límite Político

Usos

	Campos de cultivo de café		Mancha comercial
	Lotes baldíos		Mancha institucional
	Mancha habitacional		Áreas verdes

Vías

	Calle principal / Calle Real		Senderos
	Calle secundaria de asfalto		Línea del tren
	Calle de lastre		Autopista

5. Ribera, Wiliam (1987) Desarrollo Urbano en Costa Rica. Características y Problemas. Revista ABRA. 7(7-8), 281-300.



Imagen 4. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -1960.
Fuente: IGN (2020)



Imagen 5. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -1974.
Fuente: IGN (2020)



Imagen 6. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -1979.
Fuente: IGN (2020)

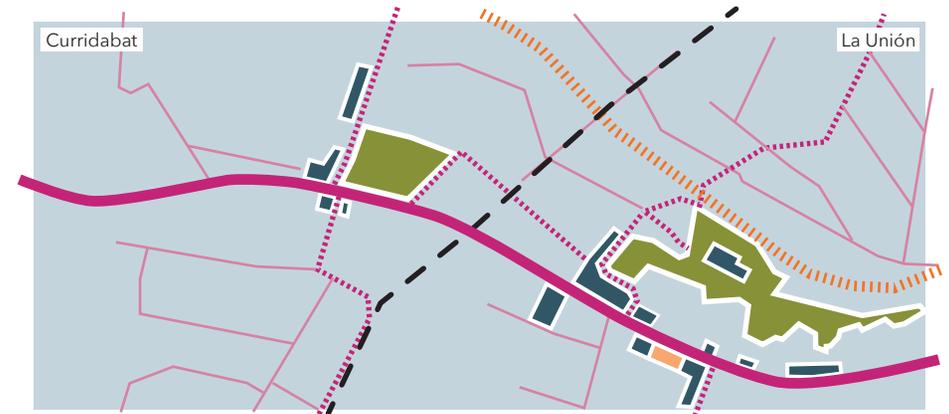


Diagrama 9. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 1960. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)



Diagrama 10. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 1974. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)



Diagrama 11. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 1979. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

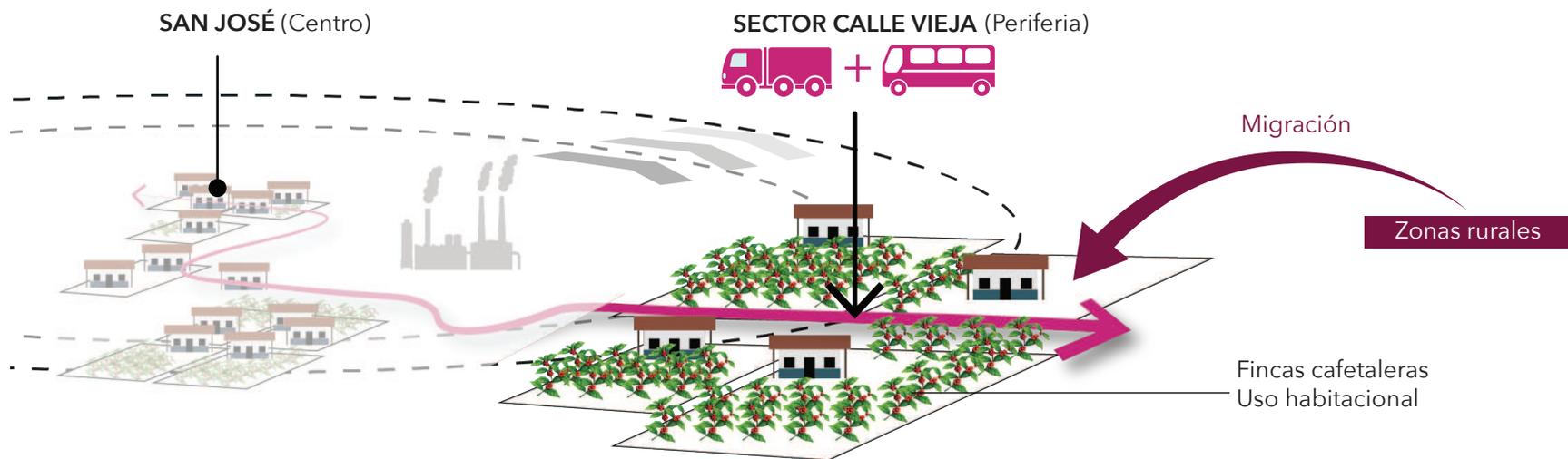


Diagrama 12. Síntesis del modelo económico de industrialización por sustitución de importaciones en *Calle Vieja* a Tres Ríos. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

2. 3. PERÍODO ACTUAL.

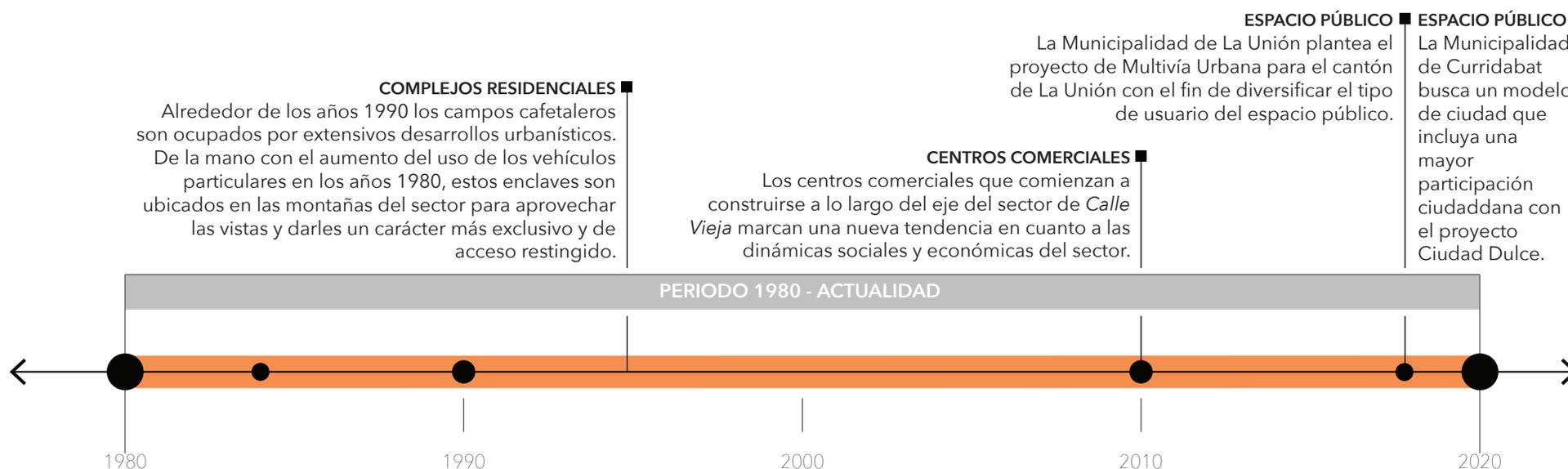


Diagrama 13. Línea de tiempo del período actual. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

Para los años 1980, la situación política del país estaba cambiando. Los nuevos cambios en las políticas económicas incidieron en la configuración del espacio urbano y en la relación de sus actividades; esencialmente de la Gran Área Metropolitana, la cual seguía expandiéndose de manera desorganizada y sin planificación. Al mismo tiempo, la configuración urbana también se estaba orientando hacia una ciudad para el carro⁶.

Es a partir de lo anterior que se comienzan a proponer planes y políticas públicas como esfuerzos para ordenar la región (Plan GAM de la década de 1980, el PRUGRAM en el 2008, el PNOT y el POTGAM en 2012, el Plan GAM del 2013 y el Reglamento de Renovación Urbana del INVU del 2017)⁷. Sin embargo, hasta el presente no se percibe un verdadero ordenamiento urbano funcional, por lo que el crecimiento y transformación de la mancha urbana sigue su propio curso.

6. Boza, J., Chávez, D. y Segura, I. (2015) Observaciones. Arquitectura en condición periurbana en el GAM. Seminario de graduación. Universidad de Costa Rica.

7. Von Breymann, H. (2017) Morfología y regulación urbana en la transformación de la ciudad. El caso de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica. *Revistarquis*. 6 (2), 16-27.

El cantón de la Unión no ha sido la excepción.

En el sector de *Calle Vieja* se continúa con la constante transformación de los campos cafetaleros en manchas habitacionales. No obstante, a partir de los años 1990 se fraccionaron extensos terrenos dedicados al cultivo del café para convertirlos en nuevos desarrollos urbanísticos, como se observan en las fotografías de la *Imagen 7*, *Imagen 8* y *Imagen 9*, que bajo el argumento de seguridad y exclusividad se aíslan físicamente de su entorno urbano utilizando la estrategia del amurallamiento, contemplando su acceso prioritariamente por medio del automóvil.

Dado a que la economía del país desde los años 1980 tiende con más fuerza a una terciarización de sus actividades económicas⁸, es a inicios de los 2000 (después de todos los procesos de ocupación de las tierras para el uso habitacional) que en el Sector de *Calle Vieja* se comienza a sentir la presencia de nuevos usos de carácter comercial. Alrededor del 2010 se percibe el inicio de una nueva tendencia en cuanto al arquetipo que acogerá dicha actividad: los centros comerciales de pequeña y mediana escala (ver *Diagrama 15*). Es hasta el presente, que muchas viviendas ubicadas a lo largo del sector han sido reemplazadas por estos conjuntos comerciales.

CARRO... ...CENTRISMO

***“Fenómeno en donde el automóvil particular tiene un régimen de privilegios sobre cualquier otra manifestación de movilidad urbana. Este fenómeno posee implicaciones directas en la configuración urbana, las formas de movilidad y la conceptualización del espacio público.”
(Abramovay, 2017).***

8. Carvajal, A. y Vargas, J. (1987). El surgimiento de un espacio urbano-metropolitano en el Valle Central de Costa Rica: 1950-1980. Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica. 13(1), 71-94.



Diagrama 14. Síntesis del período actual en *Calle Vieja* a Tres Ríos. Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

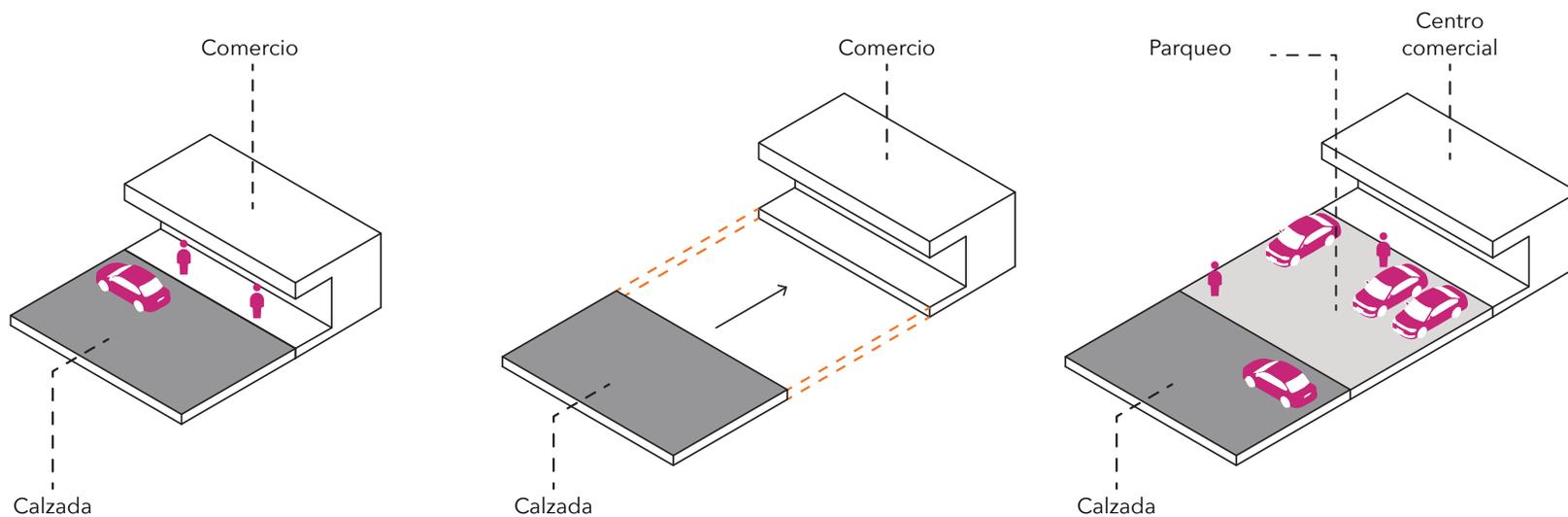


Diagrama 15. Arquetipo de centro comercial desarrollado a partir del fenómeno carrocentrista en *Calle Vieja*. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)



Imagen 7. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -1990.
Edición: IGN (2020)



Imagen 8. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -2010.
Edición: IGN (2020)



Imagen 9. Fotografía aérea del sector *Calle Vieja* -2020.
Edición: IGN (2020)



Diagrama 16. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 1990. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)



Diagrama 17. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 2010. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)



Diagrama 18. Síntesis de usos y vías en el sector de *Calle Vieja* - 2020. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2020)

SIMBOLOGÍA

--- Límite Político

Usos

 Campos de cultivo de café	 Mancha comercial
 Lotes baldíos	 Mancha institucional
 Mancha habitacional	 Áreas verdes

Vías

 Calle principal / Calle Real	 Senderos
 Calle secundaria de asfalto	 Línea del tren
 Calle de lastre	 Autopista

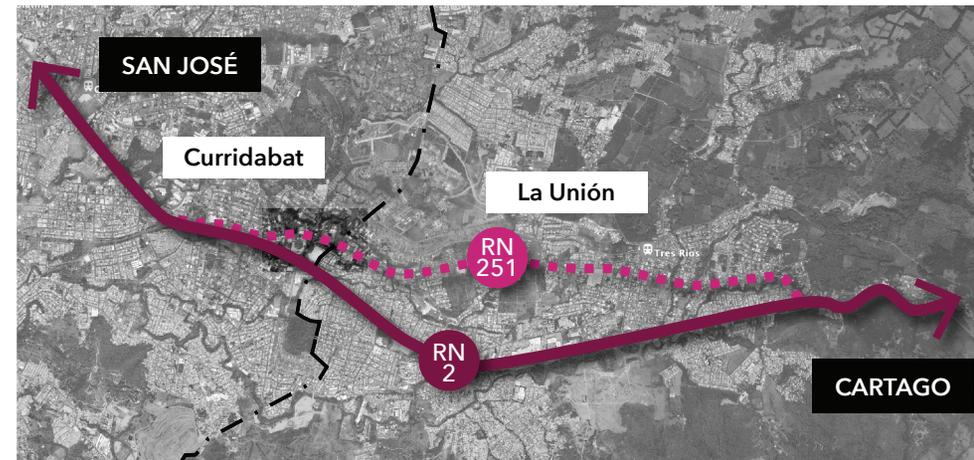


Diagrama 19. Calle Vieja: De conector nacional a conector local. Imagen de IGN. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

2. 4. CONCLUSIONES

Después de la revisión histórica anterior, se puede concluir que el sector de *Calle Vieja*, como muchas zonas periféricas al centro de San José, es producto de una evolución urbana bastante influenciada por dos grandes factores: las principales actividades económicas que rigen en el país y el fenómeno carrocentrista.

Más específicamente, y como antecedentes necesarios para comprender la situación actual en el sector, se deben rescatar tres ideas principales:

Calle Vieja representó por mucho tiempo la principal conexión entre las provincias de San José y Cartago. Sin embargo, su nivel jerárquico se vio afectado a partir de la

década de 1970, con la construcción de la carretera Florencio del Castillo (Ruta Nacional 2), la nueva conexión rápida y directa entre las provincias mencionadas anteriormente. Por lo tanto, *Calle Vieja* se convirtió en la ruta alternativa y que, actualmente, conecta a los cantones de Curridabat y La Unión (siempre entre las dos provincias).

Por otra parte, las dinámicas sociales actuales se deben, en gran parte, al desarrollo urbano del sector, el cual careció de una verdadera planificación urbana. Al contrario, y como se vio en la revisión histórica, las actividades en los alrededores de *Calle Vieja*, se fueron reemplazando según el modelo económico que rigiera en el país por un proceso de adaptación, más que de planificación.

Consecuentemente, el espacio público también tuvo necesidad de cambios para adaptarse. Pasando de ser un espacio para el transporte de café, durante el modelo agroexportador, a uno de transporte de productos y acceso a viviendas durante el modelo siguiente. No obstante, con la llegada del fenómeno carrocentrista, el desarrollo del espacio público se direccionó a favor de los vehículos motorizados.

Resulta importante recordar que detrás de todas las actividades que caracterizan a la zona: hay personas; y que, ya sean residentes, trabajadoras o visitantes, en algún momento del día hacen uso del espacio público. Pero entonces ¿cómo es su experiencia en él?

Planteado el cuestionamiento anterior, para el siguiente capítulo, se propone un análisis de sitio. Esto con el fin de comprender de una manera más asertiva cuáles son las dinámicas de las personas en el espacio público del sector de *Calle Vieja*: su relación con el lugar, cómo se mueven, dónde se concentran, saber de sus experiencias sensoriales y sus expectativas.





03



A N Á L I S I S

3. ANÁLISIS DE SITIO

3. 1. ENFOQUE DEL ANÁLISIS

Hasta este punto se sabe que el sector de *Calle Vieja* comenzó como una zona meramente agrícola cuya vía principal estaba dedicada especialmente al paso y transporte de cultivos. Posteriormente evolucionó a ser un corredor que acoge una densidad poblacional alta⁹ con usos habitacionales complementados por actividades comerciales y de servicios.

Esto repercute en la articulación visual y física de las actividades económicas que han llegado a establecerse desde hace más de una década, y de las que siguen llegando actualmente. Sin embargo, la zona ha ido tomando un carácter de estancia debido a este crecimiento comercial que atrae personas como punto de actividad, y ya no solamente como lugar de paso.

Dado que el espacio público es el que actúa como elemento de cohesión y articulación dentro de un espacio urbano¹⁰, existe la necesidad de estudiar a una escala humana¹¹ la configuración de este elemento en el sector de

Calle Vieja y las dinámicas sociales que se dan en él.

3. 1. 1. Enfoque Humano

Para este análisis es imprescindible una metodología cualitativa, por medio de la observación directa de las dinámicas sociales de las personas y por medio de conversaciones y encuestas de los usuarios del lugar.

El sujeto de estudio del análisis, son todas aquellas personas que se ven impactadas directamente por las condiciones actuales del entorno urbano del sector de *Calle Vieja*. Se refiere a las personas que hacen uso directo, frecuente o diario, del espacio público para movilizarse y realizar sus actividades, sin importar su edad, género, etnia, condición física, económica u otra condición.

Por lo tanto, conocer quiénes son sus usuarios, entender cómo lo utilizan y con qué frecuencia, entre otras variables, y analizar cómo se relacionan con las actividades tanto en el espacio público como con las del espacio privado que lo rodean en sus bordes. Esto con el fin entender las necesidades de las personas y contraponerlos con lo que la actual configuración morfológica del espacio público permite.

9. Datos obtenidos del Instituto Nacional de Estadística y Censos. Se comparó la densidad del cantón de Curridabat y de La Unión con respecto a la densidad del país. Estos datos fueron obtenidos del documento Indicadores cantonales. Censos Nacionales de población y vivienda 2000 y 2011. Obtenido en www.inec.cr

10. Afirmación deducida a partir de Gehl, J. (2006) *La humanización del espacio urbano*. Barcelona, España. Reverté.

11. Gehl, J. & Svarre, B. (2013) *How to Study Public Life (Cómo estudiar la vida pública)*. Washington, Island Press.

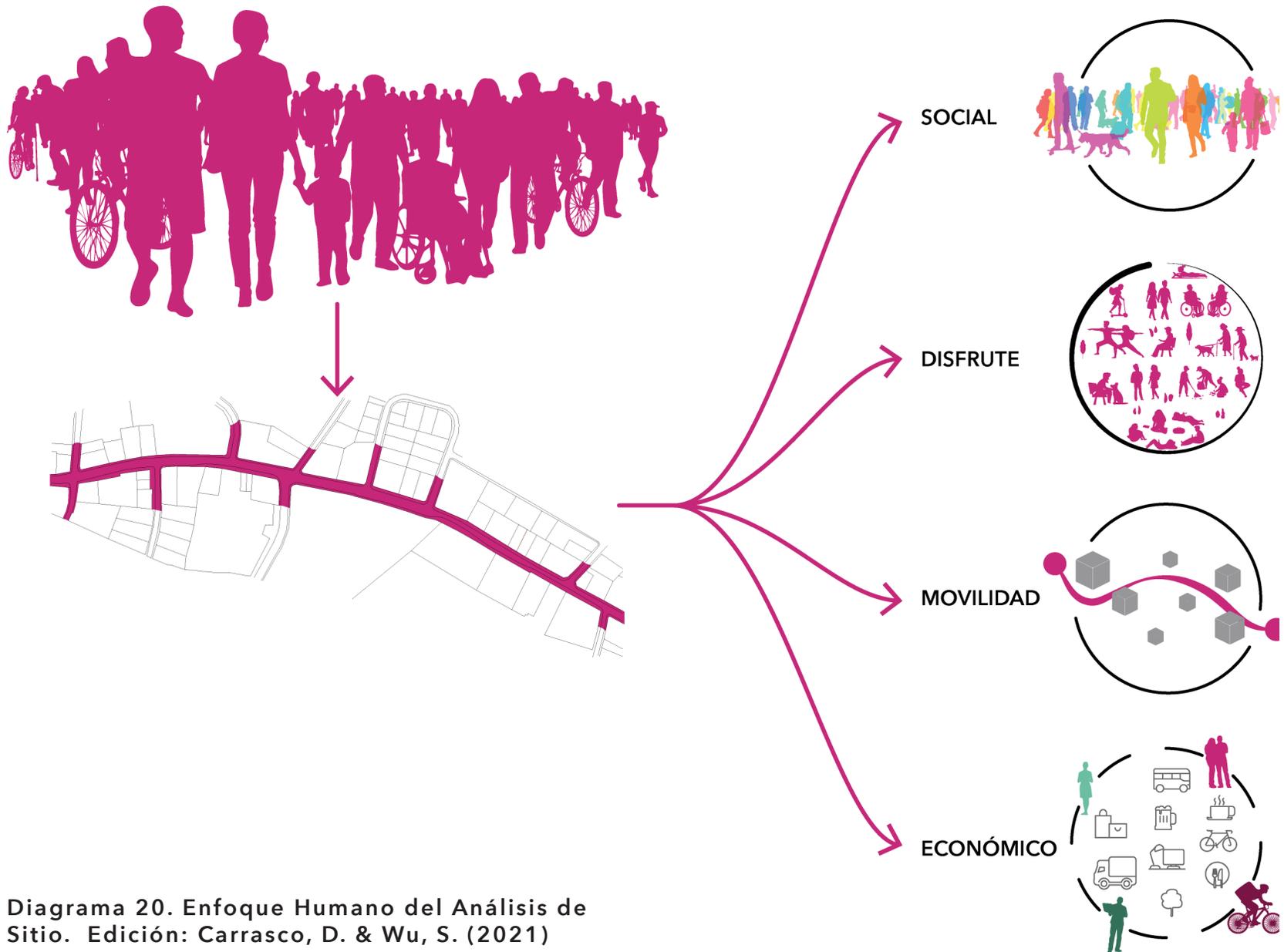
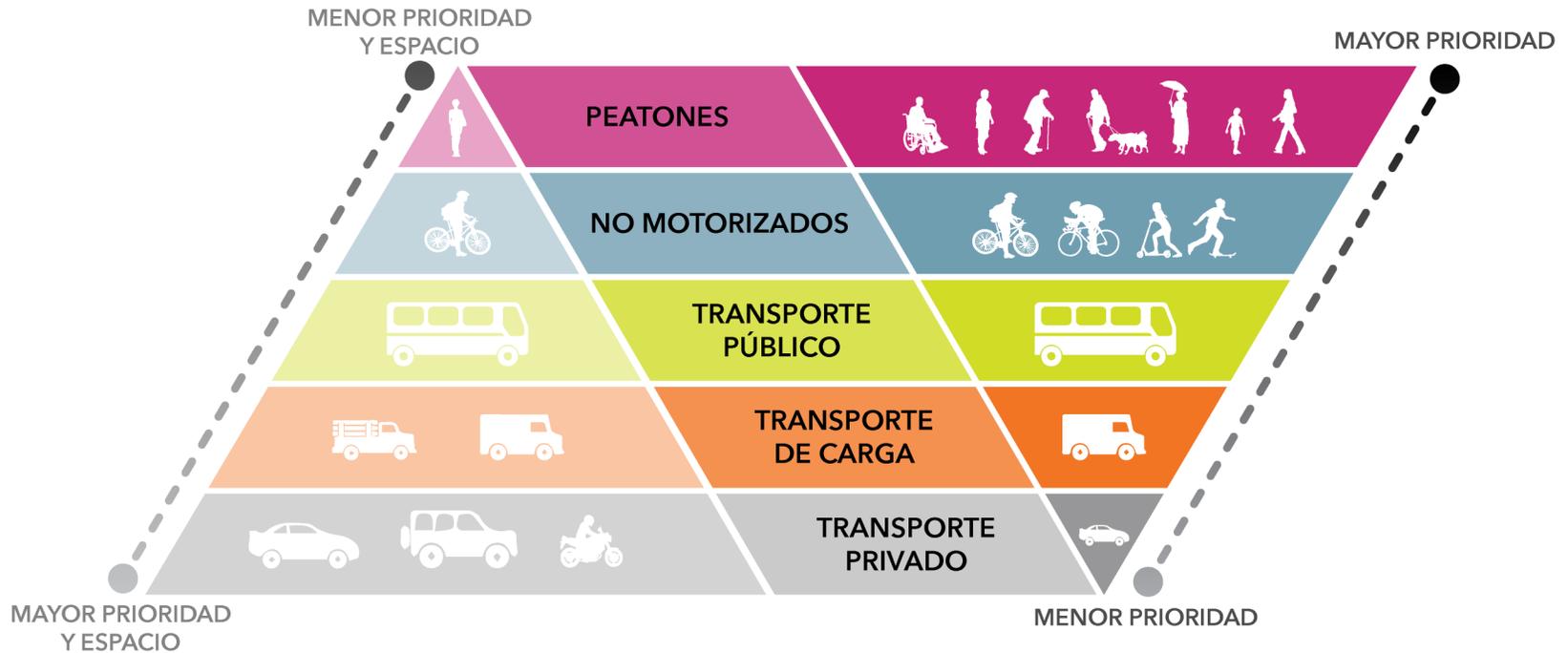


Diagrama 20. Enfoque Humano del Análisis de Sitio. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3. 1. 2. Enfoque Humano de Movilidad

Calle Vieja es una zona de alta movilidad, en todo tipo de medios de transporte, tanto vehiculares motorizados, como no motorizados. Además, existe una gran cantidad de personas que se movilizan a pie por este sector. Es por esto que se debe tomar en cuenta la Pirámide Invertida de Movilidad Urbana (ver *Diagrama 21*). Esta le da vuelta al paradigma actual de movilidad, donde se prioriza el

transporte privado y se le ofrece el mayor espacio y calidad de infraestructura, dejando en las mínimas condiciones a los más vulnerables, que son los peatones. Con este nuevo paradigma, se busca una mejora en la visión de los planificadores para crear espacios e infraestructura priorizando la calidad espacial para los peatones y los medios de movilidad no motorizados. A esto se le llama movilidad activa.



PIRÁMIDE DE MOVILIDAD URBANA ACTUAL



PIRÁMIDE INVERTIDA DE MOVILIDAD URBANA

Diagrama 21. Enfoque Humano de Movilidad. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

En Costa Rica, durante los últimos años se ha comenzado a implementar este nuevo paradigma de movilidad activa, gracias a grupos activistas, organizaciones y consultores que están generando un cambio en cómo se deben planificar las ciudades. La nueva Ley de Movilidad Peatonal N° 9976 y la Ley de Movilidad y Seguridad Ciclística N° 9660, integran la movilidad activa y la pirámide invertida de movilidad, para generar mejores infraestructuras para peatones, ciclistas y otros medios de movilidad no motorizada y usuarios del transporte público. Buscando desincentivar el uso de transporte particular de modo que la calidad del espacio público mejore en pro de todas las personas que hacen uso directo de este, puesto que a fin de cuentas, todos son usuarios del espacio público.

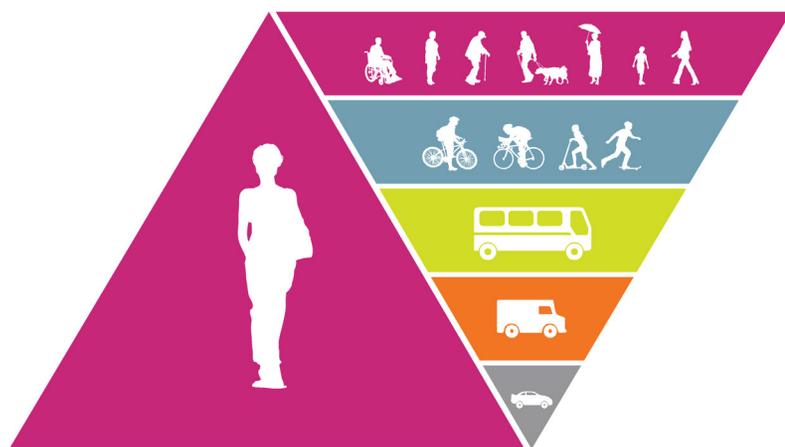


Diagrama 22. Usuarios del Espacio Público.
Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3. 2. METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS DE SITIO

Con el fin de entender detalladamente la realidad actual del sector de *Calle Vieja*, las dinámicas sociales que se llevan a cabo, la morfología de su espacio público y cómo este se desenvuelve como soporte físico de las actividades comerciales y usos del suelo, se efectúa el análisis de las dinámicas y las experiencias de las personas que habitan, trabajan y/o se recrean a lo largo de este corredor a través de una metodología descriptiva fenomenológica.

A continuación, un diagrama de los pasos metodológicos que se llevaron a cabo:

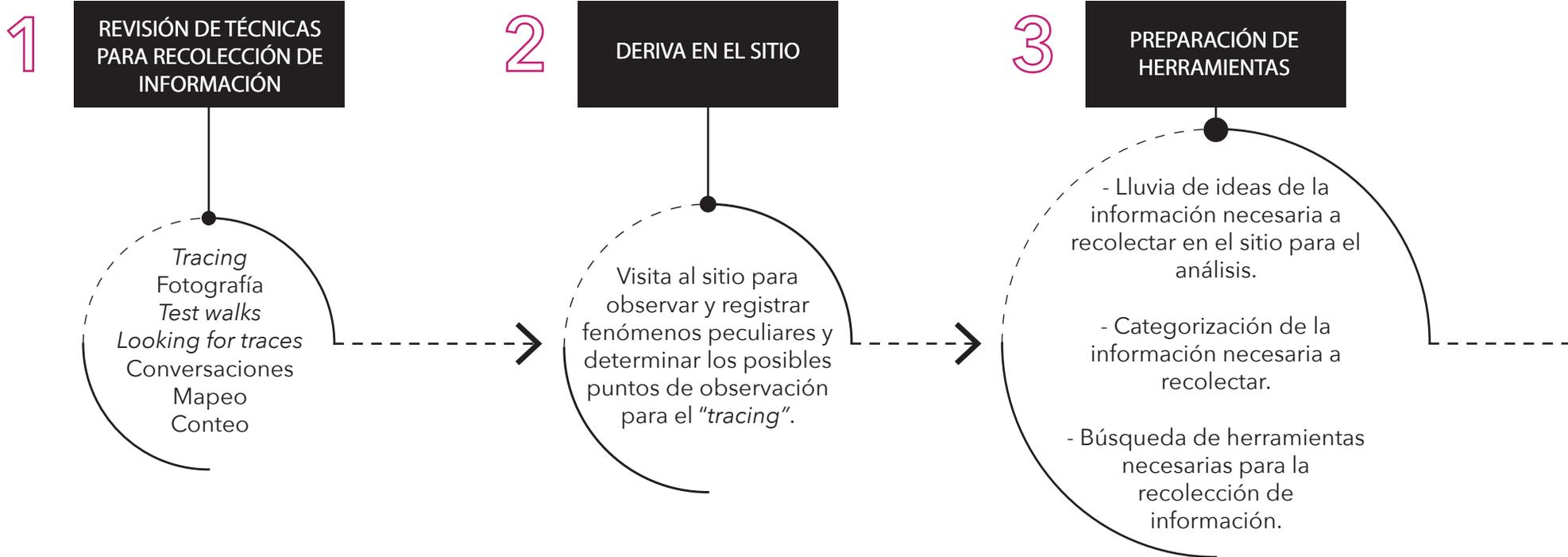


Diagrama 23. Pasos Metodológicos para Análisis de Sitio. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

4

RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Puesta en práctica de las técnicas para recolectar información en el sitio por medio de las herramientas establecidas.

5

PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN

- Digitalización de la información recolectada.
- Cruce y análisis de la información.

6

EVALUACIÓN Y CONCLUSIONES

- Evaluación de la información obtenida del análisis.
- Conclusiones del análisis.

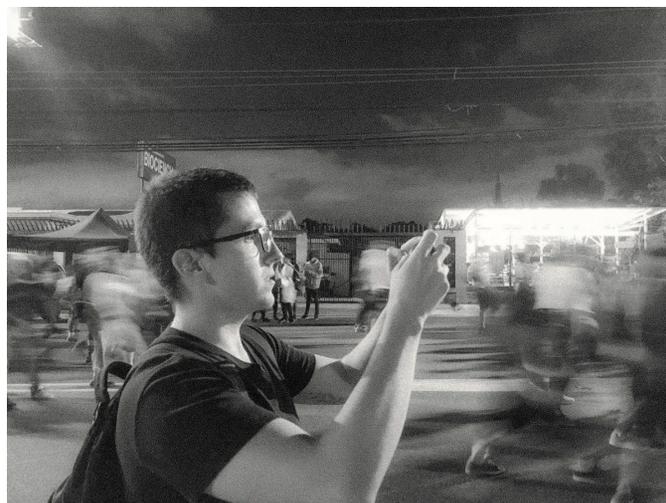
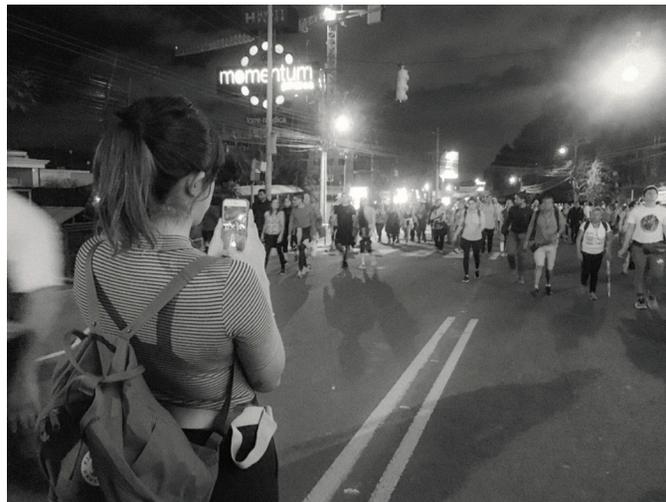
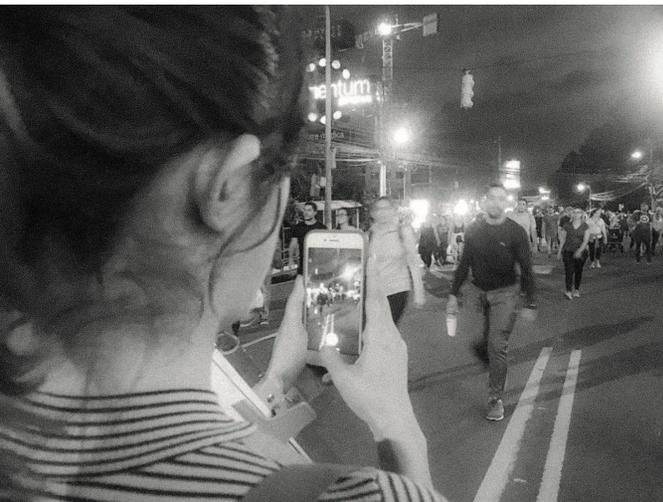


Imagen 10. Fotografías de proceso. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3. 2. 1. Técnicas para el Análisis de Sitio.

Las técnicas para el análisis de sitio se definen como el conjunto de procedimientos y herramientas que se utilizan para obtener la información y conocimientos necesarios de acuerdo al estudio, diseño, investigación o proyecto que se esté llevando a cabo.

Vale la pena recordar que el alcance principal de esta investigación es el de establecer lineamientos de diseño para humanizar y mejorar las experiencias de las personas en el sector de *Calle Vieja*. El análisis de sitio va dirigido hacia la observación y comprensión de las dinámicas de las personas en el espacio público del sector; respondiendo principalmente a las preguntas ¿"qué" y "cómo"?: *qué hacen, cómo se mueven, cómo se sienten, cómo se relacionan...*

Con este motivo, resultan pertinentes las técnicas derivadas del libro de Jan Gehl y Brigitte Svarre, *How to Study Public Life* (2013):

Tracing - Proyectar en un mapa del sitio las maneras en las que las personas atraviesan un espacio determinado, por medio de las llamadas "líneas de movimiento".

Fotografía - Capturar escenas en el espacio público para documentar situaciones en las que la interacción entre la vida pública y la forma del espacio funciona o falla.

Test walks - Caminar por el sitio con el fin de determinar y anotar actividades, fenómenos o lugares específicos del sitio que resulten relevantes para la investigación.

Looking for traces - Determinar y anotar rastros de actividades, fenómenos o lugares específicos del sitio que resulten relevantes para la investigación.

Mapeo - Identificar concentraciones de personas, comportamientos repetitivos, fenómenos circunstanciales debido al clima o temporalidad, entre otras observaciones, pueden proyectarse en un mapa para identificar lugares relevantes en el sitio durante el análisis.

Conteo - Contar personas es una técnica que se utiliza para observar y analizar la regularidad o frecuencia de uso de un espacio en el sitio o la repetición de un comportamiento. y/o actividad.

Conversaciones - Conversar con las personas para conocer sobre sus experiencias, opiniones y expectativas sobre el espacio público del sector en estudio.

3. 2. 2. Test Walks

Una manera de conocer mejor las dinámicas y la interacción de las personas en y con el espacio público del sector de *Calle Vieja*, es por medio de la vivencia del mismo. Así pues, un primer test walk se llevó a cabo con el propósito de observar detenidamente fenómenos o situaciones que

podrían ser relevantes para el análisis de sitio. De igual forma, esta técnica funciona para simular los movimientos de las personas en el espacio público y, de esta manera, notar tanto las oportunidades como los posibles problemas que pueden experimentar las personas en el lugar.



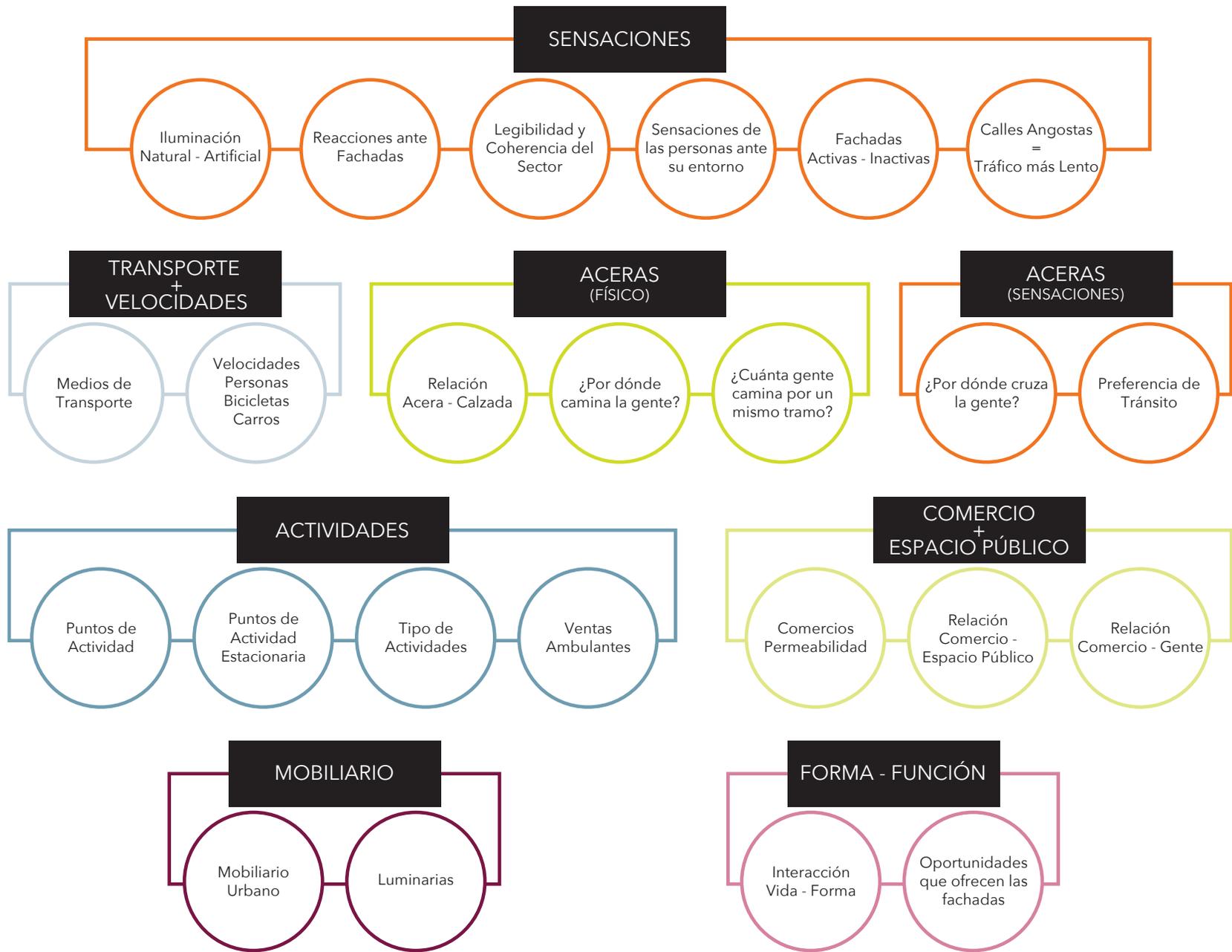
Imagen 11. Fotografías de observación.
Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3. 2. 3. Lluvia de Ideas

Posterior a la visita preliminar de análisis, surgen cuestionantes, ideas y puntos clave que deben ser tomados en cuenta para la realización de la siguiente etapa.

Estos factores sirven como guía para realizar las fases de recolección y procesamiento de la información, y que más adelante servirán como base y complemento de los lineamientos de diseño.





3. 2. 4. Conversaciones

Las conversaciones y encuestas sobre la vida pública de un lugar son técnicas que aportan un entendimiento más directo de los elementos físicos y sociales de un lugar, vistos desde la perspectiva de las personas que viven el lugar cotidianamente. Se puede abarcar muchas formas de recopilación de datos, desde mapear actividades hasta contar ciclistas y realizar entrevistas. La técnica de conversaciones y encuestas es uno de los métodos de investigación desarrollados por el Instituto Gehl¹².

Las técnicas anteriormente descritas, solo cuentan parte de la historia de un espacio y debe ser complementadas con el conocimiento al que solo se puede acceder a través de un contacto directo con las personas. Ayudan a comprender quién y cómo habita un espacio y cuáles son sus opiniones sobre este.

Es por esto que tanto peatones como ciclistas son tomados en cuenta para esta actividad, pues son los usuarios que habitan el espacio público de forma directa y son quienes conocen mejor el sector de *Calle Vieja*. Además viven o han vivido experiencias que pueden ser imperceptibles al momento de la observación y toma de fotografías. De este

modo se entablan conversaciones y encuestas presenciales, principalmente con los peatones, y encuestas digitales por medio de Formularios de Google¹³, tanto a peatones como a ciclistas, de modo que se pueda conocer la opinión de los ciclistas sin interrumpir su paso por el lugar.

12. How to Study Public Life. Participant Surey. (Como Estudiar la Vida Pública. Encuesta a Participantes.) Obtenido en: <https://gehlpeople.com/tools/participant-survey/>

13. Herramienta Formularios de Google. Obtenido en: <https://docs.google.com/forms/u/0/>



3. 3. ACTIVIDADES IDENTIFICADAS EN SITIO.

En 1968, el urbanista Jan Gehl propone una categorización de las actividades que se pueden observar en el espacio público. Esta se incluyó como parte de su primer gran estudio de la correlación entre el espacio público y la vida pública.

A continuación, se presenta un diagrama basado en el diagrama original realizado por Gehl y publicado en su libro *How To Study Public Life* (2013) junto con Brigitte Svarre. (ver *Diagrama 27*)

No obstante, el diagrama es utilizado en este análisis como una mera referencia dado su año de creación. Esto debido a que, con el tiempo, la gama de actividades opcionales y necesarias ha evolucionado y nuevos artefactos, como los celulares inteligentes, son agentes modificadores de las dinámicas de las personas en el espacio público, según Gehl, J. y Svarre, B. (2013).

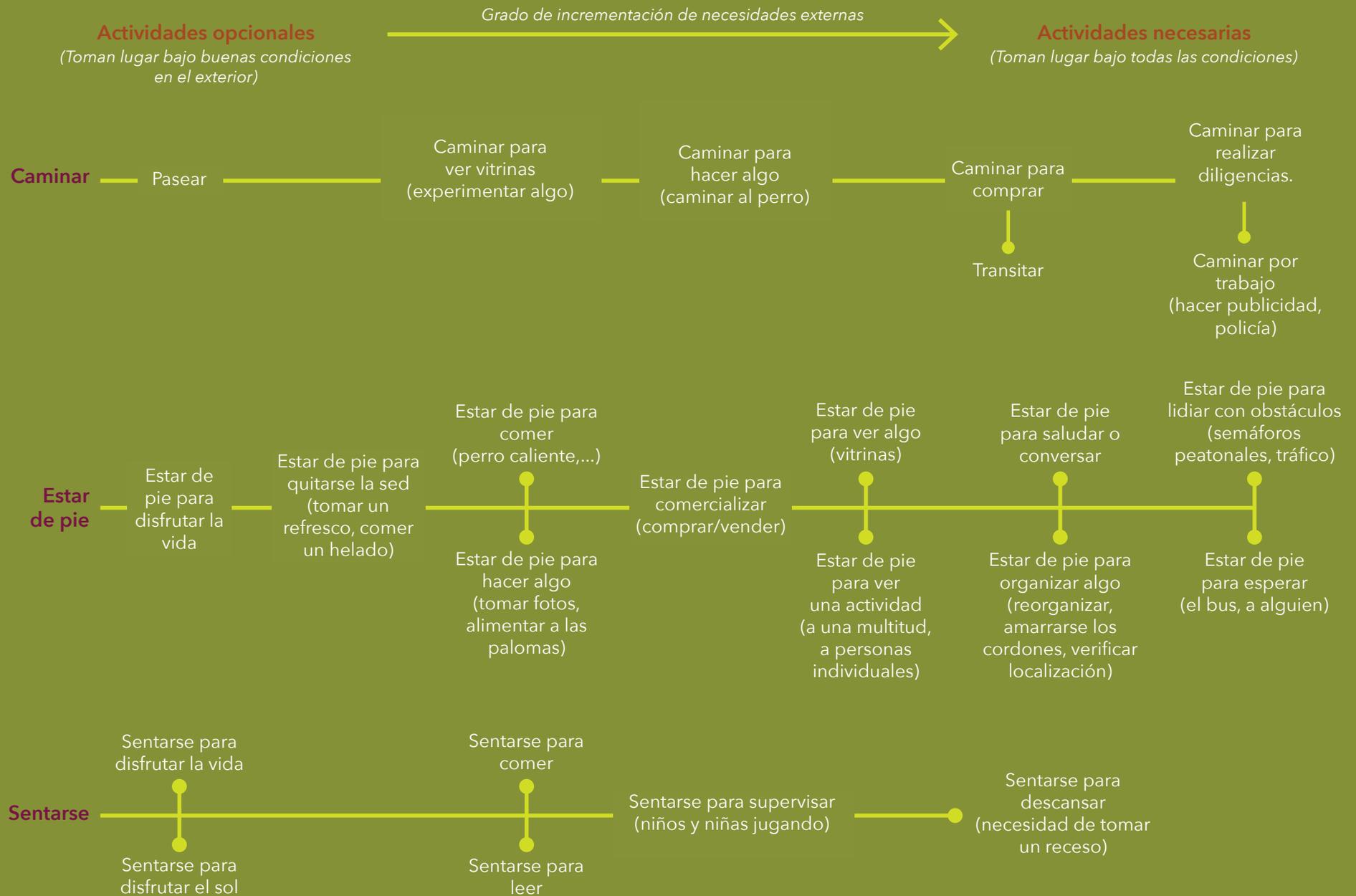


Diagrama 27. Esquema basado en la categorización de actividades según Jan Gehl. Edición: How to Study Public Life. Gehl, J. y Svarre, B. (2013)

3.3.1. Actividades de estancia.

3.3.1.1. Mobiliario urbano adecuado.

Diversas actividades estacionarias^{Imagen 25} fueron identificadas a lo largo del sector de *Calle Vieja*. Entre ellas sobresalieron las de carácter necesario, según la categorización de actividades de Jan Gehl. Esto se debe

a que dichas actividades correspondieron a personas en las seis paradas de bus que se identificaron en el tramo analizado de *Calle Vieja* (*Diagrama 28*). No obstante, de las seis paradas de bus encontradas, solamente dos contaban con mobiliario adecuado y el resto se identificaban por la marca amarilla del Consejo de Transportes Público de Costa Rica en las aceras.

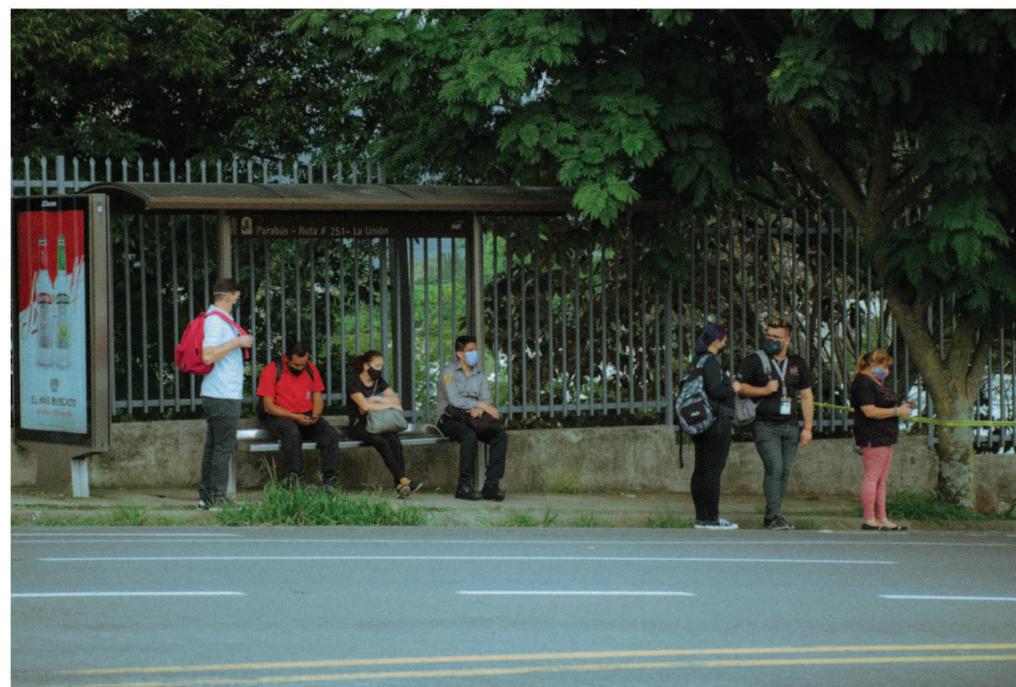
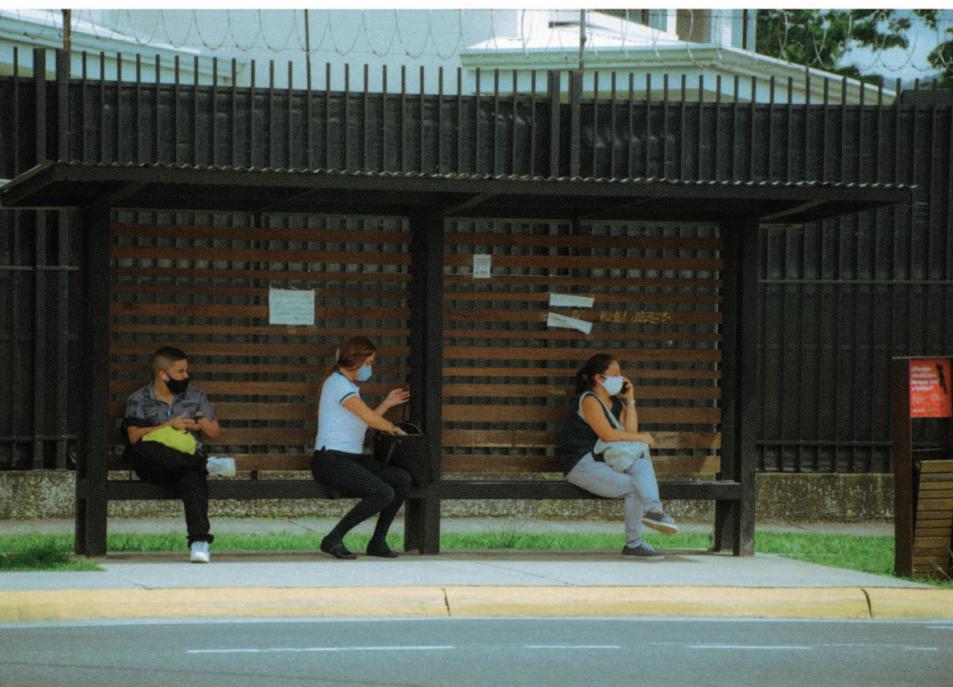


Imagen 13. Registro fotográfico de las paradas de buses con mobiliario identificadas en el sitio. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

14. Para esta investigación se consideran *actividades estacionarias* a todas aquellas que requieran detenerse y permanecer en un lugar por un periodo de tiempo corto o largo.

Fecha: 22/03/21

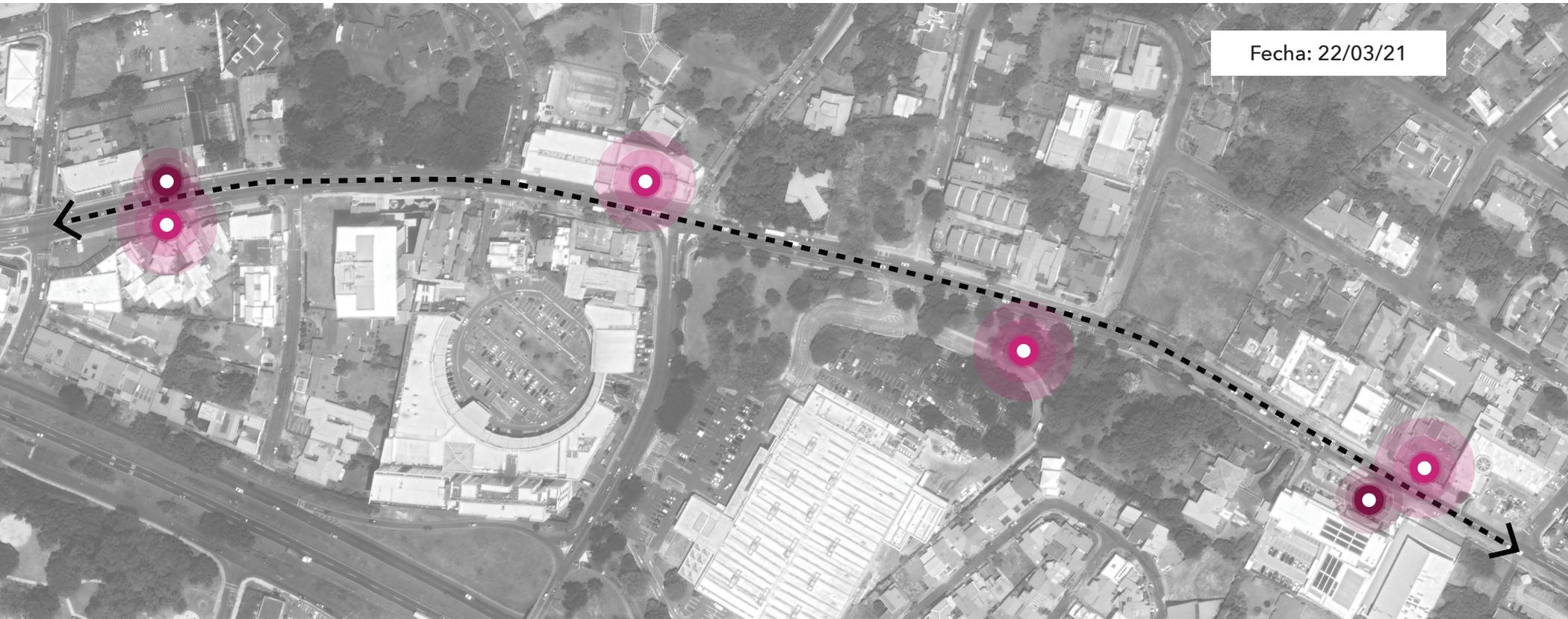


Diagrama 28. Ubicación de las actividades de estancia fijas en el tramo analizado de *Calle Vieja*.
Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA



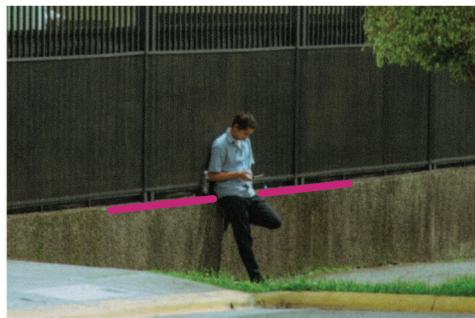
Actividad en parada de bus con infraestructura



Actividad en parada de bus sin infraestructura



Eje principal del espacio público de *Calle Vieja* a Tres Ríos



3.3.1.2. Reinterpretación de infraestructura.

Caso contrario al punto anterior, se notó que gran parte de las actividades estacionarias, fueran necesarias u opcionales, se realizaban en espacios no acondicionados para la permanencia de personas a nivel de infraestructura o mobiliario urbano. Sin embargo, esta realidad permitió observar cómo ciertos elementos de edificios y del mismo espacio público o elementos naturales fueron reinterpretados por las personas y aprovechados para llevar a cabo una actividad de permanencia, como se observa en las fotografías.



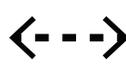
Imagen 14. Registro fotográfico de espacios y elementos reinterpretados por las personas durante su estancia en el espacio público de *Calle Vieja*. Fuente: Carasco, D. & Wu, S. (2021)

Aunque lo anterior representa conceptualmente un fenómeno positivo, en el caso del sector de *Calle Vieja* se considera casi el único recurso para ejercer una estancia en el lugar. Por lo tanto, esto se interpreta como una carencia de acondicionamiento del espacio público, lo cual desincentiva a las personas a permanecer en él e, incluso, a disfrutarlo.

Este tipo de estancias se emplazan según las necesidades y oportunidades que encuentran las personas, por lo que se encuentran dispersas a lo largo del tramo y no se dan siempre en el mismo lugar. En el *Diagrama 29*, se observan tres mapas de tres días diferentes en los que se ubicaron este tipo de estancias. La falta de mobiliario para la permanencia, y sobre todo para actividades opcionales, dificulta el sentido de seguridad y de apropiación en el espacio público de *Calle Vieja*.

“La animación y la seguridad urbana: la vitalidad del ambiente urbano es un factor importantísimo de atracción y capacidad de integración. La seguridad urbana depende sobretodo de la presencia de gente en la calle, es decir de la intensidad de usos del espacio público.” (Borja & Muxì, 2000, p.39).

SIMBOLOGÍA

 Eje principal del espacio público de *Calle Vieja* a Tres Ríos



Lugares donde se reinterpretó la infraestructura para realizar una actividad

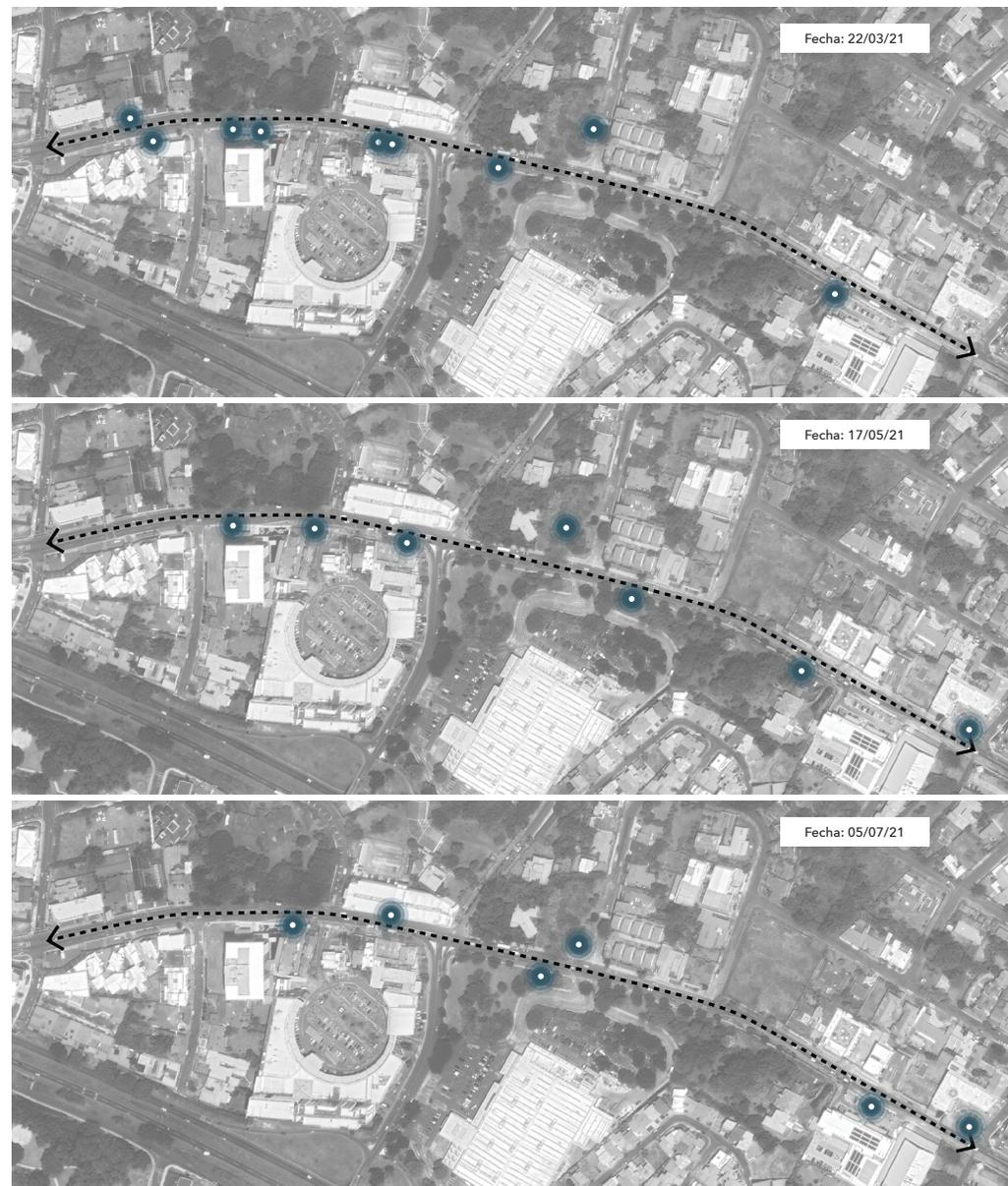


Diagrama 29. Ubicación de las actividades de estancia bajo reinterpretación de infraestructura en el tramo analizado de *Calle Vieja*. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)



Diagrama 30. Ubicación conjunta de las actividades de estancia identificadas durante el análisis de sitio. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

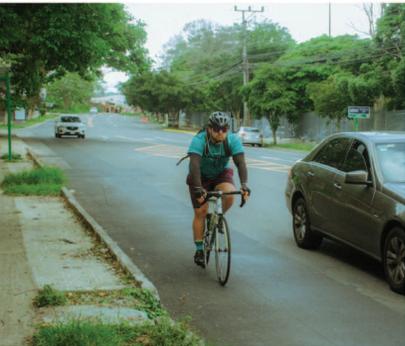
-  Actividad en parada de bus con infraestructura
-  Actividad en parada de bus sin infraestructura

-  Eje principal del espacio público de *Calle Vieja* a Tres Ríos
-  Lugares donde se reinterpretó la infraestructura para realizar una actividad

De acuerdo al *Diagrama 30*, y a modo de conclusión de esta sección, se observó que los momentos en los que se da una interpretación de la infraestructura, para la estancia en el espacio público de *Calle Vieja*, son más que en donde sí se indica (por mobiliario o demarcación) que sucede una actividad. Además, se distribuyen a lo largo del sector analizado de manera más continua.

En cambio, los espacios que sí están diseñados para permanecer (las paradas de buses) están a distancias más lejanas y establecidos con criterios dudables, ya que algunos no presentan las condiciones para que las personas puedan sentir seguridad para permanecer.

Por lo tanto, se destacó la necesidad de equipar y acondicionar el espacio público de *Calle Vieja*, con nichos de permanencia que representen puntos de atracción y seguridad para las personas que lo habitan a diario u ocasionalmente.



A PIE



EN BICICLETA



OTROS

3. 3. 2. Actividades de movilidad.

Las actividades que se identificaron con mayor frecuencia a lo largo del sector de *Calle Vieja*, fueron las de desplazamiento. Entre ellas, se pudieron observar desde actividades necesarias hasta opcionales, según la categorización establecida por Jan Gehl. En este caso, según el registro fotográfico y apuntes realizados, se determinaron personas que se movilizaban por razones laborales, para realizar alguna diligencia, para dirigirse a sus casas o trabajo, para hacer ejercicio o sólo para pasar el rato.

Asímismo, resulta interesante destacar que las personas que se movilizan a pie o que utilizan bicicletas son una constante diaria en la escena pública del sector. Sin embargo, no se pueden obviar las personas que hacen uso de otros medios, distintos al vehículo motorizado, para moverse, como la patineta.

3. 3. 2. 1. Tracing.

A partir de la observación de las actividades de movilidad, resultó interesante registrar las trayectorias de las personas a la hora de transitar el espacio público de *Calle Vieja* a pie o en bicicleta. Por lo tanto, se utilizó la técnica del *tracing*. Para esta, se establecieron ocho puntos de observación a lo largo del tramo analizado, cumpliendo con la premisa

de que cada uno de ellos pudiera ser visualizado desde el punto anterior y el siguiente, con el fin de conectar las trayectorias registradas en cada uno de ellos (ver *Diagrama 31*).

Una vez establecidos los puntos de observación, se realizaron múltiples visitas para transcribir en los mapas las trayectorias de las personas en un período de tiempo de 15 minutos por punto. Se procuró que las visitas se realizaran a las mismas horas, o similares, y con un espacio de tiempo de aproximadamente dos semanas entre ellas. Asimismo, se anotó la cantidad de personas que pasó por el rango visual de cada punto y las condiciones climáticas. En las siguientes páginas, se muestran dichas transcripciones para cada punto de observación.

A su vez, se observará la actividad posterior a las transcripciones, que correspondió a la interpretación de densidades. Esta consistió en contabilizar y promediar el paso de las personas en diversos puntos de las trayectorias, con el propósito de identificar con mayor precisión las zonas más concurridas y las de menor tránsito peatonal y/o ciclista.

SIMBOLOGÍA



Parada de bus con mobiliario



Parada de bus sin mobiliario



Punto de observación

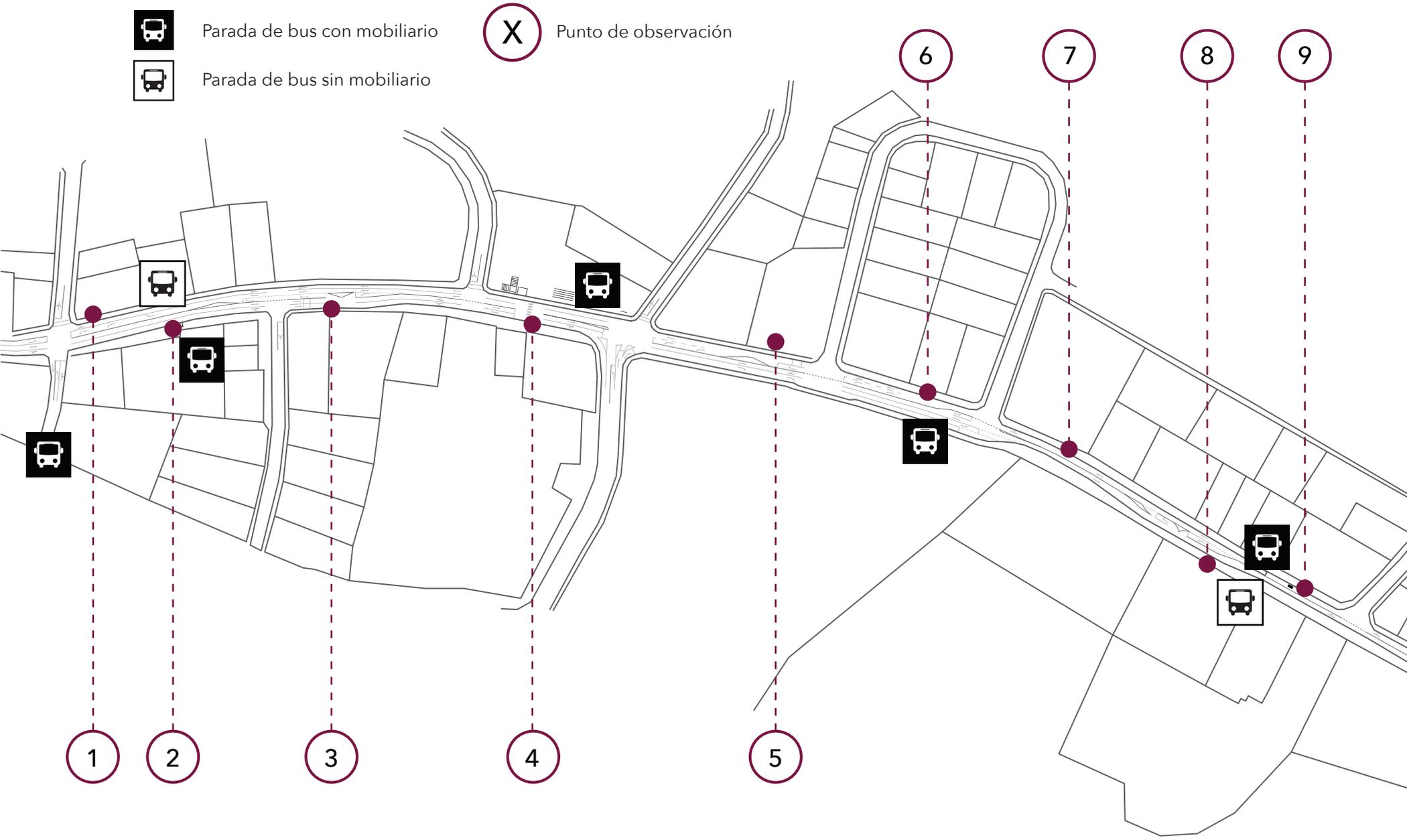


Diagrama 31. Mapeo de ubicación de los puntos de observación para el *tracing*. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)



Diagrama 32. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 1. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

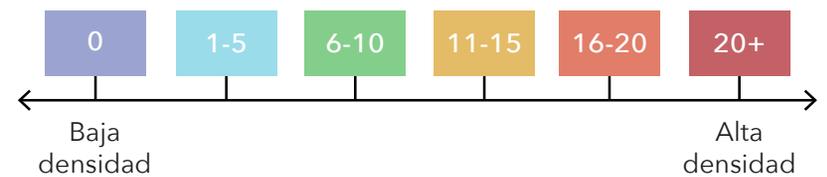
SIMBOLOGÍA

-  Parada de bus con mobiliario
-  Parada de bus sin mobiliario
-  Punto de observación
-  Persona de pie o detenida
-  Trayectoria de personas caminando
-  Trayectoria de personas corriendo
-  Trayectoria de personas en bicicleta

	28/01/21		15 min.		21
	12:35p.m.		Nublado		9

*Cuadro de información para el *tracing*. Este cuadro se muestra a modo de ejemplo. La información no corresponde a las transcripciones mostradas en esta página.

ESCALA DE DENSIDAD



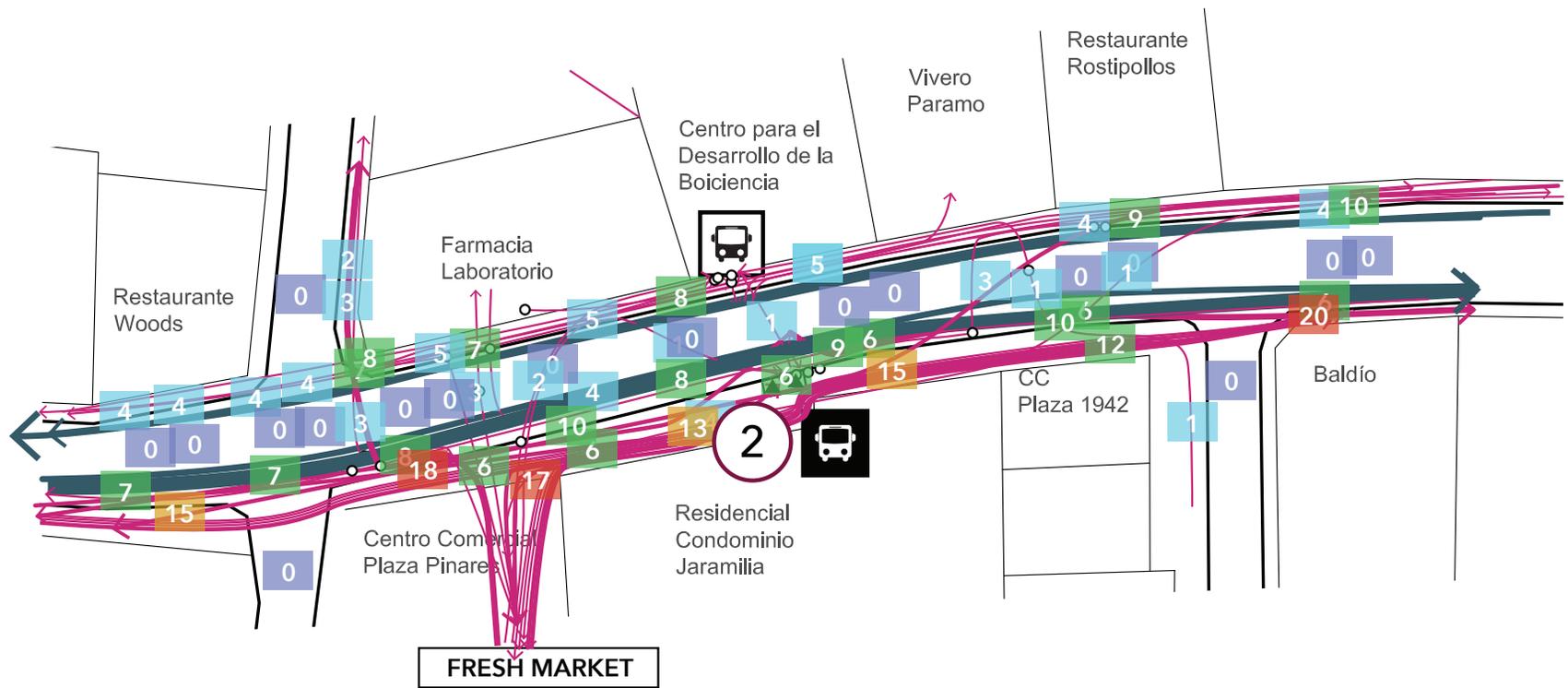
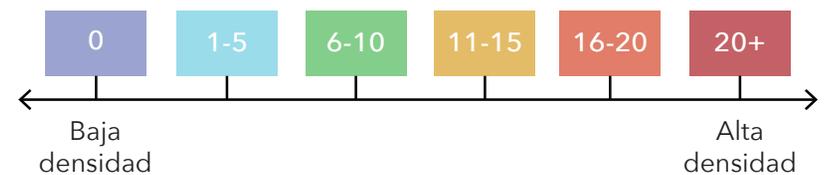


Diagrama 33. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 2. Sin escala.
Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

-  Parada de bus con mobiliario
-  Parada de bus sin mobiliario
-  Punto de observación
-  Persona de pie o detenida
-  Trayectoria de personas caminando
-  Trayectoria de personas corriendo
-  Trayectoria de personas en bicicleta

ESCALA DE DENSIDAD



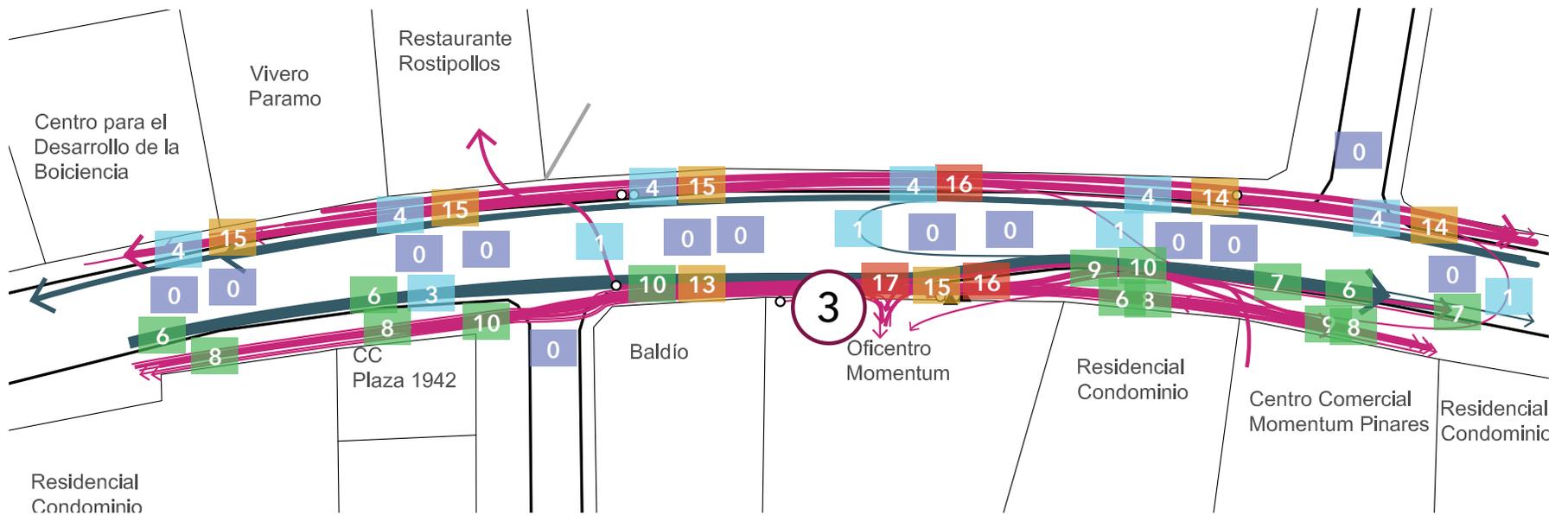


Diagrama 34. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 3. Sin escala.
Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

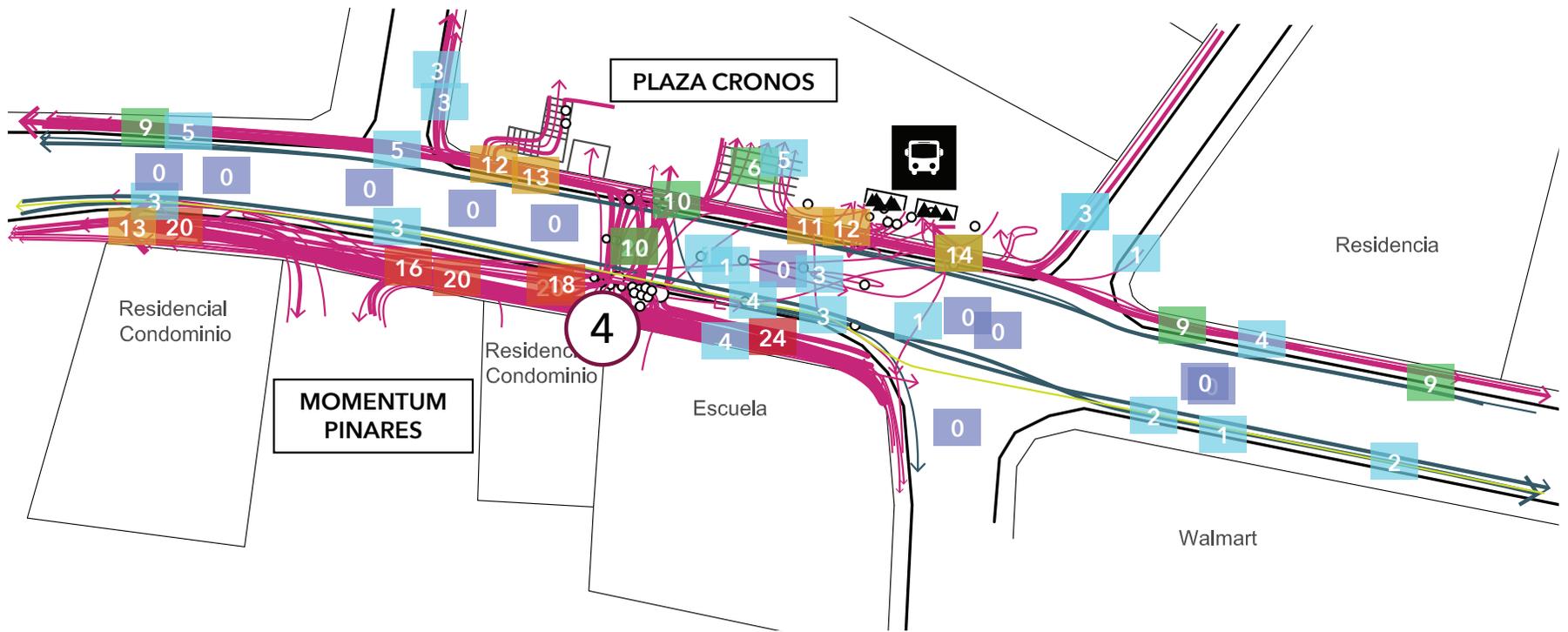


Diagrama 35. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 4. Sin escala.
Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

-  Parada de bus con mobiliario
-  Parada de bus sin mobiliario
-  Punto de observación
-  Persona de pie o detenida
-  Trayectoria de personas caminando
-  Trayectoria de personas corriendo
-  Trayectoria de personas en bicicleta

ESCALA DE DENSIDAD

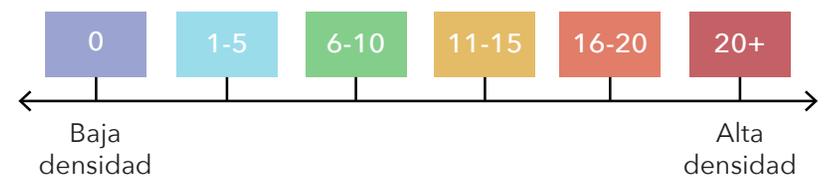




Diagrama 36. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 5. Sin escala.
 Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

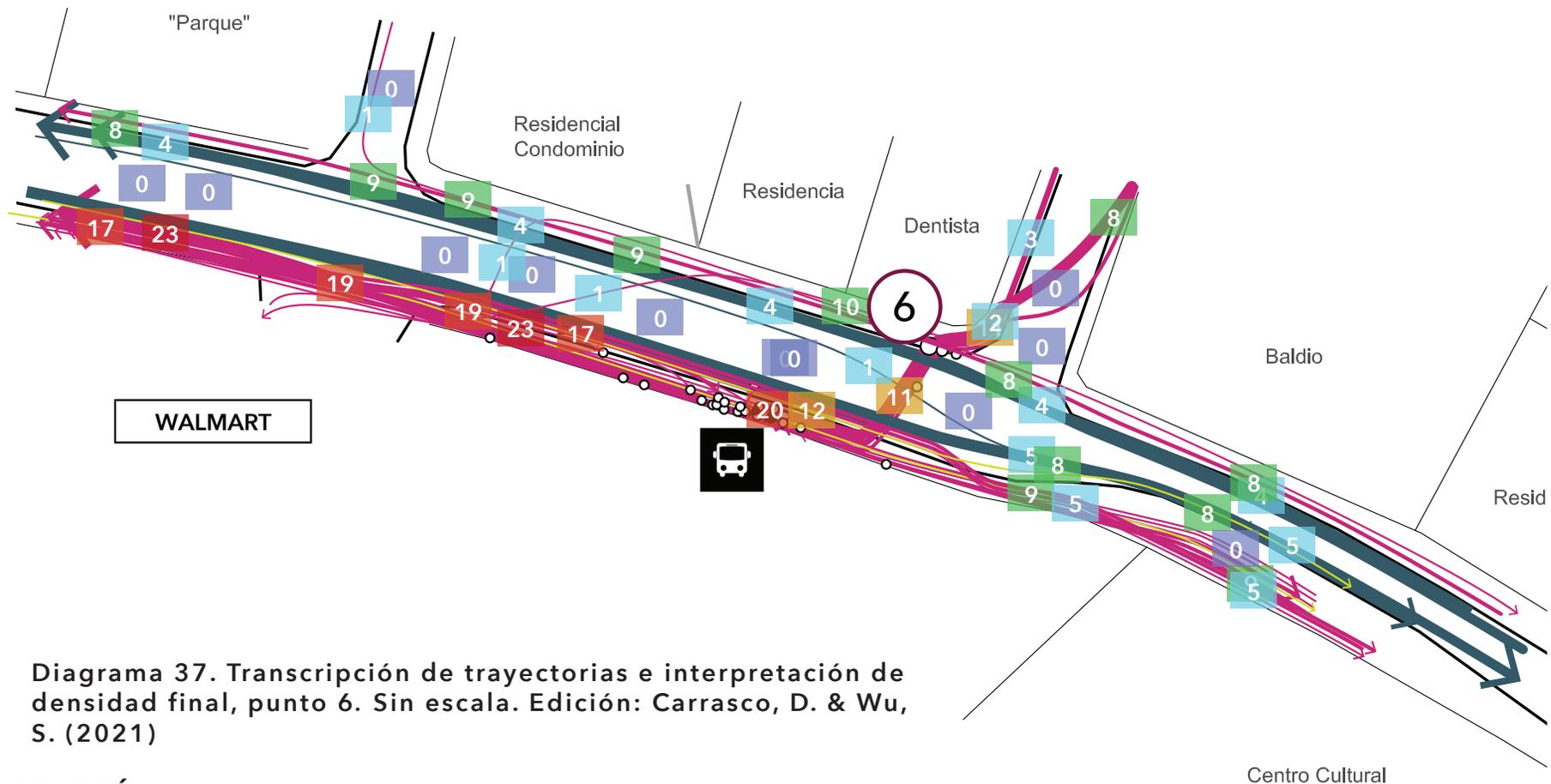
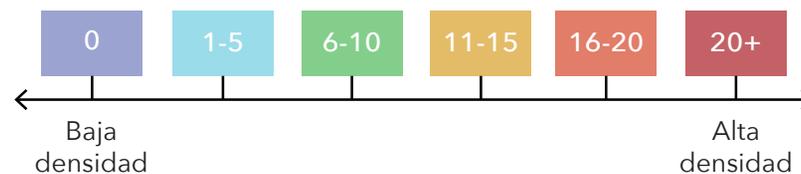


Diagrama 37. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 6. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

-  Parada de bus con mobiliario
-  Parada de bus sin mobiliario
-  Punto de observación
-  Persona de pie o detenida
-  Trayectoria de personas caminando
-  Trayectoria de personas corriendo
-  Trayectoria de personas en bicicleta

ESCALA DE DENSIDAD



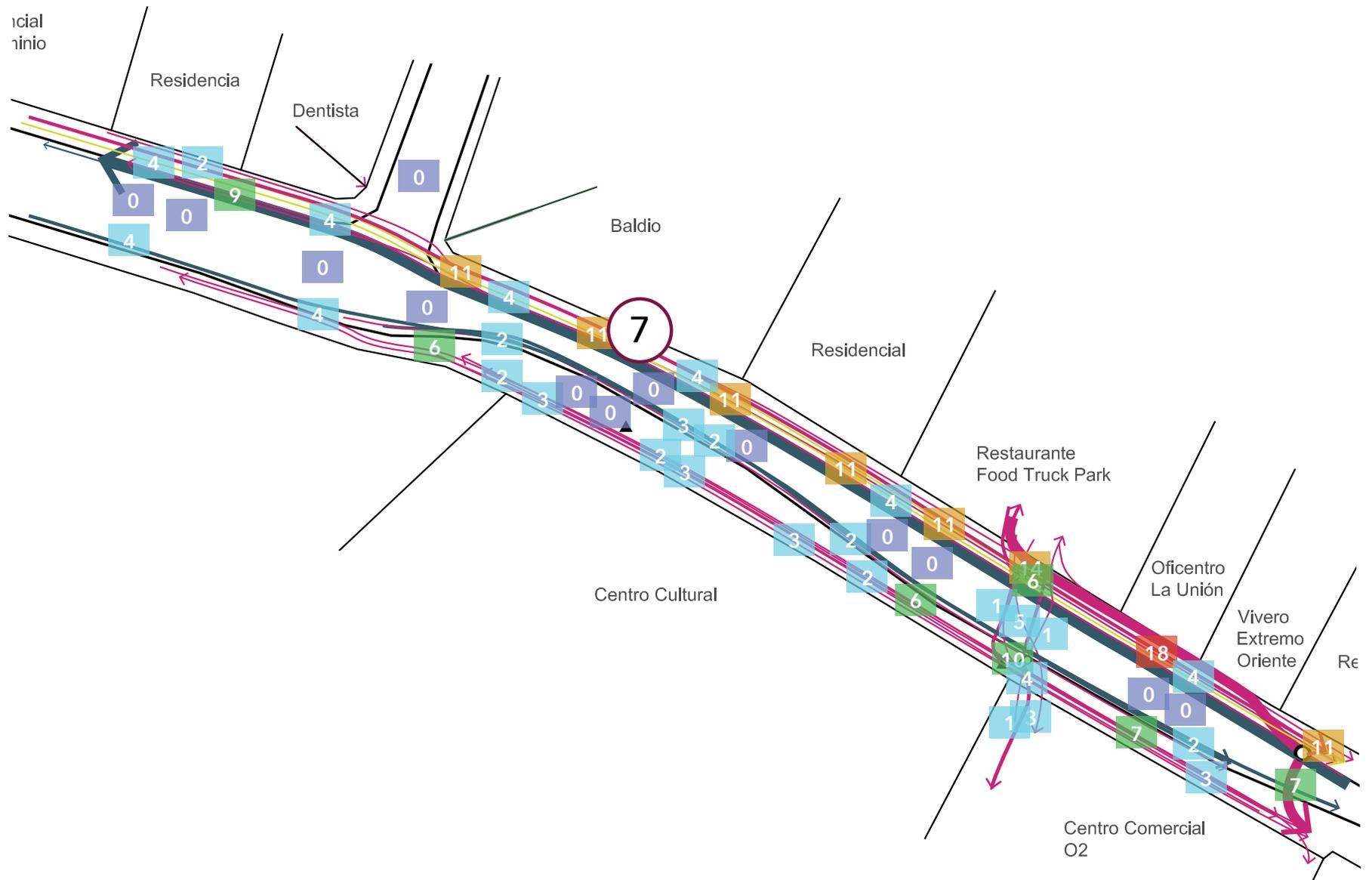


Diagrama 38. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 5. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA



Parada de bus con mobiliario



Parada de bus sin mobiliario



Punto de observación



Persona de pie o detenida



Trayectoria de personas caminando



Trayectoria de personas corriendo



Trayectoria de personas en bicicleta

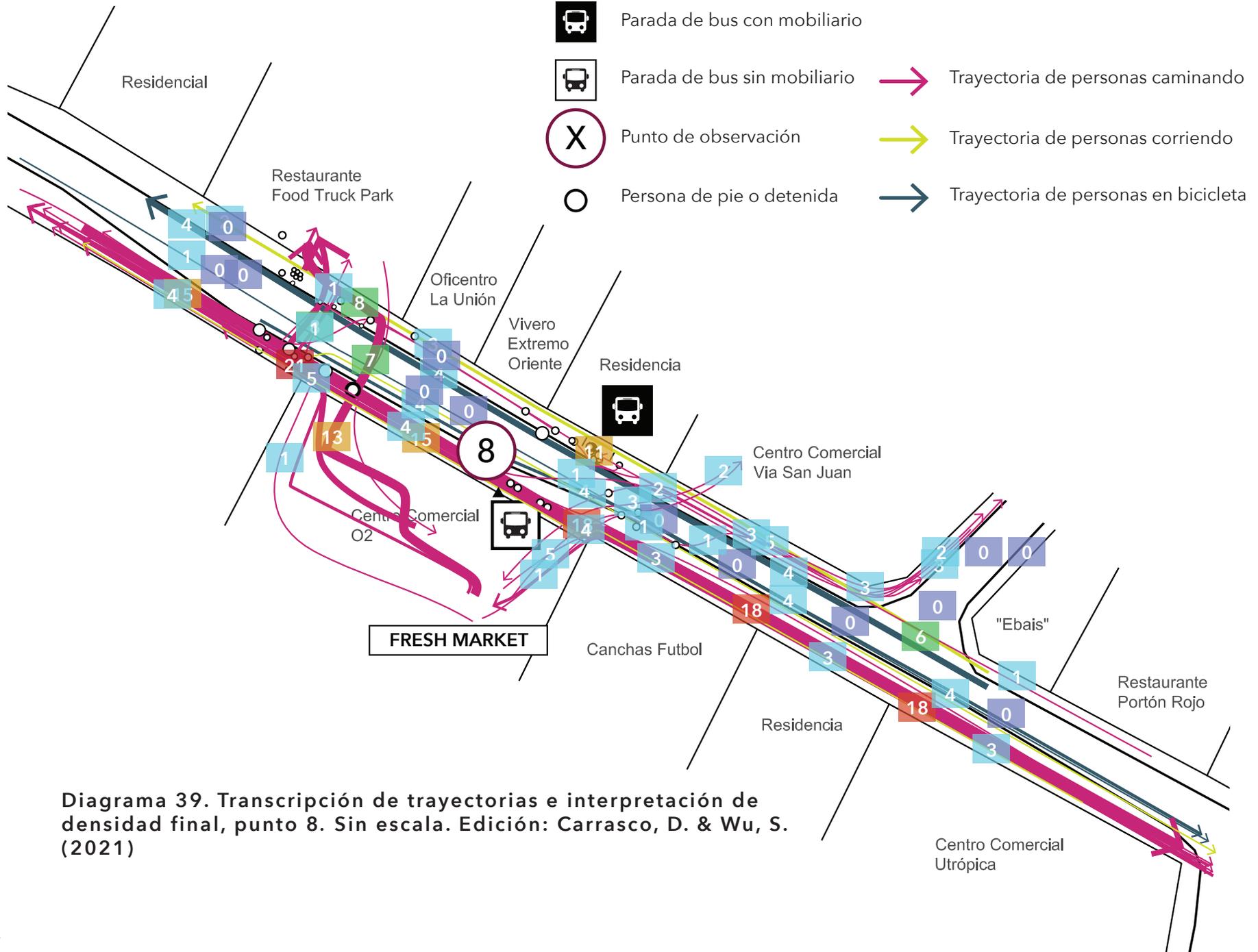


Diagrama 39. Transcripción de trayectorias e interpretación de densidad final, punto 8. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

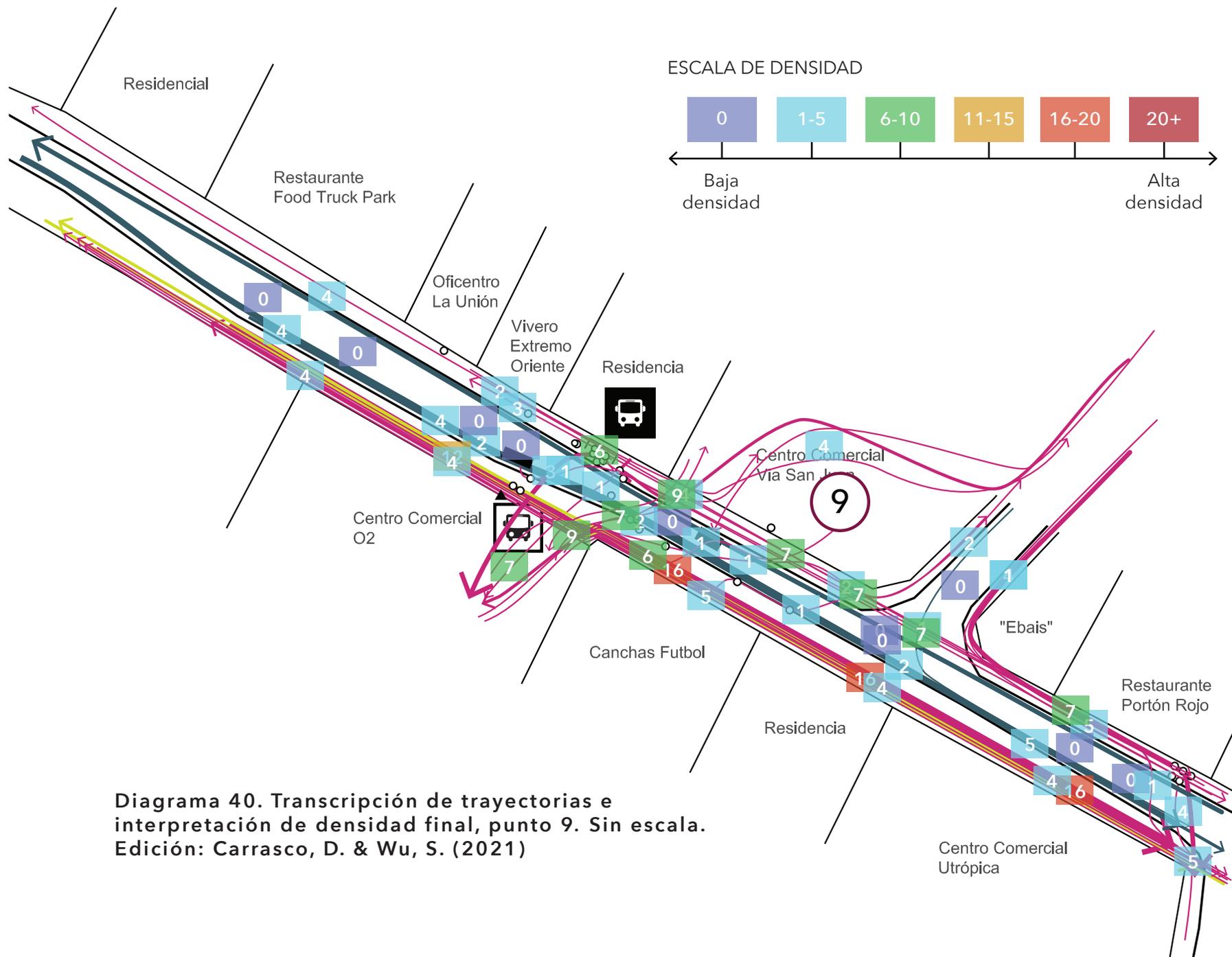
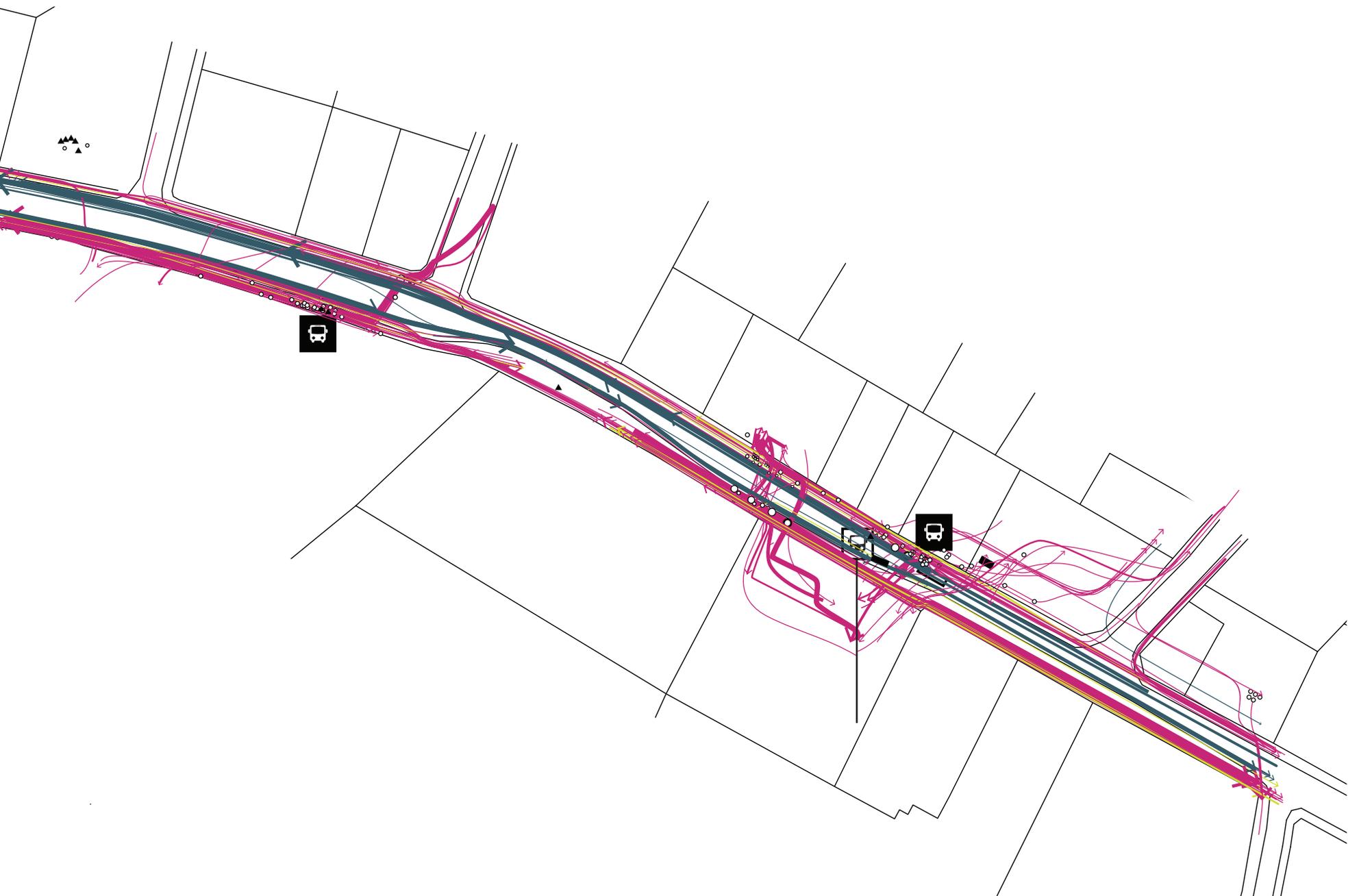




Diagrama 41. Mapa completo de las transcripciones de trayectorias en el sector analizado de *Calle Vieja*. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

- | | | | |
|---|------------------------------|---|--------------------------------------|
|  | Parada de bus con mobiliario | | |
|  | Parada de bus sin mobiliario |  | Trayectoria de personas caminando |
|  | Punto de observación |  | Trayectoria de personas corriendo |
|  | Persona de pie o detenida |  | Trayectoria de personas en bicicleta |



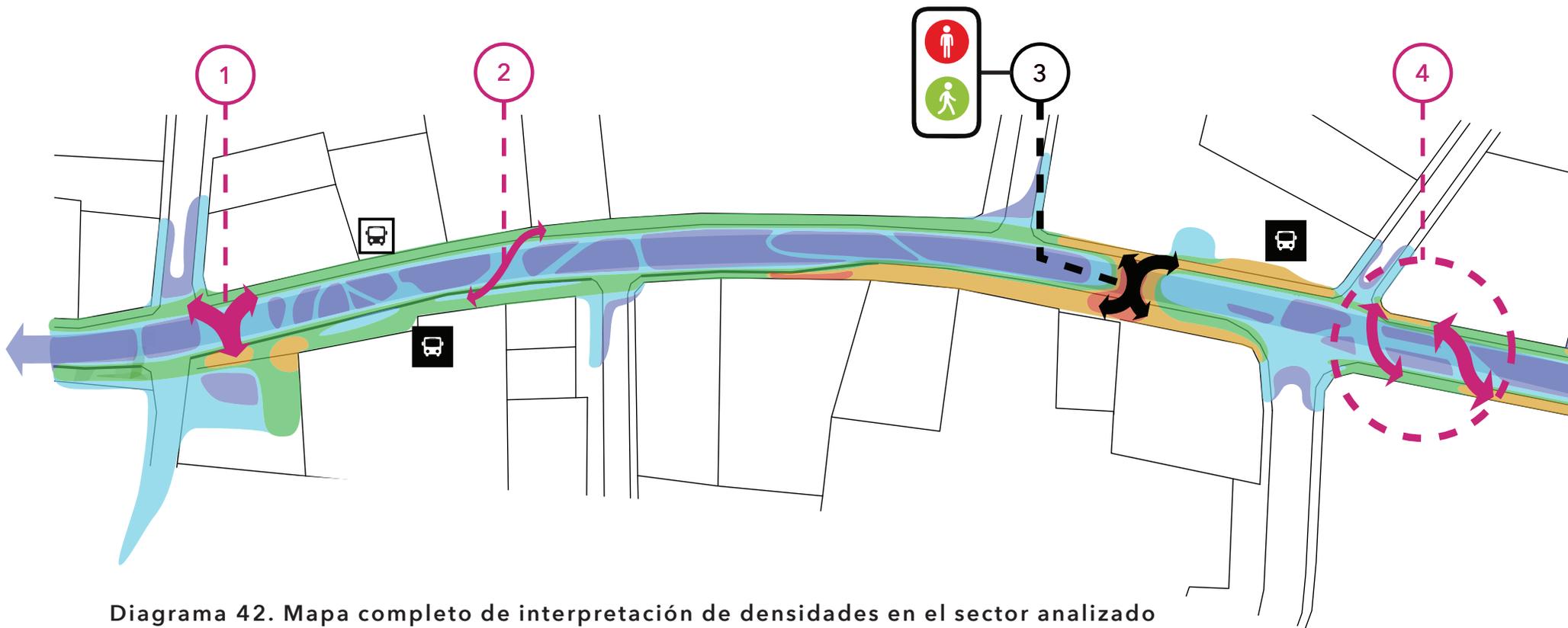
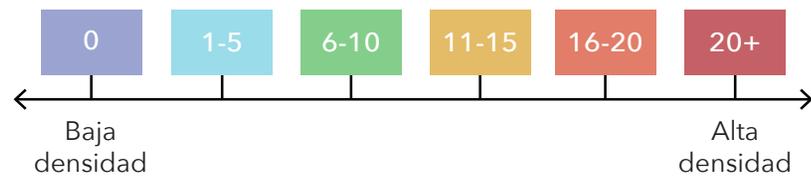


Diagrama 42. Mapa completo de interpretación de densidades en el sector analizado de *Calle Vieja*. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

ESCALA DE DENSIDAD



 Parada de bus con mobiliario

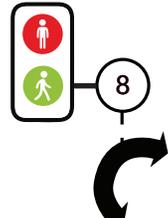
 Parada de bus sin mobiliario

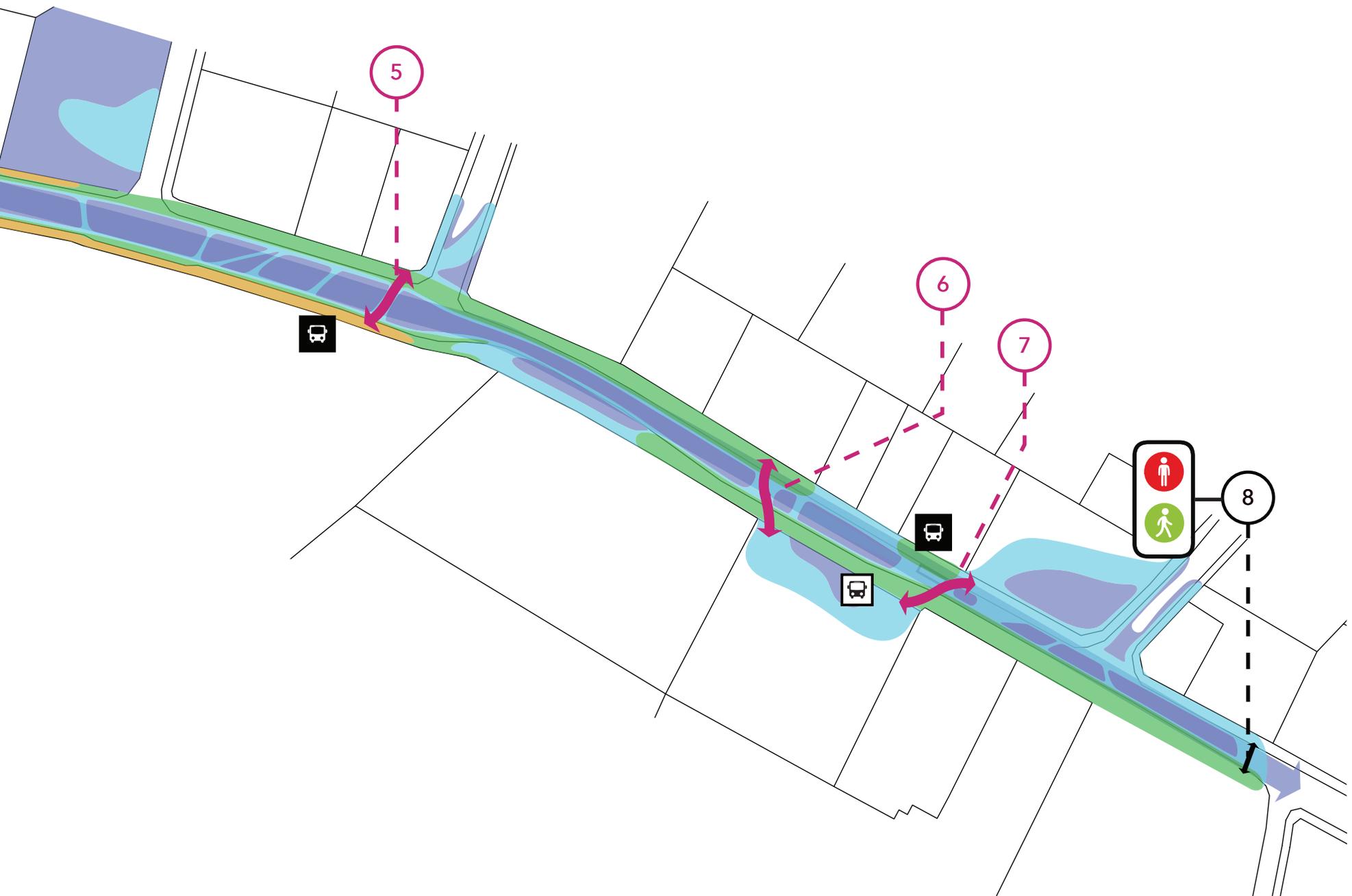
 Mancha comercial

 Mancha institucional

 Áreas verdes

 Cruces transversales identificados sin infraestructura, frecuentados por las personas

 Cruces transversales identificados con infraestructura, frecuentados por las personas



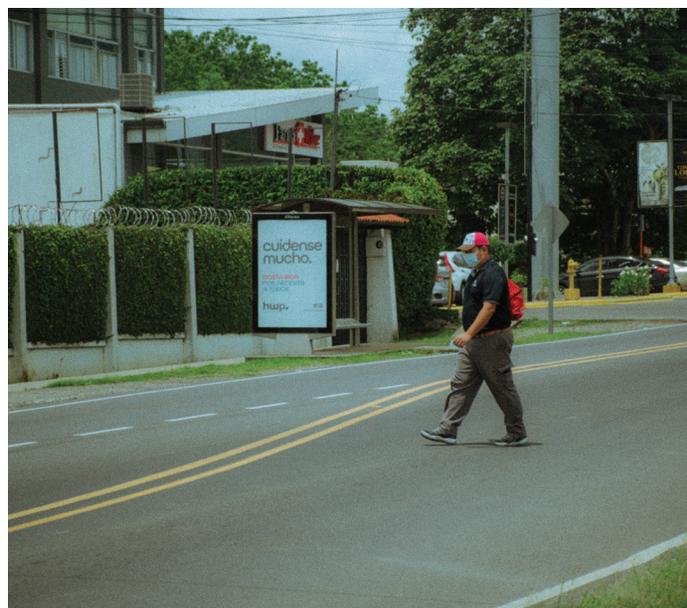
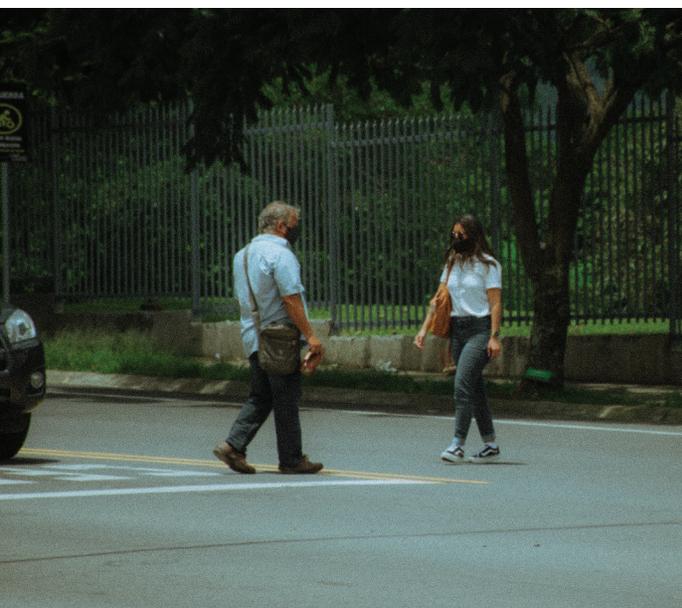


Imagen 15. Registros fotográficos del fenómeno de transversalidad. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3.3.2.2. Transversalidad

Después de realizar el *tracing* en el sitio, y transcribir manualmente la información obtenida desde los distintos puntos de observación, se unificó digitalmente; dando como resultado el "Mapa completo de transcripciones de trayectorias del sector analizado de *Calle Vieja*" (ver *Diagrama 41*). En este último, se observa en diversos puntos a lo largo del tramo, una importante cantidad de trayectorias peatonales (líneas rosadas) que atraviesan la calle de norte a sur, y viceversa. A este fenómeno se le denominó: transversalidad.

Con el propósito de sintetizar la información del mapa mencionado anteriormente, se realizó, también, el "Mapa completo de interpretación de densidades en el sector analizado de *Calle Vieja*" (ver *Diagrama 42*). En este, se tradujo la información del mapa anterior utilizando manchas que surgieron a partir de los resultados de las interpretaciones de densidades. Estas manchas, por medio de un código de color establecido, ilustran los lugares más frecuentados por las personas en el espacio público (tanto para movilizarse como para estar). Asimismo, se da una lectura más clara de los puntos en los cuales el fenómeno de transversalidad se da con mayor fuerza.

Se observa en el segundo mapa (ver *Diagrama 42*), ocho puntos de cruce relevantes. De estos, solamente dos (puntos

tres y ocho según el mapa) cuentan con la demarcación e infraestructura adecuada. Sin embargo, estos están separados por una distancia aproximada de 660m, la cual es bastante considerable a la hora de caminar. Además, se suma el factor de la pendiente (ver *Diagrama 44*) que incide en la experiencia de las personas, alargándoles la distancia percibida.

Debido a lo anterior, las personas en el sector de *Calle Vieja* que fue analizado, buscan otros lugares para cruzar la calle, dependiendo de sus necesidades. Se encontró, además, que los seis puntos restantes que resaltan en el mapa, fueron los más concurridos durante la toma de datos dadas distintas razones, pero principalmente para acortar la distancia para dirigirse hacia alguna actividad comercial en el sector o para dirigirse hacia alguna parada de bus.

De acuerdo a los relatos de las personas con las que se conversó para entender mejor sus vivencias, las principales sensaciones que experimentan cuando cruzan la calle en algún lugar donde no hay infraestructura adecuada, son inseguridad y miedo debido a las altas velocidades de los vehículos motorizados. No obstante, lo hacen debido a su necesidad de cruzar y con el fin de ahorrar tiempo y energía.

Por lo tanto, se concluye que el fenómeno de transversalidad es una evidencia de que la calle representa actualmente un obstáculo para la movilidad de las personas

que caminan por *Calle Vieja* y, consecuentemente, dificulta que las actividades comerciales o de servicios circundantes al sector puedan tener alguna relación entre ellas.

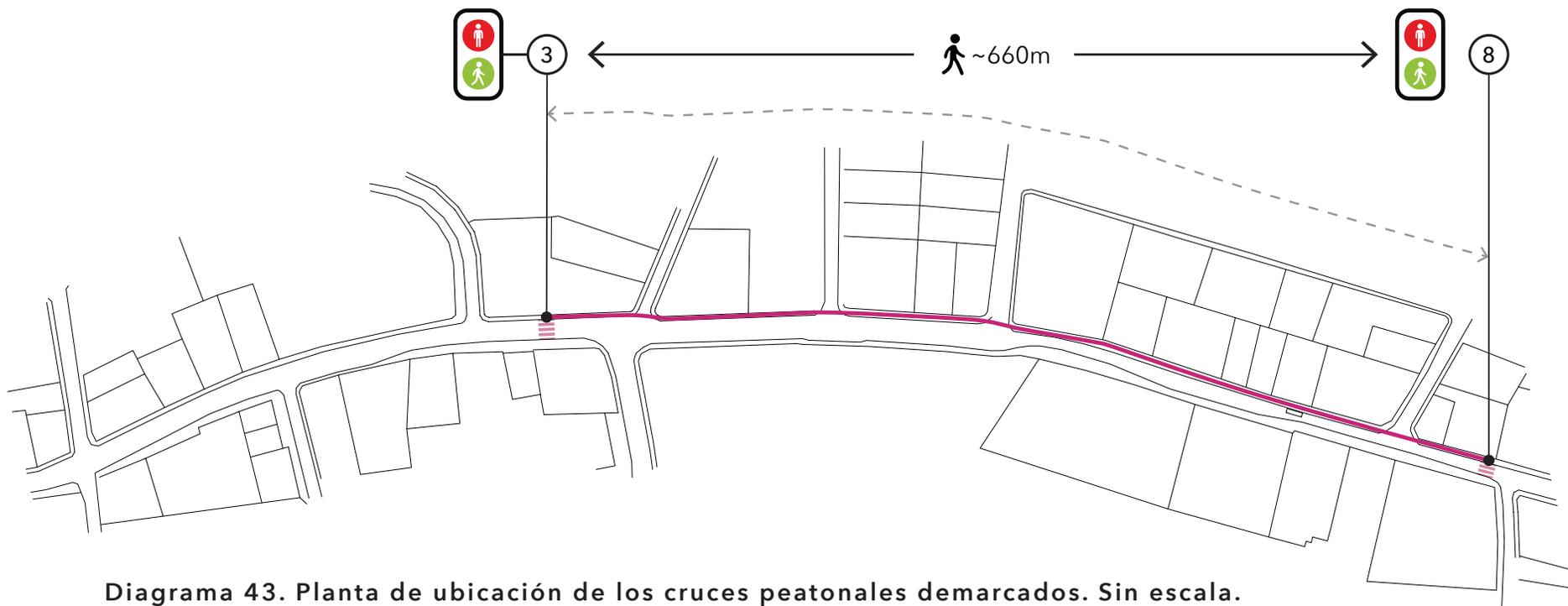


Diagrama 43. Planta de ubicación de los cruces peatonales demarcados. Sin escala.

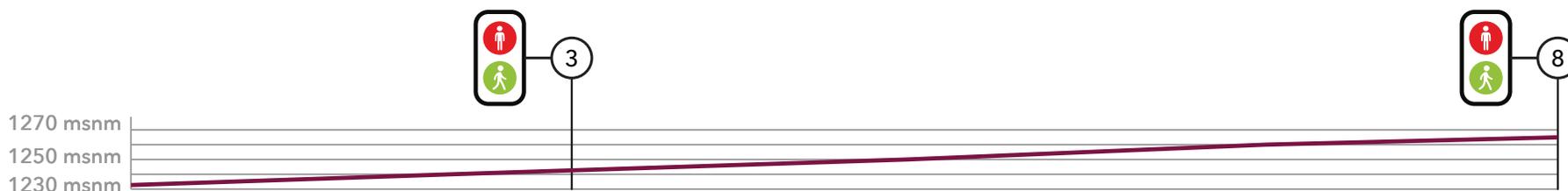


Diagrama 44. Corte de terreno longitudinal para visualizar la pendiente que presenta el tramo analizado. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)



Imagen 16. Registro fotográfico durante la trayectoria entre los cruces peatonales demarcados.
Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3. 4. CONFIGURACIÓN ESPACIAL

A lo largo de la evolución del sector, la configuración espacial de *Calle Vieja* ha sido moldeada por los usos que han surgido en la zona y en sus alrededores, que a su vez han modificado las dinámicas que en esta se desenvuelven. Uno de los principales modificadores de estas dinámicas ha sido su configuración lineal enfocada a la movilidad, principalmente vehicular, que por mucho tiempo ha demostrado su carácter de zona de paso, de movilidad de personas, productos y mercancías, por encima de cualquier otra actividad de las ocurren en el sector. Por ende también es de gran utilidad analizar y comprender como las características espaciales de esta zona influyen en las dinámicas de las personas.

3. 4. 1. Senda Vehicular

En primera instancia, en *Calle Vieja* se observa una gran vía vehicular, que es el principal elemento que define al sector. Por ella pasan miles de personas: caminando, en bicicleta, autobús y automóvil, entre otros medios de movilidad.

En la *Imagen 17* se pueden observar distintas vistas que representan la gran área que esta senda abarca. Una gran superficie asfaltada por donde pasan cientos de vehículos y por donde las personas deben cruzar caminando para ir a sus destinos. En la *Diagrama 45* se anotan la cantidad



Imagen 17. Senda Vehicular. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

de carriles que existen en cada tramo del sector. Esta irregularidad en la cantidad de carriles es claramente percibida en la variación del ancho que esta vía tiene en su extensión. Esto se traduce en las diferentes distancias que deben cruzar las personas en diferentes puntos de esta senda, provocando lugares con “mejores o peores” condiciones para cruzar la vía. Es importante recalcar que en este tramo de *Calle Vieja* únicamente existen dos cruces peatonales semaforizados. Por lo que las personas deben



cruzarla en estas zonas, o en las que mejores condiciones les provea. Esta transversalidad se ve afectada por este espacio que, en muchos momentos y lugares específicos, se vuelve una barrera para los transeúntes.

Durante las conversaciones con los habitantes del lugar, destacan la gran incomodidad, miedo e inseguridad de las personas al momento de cruzar esta senda. La falta de zonas seguras para cruzar transversalmente es un punto que define en gran medida, la seguridad de las personas cuando habitan o pasan por *Calle Vieja*. Todo esto crea una fragmentación, tanto espacial como funcional del sector.

Por esta senda vehicular, circulan cientos de ciclistas diariamente, sin embargo no existe infraestructura ni espacio dedicado para estos usuarios. Gracias a las encuestas digitales, se lograron conocer las necesidades, zonas críticas y muchos puntos que tomar en cuenta para darle a estas personas un espacio ideal para que puedan movilizarse de forma segura y amena por *Calle Vieja*.

3. 4. 2. Senda Peatonal

La senda peatonal, más allá de la simple acera, es toda aquella superficie que permite a las personas transitar libremente por el espacio. Si bien, la acera es el elemento principal para dicho fin, también existen los cruces peatonales, rampas, escaleras y todo aquel espacio que conecta la ciudad y que está hecho para que cualquier persona pueda caminar, correr y disfrutar en ella sin peligro de tropezarse, resbalarse o ser atropellado. Sin embargo, esto es algo que no sucede en la realidad.

La irregularidad y disfuncionalidad de las sendas peatonales del sector, es uno de los factores de mayor preocupación entre las personas que habitan el espacio público de este lugar. Las aceras no cuentan con uniformidad ni una lógica espacial que le permita un tránsito seguro a las personas. Estas tienen que caminar entre accesos vehiculares, desniveles no resueltos, vegetación, cambios de dirección y todo tipo de situaciones que eliminan toda la naturalidad de un recorrido al caminar. *(Imagen 18)*

En la generalidad del Sector, las aceras entre un dueño y otro están desvinculadas de alguna forma, en mayor o menor medida, pero siempre existe cierta irregularidad. Esto sucede por la fragmentación al momento de su construcción debido a que fueron construidas por cada dueño de propiedad, haciendo que cada tramo tenga una condición diferente. Esto evidencia que al momento



Imagen 18. Irregularidad de las Sendas Peatonales. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

de su construcción las autoridades no dictaron ni velaron por la unificación de estas. Con la Ley de Movilidad Peatonal N° 9976 se piensa revertir esto, de modo que se pretende regular la infraestructura peatonal, priorizando la movilización de las personas de forma segura, accesible e inclusiva. La unificación de las aceras y espacio públicos ya nos serán competencia los dueños de cada predio sino de las municipalidades y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y sus consejos.



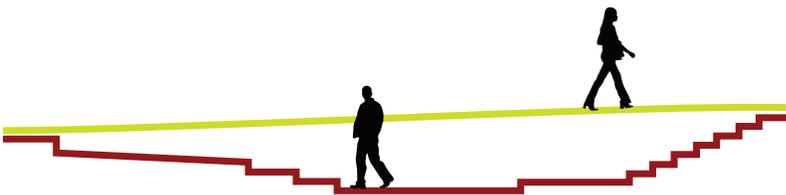


Diagrama 47. Líneas de deseo. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

hidrantes y hasta la vegetación que suele funcionar como un obstáculo. Esto reduce la anchura útil de las aceras, y entorpece el tránsito de las personas, por lo tanto las superficies peatonales se vuelven aún más limitadas. Provocando en las personas una búsqueda por zonas con mejores condiciones de las que promueven las aceras y llevándolos a caminar por la calzada vehicular en muchos casos.



Imagen 19. Obstáculos en las aceras. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)



Diagrama 48. Vegetación en Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3.4.3. Vegetación

La vegetación en el espacio público del sector es un factor importante a tomar en cuenta, puesto que es muy limitado, y aún más limitada, es su funcionalidad y aprovechamiento. Son pocos los árboles o arbustos que aportan sombra, protección o amenidad al lugar.

En muchos casos, más que un complemento al espacio público, se convierte en limitante o fragmentador del mismo. Como se puede ver en la *Diagrama 31*, la floresta actúa como divisora de la senda peatonal, añadiendo que no existen rampas o elementos de transición entre nivel de



Imagen 20. Vegetación como obstáculo. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

acera y calzada. Además, en muchos casos, la vegetación entorpece el tránsito de las personas, obligandolas a caminar por fuera de la acera cuando esta invade el espacio peatonal, evitando que esta pueda ser utilizada correctamente *Imagen 21*.



Imagen 21. Vegetación como obstáculo. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

Existen puntos donde los árboles de tamaño mediano y alto, logran aportar espacios para que las personas paren un momento a descansar o esperar, debajo de su sombra. Tanto motociclistas como peatones, hacen uso de estas pequeñas áreas de frescura, sin embargo, son muy pocas las zonas donde esto sucede *Imagen 22*.

La vegetación en un entorno urbano ayuda a la reducción de contaminación del aire, modificación del clima local, reduciendo los niveles de temperatura en contraposición del concreto y el asfalto que más bien lo elevan. Incluso



Imagen 22. Vegetación funcional. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

ayuda a la disminución de la contaminación por ruido. Pero aún más importantes son los beneficios de bienestar individual y colectivo relacionados con los cambios en el estado de ánimo y de salud de las personas cuando viven o trabajan en espacios urbanos con adecuados sistemas de arbolado¹⁵.

Los árboles crean un ambiente beneficioso para la salud mental, y además se pueden usar para definir espacios y aportar a la continuidad y ritmos del paisaje y del recorrido de los peatones.

Es importante anotar que la vegetación es un elemento que podría ser complementado en el diseño de mobiliario urbano que permita el disfrute de la misma. Puesto que lo ideal de un espacio con sombra, es poder utilizarlo para

15. Morales, Francisco. (2012) Árboles y arbustos para uso urbano en el Valle Central, Costa Rica. Instituto Nacional de Biodiversidad, Editorial INBio. Primera Edición. Costa Rica.

descansar o para reunirse con otras personas. Es entonces cuando la vegetación se convierte en un elemento funcional para las personas, más allá de ser un elemento decorativo.

La vegetación también puede funcionar como pacificador del tránsito. Los carros se mueven más despacio cuando hay árboles cerca de la calzada¹⁶. Y aparte de pacificar el tránsito, funcionan como elemento de seguridad al separar la calzada y la acera entre sí, siempre y cuando no se convierta en un total divisor del espacio y del tránsito de las

personas.

3. 4. 4. Iluminación en el Espacio Público

La iluminación del espacio público de *Calle Vieja* es deficiente. La luz que emite el alumbrado público es muy tenue y está dirigida principalmente hacia la calzada por donde viajan los vehículos, dejando las aceras y por ende a las personas, en la oscuridad.



Diagrama 49. Iluminación en Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

16. Speck, Jeff. 4 ways to make a city more walkable. Conferencias TED. https://www.ted.com/talks/jeff_speck_4_ways_to_make_a_city_more_walkable



Diagrama 50. Ilustración de la iluminación en Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

Los comercios aportan la mayoría de iluminación de la zona y dan luz al espacio público. Esto es un problema que los residenciales no atacan, pues la mayoría dejan en la oscuridad sus áreas exteriores, o con una iluminación muy baja que crea zonas peligrosas para la gente que camina.

Las paradas de bus son los principales puntos donde la gente se siente insegura durante la noche. La mayoría de las paradas de bus están diseñadas sin ningún elemento de iluminación. Solo algunas de ellas cuentan con un mupí que genera luz a su alrededor, sin embargo no es una iluminación integral que de suficiente visibilidad a las personas. En paradas donde no hay mobiliario para sentarse, la única iluminación con la que cuentan, es la del alumbrado público que ilumina principalmente la calzada.

Otro punto negativo que genera la poca iluminación



Imagen 23. Iluminación por parte de los comercios. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

en la zona, es el que afecta directamente a los ciclistas que viajan por el sector de noche. La visibilidad casi nula de estos usuarios, que puede dar como resultado el atropello de los mismos y llevar a consecuencias fatales, como ya ha sucedido en esta zona, es una de las mayores preocupaciones de estos usuarios que transitan por el sector de noche. Añadiendo que al disminuir el tránsito vehicular en horas nocturnas, los vehículos que pasan por la zona, lo hacen a mayor velocidad. Esto aumenta el riesgo para los ciclistas y peatones de la zona.

Debido a que el alumbrado público está direccionado hacia la calzada, la vegetación durante la noche, genera que las aceras queden sin iluminación directa. Esto evidencia la falta de una iluminación a escala humana y direccionada hacia las personas para que puedan transitar por el lugar de forma segura a cualquier hora del día.



Imagen 24. Ciclistas poco visibles en horas nocturnas. Fuente: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

Esto, junto con la mala calidad de las aceras, hace que las personas que se ejercitan, lo hagan en la calzada, puesto que es una superficie de mejor calidad, regular e iluminada. Siendo esto un problema debido a la nula pacificación vial que crea conflictos por las altas velocidades de los vehículos.

3. 4. 5. Composición Espacial

La composición del espacio público se refiere a la configuración morfológica que generan los elementos anteriormente descritos en conjunto. Vistos aisladamente, cada elemento tiene sus debilidades u oportunidades, pero más aún cuando se contraponen unos con otros en un espacio determinado. Es por esto que se realiza un análisis en conjunto, para entender cómo se comportan estos elementos a lo largo de *Calle Vieja* y como estos modifican las dinámicas sociales.

La configuración espacial del sector es variada lo largo del corredor, por lo que es imprescindible estudiar cada sección del espacio público que nos muestra una disposición de elementos que crean espacios diferentes, que son positivos o negativos para las vivencias de las personas. El análisis de estos elementos permite evidenciar si las condiciones espaciales generadas en cada caso pueden ser potenciadas o si es necesario corregirlas de modo que la habitabilidad general del espacio público sea más amena.

A continuación se realizan secciones transversales a lo largo del sector de *Calle Vieja* de modo que se facilite la comprensión del mismo.



Diagrama 52. Espacio Público - Sección Transversal A-A.
 Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

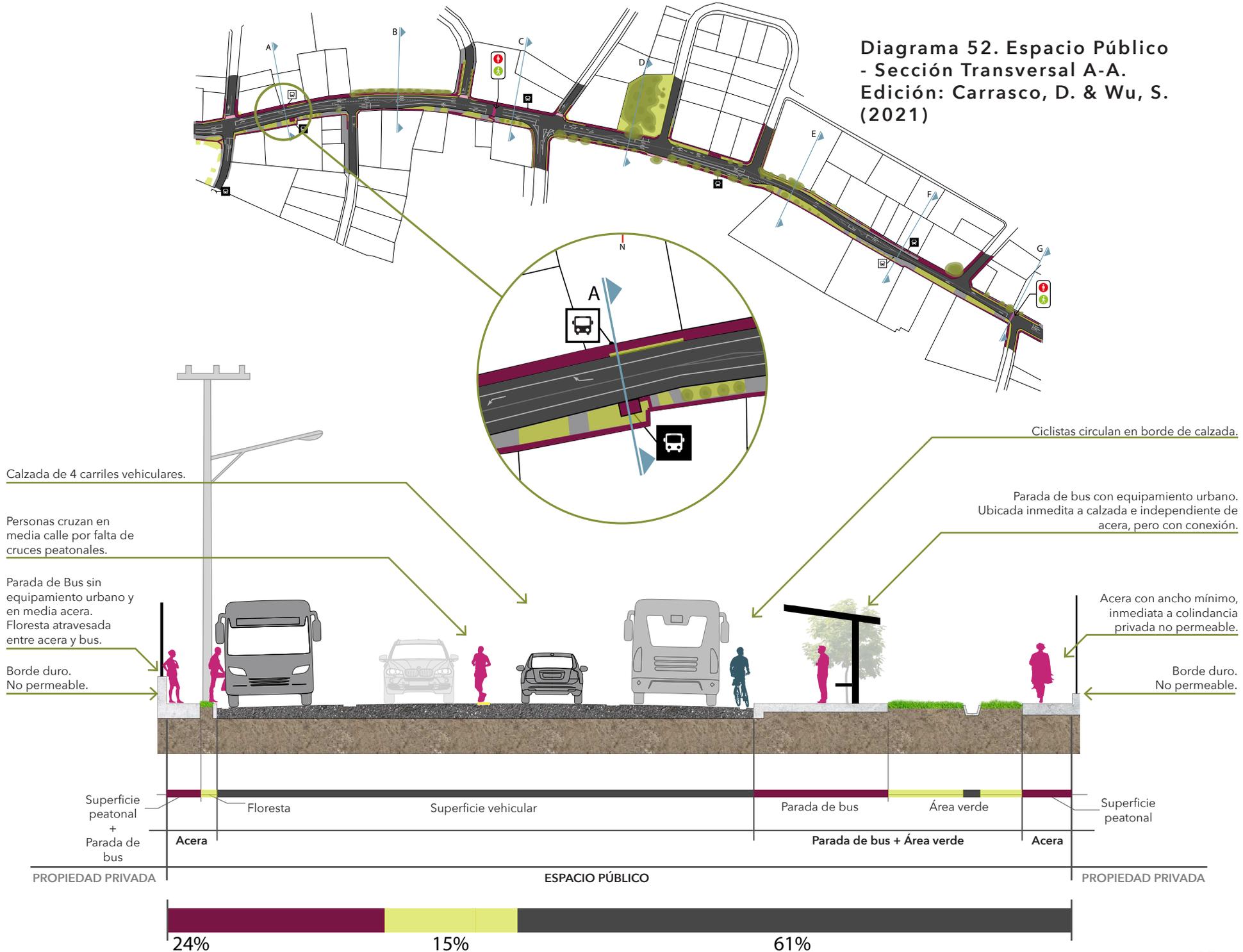


Diagrama 53. Espacio Público - Sección Transversal B-B. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

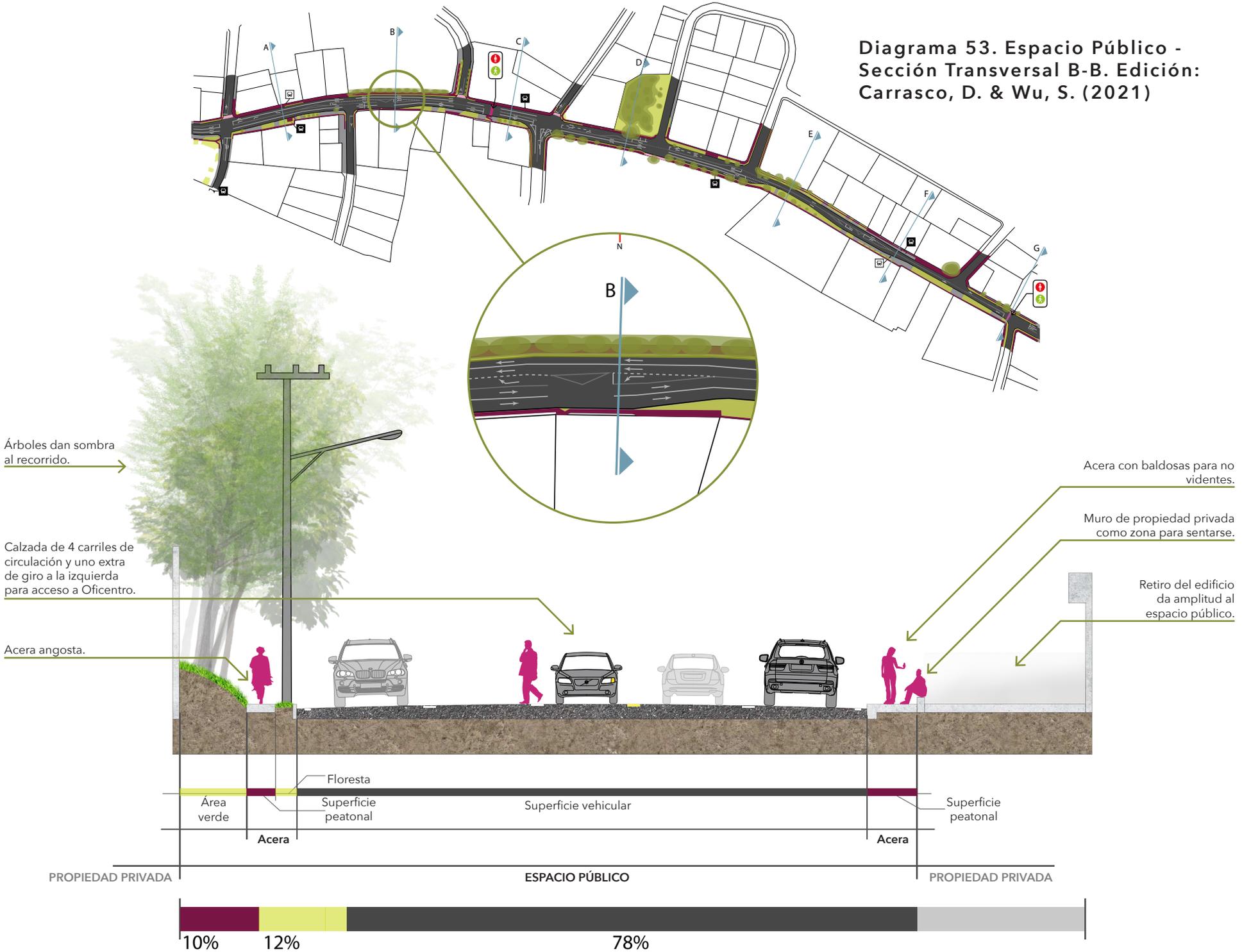


Diagrama 54. Espacio Público - Sección Transversal C-C.
 Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

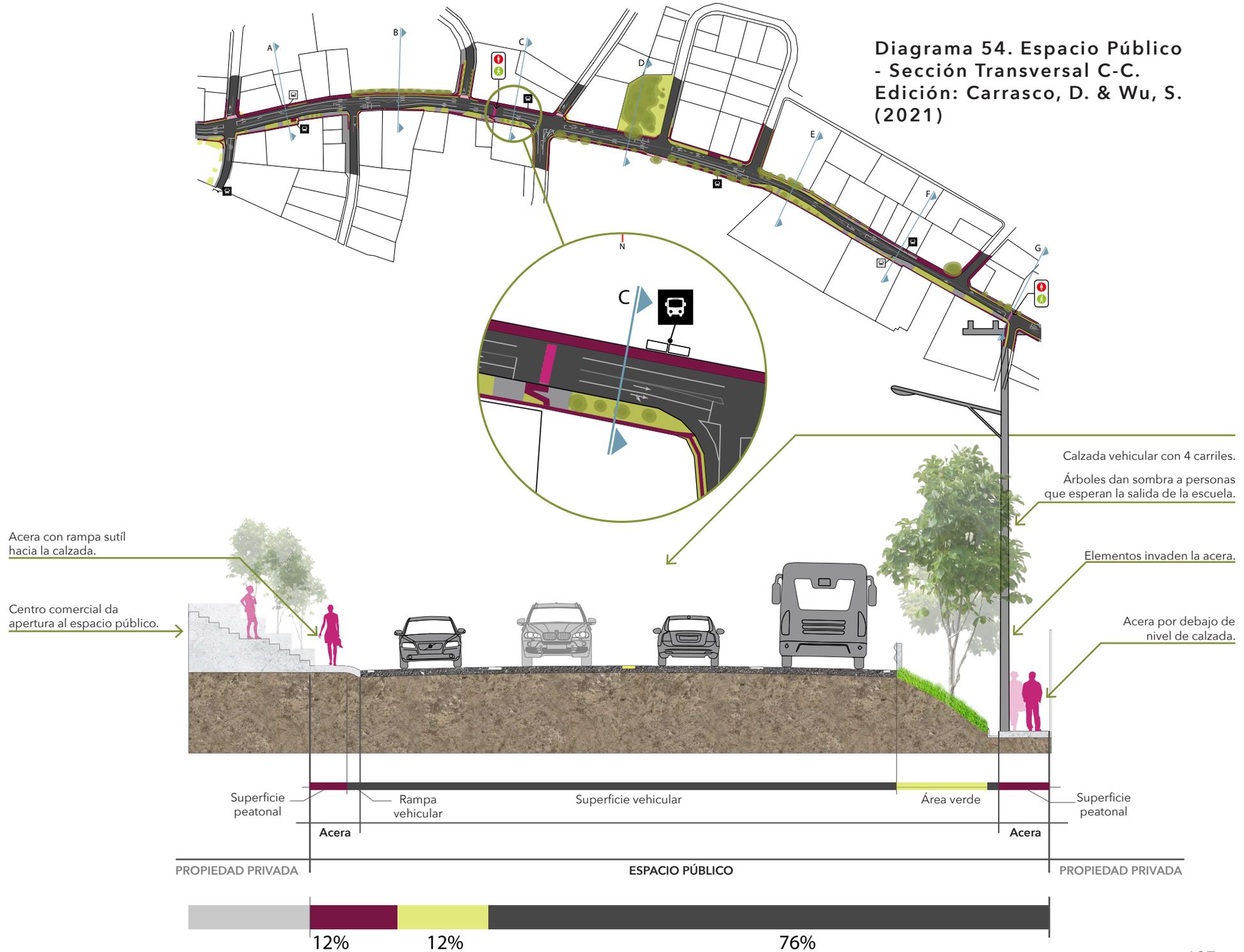


Diagrama 55. Espacio Público - Sección Transversal D-D.
 Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

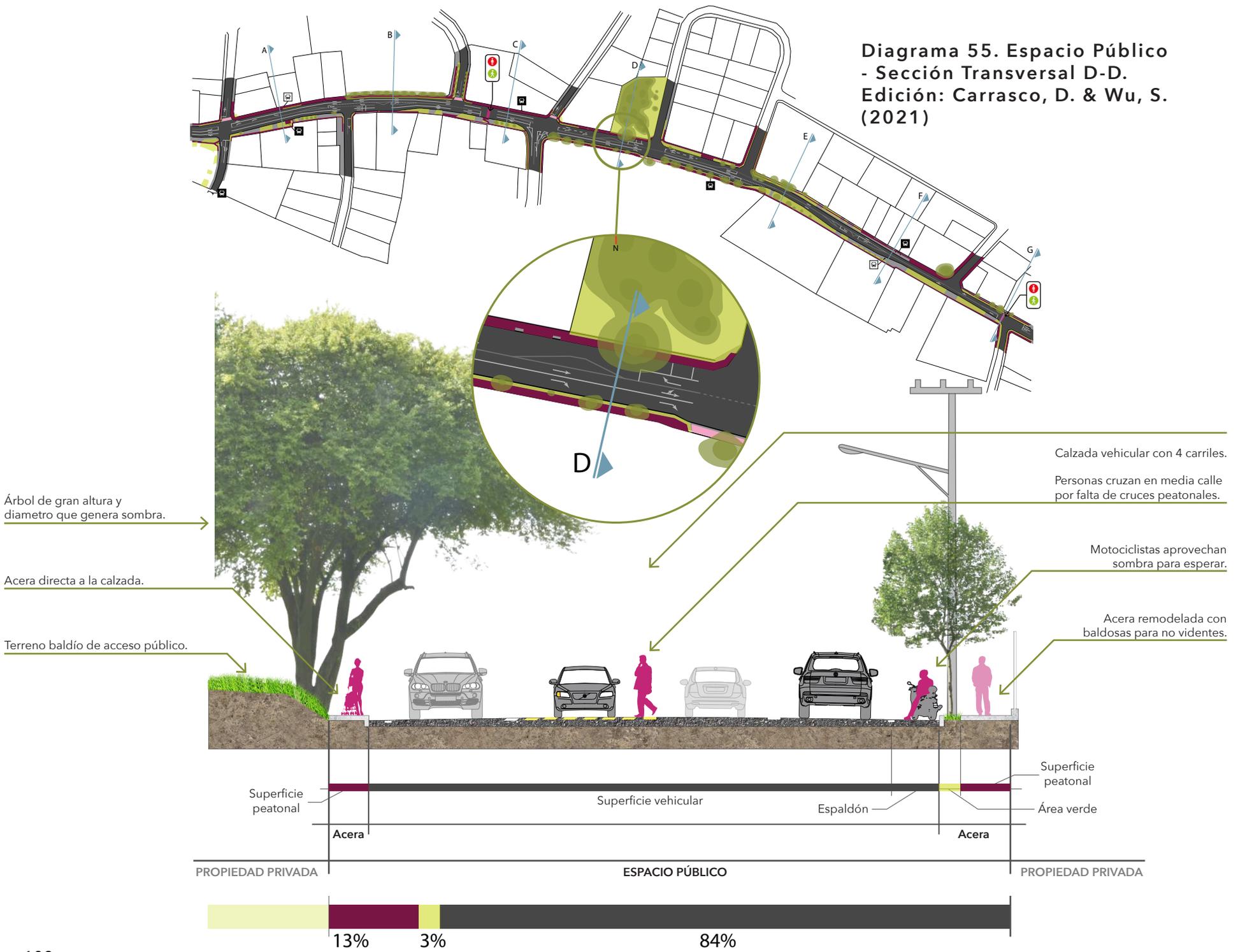


Diagrama 56. Espacio Público - Sección Transversal E-E. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

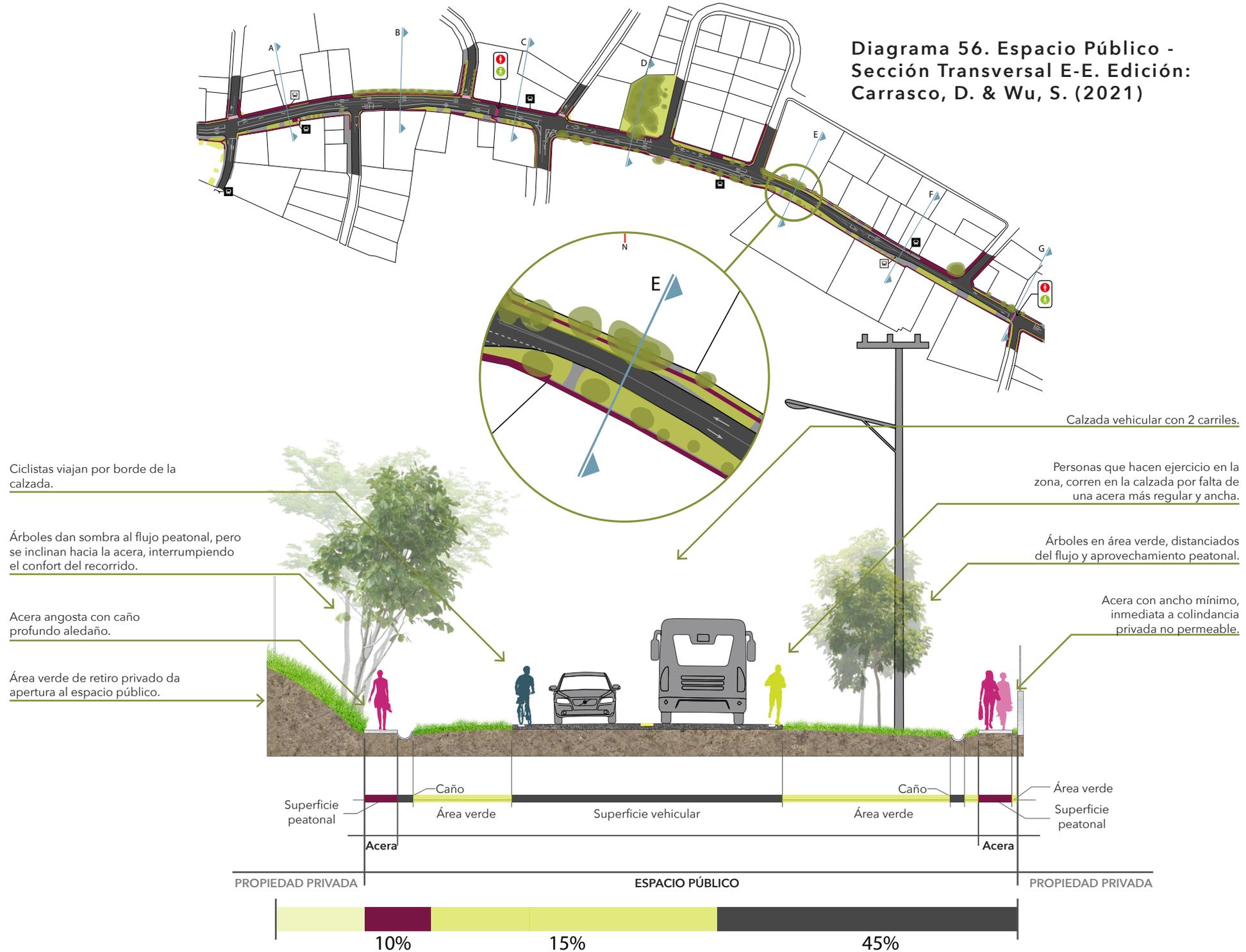


Diagrama 57. Espacio Público - Sección Transversal F-F. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

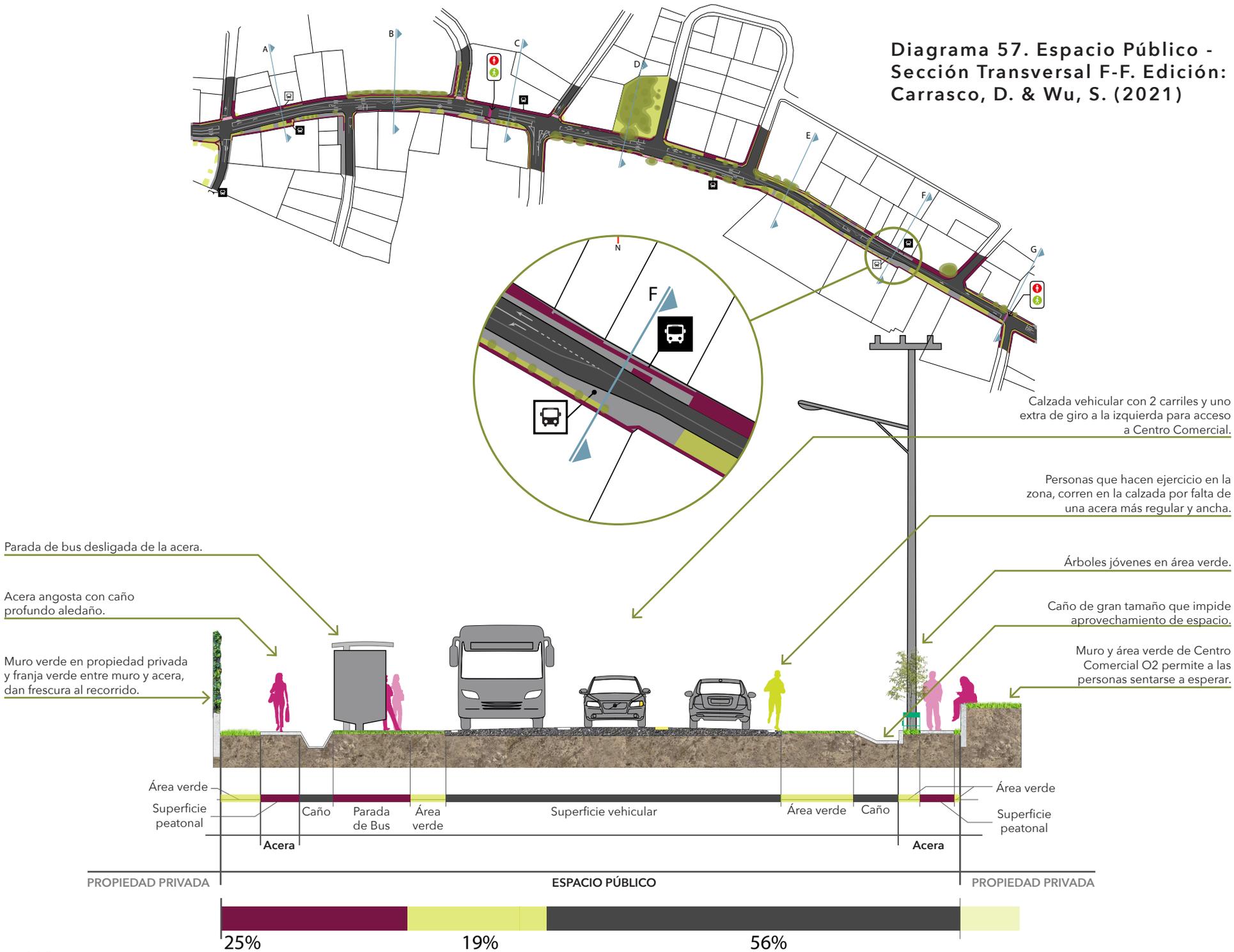


Diagrama 58. Espacio Público - Sección Transversal G-G.
 Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)



Semáforo de tránsito vehicular y semáforo para cruce peatonal.

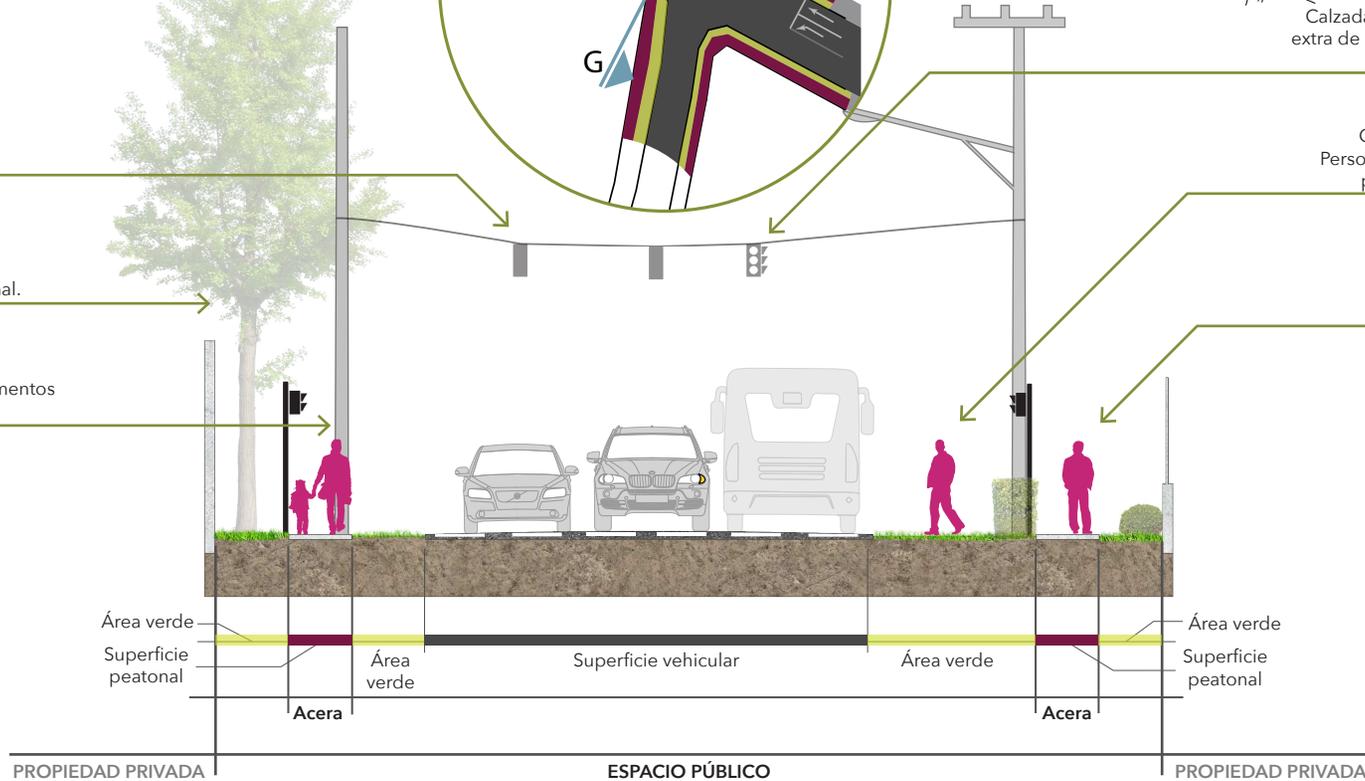
Árboles dan sombra al flujo peatonal.

Acera ancho mínimo. Pero con elementos que interrumpen flujo peatonal.

Calzada vehicular con 2 carriles y uno extra de giro a la izquierda para acceso a Urbanización.

Cruce peatonal no es continuo. Personas deben cruzar áreas verdes para llegar de una acera a otra.

Acera con ancho mínimo.



13%

39%

48%

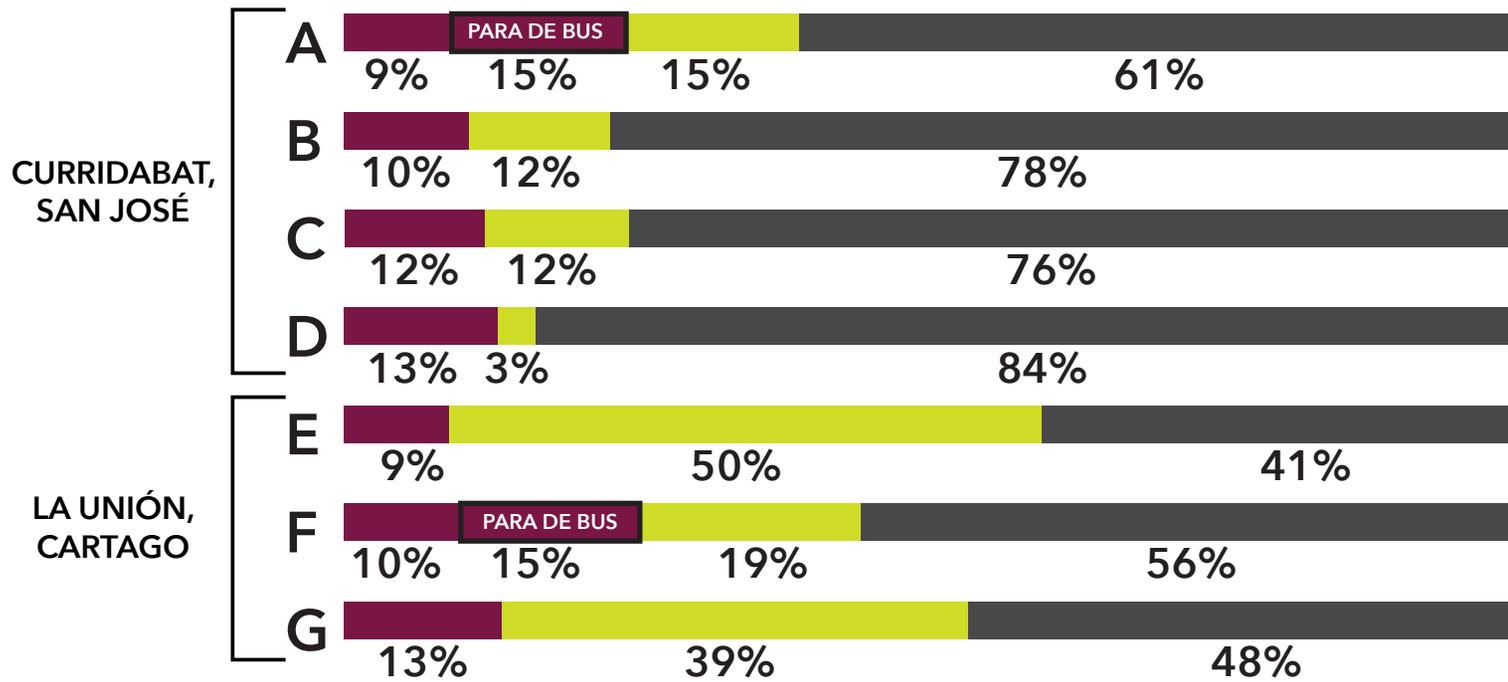
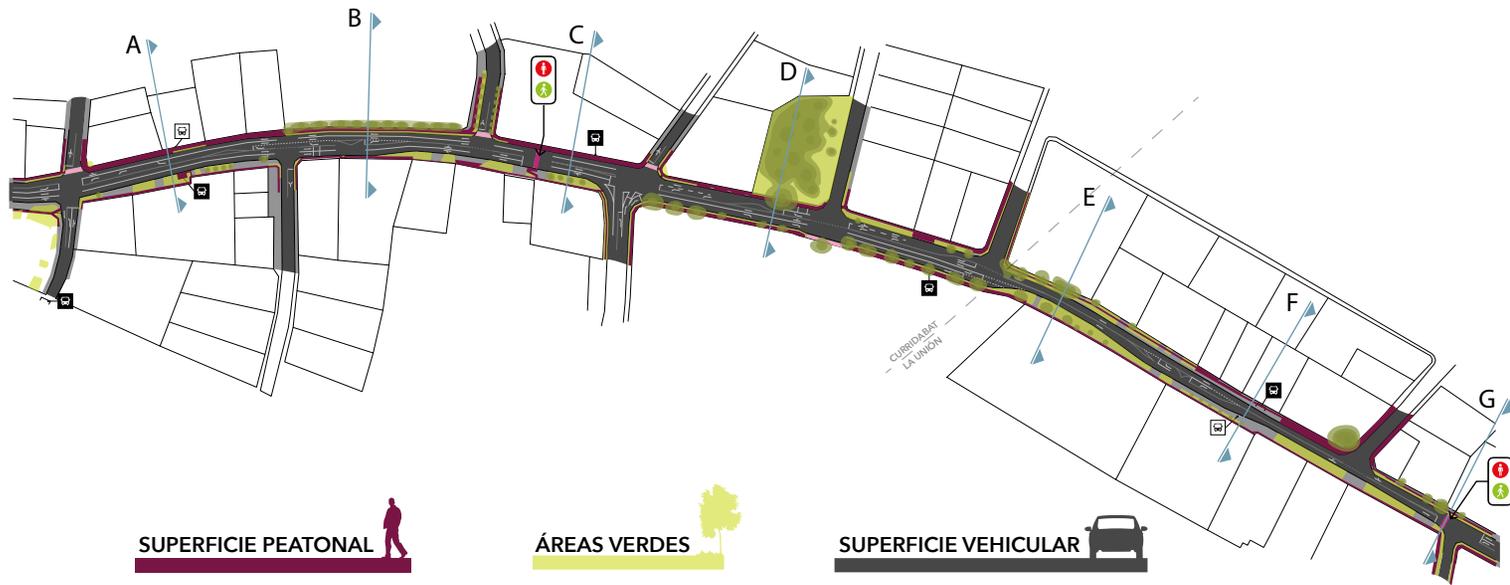


Diagrama 59. Porcentajes de la Configuración Espacial de Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

Adjunto a estas secciones se presenta el resumen de la porción espacial de cada una de estas. Tras la visualización de estos porcentajes espaciales (ver *Diagrama 59*) del ámbito público a lo largo del sector, se puede observar en primera instancia, la minimización del peatón en el espacio urbano, dejándole apenas un 15% del espacio para realizar sus actividades, en contraposición del gran espacio dedicado a los vehículos motorizados que separan en gran medida las sendas peatonales aledañas a este eje central.

En aquellas secciones donde se observa mayor área destinada al peatón, es debido a que son las zonas de paradas de bus contruidas e independientes de la acera, caso que sucede únicamente en dos puntos a lo largo del sector. Las demás paradas construidas están superpuestas sobre el recorrido de las personas en la acera, y por ende, disminuyendo el espacio para transitar.

Cabe destacar que la calidad de las aceras, no es igual en todo el sector, si bien existen superficies regulares y con buena anchura que permite a varias personas transitar de forma confortable y colectiva, la mayoría de las aceras son muy angostas y cuentan con irregularidades que amenazan la seguridad de las personas al recorrerla. Además de la falta de espacios de estancia que permitan a las personas permanecer en el espacio público.

El área verde en ciertos puntos no es más que una franja residual aledaña a la acera. Sin embargo el tramo que recorre por el cantón de La Unión, el área verde es mayor, casi igualando la superficie de rodamiento de vehículos.

Esta última, abarca más del 50% del área del sector, y en algunos casos casi llegando al 84% del área total del espacio público. Nuevamente evidenciando como el vehículo ha predominado en el espacio y la planificación de las ciudades.



Diagrama 60. Porcentaje Total de la Configuración Espacial de Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

3. 5. RELACIÓN DE LOS ÁMBITOS PÚBLICO Y PRIVADO COMERCIAL.

Para la presente investigación y, específicamente durante el análisis de sitio, fue importante evaluar la relación entre el espacio público y el ámbito privado comercial que se da actualmente. Como bien se vio en la revisión histórica, la naturaleza de las actividades circundantes al eje principal del sector de *Calle Vieja*, determinan en gran proporción la función del espacio público y, por lo tanto, sus requerimientos cualitativos.

Sin embargo, en el momento en el que el fenómeno carrocentrista cobró fuerza durante la década de 1980 en Costa Rica, la cultura de movilidad cambió y se enfocó en priorizar la movilidad motorizada de los carros particulares. Esto impactó directamente la forma en la que se configuró el espacio público y, años después, detonó el surgimiento de centros comerciales que se adaptaron al mismo fenómeno. La zona de *Calle Vieja* no fue la excepción.

Bajo los antecedentes sintetizados anteriormente, se presenta la evaluación que se realizó de la relación de las actividades comerciales adyacentes al espacio público de la zona con este último, con el fin de identificar las deficiencias y las oportunidades de la condición actual.

Previo a dicha evaluación, se presentan, a continuación, dos casos opuestos de centros comerciales y su relación

con el espacio público del sector de *Calle Vieja*.

En primera instancia, está el centro comercial Cronos Plaza. Su edificio está ubicado en la parte frontal del lote, dejando su parqueo principal en la parte posterior del terreno y manteniendo los accesos para las personas directamente conectados con la red de movilidad peatonal de *Calle Vieja*. Además, los locales comerciales de la primera planta, cuentan con terrazas que vinculan pasivamente las actividades que se dan en el centro comercial con las del exterior. Esto, genera un sentimiento de seguridad y de acompañamiento en las personas que esperan el bus frente al edificio, ya que se sienten vistas por las personas en las terrazas.

Caso contrario, es el del centro comercial Momentum Pinares. La configuración del edificio representa un anillo que rodea el parqueo principal que se encuentra en el centro del lote y al que van a dar las fachadas frontales de los comercios. Por lo tanto, el centro comercial, esencialmente, le da la espalda al espacio público. Existen dos accesos principales al complejo, que están prioritariamente diseñados para los vehículos particulares. Los accesos peatonales se encuentran completamente desvinculados de las actividades comerciales, manteniendo una distancia aproximada de 70 metros para llegar hasta ellos.

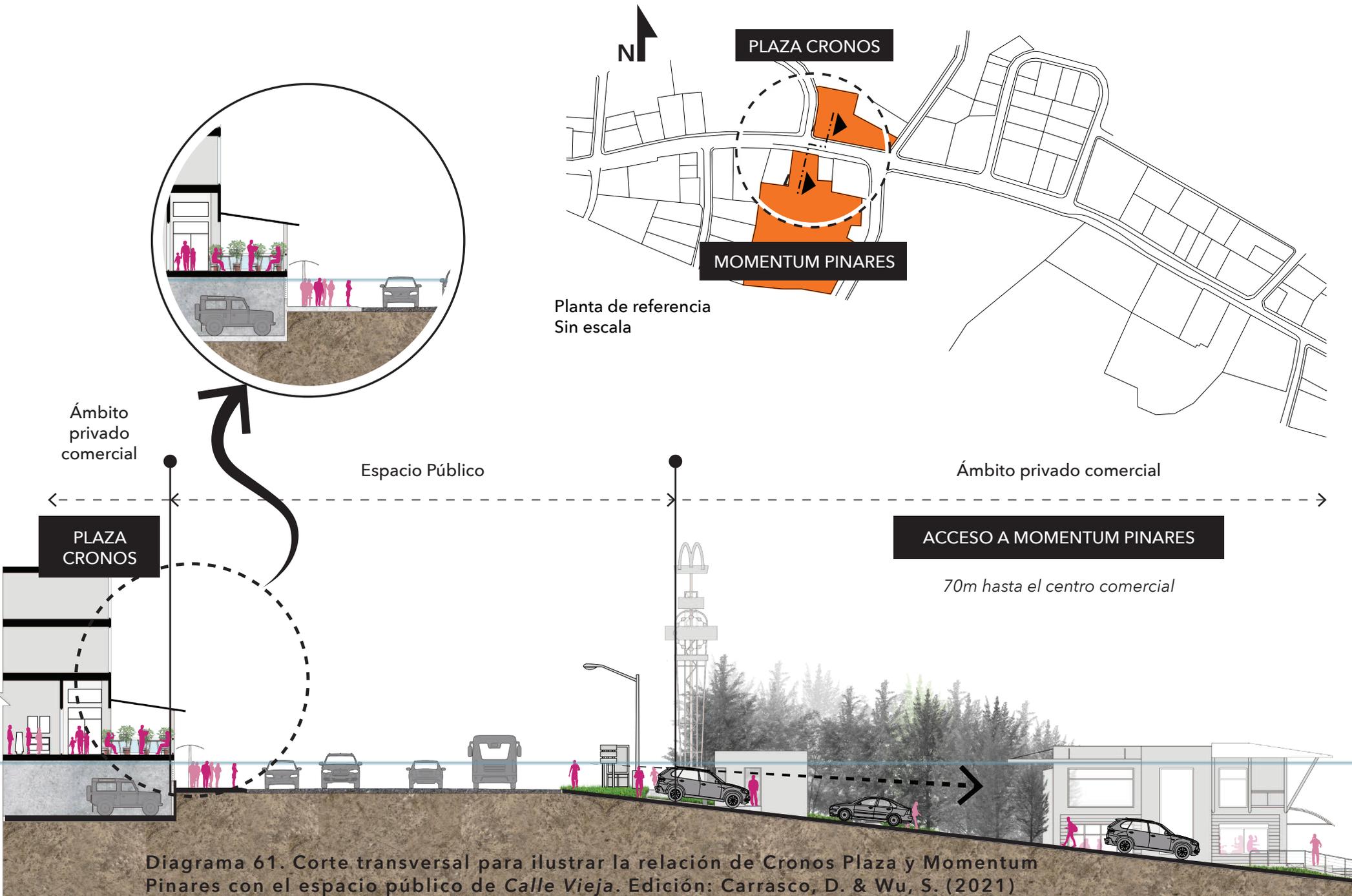
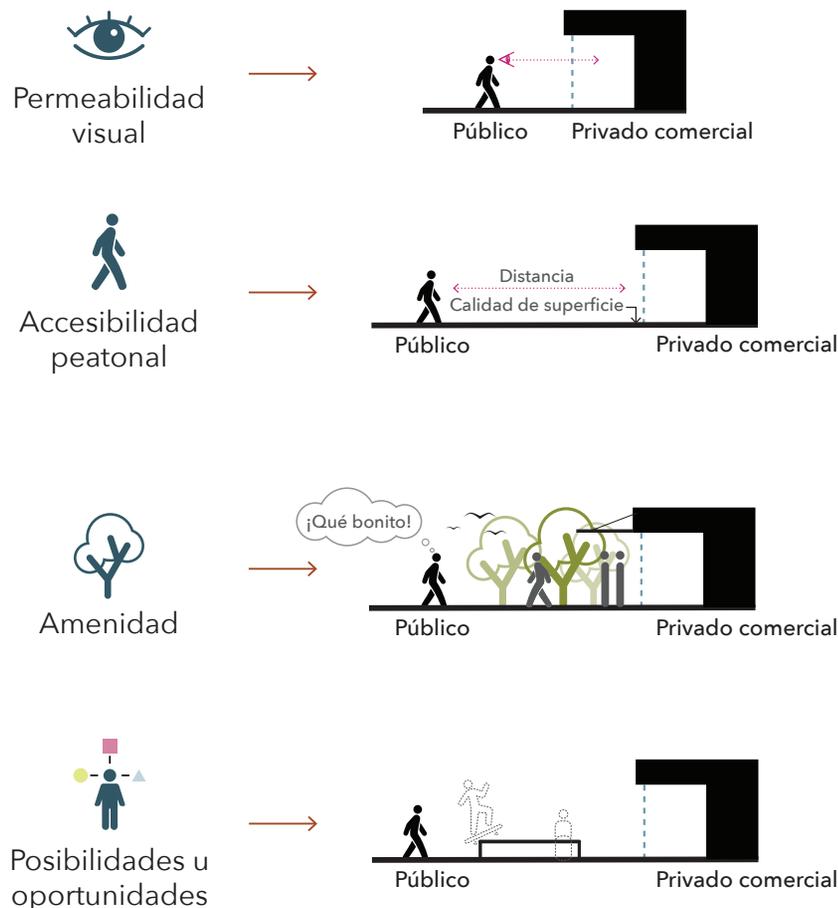


Diagrama 61. Corte transversal para ilustrar la relación de Cronos Plaza y Momentum Pinares con el espacio público de Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

Debido a que la mayoría de las actividades estacionarias en *Calle Vieja* se concentran frente al ámbito privado comercial, se evaluó cómo se relacionan el resto de los centros comerciales del sector analizado con el espacio público.

Para dicha evaluación se propuso cuatro criterios: la permeabilidad visual, la accesibilidad peatonal, la amenidad y las posibilidades u oportunidades. Cada uno de estos criterios se explican a continuación.

Criterios de evaluación propuestos para analizar la relación entre los ámbitos público y privado comercial:



Se considera como permeabilidad visual el grado de visibilidad que se tiene de la actividad comercial desde el espacio público.

La accesibilidad peatonal se mide según el trayecto desde el espacio público hasta la actividad comercial. Se toma en cuenta la distancia y el facilitamiento a nivel de infraestructura para que las personas pueda acceder de manera segura y eficiente a las actividades comerciales.

La amenidad se refiere al acondicionamiento espacial entre el espacio público y las actividades comerciales. Se mide tomando en cuenta los elementos que se suman para dar confort, seguridad y protección a las personas en su trayecto al pasar del espacio público a las actividades comerciales.

Las posibilidades u oportunidades son todas aquellas actividades que pueden surgir dependiendo del acondicionamiento espacial que haya entre el espacio público y las actividades comerciales.

3. 5. 1. Evaluación de la relación de los centros comerciales con el espacio público de *Calle Vleja*.

SIMBOLOGÍA

XXXXXXXXX
 |
 Nombre del comercio
 o centro comercial

X
 |
 Criterio de evaluación

BAJO → ALTO
 [■] [■] [■] [□] [□]
 Escala de evaluación

WOODS



 [■] [□] [□] [□] [□]
 [■] [■] [■] [□] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [□] [□] [□] [□]

PÁRAMO



 [■] [■] [■] [■] [□]
 [■] [■] [■] [■] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [□] [□] [□] [□]

OFICENTRO MOMENTUM



 [■] [■] [■] [■] [■]
 [■] [■] [■] [■] [■]
 [■] [□] [□] [□] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]

FISCHEL



 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [■] [■] [■] [□]
 [□] [□] [□] [□] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]

ROSTIPOLLOS



 [■] [■] [■] [■] [□]
 [■] [■] [■] [□] [□]
 [□] [□] [□] [□] [□]
 [□] [□] [□] [□] [□]

MOMENTUM PINARES



 [■] [□] [□] [□] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [□] [□] [□] [□]

PINARES EXPRESS



 [■] [■] [■] [■] [□]
 [■] [■] [■] [□] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [□] [□] [□] [□]

PLAZA COMERCIAL 1492



 [■] [■] [■] [■] [■]
 [■] [■] [■] [■] [□]
 [■] [■] [□] [□] [□]
 [■] [□] [□] [□] [□]

PLAZA CRONOS

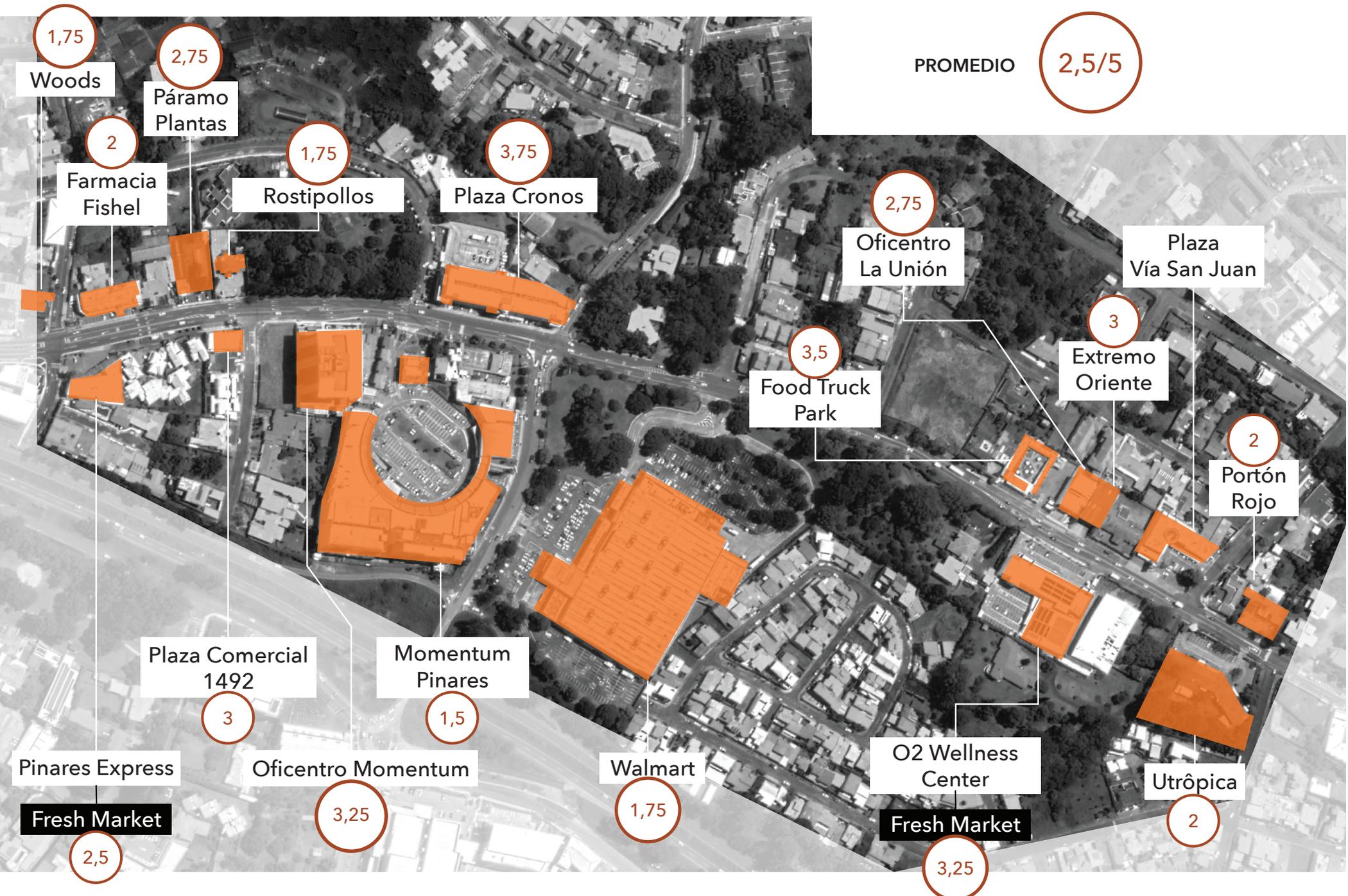


 [■] [■] [■] [■] [□]
 [■] [■] [■] [■] [■]
 [■] [■] [■] [□] [□]
 [■] [■] [■] [■] [□]

Los resultados arrojados en la evaluación hacen notorio que una relación de calidad entre los ámbitos público y privado comercial, no basta con la cercanía entre ellos, sino que hay factores cualitativos del espacio que influyen.

Dados los bajos resultados obtenidos, hay una gran necesidad en buscar cómo se puede mejorar la relación entre los dos ámbitos con el fin de beneficiar a ambas partes, enriquecer las experiencias de las personas y promover un desarrollo urbano más integral.





3. 6. EVALUACIÓN FINAL DEL ESPACIO PÚBLICO DEL SECTOR DE CALLE VIEJA ANALIZADO.

A continuación, se presenta la evaluación propuesta para concluir el presente capítulo. Esta tiene como utilidad calificar la calidad del espacio público del tramo analizado de *Calle Vieja* y deducir las conclusiones pertinentes que servirán como base para plantear los lineamientos de diseño en el siguiente capítulo.

La evaluación se realizó bajo una estructura de clasificación compuesta de atributos y conceptos que permiten organizar los hallazgos del análisis. Estos atributos y conceptos derivan de diversas referencias bibliográficas que tratan sobre el espacio público y su estudio. Como por ejemplo, *How to Study Public Life?* (Cómo estudiar la vida pública) (2013) de Jan Gehl y Birgitte Svarre, *Humanización del Espacio Urbano* (2006), también de Jan Gehl, *La imagen de la ciudad. Estrategias de identidad y comunicación* (2006) de Pedro Brandao y *Los usuarios del espacio público como protagonistas en el paisaje urbano* (2006) de Daniel Morgan.

No obstante, para efectos de la presente investigación, los conceptos fueron interpretados y reformulados según los distintos niveles de necesidades y oportunidades del sitio identificados durante el análisis.

Se proponen los atributos como categorías que consideran desde la infraestructura hasta las experiencias sensoriales de las personas en el espacio público. Cada uno de estos atributos se subdivide en conceptos que examinan con mayor especificidad los hallazgos del análisis. A continuación se presentan los cuatro atributos y sus respectivos conceptos:

1. Accesibilidad: Bajo este atributo se miden las experiencias de las personas en el espacio público en relación con la infraestructura y su configuración morfológica. Este atributo se midió bajo los siguientes conceptos:

Continuidad - Se mide la regularidad de la calidad de las aceras y de otros tipos de infraestructura para la movilidad, así como la calidad para integrar los diferentes espacios del contexto.

Conectividad - Es importante evaluar la manera en la que los sistemas de movilidad, sobre todo peatonales y ciclistas, se conectan a los diferentes tipos de espacios o entre sí mismos; asegurándose de que sea de manera continua, eficiente y segura.

Proximidad - La cercanía entre los cruces transversales y entre los espacios de estancia en el espacio público son transcendentales para proveer calidad en las experiencias

de las personas.

Legibilidad - Bajo este concepto, se evalúa la facilidad con la que las personas pueden identificar los elementos y los distintos espacios del ámbito público.

2. Oportunidades y apropiación: Este atributo consiste en la configuración espacial del ámbito público para ampliar la gama de actividades que se pueden dar en él. Los conceptos que lo componen son los siguientes:

Flexibilidad - Se mide la capacidad del espacio para acoger diversas actividades en distintas temporalidades.

Colectividad - Entre las oportunidades que el espacio público debe propiciar, se encuentra el de la reunión de grupos de personas que puedan compartir de manera cómoda y segura.

Porosidad - La relación del espacio público con el ámbito privado es de suma importancia, especialmente, con las actividades comerciales. Estos intersticios representan oportunidades valiosas para la presencia de personas.

3. Confort: Se evalúa en el sector de *Calle Vieja* cómo se acondiciona el espacio para el bienestar y comodidad de las personas.

Seguridad - Un espacio público de calidad, cuida que las personas se sientan protegidas a la hora de habitarlo. Esto, por ejemplo, a nivel espacial, sensorial y físico.

Visibilidad - Se evalúa, también, que la composición del espacio público permita que haya una lectura del espacio sin interrupciones de elementos (vegetación, mobiliario urbano, entre otros).

Protección - Es importante observar si en el espacio público existen elementos naturales o construidos que protejan a las personas de las distintas condiciones climáticas. Esto con el fin de que incentiven la permanencia de las personas en el lugar.

Bienestar - Este concepto procura medir si la configuración espacial del ámbito público del sector de *Calle Vieja* incentiva a que las personas se sientan cómodas y puedan desenvolverse de manera tranquila y pacífica.

4. Amenidad: Este atributo se compone de tres conceptos que en conjunto evalúan la manera en la que está conformado el espacio público analizado de *Calle Vieja*. En este, se busca examinar si provee las condiciones para enriquecer las experiencias de las personas, tanto de estancia y movilidad, en él.

Calidad paisajística - Este primer concepto mide el tratamiento visual para embellecer el espacio público. Para esto, se considera el ordenamiento visual de los distintos elementos como luminarias, vallas publicitarias, mobiliario urbano y vegetación.

Diversidad - Un componente fundamental del paisaje urbano es la presencia de personas. Sobre todo, de aquellas que estén realizando *actividades opcionales* para incentivar la presencia de más personas aún. Por lo tanto, es importante evaluar si dentro de la configuración morfológica del espacio público de *Calle Vieja*, existen posibilidades para que se puedan reunir diferentes grupos de personas en un mismo lugar sin que sus actividades sean interrumpidas.

Disfrute - El concepto de disfrute busca evaluar qué actividades de atracción ofrece el espacio público y si está adecuadamente equipado y configurado para albergar actividades variadas de estancia.

EVALUACIÓN

1.



ACCESIBILIDAD



1,5

- El sistema de aceras existente es irregular en cuanto materialidad, dimensionamiento y desniveles.
- No existe espacios para los y las ciclistas.
- La relación entre los espacios de estancia existentes es muy débil.

- La interconectividad entre aceras es fragmentada por la superficie de rodamiento vehicular.
- La calidad de los cruces transversales es baja.
- Los espacios de estancia no están integrados al sistema de movilidad peatonal y ciclista existente.

- Los cruces peatonales oficiales están muy distanciados entre ellos.
- La distancia entre los diferentes espacios de estancia es moderada.

- El sistema peatonal es muy variado a lo largo del tramo en cuanto a movilidad y espacios para la estancia.
- No hay ciclo vía.

2.



OPORTUNIDADES Y APROPIACIÓN

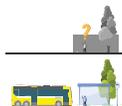
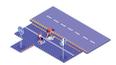
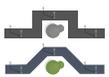
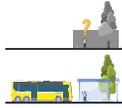
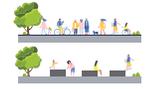


1

- La infraestructura existente no permite muchas alternativas de uso más que el de movilidad. Esto restringe la espontaneidad y la posibilidad de las personas para tomar decisiones.

- No hay espacios acondicionados para el encuentro de personas.

- Los accesos a las actividades comerciales están dirigidos, en su gran mayoría, hacia los vehículos motorizados. Estos se toman en cuenta como los accesos peatonales, perpetuando la exclusión de grupos sociales.



04



LINEAMIENTOS

4. LINEAMIENTOS DE DISEÑO

4. 1. INTRODUCCIÓN

Calle Vieja se encuentra en un proceso de transformación a nivel de imagen, debido al aumento de actividades comerciales y de desarrollos inmobiliarios. Sin embargo, el paisaje que se ha formado en el espacio público se percibe desorganizado, disperso, caótico y acondicionado en beneficio del fenómeno carrocentrista. Ante este panorama, las municipalidades han demostrado un interés y una visión de desarrollo hacia un espacio público más amigable para las personas.

La configuración del espacio público debería propiciar cohesión urbana y espacios que permitan a las personas desenvolverse de manera segura y plena. Tras la revisión de referencias teóricas, la revisión histórica del sitio y el análisis realizado, se establecen lineamientos que sirvan de guía para la planificación y el diseño de un espacio público para las personas.

A continuación se desglosan los lineamientos de diseño que nacen de los atributos anteriormente detallados y siguiendo cada uno de los conceptos que aportan al mejoramiento y potencian la calidad del espacio público.

1.

ACCESIBILIDAD

CONTINUIDAD

- Recorridos fluidos.
- Recorridos eficientes.

CONECTIVIDAD

- Transiciones de nivel.
- Articuladores peatonal.
- Movilidad y comercio.
- Movilidad y estancia.

PROXIMIDAD

- Transversalidad.
- Espacios de estancia.

LEGIBILIDAD

- Reconocimiento espacial.

2.

OPORTUNIDADES Y APROPIACIÓN

FLEXIBILIDAD

- Multifuncionalidad espacial.
- Ciclovia
- Libertad de decisión.

COLECTIVIDAD

- Actividades sociales.

POROSIDAD

- Bordes blandos.

3.

CONFORT

SEGURIDAD

- Configuración espacial e infraestructura de calidad.
- Iluminación para las personas.

VISIBILIDAD

- Lineas visuales sin obstáculos.

PROTECCIÓN

- Refugio ante condiciones climáticas.

BIENESTAR

- Calles más seguras.

4.

AMENIDAD

CALIDAD PAISAJISTICA

- Coherencia visual.
- Vegetación.
- Mobiliario funcional con calidad estetica.

DIVERSIDAD

- Estimulos sensoriales.
- Algo que hacer

DISFRUTE

- Ambitos

4. 2. ACCESIBILIDAD

4. 2. 1. Continuidad

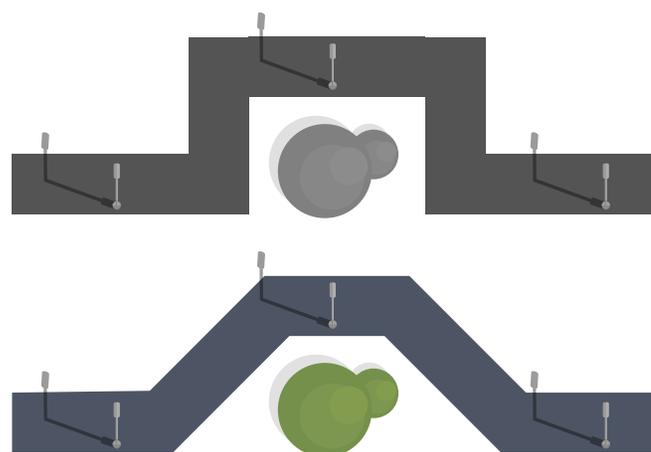
4. 2. 1. 1. Recorridos fluidos.

El espacio público debe proveer espacios inclusivos para todas las personas. Por lo tanto, debe haber una uniformidad en la materialidad de las aceras y elementos de articulación entre cuadras, para promover la continuidad de flujo o trayectorias peatonales.



4. 2. 1. 2. Recorridos eficientes.

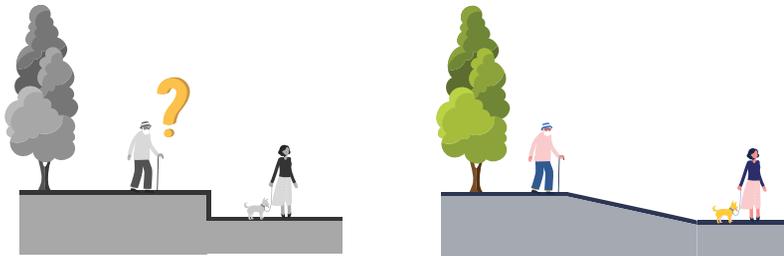
Las aceras deben garantizar que las personas se movilicen de manera eficiente y orgánica. Para esto se recomienda evitar el alargamiento innecesario de distancias y promover recorridos que favorezcan los movimientos naturales de las personas, evitando los ángulos retos.



4. 2. 2. Conectividad

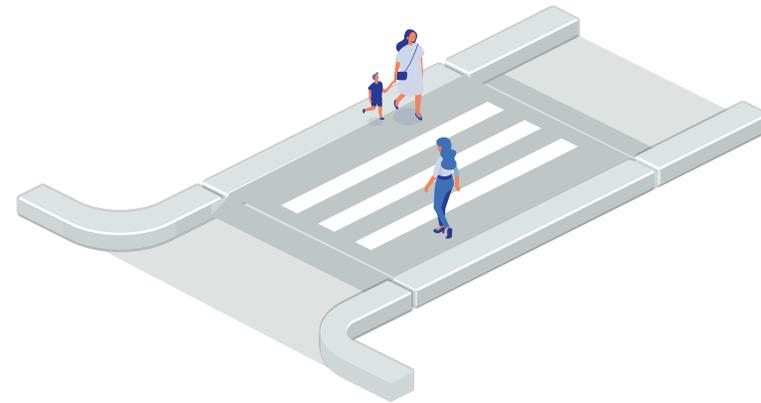
4. 2. 2. 1. Transiciones de nivel.

Proporcionar cambios de nivel graduales que no exijan a las personas sobreesfuerzos. Para esto se propone priorizar la implementación de rampas que cumplan un porcentaje de pendiente inclusivo. De ser necesario, incluir gradas con los mismos requisitos de accesibilidad universal.



4. 2. 2. 2. Articuladores peatonal.

Las aceras deben funcionar como un sistema de movilidad peatonal interconectado. Con este fin, se plantea incorporar articuladores peatonales que prioricen la movilidad de las personas al pasar de una cuadra a la otra. De esta manera, también se facilita la conexión entre las actividades circundantes al espacio público.



4. 2. 2. 3. · Movilidad y comercio.

El comercio debe estar ligado directamente al espacio público para favorecer el acceso a las personas que transitan. Por lo tanto, se debe fomentar la cercanía de las actividades comerciales al espacio público y accesos diseñados y acondicionados para las personas (distancias cortas, superficies regulares,...).



4. 2. 2. 4. Movilidad y estancia.

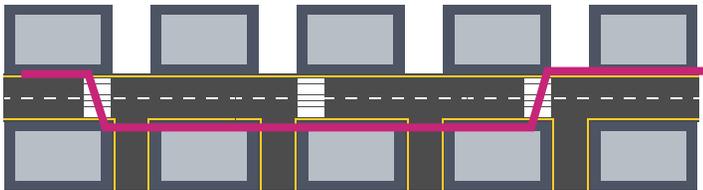
Visto el espacio público como un gran sistema de elementos y dinámicas sociales, es importante que el sistema de movilidad peatonal se vincule física y directamente con los espacios de estancia, evitando barreras u obstaculizaciones que impidan el acceso a cualquier persona.



4. 2. 3. Proximidad

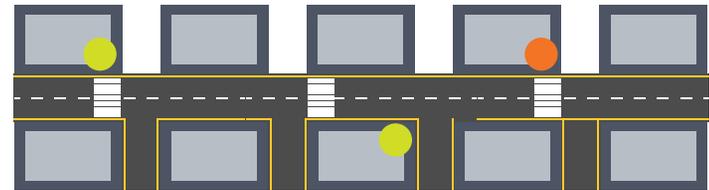
4. 2. 3. 1. Transversalidad.

La transversalidad se plantea como un mecanismo de interconectividad entre las dinámicas sociales que se dan en el espacio público y las actividades adyacentes a este. La transversalidad se manifiesta por medio de la implementación de cruces peatonales dispuestos a distancias caminables. De esta manera, el sistema de movilidad peatonal puede atravesar la barrera creada por el alto flujo vehicular.



4. 2. 3. 2. Espacios de estancia.

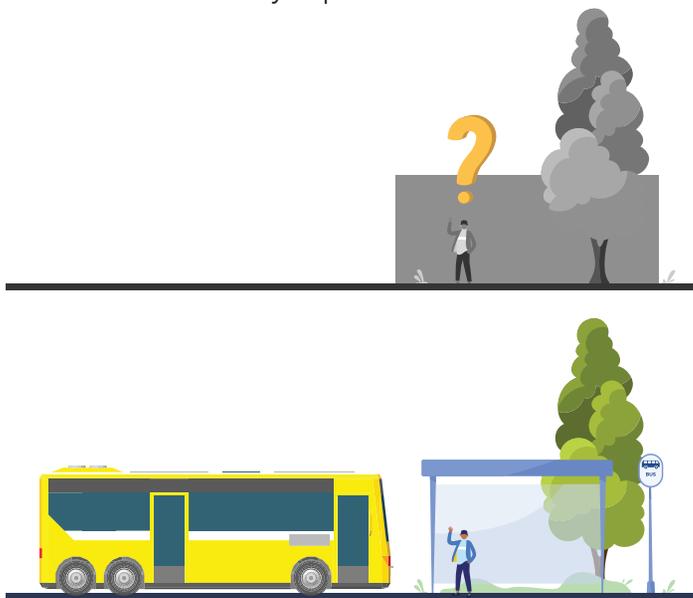
Como estrategia de atracción para promover la permanencia de las personas en el espacio público, se debe mantener una frecuencia con respecto a los espacios de estancia y evitar largas caminatas para hacer uso de ellos.



4. 2. 4. Legibilidad

4. 2. 4. 1. Reconocimiento espacial.

Un espacio público es accesible cuando se le facilita al usuario la lectura de la organización espacial de la ciudad. Esto implica que se maneje un orden y un lenguaje adecuado de la infraestructura para el reconocimiento de las distintas actividades y espacios.



4. 3. OPORTUNIDADES Y APROPIACIÓN

4. 3. 1. Flexibilidad

4. 3. 1. 1. Multifuncionalidad espacial.

La flexibilidad a través de la multifuncionalidad permite mayor diversidad de usos en el espacio y, por lo tanto, propicia una mayor diversidad de personas en él. Además, lo vuelve más adaptable a la evolución de su contexto urbano, entendiendo el espacio público como un proceso más que como una entidad física fija.

La multifuncionalidad espacial se genera a partir del diseño de espacios y mobiliario urbano que ofrezcan la posibilidad de ser interpretados de distintas maneras. Esto produce que los espacios sean más interesantes y atractivos para las personas e incentiven su apropiación.



4.3.1.2. Ciclovía.

Es trascendental que se integre un sistema de movilidad ciclística a la vida pública para promover el uso de la bicicleta y, consecuentemente, orientar a la población a un estilo de vida más activo y sano.

Para lo anterior, se debe definir un espacio para el tránsito seguro y eficiente de ciclistas, el cual sea de fácil reconocimiento para todas las personas usuarias del espacio público. Y, conjuntamente, que esté conectada a la actividad comercial y espacios de estancia por medio de accesos y parqueos para bicicletas.



4.3.1.3. Libertad de decisión.

Este lineamiento se refiere a la libertad de decisión que tienen las personas para elegir cómo habitar el espacio público: ¿cómo?, ¿cuándo?, ¿dónde?, ¿con quién?, ¿cuánto?, ¿por qué?, ...

El espacio público debe contar con una infraestructura y acondicionamiento que permitan a las personas decidir la manera en la que desean moverse, el tiempo de permanencia y los lugares que prefieren para realizar sus actividades tanto necesarias como opcionales#.



4. 3. 2. Colectividad

4. 3. 2. 1. Actividades sociales.

Las actividades sociales se refieren a aquellas realizadas por dos personas o más, como el encuentro y el intercambio. También se refieren a las interacciones pasivas, que se dan entre personas ajenas entre sí que realizan la misma o distintas actividades, en un mismo entorno.

La presencia de personas puede promover un mayor uso del espacio público, ya que da seguridad y motiva a otras personas a llevar a cabo actividades que por sí solas podrían no atreverse a realizar. En estos dos sentidos, la colectividad permite una mayor ocupación y apropiación del espacio.

Generar espacios que inviten a la presencia de personas y la realización de distintas actividades de manera simultánea. Planteando espacios con una escala que permita que se realicen con comodidad, evitando sobredimensionar los espacios que, de lo contrario, podrían inhibir a las personas.



4. 3. 3. Porosidad

4. 3. 3. 1. Bordes blandos.

Los bordes blandos contribuyen al enriquecimiento de las experiencias de las personas en el ámbito urbano. Se buscan los estímulos sensoriales por medio de la espontaneidad y la improvisación.

Para lograr esto se utiliza el concepto de permeabilidad, el cual consiste en abrir los bordes de manera física y/o sensorialmente para vincular las actividades que ocurren en el espacio privado comercial con las del espacio público. Lo anterior por medio de bordes y transiciones espaciales diseñadas para las personas.



4. 4. CONFORT

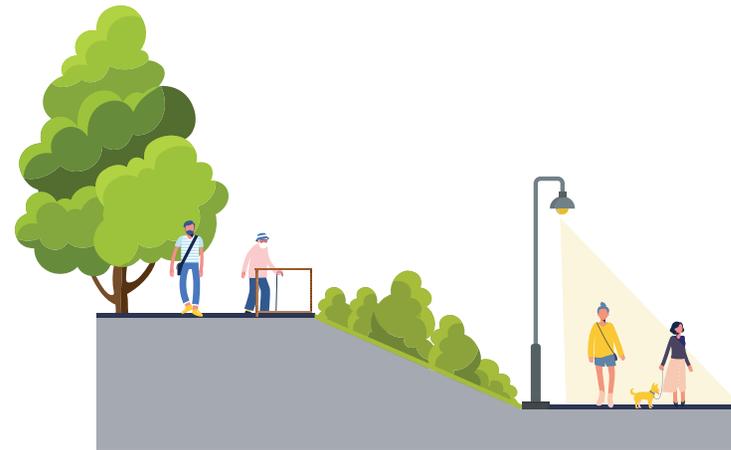
4. 4. 1. Seguridad

4. 4. 1. 1. Configuración espacial e infraestructura de calidad.

El espacio público, como contenedor de la vida urbana debe representar un lugar de confianza para que las personas lo habiten de forma segura. Esto quiere decir, que la infraestructura no debería representar una amenaza para las personas al hacer uso de este.

En este sentido, al movilizarse, se debe asegurar que las superficies sean de buena calidad y evitar irregularidades y elementos que entorpezcan esta acción, tanto en el plano horizontal como en el vertical.

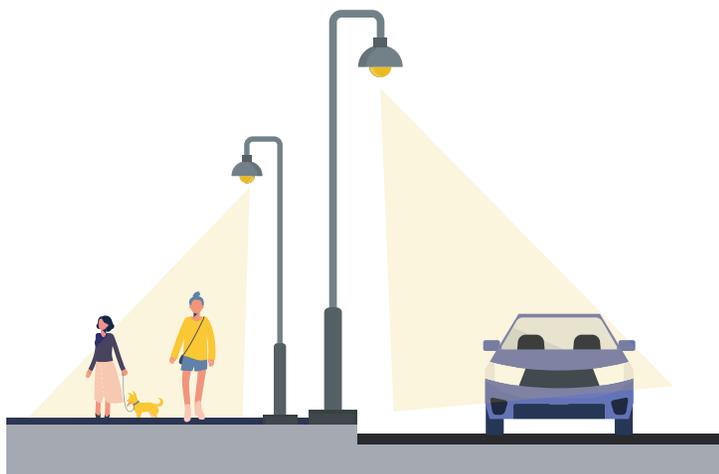
Por otra parte, al incluir mobiliario urbano, debe ser diseñado ergonómicamente para el confort de las personas y asegurar permanencias prolongadas en el espacio público.



4. 4. 1. 2. Iluminación para las personas.

Sumado a lo anterior, se debe complementar la infraestructura con iluminación de calidad que permita una vista clara del entorno público. De esta manera, prevenir las zonas oscuras que representan amenazas para la vida pública.

La iluminación, además de alumbrar el flujo vehicular, debe estar orientada a las personas, respondiendo a la escala humana, en cuanto a alturas, calidad lumínica y distancia entre luminarias.



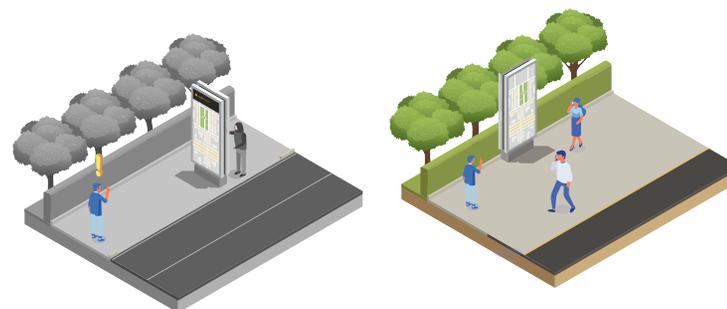
4. 4. 2. Visibilidad

4. 4. 2. 1. Líneas visuales sin obstáculos.

Se logra un impacto positivo en las personas, cuando el espacio público proporciona una clara visibilidad del entorno y se les posibilita observar las distintas actividades que se desarrollan a su alrededor. Esto abre la oportunidad para decidir qué hacer en el espacio público, cómo y cuándo.

Adicionalmente, una buena visibilidad del entorno urbano permite la vigilancia natural entre conciudadanos, potenciando la seguridad y la cohesión social: “ver y ser visto”

Por ende, al disponer elementos construidos y naturales en el espacio público, estos deben ser posicionados de modo que no obstaculicen las líneas visuales en el entorno. Así se evita la creación de callejones visuales que pudiesen comprometer el bienestar y seguridad de las personas que habitan el espacio urbano.



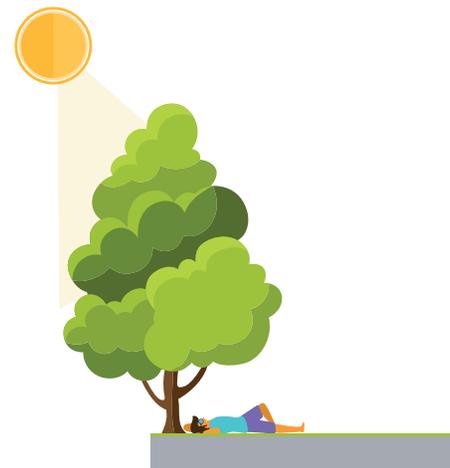
4. 4. 3. Protección

4. 4. 3. 1. Refugio ante condiciones climáticas.

La calidad y forma de uso de los espacios públicos son determinadas en gran parte por sus condiciones climáticas. Sin embargo, las personas deben tener la posibilidad de encontrar y disfrutar de espacios adecuados para su uso, y estar protegidas de las circunstancias climáticas que puedan acontecer.

Es necesario implementar estrategias de planificación y diseño de mobiliario urbano y espacios de estancia que den refugio a las personas ante las condiciones climáticas de la zona. Ya sea por medio de vegetación y/o elementos construidos que den sombra, protección contra la lluvia y amortiguamiento climático.

Fomentar al ámbito privado, el diseño de elementos o espacios en sus bordes que puedan ser utilizados por los transeúntes, que además de dar protección pueda crear una conexión más fuerte entre ámbito público y privado.



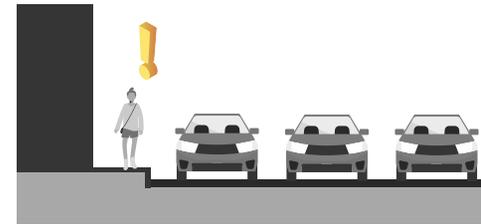
4. 4. 4. Bienestar

4. 4. 4. 1. Calles más seguras.

Los lugares públicos donde circulan vehículos no invitan a la permanencia, pues su funcionalidad es promover el flujo rápido. Sin embargo, las calles deben ser espacios en los que cualquier persona, independientemente del tipo de usuario que sea, pueda habitar de manera cómoda y segura.

Debido a que el espacio público es utilizado por una variedad de usuarios que se movilizan en diferentes medios y a distintas velocidades, este debe fomentar una buena convivencia entre ellos. Por lo anterior, se hace imprescindible plantear estrategias de pacificación vial, en búsqueda de la reducción de las altas velocidades vehiculares. Las vías deben ser vías activas, que aporten a mejorar la condición física, disminuyan el estrés, aumenten la seguridad y permitan hacer del viaje una experiencia de bienestar y dignidad humanos.

Paralelamente, y mediante la redistribución espacial y el tratamiento de cruces peatonales, se puede ampliar el espacio para la movilidad peatonal y ciclística.



4. 5. AMENIDAD

4. 5. 1. Calidad Paisajística

4. 5. 1. 1. Coherencia visual.

El entorno urbano es más amigable con las personas y mejor apreciado cuando hay un ordenamiento lógico y estético del mismo. Es decir, un paisaje urbano en el cual se pueden identificar con claridad las distintas actividades, elementos y edificaciones que lo componen.

La coherencia visual se trata de prevenir la contaminación del paisaje urbano con elementos que lo saturan, como por ejemplo: vallas publicitarias, rotulación comercial y ciertos elementos de servicios públicos que podrían ocultarse. También, se deberían proponer normativas estrictas desde el gobierno local para regular alturas de edificaciones, retiros uniformes con respecto al espacio público y tratamientos de fachada en beneficio de la vida pública.



4. 5. 1. 1. Vegetación.

Con el fin de proporcionar un mayor disfrute del paisaje urbano, se puede utilizar la vegetación como estímulo para las percepciones cognitivas.

El embellecimiento del paisaje urbano a través de la vegetación se logra con el uso de flora diversa y autóctona, lo cual contribuye al refuerzo de la identidad del lugar y requieren menor mantenimiento. Sin embargo, se debe cuidar que la vegetación sea dispuesta de tal manera que no represente obstaculizaciones visuales ni físicas para las personas, ni refugios para amenazas.



4. 5. 1. 2. Mobiliario funcional con calidad estética.

El mobiliario urbano incide en la calidad paisajística de un espacio público. Por lo tanto, este no debe diseñarse únicamente para que cumpla su función, sino también como atractor de personas o como elementos que embellezcan el entorno urbano. El mobiliario pueden ser bancas, luminarias, basure-ros, paradas de buses, juegos para niños y niñas, entre otros.

Diversos factores contribuyen para lograr diseños interesantes para el mobiliario, tales como: la mate-rialidad, el color, la forma y las dimensiones. Asimismo, vale la pena recalcar que el mobiliario urbano también puede funcionar en conjunto y reforzar el sentido de identidad de un lugar si se utilizan como elementos de continuidad visual a lo largo de un trayecto.



4. 5. 2. Diversidad

4. 5. 2. 1. Ámbitos

El espacio público debe disponer de variedad de ámbitos donde cualquier persona se sienta bienvenida y acogida. Estos pueden definirse como actividades o lugares donde las personas puedan desenvolverse de forma agradable y plena, ya sea individual o colectivamente.

Por tanto, la implementación y planificación de espacios y actividades variadas, que promuevan el uso y apropiación del espacio público. Por medio de elementos diseñados de modo que las personas puedan interpretarlos y hacer uso de ellos, dependiendo de sus necesidades. También puede lograrse mediante actividades de diferente índole que hagan uso del espacio público y promuevan la apertura del ámbito comercial hacia la calle.



4. 5. 3. Disfrute

4. 5. 3. 1. Estímulos sensoriales.

Al momento de planificar y diseñar un espacio público agradable para las personas, es importante considerar la manera en la que trabajan los receptores sensoriales de estas.

Un espacio público pensado para el disfrute de las personas debe incluir estímulos sensoriales que llamen su atención directa o indirectamente. De esta forma, la vegetación, la diversidad comercial y su relación con el ámbito público, los colores, los olores, los sonidos, el mobiliario urbano y la gente en la calle, entre otras variables, funcionan como estímulos para las personas.

Hay lineamientos que deben estar presentes para que los estímulos sean exitosamente percibidos por las personas. El primero tiene que ver con las velocidades. En promedio, las personas se desplazan a, aproximadamente, cinco kilómetros por hora cuando caminan. A esta velocidad, hay mayor tiempo para el procesamiento de información y de detalles, por lo que, para volver los recorridos más interesantes, es importante disponer estímulos próximos entre sí. Complementado a esto, los estímulos deben encontrarse preferiblemente dentro del plano horizontal de las personas. Esto, debido a que es el campo de mayor

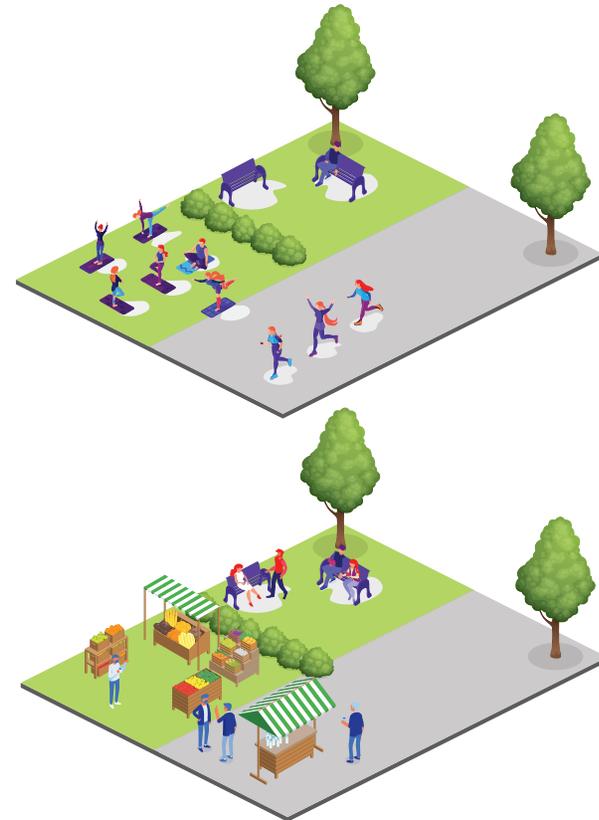
rango visual, y, por lo tanto, donde los estímulos serán percibidos con mayor facilidad. Finalmente, es necesario mantener proporciones adecuadas para los diferentes espacios, con el objetivo de cuidar la percepción de las personas sobre estos; no causar sensaciones de sofoco e incomodidad en espacios muy pequeños o, al contrario, inhibición e intimidación por las grandes dimensiones.



4. 5. 3. 2. Algo que hacer.

El espacio público es exitoso cuando ofrece a las personas algo que hacer, ya sea para realizar algo necesario, encontrarse con alguien, jugar o solamente para disfrutar del entorno.

En este sentido, el espacio público debe disponer de una configuración espacial (con integración de los elementos urbanos) que sea lo suficientemente clara y atractiva para invitar a las personas y, consecuentemente, permitirles apropiarse e identificarse con él. Con este fin, es importante que haya una evidente distinción entre los diferentes tipos de espacios (movilidad, estancia, reunión, por ejemplo). No obstante, el tratamiento de los bordes comerciales también es efectivo para las personas a las que les gusta la participación pasiva en el espacio público, como lo es ver gente pasar.







05



PROPUESTAS
DE DISEÑO

5. PROPUESTAS DE DISEÑO

Gracias al estudio y análisis de las dinámicas que se desenvuelven en el sector de Calle Vieja, y a la preparación de los lineamientos de diseño como herramienta para una mejor planificación de la ciudad, se preparan dos enfoques de ejemplificación de propuestas de diseño enfocado en el ser humano como principal actor del espacio urbano y, por tanto, este último como componente de cohesión.

En este capítulo se ejemplificarán los lineamientos de diseño, aplicados en puntos específicos de Calle Vieja. Se aplican en espacios donde existen, no solo amenazas, sino también oportunidades para ser potenciadas, de modo que el espacio público logre funcionar como componente de cohesión de las dinámicas sociales en el entorno urbano de Calle Vieja. Y así también, lograr una mejor conectividad y aprovechamiento de las actividades comerciales de sus bordes, por medio de la ejemplificación de los lineamientos aplicados en conjunto con dos conceptos que abarcan cada enfoque.

Primero, un enfoque directamente relacionado con el espacio público. Este es guiado por el concepto de Acupunturas Urbanas, el cual pretende ejemplificar por medio de distintos nodos de intervención, cómo el espacio público puede ser revitalizado por medio de la aplicación

de los lineamientos de diseño que surgen directamente del análisis efectuado en esta investigación.

Como segundo enfoque, y por medio del concepto de Porosidad Urbana, se busca ejemplificar cómo los bordes del sector pueden ser potenciadores de la vida urbana del lugar, más allá de funcionar como límites entre lo público y lo privado. Con la aplicación de los lineamientos de diseño, los bordes pueden ser atractores de actividad y dinámicas beneficiosas para el sector y para los comercios, mejorando las experiencias de las personas que pasan, llegan, compran y trabajan en Calle Vieja.

En el *Diagrama 62* se ubican los puntos específicos de ejemplificación de las propuestas de diseño de cada uno de los enfoques, y seguido a este, se expone cada uno de ellos.

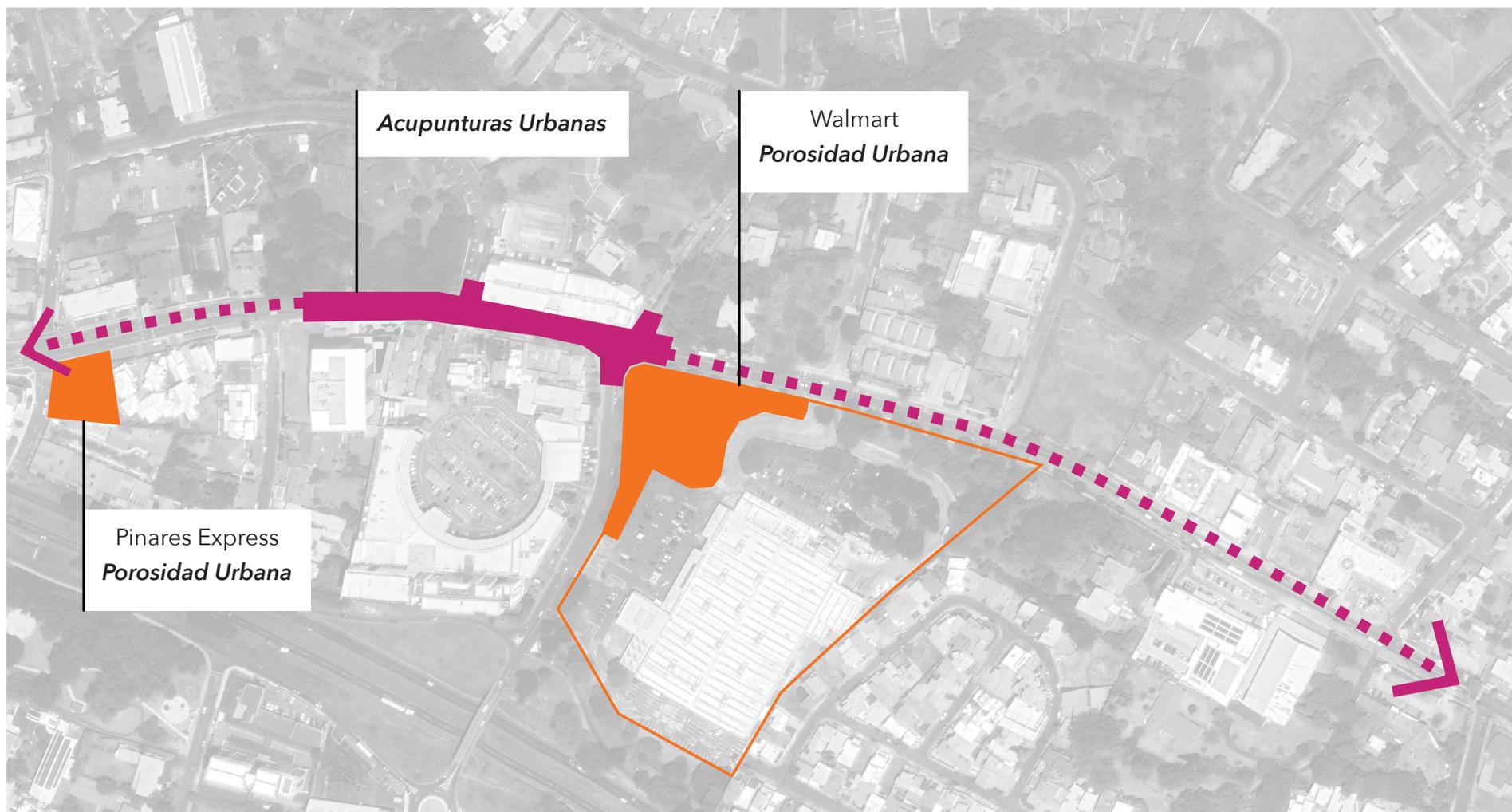


Diagrama 62. Ubicación de las propuestas de intervención para el sector de *Calle Vieja*. Sin escala. Edición: Carrasco, D. & Wu, S. (2021)

ACUPUNTURAS URBANAS

5. 1. ACUPUNTURAS URBANAS

El espacio público, para poder funcionar como componente de cohesión social e integración urbana, debe ser un ambiente sano y acogedor para los ciudadanos. Las acupunturas urbanas se refieren a las ciudades como ecosistemas vivos, y tal cómo un ecosistema, suelen deteriorarse o “enfermarse”. Las acupunturas promueven la regeneración urbana de zonas en decadencia, en torno a la salud y el bienestar de sus habitantes.

así como la acupuntura de la medicina alternativa, es una práctica que implica estimular partes específicas por medio de la inserción de nodos de revitalización. En el ámbito urbano, con estos nodos, se busca crear un entorno interconectado, atractivo, seguro y sano para las personas, de modo que la configuración del espacio físico mejore y por ende las dinámicas sociales se vean beneficiadas. Promover el uso del espacio público como un contenedor de las actividades sociales, culturales, recreativas y económicas, facilitando la colectividad de un espacio cuya esencia es la comunidad.

Esta es una táctica multiescalar, pudiendo ser empleada por medio de pequeñas intervenciones, que sean temporales y hasta removibles en caso de no tener los resultados deseados, o hasta grandes intervenciones que modifiquen por completo un lugar.

Tras ver cómo funciona *Calle Vieja*, y como sus dinámicas se ven afectadas por la morfología de su espacio público, se vuelve imprescindible la intervención de cierto puntos clave en búsqueda de mejorar el lugar de modo que las personas puedan hacer uso seguro, ameno y generar en ellas, un mejor vínculo con el lugar.

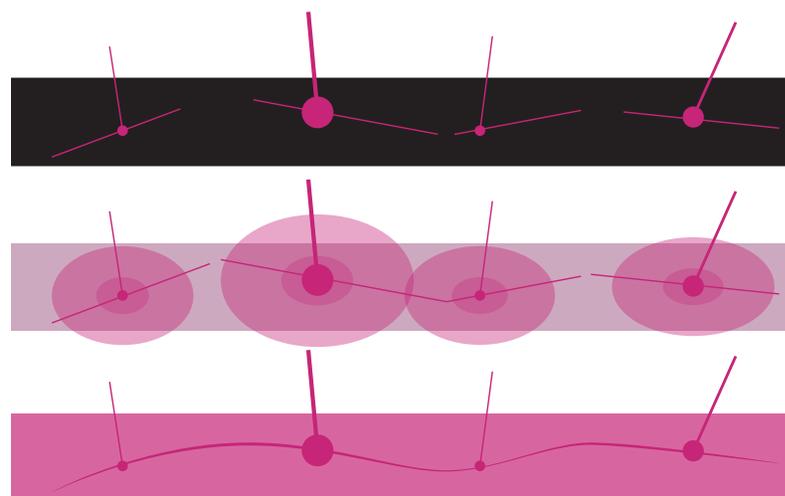


Diagrama 63. Acupunturas como potenciadores de la revitalización. Edición: Carrasco, D. (2021)

RESIDENCIAL

PLAZA CRONOS

RESIDENCIAL

OFICENTRO
MOMENTUM

RESIDENCIAL

RESIDENCIAL

RESIDENCIAL

ESCUELA
JOSEFITA JURADO

MOMENTUM
PINARES

WALMART

5. 1. 1. Reconfiguración Espacial

El estado y configuración actual del derecho de vía del corredor crea una barrera conflictiva tanto para vehículos como para las personas. La primera y más grande acupuntura urbana para realizar en el sitio es la reconfiguración del espacio público.

A esta estrategia se le conoce como “Road Diet”¹⁷ o Dieta de Carretera, en español. Es una estrategia utilizada en Estados Unidos, la cual consiste en reducir el número de carriles vehiculares, pasando de ser de 4 o 5 carriles, a sólo 3. Dejando un carril por vía, y un carril central de giro a la izquierda. Al ser una zona mixta (comercial, escolar y residencial), donde hay continuas entradas y salidas desde el ámbito privado, y de calles aledañas, esta nueva configuración es más que conveniente. Estudios han comprobado que implementar esta nueva configuración minimiza el riesgo de accidentes al reducir la cantidad de puntos de conflictos vehiculares, como se puede ver en la *Diagrama 64*.

Sumado a esto, se recomienda implementar métodos de Pacificación Vial. Este es un principio que procura diseñar, operar y mantener las vías públicas con el fin de mejorar su seguridad y accesibilidad para todas las personas.

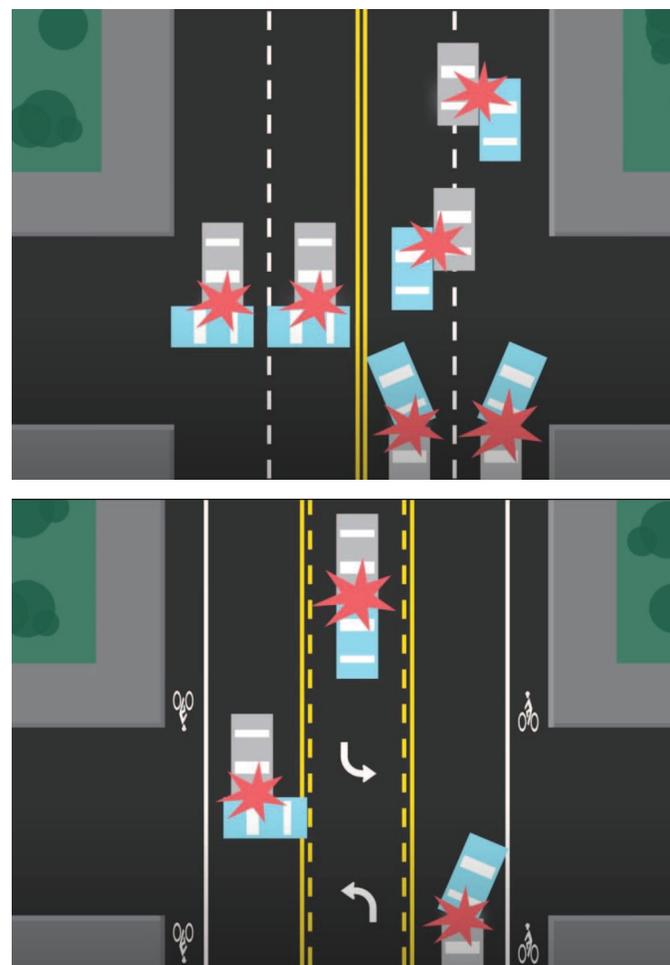


Diagrama 64. Dieta de Carretera. Canal Vox. (19 julio 2018). Road diets: designing a safer street. [Archivo de Vídeo]. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=Rs7jHvh7v-4>

17. U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration. (2016) Road Diets (Roadway Reconfiguration). https://safety.fhwa.dot.gov/road_diets/

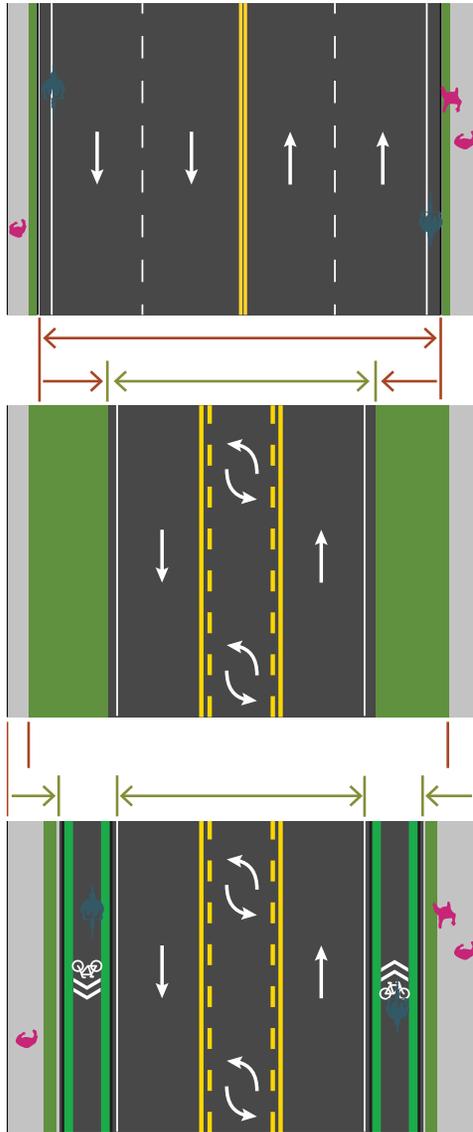


Diagrama 65. Dieta de Carretera en Calle Vieja.
Edición: Carrasco, D. (2021)

Una de las estrategias de este método, consiste en la reducción del ancho de carril que, en Costa Rica, el mínimo implementable en una vía como esta, es de 3 metros. Se ha determinado en diversas intervenciones relacionadas con la reducción del ancho vial, que esto reduce la velocidad vehicular y mejoran la seguridad vial. Cuando los carros circulan a menor velocidad, especialmente cuando circulan a menos de 35 km/h, se reduce riesgo de fatalidades de una forma significativa. El generar calles más seguras cuando hay automóviles implica equilibrar la tensión que existe entre la velocidad vehicular y la seguridad vial de peatones y ciclistas (Dumbaugh y Li, 2011).

Hacer la calzada vehicular más angosta, permite la inclusión de infraestructura para la movilidad ciclística y la ampliación de aceras, dándole a las personas más espacio para realizar sus actividades y permitiendo una mejor colectividad. Además, la reducción del ancho de la calzada recorta la distancia del paso peatonal transversalmente y por ende su exposición a los automóviles.

Estas medidas de pacificación vial aportarían a que se respete la velocidad máxima permitida de esta vía secundaria, que es de 40 km/h, y por la cual los vehículos viajan a más de 60km/h. Ya por si misma, la reducción del ancho de carril implica la disminución de velocidades en aproximadamente 10km/h, pues tiene un impacto psicológico en los conductores que los hace ir más lento,

al sentir más cerca a los demás vehículos, personas o elementos del entorno.

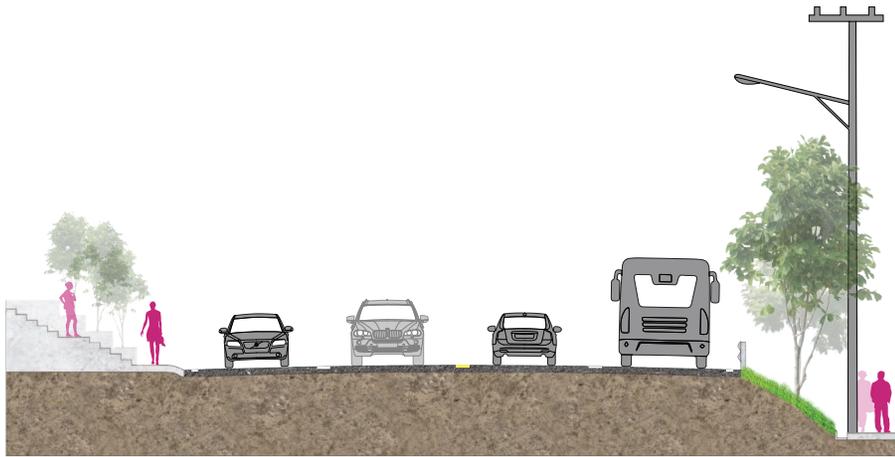
Además de la necesidad de una consistencia a lo largo de todo el recorrido¹⁸, procurando que todo el corredor tenga la misma configuración, evitando la situación actual de inconsistencia de cantidad de carriles a lo largo del sector, que genera conflictos y situaciones de riesgo para las personas que habitan la calle, tanto aquellos que viajan en automóvil como aquellos que se movilizan en bicicleta y a pie.

En una situación como la que se puede observar en la *Imagen 25*, donde la superficie vehicular sobrepasa las tres cuartas partes de la configuración espacial en *Calle Vieja*, y dejando en un 12% a las sendas peatonales y otro 12% a las áreas verdes. Al aplicarse una Dieta de Carretera, el espacio vehicular se reduce a menos de la mitad de la totalidad del espacio. Esto permite la ampliación del área para las personas, aumentando a casi el doble, e incluyendo dos vías ciclisticas segregadas. (*Diagrama 66 y Diagrama 67*)

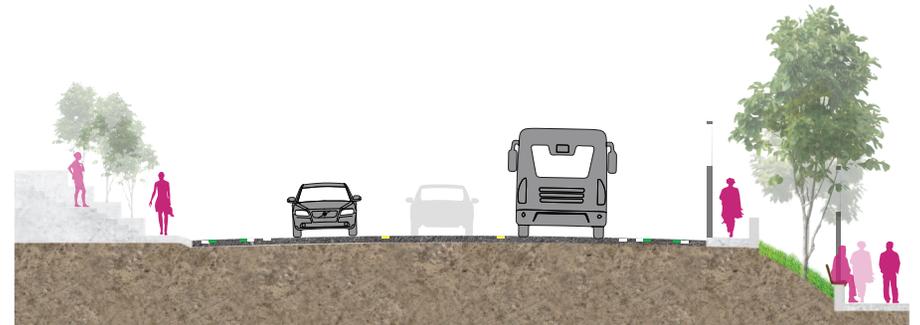


Imagen 25. Vista actual en Calle Vieja. Fuente: Carrasco, D. (2021)

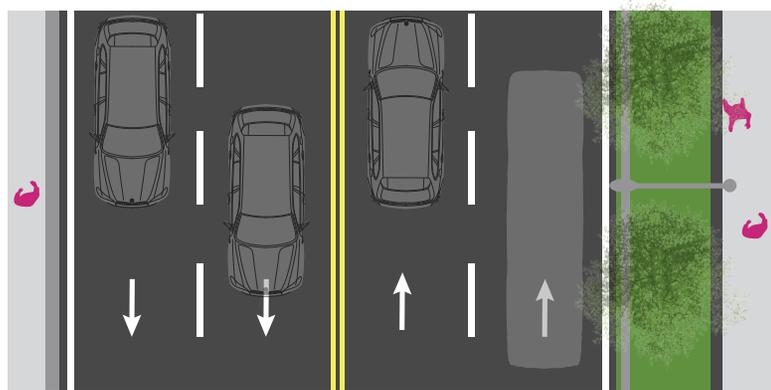
18. Manual para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de la seguridad vial. MOPT. (2013)



CORTE TRANSVERSAL



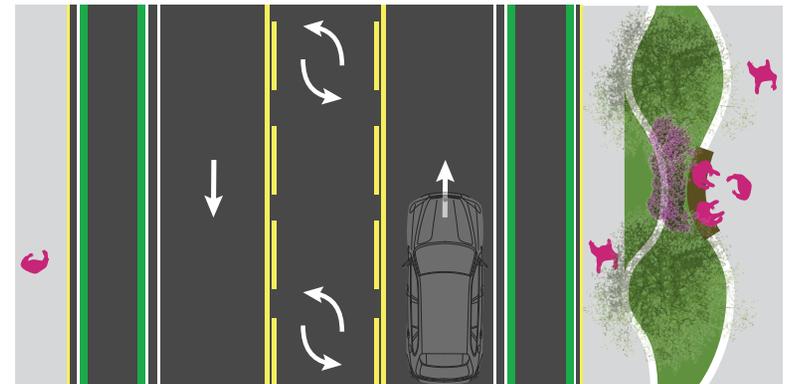
CORTE TRANSVERSAL



VISTA EN PLANTA



Diagrama 66. Situación actual en Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. (2021)



VISTA EN PLANTA

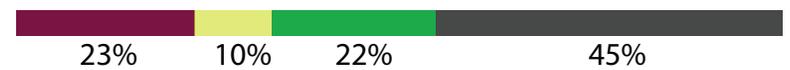


Diagrama 67. Aplicación de la Dieta de Carretera en Calle Vieja. Edición: Carrasco, D. (2021)

Calles más seguras

Reconocimiento espacial

Ciclovía



Imagen 26. Propuesta de Acupuntura Urbana en Calle Vieja.
Edición: Carrasco, D. (2021)

De este modo, se aplican los lineamientos de diseño que permiten mejorar el espacio público y por ende las dinámicas en este.

En primera instancia, la nueva reconfiguración permite a las personas hacer uso de ella con mayor tranquilidad y bienestar, al tener una mejor configuración que permita a las personas un mayor y mejor espacio para movilizarse y desarrollar sus actividades.

Esta forma de reconfigurar el espacio da mayor fluidez al entorno, permitiendo a los vehículos, giros a la izquierda más seguros. Por lo tanto, generando un ambiente más seguro para las personas tanto en automóvil como a pie. Este método de pacificación vial ayuda a que los vehículos viajen a menores velocidades por lo que el riesgo de accidentes es menor y permite un ambiente más humano al sector.

Incorporar una ciclo vía que permite a los ciclistas hacer uso seguro del corredor, permitiendo una mejor legibilidad espacial, al haber una demarcación más acorde a las necesidades. Una vía ciclística a cada lado del corredor, puesto que los ciclistas utilizan este corredor como una zona de tránsito para llegar a sus trabajos, para hacer deporte o simplemente para ir a sus diferentes destinos.

5. 1. 2. Ámbitos

Al implementar esta primera acupuntura, se detona la posibilidad de generar mayor espacio para las sendas peatonales que, por ende, permite la creación espacios de estancia. Se debe evitar la creación de espacios vacíos y sin contenido. Los espacios residuales que actualmente existen en el sector son espacios que se pueden potenciar y aprovechar aún más con la nueva configuración espacial.

El aprovechamiento de espacios como el que se observa en la *Imagen 27*, donde la topografía deja un espacio por debajo del nivel de la calzada, entre Cronos Plaza y la Escuela Josefita Jurado. Se implementa la adición de una acera peatonal contigua a la calzada, promoviendo una mayor conectividad y eficiencia en los trayectos de las personas. Permitiéndoles circular a nivel de calzada y evitando transitar por cambios de niveles no resueltos, ofreciendo un espacio de tránsito más visibles y seguro. De este modo la antigua acera se aprovecha de una mejor manera, haciendo de ella un espacio que no es únicamente para el flujo peatonal sino también para la estancia, por medio de la inclusión de bancas y maceteras que permitan a las personas y los padres de familia esperar a sus hijos e hijas cuando salen de la escuela, en condiciones más amenas. Además, este espacio funciona como zona de amortiguamiento para los niños, que al salir puedan encontrar un espacio de refugio sin peligro de salir directo al tránsito vehicular.

RESIDENCIAL

PLAZA CRONOS

RESIDENCIAL

**OFICENTRO
MOMENTUM**

RESIDENCIAL

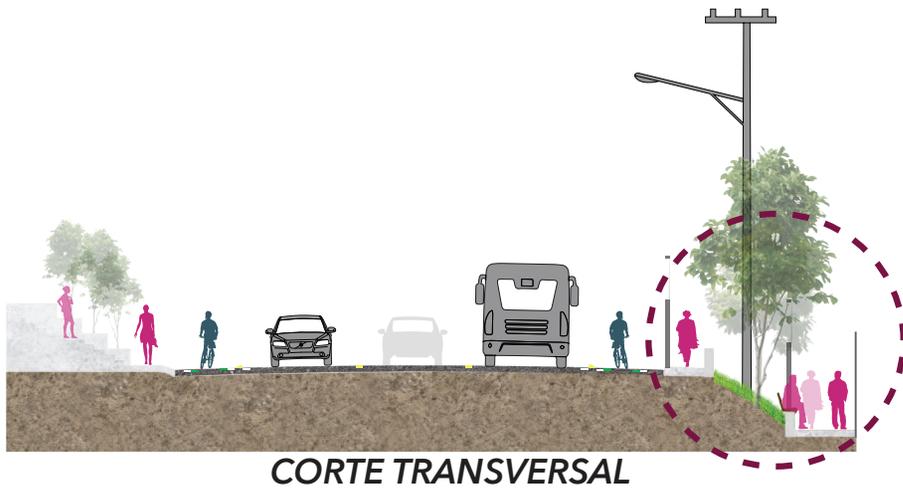
RESIDENCIAL

RESIDENCIAL

**ESCUELA
JOSEFITA JURADO**

WALMART

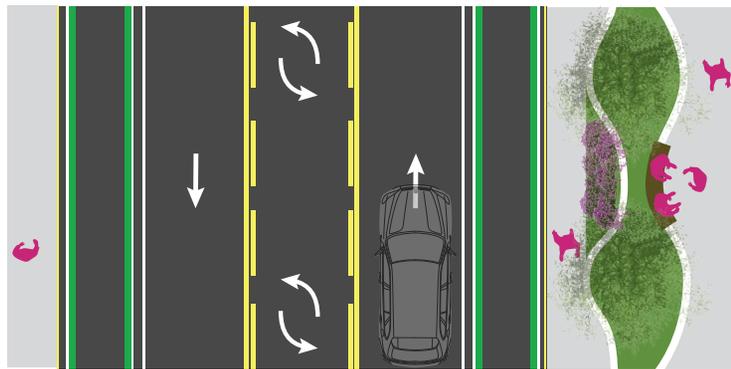
**MOMENTUM
PINARES**



Iluminación

Espacios de estancia

Calles más seguras



23% 10% 22% 45%

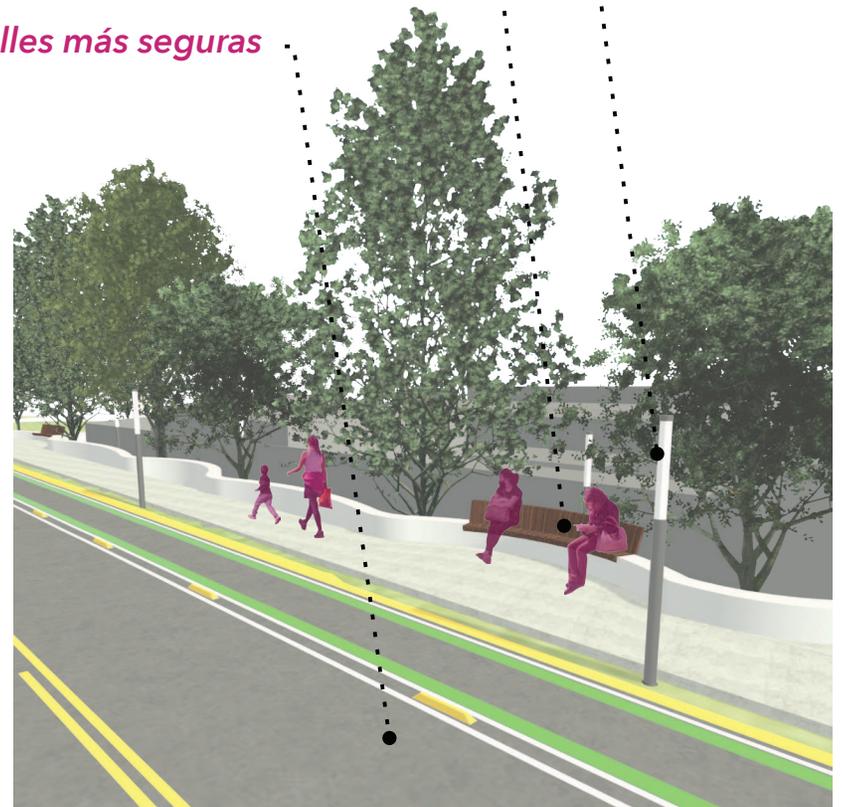


Imagen 27. Propuesta de Acupuntura Urbana en Calle Vieja.
Edición: Carrasco, D. (2021)

Escuela Josefita Jurado

Iluminación para las personas

Actividades sociales

Calidad paisajística

Mobiliario



Imagen 28. Acera de Escuela Josefita Jurado. Antes y después.
Edición: Carrasco, D. (2021)

Iluminación para las personas

Refugio

Versatilidad

Movilidad y estancia

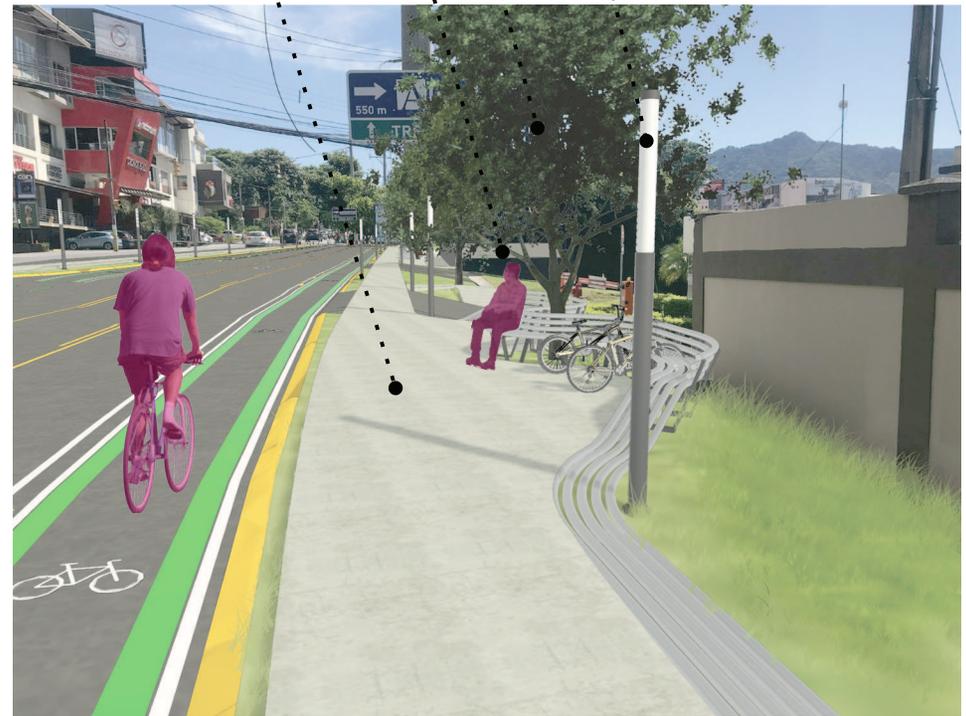


Imagen 29. Acera y espacio de estancia. Antes y después.
Edición: Carrasco, D. (2021)

Espacios de estancia
Movilidad y estancia



Algo que hacer
Mobiliario funcional



Imagen 30. Espacio de estancia. Mobiliario versatil.
Edición: Carrasco, D. (2021)

La necesidad de aceras que interconecten todo el sector se vuelve visible en las líneas de deseo de la Imagen 46, donde los peatones buscan una zona por donde caminar, puesto que no existe una acera que les proporcione un lugar por donde caminar, provocando que lo hagan por zonas que no están condicionadas para este fin.

Por lo tanto, la inclusión de aceras accesibles y conectadas con espacios de estancia que den mayor versatilidad al entorno es un modo de darle a la gente del sector, una razón para hacer uso del espacio público. La implementación de luminarias de escala humana y direccionadas hacia las aceras y espacios de espera y encuentro en todo el recorrido es también un elemento que aporta a que las personas se sientan seguras al estar en el lugar.

Incorporar al espacio público de *Calle Vieja*, espacios que permitan a los ciclistas una mejor conectividad de las actividades que suceden en el sector, permitiendo que existan pausas en sus recorridos por el corredor. Implementando mobiliario urbano funcional y versátil, que permita tanto la estancia de personas de forma segura y amena por medio de la inclusión de vegetación en su diseño, y además aportar un espacio donde los ciclistas puedan parquear sus bicicletas.

La conectividad de estos espacios también es necesaria por medio de la implementación de otro tipo de acupuntura,

que permita un mejor funcionamiento del entorno urbano de *Calle Vieja*.

5. 1. 3. Articuladores peatonales

La baja conectividad y continuidad de redes de movilidad, ha sido uno de sus más notados déficits durante el análisis. Tanto por el estado de las sendas peatonales como por la inexistencia de ciclovía, y por la evidencia de la gran barrera que la calzada vehicular crea en el entorno.

Así es como este sector, al ser un gran corredor de interconexión y movilidad vehicular, también es un contenedor de actividades en sus bordes, y es por esto que la conectividad de actividades es indispensable para un mejor funcionamiento del sector como elemento de cohesión urbana.

Con la necesidad de las personas por tener zonas seguras por donde cruzar las calles, se implementan los lineamientos de diseño para mejorar la accesibilidad y las oportunidades de las personas para hacer un uso más humano del sector.



RESIDENCIAL

PLAZA CRONOS

RESIDENCIAL

**OFICENTRO
MOMENTUM**

RESIDENCIAL

**RESIDENCIAL
RESIDENCIAL**

**ESCUELA
JOSEFITA JURADO**

**MOMENTUM
PINARES**

WALMART

Transversalidad

Recorridos Fluidos y Eficientes

Reconocimiento Espacial

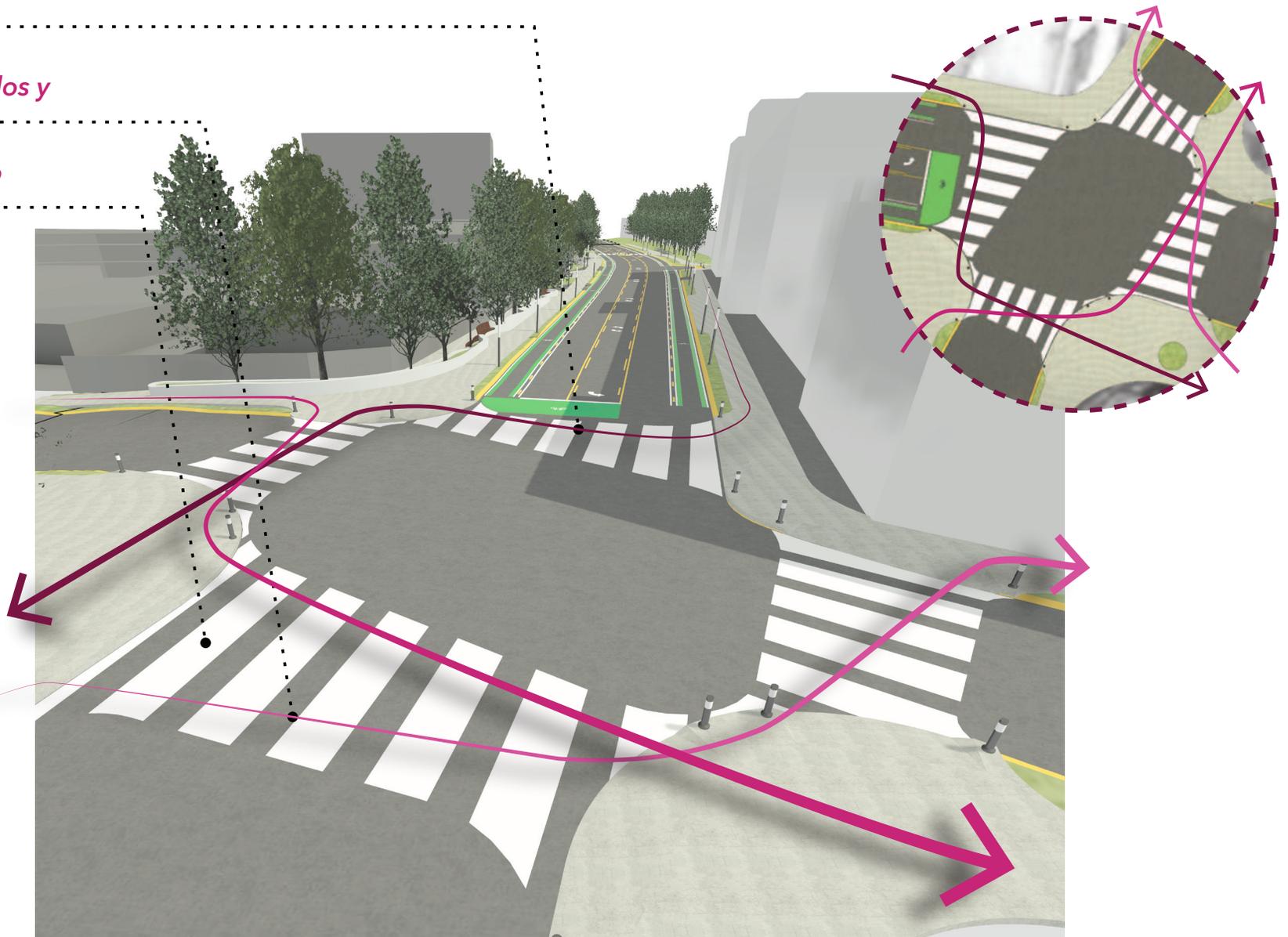


Imagen 31. Cruces Peatonales Semaforizados.
Edición: Carrasco, D. (2021)

*Configuración espacial e
infraestructura de calidad*

Conectividad

Proximidad

Bienestar



**Imagen 32. Cruces Peatonales Semaforizados.
Edición: Carrasco, D (2021)**

En *Calle Vieja*, existen únicamente dos zonas seguras y semaforizadas por donde las personas pueden cruzar. Los demás puntos por los que las personas cruzan, son zonas que no están acondicionadas para tal fin. Por lo tanto arriesgan sus vidas por cruzar de un lado de la calle al otro.

Es entonces que la inclusión de cruces peatonales es necesaria y se pueden emplear de diferentes formas.

La primera de ellas es aprovechar la intersección semaforizada del sector para generar un mejor ambiente para que las personas lo crucen. Esta intersección, en la actualidad, no cuenta con un tiempo de cruce peatonal, ni ningún tipo de demarcación que le indique a las personas una zona segura por donde puedan atravesar esta vía vehicular. Por medio de la reconfiguración espacial que permite una reducción del ancho de la calzada, se da una proximidad para que las personas crucen de forma más eficiente. Se implementan pasos de cebra en la totalidad de la intersección permitiendo a los peatones cruzar en la dirección que necesiten.

La intersección cuenta con iluminación a escala humana con bolardos lumínicos que sirven como protección en las esquinas aparte de dar mejor visibilidad a las personas.

Seguido a esto, se incorpora al sistema peatonal, mesas peatonales que funcionan como conectores longitudinales que permiten una mejor continuidad a lo largo del corredor.

Estas mesas peatonales o extensiones de acera, son cruces a nivel de acera, que promueven la prioridad peatonal permiten visibilizar mejor a los peatones y reducir la distancia del cruce peatonal. Además, este tipo de elemento, ayuda a reducir la velocidad de los vehículos que giran en la esquinas y por lo tanto, brindan protección a los peatones.

Aportan una conectividad más accesible, pues las personas pueden continuar sus trayectorias sin necesidad de hacer cambios de nivel al no tener que bajar hacia la calzada desde la acera. Más bien, los vehículos son los que deben subir a este nivel de acera, creando una sensación de que están invadiendo una zona peatonal y por ende, creando mayor atención hacia las personas.

Estas mesas peatonales deben tener un desfase de entre 4 y 5 metros desde el borde de la calle de modo que los vehículos que cruzan este paso peatonal, puedan hacer el alto antes de ingresar a la calle sin tener que frenar encima del flujo peatonal.



Recorridos Fluidos y Eficientes

Coherencia Visual

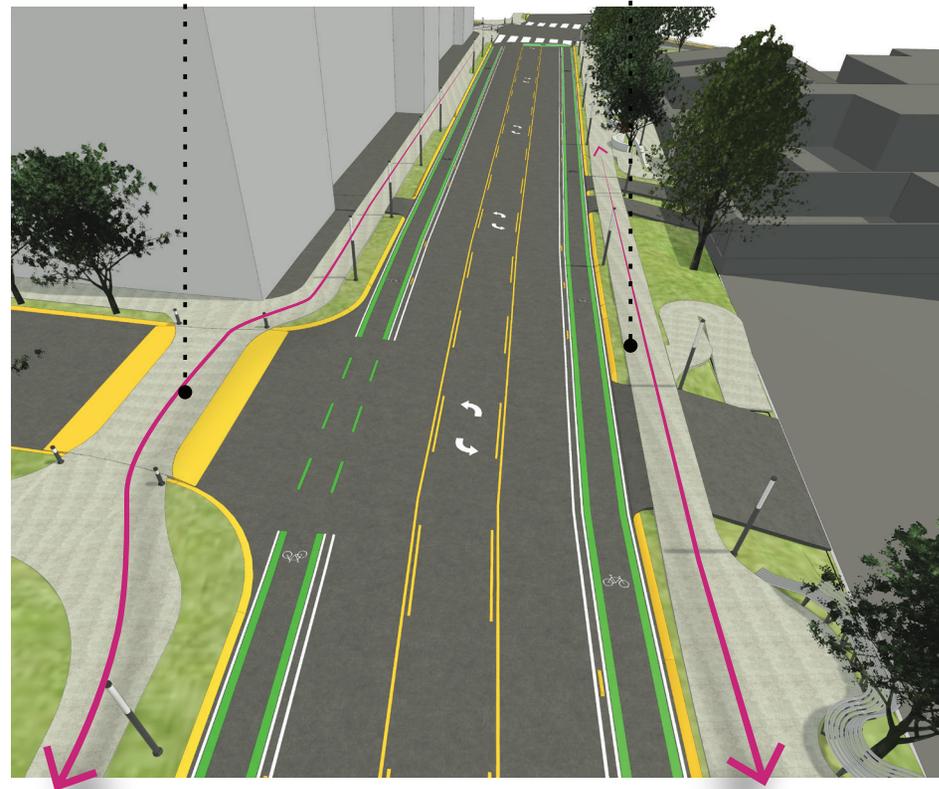
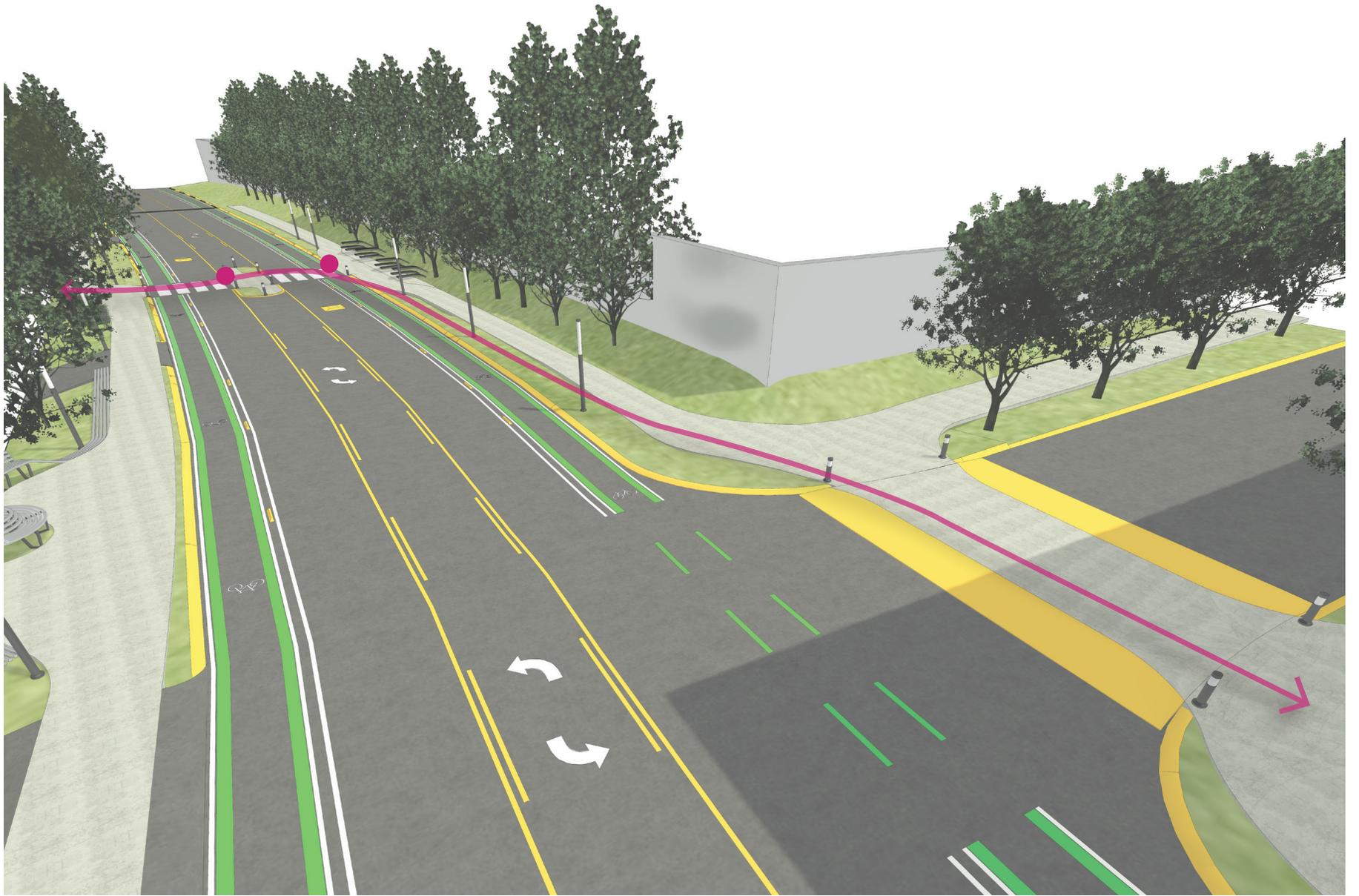


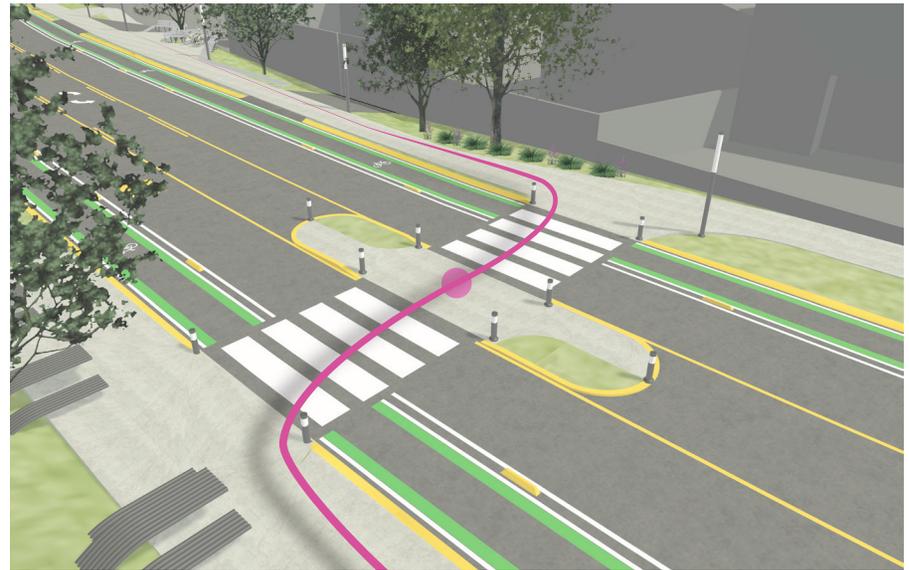
Imagen 33. Articulador Peatonal.
Edición: Carrasco, D. (2021)



Por último, la incorporación de islas de refugio para el cruce de personas de un extremo al otro, proporciona seguridad a estos, permitiéndoles trayectorias más cortas al momento de cruce. Estas islas de refugio se pueden utilizar a media cuadra, de modo que no necesitan la implementación de semáforos, aportando un espacio intermedio dónde las personas puedan esperar a cruzar una vía a la vez.

La implementación de esta isla, debe ser con bolardos lumínicos que aportan visibilidad y protección en horas nocturnas. Con este tipo de cruces, se logra una continuidad de flujos, tanto vehiculares, como ciclísticos y peatonales. Lo único que sucede es que los vehículos, al pasar por esta zona, reducen sus velocidades. De este modo se evita frenar el tráfico de los vehículos, especialmente los de emergencia, que podrán continuar sin tener que frenar a totalidad, como lo harían con los semáforos peatonales o cruces a nivel de acera, simplemente reduciendo sus velocidades al ver al peatón cruzar.

Estos cruces, ayudan a la proximidad del recorrido de las personas, evitando que estas tengan que recorrer distancias innecesariamente para llegar de un lugar a otro, haciendo sus recorridos más eficientes y fluidos.



**Imagen 34. Islas de Refugio Peatonal.
Edición: Carrasco, D. (2021)**

*Configuración espacial e
infraestructura de calidad*

Conectividad

Iluminación

Seguridad



Imagen 35. Islas de Refugio Peatonal.
Edición: Carrasco, D. (2021)

POROSIDAD URBANA

5. 2. POROSIDAD URBANA.

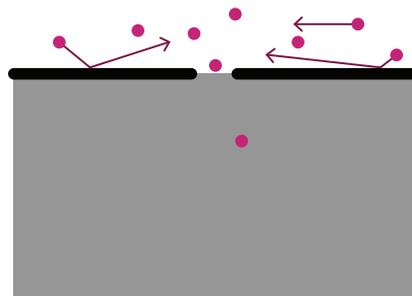
La porosidad, desde su definición más básica y según la Real Academia Española (2021), se refiere a la cantidad de poros o huecos en la superficie de un material; entre mayor sea la cantidad de huecos, mayor es el nivel de porosidad (ver *Diagrama 69*). Así, la porosidad urbana, se refiere a los momentos o espacios en los que el límite entre los ámbitos público y privado comercial se vuelve difuso (más “huecos” o accesos de transición; ver *Diagrama 70*) y, al mismo tiempo, permite medir el grado de relación entre los dos espacios. Sin embargo, la porosidad urbana también hace referencia a la calidad de los “huecos” y a su nivel de atracción para las personas.

De acuerdo con los hallazgos del análisis del espacio público del sector de *Calle Vieja*, se determinó que la relación entre los ámbitos público y privado comercial es poca. La relación se minimiza, principalmente, en la conexión de la vía motorizada con las áreas de parqueo de los centros comerciales, los cuales abarcan gran porción de los frentes de estos últimos. De esta manera, la calidad de la vida pública en el espacio público es impactada de manera negativa, al verse reducida únicamente a la movilidad y al carecer de estímulos sensoriales que incentiven la permanencia de las personas en el lugar y, por lo tanto, la atracción de aun más personas.

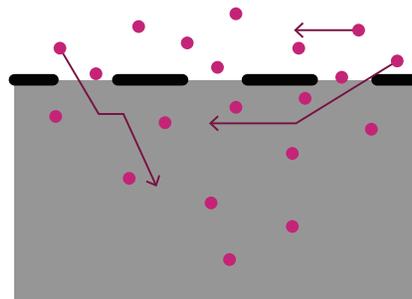
Con el propósito de explorar las formas para mejorar la relación de los ámbitos público y privado comercial en el sector de *Calle Vieja*, y a modo de ilustrar la aplicación de los lineamientos de diseño planteados en el capítulo anterior, a continuación se presentan dos propuestas de intervención en dos puntos del sector del lugar. Estas se basaron en el concepto de porosidad urbana, ya que se busca atenuar los límites de dichos ámbitos e integrarlos por medio de un diseño que sea lo suficientemente atractivo e interesante para enriquecer la calidad de la vida pública. Por lo tanto, con las propuestas se busca una alta porosidad urbana.



Diagrama 68. Ubicación de las propuestas de intervención para el concepto de porosidad urbana. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

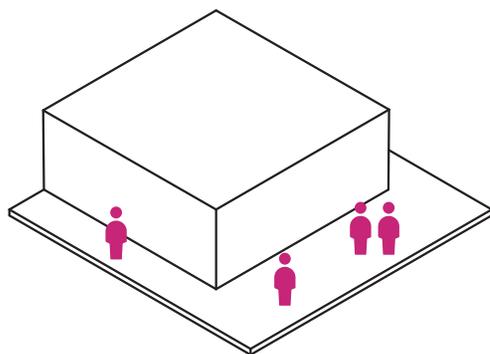


Poca porosidad

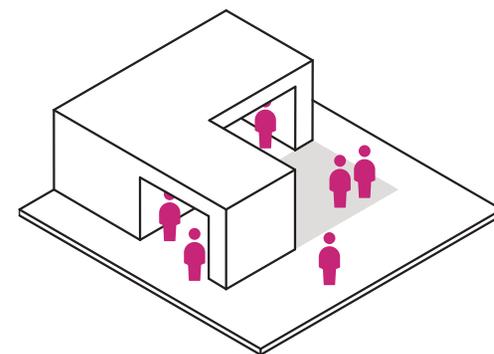
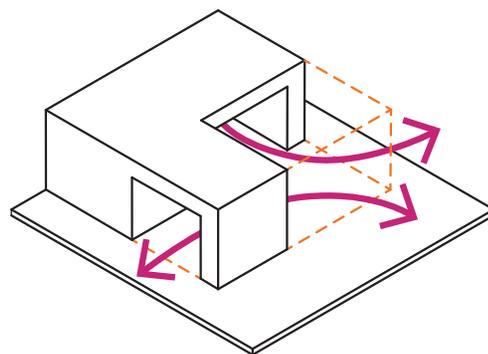


Mucha porosidad

Diagrama 69. Representación del concepto de porosidad. Edición: Wu, S. (2021)



Borde duro



Borde poroso



Diagrama 70. Representación gráfica de la aplicación del concepto de porosidad a un elemento urbano. Edición: Wu, S. (2021)



Diagrama 71. Ubicación de la propuesta de intervención para Pinares Express. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)



Imagen 36. Fotografía del parqueo actual del centro comercial Pinares Express. Edición: Wu, S. (2021)

5. 2. 1. Propuesta para Pinares Express

El centro comercial Pinares Express es un punto de alta atracción en *Calle Vieja*. Cuenta con una variedad de locales convenientes para las personas que habitan en la zona o que transitan por ahí, como por ejemplo cuenta con el Fresh Market, que es una tienda de conveniencia, una farmacia y una tienda para mascotas.

Sin embargo, la configuración del espacio que antecede la edificación está diseñado prioritariamente para los vehículos mototizados, como se observa en la *Imagen 36*. El parqueo está ampliamente relacionado con la calzada, permitiendo un acceso directo de los vehículos al centro comercial. no obstante, el acceso interrumpe la red de movilidad peatonal; aún cuando su superficie y la del parqueo siguen el mismo nivel de acera, como se muestra en el *Diagrama 72*. Asimismo, el espacio no cuenta con ningún tipo de acondicionamiento que incentive la estancia de las personas.

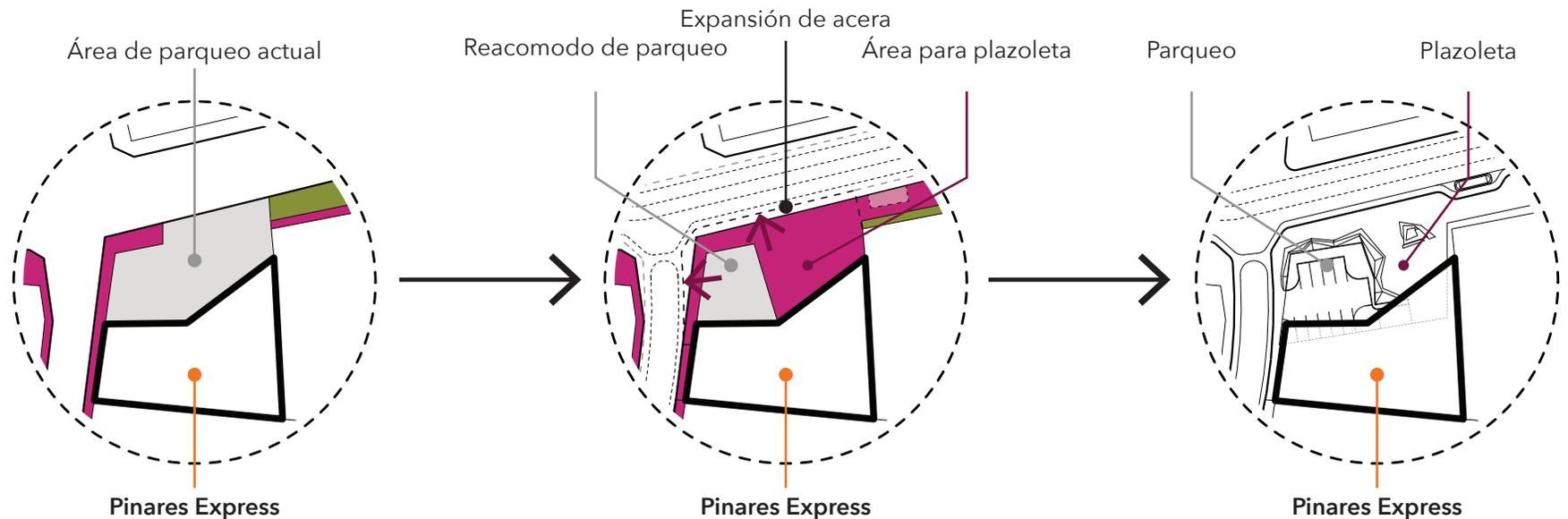
Por lo tanto, la propuesta busca:

- Acondicionar el espacio para estimular mayor presencia y permanencia de personas.
- Conectar el espacio con la red de movilidad.
- Mejorar la calidad del paisaje urbano.

Para lo anterior, se proponen las siguientes estrategias:

- Expandir la acera hacia la carretera, aprovechando la aplicación de la dieta de calle.
- Redistribuir el espacio para incluir parqueo y un espacio al aire libre que funcione como vestíbulo al edificio comercial.
- Incorporar mobiliario que incentive la estancia de las personas.
- Integrar vegetación para proporcionar protección contra las variables climáticas y mejorar el paisaje urbano.

Bajo los postulados anteriores, se propone convertir una parte del actual parqueo del centro comercial, en una plazoleta vestibular como transición entre el espacio público y Pinares Express.



Condición actual, en la que la red de movilidad peatonal es interrumpida por el acceso vehicular al parqueo del centro comercial.

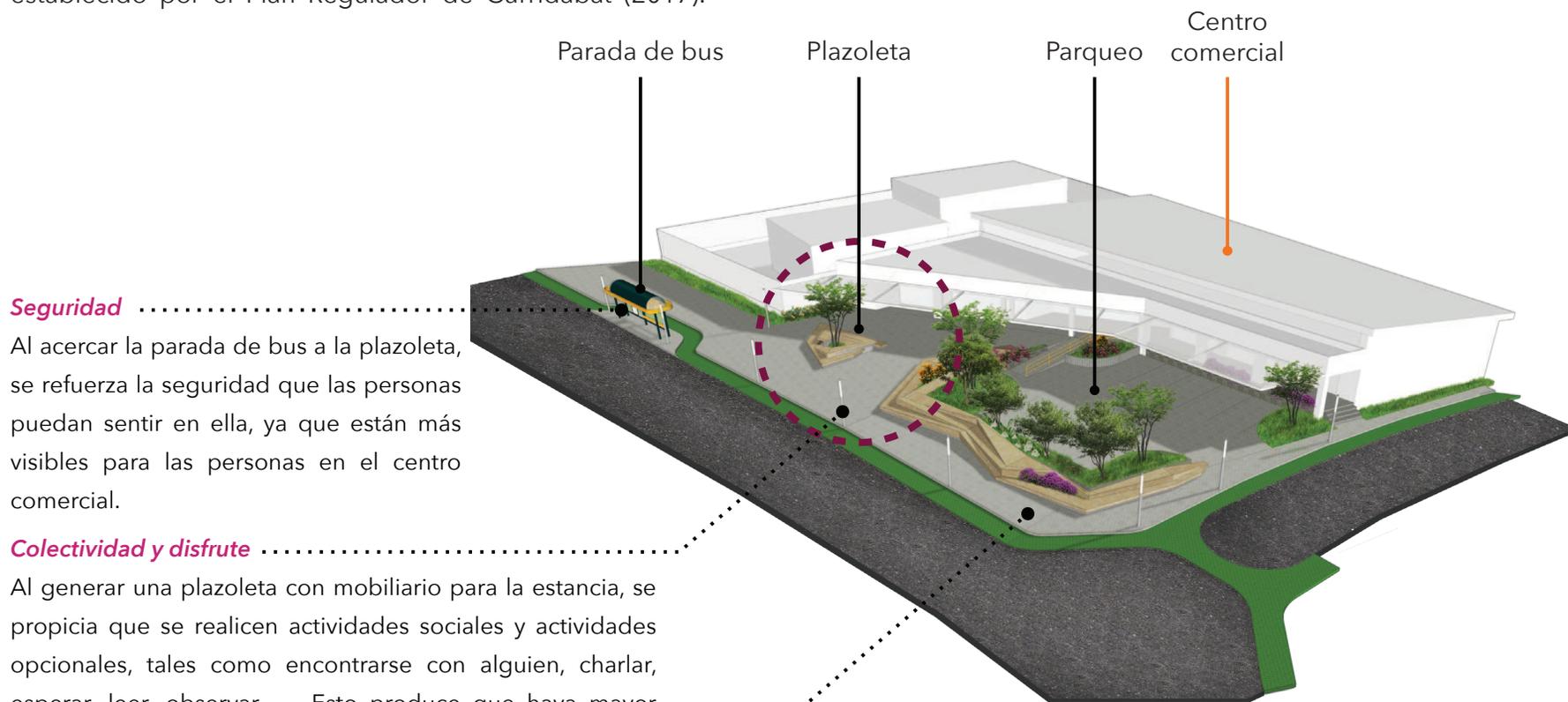
Propuesta para redistribución espacial.

Propuesta de acondicionamiento espacial para mejorar la relación del centro comercial con el espacio público.

Diagrama 72. Conceptualización de la propuesta de intervención para Pinares Express. Sin escala.
Edición: Wu, S. (2021)

Una vez aplicados los lineamientos de diseño propuestos en el capítulo anterior, se genera una propuesta de mayor interés para las personas. El uso del espacio se vuelve más eficiente, al reducir los campos de parqueo al mínimo establecido por el Plan Regulador de Curridabat (2017).

Asimismo, el parqueo se esconde detrás de un elemento urbano con diversas funciones; principalmente para: embellecer el paisaje por medio de la vegetación y generar espacio de estancia para las personas.



Seguridad

Al acercar la parada de bus a la plazoleta, se refuerza la seguridad que las personas puedan sentir en ella, ya que están más visibles para las personas en el centro comercial.

Colectividad y disfrute

Al generar una plazoleta con mobiliario para la estancia, se propicia que se realicen actividades sociales y actividades opcionales, tales como encontrarse con alguien, charlar, esperar, leer, observar,... . Esto produce que haya mayor presencia de personas en el escenario urbano.

Conectividad y porosidad

La propuesta busca que la fachada frontal sea meramente diseñada para las personas para que, de esta manera, la red de movilidad peatonal esté directamente conectada a la plazoleta y funcione como vestíbulo al aire libre del centro comercial. (Ver Imagen 38)

Imagen 37. Vista tridimensional de la propuesta de intervención para Pinares Express. Edición: Wu, S. (2021)

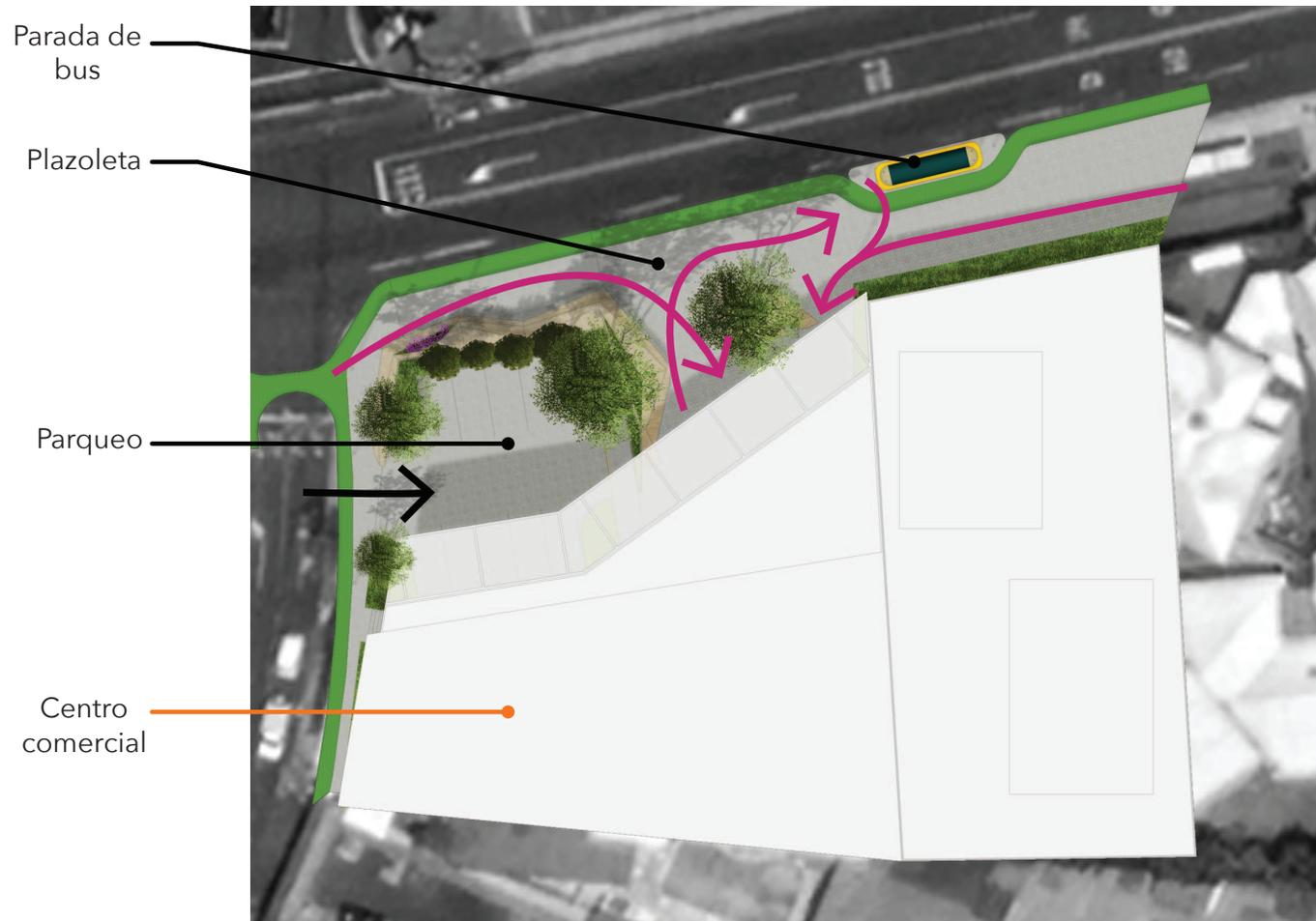


Imagen 38. Vista en planta de la propuesta. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

SIMBOLOGÍA

-  Acceso peatonal
-  Acceso vehicular

Como se mencionó anteriormente, se procura que en la propuesta se integre al red de movilidad peatonal a la plazoleta. Por esta razón, se aprovecha el espacio para que la acera sea lo más amplia posible y asegurar que las personas se sientan cómodas y seguras caminando por el lugar, lo que asegura el bienestar de las personas en el espacio, sin que se sientan amenazadas por la circulación de automóviles cerca.

La configuración espacial de la propuesta busca que las personas puedan generar ámbitos. Es decir, que diferentes grupos de personas o personas en su individualidad puedan habitar el espacio al mismo tiempo, manteniendo distancias pertinentes para no interrumpir las dinámicas de las otras personas.

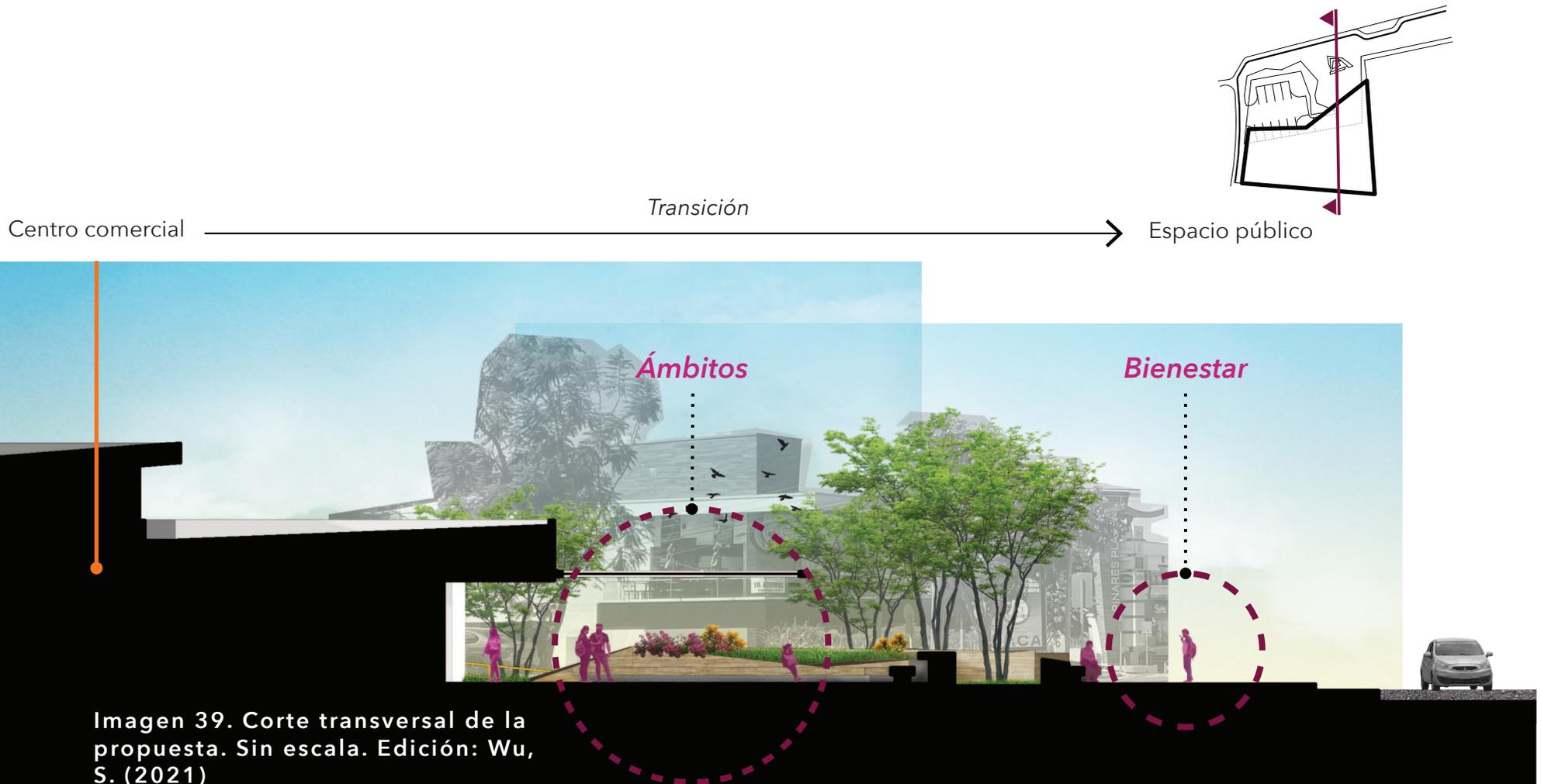


Imagen 39. Corte transversal de la propuesta. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

La propuesta incluye mobiliario que cumpla explícitamente su función, pero que, al mismo tiempo, pueda ser reinterpretado por las diversas personas que visiten la plazoleta.

Por otra parte, es importante proveer árboles que eventualmente crezcan y puedan brindar sombra para proteger a las personas de la fuerte radiación solar. Además, contribuyen a que el espacio se vuelva más fresco y ameno. Asimismo, las plantas y las flores son una estrategia para embellecer el paisaje urbano. Se debe procurar, por consiguiente, que la vegetación no represente una obstaculización visual para las personas.



Mobiliario de estancia y reinterpretación

Transiciones de nivel

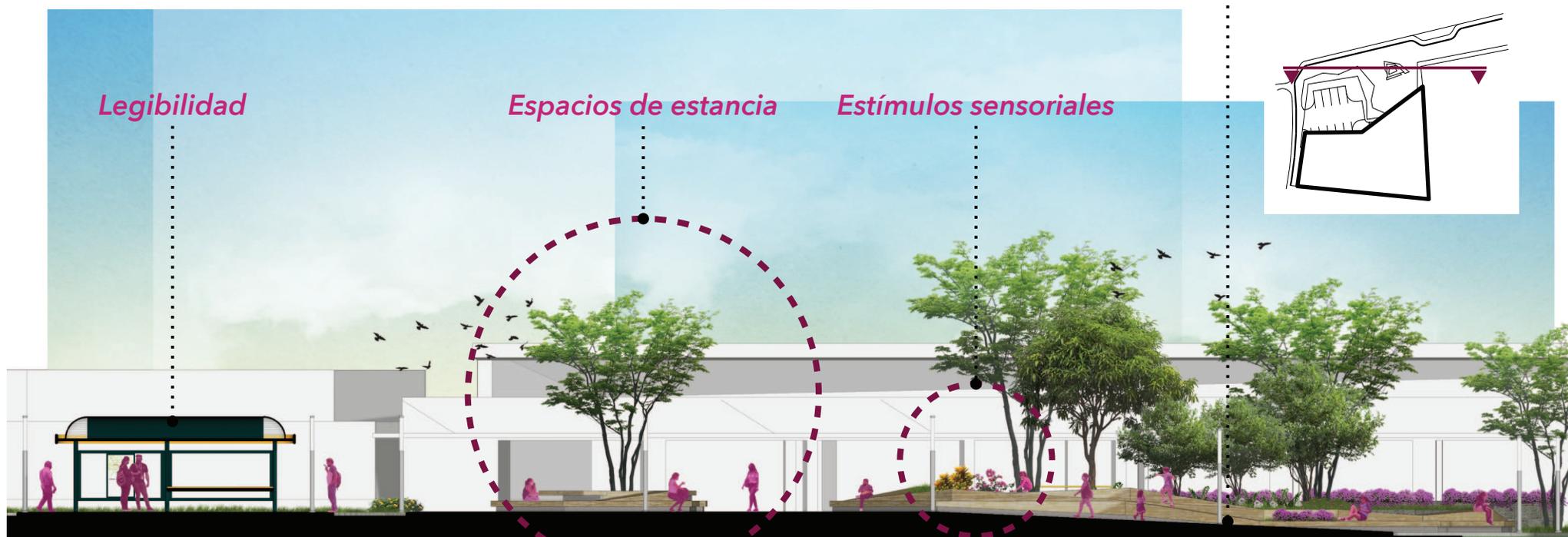


Imagen 40. Corte longitudinal de la propuesta. Sin escala.
Edición: Wu, S. (2021)

*Mobiliario
de estancia y
reinterpretación*



Imagen 41. Vista aérea de la bancapropuesta para la intervención. Edición: Wu, S. (2021)

*Mobiliario
y contexto*



Imagen 42. Corte longitudinal de la propuesta, sección de la banca.
Edición: Wu, S. (2021)

Se diseña una banca de geometría irregular que de forma casi imperceptible, se adapta a la pendiente que presenta el terreno (ver *Imagen 42*). Además, por su misma geometría irregular, permite que sea interpretada para que las personas la utilicen de diversas maneras, sin dejar de leerse su función principal (ver *Imagen 41*).

Finalmente, se presentan dos vistas comparativas a escala humana (Imagen 43). En estas se visualizan los dos escenarios. Arriba, la foto de la condición actual y abajo, una vista con el mismo ángulo de la foto en la que se puede ver el espacio con la aplicación de los lineamientos de diseño.



Imagen 43. Vistas comparativas a escala humana del centro comercial. Edición: Wu, S. (2021)



Diagrama 73. Ubicación de la propuesta de intervención para el Walmart. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

5. 2. 2. Propuesta de diseño para el Walmart

El supermercado Walmart está ubicado en un lugar del *Calle Vieja* de alto tránsito, tanto vehicular, como peatonal y ciclistico. Además, está cerca de la mayor actividad comercial del sector analizado.

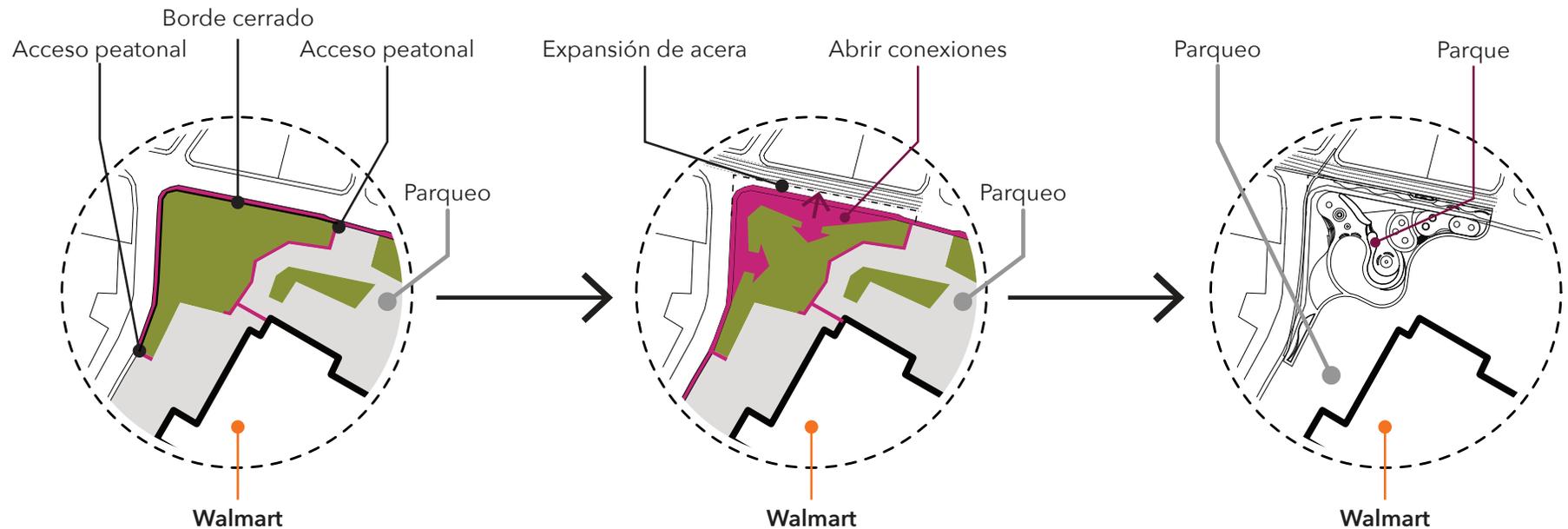
Sin embargo, el edificio está posicionado en el punto del terreno que está más alejado del espacio público y se encuentra rodeado por amplias explanadas de parqueos, las cuales a su vez, se separan del espacio público por grandes zonas verdes bordeadas por verjas (*Imagen 44*). Los puntos de acceso, son prioritariamente para los vehículos motorizados aunque cuentan con aceras. No obstante, las distancias desde dichos accesos con respecto al edificio son largas y su acondicionamiento espacial no es ameno para las personas. Sumado a esto, el terreno cuenta con una pendiente que dificulta la salida que está más próxima a la parada del bus.

Por lo tanto, el nivel de porosidad del supermercado con respecto al espacio público es bajo, pero presenta oportunidades que se pueden aprovechar para mejorarlo.

En este caso se hará la propuesta en una de las zonas verdes que rodea al supermercado y, la cual, tiene mayor oportunidad de relación con el espacio público.



Imagen 44. Ubicación de la propuesta de intervención para el Walmart. Edición: Wu, S. (2021)



Condición actual: los accesos peatonales están lejos del edificio del supermercado con respecto a la vía principal de *Calle Vieja*.

Propuesta de abrir los bordes perimetrales de la zona verde.

Propuesta para proporcionar un espacio amplio de estancia para las personas que viven, trabajan o transitan por *Calle Vieja*.

Diagrama 74. Conceptualización de la propuesta de intervención para el Walmart. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

Los alcances de la propuesta son:

- Mejorar el acceso peatonal desde el espacio público hacia el supermercado.
- Generar un amplio espacio de transición entre la carretera y el edificio del supermercado de manera tal que pueda ofrecer espacios de estancia.
- Aprovechar el área verde como parque para las personas que transitan por el lugar y para las personas que trabajan en el supermercado y, así, ampliar la variedad de actividades sociales y, consecuentemente, aumentar la presencia de personas.

Estrategias:

- Al igual que para la propuesta de Pinares Express, expandir la acera hacia la carretera, aprovechando la aplicación de la dieta de calle.
- Abrir conexiones desde la acera hacia el edificio y que atraviesen el gran área verde.
- Integrar mobiliario urbano que permita generar ámbitos sociales en el parque.
- Utilizar la vegetación como medio para proporcionar protección climática a las personas y embellecer el paisaje urbano.

Porosidad

El alcance principal de la propuesta para Walmart, es el de abrir los bordes de la esquina noroeste donde se emplaza el gran área verde. Esto con el propósito de buscar mayor diversidad de accesos peatonales y diversificar la experiencia de las personas a la hora de llegar a esa esquina.

Libertad de decisión

En complemento con el lineamiento de porosidad, la apertura de más accesos peatonales, da la posibilidad de que las personas puedan elegir por dónde moverse, elegir si se quieren quedar en el parque y dónde o si desean llegar más rápido al supermercado. Lo cual vuelve la vivencia del lugar más interesante para las personas.

SIMBOLOGÍA



Acceso peatonal



Imagen 45. Vista en planta de la propuesta de intervención. Sin escala.
Edición: Wu, S. (2021)

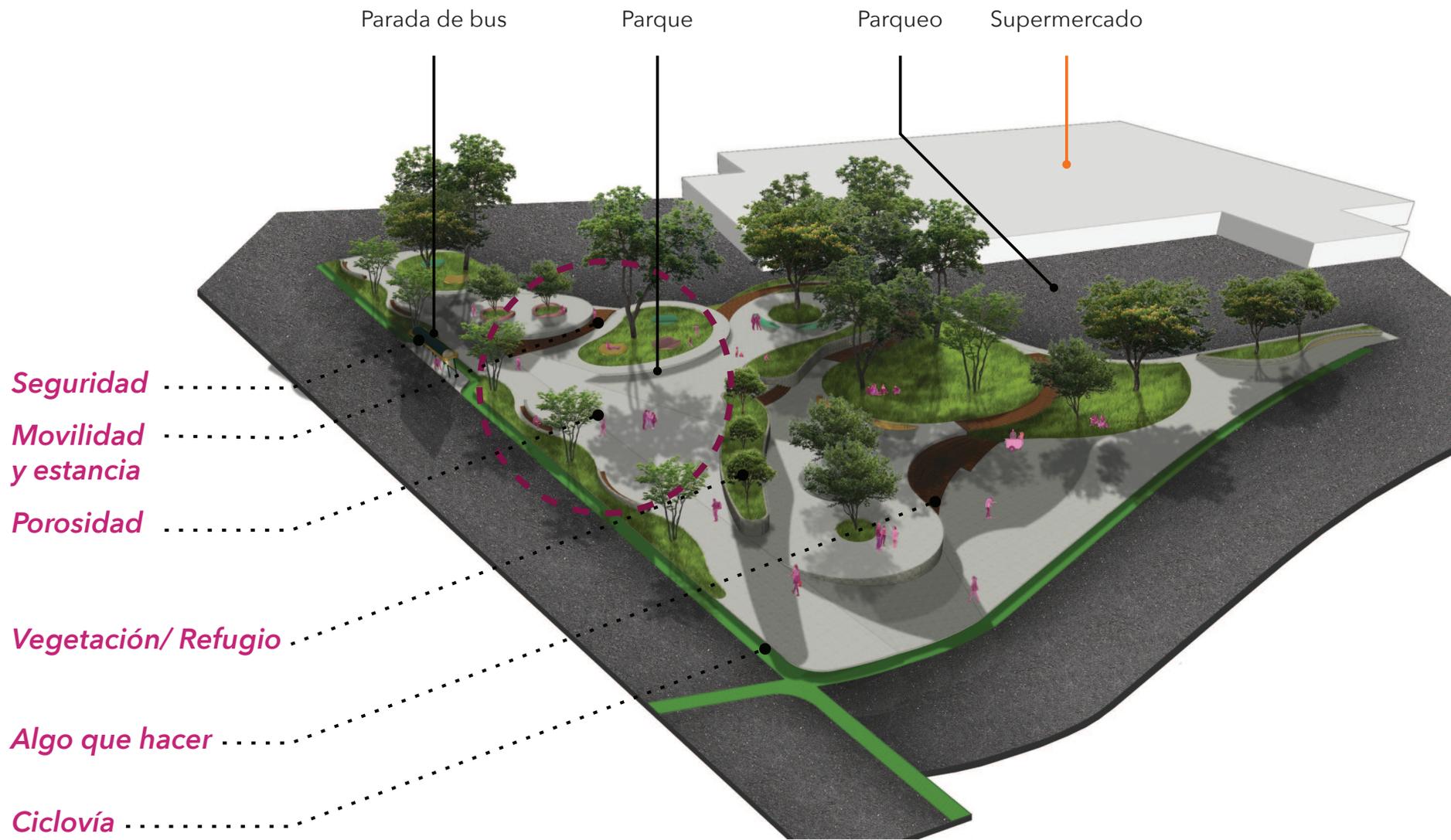


Imagen 46. Vista tridimensional de la propuesta de intervención para Walmart. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

Al buscar que se puedan formar diferentes ámbitos, se incentiva a que se extiendan los tiempos de estancia de las personas. Esto procurando que se sientan cómodas y que puedan apropiarse de los espacios de menor escala. Para esto, se sugieren "islas verdes" acondicionadas de diferentes manera: algunas con mobiliario, otras no, algunas grandes para albergar más grupos de personas y otras más

pequeñas para proveer una sensación de privacidad al jugar con la disposición de los árboles. Además, se toma la pendiente del terreno como ventaja para que el parque se despliegue en una serie de terrazas. Esto ayuda a que las personas no se sientan inhibidas o intimidadas por la gran extensión del espacio.

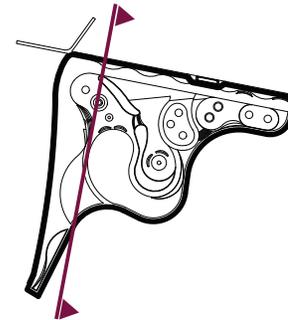
Movilidad y estancia



Imagen 47. Corte transversal de la propuesta. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

Vegetación

Ámbitos



Por otra parte, las terrazas contribuyen a que se produzcan espacios de diferentes escalas: tanto amplios como algunos más reducidos en dimensiones. Esto ayuda a que la propuesta sea bastante versátil y pueda albergar, al mismo tiempo, distintos tipos de actividades. Estas pueden ser de muchos tipos: sociales, comerciales, de ocio, recreación, laborales, educativas, entre muchas otras. Asimismo, estas

actividades se pueden dar de manera esporádica o a diario. lo cual representa varias ventajas para el lugar. En primera instancia, asegura la presencia de personas, lo cual garantiza la seguridad percibida y, en segunda instancia, incentiva la espontaneidad y la posibilidad de improvisar en el espacio, lo que puede representar de mucha atracción.

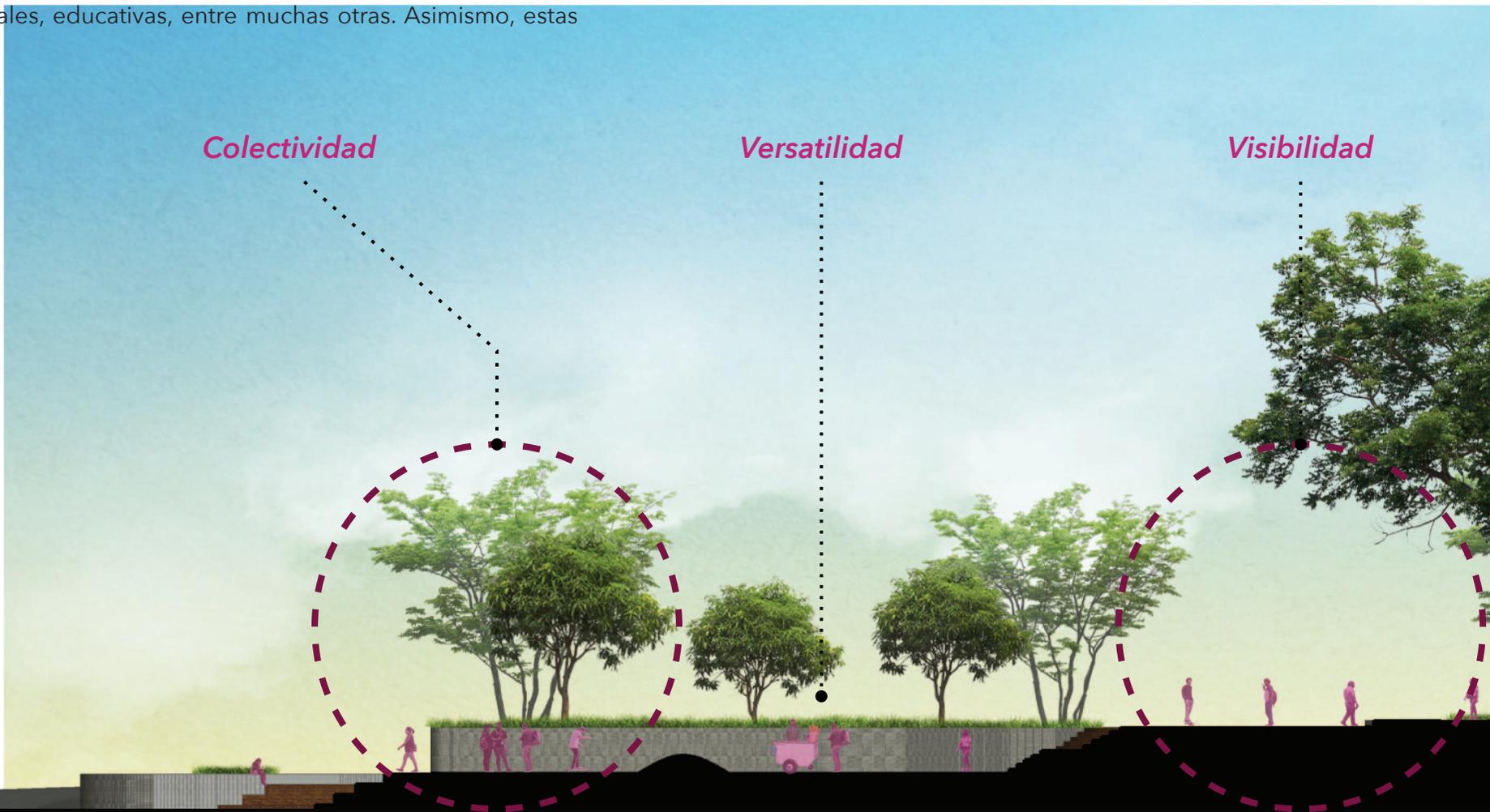
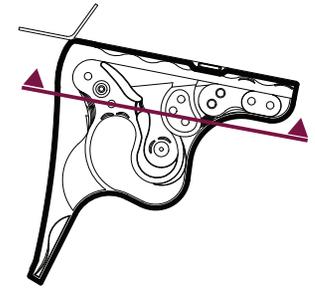


Imagen 48. Corte longitudinal de la propuesta. Sin escala. Edición: Wu, S. (2021)

Por otro lado, se busca mantener la zona verde con la mayor de cantidad de árboles posibles, como los que posee actualmente. Estos le brindan al lugar mucha frescura y, también, dan una sensación de cobijo dentro del entorno urbano. Además, los árboles también son elementos que ayudan a proponer ámbitos, dependiendo de las interpretaciones de las personas.



Ciertos elementos sorpresa o peculiares son integrados a la propuesta del parque. De esta manera, también se pueden incentivar puntos de encuentro para las personas o puntos de referencia para ubicarse (ver *Imagen 49*).

También, se diseña mobiliario que le permita a las personas utilizarlo de diferentes maneras y así, acoger a diversos grupos de personas para que puedan reinterpretarlos a su gusto (ver *Imagen 50* y *Imagen 51*).



Imagen 50. Vista de mobiliario propuesto.
Edición: Wu, S. (2021)



Imagen 49. Vista de elementos sorpresa.
Edición: Wu, S. (2021)



Imagen 51. Vista de mobiliario propuesto.
Edición: Wu, S. (2021)



Imagen 52. Vista a escala humana de la propuesta.
Edición: Wu, S. (2021)



Imagen 53. Vista a escala humana de la propuesta.
Edición: Wu, S. (2021)

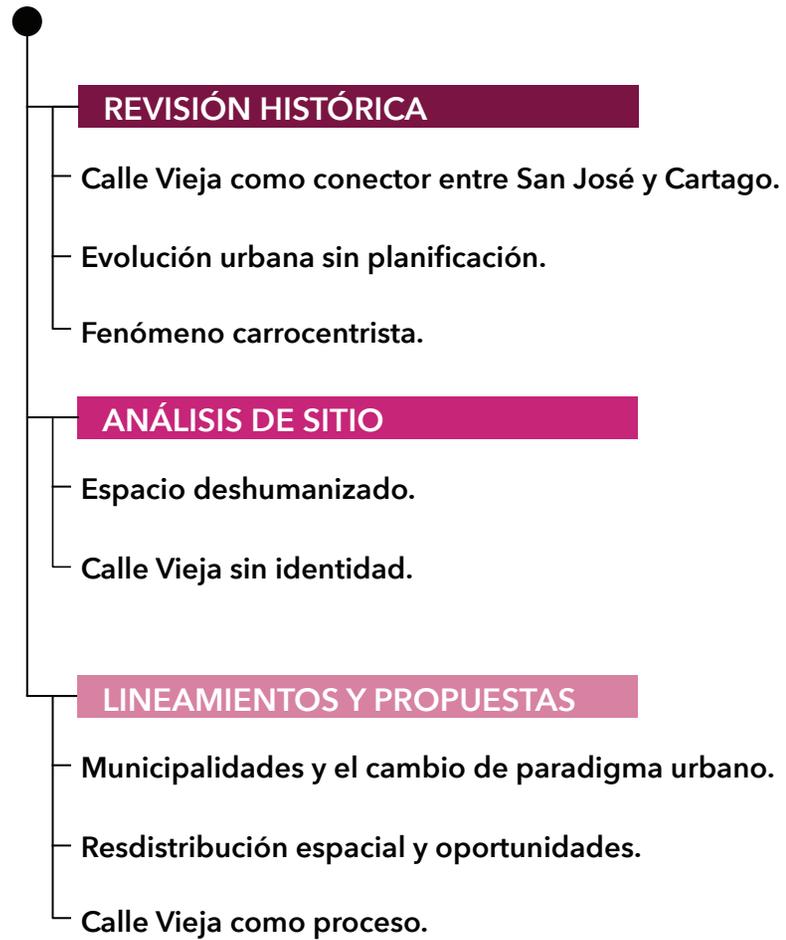


Imagen 54. Vistas comparativas a escala humana del área verde a intervenir: arriba, en su condición actual y abajo, con la propuesta. Edición: Wu, S. (2021)

06



C O N C L U S I O N E S



6. CONCLUSIONES

6. 1. REVISIÓN HISTÓRICA

■ 6. 1. 1. Calle Vieja: de Conector entre San José y Cartago a Conector Local.

Desde su concepción, *Calle Vieja* ha representado un conector físico entre las provincias de Cartago y San José. Sin embargo, con la construcción de la Ruta Nacional 2, Florencio del Castillo y debido al desarrollo de esta zona y al desarrollo de las zonas circundantes a esta, este valor se ha disminuido, transformándose en un corredor local entre los cantones de Curridabat y La Unión.

■ 6. 1. 2. Evolución Urbana Sin Planificación.

La evolución urbana de *Calle Vieja* ha sido resultado de la mutación de las actividades circundantes según el modelo económico dominante en el país. No obstante, estas han sido mutaciones de corto plazo y sin una planificación clara, causando que el espacio público se amolde a estos cambios sin una lógica urbana integral.

■ 6. 1. 3. Fenómeno Carrocentrista.

Con el incremento del automóvil como protagonista de la escena pública en los años ochenta, las actividades circundantes, esencialmente las comerciales, voltean su mirada hacia este fenómeno. Consecuentemente, se adaptan las construcciones a las necesidades de los automóviles y se

incorporan al paisaje arquetipos de centros comerciales de pequeña y mediana escala con accesos vehiculares amplios y parqueos frontales. Además, el constante aumento de automóviles en la vía pública induce la demanda de más espacio para estos, a lo cual las instituciones públicas y sus políticas responden. Como producto, se perpetúa el ciclo vicioso carrocentrista, el cual ha impactado directamente la configuración del espacio público del sector de *Calle Vieja* y las vivencias en él.

6. 2. ANÁLISIS DE SITIO

■ 6. 2. 1. Espacio Deshumanizado.

La evolución carrocentrista del sector ha omitido las necesidades de las personas en el espacio público. El mismo concepto de “espacio público” ha quedado opacado y modificado por este fenómeno, siendo definido en algunos reglamentos a nivel nacional, simplemente como el derecho de vía, como la zona de flujo o espacio para transitar libremente entre propiedades privadas. Asimismo se refieren a las personas principalmente como “peatones”, definidos como los usuarios del espacio público que se movilizan a pie. Esto ha dejado de lado las demás características y actividades que las personas pudiesen desarrollar en el ámbito público, manifestando únicamente la utilidad del espacio público como un espacio para la movilidad. Aun así, la movilidad de las personas se ve limitada y comprometida por la baja calidad de las superficies y espacios por donde la gente debe transitar.

Además el espacio físico general de *Calle Vieja* no es atractivo y en muchos puntos, no es funcional. La nula implementación del diseño en el ámbito público demuestra la baja importancia que dan las instituciones ante las dinámicas sociales que se desenvuelven en el mismo.

■ 6. 2. 2. Calle Vieja Sin Identidad.

La identidad urbana es un conjunto de características que integran historia, cultura y personalidad de una sociedad en un espacio, es resultado del tipo de planeación, de su respeto por el pasado y su integración con el futuro.

La mutación de la zona a lo largo del tiempo ha creado confusión sobre su identidad. Desde zona cafetalera hasta zona comercial, sin embargo la calidad de zona de paso ha sido gran parte de su identidad. Es reconocida como una calle, más que cómo un lugar, una simple zona de tránsito y movilidad. El nombre que ha llevado desde hace varias décadas, "*Calle Vieja*" es parte de esta identidad.

6. 3. LINEAMIENTOS Y PROPUESTAS

■ 6. 3. 1. Municipalidades y el Cambio de Paradigma Urbano.

Las municipalidades involucradas en el sitio de estudio, actualmente cuentan con políticas públicas, planes y estrategias para volver el enfoque de las ciudades hacia las personas. Además existen distintas guías y organizaciones compatibles con el enfoque en pro de la movilidad activa y la humanización del espacio público, que pueden ser aplicadas en conjunto con los planes de los gobiernos, hacen cada vez más posible el cambio de paradigma urbano-vehicular al paradigma urbano-humano.

El reto consiste en la coordinación entre las distintas instituciones y gobiernos locales que tienden a trabajar aisladamente o incluso hasta competir entre sí. Al ser *Calle Vieja*, una vía de la red nacional, el MOPT es responsable de aplicar la mejora y construcción de las aceras y de aplicar este paradigma en la zona, en concordancia con las políticas públicas de movilidad y espacio público de las municipalidades.

■ 6. 3. 2. Redistribución espacial y oportunidades.

Existen distintas estrategias a nivel nacional e internacional que han mejorado la condición de lugares con características similares o aún más críticas que las del sector de *Calle Vieja*. La zona cuenta con suficiente espacio

en el derecho de vía para implementar estrategias como la reconfiguración espacial por medio de dietas de carretera, la incorporación de infraestructura ciclística y el mejoramiento de la infraestructura peatonal, que significaría en el mejor aprovechamiento espacial de la zona. De este modo generar un lugar que mejore la habitabilidad de la zona, la interconexión entre ambos lados de la calle y la relación entre los diferentes espacios públicos y comerciales del sector.

Los habitantes que recorren y hacen uso del lugar, han demostrado y expresado las oportunidades y amenazas con las que cuenta el sitio, y es de extrema importancia tomarlas en cuenta. Los espacios residuales son zonas que en general son desaprovechadas, sin embargo la gente las utiliza de alguna forma, dando indicios de la necesidad de ser incorporados y replanteados de modo que se puedan generar nodos sociales provechosos y accesibles para las personas.

■ 6.3.3. Calle Vieja Como Proceso.

Calle Vieja es una zona que aún está en desarrollo. Desde su concepción hasta la fecha, es un corredor que ha ido mutando sus actividades y su morfología. Al entender la evolución de la zona y del país en general, se puede prever la dirección en que se encamina un lugar como este. Los planes reguladores dan pautas de crecimiento y usos del sector, por lo que es indispensable que el espacio público

sea el elemento primordial de evolución y por tanto, que sea el que regule cómo continuará el desarrollo del lugar en pro de la accesibilidad, confort, amenidad, oportunidades y apropiación de la ciudad.

Por lo anterior, es indispensable reforzar aún más el enfoque humano del desarrollo urbano. Que el espacio público debe el contenedor y facilitador del bienestar y las necesidades de la gente. Por tanto, fortalecer el concepto de espacio público como componente de cohesión social y urbana, como espacio habitable y soporte de las relaciones sociales, culturales, recreativas y económicas, y no únicamente como un espacio para la movilidad y el transporte.

6. 4. RECOMENDACIONES

6. 4. 1. Planificación Urbana

Es imprescindible que el paradigma de planificación urbana, se vuelva del lado las personas, usuarias principales de la ciudad. Es necesario que la planificación tenga una visión de mediano y largo plazo, de modo que el desarrollo urbano sea controlado y no espontáneo, mucho menos correctivo. Plantear la ciudad y el desarrollo en función del bienestar de las personas, resulta en mejores condiciones sociales, culturales y económicas. La seguridad y los derechos humanos deben estar presentes en el espacio público, pues es el unificador de la sociedad, el componente de cohesión de todos los que habitan las ciudades. El espacio público debe ser el orientador de las actividades que surgen en sus alrededores, y aún así debe ser capaz de adaptarse a los cambios que puedan surgir en su contexto.

6. 4. 2. Coordinación Institucional

La planificación debe ser en todas las escalas, desde local hasta nacional, pero sobre todo la planificación debe ser interinstitucional. Los límites políticos o límites de acción no deben ser motivo de ruptura entre estrategias de desarrollo. La planificación integral es un proceso de colaboración, integración social y participación colectiva. Un plan regulador o estrategia municipal individualizada solo lleva a la desvinculación de territorios, creando ciudades fragmentadas y aisladas que compiten entre si creando brechas que con el tiempo son más complejas de solventar. Por lo tanto se incentiva a la colaboración entre ciudadanos, consultores, instituciones y entidades de desarrollo para lograr una planificación íntegra.

6. 4. 3. Análisis y Entendimiento

Cada zona de distrito, cada cantón y cada provincia cuenta con retos particulares. Estos desafíos deben ser enfrentados de forma específica. Cada situación debe ser estudiada y analizada para lograr un buen impacto, pues no se deben utilizar estrategias genéricas, ajenas al problema contextual de un lugar. Es por eso, que la inversión en investigación y búsqueda de colaboradores y alianzas estratégicas, debe ser uno de los pilares de la planificación. Las mismas comunidades son parte clave para un mejor desarrollo urbano, pues son los principales informantes de la situación de cada contexto.

REFERENCIAS

Alexander, C. (1979) *The Timeless Way of Building*. Nueva York, Estados Unidos. Oxford University Press.

Alexander, C. (1977) *A Pattern Language*. Nueva York, Estados Unidos. Oxford University Press.

Arias, R; Benavides, S; Parada, A. (2019). *Síntesis de la historia económica de Costa Rica: ¿Cuáles son los patrones de desarrollo económico?*. Revista Apuntes. (3), 1-4.

Barahona, L. (2008). *XS Urbanos*. Barcelona: Fundación de la Universidad Politécnica de Cataluña.

Borja, J. & Muxi, Z. (2000) *Espacio, Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona. Electa.

Borthagaray, A. (2012) *Prólogo I. Un enfoque metodológico del movimiento. El Espacio de la Movilidad Urbana*. Buenos Aires, Argentina.

Boza, J., Chávez, D. y Segura, I. (2015) *OBSERVACIONES. ARQUITECTURA DE CONDICIÓN PERIURBANA EN EL GAM*. [Seminario de graduación. Universidad de Costa Rica.]

Carvajal, A. y Vargas, J. (1987). *El surgimiento de un espacio urbano-metropolitano en el Valle Central de Costa Rica: 1950-1980*. Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad de Costa Rica. 13(1), 71-94.

Capel, H. (1975) *La definición de lo urbano. Estudios Geográficos* (138-139), 265-301. Obtenido de <http://www.ub.edu/geocrit/sv-33.htm>.

Cordero, M. (2015) Aumento de carros particulares mete presión a la red vial. La Nación. http://www.nacion.com/data/Data-importacion_de_vehiculos-Ministerio_de_Hacienda_0_1502849812.html

Durán, L. (2013) *Lo Poroso y La Ciudad. "Denkbilder, epifanías en viajes" de Walter Benjamin*. Revistarquis. Vol.2-2013. 123-129.

- Fernández, A. (2014) ¿Sabe cuántos carros hay en Costa Rica por cada 1000 habitantes?. El Financiero. <https://www.elfinancierocr.com/economia-y-politica/sabe-cuantos-carros-hay-en-costa-rica-por-cada-1-000-habitantes/G5YOQY5HZJCRXAXRUHRXZTNFKQ/story/>
- Fürst, E. (2009). *GLOBALIZACIÓN, URBANIZACIÓN Y AMBIENTE: ELEMENTOS PARA UNA AGENDA ALTERNATIVA DE DESARROLLO URBANO-ESPACIAL*. Revista ABRA, 28(37-38), 151-175. Recuperado a partir de <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/abra/article/view/1217>
- Gehl, J. (2006) *La vida entre edificios*. Barcelona, España. Reverté.
- Gehl, J. (2014) *Ciudades para la gente*. Buenos Aires, Argentina. Infinito.
- Gehl, J. & Svarre, B. (2013) *How to Study Public Life (Cómo estudiar la vida pública)*. Washington, Island Press.
- Góngora, A. (2013) *Hacia una semiótica del paisaje urbano. X Seminario de Investigación Urbana y Regional. Políticas de vivienda y derechos habitacionales. Reflexiones sobre la Justicia Espacial en la Ciudad Latinoamericana*. Bogotá, Colombia.
- Guevara, J. (2007). *Metodología de investigación para la caracterización de corredores urbanos. Psicología para América Latina*, (10) http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-350X2007000200010
- IDEO.org (s.f.) Human-Centered Design. <https://www.designkit.org/human-centered-design>
- Jacobs, J. (1961) *The Death and Life of Great Americans Cities*. Nueva York, Estados Unidos. Random House, Inc.
- Jiménez, M. y Malavassi, R. (2006). *Evolución histórica de la imagen urbana del cantón de La Unión durante el período cafetalero (1841-1963). Levantamiento de arquitectura representativa y planteamiento de corredores históricos*. Tomo I. [Tesis de graduación, Universidad de Costa Rica.]
- Le Corbusier. (1971). Principios de urbanismo: La carta de Atenas. http://blogs.unlp.edu.ar/planificacionktd/files/2013/08/1942_carta_de_atenas-1933.pdf

- Lefebvre, H. (1968) *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona, España. Ediciones Península.
- Ley 7600. Ley de igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad. 29 de mayo de 1996. <https://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leyigualdaddeoportunidades.pdf>
- Maya, E. (2014) *Métodos y técnicas de investigación. Una propuesta ági para la presentación de trabajo científicos en las áreas de arquitectura, urbanismo y disciplinas afines*. Distrito Federal, México. Universidad Nacional Autónoma de México. Obtenido de http://www.librosoa.unam.mx/bitstream/handle/123456789/2418/metodos_y_tecnicas.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Morgan, D. (2006). *Los Usuarios del Espacio Público como protagonistas en el Paisaje Urbano*. Revista de Arquitectura, Vol. 8, pp.34-41. www.redalyc.org
- Municipalidad de Curridabat (2012). Plan Cantonal de Desarrollo Humano Local vigente para el periodo comprendido entre el 2013 y el 2023. http://curridabat.go.cr/archivos/PCDHL_Oficial.pdf
- Municipalidad de Curridabat. (s.f) Plan Estratégico Municipal (2018-2022). <http://www.curridabat.go.cr/plan-estrategico-municipal/>
- Municipalidad de La Unión. (s.f.). Multivía Urbana La Unión. Obtenida de la Municipalidad de La Unión.
- Obeso, I. (2019). *Definir la urbanización periférica: conceptos y terminología*. Ería: Revista cuatrimestral de geografía. 39 (2), 183-206. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7084278>
- Parada, A., Arias, R. y Benavides, S. (2019). *Síntesis de la historia económica de Costa Rica: ¿Cuáles son los patrones de desarrollo económico?*. www.researchgate.net
- Ribera, Wiliam (1987) *Desarrollo Urbano en Costa Rica. Características y Problemas*. Revista ABRA. 7 (7-8), 281-300.
- Rodríguez, J., Salas, F., Sánchez, A y Solís, D. (2017). *Manifiesto futurible de la movilidad equitativa en el espacio público urbano. Aplicado al Corredor Urbano al Tridente (Paseo Colón, Avenida 0,2 y4)*. [Seminario de graduación. Universidad de Costa Rica.]

- Solórzano, Marlene. (2017) *La sociedad contemporánea: la interdependencia e interconexión global y los procesos históricos que definen la Costa Rica actual*. Antología CONED, Universidad Estatal a Distancia. pág. 85.
- Tarchópulos, D. (2006). *Reseña de "Acupuntura Urbana" de Lerner, J. Investigaciones Geográficas*, 136-137.
- Tribunal Supremo de Elecciones. (1996). Ley 7600. <https://www.tse.go.cr/pdf/normativa/leyigualdaddeoportunidades.pdf>
- Universidad de Granada. (2012) *La Carta Mundial por El Derecho a La Ciudad*. *Revista paz y conflictos*. 5(12) 184-196. https://www.ugr.es/~revpaz/documentacion/rpc_n5_2012_doc1.pdf
- Universidad Técnica Nacional. (s.f.). *La Costa Rica cafetalera*. https://historiadelacultura.weebly.com/uploads/1/2/1/4/12149527/el_desarrollo_del_café_en_costa_rica..pdf
- Velásquez, C. (2015) *Espacio Público y Movilidad Urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM)*. [Tesis de doctorado. Universitat de Barcelona.]
- Von Breyman, H. (2017) *Morfología y regulación urbana en la transformación de la ciudad. El caso de la Gran Área Metropolitana de Costa Rica*. *Revistarquis*. 6 (2), 16-27.

