

Circuito de los Mercados



Mercado Borbón · Mercado Central · Mercado Calle 16

Plan de revitalización del espacio público
de la zona de los mercados del
Centro Histórico de San José

Proyecto de graduación
Jorge Fabián Mora Jara

Circuito de los Mercados



Mercado Borbón · Mercado Central · Mercado Calle 16

Plan de revitalización del espacio público
de la zona de los mercados del
Centro Histórico de San José

Proyecto de graduación
Proyecto urbano

Jorge Fabián Mora Jara

ITCR

2020

AGRADECIMIENTO

A Dios y a la virgen, por darme fortaleza en este periodo de estudios, porque con fe se pueden lograr los sueños y alcanzar las metas.

A mi familia, porque me han acompañado y apoyado a lo largo de mi vida como estudiante desde el kínder hasta este cierre de carrera universitaria. Por su ejemplo, entrega, dedicación y amor, valores que me han hecho ser como soy, les dedico este proyecto de tesis y mi título en licenciatura. Los amo.

A Carolina, Saray y Jose, que durante estos 20 años han sido incondicionales, siendo más que amigos, hermanos que la vida me ha dado y que espero lo sigan siendo por muchos años más.

A Trabajo Infinito, Diana, Tati, Angélica, Henry y todos los que aparecieron durante nuestro periodo desfasado de universidad, hicieron de estos últimos años algo más llevadero, ameno y divertido, les deseo éxitos en sus futuros profesionales.

A Andrés, Eirené, Roxy, Laura, Josué y Fernanda, una mención especial. Por sus palabras, su apoyo en momentos difíciles y la gran amistad que nació en los últimos años, de esas amistades que deja la universidad y que no se olvidarán.

A Mariela, Alexandra, Charlie, Pablo, doña Mari y al equipo de asistentes de Casa Cultural Amón, un lugar que durante poco más de 7 años me permitió aprender sobre muchas, muchísimas cosas, a acercarme más al arte y la cultura, sensibilizarme sobre su importante papel en la sociedad y a encontrar en el proceso a muchas personas a quienes agradezco por todas los momentos que compartimos. Los llevaré siempre en mi mente y corazón y esto no es un adiós.

A mis amigos del TEC, todos ellos, muchas gracias por ser parte de mi vida, por estar ahí en toda la carrera, desde el día uno, sé que alcanzarán todas sus metas.

A Tomás, Carlos, David, Erick y Karol, quiénes en los últimos años de carrera me ayudaron a descubrir una vocación para la vida profesional, definitivamente mi paso por el Proyecto de Fortalecimiento de la Gestión Pública Urbano Territorial marcó un antes y un después en mi etapa universitaria. ¡Muchas gracias por creer en mí y hacerme un mejor profesional!

A mi tutor y mis lectores, Mauricio Guevara, María José Callejas y Tomás Martínez por sus aportes, palabras y enseñanzas durante este largo y arduo proceso de tesis. De esos profesionales a los que también les tomas aprecio por su dedicación, entrega y forma de ser.

Finalmente, al TEC, mi alma máter, mi segunda casa. Un espacio de momentos memorables, de alegrías y también de momentos difíciles, una universidad con grandes funcionarios y estudiantes a quiénes les agradezco cada una de sus palabras y su esfuerzo diario. Les deseo muchos éxitos.

Quiero finalizar con una frase que me hace muy feliz el poder decirla. **¡Soy, orgullosamente, un arquitecto egresado del TEC!**



Autor: Jorge Fabián Mora Jara, 2020
Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 4.0
Internacional de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>.



TEC



CONSTANCIA DE DEFENSA PÚBLICA

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

El presente Proyecto Final de Graduación titulado “**Circuito de los Mercados: Plan de revitalización del espacio público de la zona de los mercados del Centro Histórico de San José**”, presentado el día 08 de mayo del 2020, ha sido defendido ante el tribunal examinador como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura, en la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

El proyecto fue desarrollado por el estudiante Jorge Fabián Mora Jara, carnet 201218327, cuya orientación y supervisión estuvo a cargo del profesor MDU. Arq. Mauricio Guevara Murillo, asimismo de los lectores Licda. María José Callejas Capra, MAP y M.Sc. Arq. Tomás Martínez Baldares.

El tribunal examinador aprueba que este documento sea de conocimiento público y acuerda declarar el proyecto:

SÍ

Aprobado

90 (noventa)

Calificación

MDU. Arq. Mauricio Guevara Murillo
Profesor tutor

Licda. María José Callejas Capra, MAP
Lectora

M.Sc. Arq. Tomás Martínez Baldares
Profesor lector

Jorge Fabián Mora Jara
Estudiante

RESUMEN

A nivel mundial se está llevando a cabo una transformación de las ciudades, especialmente en Hispanoamérica, donde se le da una mayor relevancia a los centros de las mismas, buscando realzar sus componentes históricos, culturales, patrimoniales y turísticos. Todo esto basado en la vivencia de la ciudad a través de la experiencia del peatón en los entramados urbanos.

Por este motivo, la transformación del espacio público se ha convertido en la herramienta primordial para lograr la revitalización de los centros históricos, dando prioridad al peatón y al transporte público y alternativo por encima de los medios de transporte privados, mediante la implementación de bulevares peatonales, creación de parques y plazas, bulevares de uso mixto y la creación de políticas orientadas al desarrollo sostenible de las ciudades.

Basado en el estudio de teorías de revitalización y rehabilitación de centros urbanos, estrategias para la pacificación vial y la intervención de casos de estudio, así como un análisis de la zona desde los enfoques social, económico, ambiental y urbano, se propone un plan de acción enfocado en la revitalización de la ciudad en tres ejes específicos de movilidad, espacio público y patrimonio y ciudad, articulando estrategias comunes que permitan realzar el valor de los centros urbanos.

Siguiendo las tendencias actuales de regeneración urbana y la metodología de estudio, anteriormente descritas, el presente documento desarrolla los aspectos relacionados al planteamiento de una propuesta de diseño urbano y espacio público para San José, específicamente en la zona de los mercados tradicionales (Central, Borbón y Calle 16), estableciendo el llamado "Circuito de los Mercados",

un proyecto ligado a las estrategias de la Municipalidad de San José para la creación de ejes temáticos y ejes de movilidad compartida y activa, como parte de las acciones para el desarrollo del Centro Histórico de San José 1851 y sus Ensanches, de modo que se pueda rescatar el valor intangible que estos representan para la población y su valor turístico y patrimonial dentro del entramado de la ciudad de San José.

ABSTRACT

Worldwide, a transformation of cities is taking place, especially in Latin America, where greater importance is given to their centers, seeking to enhance their historical, cultural components, heritage, and tourism. All this based on the experience of the city through the experience of the pedestrian in the urban networks.

For this reason, the transformation of public space has become the primary tool to achieve the revitalization of historic centers, giving priority to pedestrians and public and alternative transport over private means of transport, through the implementation of pedestrian boulevards, creation of parks and squares, mixed-use boulevards and the creation of policies oriented to the sustainable development of cities.

Based on the study of theories of revitalization and rehabilitation of urban centers, strategies for road pacification and the intervention of some study cases, as well as an analysis of the area from social, economic, environmental and urban approaches, this document proposes an action plan focused on the revitalization of the city in three specific axes of mobility, public space and heritage, and the city, articulating common strategies that enhance the value of urban centers.

Following the current trends of urban regeneration and the study methodology, described above, this document develops the aspects related to the proposal of a plan for urban design and public space for San José, specifically in the area of traditional markets (Central, Borbón and Calle 16), establishing the so-called "Circuito de Los Mercados", a project linked to the strategies

of the San José's Municipality for the creation of thematic and shared and active mobility axes, as part of the actions for the development of the Historic Center of San José 1851 and its Ensanches, as a way that the intangible value that these spaces represent for the population and their tourist and heritage value in the framework of the city of San José, can be rescued.

01

Capítulo introdutorio

1.1. Tema	15
1.2. Estado de la cuestión	17
1.3. Justificación	27
1.4. Problema	31
1.5. Delimitación	35
1.6. Objetivos	38
1.7. Metodología	39

02

Marco referencial

2.1. Marco referencial	45
2.2. Marco normativo	57

03

Análisis de la zona de los mercados

3.1. Análisis de antecedentes	66
3.2. Análisis urbano	77
3.3. Análisis ambiental	108
3.4. Análisis socioeconómico	116
3.5. Síntesis	136

ÍNDICE

04

Estrategias de intervención

- 4.1. Casos de estudio nacionales e internacionales 139
- 4.2. Plan de intervención y recuperación del espacio 163

05

Circuito de los Mercados y su gestión

- 5.1. Planteamiento general de la propuesta 173
- 5.2. Imagen objetivo 179
- 5.3. Propuesta de revitalización 186
- 5.4. Consideraciones para la implementación 234

06

Conclusiones y recomendaciones

- 6.1. Conclusiones 246
- 6.2. Recomendaciones 248
- 6.3. Referencias bibliográficas 249

07

Anexos

- 07. Anexos varios 254



01 Capítulo introdutorio

Recuperación y revitalización del espacio público en la zona de mercados tradicionales del Centro Histórico de San José

El derecho a disfrutar la ciudad como individuos quedó reconfirmado por la Organización de Naciones Unidas (2016) a través de su Nueva Agenda Urbana Hábitat III, la cual establece que:

Compartimos el ideal de una ciudad para todos, refiriéndonos a la igualdad en el uso y el disfrute de las ciudades y los asentamientos humanos y buscando promover la inclusividad y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, asequibles, resilientes y sostenibles y habitar en ellos, a fin de promover la prosperidad y la calidad de vida para todos. Hacemos notar los esfuerzos de algunos gobiernos nacionales y locales para consagrar este ideal, conocido como “el derecho a la ciudad”, en sus leyes, declaraciones políticas y cartas. (ONU, 2016, pág. 5).

Bajo la premisa anterior, además, se establece que las ciudades deben generar sentimiento de pertenencia y propiedad a sus habitantes y para lograrlo, sus espacios públicos deben permitir su desarrollo cultural y social. En el libro *Identidad y espacio público* (Sánchez, D. y Domínguez, L. 2014, p. 242), los autores mencionan que los espacios públicos o lugares centrales como las plazas, calles o avenidas generan, si son de calidad, una identidad que puede ser reconocida y vivida por la comunidad. Además, desde el punto de vista de la urbanística, la planificación y el diseño urbano deben ir dirigidos a acercar a los usuarios a la experiencia de las

ciudades consolidadas, cubriendo las necesidades diarias y las nuevas formas de vivir. Siendo así, se requiere una planificación integral y una inversión en movilidad urbana sostenible que permita crear conexiones entre lugares, espacios, bienes y servicios de una manera efectiva, lo cual permite el desarrollo de las zonas donde se dan estas intervenciones.

Resulta entonces, importante visualizar los espacios urbanos de carácter público como espacios con un significado individual o colectivo, como punto político, de esparcimiento o recreo, donde el ocio, la recreación, el desplazamiento y la vida comunitaria adquieren sentido y logran expresarse en la vida cotidiana de la población, en sus estilos de vida.

A nivel mundial, la renovación y rehabilitación de los centros de las ciudades ha tomado auge, debido entre otras cosas, a la prioridad que se le da al peatón y los modelos de transporte alternativo, contrario al desarrollo de ciudades motorizadas consecuentes con el auge del automóvil.

Las ciudades europeas son ejemplo de esta transformación a un modelo que beneficie a los peatones. Se puede notar en casos específicos como Ámsterdam, ejemplo mundial de una movilidad sostenible o de España, especialmente en Barcelona o Madrid. O bien de otros casos, por ejemplo, en la década de 1970, algunos de los espacios más emblemáticos de Lisboa, como la Plaza de Rossio o Terreiro do Paco fueron estacionamientos al aire libre, pero a partir de los últimos años del siglo XX volvieron a ser espacios peatonales y lúdicos, siendo ejemplo de cómo el espacio público se ha convertido en sinónimo de espacio para los peatones.

Para el contexto nacional, esta situación es una novedad, diferentes ciudades de nuestro país están dando sus primeros pasos hacia esta forma de revalorizar la ciudad, como sucede en San José con la creación del Centro Histórico de San José en el 2013, la construcción de bulevares peatonales e iniciativas para la sectorización del transporte público; en el caso de Cartago el trazado de ciclovías y planes de convertirla en ciudad inteligente y en Alajuela la creación de bulevares de uso mixto, entre otros ejemplos.

El repensar las ciudades, desde la perspectiva de los peatones y no de los transportes motorizados permitirá a los centros urbanos ser más atractivos para la población, un diseño basado en el desplazamiento motorizado, suele ser desarticulado de una correcta disposición de las vías peatonales y de bicicleta en las diferentes ciudades, esto aunado a que el espacio público suele responder a intereses privados visible en el deterioro e invasión de las aceras, con actividades como parqueo de carros, bicicletas, motos, depósitos de mercancías y basuras, entre otros, disminuyendo el espacio efectivo que pueden utilizar finalmente los peatones. (Cardona, B. 2008).

La Encuesta de Movilidad en Día Laborable en Barcelona (2017) demuestra que generalmente los desplazamientos a pie son los que más se dan en los centros de las ciudades, debido a que son la forma de acceder a servicios o a otros medios de transporte, sin embargo, la importancia que históricamente se le ha dado a los automóviles en los cascos urbanos termina perjudicando esta forma de moverse, razón por la cual en diferentes partes del mundo se ha trabajado en modelos de intermodalidad y mejoramiento de los servicios de transporte

público, reduciendo de esta forma el tránsito de vehículos privados. Esto otorga un nuevo valor a la ciudad, pues permite a la población apropiarse de la misma y transitarla más libremente y por consiguiente, lograr una visión de la ciudad como punto de desarrollo y expresión humana.

Bajo esta idea, la movilidad activa es primordial para el desarrollo de una movilidad urbana sostenible donde prevalezca el transporte no motorizado, en este sentido, el Informe Global de Movilidad (Banco Mundial, 2017), es enfático en señalar que existen importantes sinergías entre la seguridad y la movilidad verde, el desarrollo de ciudades dirigidas a una movilidad multimodal con accesos adecuados a redes peatonales y ciclistas permiten reducir los accidentes a la vez que resulta más sostenible para las ciudades.

Así mismo, señala la importancia de incorporar esta movilidad sostenible como forma de detener y revertir la expansión urbana al reducirse las distancias hacia los destinos y otorgando formas de acceso de mejor calidad. Esta tendencia es fácilmente visible en algunas de las ciudades latinoamericanas donde muchas políticas estatales favorecían la creación de ciudades periféricas, pero que en la actualidad las ciudades ya consolidadas logran atraer más pobladores.

Para el caso específico de San José, donde se calcula que existen alrededor de 50000 personas habitando los cuatro distritos centrales (Carmen, Merced, Catedral y Hospital). (INEC, 2011), la Municipalidad de San José ha establecido diferentes planes, entre propios y con ayuda de entes internacionales para lograr revalorizar la ciudad resaltando el valor que posee la ciudad en diferentes temáticas como una ciudad con carácter político, histórico, cultural, de logística y desarrollo económico y tecnológico, ligado a estrategias que devuelvan la ciudad a la población, pensando como eje articulador el desarrollo de una movilidad más sostenible con ejes peatonales, ciclistas y de transporte público, pero también generando más espacios públicos para el desarrollo de las personas y una mejora en su calidad de vida. Con estas iniciativas, se pretende desarrollar la T24-Ciudad Tecnológica, la Ciudad Gobierno y el Centro Histórico de San José y sus Ensanches.

Es a partir de este último que se crea el Plan de Acción del Centro Histórico de San José 1851: 2016-2021, que hace hincapié en la necesidad de revitalizar y revalorizar el centro de la ciudad mediante diferentes acciones articuladas entre sí. De este documento, se desprende el presente proyecto de investigación un una propuesta de revitalización del espacio público ligado a la recuperación peatonal de una zona de la capital con una tradición ligada a la agricultura y la idiosincrasia costarricense como lo es la actividad de los mercados capitalinos.

1.2. ESTADO DE LA CUESTIÓN

En los siguientes apartados se describen proyectos y planes llevados a cabo o en proceso, según el tipo de intervención realizada, en el contexto nacional. Además se incorporan algunos casos de estudio similares llevados a cabo y que se consideren exitosos serán evaluados en un apartado posterior.

PLANES REGIONALES O LOCALES

Se refiere a todos aquellos reglamentos, planes, informes y proyectos que pretenden intervenir diferentes puntos de la ciudad mediante la coordinación interinstitucional con miras al mejoramiento del centro urbano.

En el año 2004 se presentó, por parte de la Secretaría Técnica del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, el Informe de la Comisión de Repoblamiento y Regeneración Urbana de San José, donde se exponen las problemáticas de la ciudad capital, así como diversas propuestas para el mejoramiento y desarrollo de San José. El Plan Director Urbano de la Municipalidad de San José acogió algunas de estas propuestas y las incorporó en sus objetivos de desarrollo.

Posteriormente, en el marco de la declaratoria de los límites del Centro Histórico de San José 1851 y sus Ensanches, (Municipalidad de San José-TEC, 2013), se determinaron acciones detonantes, las cuales deben ejecutarse para una adecuada revitalización y regeneración urbana, considerándose estratégicas:

Control de rotulación para homogenizar y disminuir la contaminación visual con una imagen articulada y homogénea a la valoración del Centro Histórico y sus edificaciones patrimoniales.

Instalación de placas en los edificios patrimoniales y atractivos turísticos para facilitar información de referencia y orientación.

Centros de información turística para facilitar el acceso a información, recorridos y uso de facilidades en el Centro Histórico.

Extensión de la seguridad con monitoreo electrónico ampliando la cobertura de cámaras de vigilancia.

Pacificación de manzanas centrales y movilidad compartida para mejorar la movilidad activa alrededor de un núcleo turístico y como conector de las edificaciones patrimoniales o de interés más importantes.

Desarrollo de ejes temáticos innovadores con museos, gastronomía, moda, entre otros, para impulsar la visitación al Centro Histórico.

Estrategias de rehabilitación de edificaciones en altura actualmente subutilizados.

Proyectos de vivienda dirigidos a funcionarios que laboren en el centro.

Diametral de sectorización y transporte público Pavas-Curridabat y rediseño de Avenida Segunda y Paseo Colón, contemplando la recuperación de espacios públicos.

Rediseño e implementación de intermodalidad en las estaciones del Pacífico y del Atlántico.

Algunas de las acciones anteriormente descritas se encuentran en planeación, desarrollo, diseño o ejecución por parte de diferentes instituciones.

En el 2019 la Municipalidad de San José, de la mano del Banco Interamericano de Desarrollo y la Universidad de Costa Rica, presenta el Plan para la regeneración urbana y reconversión productiva de los cuatro distritos centrales de San José, cuyos objetivos primordiales son el repoblamiento inclusivo y mantenimiento de la población residente, la regeneración sostenible del soporte urbano reforzando su capacidad de adaptación u mitigación ante riesgos e impactos del cambio climático y la reconversión productiva de los distritos Merced, Catedral, Hospital y Carmen (imagen 2).

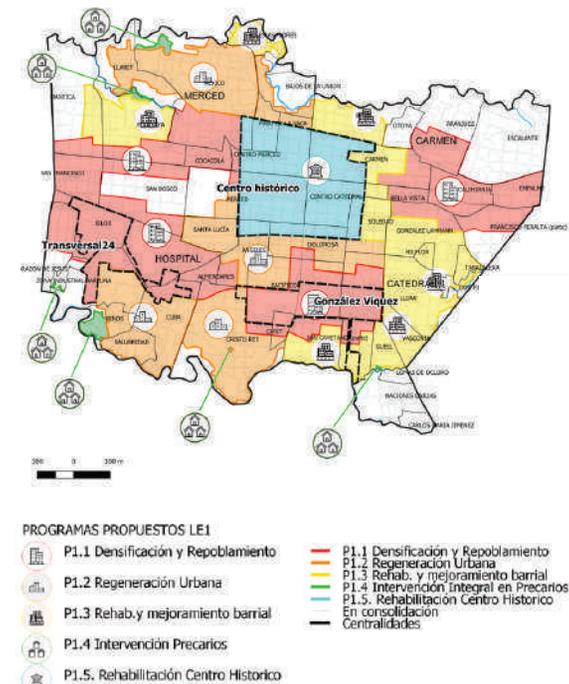


Imagen 2: Intervención propuesta para los cuatro distritos

Fuente: MSJ-BID, 2019

Para lograr estos objetivos, el plan contempla diversas líneas estratégicas y complementarias entre sí, siendo estas:

1. Promoción de oferta residencial para la atención de los diversos sectores de la población con estrategias de articulación y organización de la demanda: Renovación y recuperación de edificaciones existentes para la intervención y delimitación de áreas de densificación habitacional, atención de zonas vulnerables y una adecuada oferta de servicios y espacios públicos.

2. Integración del tejido urbano y mezcla equilibrada de usos: Mejora en calidad, cobertura y articulación de espacios libres y equipamientos por cercanía, mezcla de usos con criterios de densificación, recuperación y nuevos espacios productivos. Espacios de referencia como el Mercado Coca Cola con capacidad de atraer población flotante y residente.

3. Coadyuvar para un sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad, jerarquizado, accesible y sostenible: Consolidación de estrategias que potencien la movilidad ciclista y peatonal, así como una mejora en la calidad de los servicios de transporte público.

4. Gestionar la renovación, mejoramiento y dotación de infraestructuras para generar mayor capacidad de soporte urbano: Creación de un contexto ambiental de buena calidad y resiliente

que ofrezca espacios urbanos apropiados que contribuyan al bienestar de la población, mejora de gestión de residuos.

5. Potenciar la competitividad del cantón desde la innovación en servicios (tecnológicos y no tecnológicos).

6. Impulso de la competitividad del sector cultural.

7. Incentivar y fortalecer la competitividad turística sostenible del cantón

En aspectos de movilidad motorizada, el proyecto de sectorización del transporte público, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), presenta poco avance. Se tiene estimado que en las cercanías del área a intervenir se coloquen algunas terminales o paradas del servicio de transporte público, por lo que este tema se vuelve relevante para la fase de diseño del proyecto. El MOPT tiene entre sus planes, crear un carril exclusivo para transporte público en las cercanías de los mercados Central y Coca Cola, lo que beneficia el desarrollo de la propuesta de intervención, así como dos centros nodales de distribución vial en la zona, la terminal 7-10 y una megaterminal de transportes en los actuales terrenos del Instituto Nacional de Seguros (INS) y el Mercado Calle 16, como puede verse en la imagen 3.

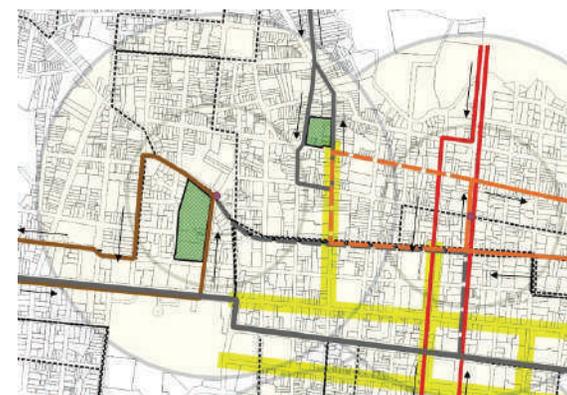


Imagen 3: Propuesta Modernización del Transporte Público en San José
Fuente: MOPT (2007).

Aunado a estas iniciativas, San José intenta recuperar la cantidad de habitantes en la ciudad así como retener a los que aún viven en el centro. Se estima que más de la mitad de la población ha migrado fuera de la ciudad. Según datos del INEC, de los 101.000 habitantes que existían en 1963 (Censo INEC, 1963), quedan alrededor de 47.000 (Censo INEC, 2011), lo cual representa un grave problema de despoblamiento.

Precisamente para evitarlo, la Municipalidad recibió por parte del Arq. Felipe Pina, como proyecto de graduación para optar por la licenciatura de carrera, un plan para rehabilitar las edificaciones subutilizadas en el centro de San José.

Este plan permitiría atraer tanto a empresas como nuevos pobladores y disminuir de esta forma los problemas de transporte y movilidad que afectan a los usuarios, entre las recomendaciones que se señalan, se encuentran la necesidad de desarrollar una cultura de densificación de la ciudad, a través de proyectos

habitacionales en altura y el desarrollo de políticas y facilidades de vivienda productiva y vivienda económica.

El último Diagnóstico Cantonal, realizado en 2016 por el Departamento de Observatorio Municipal, define que en San José es necesario establecer políticas sobre el espacio vial para hacerlo accesible a todo tipo de población, desde los peatones hasta los que hacen uso del transporte privado. A nivel peatonal, recomienda mejorar los espacios para este fin, adecuándose a las necesidades de la población con discapacidad y al público general, con mayor énfasis en sitios que rodean infraestructuras que reciben grandes cantidades de personas. Así mismo propone implementar los proyectos de regeneración y repoblamiento de los tres de los cuatro distritos centrales (no se menciona al distrito Catedral).

Estas recomendaciones van vinculadas a los lineamientos establecidos con anterioridad, por lo cual, el proyecto de graduación resulta necesario en el sector seleccionado, pues de esta forma se logran crear sitios accesibles, atractivos y funcionales para la capital y sus usuarios.



Imagen 4: Boulevard Calle 2 y Plaza Juan Mora Porras
Fuente: autoría propia

PEATONIZACIÓN

La Municipalidad de San José está implementando la movilidad activa como un tema relevante para la ciudad, esto por medio de la peatonalización de diferentes calles y avenidas y la incorporación de ciclovías que atraviesan la ciudad.

Siguiendo esta idea se da la peatonalización de la Avenida Central en el año 1986, cuando dejó de ser una importante arteria vial y pasó a ser el eje peatonal y comercial más importante de San José por lo que la Municipalidad de San José pretende extenderlo hasta la Plaza de la Democracia y la Abolición del Ejército, en las cercanías de la Asamblea Legislativa.

El modelo de eje peatonal se replicó a la Avenida 4, mediante el proyecto "San José Posible" del Instituto de Arquitectura Tropical, acogido por la Municipalidad de San José e instituciones estatales, entre ellas la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, el Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados, así como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuya



Imagen 5: Avenida Central
Fuente: autoría propia

construcción inició en 2007, misma que conecta desde la Iglesia de la Soledad hasta el Hospital San Juan de Dios, este proyecto contemplaba originalmente la intervención en cincuenta y tres cuadras para dar lugares adecuados y dignos para el peatón mediante el reemplazo de pavimentos, alcantarillas, sistemas de agua potable y redes subterráneas de servicios. De este plan, aún quedan pendientes grandes intervenciones en al menos cuarenta cuadras, según menciona la arquitecta Jimena Ugarte (Revista Arquis-UCR, 2013).

Ambos paseos recorren la capital de oeste a este, siendo los principales ejes peatonales de la ciudad.

Otros puntos que están peatonalizados en el centro de la ciudad son la Calle 2, un eje peatonal que vincula el antiguo Banco Crédito Agrícola de Cartago, pasando por el Parque Central, con la Plaza Juan Rafael Mora. Se tiene en planes de la Municipalidad de San José continuar este eje hasta la Estación del Ferrocarril del Pacífico. Además se concluyó el boulevard sobre calle 3, que conecta desde el Colegio de Señoritas hasta el edificio OMNI, un espacio que si



Imagen 6: Boulevard Ricardo Jiménez
Fuente: Google, 2016

bien era peatonal, no poseía las condiciones adecuadas para el tránsito peatonal en los 100 metros finales. Otro punto es el Bulevar que conecta el Parque Nacional con el Circuito Judicial pasando por la Asamblea Legislativa y el Museo Nacional como parte de la "Ciudad Cívica" de San José.

Heredia por su parte, es la ciudad con menor desarrollo de proyectos urbanos orientados a mejorar la movilidad activa (Gráfico 1), en gran medida por sus complicadas condiciones viales.

A pesar de ello, en el 2013 la Municipalidad de Heredia destinó cerca de 5000 millones de colones para diferentes obras de mejora de infraestructura pública, entre ellas la construcción de un bulevar peatonal en el centro de la ciudad, un espacio público para la protección de edificios patrimoniales entre los que destacan la Escuela República Argentina, Correos de Costa Rica, la casa donde nació Alfredo González Flores y la Escuela Joaquín Lizano, este pequeño esfuerzo es quizá el inicio del desarrollo de una ciudad más peatonal y pensada en la interacción de las personas con su entorno histórico y cultural (imagen 8).

Imagen 7: Bulevares peatonales, mixtos y propuestos en San José
Fuente: autoría propia

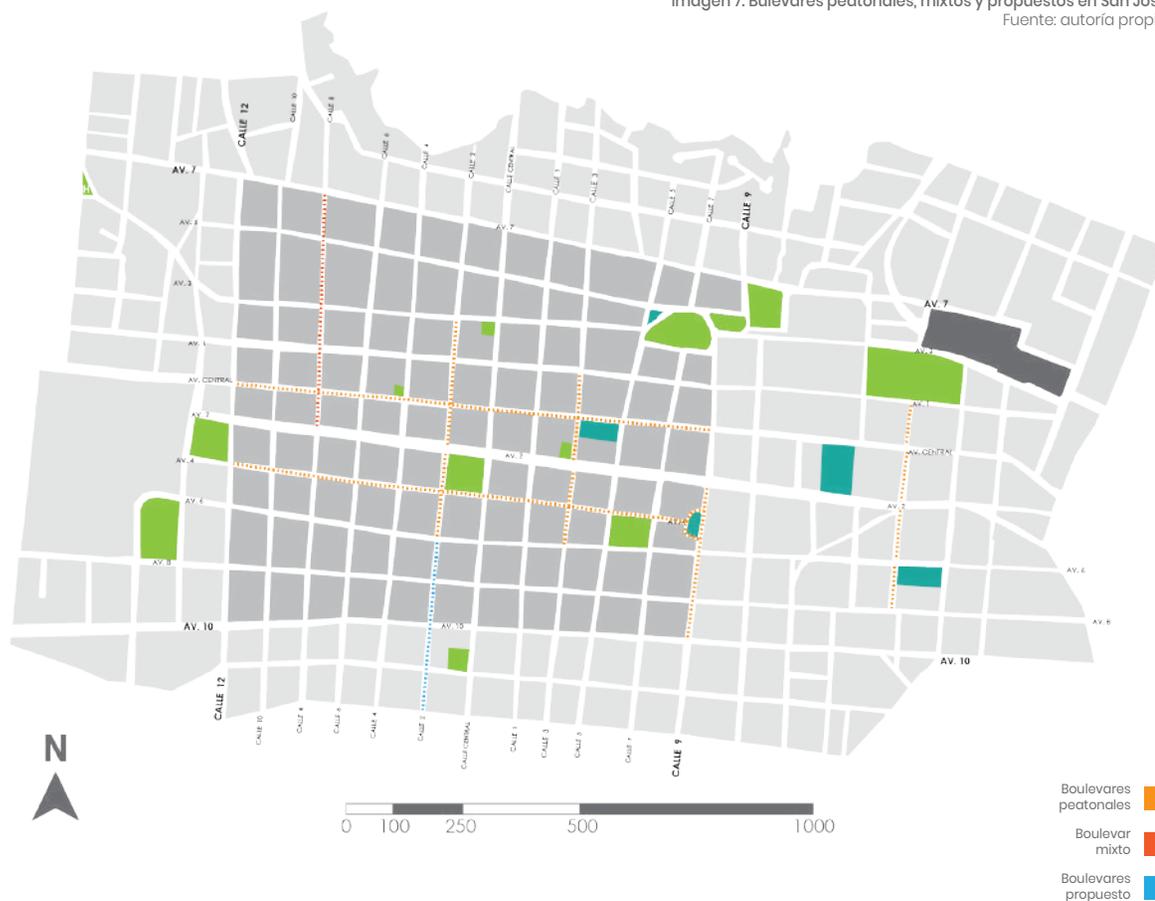


Gráfico 1: Metros lineales de intervención
Fuente: autoría propia

BULEVARES MIXTOS

A pesar de que San José es la principal ciudad del país y en la que se concentran gran parte de las iniciativas orientadas a la mejora de las condiciones de movilidad, las otras tres principales ciudades (Cartago, Alajuela y Heredia), han mostrado su interés en este tema, prueba de ello son la implementación de ciclovías, mejoramiento de aceras, creación de bulevares y la construcción de proyectos privados orientados a mejorar las conexiones entre los diferentes medios de transporte.

La Municipalidad de San José, con el respaldo del Tecnológico de Costa Rica y entes estatales construyó el “Paseo de los Museos” (imagen 9), convirtiéndose en el primer proyecto, de carácter urbano, ejecutado para revitalizar el centro de San José desde la declaratoria del Centro Histórico.

Este paseo contempla la conexión física y temática de tres de los principales museos de la capital, los museos Nacional, de Jade y del Banco Central, los cuales además articulan acciones para desarrollar exposiciones conjuntas en sus exhibiciones temporales.

La intervención de este eje ha permitido a los transeúntes tener un espacio de circulación más amplio que vincula la educación y la cultura a su día a día, así como más seguridad y mejor iluminación de la zona.

Dentro de la línea de acción de ejes de movilidad, se desarrolló el diseño del boulevard de uso mixto sobre calle 2, un eje que permitirá vincular la Estación del Pacífico con el Centro Histórico de San José, buscando un acceso



Imagen 9: Intervención del Paseo de los Museos
Fuente: PFGPUT-TEC

comercial y de tránsito a través de este y a la vez, creando espacios de uso público y conexiones de movilidad activa mediante la incorporación de una ciclovía que conecte al centro histórico con la ruta existente (imagen 10).

En el año 2015, la Municipalidad de San José concluyó el boulevard sobre calle 8, un nuevo eje de movilidad compartida, que conecta desde la Avenida Segunda hasta la Terminal 7-10 en Barrio México, en el que se realizaron labores de ampliación de aceras, colocación de mobiliario urbano y pacificación vehicular, este eje, sin embargo, no tuvo el éxito esperado, debido entre otros a la influencia de los mercados, lo cual estimuló la actividad de las ventas ambulantes de productos vegetales, telefónicos, ropa y otros en este espacio.

Estos casos son de vital importancia, ya que algunos insumos de estos pueden ser empleados en la propuesta “Circuito de los mercados” para así dotar de una misma identidad a los ejes de acceso del Centro Histórico de San José y sus Ensanches.



Imagen 10: Propuesta de intervención en Calle 2
Fuente: PFGPUT-TEC



Imagen 11: Bulevar Mixto de Calle 8
Fuente: autoría propia

En el caso de Alajuela, en el 2008, se inauguró un bulevar de uso mixto llamado Esteban Lorenzo Tristán, en un tramo que conecta desde el parque Juan Santamaría hasta el Museo Histórico Cultural Juan Santamaría, rescatando de esta forma diferentes edificaciones de carácter histórico, cultural y patrimonial, así como una intervención de 11000 m² de aceras, haciendo el centro de Alajuela más transitable para los peatones. A pesar de haber sido inaugurado hace más de diez años, este sigue enfrentando críticas de la población debido a los constantes embotellamientos viales.

Así mismo, el actual proyecto de creación de un bulevar que vincule los edificios del Instituto de Alajuela, presenta trabas y retrasos pues el municipio e incluso diputados se oponen a su construcción, esto a pesar de la existencia de una ley que sustenta legalmente su ejecución. (Diario Extra, 2018)



Imagen 12: Bulevar Mixto de Alajuela
Fuente: Ramos, A., 2019

CICLOVÍAS

A nivel de ciclovías, en 2015 se trazó una primera ruta, sin embargo la Municipalidad de San José solicitó ayuda al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para desarrollar el proyecto "Una ciclovía para San José", el cual conecta La Sabana con San Pedro en un circuito de poco más de 15 km. El proyecto se implementó por parte del municipio capitalino y el de Montes de Oca y se realizó la demarcación del nuevo trazado, la colocación de ciclo parqueos, separadores físicos de carriles vehiculares y la ciclovía, el estudio para colocar estaciones de préstamos, traslados de parqueos vehiculares y campañas de concientización de la mano de ONG's. Esta ciclovía, inaugurada en 2018, aún puede mejorarse, pero representa un paso importante dentro de nuestra sociedad.

La ciclovía de San José sigue así los pasos ya dados por el Municipio de Cartago, que implementó con éxito un sistema de préstamo de bicicletas, un trazado de ciclovía y que actualmente se encuentra valorando mejoras y ampliaciones de la ruta. Esto demuestra el interés por invertir en modelos de transporte alternativo para contrarrestar los congestionamientos viales de nuestras ciudades, visibles en la imagen 13.

La ciclovía cartaginesa, inaugurada en el 2013 y promocionada por el municipio como la primera ciclovía de carácter metropolitano del país es considerada un éxito por las autoridades. Tras más de 5 años de existencia, la cantidad de personas que hacen uso de ella es de más de 200 000 personas (Municipalidad de Cartago, 2018), reflejando el cambio de mentalidad de la población, así como una mayor aceptación a este medio de transporte en la ciudad

cartaginesa, medio que es puesto a disposición del público mediante el préstamo de bicicletas en tres estaciones ubicadas en diferentes puntos del entramado urbano, este fenómeno queda evidenciado en la imagen 14.

El proyecto ha sido tan exitoso que ha aumentado su uso en un 24% con respecto al año de inauguración de la ciclovía, de 5,8 km, e incluso se ha presentado como modelo para ser aplicado en otros países del Sistema de Integración Centroamericana y actualmente se estudia una posible expansión de esta a otros sectores de Cartago. (Bicipubli Cartago, 2018).



Imagen 13: Ciclovía en San José
Fuente: nacion.com



Imagen 14: Ciclistas en Cartago
Fuente: Municipalidad de Cartago

INTERVENCIONES URBANAS EN CENTROS HISTÓRICOS LATINOAMERICANOS

El Centro Histórico de Quito, Ecuador, fue declarado Patrimonio Cultural de la Humanidad en 1978, constituyéndose como uno de los más importantes de Latinoamérica. Comprende un espacio urbano de 376 hectáreas, con una población aproximada de 40.000 habitantes y una estructura urbana de retícula cuadrangular. Sus características históricas, culturales y geográficas son un referente para la identidad del pueblo ecuatoriano, y una ciudad estratégica para el desarrollo económico del país.

Cuenta con casi 5.000 inmuebles inventariados y alrededor de 130 edificaciones de carácter monumental, sin embargo, la ciudad posee diferentes problemas como altos índices de delincuencia, el mal estado de conservación de algunos inmuebles patrimoniales, la degradación del espacio público, el déficit de equipamientos o la mala accesibilidad vial, escasa población residente y problemas de temporalidad de uso de esta.

Como parte de políticas estatales, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito (MDMQ) y el Gobierno Nacional, tomaron la decisión de intervenir el Centro Histórico con propuestas de revitalización de la ciudad y construcción o mejora de espacios públicos de diferentes tipologías. Para ello identificaron diferentes ejes de intervención y edificaciones que podían ser sustituidas por parques o plazas, identificados en la imagen 15.

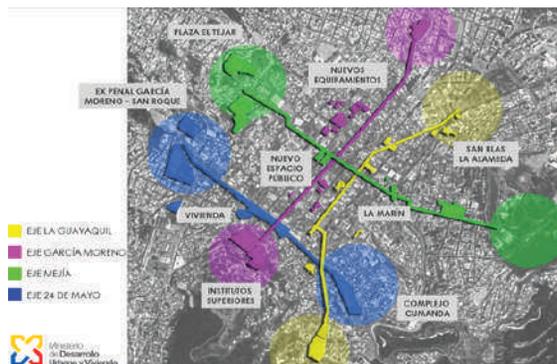


Imagen 15: Ejes de intervención del Centro Histórico de Quito
Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2012

Para esta investigación se tomará como ejemplo la Plaza Huerta San Agustín, un espacio que era ocupado por una edificación que databa de mediados del siglo XX. Las intervenciones dictadas por los entes encargados buscaban la creación de espacios públicos de escala doméstica con áreas verdes, usos en planta baja y la seguridad en el espacio público, rescatar los vacíos históricos para conservar la continuidad morfológica de la cuadrícula, recuperar las condiciones originales de la trama urbana y la puesta en valor de los edificios monumentales y patrimoniales cercanos, en este caso el Convento de San Agustín.



Imagen 16: Ejes de intervención zona central Centro Histórico Quito
Fuente: Jaramillo Van Sluys, 2014



Imagen 17: Antiguo edificio del Registro, Quito
Fuente: Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda, 2012

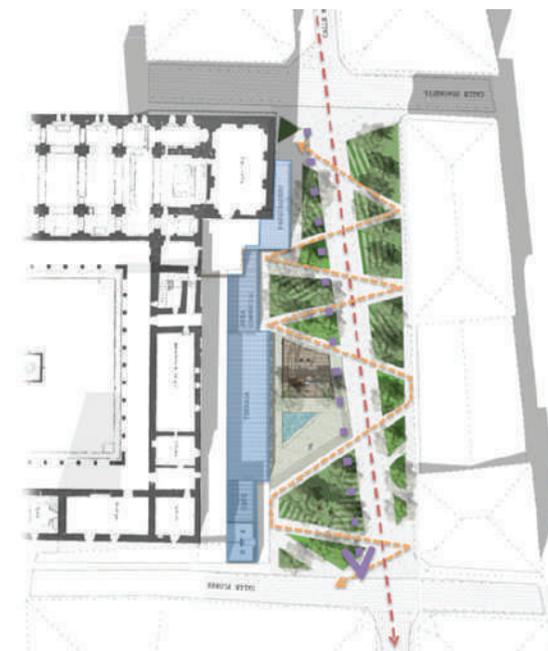


Imagen 18: Propuesta de intervención Plaza Huerta San Agustín
Fuente: Jaramillo Van Sluys, 2014



Imagen 19: Plaza Huerto San Agustín
Fuente: plataformaarquitectura.o

La elección de este ejemplo se debe a la importancia del Centro Histórico de Quito debido a que se trata de una intervención integral de la ciudad para el mejoramiento de las condiciones urbanas, de seguridad y puesta en valor de una vasta cantidad de edificaciones históricas, mediante la conservación del patrimonio y la inserción de nuevos espacios urbanos que generan revitalización a la zona, e incentivos sociales y culturales en espacios patrimoniales ya declarados. Este caso representa una gran similitud con el Centro Histórico de San José y una buena oportunidad para aprender estrategias de intervención de centros históricos de gran importancia para ser aplicados al contexto nacional.



Imagen 20: Plaza Huerto San Agustín
Fuente: arqa.com, 2017

Imagen 21: Plaza Huerto San Agustín
Fuente: arqa.com, 2017



Imagen 22: Ciclovía en los alrededores de La Sabana
Fuente: www.revistaperfil.com

1.3. JUSTIFICACIÓN

Recuperación y revitalización del espacio público en la zona de mercados tradicionales del Centro Histórico de San José

Se estima que actualmente solo 3 de cada 10 personas habitan en la zona de los cuatro distritos principales de San José, esto según datos del INEC (Censo 2011), razón de peso para desarrollar proyectos que ayuden a atraer más población a la capital.

Además, según datos del Instituto Costarricense de Turismo (Plan Nacional de Desarrollo Turístico, actualización 2006) solo el 11,7% de los extranjeros visitan las ciudades del Valle Central, y menos del 10% visita museos, galerías o teatros. (Cifras Turísticas - Principales Actividades, ICT, 2018), por lo cual la institución desea incentivar el turismo urbano que en la actualidad es deficiente.

Teniendo estos datos en cuenta y la historia de la ciudad de San José, basada en relatos del historiador Andrés Fernández y fotografías antiguas, donde los habitantes solían confluír en distintos espacios de la misma, como parques y espacios públicos, hoy poco visitados o subutilizados, se torna necesario volver a las raíces de lo que fue una ciudad con más cohesión social, creando mejores condiciones peatonales y adaptando el espacio urbano para incentivar el rescate del centro de San José a través del desarrollo del “Centro Histórico de San José 1851 y sus Ensanches”.

La Cámara de Hoteles de San José y la Municipalidad de San José (MSJ) establecieron un acuerdo relativo a la creación del Centro Histórico de San José y sus Ensanches, que finalmente fue aprobado por el Consejo Municipal en el año 2013. En dicho documento se establece que la alcaldía debe velar por el desarrollo y la promoción del Centro Histórico de San José.

Para ello se dictaron lineamientos dirigidos a la señalización turística y cultural, la priorización en arborización, limpieza, reconstrucción y colocación de mobiliario urbano en la zona, el diseño e implementación de proyectos dirigidos a la conservación, la mejora y la promoción de la herencia cultural de San José, la potestad de solicitar a los propietarios de inmuebles a mantener y mejorar las condiciones físicas de las edificaciones ubicadas en zonas de interés cultural y turístico y el diseño e implementación de rutas para el turismo nacional e internacional. (Oficio 3113 SM, Municipalidad de San José, 2013).

A partir de dicho acuerdo y de la alianza establecida con el municipio capitalino, el Tecnológico de Costa Rica, a través del Proyecto de Fortalecimiento de la Gestión Pública Urbano Territorial, ha desarrollado propuestas bajo la idea de la movilidad compartida en diferentes ejes conectores del centro histórico capitalino con sus periferias, propuestas que se empiezan a materializar de la mano de instituciones públicas, como la Municipalidad de San José, el Ministerio de Cultura, el INS, el ICT, el Banco Central de Costa Rica, bancos estatales, cooperativas, entre otros, y contrapartes privadas, los cuales representan a los comercios involucrados en estos ejes.

Un ejemplo que posee la institución es el llamado “Paseo de los Museos”, un eje que conecta tres museos capitalinos (Museo Nacional de Costa Rica, Museo del Jade y la Cultura Precolombina y el Museo del Banco Central), a través de la pacificación del sector vehicular de la avenida central y una conexión con el final del bulevar de la misma. En este espacio se trabajó en el ensanche de aceras, reducción de la calle, nueva iluminación, colocación de bio jardineras y

vegetación de acompañamiento para generar sombra. Este paseo ha sido de vital importancia para marcar el acceso a la capital desde el este de San José, complementario a esto, cobra especial relevancia su amplitud en eventos especiales, ejemplo de ello es el Art City Tour.

Siguiendo el ejemplo del “Paseo de los Museos”, el Tecnológico de Costa Rica diseñó un boulevard de uso mixto en la Calle 2, con la cual se espera realizar una conexión directa entre la Estación del Pacífico hasta el Parque Central de San José, constituyéndose así el eje de ingreso y conexión con el sector ubicado al sur del Centro Histórico de San José.

De esta forma, las cien cuadras que contiene el Centro Histórico de San José tendrán accesos adaptados al peatón y a la movilidad activa por el sector este y sur, sin embargo no se están desarrollando propuestas en el sector norte u oeste de las manzanas que lo delimitan, tal y como se muestra en la imagen 23.

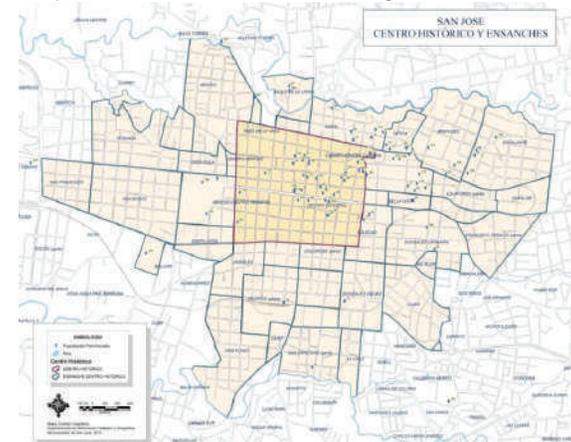


Imagen 23: Centro Histórico de San José y Ensanches
Fuente: PFGPUT-TEC

Teniendo en cuenta el interés del municipio capitalino para desarrollar proyectos que permitan mejorar la movilidad en el centro de San José y hacer más atractiva la ciudad, en este proyecto de graduación se desarrolla el eje de movilidad que marcará el ingreso en las zonas norte y oeste del Centro Histórico de San José.

En el apartado de movilidad, el Plan GAM 2013-2030 menciona que,

Se busca generar ciudades pacíficas para el tránsito de personas y ciclistas, por lo que la instalación de infraestructura para su desplazamiento tiene un valor estratégico dentro del modelo del Plan GAM 2013 y de la consolidación de la movilidad propuesta. Desarrollar ciclovías, demarcar carriles bici compartidos, instalar parqueos para bicis, habilitar y acondicionar los estacionamientos públicos; construir más bulevares y paseos peatonales, ampliar aceras; y reducir las velocidades máximas permitidas en las zonas urbanas, son acciones clave para el logro de este objetivo. (MIVAH-Secretaría del Plan Nacional de Desarrollo Urbano, 2014, p.11)

Con el texto anterior se logra constatar la importancia de ceder el espacio para el disfrute del público y darle más importancia a la movilidad activa dentro de las ciudades.

Actualmente, la Municipalidad de San José posee, a través de su Plan Director Urbano, zonas de interés para renovación urbana, las cuales representan importantes espacios de la capital debido a su valor turístico, cultural y comercial. Una de estas es la zona noroeste de la

delimitación del Centro Histórico dada la presencia de tres mercados con una historia vasta y definida que influye en el imaginario colectivo. Estas zonas se pueden observar en el mapa "Zonas de control especial y edificaciones patrimoniales de cantón San José" (imagen 24).

Además se identifican los principales ejes de vialidad con potencial de peatonalización como se muestra en el "Mapa de vialidad para el cantón San José" (imagen 25) los cuales pretenden establecer paseos peatonales entre puntos de interés dentro de la capital.

Imagen 24: Zonas de interés turístico-cultural en el Centro Histórico de San José
Fuente: autoría propia basado en mapas de Municipalidad de San José

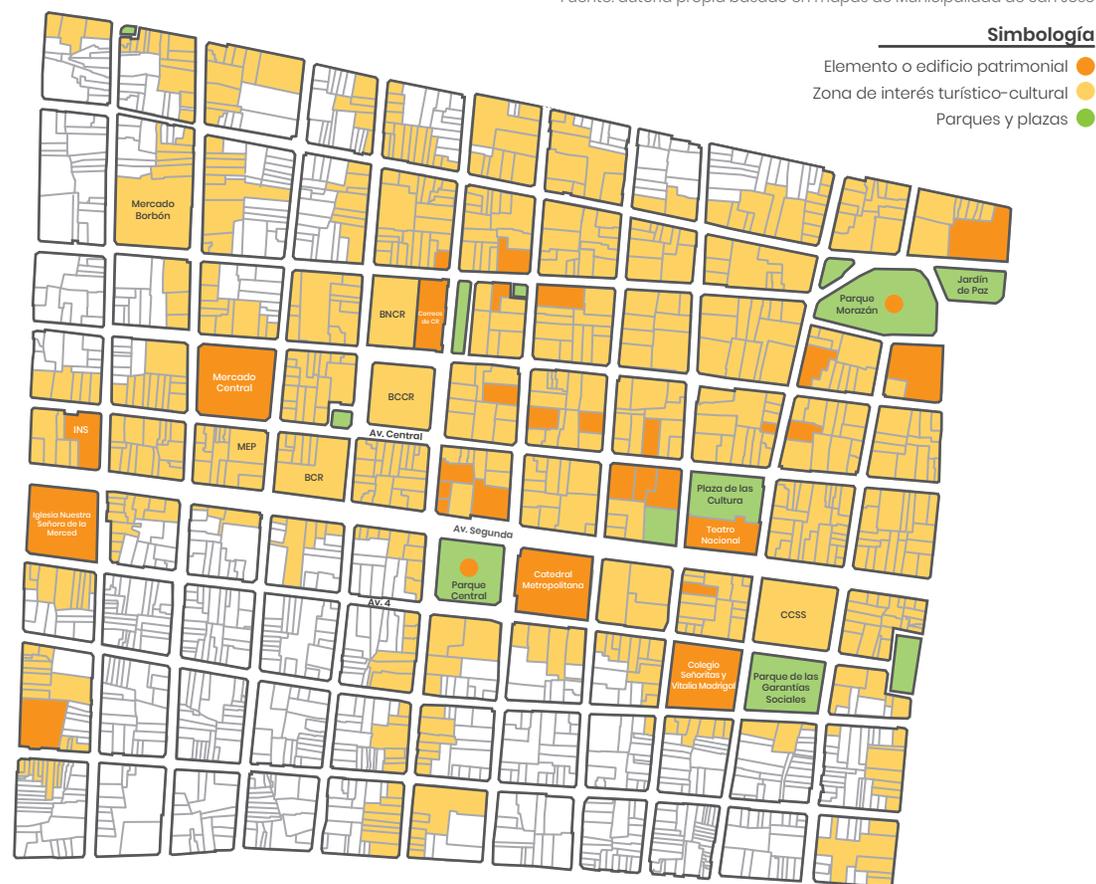


Imagen 25: Mapa de vialidad en el Centro Histórico de San José
Fuente: MSJ



El Plan de Desarrollo Municipal 2017-2020 (PDM) de la Municipalidad de San José (MSJ), como mecanismo estratégico de planificación institucional, establece doce acciones prioritarias entre las que se encuentran mejorar la movilidad urbana de San José e impulsar el repoblamiento y regeneración urbana de la ciudad.

Dicho documento menciona la existencia de un inventario de todas las áreas verdes, deportivas y recreativas del cantón, particularmente, San José posee un indicador aceptable de 11,1 m²/hab de áreas verdes, deportivas y recreativas, muy acorde con lo establecido con la Organización Mundial de la Salud. Sin embargo, solamente los distritos Mata Redonda, Uruca, San Sebastián y Carmen están por encima de la media mientras que los distritos Merced y Hospital (5,6 y 4,9 m²/por habitante respectivamente) reflejan los valores más bajos.

El cantón posee además un 8,4% de su territorio de áreas verdes, deportivas y recreativas, siendo nuevamente los distritos Merced y Hospital (3,7% y 3,4% del territorio) los que poseen los porcentajes más bajos, siendo especialmente preocupante esta situación pues la Organización Mundial de la Salud (OMS) establece como área mínima, de espacios verdes o recreativos, 9m² por habitante.

Por su parte, el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS), elaborado por AC&C y Gensler a solicitud del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Fondo para el Medio Ambiente Mundial (GEF), menciona la importancia de desarrollar ejes peatonales en zonas con altos volúmenes peatonales, especialmente en la zona central de San José, esto debido a que la

caminata es el modo de transporte más importante en distancias cortas, además que funciona de enlace con otros métodos de transporte. Así mismo se hace referencia, en el apartado de Lineamientos Urbanos, Urbanos, a diferentes políticas para una movilidad integral y sostenible enfocadas en desarrollo de ciudades compactas, regeneración de centros urbanos, generación de espacio público atractivo y de calidad, intervención en vías de circulación y la promoción de una mejor calidad de vida para los habitantes.

Los actuales proyectos de desarrollo de ejes de movilidad en esta la capital están pensados para que la ciudad sea más visitada, habitada y vivida por la ciudadanía. Consecuente con este ideal, el Banco Interamericano de Desarrollo, junto a la Municipalidad de San José, generó el Plan Plan Para La Regeneración Urbana Y Reconversión Productiva De Los Cuatro Distritos Centrales De San José (2019, p.2), en el que se menciona que San José, similar a otros países latinoamericanos, posee diferentes problemas como: sistemas de movilidad deficientes, despoblamiento progresivo, terciarización de la ciudad, baja adaptación y actividad productiva de poco atractivo o valor agregado y a la vez establece zonas con potencial para promover desarrollo en estos desafíos, especialmente en zonas como el Centro Histórico de San José, la T24 o la Ciudad Gobierno. El plan propone intervenir la ciudad de manera integral articulando la sostenibilidad urbana, ambiental, social y económica, ligado a mejoras en sistemas de movilidad, vivienda y hábitat, espacio público y equipamientos colectivos.

El Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (2008), estableció diferentes factores relacionados con una buena calidad de vida como lo son la vivienda digna y el consumo de bienes básicos, entre ellos alimentación, transporte, salud y educación. Además establece el derecho de vivir bien en la ciudad y para ello serequiere que exista una oferta adecuada de servicios y de espacios públicos como vías, parques, plazas, cementerios, plazas de mercado, estadios, entre otros.

Todo esto puede resumirse en el derecho a la ciudad, este término se refiere a todos aquellos derechos y condiciones para que la población pueda desarrollarse plenamente en el sitio en el que habita, todo esto de la mano de políticas de ordenamiento territorial y el desarrollo de espacios que permitan la expresión y la inclusión de todos los tipos de población. Siguiendo los Objetivos del Desarrollo Sostenible de la ONU, específicamente el Objetivo 11, que tiene entre sus metas "proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad", la intervención del espacio público en los centros urbanos debe ser considerado como una prioridad para mejorar la calidad de vida de los visitantes y residentes, mejorando el atractivo y haciendo partícipe a la población del desarrollo de la ciudad como punto de socialización, generación de identidad, punto de disfrute y esparcimiento en zonas que en la actualidad se perciben como degradadas.

PREMISAS

La ciudad peatonal, como una ciudad enfocada en la experiencia del usuario, debe ser el eje rector del cambio para convertir el Centro Histórico en un punto de interés turístico y cultural ordenado y más atractivo para la población.

Un adecuado ordenamiento vial y peatonal permitirá crear circuitos y ejes comerciales ligados a los mercados capitalinos y los comercios cercanos dotándolos de un nuevo valor histórico y cultural como parte de una ciudad que merece protegerse y cambiar a las nuevas necesidades de las personas que transitan y viven en San José.

Estas ideas son acordes a los pronunciamientos de diferentes organismos internacionales, los cuales pretenden que las ciudades tengan un desarrollo urbano sostenible.

1.4. PROBLEMA

A nivel mundial, ha quedado en evidencia la transformación del centro de las ciudades en zonas de especialización de servicios, comercio e industria con zonas residenciales a su alrededor. Esto ha llevado a que los centros estén menos habitados y más enfocados en la movilidad motorizada con diseños que dan prioridad a los vehículos particulares.

Se han dejado de lado, en muchos casos, los desplazamientos por medio de la movilidad activa, ya sea caminando o en bicicleta, lo cual representa un claro conflicto para las personas que desean que la ciudad que habitan o de la que hacen uso, les tome en cuenta, pues a final de cuentas son su razón de ser.

La concentración de actividades en el centro tiene múltiples consecuencias ligadas al empleo, la residencia, el comercio, los equipamientos y otros aspectos. Esta concentración, junto con el crecimiento acelerado de las periferias, mayormente residenciales, y con una oferta limitada de infraestructura, desfavorecen la movilidad, generalmente asociada al traslado de la vivienda al trabajo, ejemplo de ello, en Bangkok, el recorrido de traslado pasó de 2,5 km a 6 km, como promedio, en menos de 20 años.

Este fenómeno mundial no es ajeno a nuestro contexto. La terciarización que ha sufrido la zona central de San José desde hace varias décadas, específicamente desde los años 60, ha sumido a la ciudad en un proceso de deterioro y abandono que ha llevado a la población a desvalorizar el centro urbano y no vivirlo, ni sus espacios públicos, esto desde un enfoque de apropiación urbana.

Este fenómeno es visible en los distritos centrales, los cuales mantienen una tendencia decreciente sostenida evidenciada desde 1963, debido a la expansión del comercio y la organización del tránsito y el transporte en el Área Metropolitana San José (AMSJ), lo que ha llevado al aumento de la congestión vial, siendo este uno de los factores que han provocado la migración de la población de estos distritos hacia otros sectores del AMSJ. (Diagnóstico Cantonal, Municipalidad de San José, 2016).

Algunas de las instituciones públicas han descentralizado sus funciones, permitiendo el acceso a servicios en zonas cada vez más alejadas del centro, aumentando así aún más el desplazamiento de la población hacia diferentes zonas periféricas, nuevos centros habitacionales que ofrecen posibilidades de educación, trabajo, entretenimiento y compra, lo que ha ocasionado que San José sea vista como una ciudad comercial, de servicios o de paso entre distintos puntos del país.

A pesar de ser el punto de concentración de ministerios, instituciones autónomas, universidades, bancos y comercios, los cuatro distritos centrales de San José no logran conservar grandes cantidades de habitantes y las migraciones hacia fuera son cada vez mayores, pasando de 100.000 personas a aproximadamente 50.000 entre 1963 y 2011 (INEC, Censos 1963 y 2011).

El Centro Histórico de San José y sus Ensanches, contiene 79 edificaciones declaradas patrimonio o de interés histórico-cultural. A pesar de ello y de un potencial para desarrollarse como una ciudad con un estilo de vida basado en el apropiarse de lo urbano y la protección de su

historia, no logra ser atractiva para gran parte de la población, ya sea nacional o extranjera, los últimos incluso perciben nuestra capital como una ciudad “fea”, insegura, descuidada y sin atractivos suficientes en la misma. (Gambino, C., El Financiero, 2004 y Mora, J., Semanario Universidad, 2018).

La declaratoria del Centro Histórico busca replantear las formas de moverse en San José, al menos en el centro de la ciudad, sin embargo muchos espacios están aún en abandono o en condiciones deplorables, como sucede con los principales mercados capitalinos y las zonas conflictivas del noroeste del encuadre del Centro Histórico, espacios que muestran graves problemas sociales que causan en la ciudad un efecto negativo y una mala imagen, lo que finalmente empobrece la vida urbana y las relaciones sociales. La desconexión que poseen los puntos de interés es un factor determinante en la forma de desplazamiento de los peatones dentro de la ciudad, ya que causa confusión y poco apego, además de la contaminación y el mal uso de los espacios públicos actuales.

Los constantes cambios de las ciudades y sus pobladores son solo una de las variables que causan conflictos sociales, culturales y ambientales en los centros urbanos. A pesar de los constantes esfuerzos, a nivel mundial, los problemas de deterioro físico, degradación social y una constante pérdida de vida funcional son observados en muchas ciudades, desde las más pequeñas hasta las más grandes. San José no escapa de esta realidad, pues no existen los recursos necesarios para llevar a la práctica las necesarias transformaciones de su centro.

La escasez o deterioro de espacios públicos en el

casco central de San José es evidente, la población no se apropia de los espacios actuales o no hacen uso de estos debido a que la infraestructura resulta ineficiente y poco adecuada. A pesar de los esfuerzos del municipio para dotar a la capital de espacios apropiados para la población, los mismos no son complementarios entre sí ni con las edificaciones a su alrededor y presentan condiciones de movilidad y estancia inadecuadas para el objetivo de vivir y disfrutar la ciudad.

El Plan Director Urbano (PDU) de la Municipalidad de San José busca que la ciudad de San José tenga al menos 12 m²/hab de áreas verdes, espacios recreativos o espacios públicos, sin embargo, para lograrlo se debe invertir en el acondicionamiento de al menos 594 Ha. (Resumen Plan Director Urbano, Municipalidad de San José, 2014, p.30).

La Municipalidad de San José, a través de su Observatorio Municipal, tiene estimado que las áreas verdes de la totalidad del cantón representan un dato de 11,1 m²/hab, un dato que concuerda con el rango establecido por la Organización Mundial de la Salud (OMS) de entre 9 y 12 m²/hab, sin embargo, los distritos Hospital y Merced están por debajo de estas cifras con 4,9 y 5,6 m²/hab respectivamente, representando un riesgo para la calidad de vida de la población.

La dificultad para moverse por los centros de ciudad es cada vez más visible, debido a la movilidad privada motorizada que es uno de los medios de transporte que más recursos por persona consume en los entornos urbanos y metropolitanos, y la menos accesible para los colectivos sociales con mayor índice de vulnerabilidad. El diseño de las ciudades a partir

de la circulación del vehículo privado motorizado ha hecho que estos vehículos y sus usuarios y usuarias adquieran unos derechos que desplazan al resto de la población y los medios de transporte. (Saborit, N., UOC, 2019).

Aún en nuestros días, muchas ciudades no poseen eficientes sistemas públicos de movilidad y el transporte público posee una mala imagen debido a los costos de acceso, la falta de confianza, y deficiencias en seguridad y protección. Junto a los horarios poco atractivos, los malos tratos y las operaciones descoordinadas entre actores involucrados, hacen del transporte público, un servicio poco atractivo.

Hasta ahora, la solución que han visto muchos países ha sido expandir la infraestructura, especialmente para los automóviles, creando un círculo vicioso: la ampliación de infraestructura estimula el crecimiento urbano descontrolado, facilitando el acceso a las zonas urbanas periféricas. (ONU, Habitat, 2012).

En el contexto nacional, se estima que el transporte público en el Gran Área Metropolitana (GAM), era utilizado, en el 2008, por el 54% de los habitantes, un porcentaje que ha bajado aceleradamente en pocos años debido a los altos flujos vehiculares particulares y de carga y no aprovechar la integración intermodal. Aunado además al crecimiento de baja densidad de las ciudades lo que amplía los recorridos diarios de las personas.

En cuanto a la movilidad no motorizada existen riesgos físicos tanto para los peatones como para los usuarios de bicicletas debido a la

ausencia o poco desarrollo de infraestructuras adaptadas a este tipo de movilidad. Esto a pesar de que los viajes no motorizados son vitales para una adecuada integración de la cadena de transportes, garantizando la intermodalidad con el transporte colectivo o privado o como alternativa para determinados desplazamientos. (Plan GAM 2013-2013, MIVAH, 2013).

En el marco del Plan de Acción de la Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles (ICES) en San José, aplicado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el transporte es el tema prioritario que requiere intervención en la ciudad de San José, incluso por encima de la propia gestión municipal y los problemas sociales. (San José: Plan de acción, BID-MSJ, 2017), quedando demostrado como el tema de movilidad sostenible es de vital importancia para la recuperación de la ciudad. (Imagen 26)

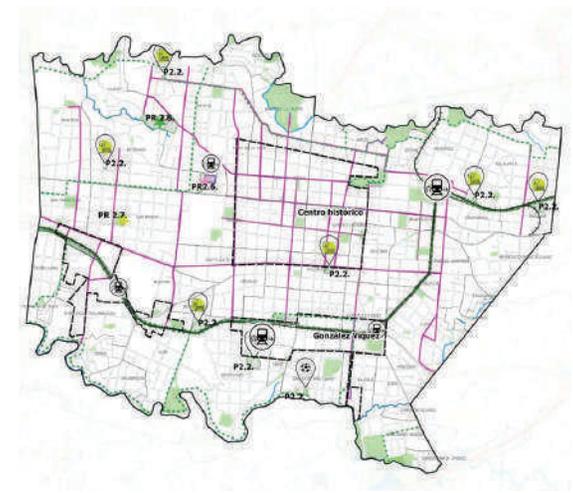


Imagen 26: Mapa de ejes peatonales existentes o propuestos
Fuente: Plan 4D, MSJ-BID

Imagen 27: Plazas y parques en el Centro Histórico de San José y Ensanches
Fuente: autoría propia



NECESIDAD Y OPORTUNIDAD

Actualmente, la ciudad de San José, como muchas otras ciudades del país, se encuentra en una condición de descuido y desactualización de los usos y espacios públicos, precisamente algunos parques y plazas han quedado relegados a ser zonas de acompañamiento para los grandes edificios en las ciudades, como puede verse en la imagen 27. Este deterioro de los espacios públicos genera un desvanecimiento y deterioro de las edificaciones aumentado por el escaso atractivo de algunos sectores de la ciudad, el abandono de los inmuebles y sus usos no acordes a las funciones para las que no fueron planificados.

¿Qué significa esto? Que la ciudad está cambiando, pero los espacios públicos no se están acoplando a los nuevos usos inmobiliarios ni a las nuevas necesidades de los transeúntes. La Municipalidad de San José, la Cámara de Hoteles de Costa Rica, el Instituto Costarricense de Turismo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, los Museos Nacional, del Jade y del Banco Central, así como ONG's, conscientes de esta problemática, han desarrollado estrategias y planes conjuntos para renovar los espacios públicos, muchos de ellos con la colaboración del BID, sin embargo, estos caminan a paso lento debido a la burocracia y la negativa de muchos de los pobladores para aceptar el cambio de una ciudad que necesita renovarse en temas urbanos, por lo que necesario establecer mecanismos y alianzas que permitan el desarrollo de la ciudad como una zona que contiene diferentes atractivos en cultura, turismo, arte y demás.

La zona de los mercados, en el distrito Merced, no es la excepción y actualmente es una de las zonas con mayores conflictos en el encuadre del Centro Histórico. La drogadicción, la indigencia y el haberse convertido en una zona de paso y acceso a servicios de transporte público han incidido para que la zona tenga un deterioro mayor al resto de la capital, así como creado una imagen de inseguridad y poco atractivo para el imaginario colectivo, como se observa en la imagen 28.

Los datos del municipio indican que en el distrito Merced pueden encontrarse al menos 395 personas en situación de indigencia, solo por detrás del distrito Hospital que posee 571. En cuanto a indicadores de drogadicción, de los 2227 eventos donde se encuentran drogas reportados por el Instituto Costarricense sobre Drogas (ICD), 315 corresponden al distrito Merced, por detrás de Hospital con 414 eventos y Catedral con 404, en cuanto a hechos delictivos, el Organismo de Investigación Judicial (OIJ) tiene registrados 17498 delitos en el distrito.

Bajo la problemática descrita en los párrafos anteriores, se vuelve necesario iniciar un proceso de regeneración urbana de la mano de actores claves que se encuentren inmersos en la zona, en este caso, cobran especial relevancia los mercados tradicionales de San José, los cuales son atractores de masas e hitos dentro de la ciudad, los cuales, conscientes de estos problemas, se han sometido voluntariamente a una renovación y rehabilitación de sus infraestructuras, con dos fines primordiales, atraer más población y a la vez, contribuir con el mejoramiento de la ciudad y sus espacios.



Imagen 28: Alrededores del Mercado Calle 16
Fuente: Andrea Ramos

Teniendo en mente este incipiente interés por parte del municipio y organizaciones públicas y privadas, mencionadas en los párrafos anteriores, se deben desarrollar iniciativas y proyectos que mejoren la ciudad, entre ellos más espacios públicos, mejoras de infraestructura existente, un adecuado ordenamiento vial y la

puesta en valor de edificios de interés histórico, cultural y turístico, para dotarla no solo de un atractivo comercial y social y de esta manera comenzar a cambiar la imagen de la zona, incentivándola como un destino de interés turístico y de vivienda ante la población.

1.5. DELIMITACIÓN

La presente investigación se enmarca dentro de un plan de intervención a nivel de sector de intervención, enfocado en la regeneración y revitalización urbana de una zona específica de la capital, así como la puesta en valor de diferentes modelos de movilidad activa que mejoren la percepción de la zona en las personas que la transitan diariamente o que hacen uso de ella.

DELIMITACIÓN FÍSICA

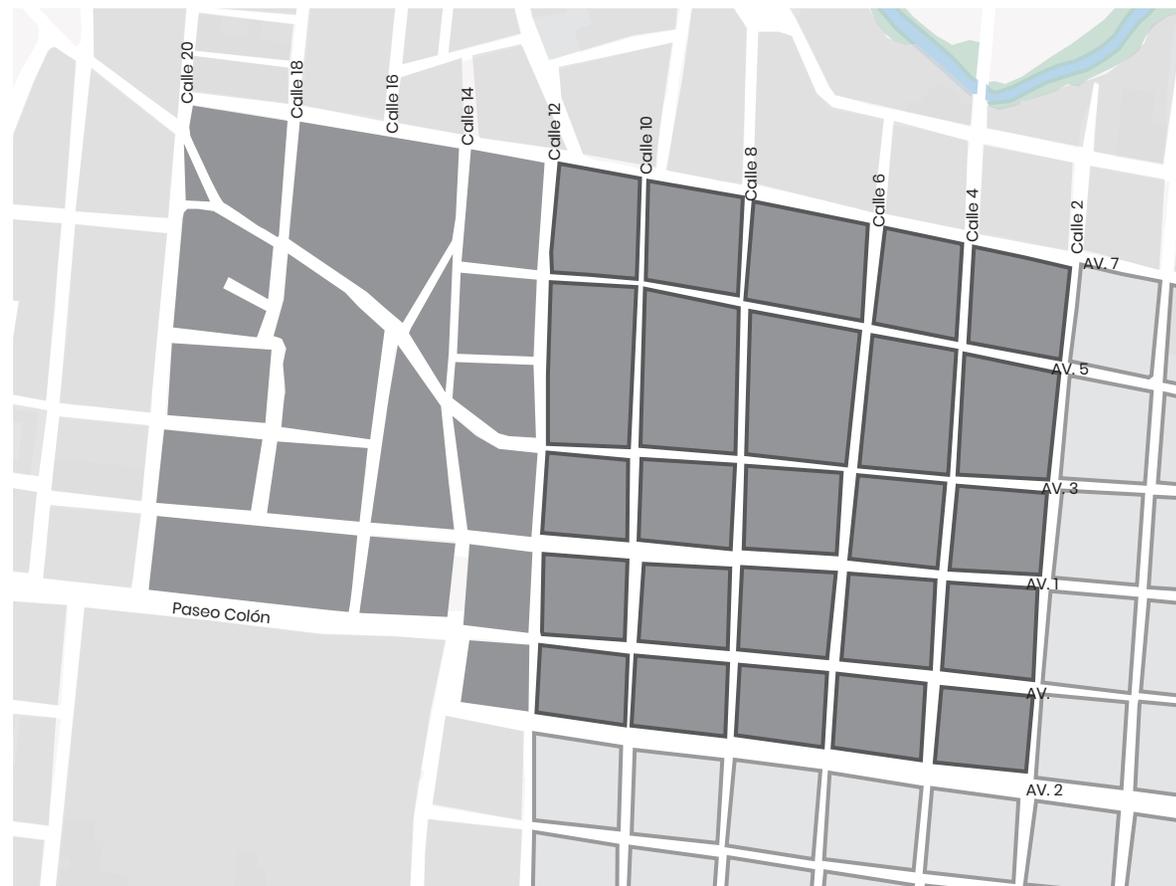
En la dimensión física, se contempla el estudio de una zona delimitada por diferentes ejes de movilidad de la ciudad para establecer el denominado "Circuito de los mercados", en un espacio de estudio comprendido entre las calles 2 y 20 y las avenidas 2 y 7, que se puede observar en la imagen 29.

Dentro de esta zona se ubican importantes edificios e instituciones como lo son los mercados Central, Borbón y Calle 16 (Coca Cola), el Edificio Raventós y Plaza Rofas (ambos sede del Ministerio de Educación Pública), la Policía Municipal, la sede central del Banco de Costa Rica, el Banco Central de Costa Rica, el Banco Nacional de Costa Rica, Correos de Costa Rica, el Instituto Nacional de Seguros (sucursal Merced), entre otros, los cuales poseen gran cantidad de trabajadores que transitan por la zona diariamente.

La zona de estudio integra parcialmente los barrios Centro Merced, Paso de la Vaca, Coca Cola, México y Merced Centro Hospital, donde se pueden apreciar los problemas expuestos en el apartado anterior, a pesar de la aplicación de mejoras en la zona como por ejemplo el bulevar de Avenida Central o el Bulevar Mixto de Calle 8.

Actualmente se realizan actividades periódicas por parte de ONG's como GAM Cultural o Chepequetas, tales como recorridos turísticos y actividades culturales ligadas a épocas festivas generalmente organizadas por la Municipalidad de San José, sin embargo, la zona experimenta graves problemas de movilidad, escasa

articulación peatonal con la red de bulevares y un paulatino abandono de pobladores. A su vez la zona posee poca oferta de espacios públicos e una serie intentos de consolidación e integración de los mercados capitalinos al Centro Histórico de San José.



SIMBOLOGÍA ■ Zona de estudio □ Centro Histórico de San José

Imagen 29: Zona de estudio
Fuente: autoría propia

DELIMITACIÓN SOCIAL

En la delimitación social, cabe destacar la importancia que cobran los comerciantes, transeúntes y los escasos residentes de la zona, así como los turistas. Los cuáles serán los que harán uso del espacio. La investigación busca generar nuevos espacios públicos para la recuperación y revitalización del contexto, en el marco del desarrollo del Centro Histórico de San José.

Con ello se pretende lograr la transformación y aprovechamiento de espacios y edificaciones subutilizadas para promover la inversión de infraestructura, especialmente la más deteriorada, la generación de nuevos servicios y equipamiento necesario, contribuir a mejorar la imagen de la ciudad y la visitación turística para beneficio del sector económico de la zona.

DELIMITACIÓN DISCIPLINAR

La presente investigación se abordará desde el ámbito de la arquitectura y el diseño urbano mediante el diseño de ejes de movilidad y espacio público de la zona.

Sin embargo, este proyecto puede acoplarse a los planes de la Municipalidad de San José en el Centro Histórico de San José y su portafolio de proyectos desde donde se puede tratar el tema con el aporte de profesionales en otras áreas afines, como lo son ingeniería de tránsito, paisajistas, urbanistas, entre otros.



Imagen 30: Calle 12 en la actualidad
Fuente: autoría propia



1.6. OBJETIVOS

OG

Objetivo general

Desarrollar un plan de diseño urbano para espacio público en el cuadrante noroeste del Centro Histórico de San José y sus consideraciones de implementación para la revitalización de la zona de los mercados Borbón, Central y Calle 16 (Coca Cola).

OE

Objetivos específicos

Establecer un diagnóstico integral de la zona de mercados tradicionales que contemple el estudio de variables sociales, económicas, ambientales y urbanas y sus oportunidades de mejora

Identificar los potenciales ejes de conexión y rehabilitación del espacio público circundante a los mercados a partir del diagnóstico realizado, el estudio de casos análogos y estrategias de intervención del espacio público.

Definir el diseño urbano y las consideraciones para su implementación, que permitan la recuperación de los espacios públicos e integración de los mercados capitalinos.

1.7. METODOLOGÍA

Se implementará una metodología con distintos enfoques que permita que se analicen las condiciones de la zona desde perspectivas cualitativas y cuantitativas y vinculando las variables urbanas, sociales, económicas y ambientales.

En los aspectos cuantitativos, se tomarán los datos existentes, realizados por diversas instituciones, como el INEC, el ICT y el municipio, que permitan analizar aspectos socioeconómicos y turísticos, así mismo se generarán datos relevantes en el ámbito social.

A nivel cualitativo, se analizarán las condiciones físicas de los espacios públicos y su mobiliario e infraestructuras de la zona, esto para determinar el nivel de intervención al que se debe llegar y cómo estas condiciones actuales afectan el uso diario de los espacios.

El proceso de trabajo del proyecto contempla diferentes fases para desarrollar el diseño del espacio público en la zona a intervenir y su gestión de una manera adecuada:

1. Fase de análisis y diagnóstico: se realizarán estudios en sitio sobre usuarios y vehículos lo cual permitirá definir la caracterización de los usuarios presentes en la zona. En esta etapa se realizará un análisis de las condiciones del mobiliario urbano y edificaciones en la zona, así como un análisis de las condiciones urbanas actuales en temas de movilidad. La información se documentará por medio de fichas, tablas, fotografías, gráficos y videos y permitirá desarrollar un análisis que contemple diferentes variables propias del sector a intervenir y definir sus potenciales de mejora.

2. Fase de identificación y estudio: a partir del diagnóstico realizado y con la ayuda de los mapas de vialidad establecidos por el Plan Director Urbano de San José y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se determinarán los ejes que se someterán a intervención, paralelamente se desarrollarán matrices y análisis FODAS de los puntos con mayor potencial. En esta etapa es necesario el estudio de casos a nivel internacional, los cuales serán útiles para establecer recomendaciones y pautas de diseño, estos casos se analizarán por medio de tablas y fichas, así mismo, se contemplarán las reuniones realizadas a través del Proyecto de Fortalecimiento de la Gestión Pública Urbano Territorial como aporte relevante para la propuesta.

3. Fase de diseño: contemplando las variables propias de la zona y con los ejes de intervención seleccionados, se procederá con el diseño de los mismos, creando zonas de estancia, vegetación, tránsito y paradas de autobús. Para esta fase se hará uso de herramientas de modelado 3D.

4. Fase de formulación de la gestión: para lograr que el diseño sea implementado siguiendo lineamientos establecidos por la Municipalidad de San José y la Comisión del Centro Histórico se creará el modelo de gestión correspondiente al plan de recuperación de los espacios públicos para la revitalización de los mercados tradicionales de San José donde se determine el cómo se realizará la intervención. En esta fase se colocarán la lista de actores y su nivel de injerencia en el proyecto, así como un calendario de actividades y proyectos que deben ser ejecutados por cada parte.

POBLACIÓN

Por las características de la zona de estudio, la población residentes es escasa, por lo que para efectos de esta investigación se tomarán en cuenta los siguientes tres tipos de usuario, los cuales, desde su perspectiva, actividad desarrollada o vivencia, ayudarán en la definición de diferentes aspectos que sustentarán el proyecto y su desarrollo.

Los perfiles de los usuarios definidos son:

1. Trabajador del mercado: se incluyen las personas que trabajan en los diferentes tramos o puestos de cada mercado, ya sean inquilinos, propietarios o ayudantes, incluyendo los trabajadores del sector administrativo y aseo de las instalaciones. Se espera que este tipo de población arroje datos sobre el quehacer diario de los mercados y necesidades esenciales para el desarrollo de la actividad mercantil.

2. Comerciante y residente: se incluyen los dependientes y dueños de locales comerciales en la zona circundante a los mercados así como los escasos residentes que se mantienen en la zona. Este tipo de usuario se desliga de los trabajadores del mercado debido a que se trata de una muestra más permanente en el sector. Permitirá conocer sus necesidades y características de la población que consume los servicios dados o la población existente.

3. Transeúntes en general: compradores, oficinistas, turistas, personas que usan la ruta como conexión o en busca de estaciones de autobús. Son población flotante, este tipo de usuario será representativo y se buscará que sea lo más heterogéneo posible para intentar abarcar a cada tipo de transeúnte según se indicó anteriormente.

HERRAMIENTAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

VARIABLES SOCIALES

Con los perfiles de usuarios indicados anteriormente, se procede a la creación de los instrumentos necesarios para recolectar la información pertinente, los cuales se muestran a continuación:

Encuestas: tienen por objetivo conocer a la población fija que hace uso del contexto de manera constante y a la población flotante que hace uso del espacio de manera circunstancial. En ambos casos, se busca establecer las necesidades, uso y percepción de la zona de los alrededores de los mercados por parte de cada tipo de usuario.

Las encuestas se aplican a muestras representativas en el caso de los trabajadores, comerciantes y residentes, esto según datos obtenidos previamente. En el caso de los transeúntes, se aplica el instrumento a una muestra heterogénea y numerosa, intentando abarcar a la mayor cantidad de tipologías de usuario posible.

Entrevistas: Se trata de entrevistas semiestructuradas con los administradores, gerentes o voceros de los mercados involucrados. Se abordan temas de procesos vigentes, iniciativas comunitarias o de conexión con su contexto inmediato.

Se incluye una breve reseña del proyecto de graduación en desarrollo y posteriormente se tratan, en la medida de lo posible, los siguientes ejes temáticos: espacio público, movilidad,

seguridad, manejo de desechos y áreas verdes y ornato. Los temas son cruciales para obtener los insumos adecuados para llegar a las necesidades de cada mercado y su población, los cuales son canalizados por medio de la administración del inmueble.

VARIABLES FÍSICAS

Se contempla el análisis y estudio de las condiciones actuales de la zona de los mercados tradicionales, a nivel urbano, edilicio y ambiental para establecer sus potenciales, necesidades y problemáticas de manera que sirva como un insumo para el desarrollo de la propuesta de diseño urbano. Todos los datos recolectados se analizan por medio de una superposición de capas de información y así definir pautas e intenciones de diseño y la intervención a realizar.

Ficha de inventario de espacio público: instrumento de estudio de las plazas, bulevares, ciclovías y otros espacios públicos en los que se desarrolla la vida urbana en los alrededores de los mercados Borbón, Central y Calle 16. Se contemplan características, población, usos del espacio, estado y condiciones de iluminación, entre otros aspectos, que permitan caracterizarlos y tener un diagnóstico del mismo.

Mapeos: mapeo de diferentes elementos, entre ellos mobiliario urbano, vegetación, edificaciones y aspectos de movilidad, esto para conocer de manera precisa los factores urbanos que se dan en la zona de estudio y su interacción con el entorno y las población que allí se encuentra.

INVESTIGACIÓN Y REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Revisión de referencias bibliográficas para conocer el abordaje de problemáticas urbanas actuales en contextos similares al del Centro Histórico de San José. Para ello se investiga sobre espacio público, centros históricos, recuperación, revitalización y regeneración de áreas urbanas, acciones de intervención, temas de movilidad urbana y normativa vigente, así como casos de estudio a nivel nacional e internacional que permitan identificar estrategias aplicables la propuesta de intervención del proyecto.

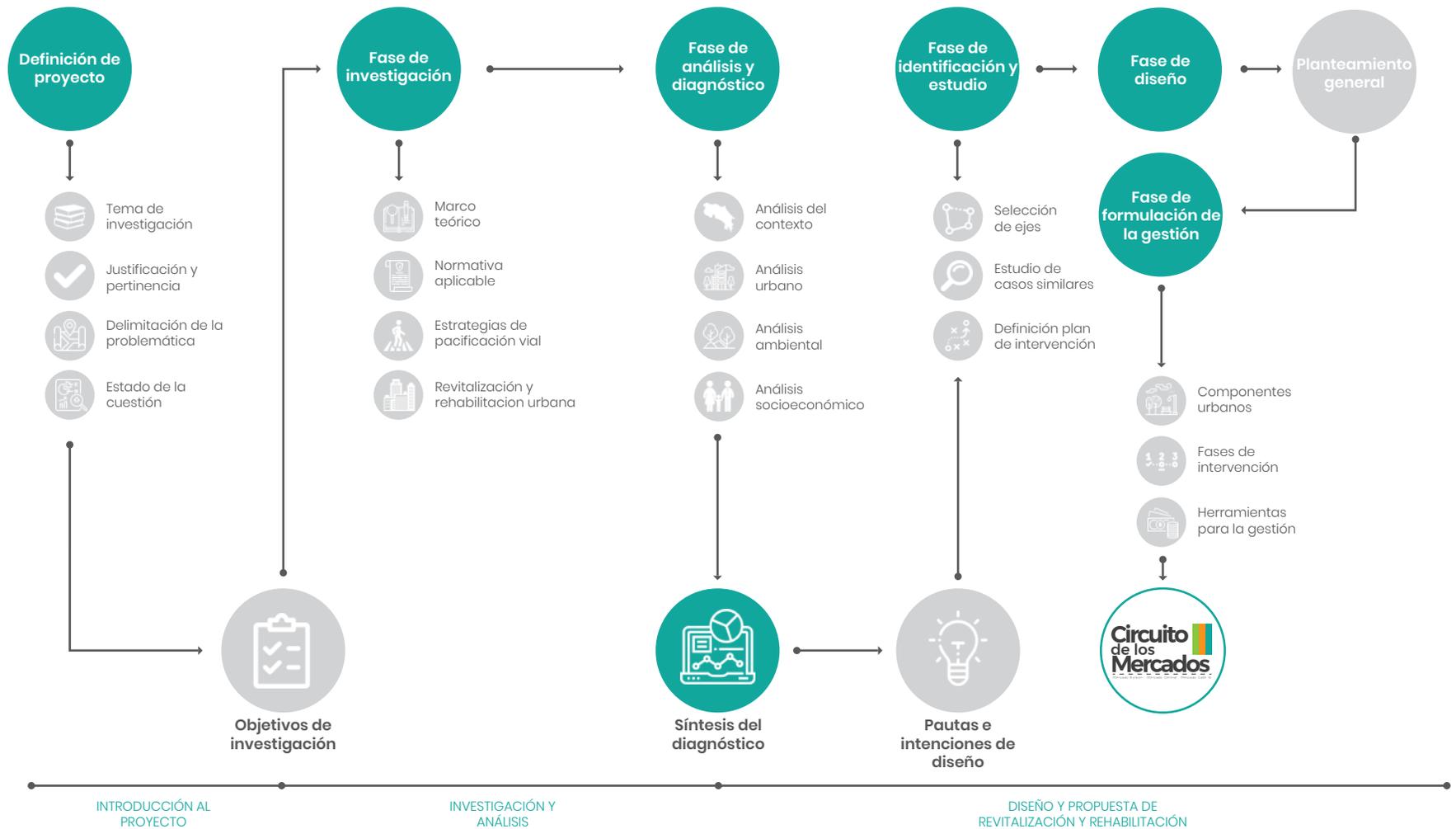
RECOLECCIÓN DE DATOS

Se consultan documentos públicos de diferentes instituciones en temas relacionados a factores urbanos, sociales, económicos y ambientales para posteriormente sintetizarlos por medio de gráficos, tablas o fichas que permitan su incorporación como información útil para la propuesta.

La revisión de datos es de instituciones o entes estatales como INEC, IMN, CNFL, MOPT, MIVAH, ICD, entre otros, sin embargo, el mayor peso de investigación se centra en los recursos web y físicos de la Municipalidad de San José y el Tecnológico de Costa Rica.

OBJETIVO	ACTIVIDAD	HERRAMIENTA	PRODUCTO
<p>OBJETIVO 1</p> <p>Establecer un diagnóstico integral de la zona de mercados tradicionales que contemple el estudio de variables sociales, económicas, ambientales y urbanas y sus oportunidades de mejora.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Visitas para el levantamiento del entorno físico, urbano, edilicio y ambiental de la zona de estudio. • Recolección y estudio de datos demográficos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Recolección y análisis de datos. • Encuestas y entrevistas • Fichas • Mapeos • Levantamiento fotográfico. • Árbol de problemas 	<ul style="list-style-type: none"> • Diagnóstico urbano, ambiental, social y económico actual del sitio. • Síntesis de problemáticas • Pautas e intenciones para el diseño urbano.
<p>OBJETIVO 2</p> <p>Identificar los potenciales ejes de conexión y rehabilitación del espacio público circundante a los mercados a partir del diagnóstico realizado, el estudio de casos análogos y estrategias de intervención del espacio público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Investigación de normativas, planes, estrategias de intervención del espacio público y tipos. • Estudio de tendencias aplicables y casos análogos al proyecto. • Identificación de zonas de intervención. 	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión bibliográfica. • Normativas según el PDU, MIDEPLAN, Leyes vigentes, planes locales y regionales. de San José, otros. • Resumen, diagramas y esquemas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Síntesis para el abordaje de problemáticas urbanas actuales. • Estrategias y plan de intervención
<p>OBJETIVO 3</p> <p>Definir el diseño urbano y las consideraciones para su implementación, que permitan la recuperación de los espacios públicos e integración de los mercados capitalinos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de diseño de la propuesta de intervención urbana. • Modelado tridimensional de los componentes urbanos. • Creación de propuesta de modelo de gestión. 	<ul style="list-style-type: none"> • Proceso de diseño. • Mapas de propuesta urbana. • Software de representación 3D • Plantas, secciones, alzados y renders finales de la propuesta de diseño. 	<ul style="list-style-type: none"> • Propuesta de diseño urbano. • Propuesta de usos y sus componentes urbanos. • Propuesta de modelo de gestión.

ESQUEMA METODOLÓGICO





02

Marco referencial

2.1.1. REHABILITACIÓN, REVITALIZACIÓN Y REGENERACIÓN URBANA

El término rehabilitación se define como la acción de devolver algo a su estado original. En muchas ocasiones se emplea específicamente para edificaciones y se deja de lado otros temas relacionados. A nivel mundial, el tema se ha tratado con especial énfasis en los centros urbanos o centros históricos, zonas degradadas o con funciones muy diferentes a las originales, que por diferentes aspectos, ya sea sociales o económicos, se encuentran con serios problemas de deterioro y abandono. Por este motivo, se destaca la idea de generar zonas diversas, con espacios públicos de calidad y sobretodo, la salvaguarda de las edificaciones o infraestructuras existentes, para evitar cambiar la dinámica básica del sitio, de esta forma lo comprenden Segado F. y Espinoza V. (EURE vol.41, 2015) en el artículo La ciudad herida. Siete ejemplos paradigmáticos de rehabilitación urbana en la segunda mitad del siglo XX.

Diferentes autores también la definen como la serie de acciones que se realizan para fortalecer y potenciar las condiciones socioeconómicas, ambientales, funcionales o edificatorias de una determinada zona (Benavides, J. 2009) o bien como las acciones dirigidas a la intervención de un edificio o conjunto de edificios de manera que se protegen las actividades que en ellos se desarrollan (Levy, 2003). Reafirmando lo anteriormente expuesto, se define como el "proceso que busca la mejora de los aspectos físicos y espaciales de un área urbana considerada como degradada, manteniendo en gran medida su carácter y estructura tras la intervención, incluso habiendo sufrido una notable transformación" (Moya y Díez de Pablo, 2012, p.118)

Actualmente este término se confunde con otros relacionados, como el de renovación urbana, el cual, aunque pretende actualizar una zona con actividades y servicios que pretenden darle vida al espacio, en este caso no se puede hablar de renovación urbana, pues el proyecto pretende rescatar la zona sin necesidad de demoler o borrar la historia de la misma, esto debido a que la renovación urbana contempla procesos de destrucción de ser necesario.

La rehabilitación de las ciudades, no debería estar asociada exclusivamente a los edificios, sino que debe estar ligada con los espacios y elementos urbanos y por ende con la sostenibilidad de la ciudad. Por tanto, se debe incluir en la rehabilitación de ciudades temas como transporte, infraestructura, además de edificios públicos, privados y espacio público, tal como lo menciona Yagüe, J. (2009) en el artículo Revitalización vrs Rehabilitación.

En el contexto de la rehabilitación urbana, este concepto se suele vincular más con los de regeneración y revitalización, debido a sus implicaciones sociales y económicas, pues estas iniciativas contemplan intervenciones en el espacio urbano o arquitectónico. En el caso de la regeneración urbana, Edorta Iraegui define en su tesis Conceptos de rehabilitación urbana: El caso del per del casco viejo de Bilbao. (2015), a la regeneración urbana como "el acto que lleva a dar arreglo a lo urbano que se encuentre degenerado, ya sea restableciéndolo o mejorándolo." (p.12). Esto implica un cambio en determinado espacio de la ciudad que presenta problemas, pero con la libertad de no necesariamente retornarlo a un estado anterior u original. Lo cual permite cierta flexibilidad a la hora de realizar las intervenciones necesarias.

En el Diccionario de Geografía Aplicada y Profesional, Lorenzo López (2015) define,

La regeneración urbana se entiende sobre todo como una estrategia y un proceso, distinguiéndose de la mayoría de los conceptos de rehabilitación o de renovación, de una forma general con menor transversalidad y capacidad de integración en sus líneas de actuación. A este respecto, la regeneración promueve un proceso con carácter inclusivo e integrador, capaz de provocar iniciativas, proyectos y actuaciones, siendo un instrumento de gestión colectiva del territorio con capacidad para utilizar, como recursos propios, programas urbanos muy diferenciados, de cariz más social, económico o cultural.

Tomando esta definición, la regeneración urbana se puede tomar como todos aquellos procesos necesarios para que se dé una adecuada revitalización urbana de una zona con conflictos sociales y degradación, de manera que integre soluciones estratégicas que permitan su desarrollo físico, cultural, socioeconómico y ambiental.

La ONU a través del programa HABITAT en sus Jornadas de trabajo sobre Regeneración Urbana (2016), establece que:

Aunque cada caso es específico, y el contexto local influye fuertemente en los resultados, los beneficios de que se derivan de la regeneración urbana están en la mayoría de los casos relacionados con el aumento de la productividad urbana, la creación de empleo, la

atracción de la inversión, el aumento de la accesibilidad a la vivienda, la capitalización de las infraestructuras existentes, la reducción de la delincuencia, la revitalización de las instalaciones obsoletas, la conservación de edificios históricos y la reducción de la contaminación atmosférica y del tráfico. ONU-Habitat apoya a los países para desarrollar métodos de planificación urbana y sistemas para hacer frente a los desafíos de la ciudad contemporánea, particularmente aquellas que tienen que asimilar fuertes crecimientos de población. (ONU, 2016, p.)

Como se puede apreciar, la ONU tiene teorías sobre como la renovación de las ciudades, tanto en edificaciones como en espacios públicos y zonas verdes, estos últimos son vistos como catalizadores que puede ayudar a revitalizar las ciudades que en la actualidad se encuentran subutilizadas y como herramientas para luchar contra dinámicas urbanas negativas, logrando más seguridad e inclusión social.

Tomando la importancia de estos espacios públicos, la ONU también define, en dicho informe, que

El diseño, estado de conservación y mantenimiento del espacio público tiene una gran importancia en la mejora de la calidad de vida urbana. Los espacios públicos contribuyen a la conformación de los sentidos individuales y necesarios de "lugar", que nos identifican con un territorio, y de "pertenencia", que surge cuando dichos lugares se ligan a la memoria y las emociones.

En este párrafo se habla de cómo un espacio urbano público adecuado, genera en los pobladores ideas y sentimientos de protección hacia la zona, esto incentiva además el uso de los espacios por medio de la movilidad activa, de manera que las personas puedan expresar aún mejor las emociones que han adquirido.

A diferencia de la rehabilitación y la regeneración urbana, la revitalización busca no solo mejoras a nivel físico de las edificaciones o infraestructuras existentes, sino que busca fomentar la comunicación y la conexión entre los ciudadanos mediante actividades alternativas y creativas que generen una red que pueda ser aprovechada para el desarrollo de nuevas oportunidades en la ciudad. Así mismo, tiende a buscar el fomento de la actividad económica, especialmente del sector terciario (Moya y Díez de Pablo, 2012, p.118), mediante la incorporación de nuevos usos gracias a políticas económicas que permitan la mejora social de la zona mediante incentivos a la inversión, dinamizando la ciudad. (Sutton, 2008, p.5).

Con base en lo anterior, se define a la revitalización urbana como "el conjunto de propuestas y acciones parciales que tienen como objetivo impulsar un proceso progresivo de recuperación, uso intenso y aprovechamiento colectivo de zonas urbanas que han caído en un proceso de deterioro, abandono y obsolescencia; mediante la inserción de proyectos y la recuperación de arquitectura y espacios de la ciudad, tomando en consideración a la población existente" (Martínez, 2009, p.134).

Dentro de la afirmación anterior, los Centros Históricos suelen ser objeto de una imperiosa necesidad de ser intervenidos mediante los lineamientos de la revitalización urbana, acciones de rehabilitación y puesta en valor de espacios públicos y privados, edificios patrimoniales así como la búsqueda de mantenerlos activos con una actividad permanente que pueda incluir, en casos muy puntuales, la inserción de nuevos usos y edificaciones respetando tanto la imagen urbana como a la población existente.

Para lograrlo, Covarrubias, F. menciona que se deben establecer planes y programas integrales con objetivos y características de intervención claras, así como la búsqueda de la participación activa y el consenso de las personas involucradas, esto para darle importancia a la atención de espacios públicos y privados, el registro y catalogación de bienes inmuebles patrimoniales, y el manejo de redes de participación, viendo estos planes como un proceso que permite el desarrollo de la ciudad a lo largo del tiempo. (2008, p.31).

Estos planes permitirán establecer políticas y acciones destinadas al desarrollo integral de la ciudad y sus espacios públicos de la mano de las autoridades y la población que hace uso del espacio urbano diariamente, como se ha empezado a trabajar en el caso del Centro Histórico de San José en la búsqueda del repoblamiento de la ciudad y su paulatina rehabilitación y revitalización de los espacios urbanos y edificios. (Imagen 32)

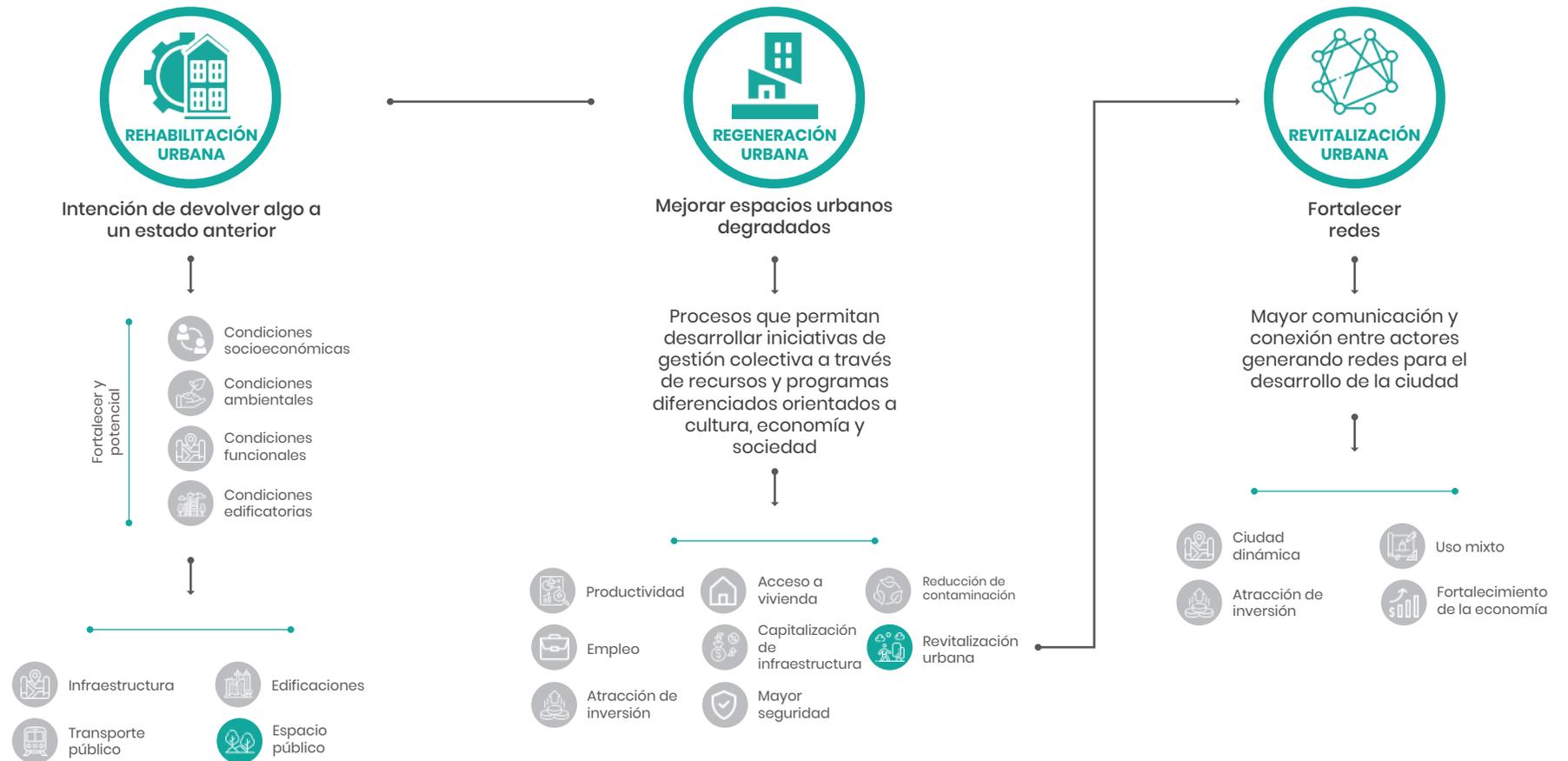
Por lo tanto, es necesario intervenir las áreas degradadas a partir de los principios de la revitalización, la rehabilitación y la regeneración de la ciudad, esto para dotarla de espacios de interacción, socialización e integración a través de espacios públicos de calidad en los que se contemple la diversidad de usos y de usuarios que se puedan encontrar en una zona determinada y causar en las personas un sentido

de pertenencia, libertad, de formar parte de una comunidad y de disfrutar de la ciudad en un espacio que respeta las condiciones físicas, sociales e históricas de la misma y de esta manera convertir los espacios públicos en espacios de uso constante, que permiten un desarrollo seguro e integral de las zonas que se encuentran deterioradas.



Imagen 32: Mejoras del espacio público en el "Paseo de los Museos" en San José
Fuente: FEGPUT - TEC

**ESQUEMA SINTESIS REHABILITACIÓN,
REGENERACIÓN Y REVITALIZACIÓN URBANA**



2.1.2. MOVILIDAD ACTIVA Y ESTRATEGIAS DE PACIFICACIÓN VIAL

La movilidad activa, o bien, movilidad no motorizada, es la que está relacionada con todos los desplazamientos que no se realizan con vehículos o bien como aquella en la que la “principal fuerza motriz utilizada es la generada por nuestro propio cuerpo, es decir todas las formas de movilidad donde no se requiere un motor. Generalmente se suele dividir el concepto en dos grupos principales: peatones y ciclistas.” (Secunza, 2015, IMPLAN)

Este tipo de movilidad tiene repercusiones en los recorridos que se realizan dentro de las ciudades, las condiciones ambientales y en la salud de las personas. Lawrence Frank en *Health and the Built Environment: a Review. Urban Design 4 Health* (2012), define que:

El diseño de un barrio influye en el modo de moverse para ir a un destino, teniendo en cuenta la proximidad y la distancia más corta a dicho destino. La proximidad está en función de la densidad (compacto) y del uso mixto del suelo (residencial, oficinas, tiendas, educación, industria, recreacional). Ambos actúan conjuntamente y determinan las actividades que se pueden realizar a un radio adecuado para andar. La distancia más corta está en función de la conectividad de las calles.

Del texto anterior es posible inferir que una diversidad de usos en un espacio bien configurado y con un diseño acorde a las redes de uso diario por parte de la población más un buen sistema de transporte público, ayudan a crear redes de movilidad no motorizada más

fuertes que incentivan los desplazamientos de este tipo y a la vez dinamizan el contexto donde se desarrollan.

Actualmente, la movilidad motorizada es la que impera en nuestras sociedades a pesar de las implicaciones y problemas que representa este medio de transporte. Brau, L. (2018) menciona en su artículo *La ciudad del coche*:

Desde el punto de la movilidad urbana el sistema basado en el automóvil, en teoría el más rápido, es en la práctica el más inútil. La baja ocupación (no alcanza de promedio los 1,2 pasajeros por vehículo), convierte al coche en el más ineficiente sistema de transporte urbano. Un viajero en coche, dependiendo de la velocidad, consume entre 10 y 20 veces más espacio que un viajero caminado en bici o en transporte público. Provoca por tanto entre 10 y 20 veces más congestión y lentitud.

El texto anterior refleja la realidad de España, sin embargo, también es la realidad de muchas ciudades en el mundo, principalmente las latinoamericanas, donde, conscientes de los problemas que este tipo de movilidad ocasiona, dedicar espacio para peatones y ciclistas está cobrando relevancia y convirtiéndose en factor clave en el diseño de ejes de movilidad, esto se puede observar, por ejemplo, en Cuenca (Ecuador), Torreón (México), Bogotá (Colombia) donde los ejes de movilidad son considerados como relevantes para la transformación de la ciudad.



Imagen 33: Centro Histórico de Cuenca, Ecuador
Fuente: Ciudades Sostenibles - BID



Imagen 34: Paseo Morelos en Torreón, México
Fuente: milenio.com



Imagen 35: Bogotá caminable
Fuente: Bike the way - El Espectador

La movilidad activa, como concepto busca incentivar el no uso de medios de transporte privados, la vivencia en las ciudades al verlas como sitios más seguros, humanos e incluyentes y reducir la cantidad de accidentes viales, que, según datos de la Organización Mundial de la Salud, asciende a 1,24 millones de personas anualmente, a nivel mundial.

Sobre la movilidad urbana, Pérez, F. y otros (2015) defienden el modelo, debido a que, entre otras cosas,

Proporcionar opciones de movilidad limpias y no-motorizadas tiene un efecto directo en diversos retos de las ciudades, contribuyendo a implantar sistemas de movilidad más sostenibles, favoreciendo la multimodalidad, disminuyendo la contaminación, y todo ello yendo en detrimento de la movilidad mediante vehículo privado. Las opciones de movilidad inteligente limpias y no motorizadas pueden fomentarse a través de medidas y políticas apoyadas en las posibilidades que las nuevas tecnologías ofrecen. (Pérez, F. y otros, 2015)

De esta forma, el texto anterior, plantea la recuperación de la escala humana de la ciudad a la vez que se logra involucrar a la población en la regeneración de las ciudades y su revitalización, por medio de la movilidad activa y la vivencia de la ciudad y sus servicios, constituyendo un modelo factible y aplicable a nuestro contexto.

El cómo lograr esta recuperación del espacio para los peatones parte de la necesidad

de establecer políticas y métodos de pacificación vial en las ciudades, las cuales suelen ser agresivas para los peatones debido a la importancia del vehículo en la conformación de estas y que, como resultado, fueron adaptadas a los vehículos a través de carreteras más amplias, desniveles, puentes y demás, buscando facilidades para los conductores.

Sin embargo, en las últimas décadas los impactos sociales, ambientales y económicos causados por el creciente parque vehicular ha causado un vuelco hacia movilidades más sostenibles que permitan mejorar la calidad de vida de quienes habitan en la ciudad, según menciona Rodríguez, A. (2015), a través de su planteamiento de pacificación vial para IMPLAN en Torreón, México.

Precisamente, Rodríguez, A. (2015), define la pacificación vial como “un conjunto de estrategias mediante las cuales se busca reducir el volumen y la velocidad del tráfico en una sección o zona de la ciudad, utilizando herramientas como el diseño de infraestructura. Además, trata de impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte, e incitar a la sociedad a caminar o bien a utilizar el transporte colectivo.” Con esta definición se puede considerar que se da la búsqueda de espacios accesibles y seguros para quienes emplean la movilidad activa para trasladarse en la ciudad.

Como parte del planteamiento de acciones para lograr dicha pacificación vial, se mencionan aspectos trascendentales para devolver el espacio y la importancia a los peatones, como lo son:



Zonas 30: que consiste en limitar la velocidad máxima a 30 km/h por reglamentación vial. Las áreas que la apliquen tienen una singular señalética para comunicar a los conductores esta disposición.



Pavimentación: uso de diferentes texturas para reducir la velocidad de los vehículos. Se debe considerar que afecta también el tránsito de los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.



Doble sentido de circulación: el encuentro visual entre los vehículos en sentidos opuestos genera la percepción de que se movilizan a gran velocidad lo que los hace desacelerar. Se genera mayor seguridad peatonal y revitalización de zonas comerciales debido a un flujo vehicular más lento.



Disminución del espacio para vehículos: los conductores disminuyen su velocidad pues el espacio entre un auto y otro es más corto; lo cual induce a que el conductor maneje con más atención y menos velocidad.



Topes o lomos: elementos de infraestructura para ayudar al cruce de peatones y reducir la velocidad de los automotores al mismo tiempo al estar obligados estos últimos a pasar por pequeñas elevaciones en la carretera.



Calles en zigzag: circulación en zigzag modificando la traza de la vialidad, ya sea por el acomodo del estacionamiento o uso de jardineras y vegetación que no bloqueen la vista al conductor, reduciendo la velocidad de los vehículos.



Isletas centrales: áreas de seguridad para el peatón ubicadas en el centro de las vías de doble sentido para ayudar a los transeúntes a cruzar de forma segura, con una mejor visibilidad de los automóviles que transitan y disminución de la distancia del cruce peatonal.



Imagen 36: Calle completa, un nuevo concepto
Fuente: unoenterrios.com.ar

Otro método de pacificación es el denominado "Calles completas", de la National Complete Street Coalition de los Estados Unidos (imagen 36), la cual define tres grandes beneficios de promover una movilidad más inclusiva y respetuosa de cada tipo de población como lo son:



Decrecimiento de accidentes por atropellamiento al bajar la velocidad, elevando las posibilidades de supervivencia de un peatón en caso de accidente.



Beneficios económicos al elevarse la calidad urbana al ofrecer mayores opciones de transporte, incrementar la seguridad y la imagen urbana, todo esto con un efecto positivo en la plusvalía de la zona.



Impacto directo a la salud de los ciudadanos al promover la movilidad peatonal y ciclista reduciendo el riesgo de obesidad.

Para lograr este método se deben satisfacer las necesidades de cada tipo de transporte, afectando lo menos posible a los otros usuarios mediante la construcción de infraestructura peatonal como banquetas anchas, pasos peatonales con correcta semaforización, rampas para discapacitados, entre otros, infraestructura ciclista: ciclovías (confinados o compartidos) y espacios para el estacionamiento de bicicletas, infraestructura para transporte público: estaciones, bahías, carriles exclusivos y posibles inclusiones de BRT (Bus Rapid Transit) e infraestructura para automóviles: carriles correctamente definidos y con menores dimensiones para reducir la velocidad de los vehículos, señalética clara y semaforización sincronizada. (Imagen 37)

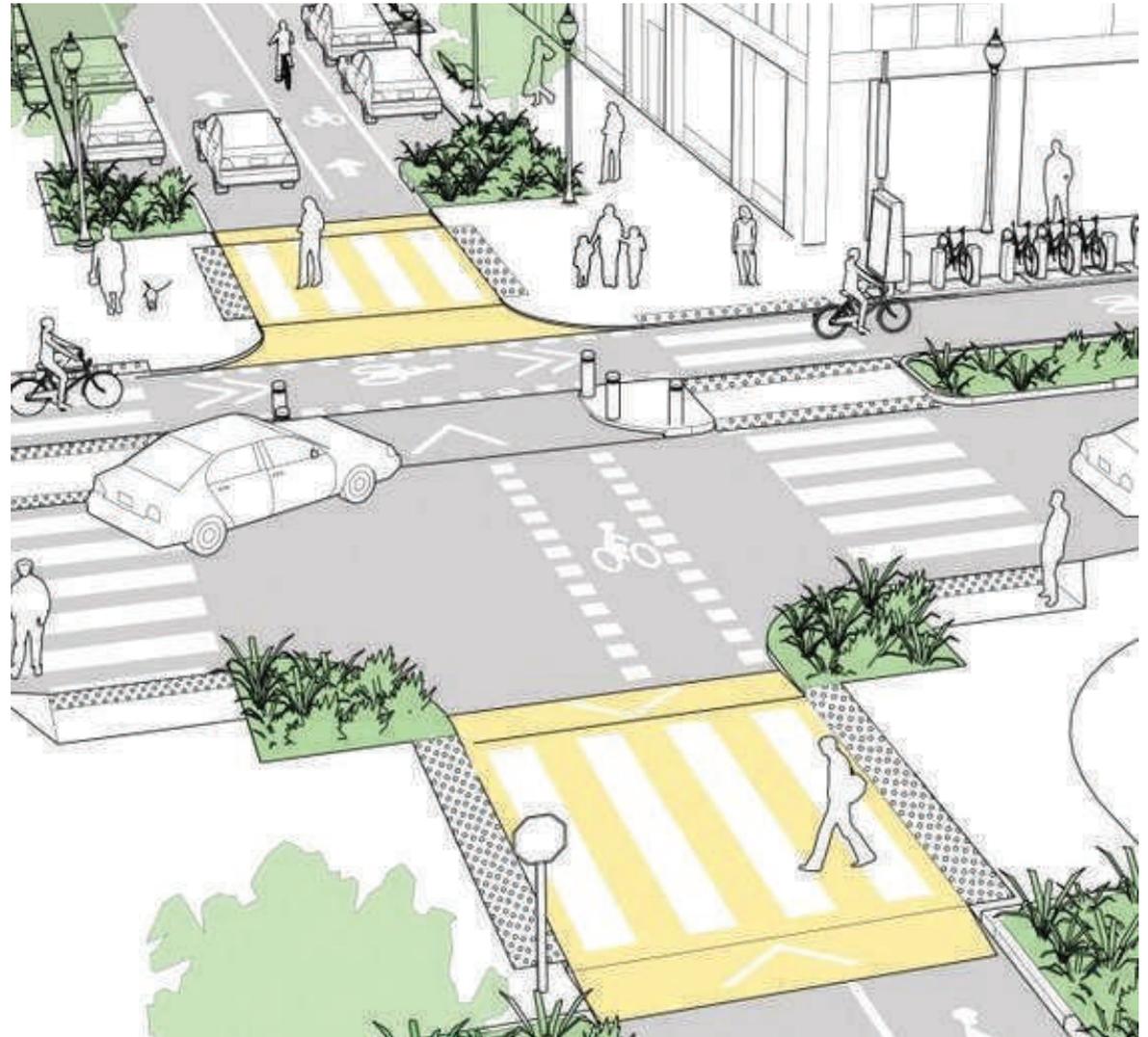


Imagen 37: Propuesta de movilidad segura
Fuente: plataformaarquitectura.cl

2.1.3. EL PAPEL DEL ESPACIO PÚBLICO EN LA REVITALIZACIÓN DE LOS CENTROS URBANOS

En una ciudad, el espacio público tiene como finalidad generar espacios de interacción social para la ciudadanía y permitir la expresión cultural, artística y de pensamiento de la población, para ello es necesario promover programas y actividades que motiven a los usuarios a utilizarlos y participar en la vida urbana colectiva.

El Programa de la ONU para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) considera que para que una ciudad esté bien planificada debe poseer un 50% de áreas construidas y el restante 50% debe ser espacios públicos y áreas verdes. Sin embargo, según el director ejecutivo de la agencia, indica que esta proporción no llega a cumplirse en las ciudades a nivel global.

A pesar de estos datos, según una investigación llevada a cabo en Brasil, un 70% de los espacios públicos de los centros urbanos son ocupados en la actualidad por vías para vehículos, de los cuales, se estima el traslado de entre un 20% y 40% de la población de la ciudad por este medio de transporte, limitando el papel estratégico que desempeñan los espacios públicos en las urbes (Instituto de Energía y Medio Ambiente de Brasil, 2015).

Esta ocupación vehicular es uno de los motivos por los que se desarrolla el Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible (PIMUS), de manera conjunta entre el gobierno costarricense y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en el año 2017, el cual establece la importancia de priorizar la creación de los espacios públicos en medio del crecimiento urbano. En este plan se define al espacio público como el lugar de encuentro por excelencia y a la vez como

formadores, activadores y potenciadores de la ciudad, ya que estos espacios generan pertenencia de las comunidades hacia el entorno urbano.

Las zonas subutilizadas y las calles tienen el potencial de crear espacio público, ya que estas constituyen el área pública más extensa, donde se desarrollan más actividades que solo el transporte. Por lo tanto, el Estado y sus instituciones, en este caso los municipios, son responsables de estos espacios públicos, los cuales permiten, además, brindar atractivos para la inversión público-privada y así mejorar la competitividad de los cantones, lo que conlleva a una revitalización de las áreas urbanas y una mejora en la calidad de vida de las personas que trabajan, habitan o transitan la zona.

A nivel global, los espacios públicos actuales están en una etapa crítica, siendo amenazados por el crecimiento sin planificación de las ciudades y siendo reflejo de una ausencia de personas y su abandono progresivo, esto conlleva a la percepción de inseguridad que experimentan los pobladores. El paso a un medio más seguro genera en las personas la idea de buscar los espacios privados, ya sean residencias, centros comerciales u otros, por lo que el espacio público queda relegado a un uso casi nulo.

A través del siguiente texto, encontrado en la tesis "La recuperación del espacio público como estrategia de revitalización urbana del Complejo de Mercados de Piura" (2017), se hace alusión a la situación actual de las ciudades sobre el espacio público,

La ciudad se desarrolla y evoluciona convirtiéndose en el lugar donde las personas pueden realizarse, encontrando un sin número de posibilidades y oportunidades que pueden satisfacer sus aspiraciones y ambiciones, aportando al bienestar colectivo de sus habitantes brindando más posibilidades de prosperar. Contraria a esta imagen que ha motivado la idea de vivir en la ciudad muchos espacios públicos de esta son percibidos como lugares inseguros, no accesibles para todos, que debido a la atmosfera económica, social y política en que la ciudad se ve inmersa, esta se deteriora y genera muchos espacios desperdiciados y en situación de abandono, dando una imagen totalmente contraria a la de desarrollo y prosperidad. (Holguín, 2017, p.12)

Este párrafo hace alusión a un caso específico en Perú (Imágenes 38 y 39), sin embargo, es aplicable a la realidad de las ciudades de América Latina e incluso fuera del continente, donde los espacios públicos son relegados a ser acompañantes de edificaciones subutilizadas y ciudades vacías especializadas en el desarrollo de la actividad comercial.

Por este motivo es primordial desarrollar el objetivo de revitalizar la ciudad para atraer a la ciudadanía al espacio público, mejorar la imagen de la ciudad, reactivar la economía local y atraer de nuevo el turismo a las áreas degradadas. Es por esto por lo que ha aumentado el interés de las autoridades y municipios para desarrollar obras que beneficien a la población pero que a la vez permitan el desarrollo integral de la ciudad.

Pérez (2004, p.29) argumenta que “el uso del espacio público se entiende en diversas formas de acuerdo con las necesidades de cada individuo o grupo social; debido a que ese espacio es de utilidad tanto como espacio necesario para el desplazamiento como para la recreación y trabajo, su uso se considera como un derecho, el cual no se puede enajenar ni perder”.

En esta cita podemos comprender que el espacio público es mucho más que parques, plazas, bulevares o jardines, se trata de todo aquel espacio que permite al ser humano hacer uso de la ciudad, sus actividades y sus atractivos y que su función va más allá de ser solo espacios de esparcimiento, sino más bien espacios de uso cotidiano que deben poseer buenas condiciones para el disfrute de la población.

Además, el usuario al apropiarse del espacio construye su identidad y refleja sus emociones, valorándolo y reconociéndolo. El espacio permite la expresión de la identidad del individuo, adquiere un valor particular para cada persona y ayuda a transformar la ciudad y su economía, desde los valores sociales del usuario. Además de impactar en aspectos sociales de los potenciales usuarios, el desarrollo y valorización del espacio público desencadena directamente en la potenciación de la calidad de vida urbana al impactar directamente en la salud, la seguridad, la cultura, la educación, la economía y el bienestar general de la población.



Imagen 38: Zona de los mercados en Piura, Perú
Fuente: elcomercio.pe



Imagen 39: Ventas ambulantes alrededor de los mercados de Piura, Perú

Aunado a esta característica de desarrollo social, recuperar los espacios públicos permite la fiscalización del espacio, el control en seguridad para reducir delitos que causan una mala imagen en la población, ordenar y formalizar los lugares públicos ofreciendo más seguridad a los usuarios y comerciantes que diariamente interactúan en determinadas zonas de las ciudades como puede apreciarse en la imagen 40.

Al generar el ordenamiento urbano y la recuperación de los espacios públicos como un elemento clave, se puede considerar como una gran oportunidad para desarrollar diferentes modelos de intervención que permitan reducir la criminalidad, formalizar el comercio ambulante, propiciar el desarrollo de actividades comerciales y residenciales en zonas degradadas y a la vez generar en la población la percepción de que los gobiernos locales invierten en su seguridad y en una mejor calidad de vida.



Imagen 40: Paseo de la Bandera en Chile
Fuente: diseñoarquitectura.cl

Imagen 41: Bulevar mixto en Madrid
Fuente: Madrid Ciclista

“ ”

Car is no longer
king and people
come first.

- Jan Gehl -



2.2. MARCO NORMATIVO

Como parte del proyecto, se debe tomar en cuenta la normativa existente y relacionada al diseño a realizar. Por esta razón se toman en cuenta leyes, reglamentos y planes, tanto a nivel internacional por parte de organismos como ONU y UNESCO, como nacionales y locales.

A nivel local se aplican diferentes normativas y leyes, de alcance nacional como regional, las cuales poseen generalidades sobre dimensiones, especificaciones técnicas, clasificaciones y prohibiciones, tales como:



Ley 7600 sobre igualdad de oportunidades para las personas con discapacidad y su reglamento: la ley aplica en el caso específico, en temas relacionados a la accesibilidad a los espacios públicos para la población en general.



Colocar camellones centrales con interrupciones en los pasos peatonales.



Pendientes con inclinación del 10 al 12 % en tramos menores a 3 metros, de 8 a 10 % en tramos de 3 a 10 metros o de 6 a 8% en tramos mayores a 10 metros.



Dimensión mínima de la acera será de 1,20 m con gradiente transversal del 3%, con altura de 15 a 25 cm de diferencia respecto a la calzada vehicular.



En las aceras, en todas las esquinas deberá haber una rampa con gradiente máxima de 10% y un ancho mínimo de 1.20 mts. y construidas con materiales antiderrapantes.



Toda señal o elemento saliente deberá estar a una altura mínima de 2.20 m cuando se encuentren en aceras, calles o espacios públicos.



Los semáforos peatonales deben poseer señales auditivas y estar a una altura máxima de 1.20 m.



Los elementos urbanos (hidrantes, postes de iluminación, parquímetros, cabinas telefónicas, bancas, fuentes, basureros, maceteros, marquecinas, quioscos, escaparates y demás) deben colocarse de manera que no interfieran en el paso de las personas o que represente un riesgo a la integridad y seguridad de los peatones.



Plan director urbano de San José: este plan de 2014 contempla, en sus diferentes disposiciones y reglamentos, aspectos relacionados a las zonas de control especial, espacios públicos y vías urbanas para tránsito motorizado y no motorizado, así como usos autorizados en estos espacios. Además define los espacios para colocar mobiliario urbano, sus dimensiones, distancias y especificaciones técnicas.

Reglamento de publicidad exterior



Se permite el uso de rótulos publicitarios solo de la actividad de los predios y que pueda ser colocado en precintas, marquesinas y toldos de protección climática.



Los rótulos adosados a cualquier parte de la fachada no podrán sobrepasar un grosor de 0.20 m.



Las vallas y pantallas publicitarias se permiten únicamente en las vías urbanas nacionales de acuerdo al Mapa de Vialidad Propuesta para el Cantón de San José. No se permitirán en los cuatro distritos centrales.



En las Zonas de Interés Cultural y Turístico (ZICT), cada metro lineal de frente de la propiedad da derecho a 0.2 m² de publicidad y en Zona de Renovación Urbana (ZRU) da derecho a 0.3 m² de publicidad.

Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte



Busca lograr un sistema de desplazamientos integrado, eficiente y acorde con los intereses de todos los usuarios del espacio público: peatones, transporte público, transporte privado, transporte no motorizado (bicicleta) y otros.



Se definen vías de usos especiales, tales como: vías peatonales divididas en paseos peatonales o alamedas, vías para transporte público, zonas de estacionamiento bajo cobro o vías de uso mixto.



Se permite el uso temporal o revocable del espacio público para actividad comercial ligada a floristerías, cafeterías, expendio de comidas, servicios bancarios, servicios sanitarios u otros usos aprobados, esto solo en locales con declaratoria de interés turístico.



No se permite el uso de espacio público como extensión comercial en locales esquineros debido a la cercanía con intersecciones vehiculares.



Deberá existir un retiro de 10 m desde las intersecciones y se permite el uso de un espacio con un ancho máximo de 3.35 m y el espacio peatonal efectivo no puede ser menor a 5 m de ancho.



El mobiliario urbano debe ser móvil, con materiales resistentes a la intemperie y con una estética ligada al ornato y carácter del paseo peatonal.



No se autoriza la instalación o permanencia de ventas estacionarias ni ambulantes en los paseos peatonales.



No se permite colocar estructuras fijas que puedan cerrar o individualizar de el área pública, aún cuando se posea permiso de uso del espacio público.



Las aceras deben construirse en concreto colado o prefabricado con acabado antiderrapante y pendiente transversal de entre 2 y 3%.



Las rampas de acceso a parqueos deben ser de un ancho máximo de 0.5 m medidos a partir del cordón de caño.



Las cajas y pozos de registro de servicios debe poseer cubiertas con materiales antideslizantes y uniones de la menor dimensión posible y deben estar al mismo nivel de la superficie de circulación o de rodamiento.



Las rampas para discapacitados deben tener un 10% de pendiente y una barandilla de 0.9 m de alto. Su material debe ser igual al empleado en la acera.



Para plantar árboles o instalar mobiliario urbano (banacas, basureros, casetas telefónicas, casetas de paradas de autobús, postes de alumbrado, pasamanos y barreras de protección) en los espacios públicos, debe existir un espacio de mínimo 1.2 m de ancho entre la línea de propiedad y el elemento a instalar no puede ser menor de 1.20 m.



En las esquinas debe existir una distancia libre de ocho metros en ambas direcciones.



El mobiliario urbano o la arborización deberá concentrarse del mismo lado de la acera, procurando que sea sobre zona verde o su equivalente en un espacio de 0.5 m desde el cordón de caño.



Solo se permitirá para arborización la vegetación definida por el plan de "Arborización Urbana" (PLANARBO) a cargo de la Sección de Conservación de Parques y Áreas Verdes de la MSJ, en el cual se indicarán las especies nativas a fomentar en las zonas verdes o las aceras del cantón que lo permitan.



Es obligatorio construir aleros, marquesinas o toldos de 2 m de ancho a 3 m de altura para impedir el paso de agua de lluvia.



Actualmente la Municipalidad de San José solo puede otorgar extensiones de uso a comercios en los bulevares de Avenida Central y Ricardo Jiménez, dando prioridad a los locales que no cuenten con un espacio para uso exterior o que puedan remeterse de la línea de propiedad.



Debera respetarse un radio de 4 m alrededor de los mobiliarios de telefonía pública.



Por cada 1.50 m lineales de fachada puede permitirse una mesa de 4 sillas máximo, exceptuando el área de acceso al comercio, la cual debe quedar libre, de no menos de 1.2 m de ancho.



Se permitirá como publicidad impresa en el mobiliario el nombre o logotipo del comercio en letras pequeñas no mayores a los 6 cm de alto por 25 cm largo.



No se permitirá ningún otro tipo de mobiliario, exceptuando mesas y sillas. En aquellos casos en que las mesas incluyan sombrillas no se permitirá la instalación de toldos.



El mobiliario deberá ser sin publicidad ajena al comercio y acorde al diseño arquitectónico del paseo peatonal, en colores neutros (grises, blancos, tabacos y cremas).



Ley 7555 Ley de Patrimonio Histórico

Arquitectónico: Esta legislación posee graves falencias en temas urbanos. Se basa en la protección de edificaciones, sin embargo no contempla su contexto inmediato. Para el proyecto, debido a la presencia del Mercado Central, edificio patrimonial, se vuelve necesario la protección del mismo y de su contexto. Además se aplica normativa en temas de rotulación, pues existen edificaciones patrimoniales en la zona de intervención.



El signo externo a colocar en una fachada, deberá corresponder proporcionalmente con la dimensión de la fachada donde se instalará.



No se permite la colocación de signos externos de ningún tamaño o forma perpendicular a una fachada.



Los materiales deben respetar la integridad e imagen del inmueble y los colores deben armonizar con la edificación



Reglamento de Construcciones: el reglamento contempla especificaciones técnicas de diferentes elementos que serán colocados en el proyecto, como hidrantes, caños y demás. Sin embargo, no se contemplan normas aún más específicas para espacios urbanos.



Las redes o instalaciones subterráneas destinadas a servicios públicos de alumbrado, semáforos, energía, agua, acueducto, alcantarillado pluvial y sanitario, gas y servicios de telecomunicaciones deben localizarse a lo largo de las calles, de aceras, islas, o camellones. Cuando se localicen en las aceras deben quedar alojadas en una franja de 1,50 m medidos desde el cordón de caño.



La colocación de postes para el tendido de cables conductores o iluminación debe respetar una distancia de 0,25 m entre la línea de cordón y la cara exterior de éstos.



Los elementos salientes estructurales o arquitectónicos deben respetar una distancia 0,5 m desde la línea de cordón de caño y una altura mínima de 2,5 m.



Plan Nacional de Ordenamiento Territorial 2012 - 2040: Este plan busca generar sinergias en diferentes ámbitos, temas e instituciones para el correcto y eficiente manejo del suelo, sustentado en legislación y herramientas vigentes y la búsqueda del desarrollo sostenible de las ciudades.

Desde el punto de vista de la calidad de vida, el plan maneja la necesidad de intervenir en temas de infraestructura y acceso a servicios, transporte y espacio público.



En transporte, se buscará la promoción de los sistemas integrados de transporte masivo para acortar los tiempos de viaje, principalmente para quienes habitan en zonas alejadas y periferias de las ciudades.



En espacio público, se buscará incentivar la construcción de más área verde, espacios públicos y recreativos en los asentamientos humanos, hasta alcanzar la media de 10 m² por habitante y garantizando la accesibilidad universal a estos.



Se incentivará la participación ciudadana mediante sistemas de consulta y participación en la actualización de planes reguladores y desarrollo territorial de las comunidades.



Plan GAM 2013-2030: el plan, desarrollado en 2013, contempla aspectos sobre renovación urbana y la necesidad de proteger las áreas de centro histórico así como el paisaje de la zona. En este proyecto de tesis, este plan será de vital importancia debido a su alcance regional y por la implicación de múltiples instituciones en su desarrollo.



Promoción de un modelo de ciudad que integra el concepto de compacidad con la implementación de la densidad habitacional, la dotación de áreas verdes, movilidad, usos mixtos y equipamiento social y procesos de regeneración urbana.



Búsqueda del desarrollo, ampliación y mejora del espacio público promoviendo accesibilidad universal, recuperación del espacio deteriorado y vinculación con la movilidad y las condiciones ambientales.



Habilitación de centros históricos y ejes comerciales para facilitar su uso ciudadano mediante la peatonización y la creación y mejora de accesos y parques.



En la dimensión movilidad se indica que en vías comerciales las aceras deben tener al menos 4 m de ancho dejando libre 1,5 m para observar los escaparates.



Ley de Planificación Urbana: confiere los elementos necesarios para desarrollar los planes reguladores locales, en el caso del proyecto, aplican los lineamientos que establezca la Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San José y permite determinar a los actores involucrados en los procesos de renovación de la ciudad.

Los reglamentos contendrán normas y condiciones para promover la protección de la propiedad, una relación armónica entre los diversos usos de la tierra, acceso de las propiedades a las vías públicas, división adecuada de los terrenos, facilidades comunales y servicios públicos satisfactorios, reserva de suficientes espacios para usos públicos, rehabilitación de áreas y prevención de su deterioro, seguridad, salubridad, comodidad y ornato de las construcciones.

El municipio tendrá la facultad de cerrar o abrir calles y retrazar la ciudad por medio de la expropiación de terrenos y la conciliación con los propietarios para reubicación en la zona, fuera de esta o el pago de compensaciones.



Reglamento de Renovación Urbana: Este reglamento, dictado por el INVU, establece las definiciones necesarias para hablar de renovación urbana. Además establece las temáticas bajo las que puede abordarse, las causas y sus objetivos, las cuales deben encajar dentro de la propuesta. Se establecen además, los incentivos a las partes involucradas y los mapas de con potencial o necesidad intervención de las diferentes ciudades.

El gobierno municipal podrá hacer uso de los siguientes instrumentos de Gestión del Suelo tales como prácticas Incentivables, concesión de potencial edificable por Inversión en espacio público, reajuste de terrenos, constitución de sociedades públicas de economía mixta y contribuciones especiales.

Se darán incentivos a quién done terrenos para uso público, restaure edificaciones patrimoniales, ceda mayor área de lo establecido para espacio público, integre ríos o quebradas al proyecto, provea vías peatonales, vehiculares y ciclovías, implemente proyectos de uso mixto, constuya equipamiento público, sustituya usos no permitidos o implemente sistemas sostenibles en agua, electricidad y recursos.



Ley de Expropiaciones: Permite regular la expropiación de terrenos por causa de interés públicocomprobado e incluye cualquier forma de privación de la propiedad privada, derechos o intereses patrimoniales legítimos, mediante el pago de una indemnización que represente el precio justo del o los bienes expropiados.

Para proceder con la expropiación de un bien es indispensable contar un acto de declaración de interés público, debidamente firmado por el jerarca del ente expropiador, salvo disposición de ley que diga lo contrario.

Un perito debe evaluar la propiedad para determinar el precio justo considerando también el valor por actividad comercial del predio, en favor de los propietarios a expropiar.

El ente podrá realizar una reubicación de las personas expropiadas en un sitio con condiciones similares a las que posee el predio que fue expropiado.





Ley 9660: Movilidad y seguridad ciclista:

la ley, de reciente creación, establece las bases necesarias para el establecimiento de infraestructura y programas de movilidad activa en las ciudades costarricenses.



Serán prioritarias las intervenciones realizadas para conectar centros educativos, red del transporte público, espacios públicos, estructuras sociosanitarias, oficinas de administración pública, zonas deportivas y zonas de desarrollo turístico.



Se permitirá el desarrollo y colocación de estructuras, espacios o elementos dedicados a incentivar la movilidad ciclista de manera regular. Para ello se permite ciclovías, zonas 30, ciclovías segregadas, ciclovías demarcadas, carriles compartidos, trazos independientes, pasos peatonales a nivel de acera, cojines reductores de velocidad, desviadores de tránsito, adecuación de parqueos para bicicleta, centros de alquiler de bicicletas, señalización luminosa e infraestructura que permita la intermodalidad.



Las empresas y patronos podrán deducir de la declaración tributaria de renta bruta anual, por única vez los gastos asociados a adquisición, construcción o remodelación de muebles o inmuebles que incluyan estacionamiento y almacenamiento de bicicletas y servicios sanitarios con duchas y espacios de vestuario o cambiador. La adquisición de bicicletas y equipos de reparación para el uso de empleados. Estos incentivos se aplicarán únicamente a personas físicas o jurídicas que se encuentren al día con la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS).



Las municipalidades pueden garantizar la existencia de sistemas públicos de alquiler de bicicletas que responda a necesidades de los usuarios, consistente con los planes regionales de movilidad integrada. Las tarifas y condiciones de uso de definirán por medio de reglamentos específicos.

Para la implementación de ejes de movilidad segura se contará con recursos de:

Impuestos: Recursos provenientes del impuesto único sobre combustibles.

Transmisión de recursos: Legados y donaciones.



Cooperación: Contribuciones de organismos nacionales e internacionales, privados o públicos de acuerdo a los convenios existentes.

Empréstitos: Préstamos internacionales y fondos no reembolsables de cooperación internacional destinados a reducir impacto ambiental y el dióxido de carbono.

Concesión: Recursos provenientes de concesiones y permisos contemplados en el código municipal.



03

Análisis de la zona de los mercados

En este capítulo se abordan el análisis de la zona de estudio delimitada en el capítulo uno partiendo del tema de investigación y la problemática central.

Este análisis se dividirá en diferentes secciones enfocadas en el contexto, el espacio urbano, las condiciones ambientales y las características socioeconómicas, para determinar las necesidades y problemáticas específicas de la zona de estudio.

A continuación se enlistan los aspectos tomados en cuenta en cada sección del análisis llevado a cabo para la propuesta del “Circuito de los Mercados”

3.1. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES

- Ubicación
- Reseña histórica
- Centro Histórico de San José 1851
- Planes relacionados

3.2. ANÁLISIS URBANO

- Zona de estudio
- Zonificación y uso de suelo
- Edificaciones patrimoniales
- Oferta turístico-cultural
- Estado de edificaciones
- Ocupación de edificaciones
- Materialidad
- Movilidad motorizada
- Movilidad peatonal y aceras
- Mobiliario urbano existente
- Nodos y sendas urbanas
- Espacios públicos cercanos
- Zonas críticas

3.3. ANÁLISIS AMBIENTAL

- Cobertura vegetal
- Variables climáticas
- Focos de contaminación

3.4. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

- Caracterización de usuario
- Problemáticas sociales
- Sectores degradados
- Resultados de encuestas por mercado
- Sondeo de transeúntes
- Características económicas de la zona

3.5. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO URBANO

3.1. ANÁLISIS DE ANTECEDENTES

UBICACIÓN

San José es el cantón cabecera de la provincia del mismo nombre, provincia que posee la mayor cantidad de población habitacional según datos del INEC.

A pesar de ser la provincia más poblada, los cuatro distritos centrales del cantón capitalino son lo que más experimentan el fenómeno de decrecimiento de población urbana debido en parte a la terciarización que ha experimentado el centro de la ciudad a pesar de los esfuerzos municipales en revertir el despoblamiento de la misma.

Como parte de estos esfuerzos la Municipalidad de San José se enfoca en el desarrollo de tres nodos principales: Ciudad Gobierno en Plaza Víquez, Ciudad TEC en el distrito Hospital y el Centro Histórico de San José 1851 en los cuatro distritos centrales, del cual se desprende este proyecto de investigación.

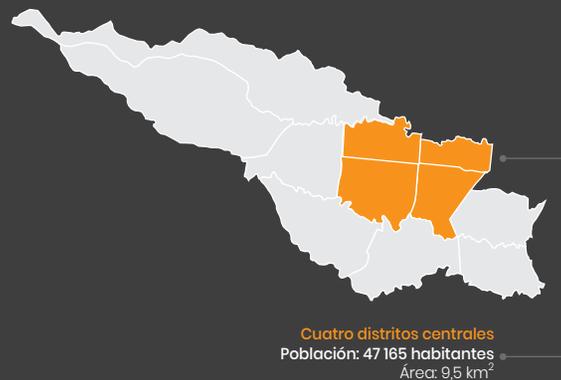


Imagen 43: Los 4 distritos centrales de San José
Fuente: autoría propia con datos Censo INEC 2011

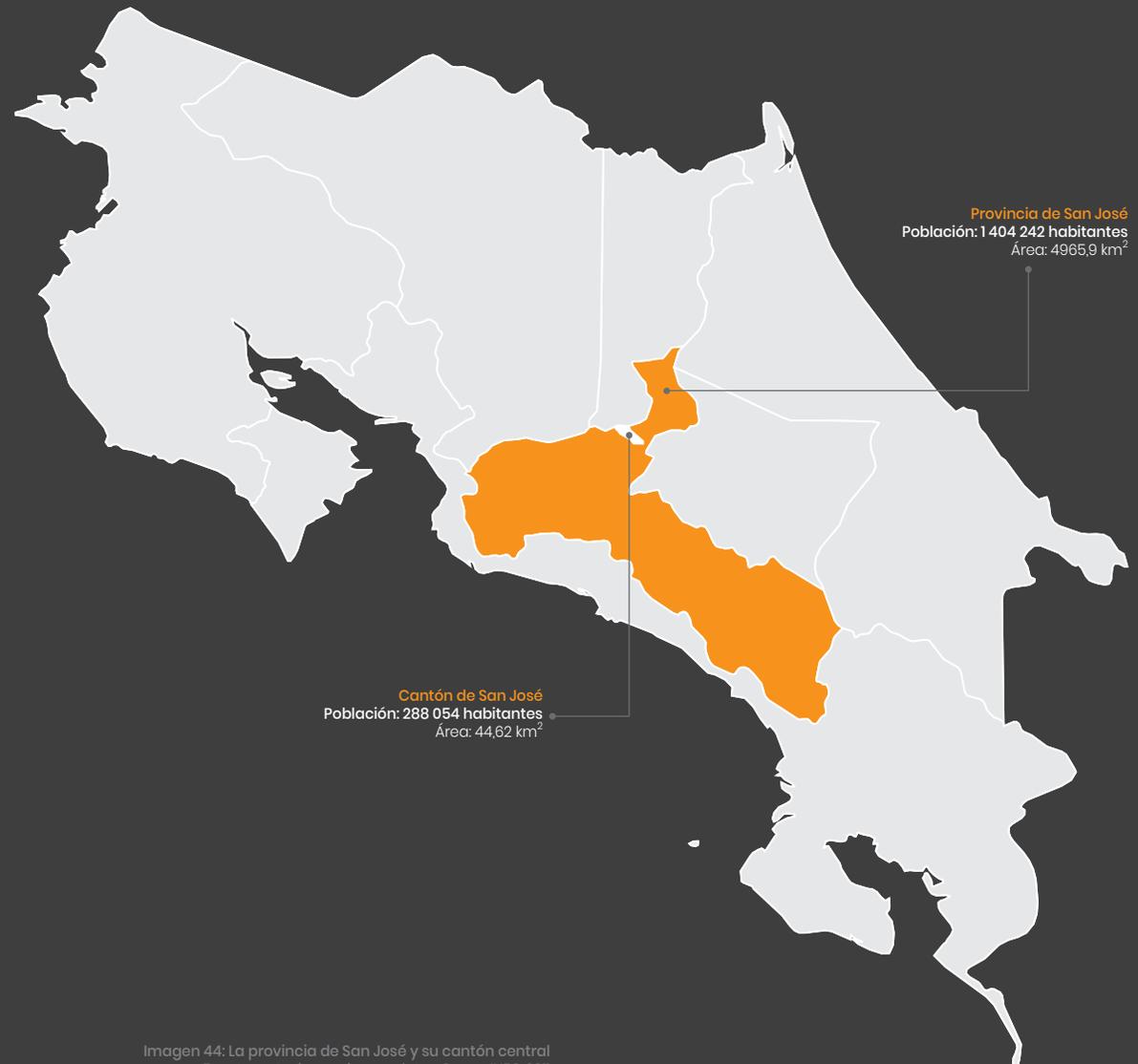


Imagen 44: La provincia de San José y su cantón central
Fuente: autoría propia con datos Censo INEC 2011

RESEÑA HISTÓRICA

Fundación de la Villa de la boca del Monte

1737

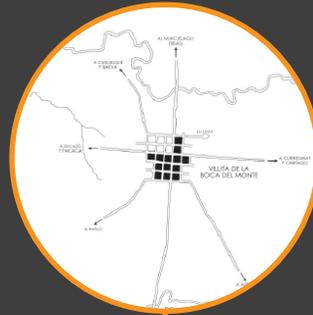
Se construye la primera ermita, dedicada al Santo Patriarca Saint Joseph, debido a la lejanía de los poblados con respecto a Cartago.



Primer cuadrante y trazado urbano

1750

Se delimita el primer cuadrante frente a la ermita ya construida y los primeros trazados del poblado



1776

Se construye un nuevo templo de adobe (hoy Catedral Metropolitana) y se eleva a rango de Parroquia

Se nombra la ciudad

1801

El gobernador Tomás de Acosta nombra oficialmente a la "Villa Nueva" como San José

Aparece la Municipalidad de San José

1812

Gracias al diputado Florencio del Castillo, San José se convierte en Municipalidad y se funda la Casa de Enseñanza de Santo Tomás



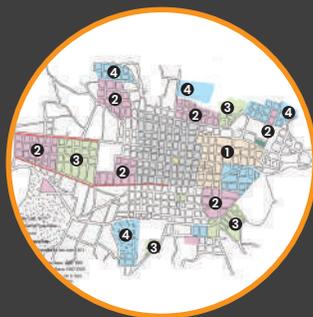
1851

A partir del 1841 la ciudad se empieza a consolidar y la actividad religiosa representada en las Iglesias de la Merced, Carmen, Dolorosa, Soledad y Catedral permitió crear nuevos núcleos de integración aumentando el trazado urbano.

La expansión de la ciudad

1890

A partir de 1890 se da la expansión de la ciudad desde la plaza central, experimentando factores de segregación social en el espacio urbano, dejando las mejores tierras a las clases altas.



1920

Continúa la expansión de la ciudad, hacia el norte, este y una parte del oeste se consolidaron los barrios de clase alta, mientras que hacia el sur se consolidan los barrios de los obreros. Se realizan mejoras urbanas en temas de alumbrado, cañería, desarrollo del tranvía y construcción de edificios públicos de gran atractivo y valor arquitectónico.

Inicia el despoblamiento de la ciudad

1950

Desde 1950 la ciudad experimenta el fenómeno del despoblamiento hacia las periferias. Un ejemplo es la construcción de Hatillo como "Ciudad Satélite" entre 1950 y 1970.

Comienzan a aparecer edificaciones de arquitectura moderna, principalmente de instituciones públicas cambiando el paisaje urbano.

1970

Plan de Regeneración y Repoblamiento de San José

El proyecto busca el desarrollo de proyectos inmobiliarios para los trabajadores del centro de San José y proyectos de mejoras urbanas que hagan atractiva la ciudad.

2004

Declaratoria de Centro Histórico

2013

Tomando como referencia los planos de la ciudad de San José en el año 1851 y una serie de estudios históricos se delimita oficialmente el Centro Histórico de San José 1851 y sus ensanches



CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ 1851

En el año 2013, a partir del Acuerdo I de la Municipalidad de San José en su sesión ordinaria 141, se establece el Centro Histórico de San José 1851 y sus ensanches, a partir de estudios realizados con los planos históricos de la ciudad de 1845 y 1851, definiéndose los límites en el siguiente texto:

Hacia 1850 el cuadrante de la ciudad de San José se extendía de norte a sur, de la avenida 7 a la avenida 10, y de este a oeste, de la calle 9 a la calle 12, dentro de los límites de ese cuadrante especialmente hacia su centro, se encontraban los principales edificios de la ciudad, al tiempo que ahí se desarrollaban también las más importantes actividades políticas, sociales, económicas y culturales de la capital de Costa Rica. Y, por último, que fue a partir de dicho perímetro, mediante el sistema de ensanches urbanos, que se extendió la ciudad de San José a partir de 1890; por lo que puede considerarse tal delimitación como la del Centro Histórico capitalino. (Fernández, 2013)

Dentro de esta zona, de poco más de 100 cuadras y sus ensanches se concentra la mayor cantidad de edificaciones con declaratoria patrimonial de San José, por parte del Ministerio de Cultura y Juventud (MCJ).

A partir del trabajo conjunto con el Tecnológico de Costa Rica, diferentes empresas estatales, colectivos urbanos, entes privados y ONG's, la Municipalidad de San José desarrolla el Plan de Acción para el Centro Histórico de San José 2016-2021, tras el estudio del caso del Centro Histórico de Guatemala.

En este plan se definen 8 ejes de acción estratégicos para el desarrollo del Centro Histórico de San José:



Reactivación económica a través del incentivo de pequeñas empresas y el impulso al comercio a partir de la intervención del espacio público.



Replantear el uso del suelo a través de una zonificación más heterogénea de la ciudad evitando que esta se vuelva monofuncional.



Puesta en valor del patrimonio cultural, histórico y arquitectónico que le otorgan a la ciudad un carácter particular e importante para la memoria colectiva.



Mejorar la movilidad para ofrecer una mejor experiencia al peatón y al turista vinculando activos patrimoniales de manera agradable y segura.



Incentivar el turismo a partir del uso de las tecnologías TIC's para promover la ciudad como un destino atractivo a la población.



Cultura y participación ciudadana a partir del rescate de memorias, experiencias y costumbres y el incentivo de propuestas y programas culturales periódicos.



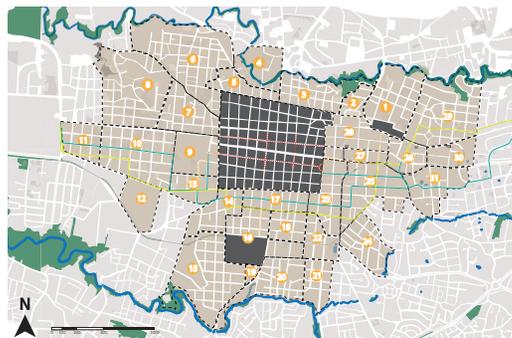
Enfoque en el repoblamiento de los centros urbanos hacia un usuario compatible con el concepto de vivienda en altura y el desarrollo de CDI's.



Intervención del espacio público buscando la seguridad y el embellecimiento de la ciudad a través de la pacificación, la rearborización, la mejora de fachadas y ampliación de aceras, entre otras acciones.

Esta serie de acciones estratégicas y los lineamientos establecidos en el Acuerdo I se articulan al proyecto en desarrollo pues este busca la mejora de espacios públicos, la mejora de condiciones de movilidad activa en la ciudad, la puesta en valor de la actividad de los mercados capitalinos y el incentivo al turismo en la zona noroeste del Centro Histórico de San José.

LOCALIZACIÓN SAN JOSÉ, COSTA RICA
LOCATION SAN JOSÉ



ENSANCHES CENTRO HISTÓRICO
EXPANSION HISTORICAL CENTER

- | | | |
|---------------------|-----------------------|----------------------|
| 1 ARANJUEZ | 11 SAN FRANCISCO | 21 BARRIO LA CRUZ |
| 2 OTOYA | 12 CEMENTERIO GENERAL | 22 PLAZA VÍQUEZ |
| 3 BARRIO AMÓN | 13 SANTA LUCÍA | 23 SOLEDAD |
| 4 BAJOS DE LA UNIÓN | 14 ÁNGELES | 24 BARRIO LUJÁN |
| 5 PASO VACA | 15 CRISTO REY | 25 GONZÁLEZ LAHMAN |
| 6 BARRIO MEXICO | 16 PACÍFICO | 26 CALIFORNIA |
| 7 COCA COLA | 17 DOLOROSA | 27 BELLA VISTA |
| 8 BARRIO MEXICO | 18 CARIT | 28 BARRIO ESCALANTE |
| 9 PITAHAYA | 19 SAN CAYETANO | 29 EMPALME |
| 10 MERCED | | 30 FRANCISCO PERALTA |

EN EL AÑO DE 1755, SE CONOCE EL PRIMER ASENTAMIENTO DE LA CIUDAD DE SAN JOSÉ, CONOCIDA COMO VILLA DE LA BOCA DEL MONTE, LA CUAL CONTABA CON UNA ERMITA, PARA 1761 YA EXISTÍA UN TRAZADO DE CUADRANTES EN LA CIUDAD, EL PRESBITERO FLORENCIO DEL CASTILLO, GESTIONÓ EN 1813 EL TÍTULO DE CIUDAD A VILLA NUEVA DE SAN JOSÉ, CONSOLIDANDO ASÍ LA CIUDAD Y PERMITIENDO UN MAYOR DESARROLLO, PARA 1850 LOS CUADRANTES DE LA CIUDAD DE SAN JOSÉ SE EXTENDIÁN DE NORTE A SUR, DE AVENIDA 7 A LA AVENIDA 10 Y DE ESTE A OESTE DE LA CALLE 9 A LA CALLE 12, MISMOS QUE SON LEVANTADOS EN EL PRIMER MAPA OFICIAL DE SAN JOSÉ POR NICOLÁS GALLEGOS CASTRO EN 1851, A PETICIÓN DEL PRESIDENTE JUAN RAFAEL MORA PORRAS, A PARTIR DE AHÍ, SE FUERON DANDO ENSANCHES EN LA CIUDAD PROVOCANDO QUE LA MISMA CRECIERA HASTA LA ACTUALIDAD.

EL CENTRO HISTÓRICO DE SAN JOSÉ SE CREÓ EL 8 DE ENERO DEL 2013 SEGÚN ACUERDO 1, SESIÓN ORDINARIA 141 DEL CONSEJO MUNICIPAL DE SAN JOSÉ, POR SOLICITUD DE LA CÁMARA DE HOTELES DE SAN JOSÉ Y LA MUNICIPALIDAD DE SAN JOSÉ, DONDE SE ESTABLECE EL PERÍMETRO URBANO DEL CENTRO HISTÓRICO, DELIMITADO ENTRE LA AVENIDA 7 Y LA AVENIDA 10, Y LA CALLE 9 Y LA CALLE 12, ASÍ COMO LOS ENSANCHES AL ESTE, OESTE, NORTE Y SUR.



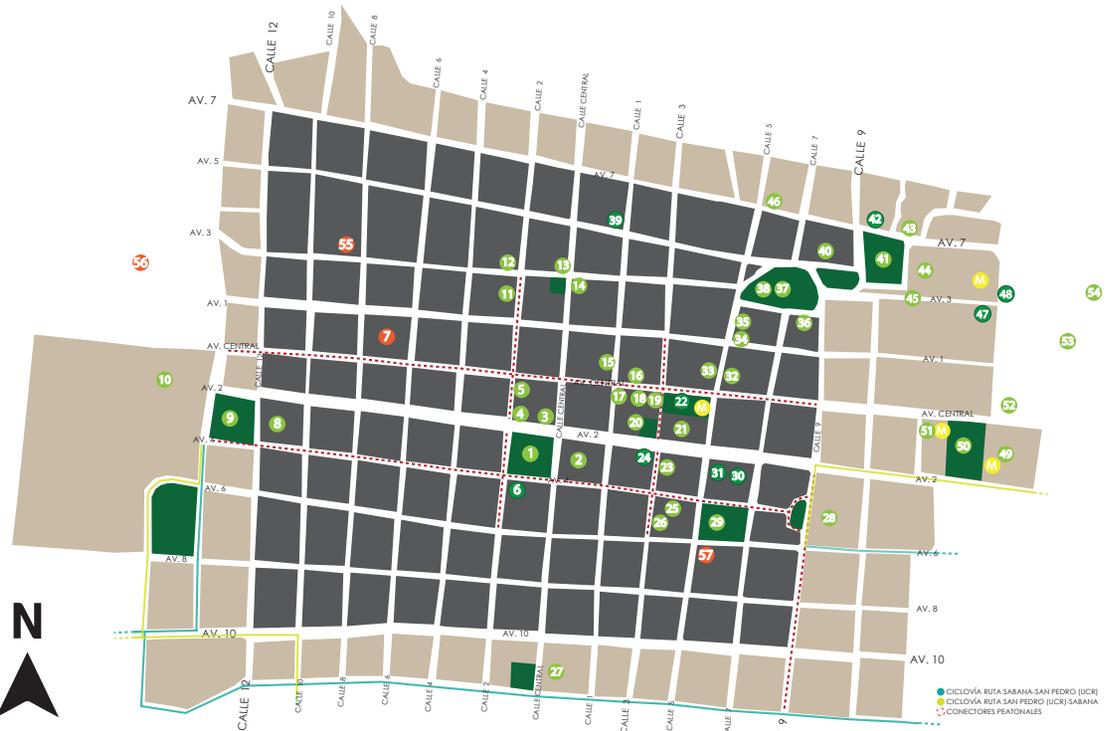
OFICINA DE FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN PÚBLICA URBANO TERRITORIAL
TECNOLÓGICO DE COSTA RICA

ELABORADO POR REVY PEREDA SOLORZANO, 2017 | ACTUALIZADO POR JORGE MORAJARA, 2018



PUNTOS DE INTERÉS
INTEREST POINTS

- | | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
| 1 PARQUE CENTRAL
CENTRAL PARK
AV. 214 - CALLE 2 | 12 EDIFICIO HERDOLIA
HERDOLIA BUILDING
AV. 2 - CALLE 2 | 23 ANTIGUA GOBERNACIÓN SAN JOSÉ
ANCIENT GOVERNORSHIP
AV. 214 - CALLE 2 | 34 EDIFICIO MAROY
MAROY BUILDING
AV. 1 - CALLE 5 | 45 PASEO DE LA DAMAS
STREET OF THE LADIES
AV. 7 - CALLE 11 | 56 MERCADO CALLE 16
CALLE 16 MARKET
AV. 11 - TRANSVERSAL 14 - CALLE 16 Y 18 |
| 2 CATEDRAL METROPOLITANA
METROPOLITAN CATHEDRAL
AV. 2 - CALLE 0 | 13 ANTIGUO EDIFICIO LUIS OLLER
ANCIENT LUIS OLLER BUILDING
AV. 214 - CALLE 0 | 24 EDIFICIO MINISTERIO HACIENDA
HACIENDA BUILDING
AV. 214 - CALLE 0 | 35 CASA JIMÉNEZ DE LA GUARDIA
JIMÉNEZ DE LA GUARDIA HOUSE
AV. 11 - CALLE 5 | 46 ALIANZA FRANCESA
FRENCH ALLIANCE
AV. 7 - CALLE 5 | 57 MERCADO MUNICIPAL DE ARTESANÍAS
MERCANTILE CRAFTS MARKET
AV. 6 - CALLE 5 |
| 3 TEATRO MELICO SALAZAR
MELICO SALAZAR THEATRE
AV. 2 - CALLE 0 | 14 IGLESIA NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN
OUR LADY OF CARMEN CHURCH
AV. 4 - CALLE 0 | 25 ANTIGUA ESCUELA VITALIA
ANCIENT VITALIA SCHOOL
AV. 4 - CALLE 3 Y 4 | 36 RESIDENCIA LAS ACACIAS
ACACIAS HOUSE
AV. 11 - CALLE 7 | 47 EDIFICIO T.S.E.
T.S.E. BUILDING
AV. 3 - CALLE 15 | MUSEOS
MUSEUMS |
| 4 ANTIGUA SODA PALACE
ANCIENT SODA PALACE
AV. CENTRAL 12 - CALLE 2 | 15 EDIFICIO STEINWORTH
STEINWORTH BUILDING
AV. CENTRAL 11 - CALLE 1 | 26 COLEGIO DE SEÑORITAS
LADIES' SCHOOL
AV. 4 - CALLE 3 | 37 TEMPLO DE LA MÚSICA
MUSIC TEMPLE
AV. 10 - CALLE 1 | 48 BIBLIOTECA NACIONAL
NATIONAL LIBRARY
AV. CENTRAL 12 - CALLE 15 | M MUSEOS DEL BANCO CENTRAL
CENTRAL BANK MUSEUMS
AV. 3 - CALLE 15 |
| 5 LA HALAMBRA
THE HALAMBRA BUILDING
AV. CENTRAL 12 - CALLE 2 | 16 LIBRERÍA LEHMAN
LEHMAN BOOKSTORE
AV. CENTRAL 12 - CALLE 1 | 27 IGLESIA NUESTRA SEÑORA DOLOROSA
OUR LADY OF SORROWS CHURCH
AV. 4 - CALLE 3 | 38 PARQUE MORAZÁN
MORAZÁN PARK
AV. CENTRAL 12 - CALLE 15 | 49 CUARTE BELLA VISTA
BEAUTIFUL VIEW QUARTER
AV. CENTRAL 12 - CALLE 15 | M MUSEO DE JADE
JADE MUSEUM
AV. CENTRAL 12 - CALLE 13 Y 15 |
| 6 EDIFICIO BANCO CRÉDITO AGRÍCOLA DE CARITAGO
CREDIT BANK OF CARITAGO
AV. 4 - CALLE 0 | 17 EDIFICIO KNOHR
KNOHR BUILDING
AV. CENTRAL 12 - CALLE 2 | 28 IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE LA SOLEDAD
OUR LADY OF SOLIDNESS CHURCH
AV. 214 - CALLE 1 | 39 EDIFICIO NUMAR
NUMAR BUILDING
AV. 5 - CALLE 15 | 50 PLAZA DE LA DEMOCRACIA
DEMOCRACY SQUARE
AV. CENTRAL 12 - CALLE 15 | M MUSEO NACIONAL
NATIONAL MUSEUM
AV. CENTRAL 12 - CALLE 15 Y 17 |
| 7 MERCADO CENTRAL
CENTRAL MARKET
AV. CENTRAL 12 - CALLE 2 | 18 ANTIGUO BANCO ANGLÓ
ANCIENT BANK OF ENGLAND
AV. CENTRAL 12 - CALLE 2 | 29 PLAZA GARANTÍAS SOCIALES
SOCIAL GUARANTEES PARK
AV. 4 - CALLE 5 | 40 EDIFICIO METÁLICO
METALLIC BUILDING
AV. 5 - CALLE 15 | 51 MUSEO DEL JADE
JADE MUSEUM
AV. CENTRAL 12 - CALLE 13 Y 15 | M MUSEO ARTE Y DISEÑO CONTEMPORÁNEO
CONTEMPORARY ART MUSEUM
AV. 3 - CALLE 15 |
| 8 IGLESIA NUESTRA SEÑORA DE LA MERCE
OUR LADY OF MERCY CHURCH
AV. 214 - CALLE 10 Y 12 | 19 GRAN HOTEL COSTA RICA
GRAND HOTEL COSTA RICA
AV. CENTRAL 12 - CALLE 3 | 30 EDIFICIO ANEXO CCS
ANEXO BUILDING CCS
AV. 314 - CALLE 5 | 41 PARQUE ESPAÑA
SPAIN PARK
AV. 317 - CALLE 9 Y 11A | 52 ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISLATIVE ASSEMBLY
AV. CENTRAL 11 - CALLE 15 Y 19 | RUTAS TURÍSTICAS
TOURIST ROUTES |
| 9 PARQUE BRAULIO CARRILLO
BRAULIO CARRILLO PARK
AV. 214 - CALLE 12 Y 14 | 20 LAS ARCADAS
LAS ARCADAS BUILDING
AV. 214 - CALLE 3 | 31 EDIFICIO CCS
CCS BUILDING
AV. 214 - CALLE 5 | 42 EDIFICIO INS
INS BUILDING
AV. 7 - CALLE 1 | 53 MONUMENTO NACIONAL
NATIONAL MONUMENT
AV. 11 - CALLE 15 Y 19 | |
| 10 HOSPITAL SAN JUAN DE DIOS
SAN JUAN DE DIOS HOSPITAL
AV. CENTRAL 14 - CALLE 14 | 21 TEATRO NACIONAL
NATIONAL THEATRE
AV. CENTRAL 12 - CALLE 3 | 32 TEATRO VARIADADES
VARIETY THEATRE
AV. CENTRAL 11 - CALLE 5 | 43 CASA AMARILLA
YELLOW HOUSE
AV. 7 - CALLE 11 | 54 ESTACIÓN AL ATLÁNTICO
ATLANTIC TRAIN STATION
AV. 3 - CALLE 17 Y 23 | |
| 11 EDIFICIO DE CORREOS
POST OFFICE BUILDING
AV. CENTRAL 12 - CALLE 2 | 22 MUSEOS DEL BANCO CENTRAL Y PLAZA CULTURA
CENTRAL BANK MUSEUMS AND CULTURE PLAZA
AV. CENTRAL 12 - CALLE 3 | 33 CASA FAMILIA ANDERSON SÁENZ
ANDERSON SAENZ HOUSE
AV. CENTRAL 11 - CALLE 5 | 44 CENAC
CENAC BUILDING
AV. 317 - CALLE 11A | 55 MERCADO BORBÓN
BORBÓN MARKET
AV. 315 - CALLE 8 Y 10 | |



PLANES RELACIONADOS

PLAN PARA LA REGENERACIÓN URBANA Y RECONVERSIÓN PRODUCTIVA DE LOS CUATRO DISTRITOS CENTRALES DE SAN JOSÉ

El centro de SJO posee diferentes problemas, similares a los de otros países latinoamericanos, como sistemas de movilidad deficientes, despoblamiento progresivo, terciarización de la ciudad, baja adaptación y actividad productiva de poco atractivo o valor agregado. San José, como ciudad posee zonas con potencial para promover desarrollo en estos desafíos, especialmente en zonas como el CHSJO, la T24 o la Ciudad Gobierno. El plan 4D – 2050 propone intervenir la ciudad de manera integral articulando la sostenibilidad urbana, ambiental, social y económica, ligado a mejoras en sistemas de movilidad, vivienda y hábitat, espacio público y equipamientos colectivos.

El documento menciona que,

El Plan Maestro de Regeneración Urbana y Reconversión Productiva de los Cuatro Distritos Centrales de San José (Plan 4D – 2050) que presentamos a continuación, incluye 7 líneas estratégicas que se configuran para lograr una adecuada mezcla de usos del suelo y potenciar el repoblamiento urbano inclusivo y la reconversión productiva de los 4DC, regenerando el soporte de la infraestructura urbana, la movilidad no motorizada y la peatonalización, el transporte público masivo, los equipamientos y espacios públicos, a través de estrategia de competitividad e innovación, dirigidas al objetivo de la reconversión de la base productiva del centro. (Chona, 2019, p.8)

Desde hace 45 años, la ciudad de San José ha experimentado el proceso de despoblamiento y terciarización, cuyas consecuencias se muestran en el espacio público y las edificaciones, todo esto a pesar del esfuerzo municipal que durante 30 años ha intentado revertir el fenómeno. Se estima que en los cuatro distritos aún residen cerca de 56.000 habitantes, un 16,59% de la población del cantón SJO.

En 2004 se aprueba el Decreto Ejecutivo No 31730-MIDEPLAN-MIVAH para la creación del Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José. A partir de entonces se impulsaron nuevos incentivos para promover la renovación de los cuatro distritos, lo que resultó en el desarrollo de proyectos residenciales, principalmente en torres de alto nivel adquisitivo, pero sin integrar un plan que resuelva la problemática de los distintos distritos.

En su lugar, se han presentado propuestas de proyectos orientados a la movilidad con mejoras en transporte público y en movilidad activa, creación de espacios verdes para articular espacios existentes, la vivienda y el repoblamiento para favorecer el acceso a la vivienda, infraestructura para abastecer agua y saneamiento y el impulso a iniciativas de turismo.

El BID y el equipo de asesores que elaboraron el plan de reconversión encontraron tres problemáticas ligadas a factores urbanos, sociales, económicos e incluso de gobernanza, los cuales son:

Escasez de demanda y oferta

residencial debido al alto costo, la falta de espacios verdes en algunos barrios y la extendida percepción negativa sobre el espacio público de la zona (vinculada a la inadecuada infraestructura peatonal, a la inseguridad en el entorno del centro histórico, a la presencia de población indigente y la inadecuada gestión de los residuos sólidos).



Deficiente sistema de movilidad

sistema centrado en el vehículo con poca presencia de movilidad activa, altos niveles de congestión vial y contaminación por ruido y calidad del aire. Disminuye la calidad de vida de los habitantes actuales y ocasiona pérdida de interés y atractivo para nuevos habitantes.



Falta de integración del tejido urbano.

Bajas condiciones de habitabilidad, poca actividad que genera percepción de inseguridad y un escaso uso de los espacios públicos, así como problemas de conexión con los sectores con mayor cantidad de servicios e infraestructura, debido a la ausencia de ejes conectores que permitan generar redes y potenciales centralidades urbanas.



Con el diagnóstico anterior, el plan plantea las siguientes acciones estratégicas:

LE 1

Promoción de oferta residencial para diversos sectores de la población con estrategias de articulación y organización de la demanda.

LE 2

Integración del tejido urbano y mezcla equilibrada de usos.

LE 3

Coadyuvar para un sistema integrado, equitativo y eficiente de movilidad, jerarquizado, accesible y sostenible.

LE 4

Gestionar la renovación, mejoramiento y dotación de infraestructuras para generar mayor capacidad de soporte urbano.

LE 5

Potenciar la competitividad del cantón desde la innovación en servicios.

LE 6

Impulso del sector cultural.

LE 7

Incentivar la competitividad turística sostenible.

Algunos de estos lineamientos ayudan a direccionar el proyecto de investigación hacia la revitalización de espacios públicos y la mejora de las condiciones de movilidad, especialmente la peatonal con el fin de convertir a San José en una ciudad más sostenible (Imagen 46).



Imagen 46: Simulación de consolidación urbana en el Centro Histórico
Fuente: Plan 4D, BID-MSJ

PLAN DE REGENERACIÓN Y REPOBLAMIENTO DEL CENTRO DE SAN JOSÉ

Debido a la disminución de la cantidad de pobladores en los cuatro distritos centrales de San José, de casi 20 000 habitantes entre 1973 y 2011 (Censos INEC 1973 y 2011), la Municipalidad de San José, con el apoyo del Ministerio de Planificación (MIDEPLAN) y el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH) se da a la tarea de intentar revertir este fenómeno y para hacerlo crea el Plan de Regeneración y Repoblamiento del centro de San José.

Como parte de estos esfuerzos, vía decreto, se crean el Programa de Regeneración y Repoblamiento de San José y una Comisión Mixta con el mismo nombre, ambos en el año 2004. La comisión mixta está conformada por el alcalde del municipio capitalino, los ministros del MIDEPLAN y del MIVAH y el presidente ejecutivo del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU).

Dentro del plan se busca generar la condiciones para que el casco central josefino recupere su funcionalidad habitacional, comercial y de servicios, y a la vez se genere competitividad humana y una mejor calidad de vida.

Dentro de los esfuerzos por conservar la ciudad y a su población, la Municipalidad de San José, desde la década de los noventa, ha realizado inversiones significativas para recuperar la ciudad y frenar el éxodo comercial que se experimentaba en la década de los ochenta, de esta inversión nacieron el boulevard de Avenida Central, el de Correos y el que conecta el Parque Nacional con el Circuito de Justicia.

Desde 1995, la Municipalidad de San José actualiza su Plan Director Urbano para permitir el crecimiento vertical de la ciudad, bajo la idea de crear una ciudad compacta y con un manejo eficiente de los recursos.

En el plan se contemplan algunas estrategias para que se pueda consolidar el repoblamiento y la regeneración de la ciudad, entre las que se encuentran :



Inversión en espacio público, parques, plazas y bulevares, regulación de publicidad exterior, arborización y recolección de desechos.



Incentivar la construcción en altura con un enfoque mixto que combine comercio y servicios con viviendas.



Dirigir los proyectos habitacionales a empleados de instituciones públicas cercanas y a profesionales jóvenes de nivel adquisitivo medio.



Desalojo del comercio informal, atender y rehabilitar personas en condición de indigencia.



Ampliar y fortalecer la policía municipal y la colaboración con el Ministerio de Seguridad Pública (MSP) y el Patronato Nacional de la Infancia (PANI).



Apoyar a las pequeñas y medianas empresas simplificando los trámites municipales y promoviendo la inversión.



Promover el acceso a la información entre la población.



Apoyar y promover programas y eventos artísticos y culturales

Aunado a estas estrategias se incentiva la construcción en altura por parte de inversores privados y desarrolladoras inmobiliarias. Esto es fácilmente identificable en el sector de Mata Redonda que es la zona de la ciudad que concentra la mayor cantidad de edificaciones en altura, aunque también se puede apreciar en sectores dispersos de la ciudad como Barrio Luján, Barrio Escalante, Paseo Colón, entre otros, donde también se desarrollan torres de viviendas u oficinas que no interactúan de manera correcta con su entorno. (Imágenes 48, 49, 50, 51 y 52).

A pesar de la promulgación de este plan en el año 2004, se trata de establecer acciones que no son visibles en nuestros días, sino que desde el inicio del plan se planteó que sería a un mediano o largo plazo por lo que se espera que para el año 2024, 20 años después, se encuentre consolidado el repoblamiento del centro de San José.

Es importante destacar que dado que la ciudad de San José es el centro económico y político de Costa Rica, el plan tiene declaratoria de Interés Público desde el año 2004, durante la Administración de Abel Pacheco.

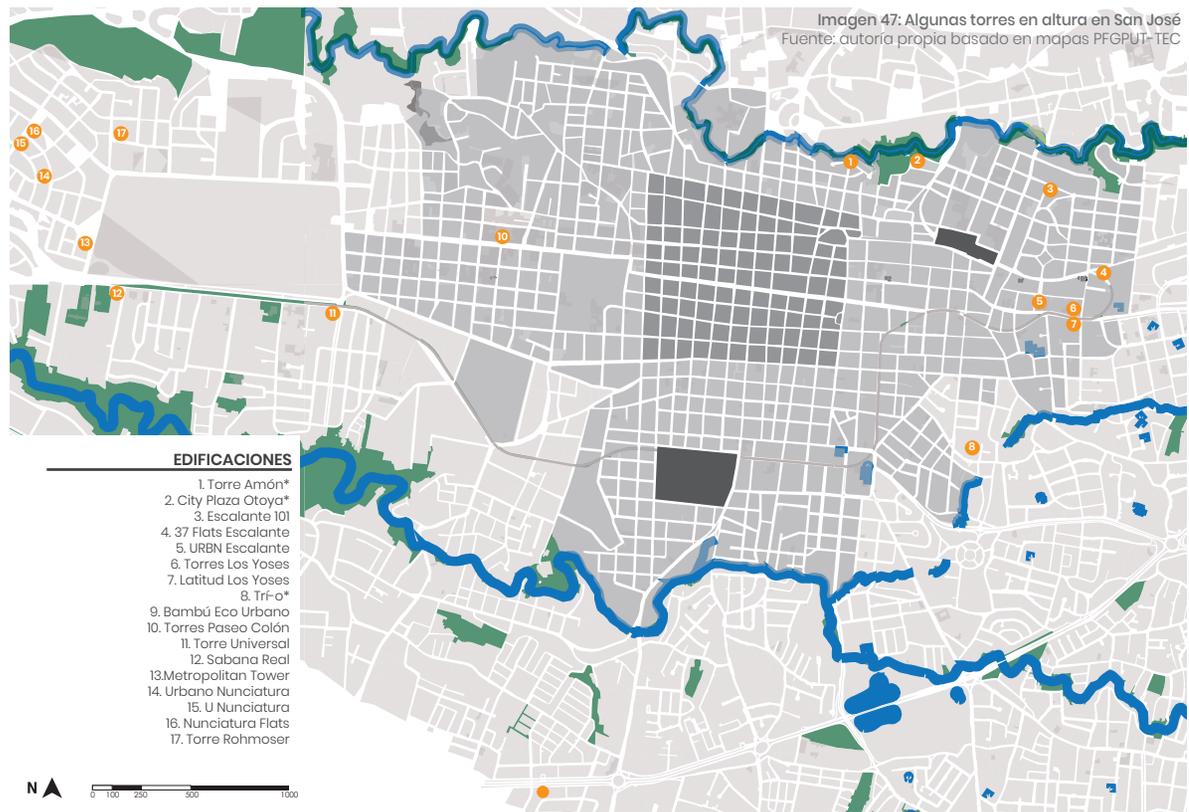


Imagen 50: Torres Paseo Colón
Fuente: pb-cr.com



Imagen 51: Proyecto Trí-o
Fuente: elfinancierocr.com



Imagen 48: Torre Latitud Los Yoses
Fuente: vjcr.net



Imagen 49: Torre Sabana Real
Fuente: wikipedia.com



Imagen 52: Escalante 101
Fuente: roblesarq.com

POLÍTICA CULTURAL DE LA CIUDAD DE SAN JOSÉ

La Municipalidad de San José, tras una serie de gestiones realizadas en favor de actividades artísticas, se propuso impulsar el desarrollo local, ambiental, social y sostenible de la ciudad a través de un eje transversal, la cultura.

Para lograrlo se propone la creación de políticas y planes culturales estratégicos donde la cultura pueda ser vista desde los ámbitos del urbanismo, la innovación, el desarrollo económico y social, los cambios de hábito, el espacio público y la paz.

Siguiendo estos puntos de vista y el hecho de que la ciudad enfrenta desafíos multiescala: identidad de la ciudad y sus barrios, ciudadanía activa, espacios de convivencia, comunicación y productividad, equidad y solidaridad social, medio ambiente y seguridad ciudadana; el municipio presenta una política cultural que busca convertir a San José en una ciudad viva, diversa, segura, con acceso equitativo a la cultura, el deporte, la recreación y la expresión, en contacto con el entorno urbano, con procesos innovadores, participativos y competitivos pero que a la vez pone en valor la gran cantidad de patrimonio existente en su centro urbano.

El Plan de Acción 2013-2021, definido bajo la Política Cultural de la Ciudad de San José, es el mecanismo de gestión para el desarrollo cultural de la capital bajo el seguimiento de cuatro ejes de acción estratégicos.

1

San José vivo y diverso

Se busca colocar a la cultura como agente de integración y de convivencia de la población a través de la interacción y la inclusión con especial énfasis en los espacios públicos como escenario para ello. Por ello se contempla:

- Generación de espacios de encuentro, esparcimiento y convivencia.
- Festivales urbanos distritales itinerantes o no, para la interacción, recreación y apropiación del espacio público, por ejemplo el Festival Transitarte (Imágenes 53, 54 y 55).
- Vinculación con el proyecto Trama Verde para mejorar la accesibilidad y valor estético de los espacios públicos existentes e incentivar su uso activo.
- Generar y distribuir equipamiento urbano cultural de calidad, como bibliotecas y centros culturales, artísticos, de formación, educación e información.
- Involucramiento de la ciudadanía y la niñez en programas culturales y en la coresponsabilidad de los espacios públicos.
- Visibilización de las habilidades y enseñanzas de los pobladores de la comunidad.



2

San José memoria y patrimonio

El factor clave en este eje estratégico es la protección del patrimonio como testigo de la identidad y la cultura de la sociedad y representante de la creatividad de la población. Para ello se contempla:

- Recuperación y rehabilitación del patrimonio tangible e intangible para convertirlos en referentes de cultura y educación en la ciudad.
- Fortalecimiento de la memoria a través de la puesta en valor del patrimonio a través de rutas temáticas, visitas guiadas y otros.
- Difusión y socialización de la historia a través de estrategias conjuntas para el Centro Histórico de San José mediante alianzas y eventos con actores en la zona.
- Construir una marca histórica para la ciudad donde se resalte el estilo de vida y el patrimonio existente.



3

San José creativa y competitiva

Se busca incentivar a la creación y producción local como detonantes de embellecimiento, estética y diferenciación de la ciudad ante otros centros urbanos. Para lograrlo se contempla:

Organización de eventos y premios relacionados a la creación y la innovación.

Facilitar acceso a talleres, salas de ensayo y demás para la formación y difusión del talento artístico de la población.

Generar espacios de encuentro y exhibición de la mano de actores relacionados a las áreas artísticas para la conformación de rutas y agendas de presentación.

Elaborar planes estratégicos de turismo basados en experiencias culturales, artísticas y de ocio.



4

San José cultura desde la gobernanza

La cultura va más allá del arte, puede verse como un desarrollo global que requiere apoyo de diferentes instancias y aristas como medio ambiente, economía y género, por ello se genera una estrategia que incluye:

Generar políticas de ordenamiento de la ciudad en temas de arte público, espacios públicos y mobiliario urbano.

Planificación estratégica de los servicios culturales que se ofrecen para garantizar su vinculación con la trama urbana.

Promover la cultura única de la ciudad como un elemento clave para el turismo en el centro urbano de San José.

Generar y difundir agendas culturales a través de plataformas electrónicas como medio de exposición de la vida en la ciudad.



Imagen 53: Festival TransitarTE 2019
Fuente: autoría propia



Imagen 54: Festival TransitarTE 2019
Fuente: autoría propia



Imagen 55: Festival TransitarTE 2019
Fuente: autoría propia



El siguiente apartado incluye el análisis de diferentes variables urbanas que permitan vislumbrar las principales problemáticas y oportunidades de mejora presentes en la zona de estudio.

Para ello se analizan diferentes factores relacionados al uso que se le da a la ciudad, las condiciones de movilidad tanto peatonal como vial, el estado del espacio público y los principales atractivos culturales, patrimoniales y turísticos que se ofrecen.

El estudio de estas variables permitirá comprender el comportamiento general de la zona y ayudará a establecer las pautas que permitirán una mejora y revitalización de la zona, de manera que se permita solventar algunas de las necesidades que se presentan actualmente en el sector noroeste de centro de la ciudad de San José.

3.2. ANÁLISIS URBANO

ZONA DE ESTUDIO

Para el proyecto de investigación se tomará como referencia la ubicación de los mercados Borbón, Central y Calle 16 (Coca Cola) con sus áreas de influencia, la delimitación del Centro Histórico de San José y la Avenida 2 y calle 20 como bordes debido a sus altos flujos vehiculares.

Dentro de las 41 cuadras que componen el área de estudio se encuentran diferentes edificaciones con uso institucional, las cuales aportan gran cantidad de personas al uso diario de los espacios urbanos.

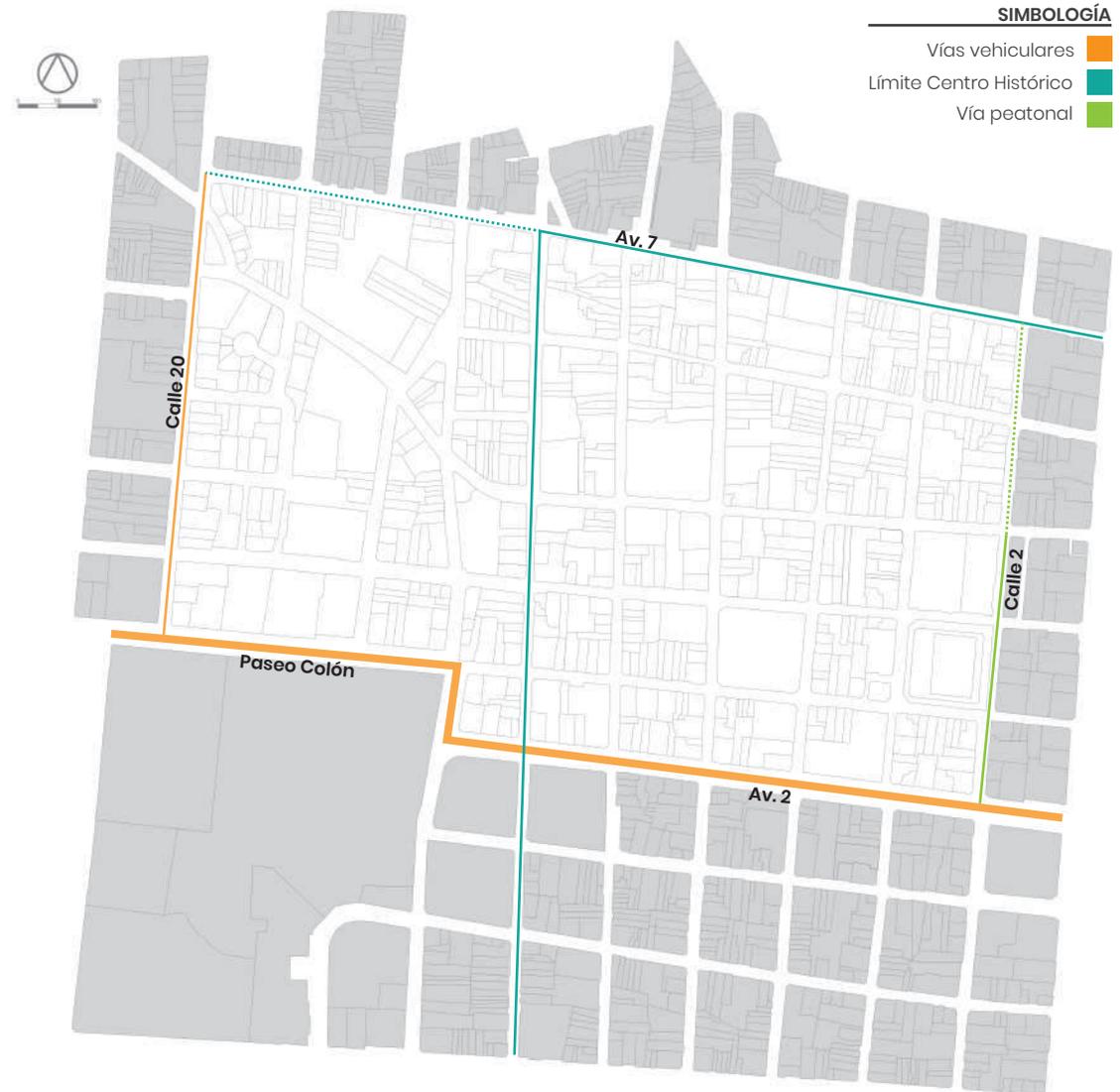
Así mismo, se contemplaron aspectos de movilidad motorizada y relativos a las terminales de autobús concentradas en la zona para determinar una zona de estudio que incluya esta variable.

Con las condiciones anteriores se establece una zona delimitada por Calle 20 de carácter vehicular, Calle 2 de carácter peatonal, Avenida 7 que corresponde al límite del Centro Histórico de San José y la Avenida 2 en su condición de principal arteria vial de la ciudad.



■ Centro Histórico de San José ■ Parques y plazas públicas ■ Zona de estudio

Imagen 56: Mapa Centro Histórico con zona de estudio delimitada
Fuente: autoría propia



SIMBOLOGÍA

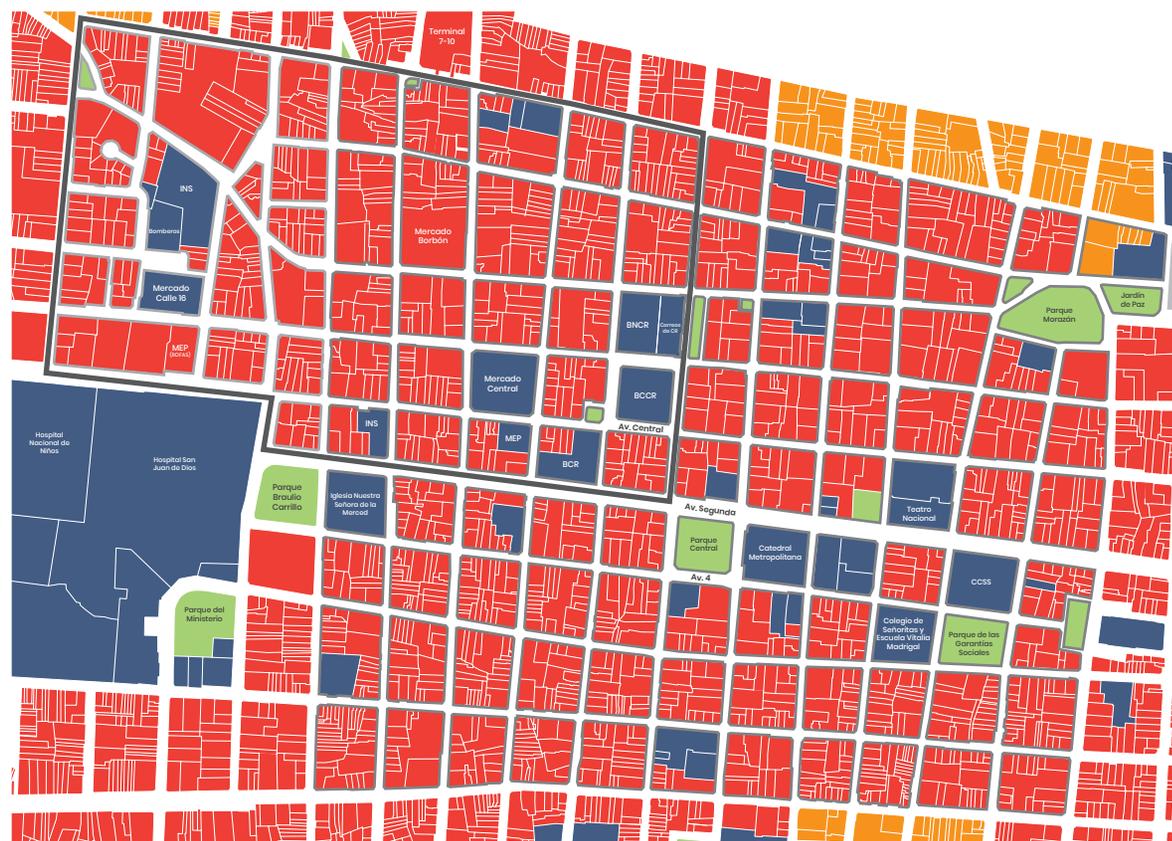
- Vías vehiculares
- Límite Centro Histórico
- Vía peatonal

USO DEL SUELO

En este apartado se analizará el uso actual que se le da al centro de la ciudad de San José, con el fin de conocer el comportamiento diario en la zona de estudio.

En los cuatro distritos centrales de San José predomina la actividad comercial, producto de la política existente, la cual, a pesar de permitir los usos mixtos en ciertos sectores (imagen 58) en la actualidad no ha sido aprovechada por las partes privadas, quiénes se han enfocado en el desarrollo de locales comerciales en esta zona central de la ciudad.

En la zona de estudio, que comprende parte de los distritos Merced y Hospital, predominan la actividad comercial, los usos mixtos y usos institucionales en predios de grandes dimensiones. Esta actividad ha desplazado la residencia a las zonas de los ensanches o periferias de la ciudad e incluso la ha llevado casi a desaparecer. Este fenómeno se puede apreciar en el mapa de usos de suelo actuales. (imagen 59).



SIMBOLOGÍA

Baldío		Residencial	
Institucional		Uso mixto	
Servicios		Comercial	
Parqueos		Desocupado	
Zonas verdes			

Imagen 58: Mapa de uso del suelo
Fuente: Autoría propia basado en mapas de la Municipalidad de San José



SIMBOLOGÍA

- Baldío
- Institucional
- Servicios
- Parqueos
- Zonas verdes
- Uso mixto
- Residencial
- Comercial
- Desocupado

OFERTA TURÍSTICO-CULTURAL



Imagen 61: Mercado Central de San José
Fuente: autoría propia



Imagen 62: Gira por el Mercado Central de San José
Fuente: Chepequetas



Imagen 63: Tour de mercados en el Mercado Borbón
Fuente: Chepequetas



Imagen 64: Mercado Central de San José
Fuente: autoría propia

El Mercado Central es uno de los máximos referentes turísticos, comerciales y culturales de la ciudad capital. Desde su fundación en 1880 ha sido el principal mercado de compras diarias en San José. Por su tradición y ser representación de la idiosincrasia y costumbres costarricenses, la actividad del mercado fue declarado patrimonio histórico y cultural en 1995.

El Mercado Borbón por su parte, está remodelando sus instalaciones para hacerlo más atractivo para las familias y el turismo, este esfuerzo se ve complementado por la organización Chepequetas, que desarrolla caminatas periódicas por San José poniendo principal atención en los Mercados Central y Borbón (imágenes 62 y 63).

Los mercados capitalinos, especialmente el Borbón y Central, realizan celebraciones religiosas o eventos artísticos y musicales en fechas especiales como día del madre, del padre, Semana Santa, navidad y año nuevo, entre otras. Todas ellas llaman la atención de nacionales y turistas, lo que les permite generar mayor exposición de los mercados y su actividad diaria a la población.

Sin estas actividades especiales y el apoyo de colectivos urbanos, como Chepequetas o GAM Cultural, los mercados más allá de su actividad comercial quedarían invisibilizados.

ESTADO DE LAS EDIFICACIONES

Como parte del análisis resulta relevante conocer el estado en que se encuentran las edificaciones por un asunto de imagen de la ciudad, los cuales irán acompañados de la propuesta urbana, por lo que su restauración y vinculación con el espacio urbano deben ser considerados dentro de la propuesta del modelo de gestión.

A partir de las visitas a campo y el mapeo de edificaciones, se logró determinar que la mayor parte las estructuras que se encuentran en estado regular o malo se ubican en los alrededores del Mercado Borbón, esto ligado a la actividad que se desarrolla en la zona y el paulatino abandono de su actividad comercial, apreciable en la desocupación de las edificaciones y locales comerciales.

Otro sector con un importante deterioro físico, es la cercanía al antiguo Mercado del Paso de la Vaca. Los problemas socioeconómicos (drogadicción, delincuencia, indigencia), la inseguridad y la percepción de la zona impiden el desarrollo comercial e incentiva aún más el abandono y deterioro en estas cuadras de la ciudad.

- SIMBOLOGÍA**
- Buen estado ■
 - Estado regular ■
 - Mal estado ■
 - Parqueos o baldíos ■



Imagen 65: Mapa estado de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 66: Edificación en mal estado en la zona de estudio
Fuente: Sevilla, T. 2019



Imagen 67: Edificación en mal estado en la zona de estudio
Fuente: Sevilla, T. 2019

EJEMPLOS DE EDIFICACIONES EN MAL ESTADO



Imagen 68: Edificación en regular estado en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 69: Edificación en regular estado en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

EJEMPLOS DE EDIFICACIONES EN REGULAR ESTADO



Imagen 70: Edificación en buen estado en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 71: Edificación en buen estado en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

EJEMPLOS DE EDIFICACIONES EN REGULAR ESTADO

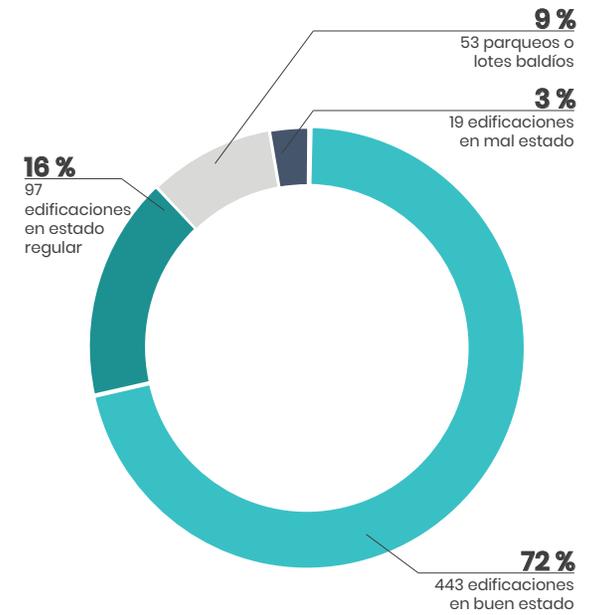


Gráfico 4: Estado de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

ALTURA DE LAS EDIFICACIONES Y PERFIL URBANO

Para el estudio es indispensable contar con la realidad de la ciudad en cuanto a su perfil urbano. La ciudad aún conserva una buena dimensión humana, sin embargo su desarrollo en altura se ha visto estancado y se ha concentrado principalmente en las edificaciones de entes institucionales o gubernamentales.

En San José, las edificaciones tienden a ser homogéneas en altura. En el perfil urbano de la zona de estudio predomina una baja altura, la mayor parte de edificaciones poseen como máximo dos niveles, uno de uso comercial y otro como almacenamiento.

Las edificaciones que sobrepasan los tres niveles son en su mayoría de uso institucional, entre ellos destacan el BCR, BNCR, BCCR y el edificio Raventós (MEP) o edificaciones que en la actualidad presentan diferentes grados de subutilización.

SIMBOLOGÍA	
Baldío	4 niveles
1 niveles	5 niveles
2 niveles	6 niveles o más
3 niveles	Parqueo



Imagen 72: Mapa niveles de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

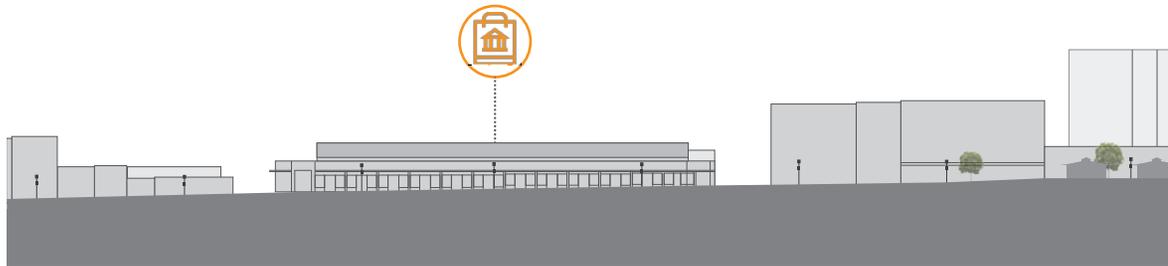


Imagen 73: Sección Avenida Central en los alrededores del Mercado Central
Fuente: autoría propia

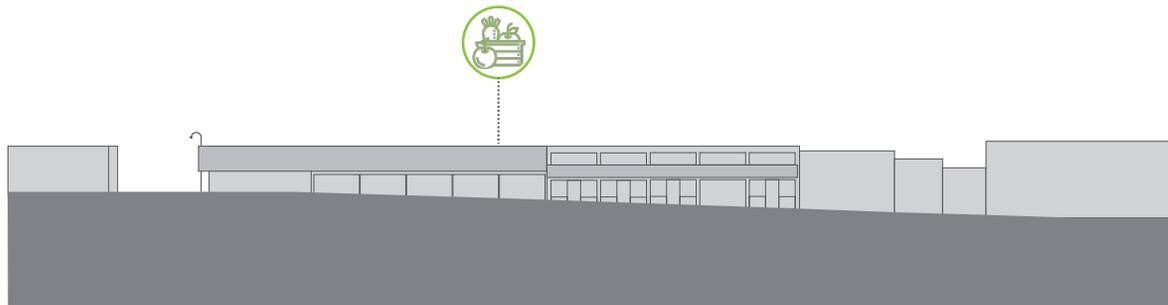


Imagen 74: Sección Avenida Central en los alrededores del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia



Imagen 75: Sección Avenida Central en los alrededores del Mercado Calle 161
Fuente: autoría propia

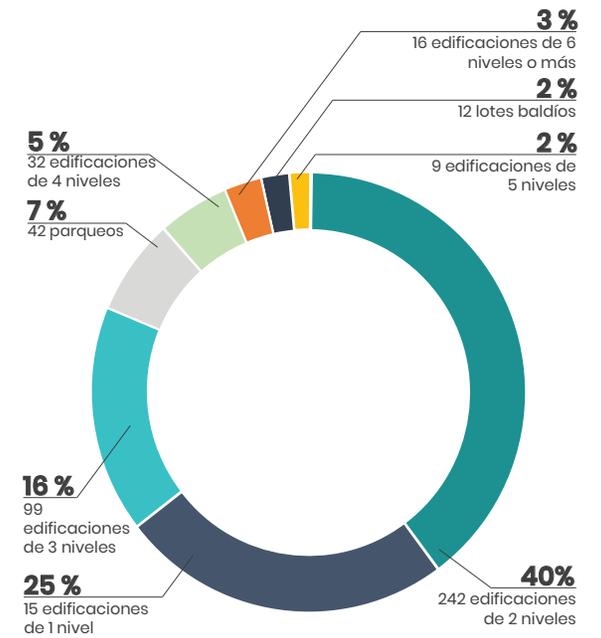


Gráfico 5: Cantidad de niveles de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

OCUPACIÓN DE LAS EDIFICACIONES

Producto de las implicaciones de la economía a nivel nacional y la normativa vigente tanto local, como regional o nacional, algunas edificaciones experimentan un alto nivel de desocupación.

El mayor grado de desocupación o subutilización se encuentra en los alrededores del antiguo Mercado del Paso de la vaca y los alrededores del Banco Nacional (BNCR). Además se concentran gran cantidad de espacios destinados a parqueos en este mismo sector y en las cercanías del Mercado Calle 16 (Coca Cola), lo cual resulta contraproducente para la ciudad pues son terrenos con grandes dimensiones que no se están utilizando de manera eficiente o sostenible.

San José posee actualmente gran cantidad de edificaciones subutilizadas debido a la actividad comercial que impera en la ciudad. Los inmuebles generalmente utilizan los primeros dos niveles en la mayoría de los casos, dedicando el primer nivel al uso comercial y el segundo como almacenaje. También existen edificios no institucionales de cinco o seis niveles que no se utilizan en su totalidad, lo que provoca una subutilización de la ciudad y un abandono y deterioro paulatino de las estructuras.

SIMBOLOGÍA	
Parqueo	51 - 75 %
Desocupado	76 - 100 %
0 - 25 %	Baldío
26 - 50 %	

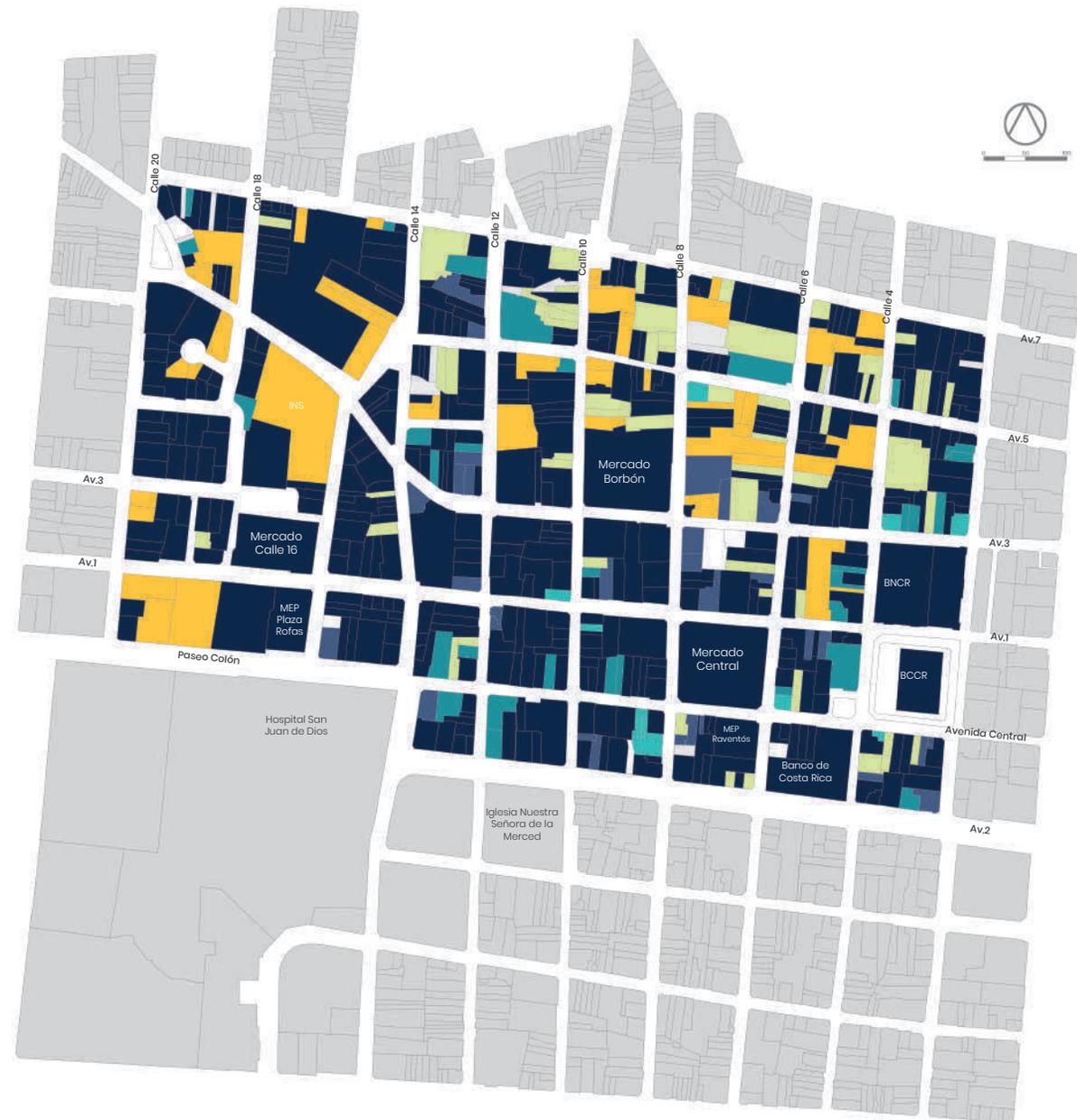


Imagen 76: Mapa ocupación de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 77: Edificación subutilizada en la zona de estudio
Fuente: Sevilla, T. 2019



Imagen 78: Edificación subutilizada en la zona de estudio
Fuente: Sevilla, T. 2019



Imagen 79: Edificación subutilizada en la zona de estudio
Fuente: autoría propia



Imagen 80: Edificación subutilizada en la zona de estudio
Fuente: autoría propia

EJEMPLOS DE EDIFICACIONES SUBUTILIZADAS O DESOCUPADAS

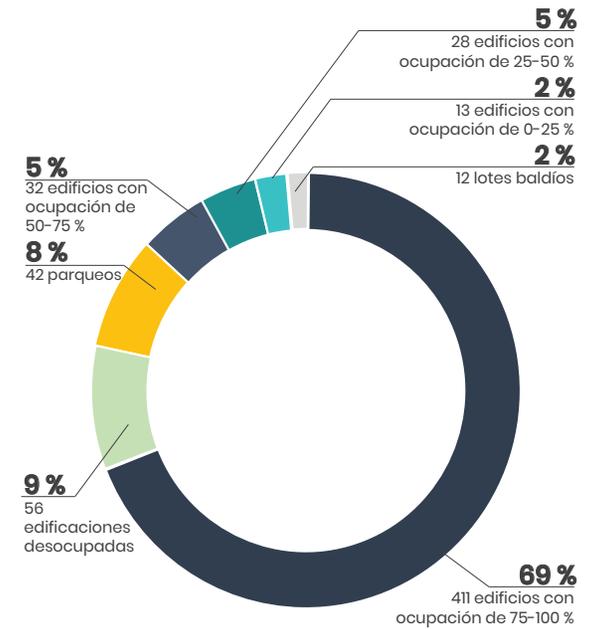


Gráfico 6: Porcentaje de ocupación de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

MATERIALIDAD DE LAS EDIFICACIONES

El concreto resalta como el material predominante de las edificaciones en el centro de la ciudad. La madera se utiliza en las pocas viviendas que aún existen en la zona de estudio, sin embargo, estas presentan daños evidentes debido al poco cuidado de las estructuras.

Como parte de la propuesta se pueden emplear materiales alternos al concreto en los espacios públicos para generar contraste y hacer más atractivas las intervenciones.



SIMBOLOGÍA

Mampostería con repello		Vidrio	
Acabados metálicos		Otros	
Madera		Parqueo o baldío	

Imagen 81: Materialidad de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 82: Algunas edificaciones de la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 83: Algunas edificaciones de la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 84: Algunas edificaciones de la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 85: Algunas edificaciones de la zona de estudio
Fuente: Ramos, A. 2019



Imagen 86: Algunas edificaciones de la zona de estudio
Fuente: Sevilla, T. 2019



Imagen 87: Algunas edificaciones de la zona de estudio
Fuente: Sevilla, T. 2019

EJEMPLOS DE MATERIALIDADES PRESENTES EN LA ZONA

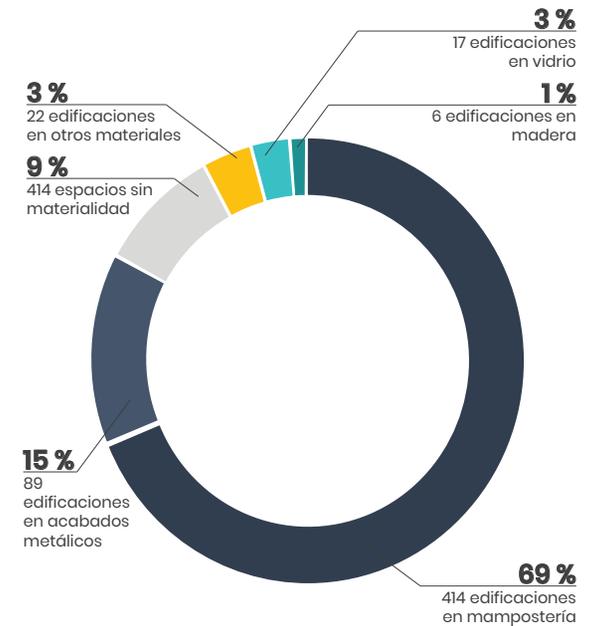


Gráfico 7: Materialidad de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.

Imagen 88: Las condiciones de movilidad en el Barrio Coca Cola
Fuente: Ramos, A. 2019



Actualmente el centro de la ciudad de San José es atravesada por diversas vías de carácter nacional o de travesía que son administradas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Por la zona de estudio circulan gran cantidad de autobuses debido a la existencia de varias terminales y estaciones de autobús. La gran cantidad de parqueos permite que esté presentes vehículos de carácter privado, principalmente de empleados de las instituciones públicas o las personas que realizan compras a diario.

A su vez, la densa red de vías vehiculares locales representan un peligro para los peatones puesto que las vías dedicadas a movilidad activa están relegadas a ciertas zonas de la ciudad y la interconexión de estas es atravesada por el tránsito vehicular constante que se presenta en el centro de San José.

Concientes de esta situación la Municipalidad de San José pretende crear nuevos espacios peatonales ligados a sitios de interés en la capital como el Museo de los Niños o la zona del antiguo Paso de la Vaca, como se aprecia en el mapa de tipos de vía en la zona de estudio (imagen 89).

SIMBOLOGÍA

Vía nacional primaria		Vía local terciaria	
Vía nacional de travesía		Vía peatonal	
Vía local secundaria		Peatonal propuesta	

Imagen 89: Tipo de vía en la zona de estudio
 Fuente: autoría propia basado en mapa de vialidad de MSJ.



SITUACIÓN DE LAS VÍAS

Comprender la realidad de las principales vía de la zona es vital puesto que se pretende mejorar las condiciones de movilidad general del sector.

Actualmente la zona de estudio es atravesada por diferentes rutas de autobús y gran cantidad de vehículos privados y de transporte de mercaderías.

La única opción para circular en el sentido este-oeste, son las avenidas 1 y 3, sin embargo, en ambas circulan tanto vehículos privados como el transporte público, lo que complica el tránsito, pues estos últimos tienen distintas paradas en este sector (Imágenes 91 y 92).

Así mismo, en el sentido este-oeste los conductores cuentan con la avenida 2, de carácter nacional, y las avenidas 5 y 7, de tipo local, las cuales no sufren grandes congestiones viales de acuerdo con las vistas Google Traffic View en horas pico. (Imágenes 93 y 94).



SIMBOLOGÍA

Oeste-Este	Este-Oeste
Sur-Norte	Norte-Sur

Imagen 90: Mapa ocupación de edificaciones en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 91: Situación del tránsito en Avenida 1
Fuente: autoría propia



Imagen 92: Situación del tránsito en Avenida 1
Fuente: autoría propia

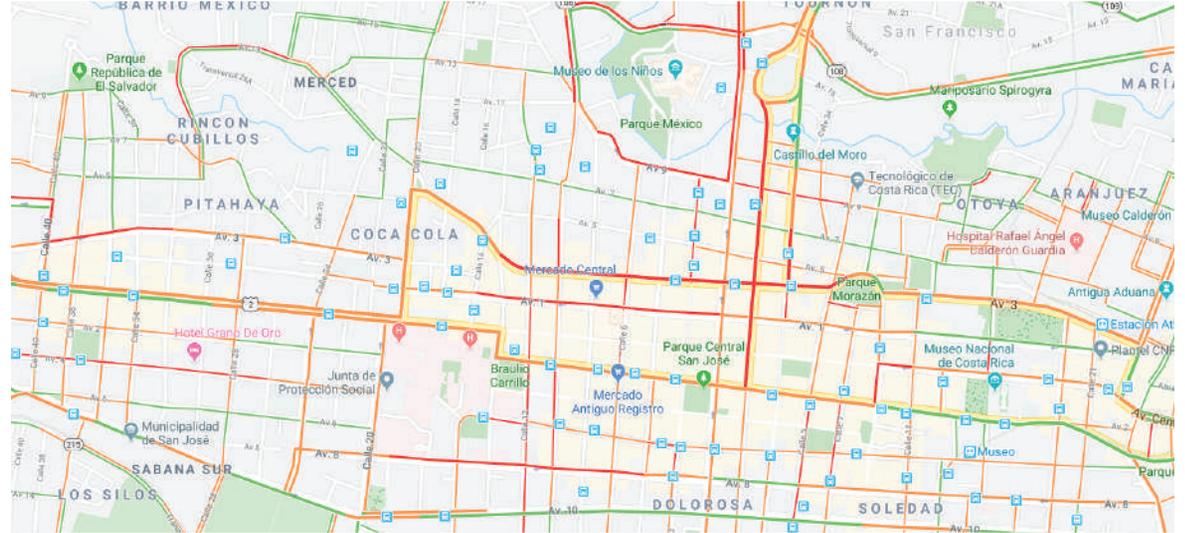


Imagen 93: Situación del tránsito en San José a las 7:00 am
Fuente: Datos históricos, Google Traffic View.

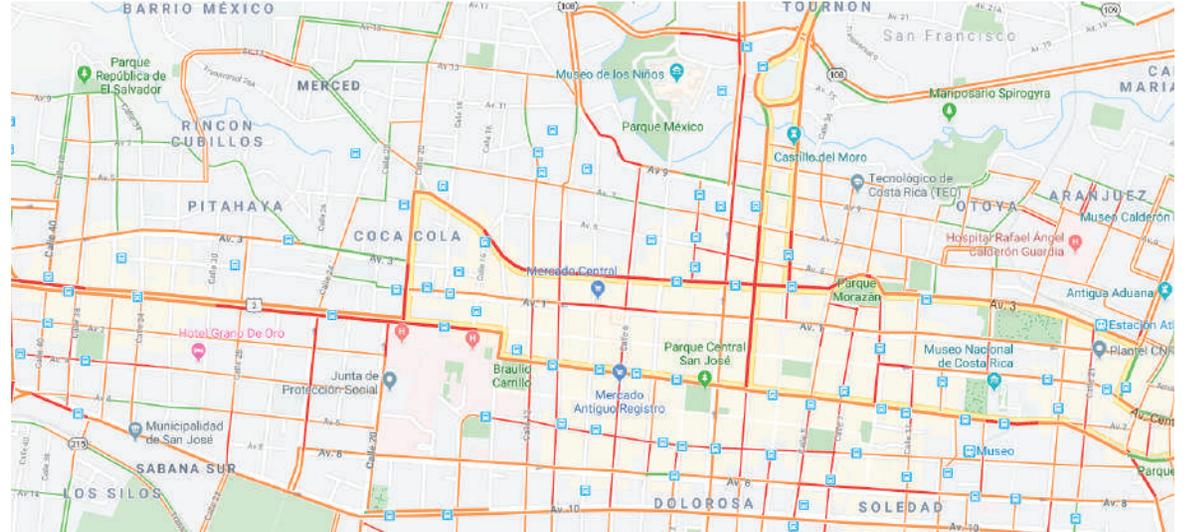


Imagen 94: Situación del tránsito en San José a las 4:00 pm
Fuente: Datos históricos, Google Traffic View.

Sobre el Paseo Colón transitan alrededor de 50 rutas de autobús que ingresan desde el sector oeste de San José puesto que la ciudad se convirtió en un espacio de trasbordo y acceso al transporte público.

En la zona de estudio, además de la terminal de buses del Mercado Calle 16 (Coca Cola) se identifican diferentes terminales de grandes dimensiones como lo son la Estación de TUASA, Station Wagon, Comtrasuli y la estación de los buses de Grecia, así mismo alrededor se encuentra la terminal 7-10, que albergan rutas interregionales que entran hasta el centro de la capital ocasionando congestión vial debido a la gran cantidad de automotores (imagen 95).

Además, el tránsito en la zona se ve perjudicado por la presencia de diversos estacionamientos de taxis o "piratas", algunos de ellos ilegales, los cuales limitan el tránsito de otros vehículos ocasionando aún más congestión en la ciudad (Imagen 96).

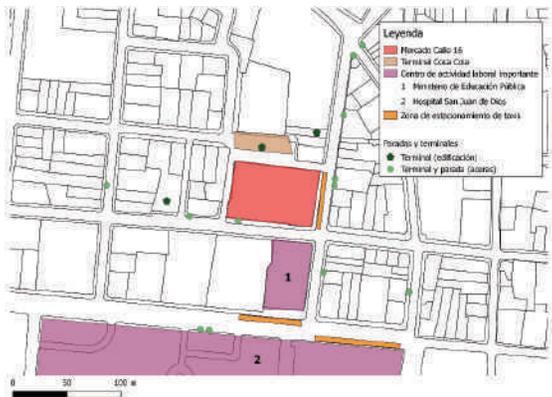


Imagen 95: Estacionamiento de taxis en la zona del Mercado Coca Cola
Fuente: Courivaud M. y Gombia Q; 2017

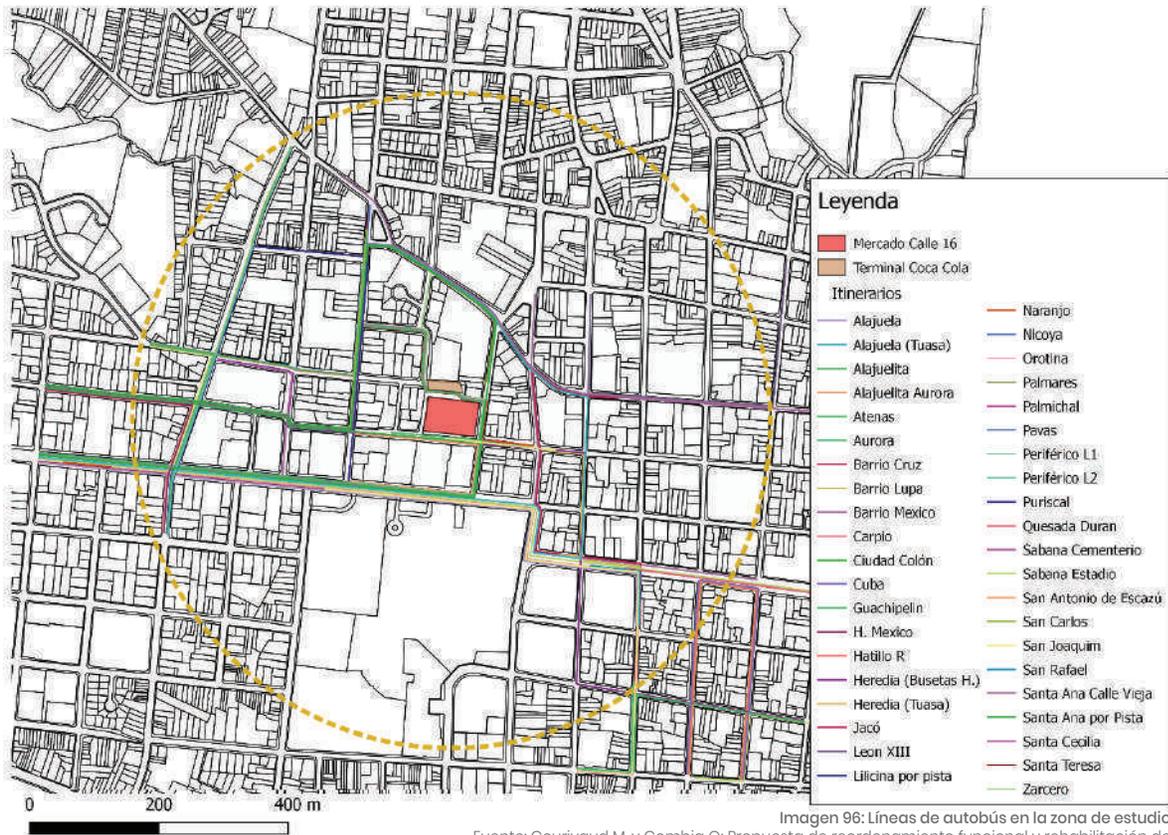


Imagen 96: Líneas de autobús en la zona de estudio
Fuente: Courivaud M. y Gombia Q; Propuesta de reordenamiento funcional y rehabilitación de la Terminal de buses de la Coca Cola en el centro de San José, 2017

Las cercanías del Mercado Calle 16 se convierten en una zona de acceso a múltiples servicios de transporte, sin embargo la frecuencia con que accesan los autobuses a la ciudad y la presencia de terminales y paradas de autobús y taxis en sus alrededores convierten este sector de la ciudad en un espacio de alto riesgo para los peatones.

Aunado a esta problemática, la contaminación visual, auditiva y del aire ocasionada por los automotores hace que el sector se perciba como caótico y poco atractivo para las personas, sin embargo también este exceso de vehículos es percibido por los comerciantes como una oportunidad para sus negocios, existiendo la necesidad de que el acceso a transporte se mejore y no se elimine.



Imagen 97: Taxis estacionados en la calle 14
Fuente: autoría propia



Imagen 98: Taxis estacionados en el Mercado Coca Cola
Fuente: Ramos, A; 2019



Imagen 99: Terminal de autobús en el Mercado Coca Cola
Fuente: autoría propia



Imagen 100: Rutas seguidas por el transporte público de autobús
Fuente: autoría propia

Imagen 10: La Avenida Central de la ciudad de San José
Fuente: Ramos, A. 2019



MOVILIDAD PEATONAL Y ACERAS

La ciudad de San José tiene un sistema de bulevares en consolidación, siendo los más importantes los bulevares peatonales de avenida central (Imagen 101) y el de avenida 4, que conectan el centro de la ciudad de este a oeste.

Dentro de esta temática, el Plan GAM 2013-2030 y el Plan para el Centro Histórico de San José mencionan la necesidad de llevar a cabo proyectos de pacificación, principalmente en las manzanas centrales, y movilidad compartida, para promover el embellecimiento de la ciudad y la visualización del patrimonio y los atractivos de la ciudad.

A pesar de ello, las condiciones de movilidad peatonal en la zona de los mercados presentan deficiencias debido a las condiciones propias de este sector de la ciudad (zonas de carga y descarga de productos, acceso a transporte público, entre otros), el estado de las aceras, la escasez de espacios públicos y la baja inversión en temas de movilidad por parte de las autoridades competentes.



Imagen 102: Mapa de bulevares en la zona de estudio
Fuente: autoría propia basado en mapa de vialidad de MSJ, 2014



Imagen 103: Alrededores del Mercado Calle 16
Fuente: autoría propia



Imagen 104: Avenida 3 en la actualidad
Fuente: autoría propia



Imagen 105: Avenida central en las afueras del Mercado Central
Fuente: autoría propia

SIMBOLOGÍA

- Buen estado ■
- Regular estado ■
- Mal estado ■

Imagen 106: Mapa de estado de aceras en la zona de estudio
Fuente: autoría propia



La mayor parte de las aceras en estado regular se encuentran en avenidas 1, 2 y 3 y en calles 10, 12 y un sector de las calles 14 y 16, esto debido a irregularidades en la superficie, estrechez e incluso la ubicación de mobiliario urbano que entorpece el paso del peatón.

Llama la atención que a pesar de ser una zona con algunos conflictos sociales, la avenida 5 posee gran parte de las aceras en un buen estado, resaltando incluso su limpieza.

Producto del estudio de las condiciones de movilidad peatonal es necesario intervenir la calle 10, esto debido a que sus condiciones son paupérrimas. La presencia de aceras estrechas, con ventas ambulantes, contaminación por basura y a nivel auditivo, desniveles y el uso intensivo para carga y descarga de productos son factores determinantes que además de afectar el tránsito de los peatones, dañan la imagen del Mercado Borbón.

Aunado a esta problemática, en la zona de estudio se identifica gran cantidad de mobiliarios de venta concesionados por el municipio los cuales entorpecen el paso de las personas, pues se reduce el espacio efectivo para la circulación de las mismas.

SIMBOLOGÍA

Kiosko 

Imagen 107: Ubicación de kioscos de venta en la zona de estudio
Fuente: autoría propia



ESPACIO PÚBLICO CERCANO

En la zona de estudio, existe una escasez de espacios públicos abiertos, sean estos parques o plazas, ya que estos se concentran principalmente en los distritos Carmen y Catedral, constituyendo un espacio en la ciudad poco atractivo y que no permite la recreación de la población y los transeúntes.

En 42 manzanas, que componen el espacio de análisis de esta investigación, se identifican tres bulevares, dos plazoletas, un espacio de jardín y dos parques, estos últimos se encuentran dispersos y poco ligados a las principales ejes de circulación peatonal que posee la ciudad de San José.

La ausencia de espacios vinculados se traduce en problemas de habitabilidad y calidad de vida, principalmente debido a que la población no posee espacios de respiro en una ciudad que está congestionada de vehículos.

Además, algunos de estos pocos espacios presentan condiciones deficientes para la estadía de las personas o presentan condiciones particulares que complican su uso primordial, los cuales se describirán a continuación.

SIMBOLOGÍA

- Parques, plazas o jardines ■
- Bulevar de uso mixto ■
- Bulevar peatonal ■

Imagen 108: Espacio público existente en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



AVENIDA CENTRAL



Imagen 109: Avenida central de San José
Fuente: autoría propia

La avenida central es el principal paseo peatonal de la capital, la cual conecta la ciudad de oeste a este. Se trata de un espacio adecuado y exclusivo para los peatones con una superficie de adoquines en toda su extensión.

Suele ser escenario de diferentes exposiciones musicales, artísticas y escultóricas. Posee vegetación y espacios de estancia con una iluminación central a lo largo del eje y diferentes elementos de señalética. A lo largo del tiempo y a pesar de los esfuerzos municipales con programas de reforestación, se ha dado una desaparición paulatina de la vegetación existente y la que allí se encuentra genera poca sombra.

En general, el mobiliario se encuentra en mal estado o está desactualizado, por lo que la estancia se ve disminuida, así mismo este importante eje está saturado por la gran cantidad de elementos artísticos y publicitarios que se encuentran de manera concentrada en ciertos puntos del espacio urbano.

BULEVAR MIXTO DE CALLE 8



Imagen 110: Bulevar mixto de Calle 8
Fuente: autoría propia

Se trata de un eje de uso mixto en el cual se reduce el área de circulación de vehículos en favor de los peatones. Su diseño contempla la ampliación de aceras y la colocación de vegetación, mobiliario urbano de acompañamiento e infraestructura de protección para los transeúntes.

Este bulevar conecta la ciudad en el sentido sur-norte hasta llegar a la terminal 7-10, siendo uno de los cuatro bulevares que atraviesan la ciudad en este sentido.

Actualmente su estado es regular debido a que el mobiliario urbano fue robado por los indigentes o eliminado por parte de la Municipalidad de San José, la vegetación es escasa o está descuidada e incluso en algunos puntos entorpece el paso de los peatones. Así mismo, se propició el comercio ambulante con su creación.

PLAZOLETA DR. CASTRO MADRIZ



Imagen 111: Plazoleta Dr. Castro Madriz
Fuente: autoría propia

Esta plazoleta se trata de un remanente del parque de la antigua Iglesia de la Merced (hoy Banco Central de Costa Rica), se encuentra sentada sobre un yacimiento arqueológico, un hecho poco conocido.

Actualmente la plazoleta, compuesta por jardines y vegetación dispersa, sirve de acompañamiento a la avenida central y de respiro a un sector con edificios de gran altura, donde convergen usos comerciales e institucionales, debido a esto y la presencia de los kioscos de las floristerías que se encuentran allí instaladas, a plazoleta pasa casi desapercibida.

Así mismo, posee poco mobiliario urbano y la vegetación provee poca sombra, sin embargo, esto no impide que las personas permanezcan en el espacio.

JARDINES DEL BANCO CENTRAL DE COSTA RICA



Imagen 112: Jardines del Banco Central de Costa Rica
Fuente: autoría propia

El Banco Central de Costa Rica (BCCR), posee amplios jardines a su alrededor, sin embargo, posee una cerca perimetral que ocasiona que el jardín se perciba como un espacio de uso privado.

El acceso al jardín y al edificio se da por medio de una escalinata que remata con un conjunto escultórico, el Monumento “Los presentes”, creado por Fernando Calvo, ganador del Premio del Salón Anual de Escultura en 1980 y el Premio Nacional Aquileo J. Echeverría en 1982.

Este sitio es el punto de creación de fundación de San José, allí se ubicó la Iglesia de la Merced, antes de su traslado al distrito Hospital.

En la actualidad, tanto en los jardines como en las aceras circundantes, se han eliminado paulatinamente los árboles que allí se encontraban.

PLAZA JUAN RAFAEL MORA



Imagen 113: Plaza Juan Rafael Mora
Fuente: autoría propia

La Plaza Juan Rafael Mora es un espacio de la ciudad con jardines y fuentes que funciona de remate del bulevar peatonal de calle 2 que se extiende desde la Av. 4 hasta la Av. 3, en el sentido norte-sur.

La plaza se ubica en un espacio de la ciudad relevante por su historia, reflejadas en los edificios de Correos de Costa Rica, el Club Unión, el edificio Herdocia, el Banco Nacional y la cercanía de otros edificios patrimoniales, lo que permite resaltarlos y aprovechar su atractivo, constituyéndose en un sector de gran importancia y valor para la ciudad.

Así mismo, este espacio sirve como entrada a la ciudad para las personas que vienen del norte del San José y de la provincia de Heredia, siendo un importante espacio de conexión y acceso a transporte público.

PARQUE DEL LÍBANO



Imagen 114: Parque del Líbano
Fuente: Malavasi, R. 2019

El Parque Líbano, recibe su nombre del antiguo cine del mismo nombre, que funcionó durante varios años en la capital y que en la actualidad el edificio es ocupado por un taller mecánico.

Este pequeño parque es un espacio residual en la trama de la ciudad, no posee vegetación que genere sombra ni mobiliario urbano de ningún tipo pues la Municipalidad de San José, en conjunto con la policía municipal, tomó la decisión de demoler las bancas existentes debido a los problemas de indigencia que atacan esta zona de la capital.

PARQUE JUAN SANTAMARÍA



Imagen 115: Parque Juan Santamaría
Fuente: autoría propia

El parque Juan Santamaría es un parque verde con vegetación de gran altura ubicado en una zona con altos flujos vehiculares.

Se trata del único espacio verde en el Barrio Coca Cola y uno de los pocos espacios públicos del distrito Merced. Sin embargo, el acceso a esta parque se torna complicado al estar rodeado por tres calles de alto flujo vehicular y la estadía en él es escasa pues no posee mobiliario urbano que lo permita.

CICLOVÍA DE SAN JOSÉ



Imagen 116: Ciclovía de San José a la altura del Hospital San Juan de Dios
Fuente: autoría propia

La ciclovía de San José conecta a la ciudad con el cantón de Montes de Oca en un trayecto que recorre del Parque Metropolitano La Sabana hasta el cantón colindantes en la zona de San Pedro.

El eje que la vincula con el Centro Histórico de San José en el sector oeste de este encuadre posee una extensión que concluye frente al Hospital San Juan de Dios.

Este carril exclusivo de bicicletas posee protección con pequeños topes o bolardos, sin embargo los vehículos motorizados, sean estos motocicletas o autos, suelen invadirla, representando un peligro para los ciclistas.

La presencia de esta ciclovía, sobre calle 14, representa un potencial de conectividad de movilidad activa con la zona de intervención, pues puede vincularse efectivamente a través de un eje vial relevante como lo es la Calle 14, la cual permite el acceso al centro de San José desde la zona de Barrio México.

CALLE 14 DE SAN JOSÉ



Imagen 117: La única sección arbolada en calle 14
Fuente: autoría propia

Importante vía de acceso desde el norte de San José y especialmente desde el sector de Barrio México.

La vía, de tres carriles en algunos tramos y de dos carriles en la mayoría de su extensión, atraviesa una zona con gran diversidad de servicios y comercios, lo que ocasiona que se haga uso de uno de los carriles como zona de parqueo, obstaculizando el paso de vehículos.

SENDAS, NODOS Y BORDES

Bajo las definiciones de Kevin Lynch en su libro "La imagen de la ciudad", se identifican los bordes físicos y perceptuales, las sendas peatonales más importantes, los hitos urbanos que son fácilmente reconocidos por la población y los nodos en los que confluyen principalmente las personas.

Se identifican la avenida 2 y la calle 10 como bordes debido a su amplitud y condiciones viales al ser vías importantes para el flujo vehicular en la ciudad de San José. Como principales sendas se identifican los boulevares de avenida central, calle 2 y el mixto de calle 8, los cuales también poseen los principales nodos al concentrarse en estos puntos la mayor cantidad de los transeúntes, principalmente en las horas pico.

Precisamente, estos boulevares son atravesados también por vehículos de manera perpendicular, por lo que al ser puntos de alta concentración de personas, deben adecuarse los cruces peatonales y pacificarlos para generar mayor seguridad en la movilización de automotores y transeúntes.

SIMBOLOGÍA	
	Bordes
	Sendas
	Hitos urbanos
	Límite Centro Histórico
	Nodos

Imagen 118: Mapeo de bordes, sendas, hitos y nodos en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.





Imagen 119: Esquina sur-este del Mercado Central
Fuente: autoría propia.



Imagen 120: Boulevard de calle 2 frente al edificio La Alhambra
Fuente: autoría propia.



Imagen 121: La avenida central de San José
Fuente: autoría propia.



Imagen 122: Intersección del Paseo Colón y la calle 14
Fuente: autoría propia.



Imagen 123: Boulevard mixto de calle 8
Fuente: autoría propia.



Imagen 124: La avenida segunda, principal arteria vial de San José
Fuente: autoría propia.

Además de mejorar las condiciones de estos nodos, es necesario intervenir las sendas cuyos espacios peatonales no poseen las condiciones adecuadas para los peatones y fortalecer los vínculos entre los diferentes hitos de la ciudad para crear una red que permita a los usuarios tener un mejor acceso a los atractivos y servicios de la ciudad de San José.

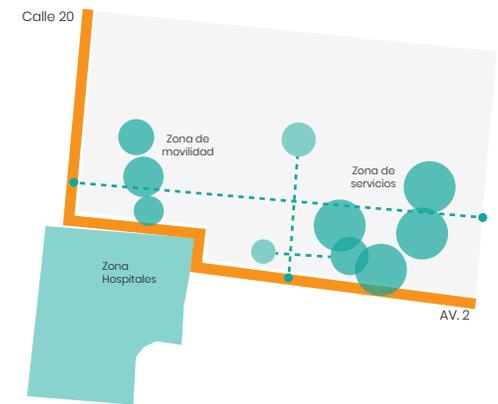


Imagen 125: Esquema de vinculación actual de la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



3.3. ANÁLISIS AMBIENTAL

COBERTURA VEGETAL

En las ciudades, una adecuada arborización permite tener efectos positivos en la imagen urbana, la visitación y el confort climático, además de sus beneficios como atractores de fauna y la función que cumplen como barreras acústicas y para la purificación del aire.

La zona de estudio presenta un porcentaje de cobertura vegetal significativamente bajo, caracterizado por la ubicación de forma puntual de vegetación a lo largo de algunos ejes viales de la zona, sembrados principalmente en aceras, de manera espontánea, significando incluso, obstáculos para los peatones.

El parque Juan Santamaría concentra una importante cantidad de árboles, así como la plazoleta Dr. Castro Madriz. Es importante destacar la paulatina eliminación de vegetación en los alrededores del Banco Central de Costa Rica y el eje de la avenida central, esto a pesar de los programas Floresta Urbana y Trama Verde que desarrolla la Municipalidad de San José en la ciudad.

SIMBOLOGÍA

Parques, plazas o jardines	■
Vegetación existente	●

Imagen 127: Espacio público existente en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Como se observa en las imágenes, la vegetación existente no es adecuada ni provee sombra suficiente puesto que no poseen copas amplias, se encuentran en deplorables condiciones o no se trata de especies autóctonas.

Aunado a esto, la arborización existente se encuentra colocada en flujos peatonales (aceras o boulevares) sin que estas posean condiciones propicias para colocar vegetación, además que no responden a criterios específicos para su colocación, por lo que no otorgan un valor especial a los espacios públicos ni ayudan al desarrollo de vida urbana.



Imagen 128: Vegetación en Boulevard de Calle 2
Fuente: autoría propia.



Imagen 129: Vegetación sobre la transversal 14
Fuente: autoría propia.



Imagen 130: Vegetación frente al Mercado Calle 16
Fuente: autoría propia.



Imagen 131: Vegetación sobre la transversal 14
Fuente: autoría propia.



Imagen 132: Vegetación en cercanías del Mercado Calle 16
Fuente: autoría propia.



Imagen 133: Vegetación en la Terminal del Mercado Calle 16
Fuente: autoría propia.





Imagen 134: Propuesta de arborización "Floresta Urbana"
Fuente: Instituto de Arquitectura Tropical, 2006

A nivel de ciudad, la Municipalidad de San José acogió, a través de su sección de Parques y Ornato, el proyecto Floresta Urbana del Instituto de Arquitectura Tropical desarrollado en el 2006. Este proyecto contempla la arborización de la ciudad considerando los beneficios que los árboles traen a ambientes y ecosistemas urbanos, esto a partir de la recuperación de aceras y la vinculación de los espacios públicos existentes a través de ejes verdes, principalmente calles.

En el caso de la ciudad de San José, los nuevos árboles, sembrados principalmente en los nuevos boulevares peatonales (Boulevard mixto de calle 8 y Paseo de los Museos), experimentan casos de vandalismo e incluso son eliminados por diferentes personas o bien no se les da el adecuado mantenimiento (imagen 135).

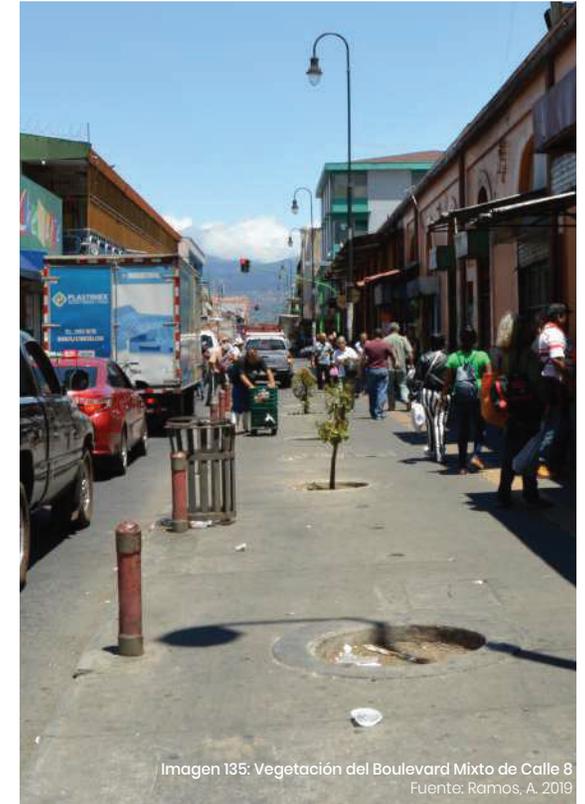


Imagen 135: Vegetación del Boulevard Mixto de Calle 8
Fuente: Ramos, A. 2019

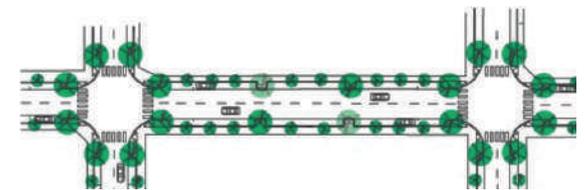


Imagen 136: Propuesta de arborización "Floresta Urbana"
Fuente: Instituto de Arquitectura Tropical, 2006

CONDICIONES CLIMÁTICAS Y VULNERABILIDADES



Índice de radiación promedio



Precipitación promedio



Velocidad del viento promedio



SIMBOLOGÍA

Zonas de inundación

Dirección de escorrentía

Imagen 137: Mapa de áreas de inundación en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 138: Agua acumulada en las afueras del Mercado Borbón en una tarde de lluvia
Fuente: autoría propia.



Imagen 139: Inundación en el Paseo Colón
Fuente: crhoy.com, 2017



Imagen 140: Boulevard mixto de Calle 8 una tarde lluviosa
Fuente: autoría propia.

Diferentes sectores de la zona de estudio son susceptibles a problemas de inundaciones, principalmente en la zona del Paseo Colón, cerca de los hospitales, además en las cercanías de los mercados. Esta problemática se presenta especialmente en la época lluviosa, debido al colapso del sistema de alcantarillados y a la cantidad de basura que se acumula en los sistemas de desagüe, este problema queda evidenciado en las imágenes 138, 139 y 140.

Así mismo, las condiciones de pendiente de la zona hacen de la escorrentía un problema para los peatones y vehículos, los cuales deben cruzar las calles que poseen estancamientos de agua producto de las lluvias.

En la calle 10 el problema de acumulación de agua se debe a la acumulación de productos orgánicos debido a la actividad que allí se desarrolla, la carga y descarga de productos en las bodegas de almacenamiento y entrega de suministros al Mercado Borbón, situación similar puede observarse en el Boulevard Mixto de Calle 8, el cual experimenta acumulación de agua debido a problemas con los sistemas de evacuación pluvial.

FOCOS DE CONTAMINACIÓN

Actualmente, en la ciudad de San José, es apreciable un deterioro de la misma, visible también en sus aceras y calles, espacios donde se puede apreciar la presencia de basura, esto a pesar de los esfuerzos municipales para controlar la recolección de desechos de los comercios y mantener el aseo de la ciudad.

Este problema es visible en la zona de los mercados capitalinos especialmente, siendo los principales focos de contaminación por desechos orgánicos los que se concentran en los alrededores del Mercado Borbón sobre la calle 10, debido a la actividad propia del mercado y la realidad del comercio ambulante en la zona. Otro punto conflictivo se trata de la calle 12 en las cercanías del Dormitorio Municipal debido a la indigencia que se presenta en este sector de la ciudad.

Así mismo, las condiciones de movilidad representan un gran problema de contaminación acústica y del aire, principalmente en las zonas de calle 10 y 20 y las avenidas 1, 2 y 3, que concentran la mayor cantidad de vehículos en la zona de estudio.



SIMBOLOGÍA

- Zonas verdes
- Principales ejes de contaminación por vehículos
- Vegetación existente
- Focos de contaminación

Imagen 141: Mapa de focos de contaminación en la zona de estudio
Fuente: autoría propia.



Imagen 142: Basureros ilegales en los alrededores del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia.

A pesar de que la Municipalidad de San José posee horarios establecidos para la recolección de residuos, muchos comercios no atienden a estos y retiran los desechos al espacio público, perjudicando el paso de los peatones, deteriorando la imagen urbana y la salud de las personas.

Los esfuerzos tanto municipales como de los mercados, especialmente el Mercado Borbón que es el que experimenta mayormente esta problemática, resultan insuficientes. Esto debido en gran medida a otras problemática que afronta la zona, como

lo son las ventas ambulantes y la carga y descarga de productos.

Específicamente sobre este tema, el exceso de camiones ocasiona caos en la ciudad, pero también un severo problema de contaminación acústica y del aire, a la vez que los encargados de estos transportes desechan los productos que se encuentran en mal estado en las aceras y calles, según entrevistas con los administradores de los mercados, generando una imagen de suciedad, principalmente en los alrededores del Mercado Borbón específicamente en calle 10 y avenida 5.

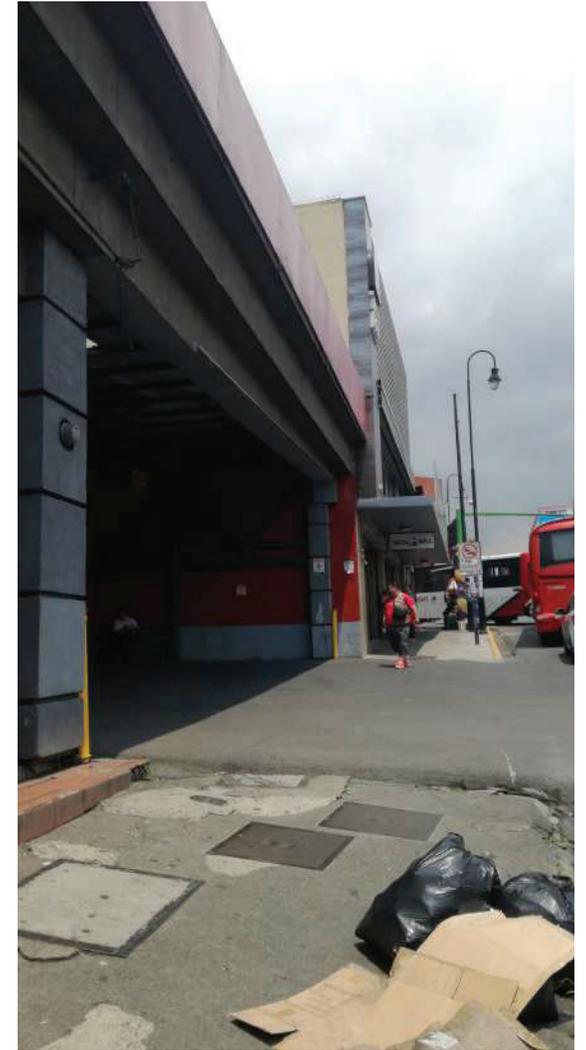


Imagen 143: Acumulación de basura en las afueras de la terminal TUASA
Fuente: autoría propia.

Imagen 144: Afueras del Mercado Central
Fuente: Ramos A, 2019



3.4. ANÁLISIS SOCIOECONÓMICO

VARIABLES SOCIALES

A nivel nacional, el cantón de San José se ubica en la posición 20 según el IDSD con un porcentaje de 75,4%

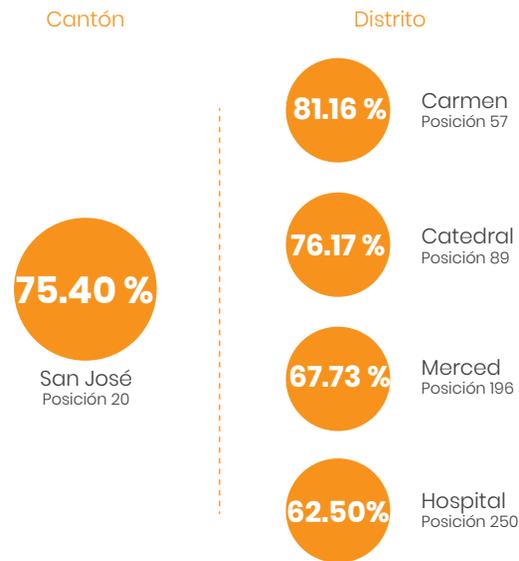


Gráfico 8: Índice de Desarrollo Social Distrital de San José
Fuente: autoría propia, basado en datos del IDS 2017.

Cómo se aprecia en el gráfico 8, los indicadores de los cuatro distritos centrales de San José pueden considerarse aceptables, principalmente en los distritos Carmen y Catedral que están por encima del valor asignado a todo el cantón.



En el distrito Merced habitan 12 257 personas según datos del Censo 2011 (INEC, 2011), de los cuales el 52 % son mujeres y el 48 % son hombres.

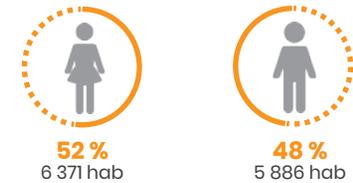


Gráfico 9: Población del distrito Merced por sexo
Fuente: autoría propia, basado en datos del Censo INEC 2011

El estudio del INEC señala que el 10 % de los habitantes del distrito Merced poseen al menos 65 años de edad y el 21.2 % poseen 14 años o menos, situando al distrito Merced cerca de los datos promedio del cantón de 9.8 para adultos mayores y de 21.6 % para menores de 14 años.

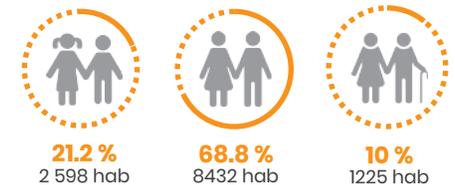


Gráfico 10: Población del distrito Merced por edad
Fuente: autoría propia, basado en datos del Censo INEC 2011

Estos datos constituyen un importante cambio con respecto a los datos obtenidos a través del Censo del INEC del año 2000 y aún más alarmantes con los datos de datos del Censo de 1973.

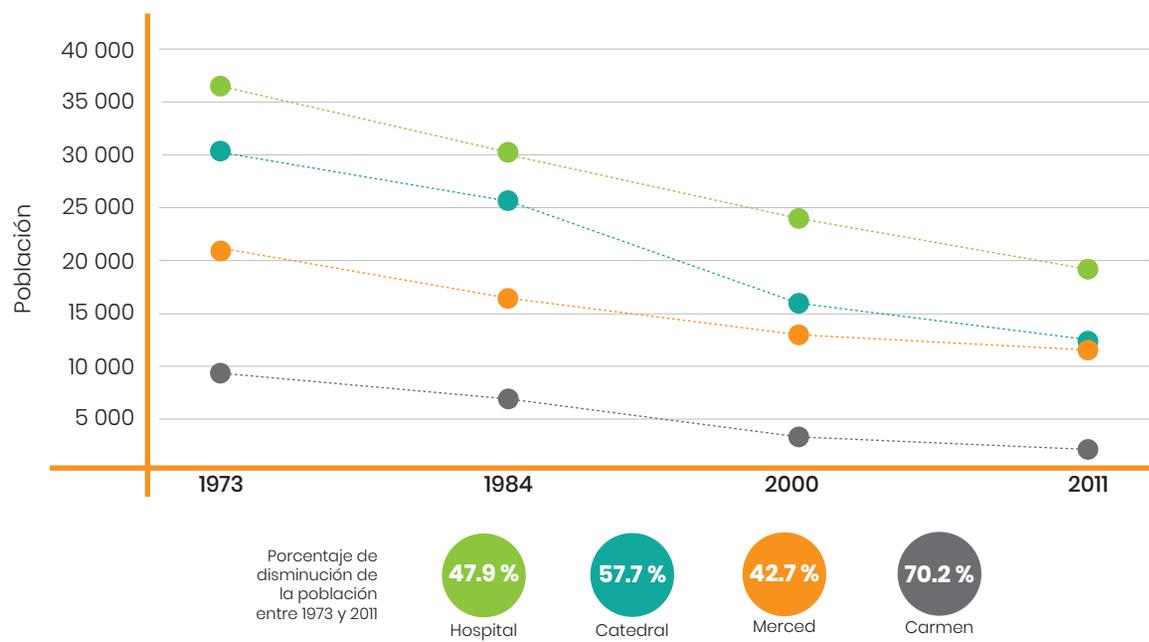


Gráfico 11: Población total por distrito entre 1973 y 2011
Fuente: autoría propia, basado en datos de Censo INEC 1973, 1984, 2000 y 2011

Evolución de la población entre 1973 y 2011

En la ciudad de San José la población pasó de 309 672 a 288 054, entre 1984 y 2011, según los datos registrados de la totalidad del cantón por los censos de dichos años, con una densidad promedio de 6456 habitantes por kilómetro cuadrado (INEC, 2011).

En el caso específico de los distritos Carmen, Merced, Hospital y Catedral, estos han experimentado en mayor medida el fenómeno del despoblamiento en favor de las periferias en búsqueda de mejores condiciones de habitabilidad urbana, siendo los distritos Carmen y Catedral los que han sufrido una mayor migración con una baja de 70.2 % y 57.7 %, respectivamente, de población residente desde 1973.

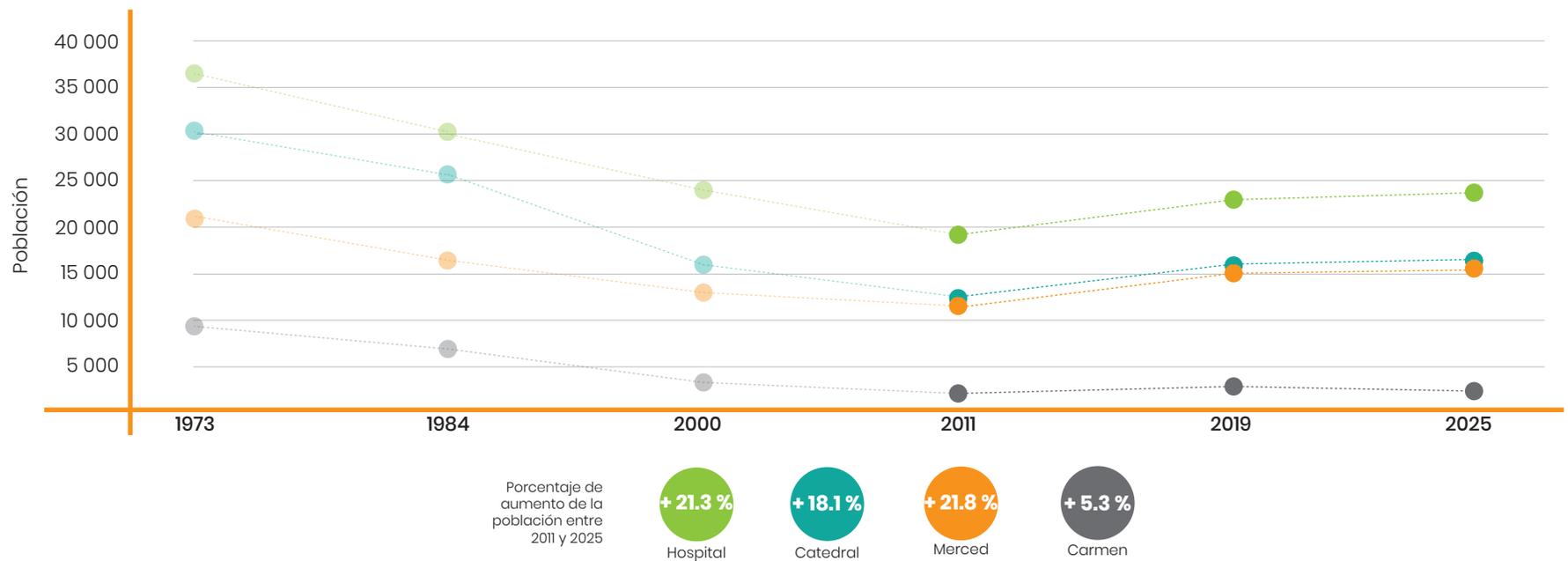


Gráfico 12: Población proyectada por distrito entre 2011 y 2025
 Fuente: autoría propia, basado en datos de Estadísticas demográficas, 2011 – 2025. Proyecciones nacionales, INEC, 2011

Según proyecciones del INEC, la población en los distritos centrales de San José tenderá a estabilizarse e incluso aumentar entre los años 2011 y 2025, año en que se tiene estimado que la población total aumente en 11676 personas en los cuatro distritos centrales, sin embargo, a pesar del ligero repunte proyectado en 2019, se espera una nueva disminución de residentes en el distrito Carmen para el año 2025.

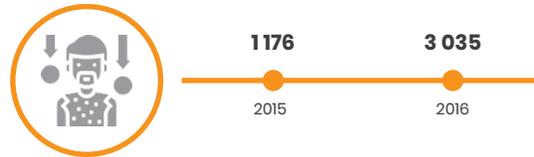
De los cuatro distritos centrales, los que tendrán un mayor crecimiento poblacional serán Merced y Hospital, con un 21.8 % y 21.3 % respectivamente, porcentajes por encima del crecimiento del cantón en general que será de un 19.5 % en el periodo entre 2011 y 2025, esto probablemente asociado a la construcción de nuevos proyectos inmobiliarios.

Este aumento en la cantidad de residentes puede ser mayor si se establecen políticas que incentiven la construcción o adquisición de viviendas en el centro de la ciudad, principalmente dirigidas a las clases medias y a la atracción de poblaciones de diferentes edades.

POBLACIÓN EN ESTADO DE INDIGENCIA

En el año 2015, el Instituto Mixto de Ayuda Social (IMAS), mediante el Sistema Institucional de Población Objetivo (SIPO), contabilizó al menos 1 176 personas del cantón central de San José en estado de indigencia y abandono.

Sin embargo, en los estudios más recientes, llevados a cabo en el año 2016 por el Departamento de Servicios Sociales y Económicos de la Municipalidad de San José ha establecido una cantidad de 3.035 personas en estas condiciones.



Sin embargo, la población puede ser aún mayor pues los datos pueden alterarse debido a la condición de que los individuos deambulan por el territorio por temas como subsistencia, consumo de droga o alcohol o incluso en la búsqueda de su propia seguridad, siendo, según la Municipalidad de San José en su Diagnóstico Cantonal del 2016, el centro de la ciudad es el principal espacio de concentración de esta población debido a la cantidad de comercios, el acceso a servicios varios y los altos flujos peatonales de los cuales se aprovechan para conseguir dinero y lograr su subsistencia.

Debido a esta problemática, la Municipalidad de San José opera en conjunto con la Fundación Génesis el Centro Dormitorio y de Atención Primaria para Personas en Situación de Indigencia, ubicado en el distrito Merced en Calle 12 y Avenida 3. Este centro provee de espacios para descanso, aseo e incluso alimentación los 365 días del año.



Imagen 145: Indigencia en la "zona roja" de San José
Fuente: crhoy.com, 2016

POBLACIÓN CON DISCAPACIDAD

Según el Censo 2011 (INEC, 2011), el cantón de San José posee un porcentaje del 12,3% de población con al menos una discapacidad, lo que representa una población de 35 430 personas.

De los 11 distritos del cantón central de San José, los cuatro distritos centrales, excepto Merced, y Hatillo superan el porcentaje citado en el párrafo anterior.



Gráfico 13: Porcentaje de población con discapacidad por distrito
Fuente: autoría propia, basado en datos del CENSO INEC 2011

Destaca el hecho de que tres de los cuatro distritos centrales sobrepasan el porcentaje cantonal de población con al menos una discapacidad, excepto el distrito Merced.



Distrito	0 a 17 años	18 a 64 años	65 años o más
Carmen	3.2 %	9.4 %	41.7 %
Catedral	3.2 %	10.3 %	37.5 %
Merced	4.1 %	10.5 %	35.8 %
Hospital	6.8 %	10.3 %	37.5 %

Gráfico 14: Porcentaje de población con discapacidad por distrito y edad
Fuente: autoría propia, basado en datos del CENSO INEC 2011

Los indicadores de discapacidad por edad, según datos del Censo 2011 muestran que la población con mayor cantidad de personas con al menos una discapacidad es el rango de 65 años o más, con un número menor al porcentaje nacional que es de 40.9 %, a excepción del distrito Carmen que lo supera por 0,8%. Seguido, a nivel nacional, en el rango de 18 a 64 años, el porcentaje es de 11.4 %, en este caso todos los distritos en la comparativa se encuentran por debajo de dicho valor. Finalmente el rango de 0 a 17 años, a nivel nacional registra un valor de 4.5 %, superado por el valor que ostenta el distrito Hospital que es de 6.8 %.

Con estos datos, es necesario priorizar en los distritos con valores mayores a la media nacional o cantonal el adecuado manejo de los espacios para una adecuada movilidad y seguridad de la población, garantizando acceso a servicios e infraestructura urbana de calidad.

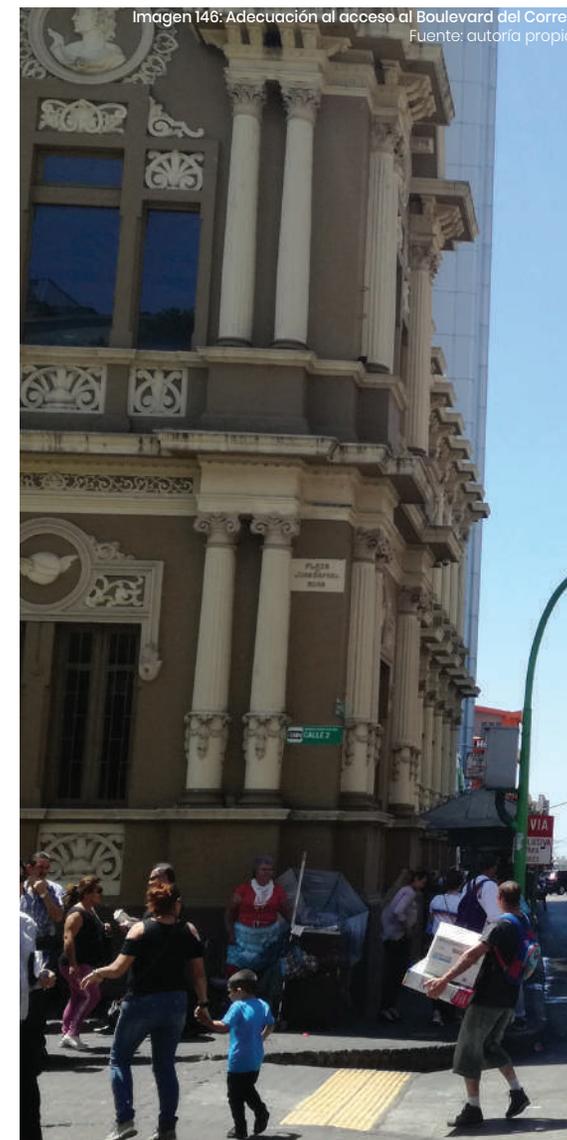


Imagen 146: Adecuación al acceso al Boulevard del Correo
Fuente: autoría propia

EVOLUCIÓN DE LA VIVIENDA

En el distrito Merced, según datos del INEC, las viviendas en el cantón de se distribuyen de la siguiente manera:



3936 viviendas



Gráfico 15: Vivienda existente en el distrito Merced por tipo y ocupación
Fuente: autoría propia, basado en datos de Censo INEC 2011

Propiamente en la zona de estudio, según datos obtenidos del trabajo de campo realizado, se logran identificar apenas 35 viviendas, entre individuales y colectivas, debido a que la zona es empleada mayoritariamente para un uso comercial.

Entre 1984 y 2011 la cantidad de viviendas disminuyó en los cuatro distritos centrales de San José, siendo los distritos Carmen y Catedral los que más han sufrido el fenómeno de la desaparición de viviendas. Por su parte, el distrito Merced es en el que menos ha disminuido la cantidad de viviendas. Esta disminución contrasta con lo sucedido en el distrito Hatillo donde la cantidad de viviendas aumentó un 27 % en el mismo periodo de tiempo.

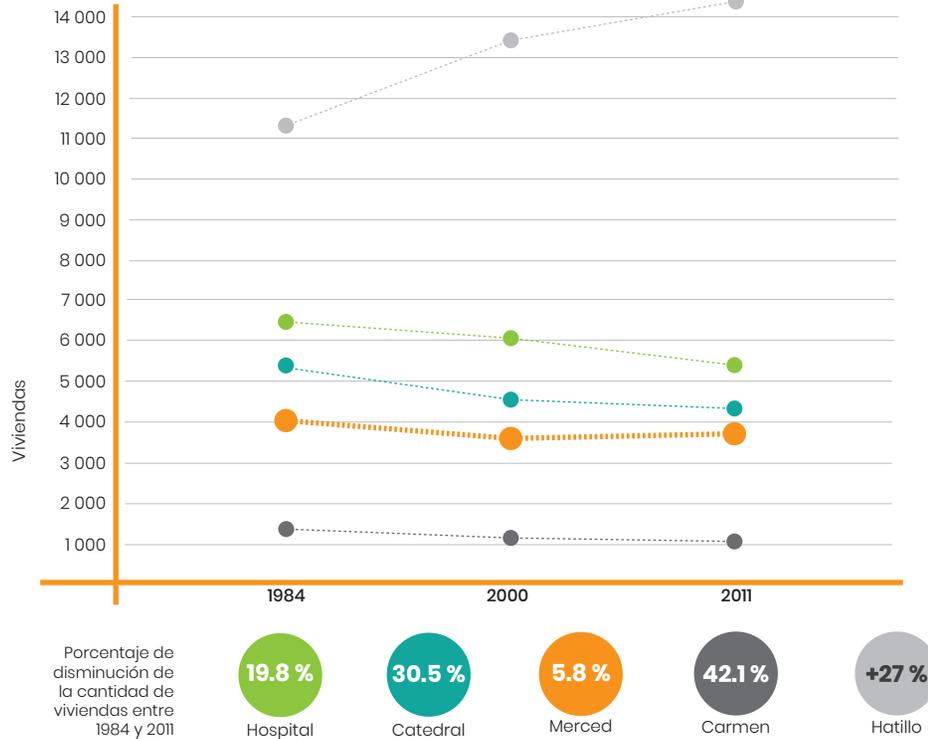


Gráfico 16: Cantidad de viviendas entre 1984 y 2011
Fuente: autoría propia, basado en datos de Censo INEC 1984, 2000 y 2011

Se puede mencionar que a pesar de esto, la población y cantidad de viviendas puede seguir disminuyendo si no se crean incentivos o se dan reformas al Plan de Desarrollo Urbano, aumentando, sin estos cambios, la imagen de ciudad de paso y de acceso a comercio y servicios que en la actualidad posee la ciudad de San José.

SITUACIÓN DE SEGURIDAD

Según datos de la Memoria Institucional del Organismo de Investigación Judicial (OIJ) del 2018, en el cantón de San José, los distritos centrales presentan datos alarmantes sobre la cantidad de asaltos, hurtos y demás actos delictivos pues, por ejemplo, de los 16490 delitos reportados en el país, 4976 de ellos fueron en la capital. Específicamente el distrito Merced reportó 663 casos, detrás de las 971 denuncias reportadas en el distrito Hospital.

En la zona de estudio, mostrada en la imagen 147, la problemática de inseguridad se centra en la llamada "Tierra Dominicana", en el bulevar mixto de calle 8 (cercanías de la terminal 7-10), los alrededores del Parque Braulio Carrillo y en menor medida en las cercanías de los mercados Coca Cola y Central. Esta situación se puede atribuir al deterioro social que experimenta el sector del Antiguo Paso de la Vaca y la cercanía de las paradas de León XIII y otras comunidades con graves conflictos sociales.

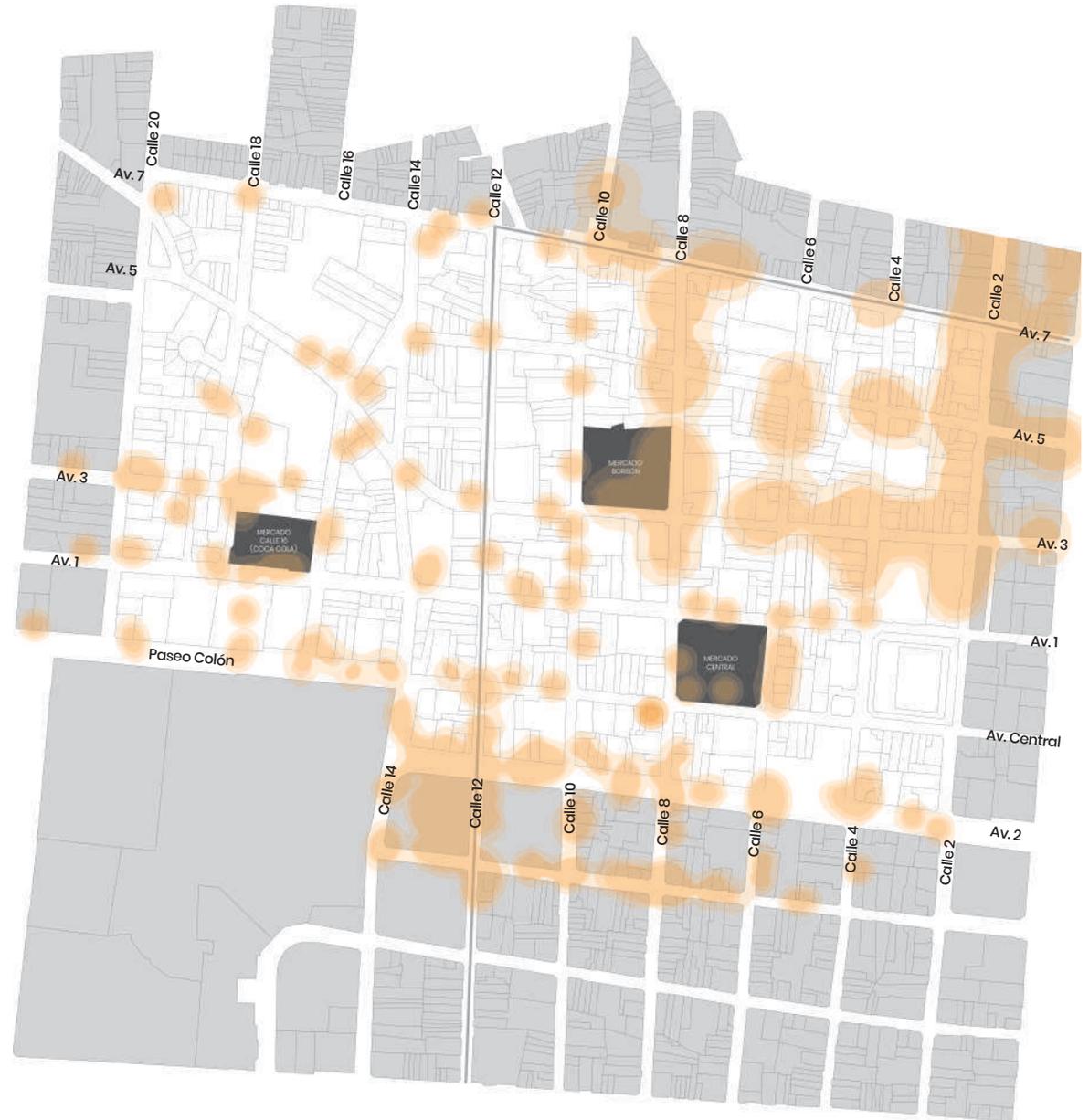


Imagen 147: Mapa de calor de delitos en la zona de estudio
Fuente: autoría propia, basado en datos del OIJ

OCUPACIÓN DE LA POBLACIÓN

Actualmente la economía de San José, pero especialmente la zona central de la ciudad, que posee parte de los cuatro distritos centrales, ha basado su economía y estrategia de desarrollo en la especialización comercial y de servicios, dejando de lado su etapa industrial e incluso residencial.

El Diagnóstico Cantonal 2016 realizado por la Municipalidad de San José permitió procesar y definir la cantidad de personas que diariamente laboran en la capital, obteniendo los siguientes datos:



254 581
trabajadores
en San José

123 040
personas

Población de
15 años o más

54.5 %

Población
ocupada

2.2 %

Población
desempleada

43.3 %

Población
inactiva

79 459
personas

Laboran en el
cantón

43 749
personas

Laboran fuera
del cantón

175 122
personas

Población
trabajadora
externa

107 %

Porcentaje de
trabajadores
externos en
San José

Gráfico 17: Vivienda existente en el distrito Merced por tipo y ocupación
Fuente: autoría propia, basado en datos del Diagnóstico Cantonal 2016

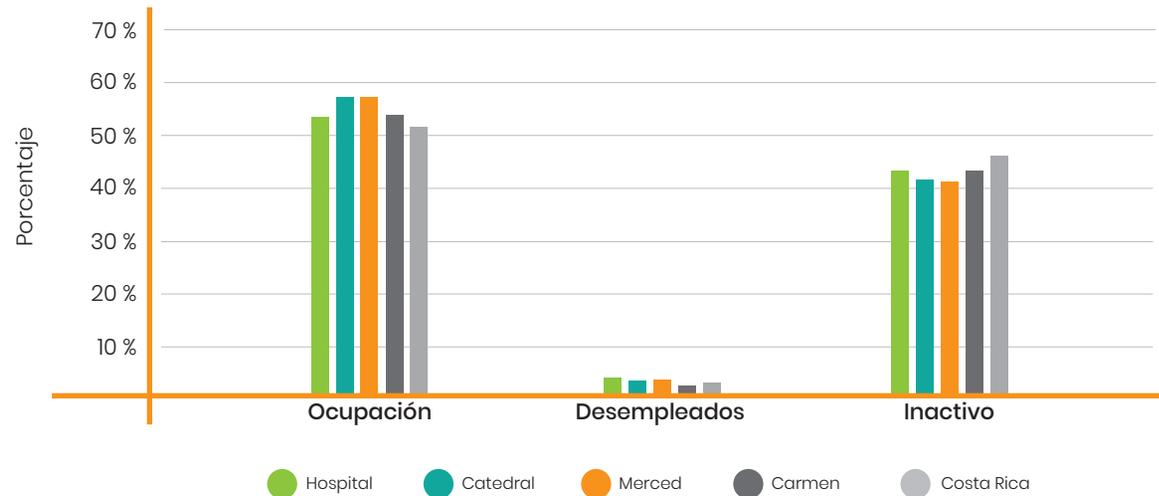


Gráfico 18: Ocupación de la población del cantón de San José en 2011
Fuente: autoría propia, basado en datos de Censo INEC 1984, 2000 y 2011

Los datos de los gráficos anteriores reflejan que la ciudad de San José posee una tendencia a ser un centro de trabajo con grandes cantidades de trabajadores que proceden de otros cantones, poco más del doble de la cantidad de personas trabajadoras del cantón

A la vez, un alto porcentaje de personas, el 35,5 % de los trabajadores que viven en San José, también se desplazan diariamente fuera del cantón para realizar sus labores.

Además, es posible identificar que los distritos con mayor cantidad de personas ocupadas son Merced y Catedral, con un

porcentaje de ocupación del 57 %, por encima del porcentaje del cantón que es de 54,5 % y del porcentaje de ocupación nacional que es del 51,5 %.

La cantidad de personas inactivas en el distrito Merced es la menor de los cuatro distritos centrales e incluso del cantón general, con un porcentaje de 40,8 %, menor al porcentaje de 43,3 % que ostenta el cantón de San José.

ECONOMÍA LOCAL

El cantón de San José posee una economía basada en el sector terciario en primer medida, seguido de la actividad del sector secundario. Por su parte el sector primario de la economía representa apenas un 0,5 % de la economía del cantón, muy por debajo del porcentaje que posee el país.

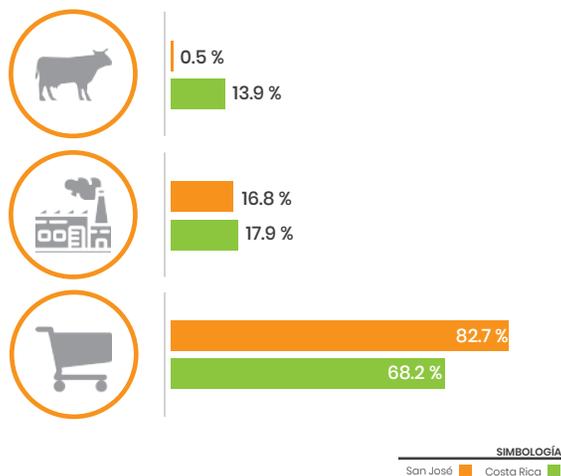


Gráfico 19: Porcentaje de ocupación por sector económico
 Fuente: autoría propia, basado en datos del CENSO INEC 2011

La actividad agropecuaria, es escasa en todo el cantón, mientras que en el centro de San José se ofrece diversidad de servicios y comercios, al igual que los distritos Hatillo y San Sebastián, los cuales concentran la mayoría de su actividad económica basada en micropymes y pymes.

Por su parte la actividad industrial se ha dado en los distritos Uruca, Pavas y Hospital, precisamente en este último se concentra el 14.6 % de la actividad industrial grande del cantón.

El 82,7% de la población ocupada que en el cantón, 210.387 trabajadores aproximadamente, se dedica a actividades del sector terciario de la economía, cuyo porcentaje es mayor a la media nacional.

Una característica de la zona es que los establecimientos comerciales o de servicios operan en su mayoría en espacios alquilados lo cual favorece la movilidad de las actividades, que se ha evidenciado en el desplazamiento de la actividad de comercio y servicios en dos direcciones: hacia los mejores distritos residenciales, o bien hacia otros cantones del Área Metropolitana de San José (AMSJ), especialmente los cantones de Escazú, Montes de Oca, Goicoechea, Curridabat y en menor medida Tibás y Moravia, esto según datos del Diagnóstico Cantonal 2016 del Observatorio Municipal de la Municipalidad de San José.



Gráfico 148: Avenida Central, un centro comercial a cielo abierto
 Fuente: autoría propia

Gráfico 149: Interior del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia



LOS MERCADOS BORBÓN, CENTRAL Y CALLE 16 (COCA-COLA)

POBLACIÓN ACTUAL

Los mercados Borbón, Central y Calle 16 son tres importantes hitos dentro de la estructura urbana, social y económica de la ciudad de San José, en ellos diariamente se atienden grandes cantidades de personas los cuales son atendidos por los dueños de tramos y personal de cada uno de los mercados.



Gráfico 20: Población trabajadora y visitación por mercado diariamente
Fuente: autoría propia, basado en entrevistas con la administración de los tres mercados

Como se ve en el gráfico anterior, los mercados reciben diariamente miles de personas, ya sea que circulan a través de él o realizan compras de productos dependiendo de la época. En el caso del Mercado Borbón no se poseen datos de la cantidad de población que hace uso del mercado, en el Mercado Central se pueden recibir hasta 7 000 personas diarias en época no festiva y hasta 20 000 personas en épocas festivas. De la población que visita el Mercado Calle 16, de acuerdo a los estudios realizados previamente y el trabajo de campo, se logró constatar que muy pocas personas realizan alguna compra.

Así mismo, según el trabajo de campo realizado, los trabajadores de los mercados, sean estos dueños de espacios comerciales, dependientes, personal de seguridad, personal de limpieza, administración de mercado u otros, se encuentran en un rango etario que va desde los 20 años a los 80 años, siendo la población entre los 20 y la 64 años la mayoría, como se observa en el siguiente gráfico:



Gráfico 21: Rangos etarios por mercado
Fuente: autoría propia, basado en trabajo de campo realizado

Estos datos reflejan que la población trabajadora lo hace por cuestiones de tradición familiar, incluso la población joven, menor a los 30 años, que labora en el mercado posee parentesco con las personas que históricamente han laborado en cada uno de los tres mercados, por lo que se puede decir que esta labor representa un negocio familiar, contrastando con la población que los visita, que es cada vez más escasa y son pocos los jóvenes que realizan sus compras en estos espacios comerciales de la ciudad.

En cuanto al género, en general, los mercados presentan una condición casi equilibrada. Sin embargo, es fácilmente identificable la labor de la mujer en los servicios de alimentación que ofrecen los tres mercados, pocas de ellas realizan labores de venta de productos mientras que el hombre se dedica a venta, administración de punto comercial y proveeduría de productos principalmente.

Características de género de los trabajadores de los mercados

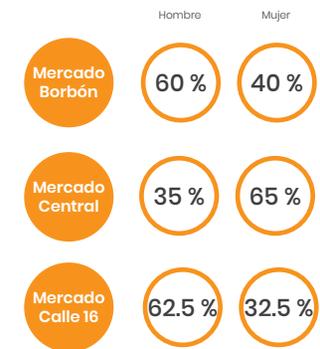


Gráfico 22: Sexo de los trabajadores por mercado
Fuente: autoría propia, basado en trabajo de campo realizado

En el caso específico del Mercado Calle 16, la población está compuesta, en su mayoría, por población masculina debido a la actividad ferretera que este mercado posee como área de especialidad, similar situación sucede en el mercado Borbón, a pesar de que este no posee un área de especialidad diferente al suministro de abarrotes. En contraposición, el Mercado Central posee una mayoría de población femenina destacada en negocios de alimentación, floristería y venta de "souvenirs".

ÁREA DE ACTIVIDAD Y PÚBLICO META

Actualmente, los mercados Borbón, Central y Calle 16, ofrecen opciones muy diferentes entre sí, cada uno posee un público meta que los caracteriza y diferencia.



Mercado Borbón



Mercado Central



Mercado Calle 16



Como puede observarse en el gráfico 23, cada mercado posee un área de especialización que atrae a diferentes tipos de población diariamente.

La actividad del mercado Borbón es la más diversa, a pesar de que su principal actividad es la venta de productos de consumo diario, también ofrece servicios y productos varios como salones de belleza, distribuidoras de plásticos e incluso venta de artículos vintage, con todo ello buscan atraer a las familias pues sus productos suelen ser de bajo costo.

En el caso del Mercado Central, a partir de la declaratoria del mismo como Patrimonio Histórico Cultural, su enfoque es el público turista y el residente local, ofrece productos representativos de la cultura y naturaleza nacional así como la gastronomía local. También es posible encontrar productos de consumo diario e incluso tiendas de ropa, zapaterías, salveques y cafeterías.

El Mercado Calle 16 (Coca Cola) por su parte tiene como principal uso servir de acceso a transporte público, además se ha especializado en productos de ferretería, teniendo un público de paso o que busca un repuesto o herramienta en específico. A pesar de ello, también posee servicios de alimentación y productos como frutas, verduras y carnicerías para consumo familiar.

Gráfico 23: Servicios y productos ofrecidos por mercado
Fuente: autoría propia, basado en trabajo de campo realizado

SECTOR DE PROCEDENCIA



Gráfico 24: Provincia de procedencia de los trabajadores de los mercados

Fuente: autoría propia, basado en trabajo de campo realizado

Los trabajadores de los mercados provienen de las cuatro provincias centrales, de estas, la mayor cantidad reside en la provincia de San José y de cantones tan diversos como Curridabat, Merced, Goicoechea, Desamparados, Vasquez de Coronado, San Juan de Tibás o Alajuelita, por ejemplo. En el caso del Mercado Central la mayor parte provienen de San José, por su parte, algunos de los trabajadores del Mercado Borbón provienen de fuera de la GAM, por lo que el mercado ha provisto de espacios de alquiler para algunas de estos.

MEDIO DE TRANSPORTE EMPLEADO

Debido a la procedencia de los trabajadores de los mercados, la cual es relativamente cercana al centro de San José, la población se desplaza desde su residencia hasta cada mercado empleando principalmente el transporte público.



Gráfico 25: Medio de transporte preferido de los trabajadores de los mercados
Fuente: autoría propia, basado en trabajo de campo realizado

A pesar de que los trabajadores tienen acceso a transporte público, una importante cantidad se desplaza por medio de vehículo privado. Esto sucede principalmente en los mercados Borbón y Central, no así en el mercado Calle 16, donde muy pocas personas utilizan transporte privado en su día a día para llegar a su trabajo.

FRANJA HORARIA DE LABORES

Los mercados, por su naturaleza comercial, poseen horarios ampliados principalmente en las mañanas, a diferencia de la mayoría de comercios de San José que inician labores a las 9:00 a.m.

La actividad de los mercados se inicia en horas de la madrugada, con la labor de carga y descarga de productos y distribución de los mismos. En el caso del mercado Borbón la actividad comercial inicia a las 5:00 a.m., mientras que en el Mercado Central se inicia a las 8:00 a.m. Por su parte el Mercado Calle 16, ligado a los servicios de transporte público, inicia su jornada comercial a las 6:00 a.m.



Gráfico 26: Horario de trabajo de los mercados
Fuente: autoría propia, basado en trabajo de campo realizado

Los trabajadores permanecen en el mercado toda la jornada laboral y en las pocas veces que salen del mercado lo hacen para diligencias personales o asuntos ligados a sus comercios.

CARACTERIZACIÓN ECONÓMICA DE LA ZONA

USO COMERCIAL DE LA CIUDAD

El casco central, como se ha visto anteriormente, posee una vocación comercial y de servicios, lo cual hace de la ciudad un espacio muy dinámico en horarios diurnos pero poco utilizado en horarios nocturnos. La actividad comercial actual funciona, en su mayoría, en un horario comprendido entre las 9:00 a.m. y 7:00 p.m, lo cual es un horario bastante reducido que se traduce en la percepción de inseguridad y desocupación de la ciudad.

Actualmente, el comercio está enfocado en productos textiles, comestibles, electrónicos, adquisición de medicinas y demás, principalmente ligados a la existencia de bulevares peatonales o mixtos que facilitan a la población movilizarse y tener accesos a este tipo de comercio, en especial en los ejes de avenida central, avenida 2, avenida 4, bulevar mixto de calle 8 y calle 2.

Parte de la economía de San José se basa en pequeñas empresas, que poseen en promedio entre uno y seis trabajadores, según datos del Diagnóstico Cantonal 2016 de la Municipalidad de San José, estos pequeños comercios, así como los servicios de hotelería, alimentación y alojamiento representan en conjunto un 25 % de la población trabajadora del cantón, esta cifra representa además el 31 % de la población ocupada del país que labora en estas ramas.

Recientemente, han surgido pequeñas cafeterías y restaurantes a lo largo de ejes peatonales, principalmente en las cercanías de los barrios Amón, Otoyá, Aranjuez y



Imagen 150: Actividad comercial en las cercanías del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia

González Lahmann. En la zona centro de la ciudad esta tendencia se identifica en las cercanías del bulevar peatonal de calle 2, lo que muestra que esta tendencia está comenzando a tener éxito en San José.

Por otra parte, en la zona noroeste del centro de la ciudad, específicamente en los alrededores del Mercado Coca Cola se concentra gran parte del comercio mayorista de San José. Existen diferentes comercios de grandes dimensiones dedicados a la distribución y comercialización de bienes para otros comercios. Este comercio en específico se centra especialmente en textiles, aparatos electrónicos y productos para el hogar.

Por otro lado, en los ejes bulevar mixto de calle 8 y avenida 1, se ha extendido la actividad de los mercados capitalinos, siendo fácilmente apreciable la venta de productos de consumo diario en espacios adaptados de parqueos, kioscos e incluso ventas ambulantes, significando a la vez un inconveniente para los mercados que han visto reducido el ingreso a sus instalaciones debido a que es posible encontrar los mismos productos fuera de estos.

COMERCIO INFORMAL

La zona de estudio posee seis puntos donde se concentra la actividad de comercio informal sea esta con vendedores estacionarios o con ventas ambulantes, siendo los bulevares peatonales de avenida central y calle 2 los principales, así mismo, debido a la influencia de los mercados Borbón y Central, a su alrededor se identifican ventas ambulantes diariamente, incluidos los camiones de distribución de mercadería que venden sus productos en plena calle. Otro punto importante se trata de las afueras del mercado Calle 16 por la existencia de paradas de transporte público y los alrededores del Hospital San Juan de Dios debido al alto flujo peatonal.



SIMBOLOGÍA

- Distribuidora o comercio mayorista ●
- Zona de distribuidoras ■
- Comercio informal ■
- Uso institucional ■

Imagen 151: Mapa de zonas de comercio mayorista, informal y uso institucional
Fuente: autoría propia basado en Diagnóstico Cantonal 2016 y trabajo de campo

SECTORES DEGRADADOS SOCIALMENTE

Durante mucho tiempo, las cercanías del Centro Costarricense de Ciencia y Cultura han sido conocidas por ser una de las zonas con mayores conflictos sociales en la ciudad de San José, debido, entre otros, a la presencia de diferentes bares, prostíbulos y cuarterías, así como locales comerciales que servían de fachada para la venta de drogas y sustancias ilícitas.

Así mismo, la zona posee gran cantidad de personas en situación de calle, los cuales suelen desplazarse en este sector de la ciudad particularmente.

Ambas situaciones se reflejan en el abandono y deterioro edilicio de la zona y una percepción de seguridad infundada e incluso difundida por el boca a boca.

Así mismo, la zona presenta condiciones de contaminación muy elevadas puesto que no se ha creado conciencia en la población sobre la importancia de un adecuado manejo de los desechos.

SIMBOLOGÍA

- Zona degradada 
- Límite Centro Histórico 



Imagen 152: Mapa de zonas degradadas socialmente
Fuente: autoría propia

Con la intervención se busca resaltar la zona noroeste del Centro Histórico de San José, poniendo en valor la historia cultural y comercial de la zona representada por los mercados tradicionales de la capital.

Así mismo, debido a que se trata de un centro urbano, de interconexión, acceso a servicios y comercios, la propuesta se dirige a todos los transeúntes de la zona y a la vez se busca mejorar las condiciones urbanas, sociales y económicas de esta, mejorando las condiciones de movilidad, la percepción de seguridad e incentivando el turismo local y la visitación de la población nacional.

Así mismo, como parte de las acciones de posicionamiento de San José como destino, especialmente para la población nacional, se desea generar espacios de calidad, donde jóvenes, adultos y adultos mayores puedan confluír y mejorar su calidad de vida.



Imagen 153: Población meta de la propuesta
Fuente: autoría propia



Imagen 154: Boulevard Mixto de Calle 8
Fuente: autoría propia

A continuación se presentan las principales problemáticas detectadas a partir del análisis de sitio desarrollado en la zona de estudio.

Las principales problemáticas están orientadas a aspectos de uso de la ciudad, como lo son: movilidad, espacio público, temporalidad de uso, situaciones sociales y de fiscalización, las cuales no solo se dan en el sector noroeste del Centro Histórico de San José.

Así mismo, mediante un análisis FODA y un FODA integrados, se determinarán algunas oportunidades de mejora presentes en la zona, de manera que se puedan potenciar para solventar las necesidades y problemáticas actuales en este sector de San José.

Estas oportunidades y fortalezas serán tomadas en cuenta para el desarrollo de un plan de acción específico que permitirá intervenir la ciudad en movilidad, espacio público y aspectos de uso de la ciudad, enmarcado dentro de la propuesta del “Circuito de los Mercados”.



3.5. SÍNTESIS DE DIAGNÓSTICO

SÍNTESIS



Escasez de espacios públicos

Escasa existencia de parques o plazas para el disfrute de transeúntes y trabajadores de la zona.



Dificultades de movilidad

Caracterizada por la gran cantidad de autobuses y el parqueo ilegal en las carreteras, especialmente cerca de los mercados y espacios peatonales desarticulados o en mal estado



Deterioro de la zona

Deterioro social y edilicio asociado a los problemas de inseguridad y uso de la zona.



Contaminación

Existencia de focos de contaminación por basura, así como contaminación acústica y del aire por el exceso de vehículos.



Inseguridad

Auspiciada por la problemática social y el uso comercial que se le da a la ciudad.



Temporalidad de uso de la ciudad

Debido a la actividad comercial de la ciudad y la escasa población residente.



Despoblamiento de la ciudad

Disminución de la población y desarrollos inmobiliarios orientados a clases determinadas lo que genera una ciudad vacía.



Fiscalización

Problemas de fiscalización de reglamentos, leyes y planes en el centro de la ciudad.



Desarticulación de espacios

Las edificaciones y espacios públicos existentes están desarticulados o son de difícil acceso para los peatones debido a la movilidad motorizada.

FORTALEZAS

OPORTUNIDADES

- Zona estratégica para nuevos desarrollos urbanos, comerciales y sociales por encontrarse en el centro urbano.
- Facilidad de acceso a transporte público para la movilidad urbana así como acceso a una ciclovía en las cercanías.
- Presencia de importantes ejes peatonales o de uso mixto que potencian la circulación de las personas en la ciudad.
- Zona con oferta comercial diversa.
- La presencia de los mercados como hitos urbanos y representación cultural de la población costarricense.
- Presencia de la sede de la Policía Municipal en la zona de estudio e intervención.

- Vinculación con el Centro Histórico de San José.
- Cercanía de diferentes estaciones y terminales de transporte público lo que permite atraer población hacia los mercados.
- Población proveniente de zonas lejanas o turísticas del país lo que se puede aprovechar para incentivar la visitación a los mercados y la zona.

- Temporalidad en el uso de la ciudad, dictado por la actividad comercial y de servicios en horarios diurnos.
- Escasos espacios públicos, recreativos y zonas verdes dentro del área de estudio.
- Uso de algunas calles como parqueo, especialmente en los alrededores de los mercados, lo que entorpece la circulación vial.
- Grandes dificultades de movilidad motorizada y peatonal debido a la mala planificación.
- Contaminación visual, sónica y por residuos de basura en sectores específicos de la zona de estudio.
- Imagen urbana y lenguaje arquitectónico poco definidos y en deterioro por la problemática social vigente y el abandono de la zona.
- Problemas de drogadicción, seguridad y personas en situación de calle por motivos diversos.

- Zonas con vulnerabilidades climáticas.
- Condiciones de inseguridad y vandalismo en el centro de San José debido a la escasa actividad nocturna.
- Especulación de terrenos por tratarse de un centro urbano.
- Despoblamiento y terciarización de la ciudad.

DEBILIDADES

AMENAZAS

FORTALEZAS + OPORTUNIDADES

- Potenciar el desarrollo comercial, social, turístico e histórico de la zona mediante la inversión en infraestructura urbana y edilicia para mejorar la imagen de la ciudad y aumentar la visitación.
- Promover la intermodalidad de la zona y la mejora de los espacios peatonales para mejorar el acceso al transporte y la seguridad del peatón.
- Incentivar la diversidad de servicios y comercios en la zona para aprovechar su potencial como atractor para nuevos clientes y personas.
- Aprovechar la existencia de los mercados capitalinos como enganche principal del sector noroeste del Centro Histórico de San José.

DEBILIDADES + OPORTUNIDADES

- Aprovechar el desarrollo del Centro Histórico de San José para generar propuestas turísticas y comerciales que permitan aumentar la temporalidad de uso del espacio.
- Generar espacios públicos y verdes a partir de una nueva planificación de la ciudad que permita el acceso a transporte, zonas peatonales y espacios recreativos de calidad.
- Mejorar la imagen urbana, la seguridad y limpieza de la zona para incentivar la visitación de turistas, consumidores y familias.

- Generar desarrollos de uso mixto que permitan un uso intensivo del espacio urbano y la ciudad aprovechando que se encuentra en un centro urbano consolidado.
- Incentivar el repoblamiento y la densificación de la ciudad mediante una adecuada planificación de la misma que a la vez permita acceso a servicios, transporte y espacio público de calidad.
- Crear alianzas con instituciones y cuerpos de seguridad para mejorar las condiciones de seguridad de la zona.
- Ampliar los horarios de ofrecimiento de servicios y comercio aumentando de esta forma la temporalidad de uso de la ciudad, reactivándola y haciéndola más segura.

- Crear zonas de arborización y atención de sectores con vulnerabilidades ambientales para mejorar las condiciones del entorno.
- Mejorar las condiciones de seguridad y crear programas de atención de personas en problemática social para su adecuada recuperación y reinserción social.
- Promover eventos itinerantes o programas permanentes que incentiven la permanencia de la población en la ciudad, aumentando el uso horario de los espacios y con ello la seguridad de la zona.
- Realizar revisiones al Plan de Desarrollo Urbano para mejorar las políticas, usos de la tierra, incentivos y reglamentos para lograr un adecuado uso de la tierra y una ciudad más ordenada y desarrollada sosteniblemente.

FORTALEZAS + AMENAZAS

DEBILIDADES + AMENAZAS



04

Estrategias de intervención



4.1. CASOS DE ESTUDIO

Para comprender como intervenir el espacio urbano, se realizará un análisis de diferentes casos de estudio, principalmente a nivel internacional, de los cuales se tomarán los insumos necesarios para generar la propuesta de intervención y crear el denominado "Circuito de los Mercados".

Para este apartado se tomarán en cuenta diferentes aspectos entre los que destacan:



Movilidad urbana y pacificación vial



Intervención de espacio público



Seguridad peatonal



Puesta en valor del patrimonio



Disfrute de la ciudad



Gestión del proyecto o propuesta

A partir de los aspectos definidos anteriormente, se seleccionan los casos de estudio que servirán de insumo para definir las pautas y estrategias de intervención en el proyecto Circuito de los Mercados.

Las intervenciones realizadas en las diferentes ciudades son ejemplo a nivel mundial debido a un factor común, devuelven la ciudad a la población, permiten el disfrute de la misma y la hace accesible para toda la población, tal como se verá en este apartado.

A nivel internacional los casos elegidos permitirán comprender diferentes tratamientos, estrategias e intervenciones urbanas en ciudades consolidadas, las cuales pueden servir de insumo para la creación del circuito temático "Circuito de los Mercados", mientras que a nivel nacional se tomará como ejemplo una propuesta para una zona en auge, el sector de Barrio Escalante, ubicado también en la ciudad de San José, lo cual representa una oportunidad para articular el espacio urbano en diferentes puntos de la capital a través de diseños que comparten características y similitudes.

CASOS INTERNACIONALES

Para ello se seleccionaron las “Superilles de Barcelona por la creación de espacios públicos en intersecciones y su manejo de la movilidad motorizada. En el caso de Bogotá, su auge como “Capital de la bicicleta” en Latinoamérica servirá de insumo para proponer trazados seguros de ciclovías.



Imagen 157: Superilles, Barcelona
Fuente: ajuntament.barcelona.cat

En el caso de Chile, se seleccionaron el Paseo Bandera por la intervención urbana para crear un paseo peatonal colorido y el proyecto en Barros Arana, por la intervención realizada en la creación de un boulevard de uso mixto que permite un uso más intensivo de la ciudad.



Imagen 159: Paseo Bandera, Chile
Fuente: disenoarquitectura.cl

CASO NACIONAL

A nivel nacional, se realizan esfuerzos por mejorar las condiciones urbanas, un ejemplo cercano que pretende llevarse a cabo es el Plan Maestro para Barrio Escalante, el cual servirá de insumo debido a la similitud de condiciones de dicha propuesta y la ubicación de la misma, la ciudad de San José.



Imagen 161: Plan Maestro B. Escalante, San José
Fuente: Tándem



Imagen 158: Mi Plan Bici, Bogotá
Fuente: bicitravesiasbogota.gov.co



Imagen 160: Barros Arana, Chile
Fuente: minube.com

“SUPERILLES” DE BARCELONA (ESPAÑA)

Concebido en 2013 como un plan para mejorar las condiciones de movilidad y seguridad de la población en la ciudad de Barcelona.

Según datos del Ayuntamiento de Barcelona, el 60 % del espacio público de la ciudad se encuentra dedicado al uso de vehículos motorizados y a zonas de paso.

A través del Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018 (PMUB 2013-2018), desarrollado por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, el ayuntamiento pretendía mejorar las condiciones de movilidad, el confort y la accesibilidad de los peatones pasando de 75 a 750 hectáreas dedicadas prioritariamente al uso peatonal y ciclista.

Dentro de los objetivos de este plan se encuentran la revitalización del espacio público, mejoramiento de la cohesión social a través del espacio urbano, una movilidad más sostenible, el fomento de la biodiversidad y el verde urbano, una ciudad sostenible y la integración de los procesos de gobernanza.

Para lograr estos objetivos, el plan contempló la creación de las determinadas “superilles”, una propuesta de “células urbanas” en la ciudad, con forma reticular de 400 x 400 metros en los que en su interior las calles se encuentran pacificadas y en sus alrededores se distribuye el tránsito vehicular que no se dirige a algún punto dentro de estas supermanzanas.

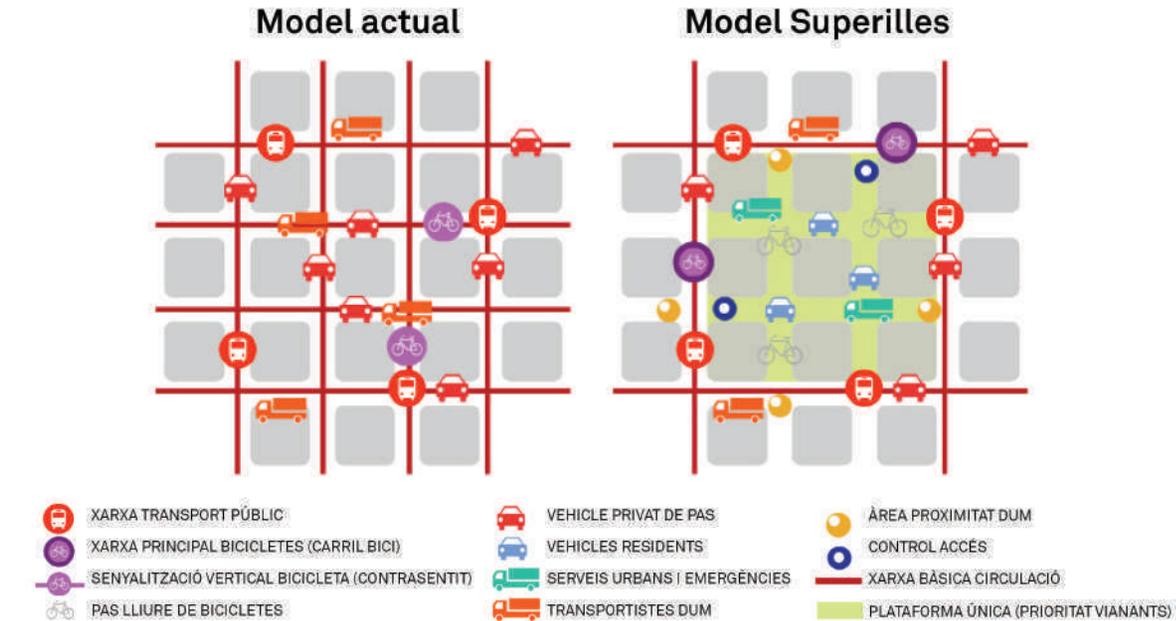


Imagen 162: La distribución de la ciudad actual y la “superille” propuesta
Fuente: Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018

La creación de estas superislas también tuvo el propósito de reducir los índices de accidentes vehiculares en la ciudad.

El plan estima que entre el 2010 y el 2020 se logrará reducir en un 30 % las muertes relacionadas a accidentes vehiculares y un 20 % los heridos de gravedad por la misma causa. Esto mediante la regulación de la velocidad en las supermanzanas, con la implementación de las zonas 10, zonas 20 y zonas 30, velocidades que reducen significativamente el porcentaje de riesgo de accidente o muerte de las personas en caso de colisiones o atropellos.

Otros objetivos perseguidos por el plan son la disminución de la contaminación emitida por los vehículos, principalmente del aire y del sonido, así como la integración de la tecnología con iniciativas de movilidad alternativa, una nueva red de transporte público y el aprovechamiento del espacio urbano para el empoderamiento de la ciudadanía.

En el año 2016, siguiendo las pautas del PMUB 2013-2018, el Ayuntamiento de Barcelona lanzó el programa “Llenamos de vida las calles. La implantación de las supermanzanas en Barcelona” mediante el que se propone una transición en la forma de gestionar y vivir el espacio público de Barcelona.

El programa pretende ser una herramienta que permita reorganizar la ciudad de manera que el peatón sea quien tiene la prioridad, seguido de la bicicleta y el transporte público.



Imagen 163: Espacio público en Barcelona, España
Fuente: Ayuntamiento de Barcelona

Precisamente, este programa trabaja en una serie de objetivos, enfocado en cuatro ejes primordiales, los cuales son:



Mejorar la habitabilidad del espacio público: se busca recuperar las calles para las personas, mediante el incremento del espacio pacificado con prioridad peatonal, el incentivo de actividades y nuevos usos en el espacio público liberado y la atracción de la población mediante la creación de áreas más seguras y confortables.



Una movilidad más sostenible: promover una movilidad sostenible y baja en carbono, reduciendo los niveles de contaminación y enfocándose en la creación de espacio público de mayor calidad y habitabilidad.



Mejorar las condiciones ambientales: incrementar la huella verde en la ciudad creando microhábitats, garantizando la existencia de diferentes estratos vegetales, la permeabilización de las superficies y la creación de espacios verdes de gestión comunitaria.



Aumentar la participación ciudadana: trabajar en conjunto con la comunidad en el diseño, ejecución, mantenimiento y evaluación del plan de supermanzanas.

Entre 2013 y 2018 se implementaron diferentes superilles en diversos sectores de Barcelona, esto tras procesos de participación ciudadana que en algunos casos se extendieron por cerca de dos años y medio, con población a favor, en contra o incluso que ven innecesaria la creación de este plan.

Aunque ya se había implementado en diferentes ciudades como Gràcia o Ciutat Vella, con espacios peatonales ya consolidados, el caso de Poblenou cobra relevancia por lograr implementar de manera completa el plan, dejando el espacio a la circulación vehicular local y cerrando la zona a los vehículos que solo están de paso.

La zona intervenida pasó de tener 36 espacios a casi 400 zonas para las personas, las zonas de parqueos se redujeron a la mitad y el uso del espacio público se incrementó entre la población joven y adulta mayor, según datos publicados por el diario El País (2019). Además se colocaron ciclovías externas para uso rápido con carriles exclusivos y se creó un sistema de transporte público ligado a las superilles.

A pesar de estos beneficios, la intervención ha generado un aumento del tráfico en las calles perimetrales y además problemas de gentrificación con especulación del mercado inmobiliario dentro de las supermanzanas.

Sobre el proceso y la gestión para la transformación e implementación de las superilles, el Ayuntamiento de Barcelona posee la siguiente metodología:

1

Diagnóstico y aplicación de criterios:

se tomarán los distritos y se aplicará un proceso de diagnóstico que contempla la descripción del espacio público, se calcularán los indicadores de sostenibilidad y se dará una evaluación global de los indicadores. Además se contemplarán aspectos técnicos ligados a habitabilidad, movilidad y verde y biodiversidad.

2

Participación y priorización de actuaciones:

a partir de la participación ciudadana activa se establecerán los proyectos e iniciativas prioritarias en función de la necesidad, la ganancia social, el financiamiento disponible, entre otros aspectos.

3

Redacción de proyectos ejecutivos y ejecución de las actuaciones:

Desarrollo de las propuestas priorizadas, clasificadas en actuaciones básicas, tácticas y estructurantes. Los proyectos tendrán procesos de desarrollo independientes entre ellos y deberán contar con participación de los vecinos directamente afectados por la intervención urbana.



Imagen 164: Espacio público en Barcelona, España
Fuente: metropoliabierta.com



Imagen 165: Intervención urbana en Barcelona
Fuente: Ayuntamiento de Barcelona



Imagen 166: Apropiación del espacio en una Superilla en Barcelona
Fuente: publicspace.org



MI PLAN BICI, BOGOTÁ (COLOMBIA)

- 1974** Primera ciclovía de Bogotá
- 1983** Ampliación de la ciclovía a 82 km
- 1998** Inicia la construcción de la Red de Ciclorutas de Bogotá
- 1998** Construcción del primer cicloparqueadero en Transmilenio
- 2016** Se promulga la ley ProBici
- 2019** Se adopta la Política Pública de Bicicleta



Imagen 169: Uso de la cicloruta en Bogotá
Fuente: bogotraveltours.com

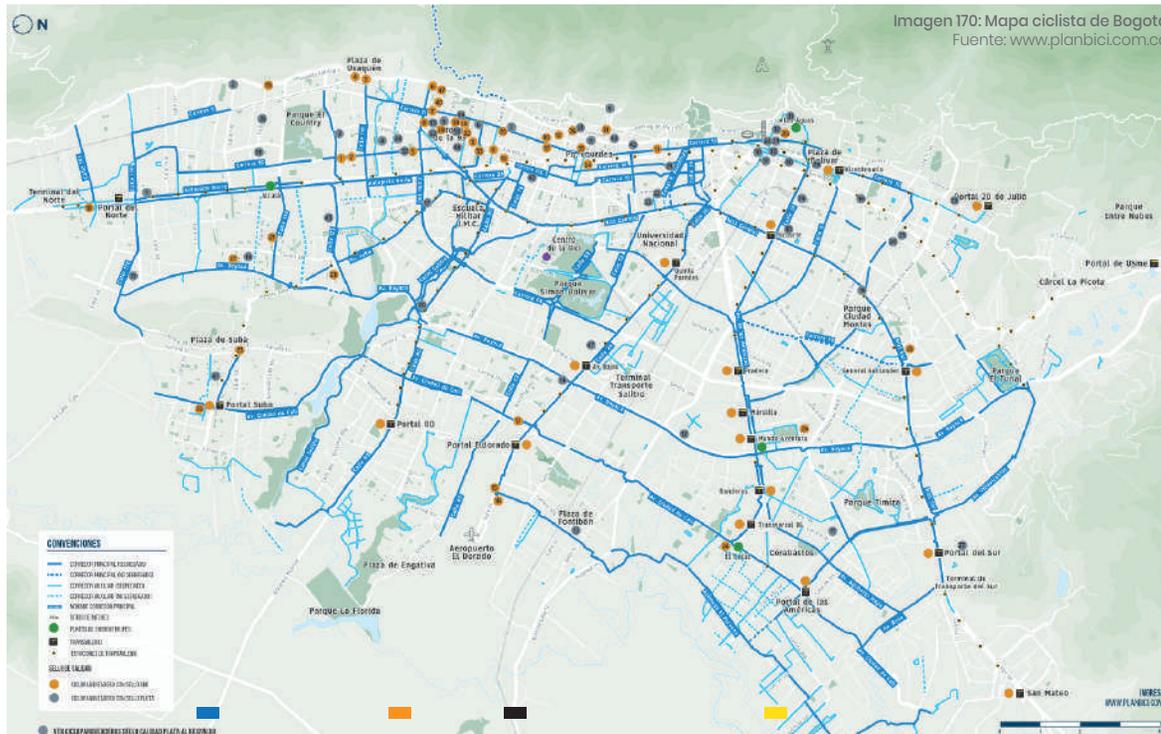
Entre 1998 y el 2001 se desarrolló el Plan Maestro de CicloRuta (PMC), orientado a promover la movilización cotidiana en bicicleta por la ciudad de Bogotá, reducir el tráfico y la congestión y fortalecer aspectos sociales, económicos y ambientales en Bogotá.

El Plan original propuso la construcción de 301 kilómetros de vías con la solución de cruces, intersecciones y conexiones con otros sistemas de transporte, servicios y facilidades.

El sistema de ciclorutas es un complemento a las facilidades peatonales y de transporte público que incluyen

amoblamiento urbano, paisajismo, señalización, acceso al servicio Transmilenio y próximamente el Metro de Bogotá.

Otro fin que perseguía el plan era reducir la inseguridad que representaba para los bogotanos el circular en bicicleta, mejorar la infraestructura, mejorar la integración con otros medios de transporte, pacificar el tránsito, planificar un cambio en el uso del suelo de acuerdo a las necesidades y oportunidades del PCM, la administración de un sistema, motivar al usuario a emplear transportes alternativos e incentivar la participación ciudadana en la planificación de la ciudad.



El diseño original del PCM fue la creación de una red que contempla:

Red principal: infraestructura que enlaza los principales puntos de la ciudad como lo son los centros de educación y empleo con las zonas residenciales más densas de la ciudad, conectando las redes secundarias. Se construye sobre redes viales primarias que enlazan las zonas de residencia con el centro de Bogotá

Red secundaria: sirve para alimentar la red principal y distribuir a los ciclistas hasta llegar a las zonas residenciales o centros de atracción de menor densidad. Se construyen sobre ejes viales secundarios.

Red complementaria: Sirven para realizar conexiones en puntos específicos de la ciudad, de manera que forme un circuito. Se construyen sobre ejes viales secundarios o terciarios.

Red ambiental y recreativa: asociadas a sistemas ambientales y recreativas de la ciudad, se desarrollan a lo largo de parques lineales, áreas de reserva ambiental o centros deportivos y culturales.

Redes locales y de barrio: permiten las conexiones barriales e intrasectoriales.

En el 2004 un estudio determinó que solo el 42 % de los ciclistas que hacían uso de la cicloruta usaba los implementos de seguridad necesarios, número que aumentó en el 2005 al llegar al 67 %.

Según datos emitidos por la Alcaldía de Bogotá, diariamente se realizan un millón de viajes en bicicleta, a través de la red de ciclorutas más grande de América Latina. Actualmente se estima que el trazado supera los 580 km de recorrido, muy por encima de otras ciudades latinas.

Desde el 2016, la gestión de las ciclorutas y los sistemas de movilidad en general, están dictados por directrices de la Secretaría Distrital de Movilidad, a través de la cual se coordinan acciones con al menos 24 organizaciones privadas y varias instituciones gubernamentales para la promoción de la movilidad sostenible.

Además establece programas paralelos orientados a la seguridad de los ciclistas, entre ellos registro de bicicletas para disminuir la incidencia delictiva, concursos, eventos especiales, campañas de concientización para conductores de vehículos e incluso cursos de seguridad y manejo de bicicletas.

Producto de estos esfuerzos, la ciudad de Bogotá aparece en el puesto 8 del Copenhagenize Index que mide que tan amigable es una ciudad con los ciclistas, siendo la única de Latinoamérica en este ranking.



Imagen 171: Uso de la bicicleta en Bogotá

Fuente: Observatorio de Desarrollo Económico - SDM Bogotá



Imagen 172: Cicloruta segregada en Bogotá

Fuente: twitter.com/MovilidadBogotá



Imagen 173: Tecnología implementada para medición de uso

Fuente: infobike.co



PASEO BANDERA, SANTIAGO (CHILE)

Construido en 2017, el Paseo Bandera se trata de una intervención donde prevalecen los colores y el diseño urbano, aprovechando la construcción de la línea 3 del metro de Santiago. Aunque en un inicio se determinó que este espacio sería temporal, posteriormente la intervención fue declarada como un paseo peatonal permanente.

El Paseo Bandera convierte la calle en un lugar de encuentro, convivencia y esparcimiento en el que priman el desplazamiento, confort y la seguridad de quienes transitan por dicha calle, permitiendo de esta manera la apropiación y sentimiento de pertenencia del espacio público por parte de los ciudadanos.

Para lograr este espacio se empleó la técnica del urbanismo táctico respetando las edificaciones a su alrededor puesto que se trata del casco histórico de la ciudad.

El proyecto abarca una superficie de 3.300 m² entre calle Moneda y calle Compañía en el centro de Santiago, Chile. La principal intervención es el mural de piso que se extienden en los 400 metros de boulevard peatonal, considerándolo el más grande del mundo, a la vez incorpora áreas verdes, ciccleteros, asientos y esculturas a lo largo del recorrido.



Imagen 175: La intervención del Paseo Bandera desde el aire
Fuente: disenoarquitectura.cl

Una combinación de esfuerzos públicos y privados permitieron la conversión de esta zona que había sido utilizada como estacionamiento vehicular, tras haberse empleado para circulación de buses del Transantiago, devolviendo a los peatones el espacio del Casco Histórico.

Aunque el proyecto siempre fue considerado de carácter temporal, el Ministerio de Transporte de Chile tomó la decisión de hacer permanente el espacio e incluso ampliar la intervención debido a la acogida que tuvo el proyecto en la población.

La intervención contempla la creación de tres sectores con un mobiliario y un diseño de mural específico para cada sector, dividido de la siguiente forma:

1

Espacio de conexión social

Este sector posee zonas de encuentro y conexión, sectores de trabajo remoto y coworking con un mobiliario urbano que contempla la colocación de bancas, mesas altas y graderías.



Imagen 176: Sección 1 del Paseo Bandera
Fuente: plataformaarquitectura.cl

2

Espacio artístico con superación sustentable

El diseño de este sector busca promover el uso racional de los recursos ambientales para mejorar la calidad de vida de los transeúntes y el cuidado del medio ambiente. El mobiliario colocado incluye jardineras, parqueos de bicicletas y estructuras artísticas que poseen iluminación fotovoltaica.



Imagen 177: Sección 2 del Paseo Bandera
Fuente: pautadiaria.cl

3

Espacio patrimonial

El diseño busca rescatar el patrimonio cultural de Chile debido a que este segmento se encuentra en las afueras del Museo Precolombino, como mobiliario urbano se colocan exposiciones y módulos de descanso.



Imagen 178: Sección 3 del Paseo Bandera
Fuente: nossainmobiliaria.com



Imagen 179: El "Túnel" del Paseo Bandera
Fuente: www.mtt.gob.cl



Imagen 180: Mapa ciclista de Bogotá
Fuente: culturizarte.cl

Debido al éxito del primer tramo, en el 2018 se inauguró una segunda etapa de 7000 m² de pintura en el piso, pero también en esta etapa se incluyen murales en paredes con una dimensión de 3000 m² adicionales.

El Paseo Bandera es el primero en su tipo en América Latina, por lo que sirve de ejemplo para la incorporación del color y el arte a los centros de las ciudades y los ejes peatonales.



BULEVAR DIEGO BARROS ARANA, CONCEPCIÓN (CHILE)

Concebido en 1985 como un bulevar de carácter peatonal, en el 2013 el municipio local de Concepción toma la decisión de convertirlo en un bulevar mixto debido a factores de inseguridad y bajas en la economía local.

El Paseo de la Calle Diego Barros Arana forma parte del denominado "Eje Bicentenario", un proyecto impulsado por la Alcaldía de Concepción desde inicios de la década del 2000 para vincular a través del espacio público diferentes edificios, parques, plazas y sitios de interés histórico y cultural.

Dicho proyecto se complementa con intervenciones de diferentes parques, conexiones con el servicio de transporte público y programas de embellecimiento y rescate de las edificaciones existentes a lo largo del eje.

Originalmente conocida como Calle del Comercio, se mantuvo como tal hasta 1920, año a partir del cual se le dieron otros nombres hasta llegar a la actual denominación de "Paseo Diego Barros Arana". A pesar de ello su vocación se ha mantenido con la actividad comercial que le dio el nombre original.

Con el fin de garantizar la seguridad de los compradores se crea el paseo peatonal en 1985, adicionalmente se articula al Plan de Recuperación de la Ribera Norte del Biobío, que contemplaba la recuperación de un sector de la ciudad de Concepción.

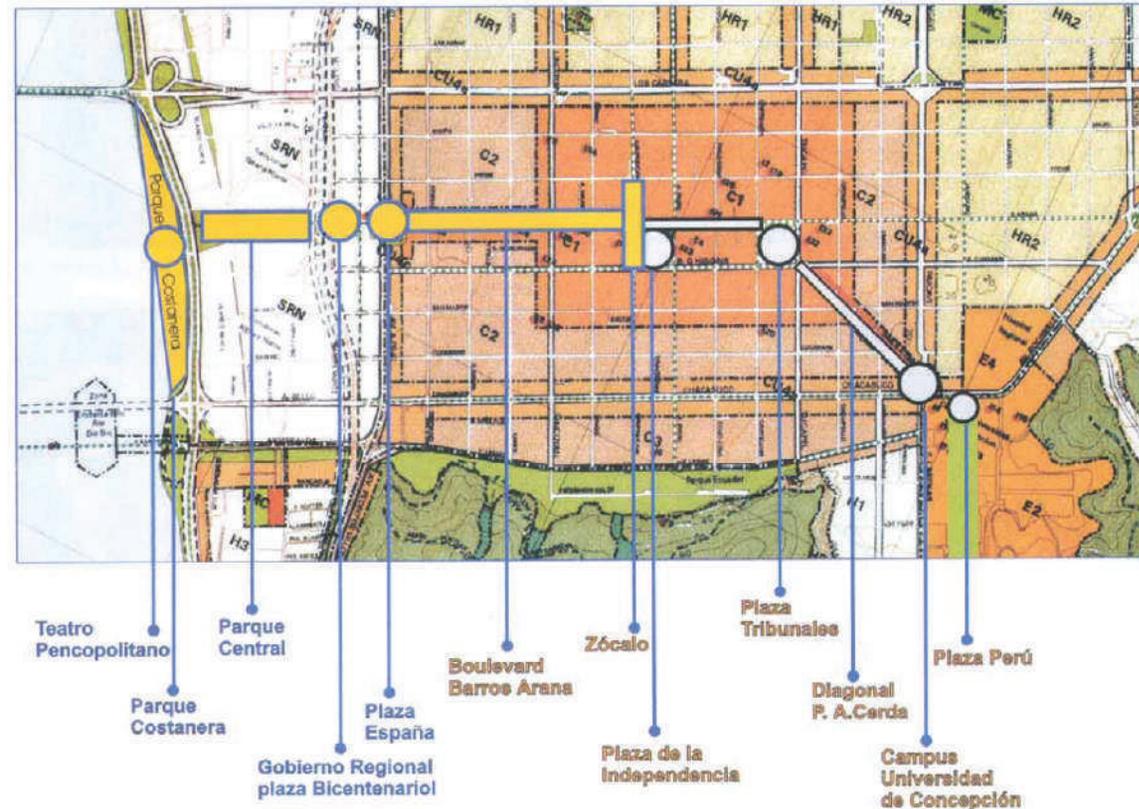


Imagen 182: Esquema del "Eje bicentenario"
Fuente: Neilson R. 2001



Imagen 183: Bulevar peatonal Calle Barros Arana en 2006
Fuente: Barro, A. 2006

En el año 2013 la Alcaldía de Concepción toma la decisión de convertir el paseo peatonal a un paseo de uso mixto que permita el acceso de vehículos a la zona comercial ya consolidada, esto debido a los problemas de seguridad y la cantidad de personas que circulaban en la zona.

La idea de esta reconversión es incrementar el uso de calle Barros Arana durante las noches principalmente, disminuir la incidencia del comercio callejero en el sector y aumentar la percepción de seguridad en los transeúntes debido a que allí se concentra la mayor parte de la red de 44 galerías comerciales que tiene la ciudad.

Las estadísticas reflejan la afectación de la construcción del paseo peatonal, una disminución del 10% de las patentes comerciales en el centro entre 2008 (12.247) y 2013 (10.991), según cifras del municipio, ha sido una de las principales consecuencias, así mismo, a partir de las 8 de la noche el espacio era tomado por vendedores ambulantes lo que representaba pérdidas para los comercios formales.

A partir del 2013 se realiza la remodelación del bulevar y con ocasión de esta intervención, se realiza la reposición completa de la calzada, con pavimentación en adoquín y baldosa, manteniendo la materialidad constructiva de todo el paseo peatonal, se coloca nueva señalización, semaforización y demarcación, se incorporan obras de canalización de aguas lluvias, la reubicación de cabinas telefónicas, la renovación del mobiliario urbano y un plan de arborización.

El proyecto “Construcción Bulevar Barros Arana”, se ejecutó en tres etapas con una inversión total de 887 millones de pesos. La remodelación contempló el uso peatonal del bulevar, por lo que se redujo la calzada dedicada al paso de vehículos y se ensancharon las aceras para los transeúntes.



Imagen 184: Un segmento del Bulevar Barros Arana
Fuente: Olivera, P. | minube.com



Imagen 185: Un segmento del Bulevar Barros Arana
Fuente: Google Maps, 2020



Imagen 186: Un segmento del Bulevar Barros Arana
Fuente: Olivera, P. | minube.com



PROPUESTA PARA BARRIO ESCALANTE, SAN JOSÉ (COSTA RICA)

En el año 2017, con la participación de la Municipalidad de San José, vecinos de Barrio Escalante y la asesoría de Tándem Arquitectura se inicia el proceso para la creación del Plan Maestro para el diseño de obras en espacio público de Barrio Escalante con el cual se pretende mejorar las condiciones urbanas de este barrio que tomó auge con la aparición de la actividad gastronómica.

El proyecto contempla la intervención de al menos 11.000 m² de espacio urbano destinado al mejoramiento de las condiciones de movilidad, seguridad y vida urbana de la zona.

Las intervenciones serían las que se detallan a continuación:



Imagen 188: Master Plan para Barrio Escalante
Fuente: Tandem arquitectura

Además el plan contempla la colocación de estaciones de carga para vehículos eléctricos, la conservación del 95 % de la vegetación existente y la siembra de 30 nuevos árboles con una altura moderada para disminuir los efectos de la isla de calor.

A partir de los principios que establece la National Association of City Transportation Officials, el proyecto comprende variables para temas de vialidad y movilidad peatonal.



Dimensiones de los carriles vehiculares menores o iguales a 3.30 m.

Parqueos paralelos con anchos ideales de 2.5 m y distanciados de otras actividades.

Bolardos para protección peatonal.

Reductores de velocidad para incentivar la seguridad vial

Colocación de señalización vial con información y definición de uso de las zonas.

Rampas vehiculares para acceso a edificios de manera controlada para evitar obstáculos al peatón.

Restricciones de horarios para el acceso de vehículos a la zona.



Continuidad de las aceras para garantizar su accesibilidad universal.

Refugios peatonales en vías amplias.

Rampas peatonales en intersecciones y cruces, antideslizantes y con poca pendiente.

Colocación de señalética para información y como guía para los peatones.

Ampliación de aceras en puntos de cruce peatonal para reducir la velocidad de los vehículos y como zona de actividades y usos.

Iluminación en relación al uso para garantizar la seguridad ciudadana.

Colocación de mobiliario urbano para disfrute del peatón.

Paisajismo e intervenciones verdes para mejorar la calidad del espacio, del ambiente y la creación de bordes permeables.

Buscar que las fachadas mantengan relación con el exterior generando vínculos con los peatones.

Protección climática con toldos, cubiertas o marquesinas de manera permanente o temporal.

En el tema de la gestión del proyecto se propone aprovechar diferentes normativas, leyes, reglamentos y mecanismos de financiación para lograr la ejecución de la propuesta, entre los que destacan:

1

Aprovechar la existencia de los artículos 70 y 71 del Reglamento de Renovación Urbana, los cuales permiten el establecimiento de contribuciones especiales y espacios que se verán directamente beneficiados por las mejoras urbanas que se realicen en el espacio público, esto a partir de la revalorización de los predios.

2

El gobierno local deberá gestionar alianzas para el financiamiento de las obras mediante agencias de cooperación internacional, además de la búsqueda de fondos de canje por mitigación o disminución de contaminantes.

Además se sugiere la intervención por etapas de la zona por medio de una planeación presupuestaria y constructiva que vincule a las instituciones públicas pertinentes, permitiendo a la población el disfrute de las áreas habilitadas de una manera ordenada y segura.



Imagen 189: Propuesta de intersección segura para Barrio Escalante
Fuente: Tandem arquitectura



Imagen 190: Propuesta para Barrio Escalante
Fuente: Tandem arquitectura



Imagen 191: Propuesta para Barrio Escalante
Fuente: Tandem arquitectura





A partir del análisis de los casos de estudio se tomarán los aprendizajes de los procesos e intervenciones, en los seis aspectos definidos al inicio de esta sección.



Movilidad urbana y pacificación vial

Desde el ámbito de la movilidad urbana y pacificación vial los diferentes casos de estudio se enfocan en generar las condiciones propicias para priorizar el desplazamiento de las personas por medio de la movilidad activa, a la vez que articulan los transportes públicos a las diferentes intervenciones mejorando la intermodalidad en la ciudad.

Aunado a esto, las medidas de ordenamiento e intervención del espacio público articulan acciones que persiguen un bien mayor, la seguridad de las personas en aspectos de ambiente y salud física.



Intervención del espacio público

En temas de intervención del espacio público, los casos de estudio reflejan la preocupación por devolver la ciudad a las personas, las cuales habían quedado relegadas al enfocarse las ciudades a la movilidad motorizada.

A través de estos ejemplos se logra observar que no se requieren inversiones amplias desde la perspectiva monetaria puesto que se avocan a un reordenamiento de la ciudad, a la emisión de políticas para promover otros medios de transporte y a incentivar la participación ciudadana.

Los casos específicos de España y Chile emplean la acupuntura urbana como catalizador de la actividad en la ciudad, siendo casos exitosos y atractivos con recursos limitados.



Seguridad peatonal

En todos los casos se busca la seguridad del peatón, para lograrlo se combinan estrategias de pacificación de la ciudad. Las estadísticas de accidentes y muertes relacionadas con estos, motivaron a los gobiernos locales a buscar soluciones para revertir las cifras.

Las intervenciones, entre las que se incluyen los paseos peatonales, los bulevares mixtos y todos sus elementos de seguridad, información y señalización de las calles, así como la implementación de zonas de velocidad reducida y planes relacionados vienen a demostrar y revalidar el papel de la pirámide de la movilidad, donde el usuario más importante y que merece la atención de las autoridades es el peatón.



Puesta en valor del patrimonio

Solo dos de los casos presentan cierto grado de relación con el patrimonio arquitectónico de la ciudad, en ambos casos se trata de Chile. La puesta en valor de las edificaciones se basa en ligar las intervenciones urbanas con planes de revitalización y recuperación de la ciudad y sus edificaciones históricas o la colocación de elementos que articulen los espacios públicos con estos sitios patrimoniales.

El poner el valor un edificio patrimonial puede verse, de esta forma, a través de su conservación y exposición o bien la vivencia del mismo a través de su vinculación con el entorno urbano que posee. Sea cual sea el caso, puede ser tomado de ejemplo de revitalización de los espacios y edificios de interés que poseen las ciudades y que en algunos casos se ven opacados por la poca o nula actividad en la ciudad.



Disfrute de la ciudad

Íntimamente ligado a la participación ciudadana, las diferentes propuestas e intervenciones promueven la participación de las personas en la creación y disfrute de los espacios liberados en las ciudades.

Además, asumen papeles importantes en la toma de decisiones, haciéndolos parte clave para el éxito de los proyectos. Los casos de las “superilles” en Barcelona o el Plan Maestro para la zona de Barrio Escalante demuestran el fundamental puesto que asumen las personas que quieren mejorar el espacio que habitan y generando por consiguiente más sentimientos de apego y protección hacia el espacio pues son parte de los procesos desde el inicio.



Gestión del proyecto o propuesta

Íntimamente ligado a la participación ciudadana, las diferentes propuestas e intervenciones promueven la participación de las personas en la creación y disfrute de los espacios liberados en las ciudades.

Además, asumen papeles importantes en la toma de decisiones, haciéndolos parte clave para el éxito de los proyectos. Los casos de las “superilles” en Barcelona o el Plan Maestro para la zona de Barrio Escalante demuestran el fundamental puesto que asumen las personas que quieren mejorar el espacio que habitan y generando por consiguiente más sentimientos de apego y protección hacia el espacio pues son parte de los procesos desde el inicio.

4.2. PLAN DE INTERVENCIÓN Y RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

A partir de los casos de estudio, la normativa vigente, los principios establecidos en el marco teórico y el análisis de sitio, se determinan las mejores estrategias e intervenciones a desarrollar para el mejoramiento del espacio público y por consiguiente aportar a la revitalización de la ciudad.

Se busca mejorar las condiciones de la ciudad en cuatro aspectos primordiales, los cuales son: movilidad, espacio público, puesta en valor del patrimonio y gestión de los proyectos. Teniendo en cuenta estos cuatro ejes de acción, se definieron las estrategias a emplear, las cuales serán: Modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT), el aprovechamiento de los vacíos urbanos, la puesta en valor y visibilización del patrimonio y la participación activa de la ciudadanía, respectivamente.

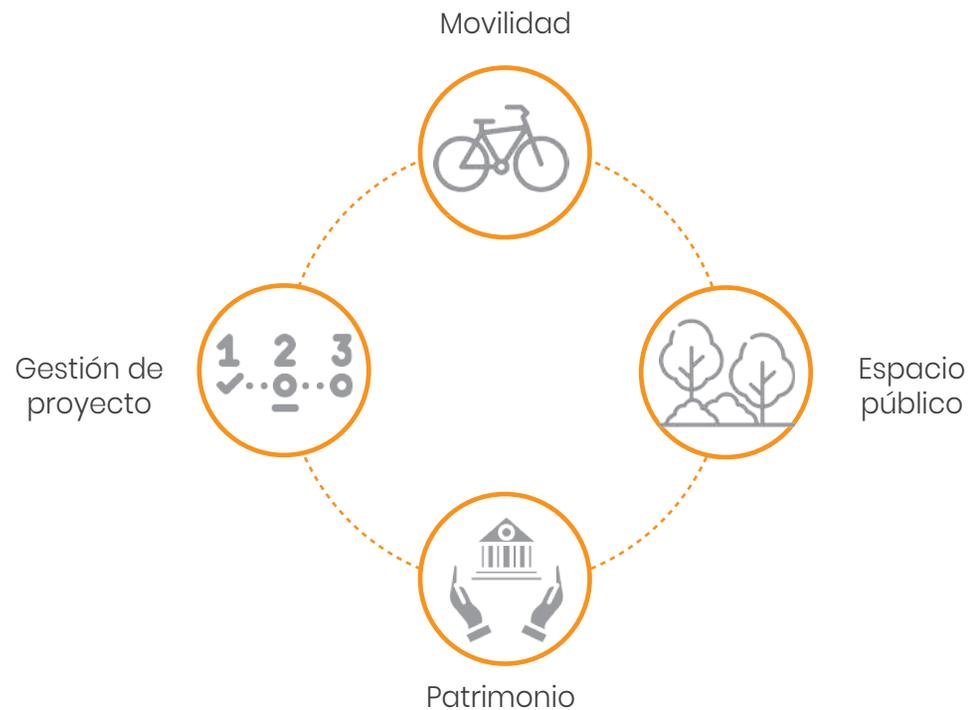


Imagen 193: Esquema de ejes de acción principales
Fuente: autoría propia



Muchas ciudades a nivel mundial han experimentado una expansión descontrolada del desarrollo urbano, muchas veces debido a la no existencia de políticas dirigidas a organizar el territorio o bien al auge económico de las mismas. La expansión de las mismas no debe ser mal vista en la actualidad, pero debe hacerse de una manera planificada, donde los recorridos a pie, en bicicleta o en transporte público sean los regentes.

Como respuesta a esta necesidad nace el modelo de Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) el cual busca la construcción de modelos urbanos compactos, de alta densidad, con zonas de uso mixto, la existencia de espacios públicos seguros que favorezcan la interacción social y la implementación de infraestructura peatonal y ciclista adecuada.

El desarrollo de proyectos y estrategias DOT debe ser visto por los gobiernos locales y metropolitanos de una manera articulada con legislaciones gubernamentales para impulsar nuevas políticas ligadas al desarrollo urbano, el transporte, el mejoramiento de la calidad de vida y nuevos mecanismos de financiamiento, encausando los esfuerzos a la eliminación de los incentivos a la expansión de las ciudades y al impulso de políticas que generen un Desarrollo Orientado al Transporte de una manera sostenible.

Las estrategias que se aplicarán a la propuesta abarcarán los siguientes aspectos:



Imagen 194: El modelo de Desarrollo Orientado al Transporte
Fuente: www.inabilitylaw.com



Priorización a la movilidad activa y el transporte público



Inversión en espacio público de calidad



Incremento de la seguridad en la zona



Creación y actualización de políticas relacionadas



Mejoramiento de la imagen urbana



Garantizar seguridad para peatones



Repoblamiento de la ciudad



El espacio público tradicional es visto en la actualidad como una amenaza para las personas, debido a la percepción de inseguridad que generan, obligándolos a buscar espacios privados, cada vez más cerrados, para su entretenimiento. Esto genera un círculo vicioso, en que se pierden los espacios de interacción social, se aumenta la inseguridad y se fortalece el abandono del espacio público.

Dirigir la atención hacia políticas que permitan tener una visión integral de aspectos económicos, sociales y culturales, así como políticas urbanas que permitan la reconstrucción del tejido social y la formación de ciudadanía, puesto que el espacio público puede constituirse como el elemento articulador de una serie de propuestas en el ámbito cultural, de ordenanza del territorio, de vivienda, medios de transporte y demás

Para garantizar el éxito de los espacios públicos es necesario saber cómo administrarlos. Para ello es vital desarrollar una estrategia de prevención sostenible en la que se fomente el encuentro y el uso colectivo de los espacios, asignando responsabilidades tanto a las autoridades públicas como a los ciudadanos.

Pero además de ello, un espacio público debe resolver ciertas variables, las cuales se enuncian a continuación:



Imagen 195: La apropiación del espacio público
Fuente: gehlinstitute.org



Accesibilidad universal



Fomento de actividades para uso permanente



Complemento de redes de movilidad



Prevenir el vandalismo



Mobiliario urbano acorde y bien empleado



Illuminación adecuada a la necesidad



Aprovechar los sitios eriazos (lotes baldíos o abandonados)



Creación de políticas para el fomento de los espacios públicos



En las sociedades actuales, el patrimonio construido se considera por algunos como 'obstáculo' en el planeamiento de las ciudades como consecuencia directa de un desarrollo acelerado basado en las dinámicas de tipo social, económico, y cultural, que desean contemplar el diseño de nuevos elementos espaciales contemporáneos que satisfagan las necesidades actuales pero excluyendo a los inmuebles antiguos, desvalorizando su significado dentro de la ciudad (Gnemmi, 1997).

El objetivo clave que se debe buscar es desarrollar estrategias integrales de protección y gestión en las que sea primordial la preservación de los recursos existentes, así como su gestión sostenible.

Las ciudades, incluidos sus bienes patrimoniales, deben constituirse como espacios diversos, que permitan a los usuarios la vivencia de la misma, permitiéndoles ejercer su ciudadanía y mejorar la calidad de vida de quienes la habitan.

Desde dicho punto de vista es necesario realizar una serie de procesos para preservar y promover la preservación, conservación y visualización del patrimonio como lo son:



Imagen 196: Revitalización de la Albarraza, Colombia. Fuente: www.archdaily.co



Señalética e información



Articulación con el entorno



Rehabilitación de edificaciones a nuevos usos



Impulsar modelos de ciudad compacta



Acciones de preservación de bienes



Creación de políticas e iniciativas relacionadas



"Destercerizar" la ciudad



Ninguna de las acciones descritas anteriormente puede llevarse a cabo si no existe una adecuada gestión de los recursos y políticas vigentes.

Los proyectos por sí mismos, sin planes estratégicos corren el riesgo de quedar aislados del contexto urbano general. La existencia de un plan brinda a las intervenciones la oportunidad de articularse con otros proyectos y acciones prioritarias, permitiendo el desarrollo a largo plazo de la ciudad.

Aunque los proyectos urbanos pueden ser muy diversos y poseer áreas y niveles de intervención distintos, objetivos específicos, sistemas de gestión y medios de financiación, todos deben poseer una visión común de la ciudad que se desea y enlazarse a una estrategia general con los criterios establecidos y validados para construir lo planteado.

Siguiendo este objetivo, de desarrollar los proyectos de una manera ordenada y con respaldo financiero, donde todos se vean involucrados, es necesario:



Imagen 197: Participación activa de los involucrados
Fuente: PFGPUT-TEC



Planificar los proyectos por etapas



Buscar el financiamiento necesario



Implementar sistemas de evaluación



Aprovechar la legislación vigente



Incentivar la participación ciudadana

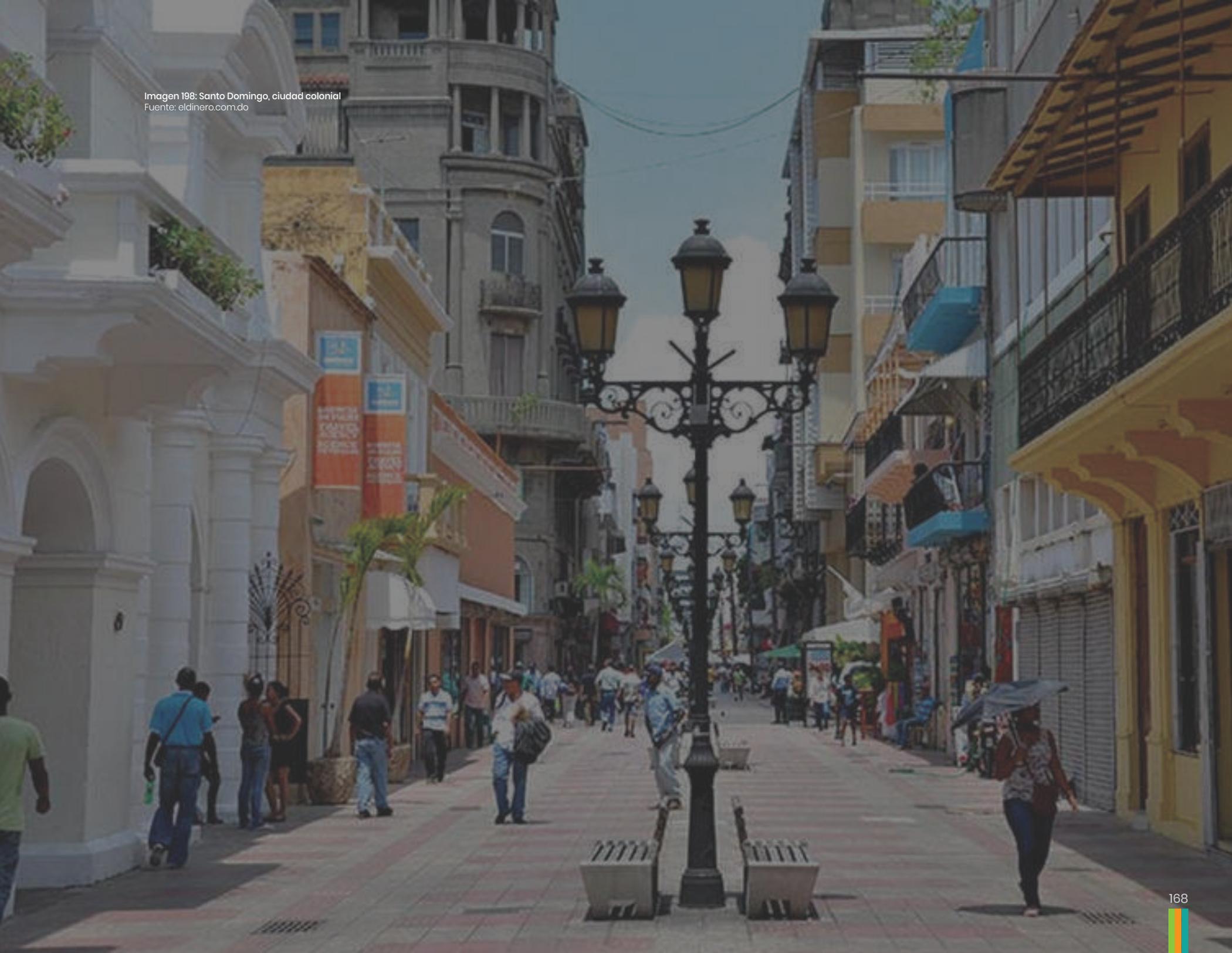


Mejorar la comunicación con los involucrados



Realizar seguimiento de las intervenciones

Imagen 198: Santo Domingo, ciudad colonial
Fuente: eldinero.com.do





05

Circuito de los Mercados y consideraciones para la implementación

A partir de las problemáticas identificadas en los análisis urbano, ambiental y socioeconómico y los ejemplos de casos de estudio elegidos como insumo para la propuesta, se desarrollan acciones e intervenciones en cuatro ejes:

- Movilidad en la ciudad
- Intervención de espacio público
- Ciudad y patrimonio
- Gestión de proyecto

La articulación de estos cuatro ejes de intervención permitirá la revitalización de la zona de los mercados y de los mismos mercados en sí.

En este capítulo se abordará la propuesta desde su planteamiento general hasta las herramientas y procesos que determinan la ruta para la gestión de la misma.

A continuación se enlistan los aspectos, intervenciones y componentes relativos a la materialización de la propuesta del “Circuito de los Mercados”

5.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

- Situación actual
- Estrategia para la intervención

5.2. IMAGEN OBJETIVO

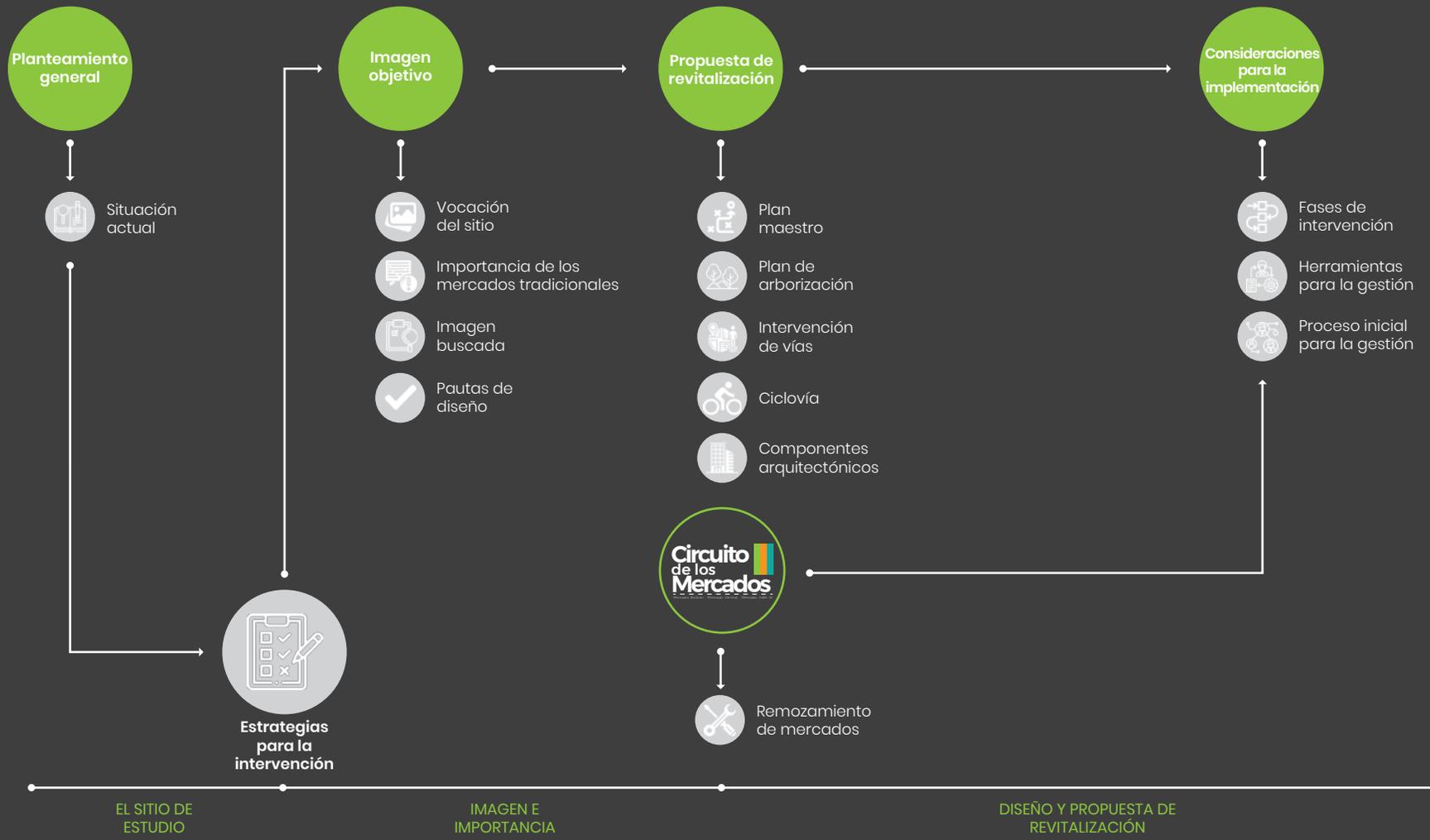
- Vocación del sitio
- Importancia de los mercados tradicionales
- Imagen buscada

5.3. PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN

- Plan maestro
- Plan de arborización
- Intervención de vías
- Ciclovía
- Componentes arquitectónicos
- Circuito de los Mercados
 - Remozamiento de mercados

5.4. CONSIDERACIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN

- Fases de intervención
- Herramientas para la gestión
- Proceso inicial para la gestión



5.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

SITUACIÓN ACTUAL



En la actualidad, la zona de estudio se encuentra segmentada dependiendo del servicio ofrecido, en una zona de acceso a transporte público en el sector oeste y de acceso a servicios financieros, principalmente, en el este.

El resto de la zona posee una amplia oferta comercial con diversidad de productos, principalmente textiles, dejando de lado otro tipo de comercios que puedan invitar a los usuarios a la estancia en la ciudad.

Así mismo, los espacios públicos y las actividades no comerciales no son complementarios entre sí y se encuentran altamente desvinculados del espacio urbano impidiendo el disfrute de la ciudad por parte de la población.



En un contexto de idealización de la zona, los espacios y actividades deben articularse a partir de la figura que representan los tres mercados capitalinos como centros de comercio de gran relevancia y tradición dentro de la trama urbana.

Se busca crear redes que articulen espacios públicos que a la vez fomenten la visita a la zona con conexiones más fluidas y seguras y se revitalice este sector de la ciudad creando espacios de calidad para nuevas actividades complementarias a la actividad comercial que impera en el sector de estudio.



SIMBOLOGÍA

- Bulevares peatonales
- Bulevares mixtos
- Zonas críticas
- Mercados tradicionales
- Límite Centro Histórico SJO

Imagen 200: Zonas críticas en la zona de estudio
Fuente: Autoría propia



ESTRATEGIAS DE INTERVENCIÓN GENERAL EN LA ZONA

MOVILIDAD

Bajo los principios del Modelo DOT, considerando la presencia de la terminal 7-10 y la futura Megaterminal del Oeste planteada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) para la sectorización del transporte público, se deben mejorar las condiciones de movilidad generales de la zona, dando más énfasis a la movilidad activa según los principios de la pirámide de la movilidad.

Así mismo se deben incluir intervenciones en las principales vías de la zona de estudio, acordes a las acciones ya implementadas por el MOPT, por ejemplo la continuación del carril exclusivo de autobús existente en la Avenida 3, la cual hasta el momento se desarrolla en un eje de 400 metros entre el Parque Morazán y el edificio de Correos de Costa Rica, la mejora de la vía recomendada para transporte privado en Avenida 1 en la que se incluye el tramo frente al Mercado Coca Cola.

Se deben articular acciones y crear soluciones urbanas poniendo énfasis en los peatones, por ello se debe realizar pacificación vial, crear y mejorar espacios de circulación peatonal y ampliar las ciclorutas existentes para vincular el sector norte del Centro Histórico de San José con la ciclovía ya existente.

Estas mejoras en movilidad deben, a su vez, ser acompañadas de otros aspectos, orientados a un desarrollo sostenible, siguiendo la metodología DOT, como lo son:



Ciudad caminable con radios de alrededor de 800 metros



Mixtura de usos para disminuir la terciarización



Vivienda en altura y densificación de la ciudad



Promoción de métodos de transporte alternativos



Vinculación y articulación de espacios públicos



Pacificación de vías para seguridad del peatón



Multimodalidad del transporte



Mejoras en políticas públicas



Incentivar la extensión del comercio al espacio público

ESPACIO PÚBLICO

Ante la escasez de espacios públicos en la zona, donde solo se pueden encontrar tres parques públicos y un espacio de jardín privado, es necesario invertir en la creación de nuevos parques y plazas aprovechando la gran cantidad de lotes baldíos o parqueos para generar una red articulada y complementaria al proyecto "Circuito de los Mercados" contenido en la propuesta de esta investigación.

El planteamiento de esta red de parques es generar espacios de encuentro en puntos clave de la ciudad, ligados a actividades e instituciones cercanas que permitan la activación de los mismos y a la vez gestionando alianzas con los actores cercanos que permita crear programas para el uso y mantenimiento de los espacios, tanto por parte del municipio como de las instituciones y vecinos involucrados.

Así mismo, es primordial replantear y rediseñar los bulevares existentes, Avenida Central y Calle 8, de carácter peatonal y mixto respectivamente, generando condiciones más propicias para la vivencia de la ciudad, la extensión de la actividad comercial al espacio público y como un beneficio que genere inversiones en la ciudad que promuevan su repoblamiento, así como que plantee soluciones a los problemas de escasez de vegetación, espacios de recreación y de comercio informal.

Siguiendo dicho planteamiento, el tratamiento de los espacios públicos debe poseer condiciones propicias para el disfrute de la ciudad como lo son:



Reacondicionar los parques y plazas públicas



Promoción del arte y la cultura a través del espacio público



Incentivar la creación de eventos y programas de uso



Constituir "respiros urbanos" en la trama de la ciudad



Vincular espacios públicos a edificios clave



Resolver la necesidad de mobiliario urbano y vegetación



Generar espacios de interacción e intercambio



Garantizar seguridad en el espacio público

CIUDAD Y PATRIMONIO

Actualmente la zona de estudio presenta un elevado porcentaje de terciarización, el 60 % de las edificaciones están dedicadas a la actividad comercial y tan solo el 6 % es residencial. Adicionalmente, el 69 % de las edificaciones poseen un porcentaje de ocupación entre el 75 % y 100 %, lo cual refleja la subutilización de una importante cantidad de edificaciones.

Un estudio, realizado en el 2015 por el arquitecto Felipe Pina, determinó que al menos 31 edificaciones del centro de San José poseen una subutilización determinada por estructuras en altura que albergan locales comerciales en su primer nivel pero los pisos superiores están desocupados.

Así mismo, Pina (2017) señala que "en San José hacen falta espacios públicos activos, donde la gente pueda sentarse a tomar un café, donde las personas permanezcan más tiempo y no solo vayan de paso.", lo cual está intrínsecamente con los planes de Regeneración y Repoblamiento de San José y las líneas guía del Centro Histórico de San José.

Sobre el tema patrimonial, aunque la ciudad de San José ha ido perdiendo edificaciones antiguas con un valor histórico y patrimonial incalculable, aún se conservan edificaciones de gran interés turístico y cultural. En el Centro Histórico de San José y sus ensanches se tienen contabilizados al menos 56 puntos de interés, aunque la cifra es pequeña si se toman en cuenta un sinnúmero de edificaciones que hacen fila en el Centro para la Investigación y Conservación del

Patrimonio a la espera de una declaratoria oficial.

A esto podemos sumar la vasta oferta cultural de museos, galerías, centros culturales, edificios históricos y espacios de identidad como los mercados, entre otros, muchos de los cuales, poseen una declaratoria de interés histórico arquitectónico.

Ante este panorama, San José posee una oferta comercial, turística, patrimonial, histórica, de servicios y de cultura que puede atraer pobladores si se realizan proyectos e intervenciones como:



Aprovechamiento de edificios subutilizados



Rescatar y visibilizar las edificaciones patrimoniales



Crear proyectos de vivienda en pequeño formato



Vincular la actividad comercial al espacio circundante



Propiciar los usos mixtos de la ciudad



Establecer incentivos para desarrollos mixtos en el centro

INTERVENCIÓN EN LOS SECTORES CRÍTICOS

SECTOR DE INTERVENCIÓN A

Sector de acceso a la capital desde el oeste de San José.

Zona con congestión vial debido a la presencia y distribución de gran cantidad de rutas de autobús sobre las vías, lo que impide la circulación de vehículos y el paso seguro de peatones por la zona. Esta alta cantidad de automotores genera a su vez condiciones de contaminación sonora y del aire, afectando la habitabilidad de la zona.

Aprovechando los planes de sectorización del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), es conveniente generar una obra que propicie la intermodalidad y a la vez que pacifique la zona para garantizar acceso a métodos de movilidad activa en la ciudad, mejorando el tránsito en la zona.

SECTOR DE INTERVENCIÓN B

Zona con alta cantidad de contaminación por desechos orgánicos debido a la actividad de descarga y suministro de productos, aunado a la problemática de delincuencia y personas en situación de calle.

Debido a las problemáticas anteriores, este sector presenta afectación en circulación tanto peatonal como vehicular puesto que los camiones de distribución no poseen una zona de estacionamiento exclusivo, entorpeciendo la circulación en esta zona.

El deterioro de las edificaciones es evidente e incluso algunas se encuentran desocupadas, siendo ocupados por personas

en situación de calle, lo cual ocasiona, a su vez, el deterioro de los espacios públicos cercanos y condiciones de inseguridad percibida por la población, traducido a su vez en desocupación comercial de este sector.

Por estas condiciones, es necesario realizar intervenciones ligadas al acceso a transporte provisto por la Terminal 7-10, aprovechar los predios subutilizados para la construcción de usos mixtos y la recuperación y rehabilitación del antiguo Cine Líbano como polo cultural vinculado a la actividad del Mercado Borbón y el Centro Multicultural Botica Solera, así como mejoras de aceras para garantizar el paso a los peatones.

SECTOR DE INTERVENCIÓN C

Este sector de la ciudad se caracteriza por ser uno de los puntos con mayor cantidad de trabajadores informales dedicados a la venta de productos de consumo diario, debido a la actividad de los mercados Central y Borbón, así como la presencia de carnicerías y casas de empeño, lo que convierte las calles y bulevares en espacios comerciales a cielo abierto.

La presencia de este comercio informal, además de competir con la actividad de los locales y mercados, ocasiona dificultades para la circulación de los transeúntes así como contaminación por desechos de productos en mal estado.

Para mejorar las condiciones de este sector, es necesario intervenir la zona en temas de seguridad, control y fiscalización de las normativas vigentes.

SECTOR DE INTERVENCIÓN D

Sector poco transitado y poco visitado peatonalmente debido a las condiciones del entorno urbano y las problemáticas de delincuencia, drogadicción e indigencia en puntos específicos. La presencia de la Policía Municipal en esta zona de la ciudad ha mejorado la situación de percepción de seguridad en los alrededores.

Los comercios son de pequeña escala y poco atractivos para la población general. La presencia de bares y prostíbulos e incluso cuarterías en esta área disminuye la presencia de población transeúnte. Así mismo, a pesar de ser una zona con historia conocida como "Paso de la Vaca", no presenta puntos de interés para la población general.

Para incrementar la visitación y habitabilidad de la zona, actualmente despoblada, es necesario realizar intervenciones que garanticen la seguridad de los peatones, así como la construcción de proyectos de uso mixto que incluyan residencias para los empleados del "centro financiero", principalmente, y permitan la regeneración de este sector degradado de la ciudad.

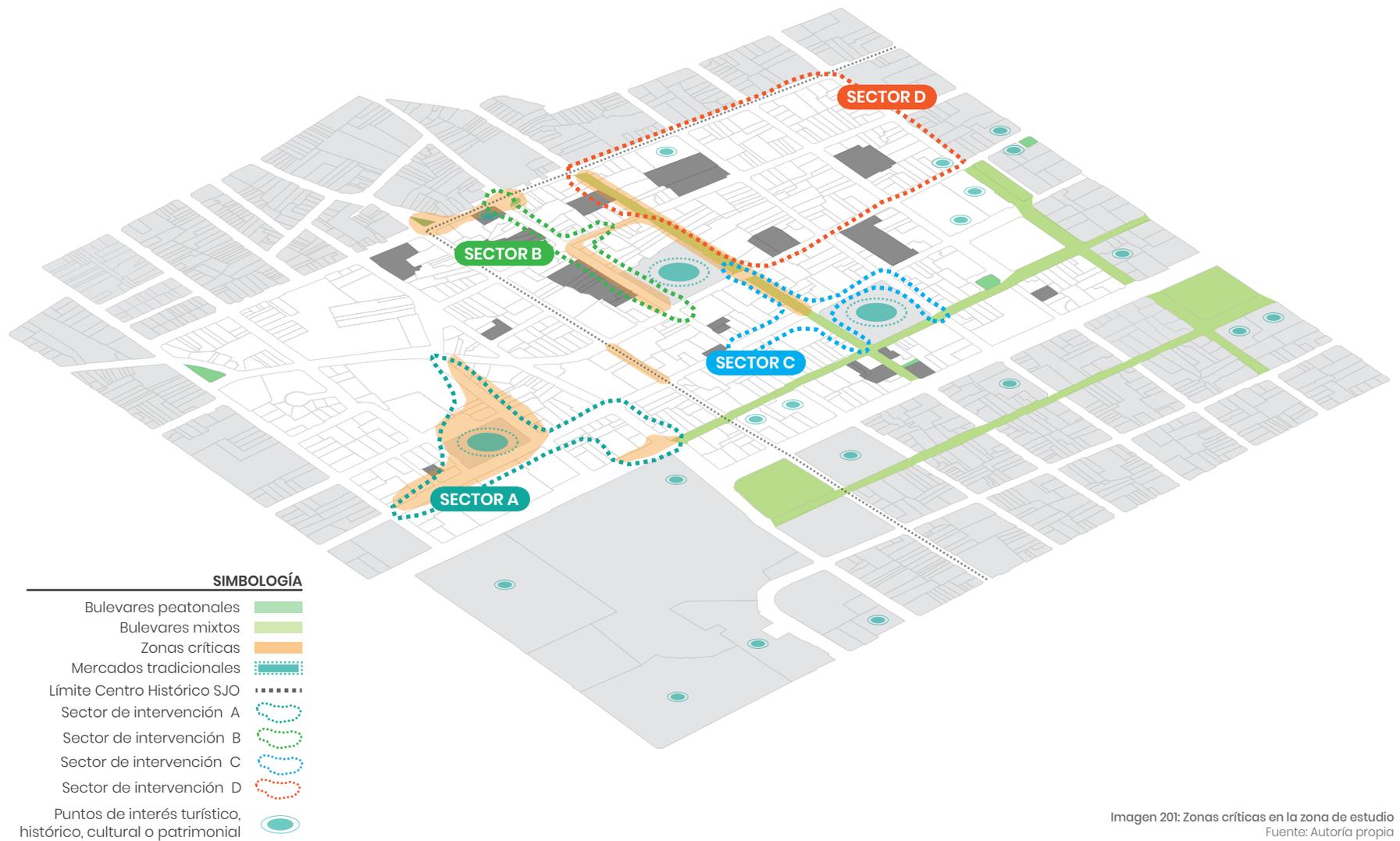


Imagen 20: Zonas críticas en la zona de estudio
Fuente: Autoría propia

5.2. IMAGEN OBJETIVO

VOCACIÓN DEL SITIO

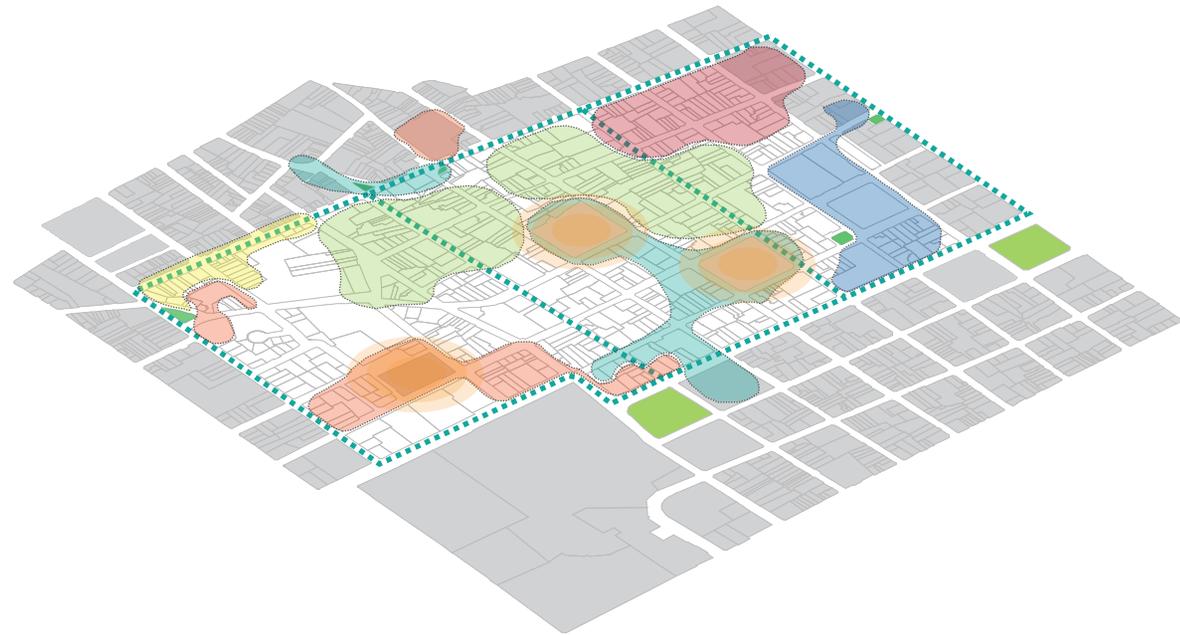
El casco central, como se ha observado en el análisis económico, posee una vocación comercial y de servicios, sin embargo su misma vocación ha hecho que la actividad se traduzca a actividades diurnas, dejando vacía la ciudad por las noches.

A pesar de esto, los mercados poseen una actividad contraria, siendo espacios de interacción y comercio casi permanente debido a la necesidad de estos espacios comerciales de tener acceso a suministros, los cuales suelen ser provistos en horas de la madrugada, convirtiendo las calles a su alrededor en mercados a cielo abierto.

Sin embargo, estas mismas condiciones de mercado a cielo abierto han generado algunas problemáticas de inseguridad, comercio desleal e incluso contaminación en la ciudad.

Por su parte, la zona presenta condiciones atractivas que permiten a los transeúntes tener acceso a bienes, servicios e incluso actividades culturales, artísticas y tradicionales, teniendo como puntos principales los mercados Borbón, Central y Calle 16, así como la zona de la "Coca Cola" que provee acceso a importadoras y distribuidoras o el "Centro Financiero" con la presencia del Banco Nacional, Banco de Costa Rica, Banco Central de Costa Rica, entre otros.

La zona de estudio posee dos importantes sectores de acceso a transporte público, las terminales Coca-Cola y 7-10, las cuales proveen acceso a la capital y específicamente al Centro Histórico de San José desde los sectores oeste y norte de la



capital, lo cual puede ser aprovechado para implementar modelos de densificación de la ciudad y promoción de uso mixto de la tierra.

Así mismo, al estar la zona de intervención sumida en el área del Centro Histórico de San José, puede aprovecharse el factor histórico como insumo para aumentar la visitación e interés turístico de la ciudad.



Imagen 202: Unidades de paisaje en la zona de estudio
Fuente: Autoría propia



IMPORTANCIA DE LOS MERCADOS TRADICIONALES

Históricamente, los espacios de plaza pública y mercados han sido centros de convergencia en las ciudades debido entre otros a la oportunidad de interacción y comercio que representan para la población.

En el caso específico de San José, es necesario retratar la historia de los mercados que formarán parte del Circuito de los Mercados planteado en esta propuesta.

El Mercado Central fue el sustituto de la plaza pública, después convertida en el actual Parque Central de San José, debido a la acción de la Municipalidad de San José que en los años 1870's trasladó la actividad a un nuevo espacio de la ciudad que con el paso del tiempo se convirtió en un edificio icónico, el Mercado Central.

Este emblemático edificio, surgido en 1880, permitió a los principales productores de abarrotes comerciar sus productos frescos, convirtiéndose en el sitio preferido de la población para adquirir alimentos de consumo diario en un solo lugar. Con el paso del tiempo su actividad se diversificó para ofrecer en sus más de 200 locales productos tan variados y a la vez tan característicos de la cultura costarricense como café, tabaco, alimentos tradicionales, artesanías, entre otros.

Sus principales atractivos incluyen, en la actualidad, sodas con 120 años de antigüedad, un tostador de café a carbón, diversidad de floristerías, joyerías e incluso la relojería más antigua del país.

Por su parte, el Mercado Borbón, creado en 1950 fue heredado a una familia salvadoreña que administró el espacio durante varias décadas. Este mercado se ha caracterizado desde su fundación por ser un espacio donde se comercializan frutas y verduras frescas, en un ambiente más familiar, a buen precio. El Borbón es el primer mercado tradicional de tipo cooperativo en América Latina, desde 2015. Los comerciantes son propietarios del mercado bajo un esquema innovador en la región.

Con el paso del tiempo el mercado ha permitido a diversidad de comerciantes ofrecer productos y servicios poco comunes y diferenciados de su actividad principal, como lo son salas de belleza, distribuidoras de plásticos, ventas de elementos antiguos, heladerías, ventas de celulares, entre otros, lo cual lo diferencia de los mercados administrados por el municipio.

En cuanto al mercado Calle 16, popularmente conocido como Mercado Coca-Cola, adquirió su nombre debido a la presencia de las antiguas instalaciones de dicha fábrica de refrescos y se trató de una solución al comercio informal en la ciudad de San José que data del año 1971.

En la actualidad sus tramos albergan ferreterías, sodas, carnicerías, ventas de abarrotes y demás, muy ligado a una de las actividades principales del mercado, funcionar como acceso a la terminal de buses que alberga a un costado de sus instalaciones.

A partir de sondeos realizados a diferentes usuarios de los mercados, los principales aspectos que resaltan como parte importante de los mercados en la ciudad y en la tradición costarricense son:



Variedad de productos



Calor humano



Integradores culturales



Sitio de tradiciones



Recuerdos y memorias



Esencia de los pueblos

Teniendo estos comentarios y la historia de los mercados en cuenta, hablar de ellos es, sin lugar a dudas, hablar de tradiciones y cultura, de representantes fieles de las costumbres y la idiosincrasia costarricense.

Los mercados, son sitios que conservan las tradiciones de los pueblos y símbolos de la identidad de las naciones. En el caso costarricense se convierten en guardianes y contenedores del patrimonio intangible mayoritariamente, de tradiciones culinarias e incluso de las medicinas naturales como remedio, según la vivencia y la vieja usanza de la población nacional.

Además resaltan por el valor que poseen como sitios de encuentro y socialización para la población, como espacios que facilitan la fraternidad, la confiabilidad y la forma de ser del costarricense, lo cual fomenta la interacción con otras personas y la comunicación cordial y amable entre vendedores y compradores.



Imagen 204: Afueras del Mercado Borbón algunas décadas atrás
Fuente: Mercado Borbón

Desde el punto de vista del imaginario colectivo, el arraigo y la vasta historia que poseen los mercados permite que estos se conviertan en sitios de memorias, recuerdos y puntos de referencia en la ciudad, especialmente para las antiguas generaciones, las cuales disfrutaban y visitaban regularmente estos espacios por un asunto mayoritariamente de tradición familiar.

Incentivar en las nuevas generaciones la visitación a los mercados, puede generar nuevas memorias y sentimientos de arraigo hacia estos espacios y las tradiciones que ellos guardan.

Con base en la Guía de Recomendaciones de Diseño para Espacios Públicos, realizada en el 2017 por el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (MINVU), el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y la Organización Jan Gehl, la propuesta incluye aspectos relacionados a la transformación de la ciudad en espacios capaces de responder a las necesidades y deseos de los habitantes otorgando derechos y oportunidades a estos.

Se busca crear ciudades que cumplan los siguientes objetivos:

Ciudad segura: la seguridad como elemento primario para la convivencia en la ciudad.

Ciudad sana: la contaminación atmosférica es uno de los principales problemas para la salud, se busca incentivar la movilidad activa favoreciendo estilos de vida saludables y ambientes más limpios.

Ciudad sustentable: ciudades densas con acceso a infraestructura de conexión con otras ciudades y movilidad alternativa.

Ciudad solidaria: la importancia de los espacios públicos para la integración de la comunidad y la ayuda mutua como mecanismo para promover la resiliencia.

Ciudad vital: la ciudad debe convertirse en un sitio lleno de energía y dinamismo, convirtiéndose en un escenario para la vida pública.

Para lograr estos objetivos, es necesario intervenir la ciudad en cinco áreas específicas, las cuales son:



Preservación del patrimonio



Movilidad sustentable



Equidad y diversidad



Diseño urbano a escala humana



Fomento económico y cultural

Patrimonio ecológico
Integrar los sistemas naturales para fortalecer sistemas ecológicos.

Patrimonio Arquitectónico y paisajístico
Integración de edificios, vegetación y trama de la ciudad.

Patrimonio cultural
Valores intangibles de gran relevancia para la población.

Infraestructura para el Peatón, la Bicicleta, el Transporte Público
Trama urbana que permita la caminabilidad y el desplazamiento por medios de transporte alternativos y públicos.

Espacio urbano
Aumentar la cantidad de metros cuadrados destinados a la vida urbana.

Espacio público para todos
Garantizar el acceso fácil y libre para todas las personas a los espacios públicos.

Espacio público de todos
Espacios donde se tenga la oportunidad de ejercer el derecho al esparcimiento, al descanso y la interacción social.

Ciudad caminable
Disminuir la velocidad del peatón para la interacción y el disfrute de la ciudad.

El espacio y los sentidos
Generar estímulos en la población para volver la ciudad más atractiva y confortable.

Vida pública y desarrollo económico
Fortalecer la capital social fortalece el capital económico.

Vida pública y actividad comercial
Invertir en espacio público favorece la actividad comercial.

Espacio público, lugar de cultura y civismo
Lugar para la memoria comunal, la representación de la tradición y la expresión de la cultura.

Siguiendo las áreas anteriores, así como los objetivos de una ciudad para la gente, la propuesta “Circuito de los Mercados” debe articular a los actores, principales y secundarios, mediante estrategias conjuntas que permitan una revitalización de la zona enfocada en:

Vida social: permitir el desarrollo de la ciudadanía y el ser humano así como la interacción en el espacio público por medio de la exposición de la actividad de la zona.

Vida espacial: mejorar las condiciones de las sendas de circulación peatonal, la ampliación y conexión con ciclorutas, la pacificación vial y el desarrollo mixto de la ciudad para realzar su valor de como punto de encuentro, disfrute y de vivencia.

Vida económica: incentivar usos mixtos y fomentar las actividades comerciales propias de la zona aprovechando la gastronomía y variedad de productos.

Vida cultural: recuperar las edificaciones con valor turístico, patrimonial o cultural para convertirlos en referentes del imaginario colectivo dentro de la trama de la ciudad a la vez que permiten su potencialización como espacios para la interacción y expresión del arte, la gastronomía, la idiosincracia y la cultura.



Imagen 205: Modelo de ciudad buscado para la propuesta
Fuente: Guía de Recomendaciones para el Diseño del Espacio Público (MINVU, PNUD, Gehl), 2017



CONCEPTUALIZACIÓN Y PAUTAS DE DISEÑO

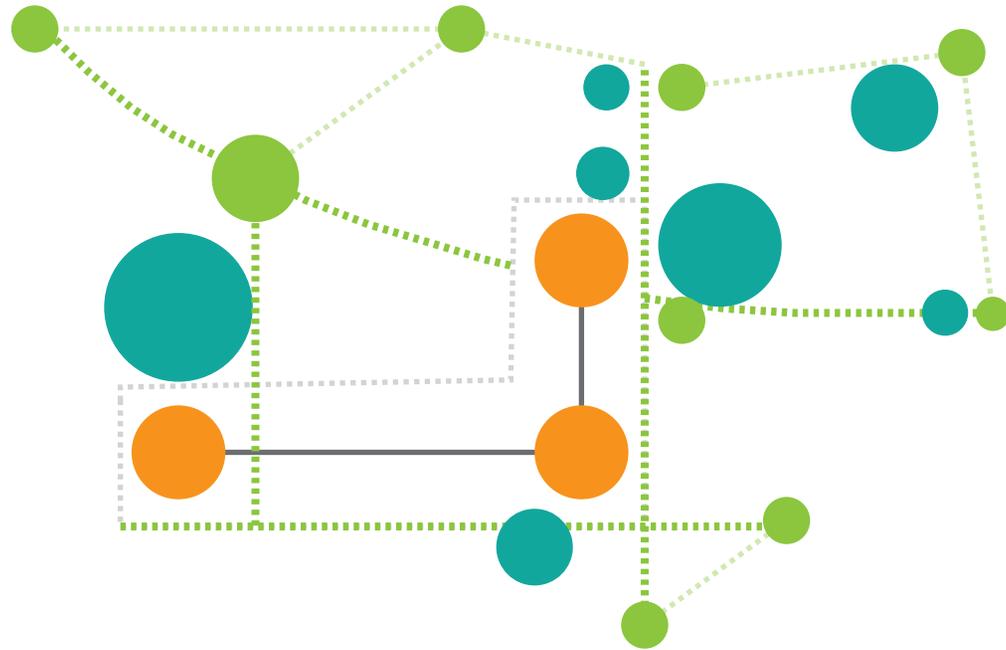
A partir de la problemática identificada en el análisis de sitio, a escala macro, es necesario realizar intervenciones enfocadas a mejorar las condiciones de movilidad, espacio público, repoblamiento y vivencia de la ciudad, por ello se generan las siguientes propuestas:

Proyectos de movilidad: recuperación de la circulación en la ciudad con priorización a la movilidad activa. Los ejes articuladores están orientados a vincular actividades, espacios y proyecto promoviendo los desplazamientos a pie o en medios alternativos de transporte.

Proyectos de espacio público: rehabilitación y modernización de los parques y plazas existentes, colocación de nuevo mobiliario acorde a las necesidades y realidad de la zona. Creación de parques de bolsillo en espacios residuales de la trama urbana, lotes baldíos o conversión de parques, conformando una red de puntos de encuentro complementarios al Circuito de los Mercados.

Proyectos estratégicos: se propone el aprovechamiento de las edificaciones y predios en desuso o subutilizados para incentivar el repoblamiento de la ciudad. Así mismo, otros proyectos estarán orientados a mejorar las condiciones de movilidad y distribución de mercancías para el Circuito de los Mercados, atendiendo las problemáticas de circulación vehicular, contaminación de la ciudad y seguridad de los transeúntes.

Imagen 206: Representación esquemática de la intervención
Fuente: Autoría propia



RED DE CONVERGENCIA E INTERACCIÓN

Zona de vinculación de tradición y cultura con atractivo turístico e histórico en el que confluyen los principales ejes de circulación peatonal de la ciudad, articulado a una red verde de espacios públicos cercanos a intervenciones estratégicas para la revitalización de la zona.

SIMBOLOGÍA

- Mercados
- Proyectos estratégicos
- Espacios públicos
- Red de espacios públicos
- Zona de articulación

5.3. PROPUESTA DE REVITALIZACIÓN

CRITERIOS PARA LA ELECCIÓN DE INTERVENCIONES

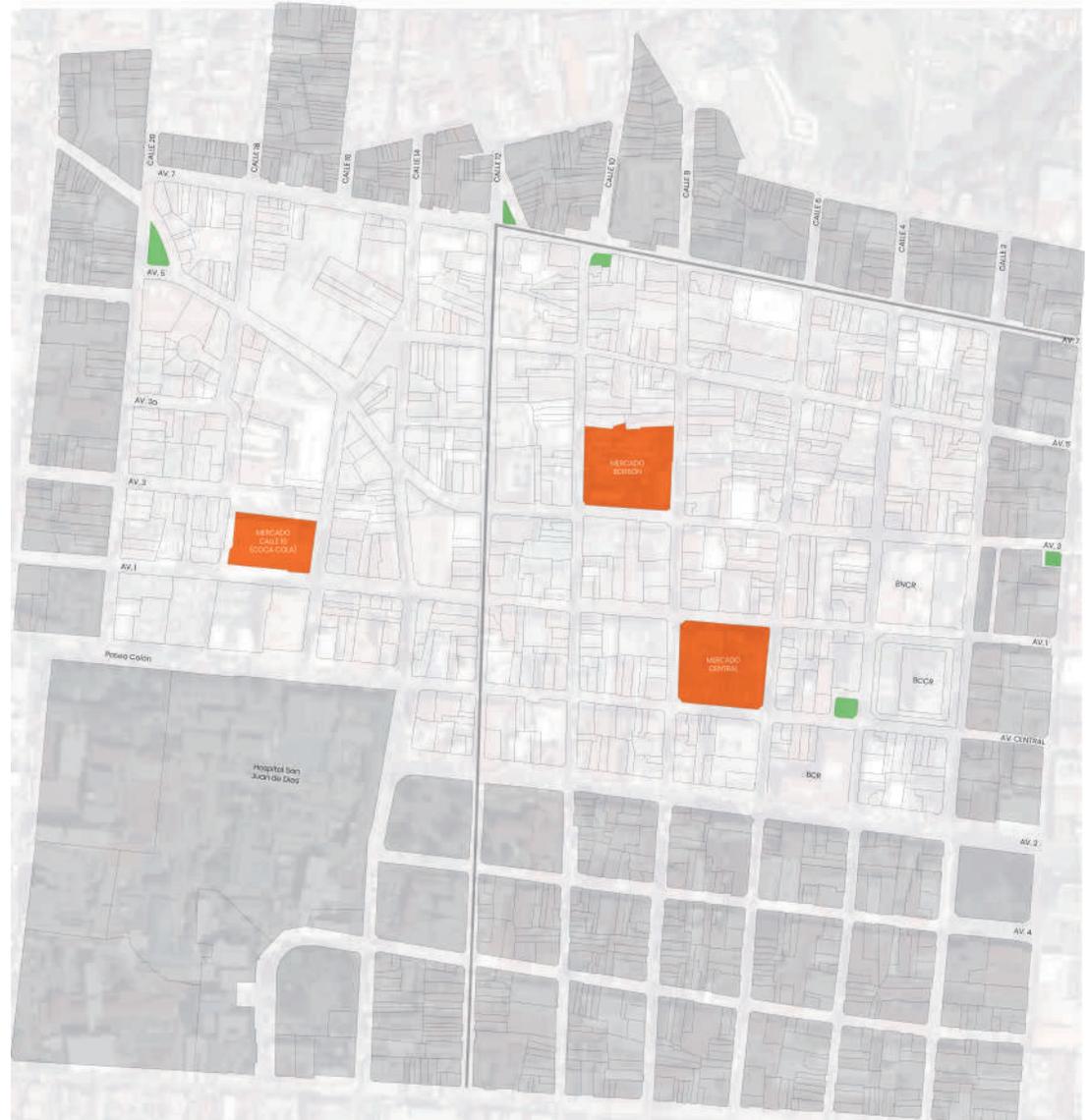
ÁREAS DE OPORTUNIDAD

La zona de estudio mostrada en la imagen 207, es un sector de la ciudad con gran cantidad de predios dedicados a estacionamiento de vehículos tanto privados como de carga, predios baldíos y edificios desocupados.

Teniendo esto en cuenta, se aprovechan las oportunidades que estos representan para la inserción de nuevos usos basados en al menos uno de los siguientes criterios:

- 1 Lotes baldíos, y zonas en descuido, ya sea de propiedad privada o pública.
- 2 Áreas con mayor superficie que se encuentren en desuso o subutilizadas.
- 3 Predios con cercanía entre sí que puedan gestionarse mediante herramientas de gestión de suelo para un mayor aprovechamiento.
- 4 Edificaciones o predios subutilizados en cercanía o colindancia con la propuesta del “Circuito de los Mercados”

Imagen 207: Zona de estudio e intervención
Fuente: Autoría propia



El programa general de la propuesta busca la revitalización de la zona aplicando las estrategias del modelo DOT, de espacio público y rescate de la ciudad establecidos con anterioridad.

El proyecto global posee, de esta forma, los siguientes proyectos:

PLAN DE ARBORIZACIÓN

Se contempla la arborización de los ejes viales para embellecer la ciudad y los espacios públicos.



Arborización según tipología de vía y espacio público
Especies autóctonas con características paisajísticas

TIPOLOGÍAS DE VÍAS

Se definen cuatro tipologías de intervención de vías, complementarias al circuito propuesto para la vinculación de los mercados tradicionales de San José, sus usos definidos serán:

- 1** Boulevard de uso mixto
Ciclovia + vegetación + pacificación vial
Calle 8 | Calle 14
- 2** Boulevard de uso mixto
Vía compartida + vegetación + pacificación vial
Avenida 3 | Diagonal 14
- 3** Rediseño Boulevard peatonal
Vegetación + mobiliario + estancia
Avenida Central
- 4** Recorrido vial
Aceras amplias + vías vehiculares + vegetación
Avenida 1 | Calle 10

RED DE ESPACIOS PÚBLICOS

Se contempla la creación de “parques de bolsillo” remozando los parques y plazas existentes y generando nuevos espacios públicos en parqueos o espacios baldíos, así como un parque urbano que sirve de nodo de importantes ejes mixtos contenidos en la propuesta, siendo los siguientes:

- | | |
|--|--|
| 1 Pocket park de las cooperativas
Diagonal 14 Calle 20 | 5 Pocket park del Borbón
Avenida 3 Calle 8 |
| 2 Pocket park plazoleta México
Avenida 7 Calle 12 | 6 Pocket park de la relajación
Calle 8 |
| 3 Pocket park del Líbano
Avenida 7 Calle 10 | 7 Pocket park Tiradentes
Avenida 3 Calle 0 |
| 4 Pocket park de la niñez
Avenida 7 Calle 4 | 1 Parque urbano
Diagonal 14 Calle 16 |

PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Como parte del Circuito de los Mercados, se proponen tres proyectos estratégicos que buscan solventar las principales problemáticas ligadas a la actividad de los mercados tradicionales (congestión vial y contaminación) siendo los proyectos:

- | | |
|--|---|
| 1 Megaterminal del Oeste*
Diagonal 14 Calle 16 | 3 Proyecto habitacional
Avenida 5 Calle 6 |
| 2 Centro de distribución
Calle 8 | |

CIRCUITO DE LOS MERCADOS

Aprovechando la diversidad de productos que ofrecen los mercados, se propone la creación de una ruta temática que aproveche sus atractivos y su importancia en la cultura costarricense.

- | | |
|--|---|
| 1 Mercado Central
Avenida central y 1,
Calles 6 y 8 | 3 Mercado Calle 16
Avenida 1 Calle 16 |
| 2 Mercado Borbón
Avenida 3 Calles 8 y 10 | |

REHABILITACIONES Y RESTAURACIONES

Como complemento al circuito y para garantizar la activación de la zona, se propone la rehabilitación y restauración de edificios existentes para albergar desde centros culturales hasta viviendas de pequeño formato.

- | | |
|---|--|
| 1 Restauración Cine Líbano
Avenida 7 Calle 10 | 6 Proyecto habitacional mixto
Avenida 0 Calle 8 |
| 2 Proyecto habitacional mixto
Avenida 3A Calle 14 | 7 Proyecto habitacional mixto
Calle 8 |
| 3 Proyecto habitacional mixto
Calle 14 | 8 Proyecto centro gastronómico
Avenida 1 y 3 |
| 4 Proyecto habitacional mixto
Avenida 0 Calle 12 | 9 Proyecto inclusión social*
Avenida 7 Calle 4 |
| 5 Proyecto oficinas - habitacional
Calle 10 | 10 Restauración CR Expeditions
Avenida 3 Calle 0 |



SIMBOLOGÍA

- Pocket parks
- Parque urbano
- Proyectos estratégicos
- Rehabilitaciones y restauraciones
- Mercados
- Tipología de vía 1
- Tipología de vía 2
- Tipología de vía 3
- Tipología de vía 4
- Circuito de los Mercados

Imagen 208: Master plan para la zona de estudio
Fuente: Autoría propia



PLAN DE ARBORIZACIÓN

En el 2006, el Instituto de Arquitectura Tropical plantea el proyecto Floresta Urbana como proyecto complementario al plan San José Posible.

Este proyecto, acogido por la Municipalidad de San José, busca transformar la ciudad capital en un bosque urbano a través de la rearborización de parques, ríos y bulevares generando una trama verde que vincule las manchas de vegetación existentes como se ve en la imagen 209.



Imagen 209: Proyecto Floresta Urbana, 2006
Fuente: Instituto de Arquitectura Tropical

En la actualidad los diferentes boulevares peatonales de San José así como sus aceras, poseen escasas áreas verdes y la vegetación no responde a criterios de colocación específicos por lo que en ocasiones representan obstáculos para los peatones e incluso destrucción de los espacios de circulación debido a sus raíces, como puede observarse en las imágenes 210, 211 y 212.



Imagen 210: Vegetación en la Avenida Central
Fuente: autoría propia



Imagen 211: Vegetación en Transversal 14
Fuente: autoría propia



Imagen 212: Vegetación en Boulevard Mixto Calle 8
Fuente: autoría propia

Así mismo, los boulevares peatonales y mixtos existentes en la ciudad no poseen una vegetación que provea la suficiente sombra a los transeúntes de la zona, se encuentran descuidados o son vandalizados por comerciantes informales o personas inescrupulosas que circulan por allí, impidiendo el embellecimiento de la ciudad a través de elementos naturales como arbustos y árboles.

Ante este escenario, es necesario aprovechar los beneficios de colocar vegetación en las ciudades, los cuales incluyen, según la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO), disminuciones de entre 2° y 8° de la temperatura, filtración de contaminantes urbanos, absorción de dióxido de carbono, mejoras en la salud física y mental disminuyendo la presión arterial y el estrés, la reducción del uso de aire acondicionado, aumento de la biodiversidad urbana y un incremento de hasta un 20 % del valor de las propiedades al existir un tratamiento paisajístico de la ciudad.

Un adecuado manejo de las especies vegetales permitirá aumentar el atractivo de la ciudad y generar espacios de interacción entre los pobladores y transeúntes, beneficiando finalmente la revitalización del espacio urbano.

ESPECIES VEGETALES

Según el tipo de vía, se plantea la colocación de las especies vegetales nativas, distribuidas de la siguiente forma:



CORTEZ AMARILLO
Circuito de los Mercados

Se propone la utilización de esta especie vegetal para delimitar y embellecer la ruta del "Circuito de los Mercados" propuesto, debido a su color llamativo principalmente.



ROBLE SABANA
Boulevares de uso mixto

Se propone el uso del roble sabana en los boulevares de uso mixto y en los espacios públicos complementarios al "Circuito de los Mercados".



JACARANDAS
Boulevares de uso mixto

Debido a que toleran de una mejor forma la contaminación de las ciudades, se plantea el uso de esta especie en las veredas viales de mayor uso de la zona.



MALINCHE
Parque urbano y espacios públicos

Para uso en espacios públicos debido a la amplitud de su copa la cual provee de gran sombra y por su color llamativo. También se plantea como árbol complementario para el Circuito de los Mercados

Además de estas especies se plantea, sustentado en el proyecto Floresta Urbana, el uso de uruca, jacaranda, dama, mirto, lorito como árboles complementarios para las diferentes vías, además de diversidad de arbustos y árboles de baja altura.



Imagen 213: Propuesta de arborización
Fuente: autoría propia

INTERVENCIÓN DE VÍAS

El Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para el Área Metropolitana de San José (PIMUS), creado en 2017 por Gensler y AC&A Global para el gobierno costarricense, establece la necesidad de mejorar la movilidad de las ciudades hacia modelos eficientes y sustentables que permitan a todas las personas acceder a sus actividades de manera ágil, ordenada y en cualquier modo de transporte y mediante una circulación organizada enfocada al desarrollo local.

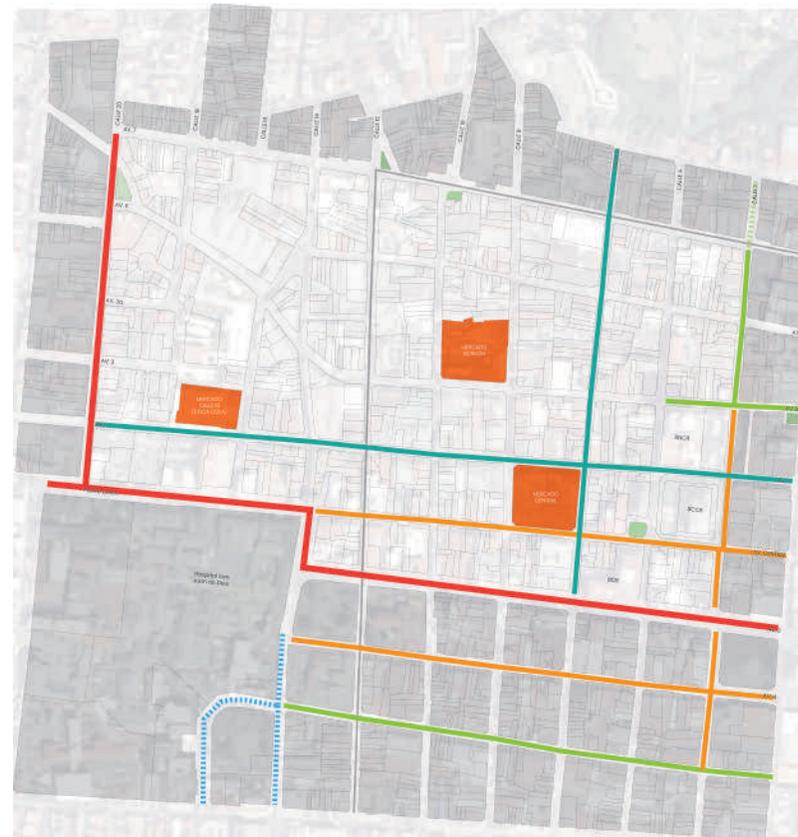
Incentivar modelos de movilidad activa, un transporte público de calidad, una movilidad segura, eficiente y limpia, la accesibilidad universal y de género, una ciudad sostenible y una planificación integral participativa a nivel metropolitano son las metas del PIMUS para lograr ciudades más sostenibles y caminables, acorde al ideal establecido en la pirámide de movilidad (imagen 214) para otorgar protagonismo y seguridad a los peatones pues el método de desplazamiento más vulnerable.



Imagen 214: Pirámide de la movilidad
Fuente: adaptada de movilidadmetropolitana.gob.mx

Actualmente la zona de estudio posee ejes viales de gran importancia para la circulación de vehículos privados, sin embargo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) habilitó en el 2019 tres rutas exclusivas para autobuses con miras a lograr la sectorización del transporte público, tal como se observa en la imagen 215.

Siendo San José una ciudad enfocada en el vehículo privado es vital intervenir la zona de estudio para garantizar seguridad y acceso a la población que emplea medios de movilidad activa, por lo que se propone la intervención de las redes de conexión estableciendo cuatro tipologías de vía que se detallan en este apartado.



SIMBOLOGÍA

- Vía exclusiva de autobús ●
- Vía sugerida para vehículos ●
- Vías peatonales ●
- Principales ejes viales de la zona ●
- Ciclovia existente ●

Imagen 215: Situación actual de las vías en la zona de estudio
Fuente: autoría propia



Imagen 216: Propuesta de vías a intervenir
Fuente: autoría propia



TIPOLOGÍA DE VÍA 1

Calle 8 | Calle 14



BOULEVARD DE
USO MIXTO



Imagen 217: Vías contempladas para intervención
Fuente: autoría propia

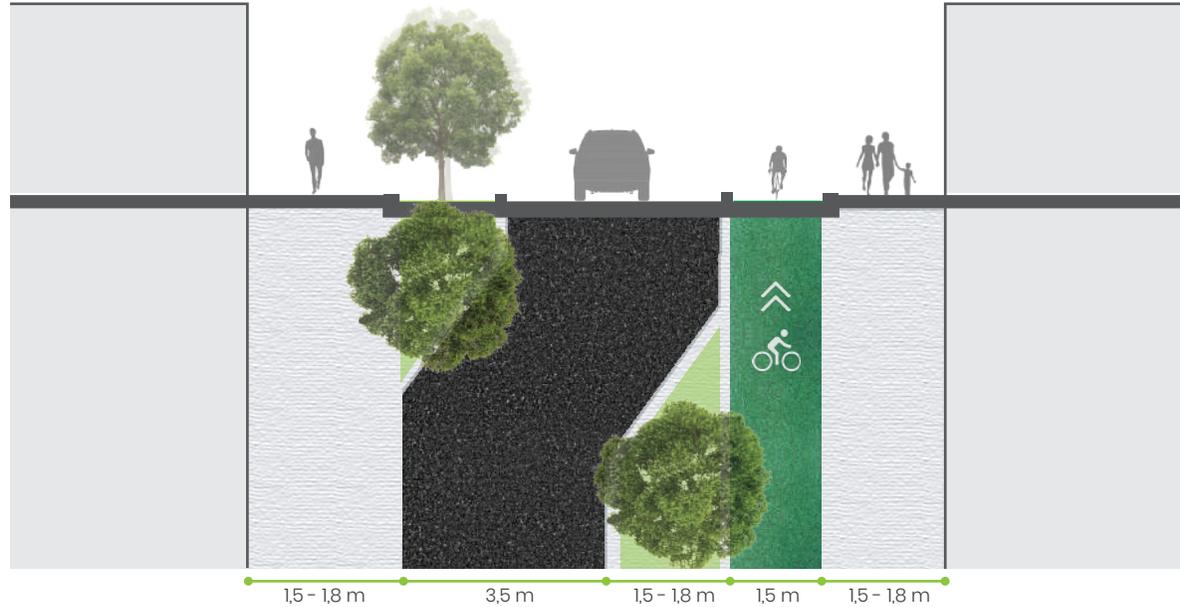


Imagen 219: Propuesta de intervención de la vía, planta y sección
Fuente: autoría propia



Imagen 218: Estado actual de la vía
Fuente: autoría propia



Imagen 220: Visualización de propuesta de intervención
Fuente: autoría propia

TIPOLOGÍA DE VÍA 2
AVENIDA 3 | DIAGONAL 14



BOULEVARD DE
 USO MIXTO



Imagen 221: Vías contempladas para intervención
 Fuente: autoría propia

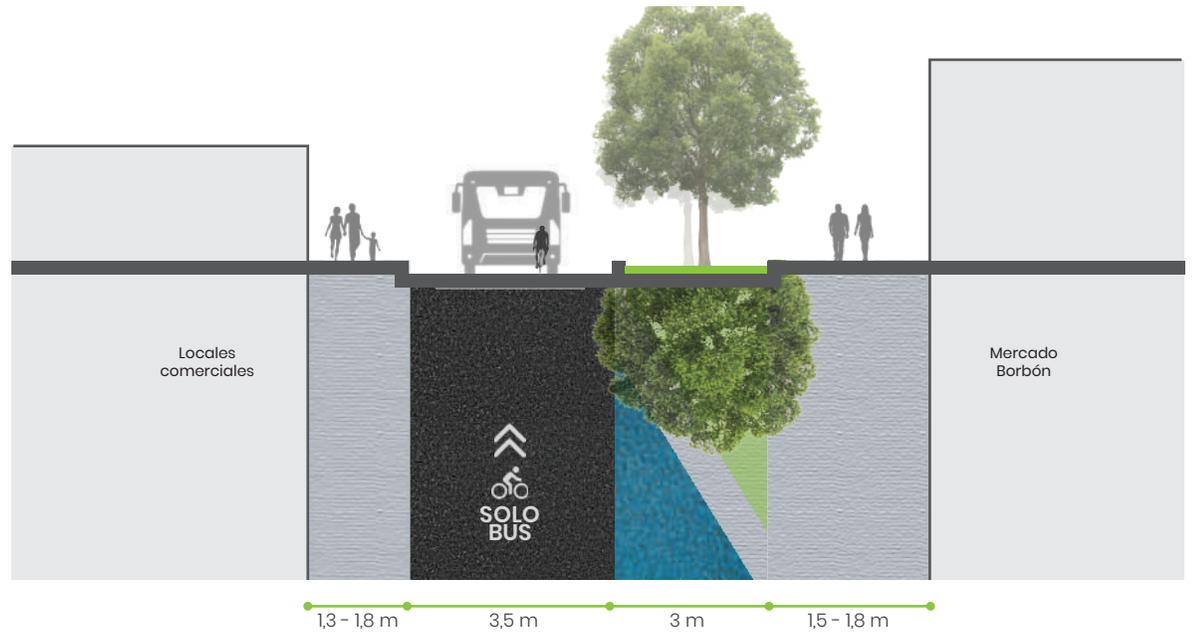


Imagen 223: Propuesta de intervención de la vía, planta y sección
 Fuente: autoría propia



Imagen 222: Estado actual de la vía
 Fuente: autoría propia



Imagen 224: Visualización de propuesta de intervención
 Fuente: autoría propia

TIPOLOGÍA DE VÍA 3
AVENIDA CENTRAL



BOULEVARD
 PEATONAL



Imagen 225: Vías contempladas para intervención
 Fuente: autoría propia

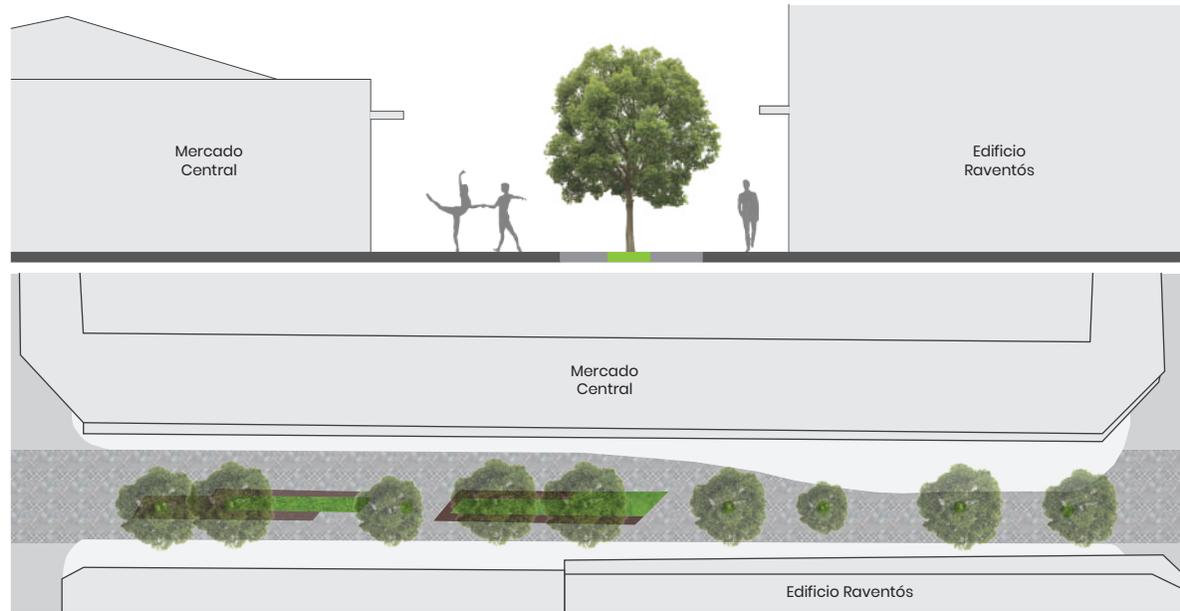


Imagen 227: Propuesta de intervención de la vía, planta y sección
 Fuente: autoría propia



Imagen 226: Estado actual de la vía
 Fuente: autoría propia



Imagen 228: Visualización de propuesta de intervención
 Fuente: autoría propia

TIPOLOGÍA DE VÍA 4
AVENIDA 1 | CALLE 10



RECORRIDO
 VIAL



Imagen 229: Vías contempladas para intervención
 Fuente: autoría propia

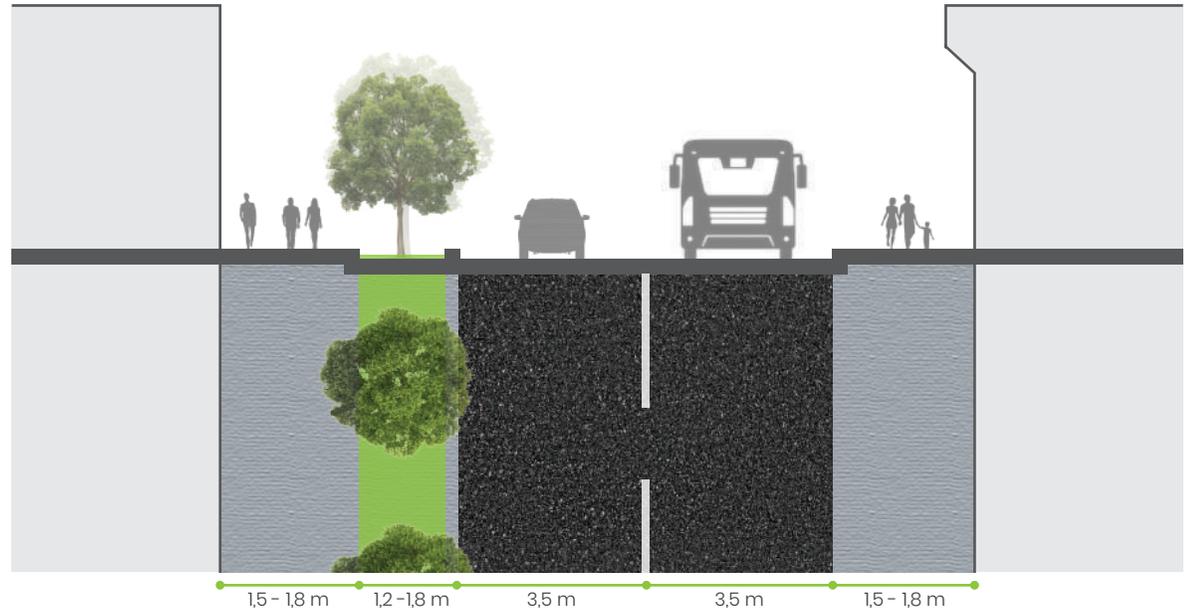


Imagen 231: Propuesta de intervención de la vía, planta y sección
 Fuente: autoría propia



Imagen 230: Estado actual de la vía
 Fuente: autoría propia



Imagen 232: Visualización de propuesta de intervención
 Fuente: autoría propia

AL MERCADO, ¡EN BICI!

La ciudad de San José, desde el 2015, ha enfocado sus esfuerzos en mejorar las condiciones de la movilidad alternativa y con este fin, en el 2015 se ejecutó la ciclovía sobre avenida 4. Con el pasar de los años y con el apoyo de la Municipalidad de Montes de Oca, la Municipalidad de San José demarcó la nueva ruta de ciclovía que conecta el Parque Metropolitano la Sabana con el cantón de Montes de Oca.

La nueva ruta se ubicó en los alrededores de Avenida 10 dejando de lado el Centro Histórico de San José y en general el sector norte del centro de la ciudad, a excepción de Barrio Escalante.

Como parte de los esfuerzos para incentivar la visitación a la zona de los mercados tradicionales, se propone la conexión de la ruta existente con un nuevo trazado que permita recorrer el “Circuito de los Mercados” por medios alternativos y a la vez mejore las condiciones de los ciclistas que transitan la zona diariamente o que la visitan esporádicamente por medio de los tours turísticos que ofrecen organizaciones como Chepequetas o GAM Cultural, ofreciendo un atractivo más a los ya llamativos mercados capitalinos.

Para la creación del circuito se implementan dos opciones de ciclovías, segregada y de carril compartido, contempladas en la Guía Técnica para Infraestructura Ciclista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), las cuales se detallan a continuación:

CICLOVÍA SEGREGADA

Este tipo de ciclovía posee carriles demarcados con pintura y una separación física, sea un bordillo o barrera verde, debido a que poseen interacción con el flujo vehicular en zonas con velocidad permitida de entre 40 y 60 km/h, como se observa en la imagen X.

En el caso de las ciclovías segregadas, debe considerarse un ancho mínimo de 1,40 m cuando se trate de un recorrido unidireccional, pueden colocarse en rutas de ascenso y deben tener el mismo sentido de circulación de los vehículos.

En el caso específico del proyecto se contempla la creación de un carril segregado de ciclovía en los bulevares de uso mixto de calle 8 y calle 14, con sus respectivos elementos divisorios sean estos bolardos o postes luminosos. Se coloca este tipo de ciclovía debido a la presencia de vehículos en la zona, a pesar de que sea un sector con pacificación vial, puesto que se busca la seguridad del ciclista en todo momento.



Imagen 233: Ciclovía San José - San Pedro
Fuente: crhoy.com

CICLOVÍA CARRIL COMPARTIDO

En este tipo de ciclovía los ciclistas comparten la vía con otros automotores, siguiendo los principios de la pirámide la movilidad, los ciclistas tienen la prioridad y los vehículos deben circular a una velocidad máxima de 30 km/h.

El ancho mínimo de la vía en este caso será de 3,25 m sin posibilidad de que el ciclista pueda adelantar al autobús de manera segura, si se desea que el ciclista pueda adelantar, la vía debe ser de al menos 4,5 m de ancho.

Para el trazado propuesto, el carril compartido se aplicará sobre un tramo de Paseo Colón, la avenida 3 que posee carril exclusivo de autobús, la avenida segunda y la vía pacificada del calle 4, la cual el municipio capitalino planea la creación del “Paseo de la Niñez”.



Imagen 234: Carril compartido en Ciudad de México
Fuente: twitter.com/alelealv

COMPONENTES URBANOS

Debido a su ubicación y vinculación con los ejes viales intervenidos, los mercados y las actividades de la zona, se definieron los siguientes espacios públicos:

- 1** **Pocket park de las cooperativas**
Diagonal 14 | Calle 20
Área de intervención: 540 m²
 - 2** **Pocket park plazoleta México**
Avenida 7 | Calle 12
Área de intervención: 175 m²
 - 3** **Pocket park del Líbano**
Avenida 7 | Calle 10
Área de intervención: 248 m²
 - 4** **Pocket park de esparcimiento familiar**
Avenida 7 | Calle 4
Área de intervención: 665 m²
 - 5** **Pocket park del Borbón**
Avenida 3 | Calle 8
Área de intervención: 660 m²
 - 6** **Pocket park de la relajación**
Calle 8
Área de intervención: 120 m²
 - 7** **Pocket park Tiradentes**
Avenida 3 | Calle 0
Área de intervención: 251 m²
 - 1** **Parque urbano**
Avenida 3 | Calle 0
Área de intervención: 3440 m²
- Zona cultural**
Área de intervención: 1760 m²
 - Zona deportiva**
Área de intervención: 1240 m²
 - Zona mascotas**
Área de intervención: 165 m²
 - Zona bosque urbano**
Área de intervención: 275 m²

Como parte de la estrategia de revitalización de la zona noroeste del Centro Histórico de San José 1851 y sus ensanches se propone el aumento de la oferta de espacios públicos a través del remozamiento de los parques y plazas existentes y la conversión y aprovechamiento de predios subutilizados, en desuso o con potencial de vinculación con las actividades y comercios existentes o propuestos a través de este proyecto.

En las condiciones actuales, la cantidad de espacios públicos resultan deficientes e inadecuados para el disfrute de la población y de los visitantes de este sector de la ciudad de San José.





Imagen 236: Propuesta de red de espacios públicos complementarios
Fuente: autoría propia



COMPONENTES URBANOS

POCKET PARK DE LAS COOPERATIVAS

Diagonal 14 | Calle 20

Remozamiento del Parque Juan Santamaría. Se trata de un pequeño parque en las cercanías de diversas cooperativas y de la sede de INFOCOOP. El rediseño de este espacio puede ayudar a que se constituya como espacio para esparcimiento de los empleados o bien la realización de eventos de bien comunitario promovidos por las cooperativas.



UBICACIÓN



Rescate de escultura



Arborización



Fuente y espejo de agua



Decks de eventos



Mobiliario urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 238: Estado actual Parque Juan Santamaría
Fuente: autoría propia



Imagen 239: Propuesta Pocket Park Parque Juan Santamaría
Fuente: autoría propia



Imagen 240: Propuesta Pocket Park Parque Juan Santamaría
Fuente: autoría propia

POCKET PARK PLAZOLETA MÉXICO

Avenida 7 | Calle 12 (Límite del centro histórico)

Remozamiento de la Plazoleta México. Se desconoce el motivo de su existencia y la del obelisco que la adorna. Se propone un rediseño enfocado en revalorizar dicho elemento como punto central de la plazoleta. La zona presenta condiciones de indigencia e incidencia delictiva por lo que debe crearse un diseño que evite propiciar dichas conductas.



UBICACIÓN



Rescate de obelisco



Arborización



Señalética CHSJO



Jardineras



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 242: Estado actual de la Plazoleta México
Fuente: MSJ, 2019



Imagen 243: Propuesta Pocket Park Plazoleta México
Fuente: autoría propia



Imagen 244: Propuesta Pocket Park Plazoleta México
Fuente: autoría propia

POCKET PARK DEL LÍBANO

Diagonal 14 | Calle 20

Remozamiento del parque Líbano. Es el recibimiento de quienes utilizan la Terminal 7-10 por lo que debe crearse un diseño atractivo que permita la realización de eventos relacionados a la rehabilitación del antiguo Cine Líbano. Se deben considerar las condiciones de indigencia presentes en la zona al generar el programa del espacio.



UBICACIÓN



Complemento
Cine Líbano



Arborización



Decks de
eventos



Jardines



Mobiliario
urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 246: Parque del Cine Líbano
Fuente: crhoy.com



Imagen 247: Propuesta Pocket Park Líbano
Fuente: autoría propia



Imagen 248: Propuesta Pocket Park Líbano
Fuente: autoría propia

POCKET PARK DE ESPARCIMIENTO FAMILIAR

Avenida 7 | Calle 4

Debido a la cercanía con el Museo de los Niños, el futuro Paseo de la Niñez y el proyecto de vivienda unifamiliar propuesto en este plan maestro en el Paso de la Vaca, se genera un parque infantil que permita el entretenimiento familiar en la zona.



UBICACIÓN



Área de juegos infantiles



Arborización



Zonas de mesas



Jardines



Mobiliario urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 250: Estado actual del predio
Fuente: ticoparqueos.com



Imagen 251: Propuesta Pocket Park de Esparcimiento
Fuente: autoría propia



Imagen 252: Propuesta Pocket Park de Esparcimiento
Fuente: autoría propia

POCKET PARK DEL BORBÓN

Avenida 3 | Calle 8

Parque de nueva construcción, se busca aprovechar un espacio de parqueo para la construcción de un parque que permita realizar exposiciones o festivales de productos de los mercados Central y Borbón, así como espacio de estancia, espera o descanso para los compradores de los mercados tradicionales.



UBICACIÓN



Parqueadero de bicicletas



Arborización



Decks para actividades



Jardines



Mobiliario urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 254: Estado actual del predio
Fuente: autoría propia



Imagen 255: Propuesta Pocket Park Libano
Fuente: autoría propia



Imagen 256: Propuesta Pocket Park Libano
Fuente: autoría propia

POCKET PARK DE LA RELAJACIÓN

Calle 8

Aprovechamiento de un predio en desuso para la generación de un pocket park que permita el esparcimiento y la interacción de los empleados del Mercado Central, Ministerio de Educación Pública, Banco de Costa Rica y demás instituciones cercanas, así como de descanso y apreciación de arte mural en la trama del Circuito de los Mercados.



UBICACIÓN



Espejo de agua



Arborización



Murales y graffittis



Jardines



Mobiliario urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 258: Estado actual del predio
Fuente: autoría propia



Imagen 259: Propuesta Pocket de la Relajación
Fuente: autoría propia

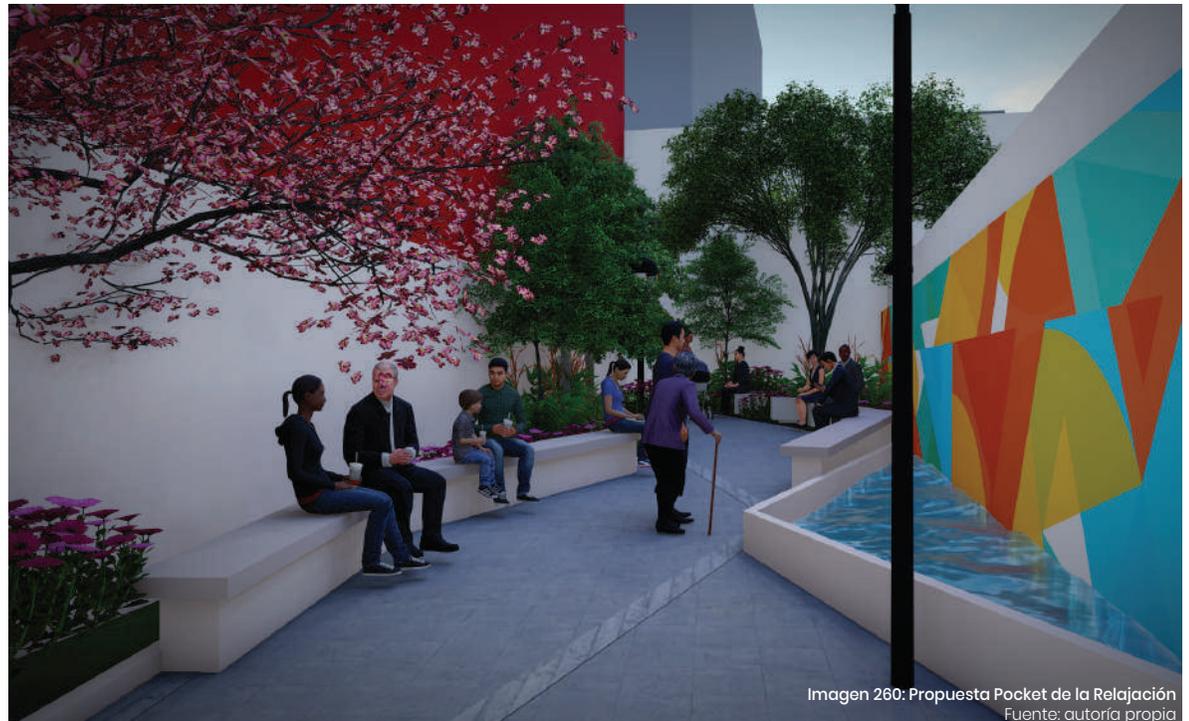


Imagen 260: Propuesta Pocket de la Relajación
Fuente: autoría propia

POCKET PARK TIRANDENTES

Avenida 3 | Calle 0

Remozamiento de plaza enfocado en la exposición de obras artísticas de artistas nacionales. Su actividad estará ligada a la rehabilitación del histórico edificio Costa Rica Expeditions como punto de cultura y arte, aprovechando la presencia de otros edificios patrimoniales como el Edificio Luis Ollé y la Iglesia de Nuestra Señora del Carmen.



UBICACIÓN



Rescate de busto
escultórico



Arborización



Jardín de
esculturas



Mural y
exposiciones



Mobiliario
urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 262: Estado actual de la Plaza Tirandentes
Fuente: autoría propia



Imagen 263: Propuesta Pocket Park Plaza Tirandentes
Fuente: autoría propia



Imagen 264: Propuesta Pocket Park Plaza Tirandentes
Fuente: autoría propia

PARQUE URBANO

Transversal 14 | Calle 14

El master plan contempla la intervención de diferentes vías con tipologías enfocadas en mejorar las condiciones de movilidad activa en la ciudad, por ello se establecieron boulevares de uso mixto ligados a la conformación de un circuito temático con los mercados como "ancla" del mismo.



Imagen 265: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Imagen 266: Estado actual del predio
Fuente: autoría propia

Debido a la transformación de la avenida 3 y las calles 14 y 16 en boulevares mixtos, la presencia de proyectos estratégicos que se verán en el próximo apartado, los predios, actualmente ocupados por comercios y parqueos, se vuelven un punto focal, de intersección de ejes prioritarios en el nuevo esquema de movilidad propuesto para esta zona de la ciudad y de gran relevancia para la creación de un espacio público principal que complemente la propuesta urbana.

Siendo tan llamativa esta cuadra, por sus condiciones de nodo y su particular forma, así como los planes del MOPT en sus cercanías, se propone la creación de un espacio público con carácter de parque urbano y que posea diferentes espacios y ambientes que logren satisfacer las necesidades y prioridades para los residentes cercanos, los comercios y los visitantes del "Circuito de los Mercados", por ello se establecen cuatro aristas para su abordaje como lo son:



Epicentro de arte y entretenimiento



El gimnasio de la comunidad



Un espacio para todos



Nuevo pulmón de la ciudad



Anfiteatro



Jardín de esculturas



Cancha multiuso



Zona de máquinas



Deck para eventos



Ciclo estación



Parque de mascotas



Zona de reforestación



Barreras vegetales

SECTOR CULTURAL
 Área estimada de intervención: 1760 m²



Rescate de totém



Arborización



Jardín de esculturas



Anfiteatro



Mobiliario urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 267: Propuesta Parque Urbano, sector cultural
 Fuente: autoría propia



Imagen 268: Propuesta Parque Urbano, sector cultural
 Fuente: autoría propia



Imagen 269: Propuesta Parque Urbano, sector cultural
 Fuente: autoría propia

SECTOR DEPORTIVO
 Área estimada de intervención: 1240 m²



- 
Ciclo estación de bicicletas
- 
Arborización
- 
Cancha multiusos
- 
Deck para eventos
- 
Mobiliario y máquinas
- 
Iluminación

—————
COMPONENTES



Imagen 270: Propuesta Parque Urbano, sector deportivo
 Fuente: autoría propia



Imagen 271: Propuesta Parque Urbano, sector deportivo
 Fuente: autoría propia



Imagen 272: Propuesta Parque Urbano, sector deportivo
 Fuente: autoría propia

SECTOR MASCOTAS

Área estimada de intervención: 165 m²



Parque de mascotas



Arborización



Malla perimetral



Mobiliario urbano



Iluminación

COMPONENTES



Imagen 273: Propuesta Parque Urbano, sector mascotas
Fuente: autoría propia



Imagen 274: Propuesta Parque Urbano, sector mascotas
Fuente: autoría propia



Imagen 275: Propuesta Parque Urbano, sector mascotas
Fuente: autoría propia

SECTOR BOSQUE URBANO
 Área estimada de intervención: 275 m²



- 
Barrera vegetal
- 
Arborización
- 
Mobiliario y máquinas
- 
Iluminación

COMPONENTES



Imagen 276: Propuesta Parque Urbano, sector bosque urbano
 Fuente: autoría propia



Imagen 277: Propuesta Parque Urbano, sector bosque urbano
 Fuente: autoría propia

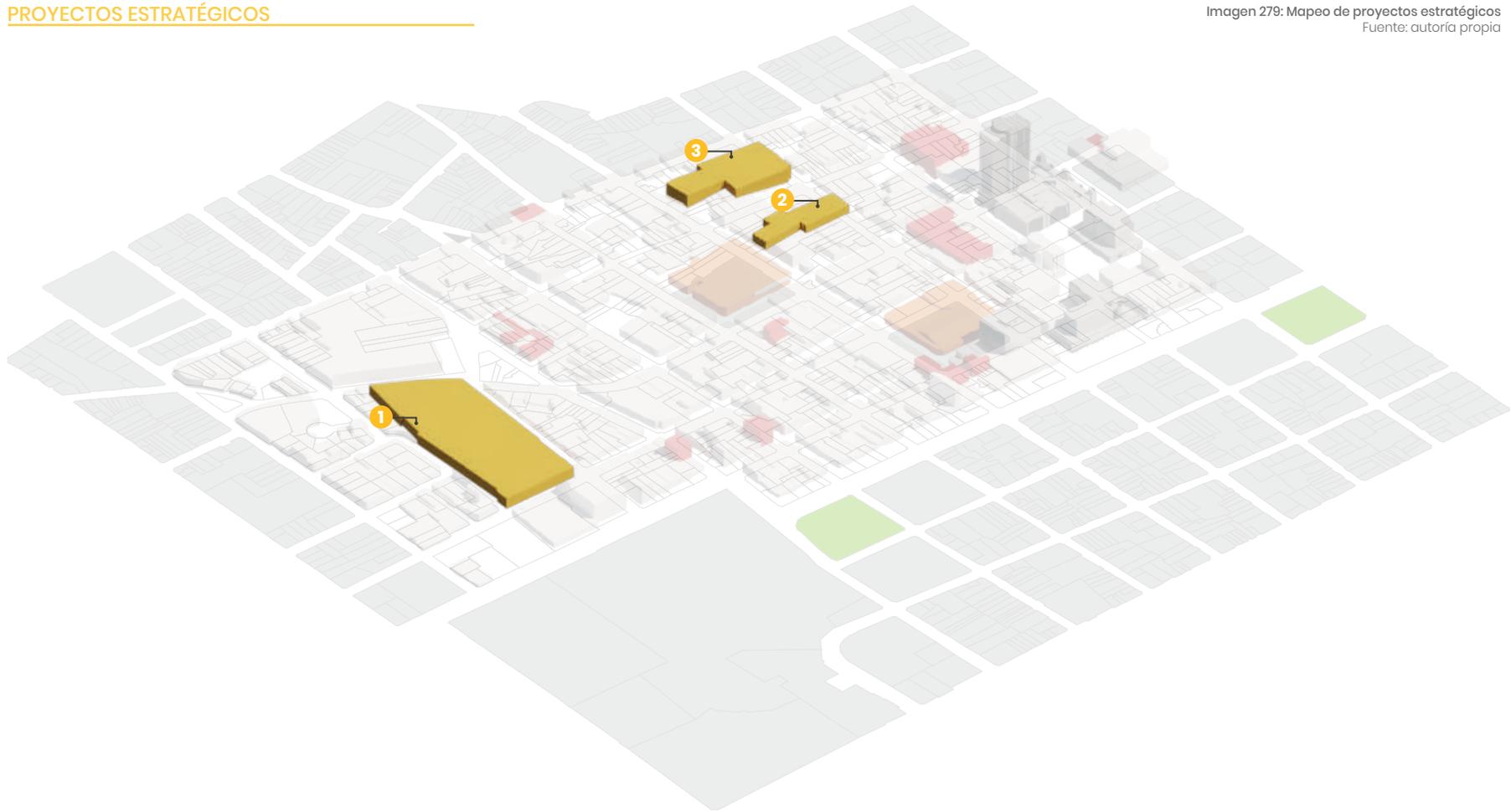


Imagen 278: Propuesta Parque Urbano, sector bosque urbano
 Fuente: autoría propia

COMPONENTES ARQUITECTÓNICOS

PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Imagen 279: Mapeo de proyectos estratégicos
Fuente: autoría propia



Los proyectos estratégicos propuestos responden a problemáticas de congestión vial, contaminación del espacio público e inseguridad por la actividad de carga, descarga y distribución de productos, así

como los problemas de habitación que sufren los vendedores de los mercados y el escaso número de residentes en la zona de intervención, proponiendo los siguientes proyectos:

1 Megaterminal del Oeste*
Diagonal 14 | Calle 16

2 Centro de distribución
Calle 8

3 Proyecto habitacional
Avenida 5 | Calle 6

MEGATERMINAL DEL OESTE Y MERCADO CALLE 16
Avenida 1 y Transversal 14 | Calle 16

Como parte del proyecto de sectorización del transporte público, el MOPT posee entre sus planes la construcción de una megaterminal de autobuses en los predios ocupados actualmente por el Mercado Calle 16, Bomberos de Costa Rica y el Instituto Nacional de Seguros.

Como adición al proyecto y debido a la importancia del mercado dentro de la economía de sus trabajadores y como hito y parte del imaginario colectivo del oeste de la ciudad, se propone que esta megaterminal contenga un espacio exclusivo y dedicado a una nueva infraestructura para el Mercado de Calle 16.



Mercado Calle 16



Intermodalidad



Parqueadero de bicicletas



Parque del mercado



Estación de autobuses



Zonas de estancia



Comercios



Bulevar de entrada

COMPONENTES

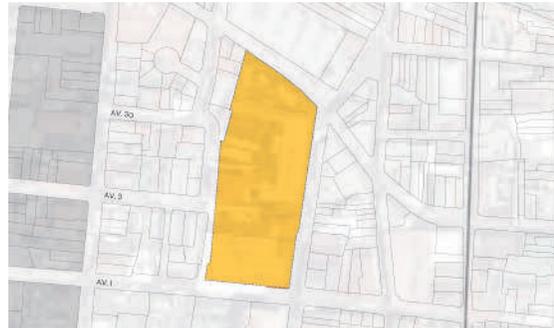


Imagen 280: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Imagen 281: Estado actual del predio
Fuente: autoría propia



Imagen 282: Estado actual del predio
Fuente: Ramos, A. 2019



IMAGEN BUSCADA

CENTRO DE DISTRIBUCIÓN

Avenidas 3 y 5 | Calle 6 y 8

Para mejorar las condiciones generales de la zona en cuanto a limpieza y congestión vial causada por la actividad de distribución de productos se propone la creación de un centro de distribución de mercancías dedicado exclusivamente a la actividad de los mercados.

La ubicación de este centro de distribución responde a la cercanía a los mercados Borbón y Central así como el aprovechamiento de un predio que actualmente cumple una función similar, un parqueo, haciéndolo más funcional.

La distribución de productos se plantea sea a través de medios alternativos de transporte, principalmente bicicletas, hacia los diferentes mercados del Centro Histórico de San José.



Vínculo a ciclovía



Zona de descarga



Oficinas administrativas



Zonas de almacenaje



Zonas de refrigeración

COMPONENTES



Imagen 283: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Imagen 284: Estado actual del predio
Fuente: autoría propia



Imagen 285: Estado actual del predio
Fuente: Sevilla, T. (2019)



IMAGEN BUSCADA

PROYECTO HABITACIONAL

Avenida 5 | Calles 6 y 8

La zona del antiguo Mercado del Paso de la Vaca es una zona deprimida de la ciudad con problemáticas sociales varias. La Policía Municipal, consciente de ello, colocó su sede central en dicho sector.

Así mismo, existen poco espacios de vivienda y alojamiento en la zona, por lo que se propone la rehabilitación y construcción de un proyecto habitacional que permita atraer nuevos pobladores y a la vez pueda dar alojamiento a los trabajadores de los mercados que lo deseen, siguiendo la estrategia actual del Mercado Borbón, el cual posee apartamentos para alquiler en sus instalaciones.



Comercio



Vivienda clase media



Equipamiento colectivo



Jardines



Apartamentos de alquiler

COMPONENTES



Imagen 286: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Imagen 287: Estado actual del predio
Fuente: Sevilla, T. 2019



Imagen 288: Estado actual del predio
Fuente: Sevilla, T. 2019



IMAGEN BUSCADA

Actualmente los mercados, dos de ellos de administración municipal y uno de carácter privado, se encuentran desarticulados entre sí y de su exterior. Las actuales instalaciones permiten desarrollar sus actividades y la exposición de tradición y gastronomía hacia lo interno de sus espacios físicos, invisibilizando en gran medida su gran valor dentro de la idiosincrasia costarricense.

El “Circuito de los Mercados” busca articular los tres mercados tradicionales de la capital por medio de un recorrido temático que permita aumentar su visitación, el rescate de las infraestructura, su visibilización y la exposición de sus aportes a la cultura, la economía y la sociedad costarricenses.

El recorrido por los mercados podrá realizarse caminando o en bicicleta y estará vinculado a los sistemas de transporte públicos y turísticos así como a una reorganización de los ejes viales para priorizar los recorridos realizados por medio de la movilidad activa, garantizando la seguridad de los transeúntes e incentivando la activación de la zona por medio de eventos itinerantes y exposición de la oferta comercial y gastronómica de la zona en el espacio público.

Además, como podrá verse en la reseña de cada mercado, estos ofrecen productos diferenciados que generan un atractivo adicional puesto que son espacios donde se posee mayor facilidad para obtener productos de buena calidad y que en otros locales comerciales son difíciles de conseguir.

Viendo como ventana de oportunidad su oferta diferenciada, el ser espacios de cultura y tradición y ser parte del imaginario colectivo e hitos en la ciudad, realizar una vinculación de estos mercados por medio del espacio público es el detonante para lograr la revitalización de la zona, pero a la vez estas oportunidades pueden ser el catalizador que genere la visibilización y exposición de la actividad de estos espacios comerciales, de gran importancia para el centro de la ciudad, hacia la población.

PAUTAS GENERALES PARA EL CIRCUITO DE LOS MERCADOS

Para la conformación del circuito temático es necesario priorizar la circulación peatonal, la cual en la actualidad tiene un rol secundario puesto que la ciudad de San José está enfocada en el vehículo privado debido a su carácter de acceso a servicios y como centro de conexión entre ciudades.

Es de esta forma que la propuesta pretende mejorar, siguiendo la pirámide de la movilidad, las condiciones de movilidad activa en este sector de la capital mediante pacificación vial, ensanchamiento de aceras y una recuperación y embellecimiento del espacio público, mediante la colocación de mobiliario urbano, señalética, cambios en la iluminación, arborización, entre otros; de manera que la zona se vea beneficiada con una mayor visitación, estancia y vivencia de los espacios públicos.

CIRCUITO DE LOS MERCADOS



Señalética e información



Remozamiento de los mercados



Incorporar ciclovías y carriles compartidos



Ensanchamiento de aceras y creación de bulevares



Programa de arborización



Estrategias de iluminación



Mobiliario urbano unificado



Pacificación de vías

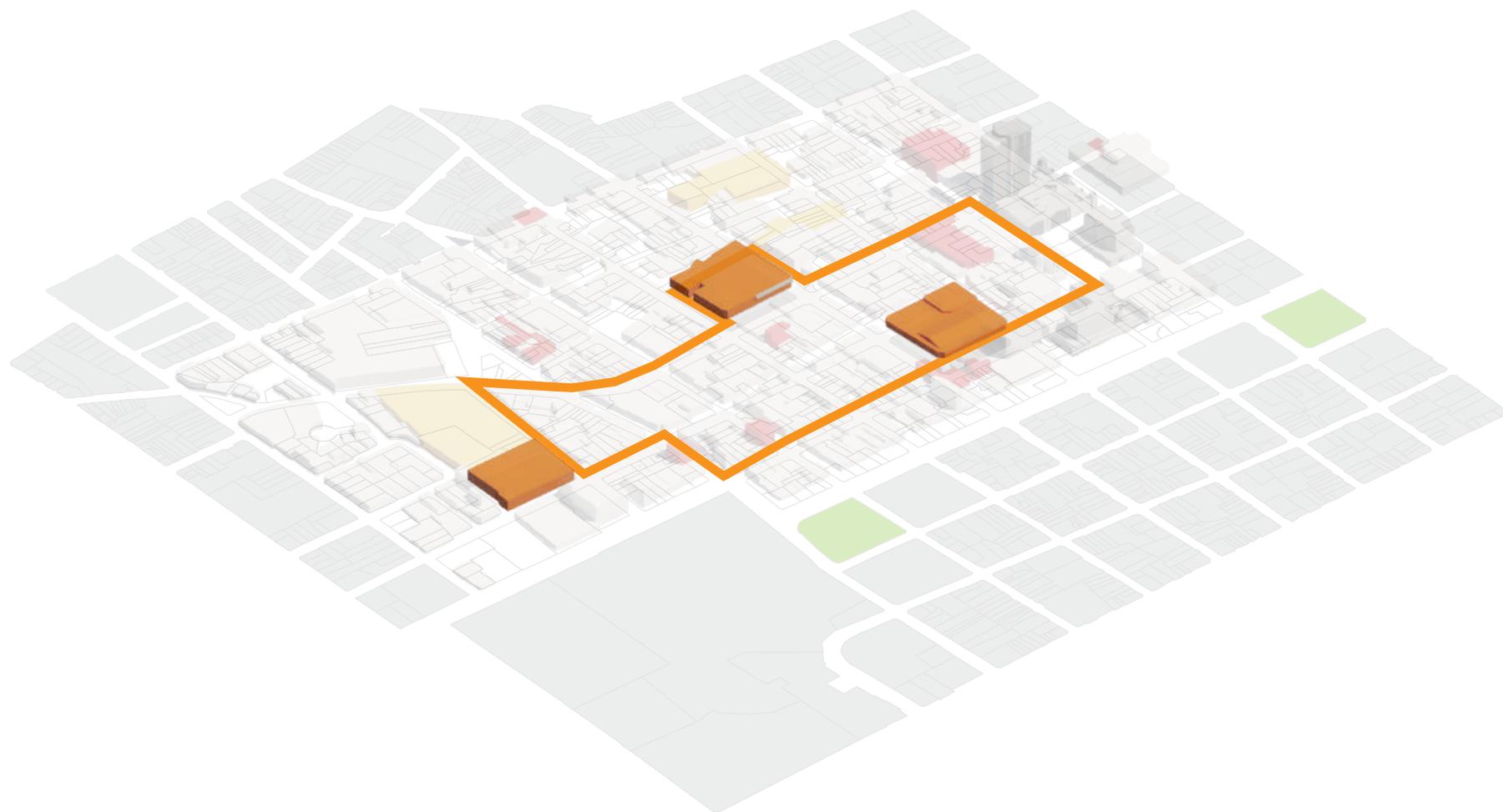


Propiciar el uso del espacio público por parte de los comercios



Creación de programas gastronómicos, culturales y artísticos

Imagen 289: Propuesta del "Circuito de los Mercados"
Fuente: autoría propia



MERCADO CENTRAL

Avenidas Central y 1 | Calles 6 y 8

Es el principal mercado de la ciudad de San José. A sus 140 años, siendo el mayor representante de la idiosincrasia nacional, fue declarado patrimonio cultural por parte del Centro de Patrimonio.

Entre sus pasillos se desarrollan actividades de productos tradicionales, abarrotos, carnes, flores, plantas medicinales y productos que representan la cultura costarricense, así como textiles, calzado y joyería, estos últimos principalmente en los locales perimetrales y exteriores del mercado, dejando el comercio tradicional en el interior del inmueble.



Restauración de edificio



Iluminación atractiva



Mejoras en superficies



Control de rotulación



Extensión de comercio al espacio público



Ciclo parqueadero



Bahía autobús turístico



Mejoras en sistema eléctrico

COMPONENTES



Imagen 290: Ubicación del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 291: Estado actual del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 292: Propuesta de intervención urbana en las afueras del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 293: Propuesta de intervención urbana en las afueras del Mercado Central
Fuente: autoría propia

MERCADO BORBÓN

Avenidas 1 | Calles 8 y 10

Mercado de carácter privado, el primero de tipo cooperativo en Costa Rica y Latinoamérica. Se caracteriza por ser un mercado enfocado en un público familiar y su oferta de productos siempre frescos.

En sus pasillos se encuentran desde productos vegetales, abarrotes y carnes, hasta servicios varios y productos no relacionados a la actividad agrícola. Así mismo, cuenta con un espacio para eventos varios e incluso algunos apartamentos.



Imagen 294: Ubicación del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 295: Estado actual del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 296: Propuesta de intervención urbana en las afueras del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia



Imagen 297: Propuesta de intervención urbana en las afueras del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia



MERCADO CALLE 16

Avenidas Central y 1 | Calles 6 y 8

Como parte del proyecto de sectorización del transporte público, el MOPT posee entre sus planes la construcción de una megaterminal de autobuses en los predios ocupados actualmente por el Mercado Calle 16, Bomberos de Costa Rica y el Instituto Nacional de Seguros.

Como adición al proyecto y debido a la importancia del mercado dentro de la economía de sus trabajadores y como hito y parte del imaginario colectivo del oeste de la ciudad, se propone que esta megaterminal contenga un espacio exclusivo y dedicado a una nueva infraestructura para el Mercado de Calle 16.



Edificio de nueva planta



Vinculo a megaterminal



Parqueadero de bicicletas



Parque del mercado



Estación de autobuses



Zonas de estancia



Comercios mixtos



Conexión a bulevar mixto

COMPONENTES



Imagen 298: Ubicación del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 299: Estado actual del Mercado Central
Fuente: autoría propia



Imagen 300: Propuesta de intervención urbana en las afueras del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia



Imagen 301: Propuesta de intervención urbana en las afueras del Mercado Borbón
Fuente: autoría propia



Desde el ámbito de movilidad, se propone la creación de bulevares de uso mixto ligados a los mercados Borbón y Central, mediante el rediseño del Boulevard Mixto de Calle 8 y la transformación de la Avenida 3 y Calle 14 en esta tipología vial.

Sobre Avenida 3 se dará continuidad al carril exclusivo de autobús, ya establecido por el MOPT hasta la calle 20, a la vez que se implementará un carril compartido de autobús y bicicleta en el que la velocidad máxima permitida en los alrededores de los mercados será de 30 km/h. El Boulevard Mixto de calle 8 y el de calle 14 contemplan la creación de un carril segregado para bicicletas y un rediseño de la vía que permita colocar bahías de parqueo, ligadas a los mercados, para vehículos privados, de carga y autobuses turísticos y de transporte público.

Estos cambios buscan generar conexiones más seguras entre los mercados capitalinos, a la vez que modifica las condiciones de la movilidad motorizada en favor de la movilidad activa, mejorando la seguridad para los transeúntes, la habitabilidad de la zona y el desplazamiento por diferentes métodos de transporte a la población.



Imagen 302: Propuesta de intervención vial sobre calle 8
Fuente: autoría propia



Desde el ámbito del espacio público, la ampliación de las aceras y creación de nuevos bulevares para la conformación del circuito buscan extender la actividad comercial compatible con el uso del espacio público mediante la colocación de mobiliario móvil, vegetación para el embellecimiento y mejora de las condiciones ambientales, así como infraestructura accesible para toda la población.

Se propone la creación de bio-jardineras que permitan disminuir los problemas de inundaciones que se dan en la actualidad en diferentes sectores de la zona de estudio, como respuesta al análisis de sitio realizado. Así mismo, se busca mitigar los efectos de isla de calor mediante la colocación de vegetación de altura que genere sombra al espacio público y mejore las condiciones ambientales generales del sector noroeste del Centro Histórico de San José.



Imagen 303: Propuesta de intervención vial sobre calle 8
Fuente: autoría propia



Desde el ámbito de la ciudad y el patrimonio, se debe trabajar en el remozamiento de los mercados tradicionales de San José, enfocados en temas de infraestructura, materiales de pisos, señalética, imagen del inmueble, conectividad interior-exterior, reordenamiento de tramos comerciales, remodelación de instalaciones, mejoras electromecánicas, campañas conjuntas entre los mercados y demás, de manera que estos espacios se vuelvan atractivos y accesibles y de fácil recordación para la población.

Aunado a este remozamiento, tan necesario para los mercados, se propone el embellecimiento de los edificios que están contenidos y contiguos al circuito temático, como mínimo, en temas de imagen, pintura y control de rotulación, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento de publicidad exterior contenido en el Reglamento de Desarrollo Urbano del cantón de San José.



Imagen 304: Remozamiento de la fachada del Mercado Central, 2019
Fuente: Autoría propia



Imagen 305: Visualización de parte del Circuito de los Mercados
Fuente: autoría propia



Imagen 306: Visualización de parte del Circuito de los Mercados
Fuente: autoría propia





Imagen 307: Visualización de parte del Circuito de los Mercados
Fuente: autoría propia



Imagen 308: Visualización de parte del Circuito de los Mercados
Fuente: autoría propia

PROYECTOS DE REHABILITACIÓN EDILICIA

Imagen 312: Mapeo de proyectos edilicios propuestos
Fuente: autoría propia



1

Restauración Cine Líbano
Avenida 7 | Calle 10



Imagen 313: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Restauración del inmueble



Oficinas Cultura MSJ



Videoteca

COMPONENTES

2

Proyecto habitacional mixto
Avenida 3A | Calle 14



Imagen 314: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Construcción de inmueble



Comercio



Viviendas clase media

COMPONENTES

3

Proyecto habitacional mixto
Calle 14



Imagen 315: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Remodelación de plantas superiores



Comercio y oficinas



Viviendas clase media

COMPONENTES

4

Proyecto habitacional mixto
Avenida 0 | Calle 12



Imagen 316: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Remodelación
niveles
superiores



Comercio y
oficinas



Vivienda
clase media

COMPONENTES

5

Proyecto oficinas - habitacional
Calle 10



Imagen 317: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Remodelación
edificios



Comercio y
oficinas



Viviendas
clase media

COMPONENTES

6

Proyecto habitacional mixto
Avenida 0 | Calle 8



Imagen 318: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Remodelación
de plantas
superiores



Comercio



Viviendas
clase media

COMPONENTES

7

Proyecto habitacional mixto
Calle 8



Imagen 319: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Remodelación niveles superiores



Comercio vinculado a pocket park



Vivienda clase media

COMPONENTES

8

Proyecto centro gastronómico
Avenida 1 y 3



Imagen 320: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Construcción de inmueble



Comercio pymes



Restaurantes y cafeterías

COMPONENTES

9

Proyecto inclusión social*
Avenida 7 | Calle 4



Imagen 321: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Fuente: Sevilla, T. (2019)



Remodelación de plantas superiores



Comercio y oficinas



Servicios y ayuda social

COMPONENTES

10

Restauración CR Expeditions
Avenida 3 | Calle 0



Imagen 322: Ubicación de la intervención
Fuente: autoría propia



Restauración
edificio
patrimonial



Galería
de arte



Vinculación
pocket park

COMPONENTES

Estos proyectos, además de repoblar el Centro Histórico de San José 1851, busca generar una nueva oferta para el centro de la ciudad, que permita revitalizar tanto la zona de estudio como el circuito temático propuesta en este documento.

Otros proyectos pueden generarse a partir de la propuesta de circuito temático de manera que complemento a la actividad ya desarrollada y la introducida en este plan maestro.

Para la revitalización de la zona es prioritario crear una red de pobladores y comercios que permita tener más ojos en la calle y la reactivación comercial de la zona, la cual en la actualidad se encuentra deprimida debido a la coyuntura económica nacional pero también a razones de seguridad y atractivo general de la zona.

Otras acciones encadenadas deben ir dirigidas a mejoramiento y embellecimiento de fachadas, apropiación del espacio público, programas de seguridad, control de rotulación, políticas de incentivos por parte del gobierno local y programas de financiamiento, principalmente para los dueños de edificios subutilizados.

“ ”

Antes de hacer algo nuevo, pensemos si hemos utilizado adecuadamente lo que ya está hecho.

- Alejandro Hernández y Xavier Monteys -





5.4. CONSIDERACIONES PARA LA IMPLEMENTACIÓN

Debido a las proporciones, alcance y proyectos necesarios para garantizar el éxito del Circuito de los Mercados es necesario definir las etapas de intervención e implementación de los diferentes proyectos, así como algunas de las herramientas existentes en la legislación nacional para la gestión y financiamiento de las obras a realizarse.

Es necesario generar una intervención por fases en la que la población residente, comerciante y transeúnte comprenda los beneficios de realizar mejoras en el espacio público y los cambios de movilidad planteados y, a la vez, se realicen los trámites necesarios para la implementación de proyectos estratégicos. De igual manera debe considerarse la inversión monetaria que debe realizar la Municipalidad de San José, razón por la cual deben priorizarse proyectos de alto impacto con baja inversión baja, primeramente. Con esto en mente, las fases de implementación son las siguientes:



Fases de intervención



Herramientas para la gestión



Proceso inicial de la gestión



Actores involucrados



Cambios iniciales

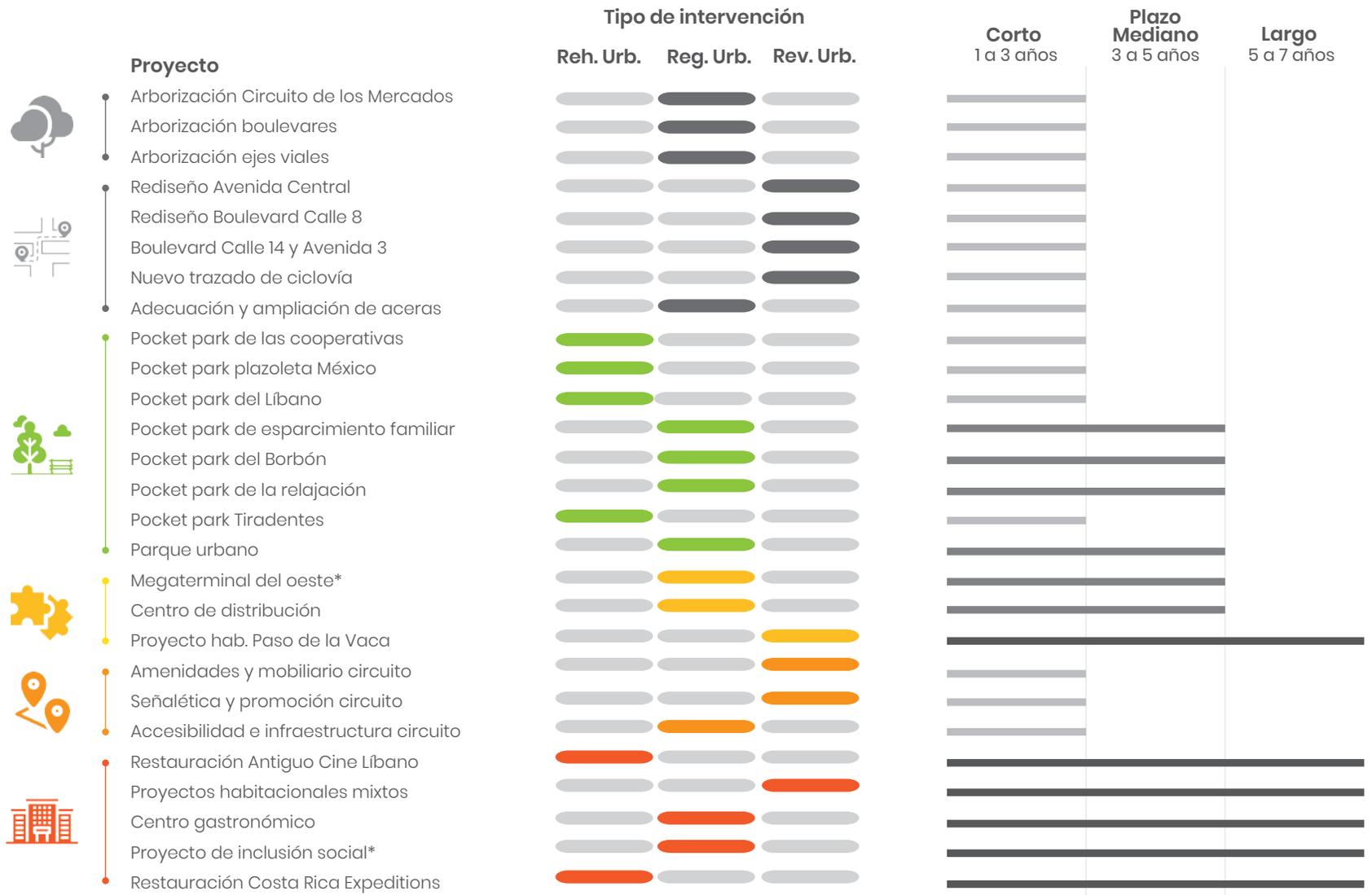


Consolidación Circuito de los Mercados



Fase complementaria

FASES DE INTERVENCIÓN



1

CORTO PLAZO

La fase uno contempla proyectos prioritarios que refuercen la conformación del circuito de los mercados, la posibilidad de movilizarse en la zona y el mejoramiento del espacio público. Para esta fase de deben realizar los siguientes proyectos:

- Mejoramiento de aceras, acorde a las disposiciones de la ley 7600 de igualdad de oportunidades.
- Programa de arborización de la zona de intervención.
- Rediseño de parques y plazas de propiedad pública.
- Rediseño y construcción de los bulevares de uso mixto que conforman el circuito de los mercados.



2

MEDIANO PLAZO

La fase dos contempla proyectos que complementen al circuito de los mercados y que requieran procesos de expropiación o compra de predios por parte de la Municipalidad de San José, así como los proyectos estratégicos para la revitalización de la zona en respuesta a los problemas de congestión y contaminación presentes en la actualidad en los alrededores de los mercados. Se deben realizar los siguientes proyectos:

-  Construcción de los pocket parks del Borbón, de la relajación y de esparcimiento familiar.
-  Construcción del parque urbano.
-  Centro de distribución del Circuito de los Mercados
-  Megaterminal del Oeste y nuevo Mercado Calle 16



Imagen 310: Fase 2 "Circuito de los Mercados"
Fuente: autoría propia

3

LARGO PLAZO

La fase tres contiene proyectos que debido a los trámites que deben ejecutarse y una necesaria consolidación del Circuito de los Mercados, pueden demorar más tiempo para su materialización. Otros factores determinantes serán la emisión de políticas de flexibilización bancaria para préstamos para remodelación de inmuebles, incentivos para la rehabilitación de edificaciones por parte del municipio y el plan de ordenamiento del transporte público. Tomando estos factores en cuenta, los proyectos de esta etapa son los siguientes:



Proyecto habitacional Paso de la Vaca



Restauración y rehabilitación de inmuebles para vivienda, oficina, comercio y cultura.



Imagen 311: Fase 3 "Circuito de los Mercados"
Fuente: autoría propia

ALGUNAS HERRAMIENTAS PARA LA GESTIÓN

En el marco normativo descrito en el primer capítulo de este documento, existen una serie de herramientas, mediante leyes, reglamentos y políticas públicas, para la gestión de proyectos de carácter urbano, ligados principalmente a medios de financiación de obras.

Dentro de dichas herramientas se mencionan una serie de incentivos, derechos y obligaciones de los municipios y propietarios de predios, los cuales se retoman a continuación.



PLAN NACIONAL DE
ORDENAMIENTO
TERRITORIAL 2011-2040



PRUGAM Plan Regional Urbano
de la GAM



PlanGAM PLAN GAM 2013-2030



LEY
4240 LEY DE PLANIFICACIÓN
URBANA Y REGLAMENTO
DE RENOVACIÓN URBANA



PLAN DIRECTOR
URBANO DE SAN JOSÉ Y
SUS REGLAMENTOS

EXPROPIACIÓN DE PREDIOS O BIENES INMUEBLES

Ley 4240 de Planificación Urbana, Art. 66

Serán considerados de utilidad pública los bienes inmuebles relacionadas con la apertura o ampliación de vías públicas, programas de vivienda popular, desarrollos industriales planificados, parques, facilidades de educación y cultura, salubridad, nutrición, bienestar social deportes, mercados municipales, instalaciones de aguas potables y servidas, electrificación, disposición de basuras y mercados públicos.

CONTRIBUCIONES ESPECIALES

Ley 4240 de Planificación Urbana, Art. 70

Las municipalidades podrán cobrar un impuesto de hasta un 1% del valor de las construcciones y urbanizaciones para obras o mejoras urbanas.

CONTRIBUCIÓN POR VALORACIÓN

Ley 4240 de Planificación Urbana, Art. 71

La pavimentación de caminos públicos en zonas urbanas, aceras, cordones de caño, alcantarillado pluvial y sanitario, distribución eléctrica e iluminación podrá cargarse a los propietarios de los predios beneficiados con dichas mejoras mediante la fijación de una tasa de valoración.

PRÁCTICAS INCENTIVABLES E INCENTIVOS

Reglamento de Renovación Urbana, Arts. 15 y 16

Se incentivará la donación de terrenos para uso público, restauración de inmuebles con valor patrimonial, cesión de área pública mayor al mínimo establecido, provisión de vías

peatonales, ciclistas y vehiculares, usos mixtos en los proyectos e instalación de equipamiento urbano con incentivos como mayor cobertura, mayor altura, mayor densidad, mayor aprovechamiento del suelo, mayor edificabilidad, simplificación de trámites y exoneración parcial o total de impuestos.

DECLARATORIA DE INTERÉS PRIORITARIO

Ley 7495 de Expropiaciones

La declaratoria de interés público permitirá realizar los pagos por actividad comercial y otros aspectos que se consideren necesarios, a la vez que permite valorar la posibilidad de reubicar a los expropiados en un espacio con condiciones similares.

IMPUESTO PREDIAL PROGRESIVO

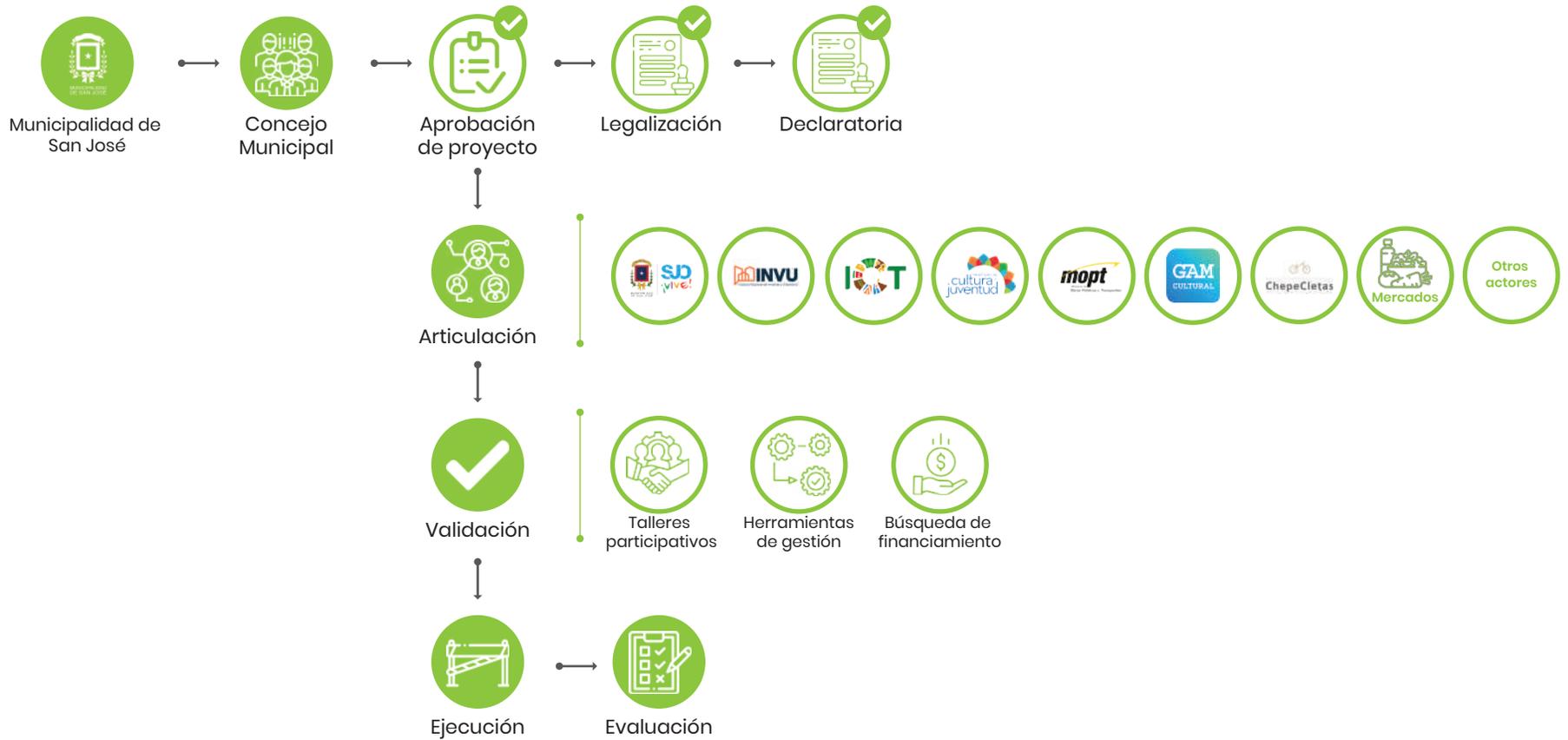
Plan Nacional de Ordenamiento Territorial 2011-2040, Cap. 11

Impuesto de que busca ser una herramienta para incentivar la densificación y la ciudad compacta, mediante el cual a los predios ociosos o subutilizados se les aplica un impuesto que aumenta año a año, incentivando el desarrollo de los espacios vacíos y un mejor uso del suelo en las ciudades.

Teniendo en cuenta estas herramientas, el municipio podrá iniciar los procesos necesarios para implementar el proyecto, siguiendo la ruta de gestión inicial propuesta en el siguiente esquema.

PROCESO DE LA GESTIÓN PARA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO

Gráfico 27: Proceso para la gestión e implementación del proyecto
Fuente: autoría propia



ACTORES INVOLUCRADOS

Para la implementación de la propuesta es necesario vincular diferentes actores, que permitan el desarrollo, financiamiento, administración y proposición de obras.

Los diferentes actores, tanto públicos como privados, podrán contribuir a la consolidación del Circuito de los Mercados y a la revitalización de la zona mediante su intervención en obra pública y movilidad, turismo, cultura y deporte, preservación y rehabilitación del patrimonio, equipamientos urbanos, financiamiento y repoblamiento y reactivación económica de la ciudad.

Así mismo, es necesario para varios proyectos, principalmente de rehabilitación y regeneración edilicia, la conformación de alianzas público-privadas, conformadas por la Municipalidad de San José, el Centro para la Investigación y Conservación del Patrimonio, la Cámara de Hoteles de San José, instituciones bancarias y propietarios de las diferentes edificaciones.

El mapa de actores refleja el interés de cada una de las partes así como su poder, con la Municipalidad de San José a la cabeza, el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y los diferentes mercados e instituciones de turismo, cultura y vivienda como partes relevantes.

ACTORES INVOLUCRADOS

Obra pública y movilidad

- Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
- Cámara Nacional de Autobuseros
- Municipalidad de San José (MSJ)
- Compañía Nacional de Fuerza y Luz (CNFL)
- Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados (AyA)

Turismo, cultura y deporte

- Ministerio de Cultura y Juventud (MCJ)
- Instituto Costarricense del Deporte y la Recreación (ICODER)
- Municipalidad de San José (MSJ)
- Instituto Costarricense de Turismo (ICT)
- ICOMOS
- Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio Costa Rica
- GAM Cultural
- Chepequetas
- Ministerio de Educación Pública (MEP)
- Fundación Árboles Mágicos

Preservación y rehabilitación del patrimonio

- Ministerio de Cultura y Juventud (MCJ)
- Municipalidad de San José (MSJ)
- Instituto Costarricense de Turismo (ICT)
- ICOMOS
- Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio Costa Rica
- Propietarios

Equipamiento urbano

- Tecnológico de Costa Rica (TEC)
- Universidad de Costa Rica (UCR)
- Universidades privadas
- Municipalidad de San José
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU)
- Fundaciones nacionales e internacionales

Financiamiento y repoblamiento

- Tecnológico de Costa Rica (TEC)
- Universidad de Costa Rica (UCR)
- Universidades privadas
- Municipalidad de San José
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU)
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID)
- Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos (MIVAH)
- Banco Hipotecario de la Vivienda (Banhvi)
- Banca estatal
- Banca privada
- Inmobiliarias

Reactivación económica

- Municipalidad de San José
- Mercado Central
- Mercado Borbón
- Mercado Calle 16
- Ministerio de Economía, Industria y Comercio (MEIC)
- Cámara de Hoteles de San José

Gráfico 28: Mapa de interés y poder de los actores involucrados
Fuente: autoría propia



Simbología

- Poder alto ●
- Poder medio ●
- Poder bajo ●





06

Conclusiones y recomendaciones

El proceso de investigación y levantamiento del sitio permitió definir una serie de problemáticas presentes en la ciudad de San José y más precisamente en su centro histórico, las cuales no son exclusivas de nuestro país, sino que están presentes en otros centros históricos latinoamericanos que ya han experimentado procesos de regeneración y revitalización para solventar estos problemas, los cuales pueden ser fácilmente aplicables al contexto nacional.

En el aspecto social, la zona de estudio presenta problemáticas persistentes como lo son la delincuencia, la drogadicción y problemas de seguridad, principalmente en la zona del antiguo Mercado del Paso de la Vaca y los alrededores del Mercado Borbón. En cuanto a aspectos económicos, la ciudad actualmente posee una temporalidad de uso ligada a su amplia actividad comercial y espacios de oficinas e instituciones, muchos de los comercios son pymes o medianas empresas, las cuales ven en el centro de la ciudad una oportunidad para exponer sus productos. Destacan además la presencia de distribuidoras en los alrededores del Mercado Calle 16 (Coca-Cola) y la ya conocida situación de ventas ambulantes, principalmente sobre los bulevares peatonales.

En cuanto a aspectos ambientales y urbanos, existe una deficiencia de vegetación, espacios verdes y espacio público, los pocos espacios de este tipo están desactualizados con respecto al funcionamiento de la ciudad y algunos de ellos presentan un importante deterioro o dificultades de acceso para los transeúntes.

Así mismo, las condiciones de movilidad se tornan complicadas debido a la alta cantidad de tránsito vehicular presente en el centro de la ciudad, causado por la gran cantidad de paradas de autobús dispersas en la zona de estudio y el hecho de que la ciudad debe ser atravesada en su Centro Histórico para tener acceso a otros sectores de la ciudad o incluso a otras ciudades.

En cuanto a la ciudad, una importante cantidad de edificaciones y predios se encuentran ociosos o subutilizados, muchos de ellos en condiciones de deterioro o abandono, lo cual representa una oportunidad para lograr el repoblamiento y rehabilitación de la ciudad de San José.

Además, como pudo identificarse, parte de la problemática existente en la zona de los mercados, son precisamente estos establecimientos comerciales, los que, con su actividad marcan las pautas y condiciones urbanas de sus alrededores. A pesar que su actividad se centra en un espacio cerrado y confinado físicamente, la necesidad de abastecimiento de productos ha generado condiciones de contaminación por residuos, congestión vial y deterioro de los espacios públicos en los alrededores de los mercados, situación que ha intentado ser mitigada tanto por la Municipalidad de San José como por los encargados de los mercados por medio de diferentes estrategias, sin embargo, la situación continúa generando las mismas problemáticas, afectando la imagen urbana de San José, en el sector noroeste del centro histórico principalmente.



CONCLUSIONES

La estrategia para solventar las principales problemáticas de la zona pasa por la aplicación de la teoría de desarrollos orientados al transporte y a las enseñanzas de Jan Gehl sobre ciudades a escala humana, así como el concepto de Centralidades Densas Integrales, definido en el Reglamento de Renovación Urbana, acorde a las tendencias mundiales dirigidas a la revitalización de las ciudades.

En esta estrategia se contempla la adecuación y desarrollo de infraestructura y espacio público existente y la materialización de pocket parks y un parque urbano, aprovechando los espacios vacíos y subutilizados en la zona de estudio. Así mismo se contemplan mejoras en aspectos de movilidad para la creación de ejes viales pacificados y una redistribución de la red vial, de manera que se facilite la conexión de espacios públicos y sitios de interés cultural, patrimonial e histórico dentro de la trama de la ciudad, priorizando la movilidad activa y la visibilización de la ciudad y sus atractivos.

Estos cambios generarán las relaciones humanas necesarias para permitir el desarrollo de nuevas formas de habitar y disfrutar la ciudad, a la vez que se mejora y revitaliza el espacio urbano para garantizar el derecho de las personas a ejercer su ciudadanía.

El componente ancla para esta propuesta es el “Círculo de los Mercados”, un plan para la revitalización de la zona noroeste del Centro Histórico de San José, el cual funcionará para articular los tres mercados capitalinos más tradicionales e importantes de la capital, los mercados Central, Borbón y Calle 16 (Coca Cola), los cuales son importantes dentro del colectivo imaginario y poseen gran visitación en la actualidad. La propuesta incluye un circuito arborizado, con prioridad peatonal, señalética, iluminación, así como un conjunto de proyectos complementarios para mejorar las condiciones de movilidad en sus alrededores y un rediseño del espacio público que permita a la población la estadía y disfrute de la zona.

Finalmente, las intervenciones en la ciudad deben abordarse de una manera integral desde diferentes ejes y objetivos, como lo son la movilidad activa y segura, el espacio público adecuado, accesible y flexible, la ciudad recuperada a través de la puesta en valor del patrimonio y la vida urbana, el aprovechamiento de la legislación existente y la emisión de políticas específicas para el Centro Histórico de San José. De esta forma, la ciudad puede ser integrada, con sus diferentes componentes, por medio de redes de espacio público que los articulen y a la vez permitan una exposición, vivencia y mejor habitabilidad de los espacios urbanos, todo esto de acuerdo con la imagen deseada por la Municipalidad de San José para la ciudad homónima.



RECOMENDACIONES

Como parte de las recomendaciones para la ejecución de obras ligadas a temas arquitectónicos se propone el establecimiento de asociaciones público-privadas que permitan la rehabilitación y restauración de edificaciones en el Centro Histórico de San José que cumplan con las condiciones físicas para promover el repoblamiento de la ciudad y la creación de programas culturales, artísticos, gastronómicos y comerciales acordes a las necesidades y objetivos planteados para el encuadre histórico establecido.

Por otra parte, se recomienda a los encargados de los mercados tradicionales continuar con las labores de mejoramiento de infraestructura mediante el establecimiento de convenios con instituciones públicas y privadas, así como con universidades, para el desarrollo de planes de consolidación y remozamiento de estos espacios comerciales.

Además, es vital establecer acciones conjuntas entre los mercados Central, Borbón y Calle 16 para crear estrategias de desarrollo y divulgación que permitan su visibilización, ante la población, como protagonistas y protectores de las costumbres y la idiosincracia costarricense.

Es vital generar incentivos por parte de la Municipalidad de San José para la simplificación de trámites y la asignación de beneficios y facilidades por parte de las entidades bancarias que permitan a los dueños de inmuebles acceder a financiamiento para mejoras. En ambos casos, es primordial generar condiciones de atracción y rentabilidad a los propietarios de edificaciones que se ubiquen en el Centro Histórico de San José y sus ensanches, tarea que puede realizarse mediante la creación de un banco de predios que permita identificar terrenos ociosos y edificaciones subutilizadas que sean susceptibles y estratégicos para el desarrollo de proyectos que permitan la consolidación del centro histórico.

Así mismo, es importante fomentar la participación de la ciudadanía y su interacción en los procesos de mejora y revitalización de la ciudad, así como una correcta fiscalización de las normativas existentes para garantizar el orden, la seguridad y la mejora en las condiciones urbanas de la ciudad.

Es de gran relevancia vincular otros proyectos en el Centro Histórico de San José mediante la creación de lineamientos generales en imagen, materialidad, señalización, entre otros; así como ejes de vitalidad que compartan características físicas y conexiones peatonales, la creación de redes de espacio público interconectadas y una estrategia de visibilización y exposición de la ciudad para generar una identidad consolidada del centro histórico.

Finalmente, es necesario vincular, a través de la Comisión para el Centro Histórico de San José, actores clave para el desarrollo de estrategias encausadas a mejoras de movilidad y rehabilitación del espacio público y construido, como lo son el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), ONG's de los cuatro distritos centrales, Compañía Nacional de Fuerza y Luz, entre otros, los cuales a través de sus áreas de trabajo pueden brindar asesorías para la consolidación del Centro Histórico de San José 1851 y sus Ensanches.

6.3. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Referencias para la confección de instrumentos de variables sociales

Hernández, R. et al. (2014). Metodología de la investigación. Ciudad de México, México: McGraw-Hill Interamericana Editores S.A.

Fernández, L. (2005). Fichas para investigadores: ¿Cuáles son las técnicas de recogida de información?. Barcelona, España: Universidad de Barcelona.

Linares, J. (sin fecha). Guía para diseñar encuestas. Estados Unidos: World Council of Credit Unions, Inc. Recuperado de [http://www.woccu.org/documents/Tool10\(sp\)](http://www.woccu.org/documents/Tool10(sp))

Referencias para la confección de instrumentos de variables físicas

Carmona, M.; Oconitrillo, D. y Valverde, D. (2017). A O Amón - Otoyá: zona de significación cultural. Tesis de licenciatura, Arquitectura y Urbanismo, Tecnológico de Costa Rica. San José, Costa Rica.

Departamento de vivienda, obras públicas y transportes (2010). Manual de análisis urbano. Género y vida cotidiana. (1a ed.) País Vasco: Servicio Central de Publicaciones del País Vasco

Observatorio Municipal (2010). Estudio de las condiciones de habitabilidad urbana del cantón de San José. Documento metodológico. Costa Rica: Municipalidad de San José. Recuperado de https://www.msj.go.cr/informacion_ciudadana/SiteAssets/PERFIL%20ESTUDIO%20DE%20CONDICIONES%20DE%20HABITABILIDAD.pdf

Fuentes de información

AC&A+Gensler. (2017). Plan Integral de Movilidad Urbana Sostenible para el Área Metropolitana de San José. San José, Costa Rica: BID

Alfie, M. (2017). Ruido en la ciudad. Contaminación auditiva y ciudad caminable. Scielo. Recuperado de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0186-72102017000100065&lang=es

Barrantes, F. (2008). Inaugurados bulevares en el centro de Alajuela. La Nación. Recuperado de <http://www.nacion.com/t-nee/2008/diciembre/03/pais1797228.html>

Brenes, E. (1995). Peatonización: una opción para el rescate urbano. Cartago, Costa Rica: Editorial Tecnológica.

Carta Urbanismo Ecosistémico (2019). Carta para la planificación ecosistémica de las ciudades y metrópolis. Recuperado de <https://cartaurbanismoecosistémico.com/CARTA%20PARA%20LA%20PLANIFICACION%20C3%93N%20ECOSIST%20C3%89MICA%20DE%20LAS%20CIUDADES.pdf>

Cob, P. (2012). Acerca de los postes de CNFL. La República. Recuperado de https://www.larepublica.net/noticia/acerca_de_los_postes_de_cnfl el 24 de mayo de 2018.

Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (2000). Guía para el diseño y la construcción de espacio público en Costa Rica. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional

Comisión Centro Histórico de San José (2016). Paseo de los Museos. San José, Costa Rica: Tecnológico de Costa Rica.

Comisión Centro Histórico de San José (2017). Revitalización del Centro Histórico de San José: Circuitos de cultura, arquitectura y habitabilidad. San José, Costa Rica: Tecnológico de Costa Rica.

Corral, C. (2009). Movilidad sostenible en el entorno urbano. Donostia-San Sebastián, la ciudad peatonal. Murcia. Recuperado de https://www.academia.edu/25240584/Ciudad_Peatonal?auto=download

Di Siena, D. (2009). Espacios sensibles Hibridación físico-digital para la revitalización de los espacios públicos. Madrid: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid. Recuperado de <http://urbanohumano.org/blog/2011/03/30/espacio-publico-como-lugar-de-construccion-de-ciudadania/> el 02 de diciembre de 2019.

Díaz, L. (2011). Cartago tendrá la primera gran ciclovía metropolitana. La Nación. Recuperado de <https://www.nacion.com/el-pais/servicios/cartago-tendra-la-primer-gran-ciclovía-metropolitana/DVFRSLVJYBDZBLXOFGTQAQ6RY/story/>

Díaz-Recaséns, G. y otros (2016). La ciudad peatonal. Integración en la planificación urbana y territorial. Sevilla y su territorio desde la movilidad peatonal. Sevilla: Universidad de Sevilla. Recuperado de <https://idus.us.es/xmlui/handle/11441/56752> el 02 de diciembre de 2019

Dirección de Salud Pública y adiciones (sin fecha). Movilidad activa, urbanismo y salud. Revisión no sistemática de la evidencia. País Vasco: Departamento de Salud. Recuperado de http://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/revision_dot_aportaciones/es_def/adjuntos/Aportacion-es-COTPV/160629_CAPT%20Salud%20P%20C3%BAblica%20y%20Adiciones.pdf el 31 de mayo de 2018.

Observatorio Municipal (2013). Plan de regeneración y repoblamiento de San José. Municipalidad de San José. Edición nº8. San José, Costa Rica. Recuperado de <https://www.msjgo.cr/MSJ/Municipalidad/Boletines/Bolet%20C3%AD-n%20Informativo%20Observatorio%20N%C2%B0%2008%20Setiembre%202013.pdf> el 12 de mayo de 2018

Observatorio Municipal (2016). Diagnóstico Cantonal 2016: Recomendaciones. Municipalidad de San José. San José, Costa Rica. Recuperado de https://www.msjgo.cr/MSJ/Municipalidad/Observatorio_SanJose-enCifras/Diagnostico%20Cantonal/RECOMENDACIONES%20DIAGNOSTICO%20CANTONAL%202016.pdf el 12 de mayo de 2018.

Organización de Naciones Unidas (2017). Nueva Agenda Urbana: Hábitat 3. Quito, Ecuador: ONU

Perahia, R. (2007). Las ciudades y su espacio público. Buenos Aires, Argentina: Universidad de Buenos Aires. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

Pérez, F. (sin fecha). Movilidad inteligente. Centro de Investigación del Transporte (TRANS y T - UPM). Revista Economía Industrial. Madrid, España

Prada, J. (2014). Declive urbano, estrategias de revitalización y redes de actores: el peso de las trayectorias locales a través de los casos de estudio de Langreo y Avilés (España). Revista de Geografía Norte Grande. España.

Quesada, F. (2013). El derecho a la ciudad y la reconquista del espacio público. La Nación. Recuperado de <https://www.nacion.com/opinion/foros/el-derecho-a-la-ciudad-y-la-reconquista-del-espacio-publico/EOOLMI-MRK5FSPC65U4UMEMBAKE/story/>

Romero, C. (2016). Espacios públicos y calidad de vida urbana. Estudio de Caso en Tijuana, Baja California. México: Colegio de la Frontera Norte

Saborit, N. (2019). El derecho a la movilidad y las ciudades. Catalunya: Universitat Oberta de Catalunya. Recuperado de <http://ciudad-blogs.uoc.edu/2019/02/el-derecho-a-la-movilidad-y-las-ciudades/>

Salas, L. (2013). El Bulevar de Heredia fue inaugurado esta noche. CRHoy.com. Recuperado de <https://archivo.crhoy.com/el-bulevar-de-heredia-fue-inaugurado-esta-noche/nacionales/>

Segado-Vázquez, F. (2015). La ciudad herida. Siete ejemplos paradigmáticos de rehabilitación urbana en la segunda mitad del siglo xx. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales 41(123) Recuperado de <http://www.eure.cl/index.php/eure/article/view/673/814> el 26 de mayo de 2018

Serna, D. (2000). (Ed.) Movilidad Urbana. Bogotá, Colombia: Talleres Litográficos Escala.

Sustainable Mobility for All (2017). Global mobility report 2017. Washington, D.C. Recuperado de <https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/28542/120500.pdf?sequence=6> el 02 de diciembre de 2019

UNESCO (1977). Ley de los monumentos nacionales y locales. La Habana, Cuba: UNESCO

UNESCO (2016). Cultura futuro urbano: Informe mundial sobre la cultura para el desarrollo urbano sostenible. París, Francia: UNESCO

Vergara R. (2009). Centros Históricos: El Patrimonio como herramienta del Desarrollo Social. Colombia. Memorias II

Referencias de los casos de estudio

Superilles de Barcelona

Alegre, P. (2017). "Las 'superilles' son el Plan Cerdà del siglo XXI". Metropoli. Recuperado de https://www.metropoliabierta.com/movilidad/las-superilles-son-el-plan-cerda-del-siglo-xxi_729_102.html

Ayuntamiento de Barcelona (2013). El Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018. Barcelona. Recuperado de <https://ajuntament.barcelona.cat/superilles/es/content/fases>

Blanchar, C. (2019). Barcelona devuelve el asfalto a los vecinos. El País. Recuperado de https://elpais.com/elpais/2019/05/07/eps/1557226309_202290.html

Mi Plan Bici, Bogotá

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2017). Plan Maestro de Movilidad. Bogotá, Colombia: Secretaría de movilidad. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/plan-maestro-movilidad>

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). Bogotá, capital mundial de la bici. Una visión de ciudad. Bogotá, Colombia

Alcaldía Mayor de Bogotá. (2019). Red muévete mejor, resultados 2018. Revista Red Muévete Mejor. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/2019-05-06/Red%20Muevete%20Mejor%20-%20Resultados%202018.pdf>

Instituto de Desarrollo Urbano (1995). Infraestructura cicloinclusiva. Bogotá, Colombia. Recuperado de <https://www.idugov.co/page/cicloruta>

Paseo Bandera, Chile

Diseño Arquitectura (2019). Paseo Bandera de Estudio Vitoria. Chile. Recuperado de <https://www.diseñoarquitectura.cl/paseo-bandera-de-estudio-vitoria/>

Municipalidad de Santiago (2017). Paseo Bandera abre a la comunidad transformándose en un novedoso espacio. Chile. Recuperado de <https://www.munistgo.cl/paseo-bandera-abre-a-la-comunidad-y-se-transforma-en-un-espacio-unico-en-latinoamerica/>

Plataforma arquitectura (2018). Colorido Paseo Bandera se mantendrá peatonal en el centro de Santiago. Chile. Recuperado de <https://www.plataformaarquitectura.cl/cl/tag/paseo-bandera>

Bulevar Mixto Barros Arana, Chile

Álvarez, F. (2013). Concepción pondrá fin a su paseo peatonal para recuperar seguridad y comercio del centro. El Mercurio. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2013/05/13/concepcion-pondra-fin-a-su-paseo-peatonal-para-recuperar-seguridad-y-comercio-del-centro/>

González, A. (2013). Municipio transformará paseo peatonal de Concepción y habilitará circulación de vehículos. Biobio Chile. Recuperado de <https://www.biobiochile.cl/noticias/2013/05/13/municipio-transformara-paseo-peatonal-de-concepcion-y-habilitara-circulacion-de-vehiculos.shtml>

Guerrero, A. (2011). Municipio inicia reparación de calles del centro de Concepción. La Tercera. Recuperado de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/08/16/municipio-inicia-reparacion-de-calles-del-centro-de-concepcion/>

Intendente y alcaldesa entregan último tramo de Paseo Barros Arana en Concepción (2009). La Tercera. Recuperado de <https://www.latercera.com/noticia/intendente-y-alcaldesa-entregan-ultimo-tramo-de-paseo-barros-arana-en-concepcion/>

Municipalidad de Concepción (sin fecha). Abren provisoriamente parte de paseo Barros Arana. Chile. Recuperado de <http://www.concepcion.cl/new/?q=content/abren-provisoriamente-parte-de-paseo-barros-arana>

Barrio Escalante, San José

Tándem Arquitectura (2018). Consultoría para el diseño de obras en espacios públicos de Barrio Escalante. San José, Costa Rica.

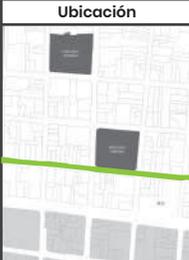


07

Anexos



7.1. FICHAS DE ESPACIO PÚBLICO

Avenida Central		Circuito de los Mercados EPI	
Fecha de elaboración: Julio, 2019			
Ubicación	Fotografías	Estado	
		Bueno	Malo
		Población	Iluminación
		Niños	Deficiente
		Jóvenes	N/A
		Adultos	
		Descripción	Observaciones
		Adultos mayores	Desaparición paulatina de la vegetación existente que genera poca sombra
		Animales	
		Indigentes*	
		Uso	
		Estancia	Mobiliario en mal estado o desactualizado.
Paso			
Descanso			
Ocio	Gran cantidad de elementos artísticos y publicitarios de manera concentrada.		
Recreación			
Encuentro			
Trabajo			
Comercio			
¿Cumple ley 7600?			
Si			
No			
N/A			
Provincia	San José		
Cantón	San José		
Distrito	Merced		
Tipo de espacio			
Parque o plaza			
Bulevar peatonal			
Bulevar compartido			
Ciclovia			
Vía vehicular			

Parque Juan Santamaría		Circuito de los Mercados EP3	
Fecha de elaboración: Julio, 2019			
Ubicación	Fotografías	Estado	
		Bueno	Malo
		Población	Iluminación
		Niños	Deficiente
		Jóvenes	N/A
		Adultos	
		Descripción	Observaciones
		Adultos mayores	Poco mobiliario que impide un mayor uso del mismo.
		Animales	
		Indigentes*	
		Uso	
		Estancia	Rodeado de importantes vías vehiculares, lo que ocasiona una menor afluencia de peatones.
Paso			
Descanso			
Ocio			
Recreación			
Encuentro			
Trabajo			
Comercio			
¿Cumple ley 7600?			
Si			
No			
N/A			
Provincia	San José		
Cantón	San José		
Distrito	Merced		
Tipo de espacio			
Parque o plaza			
Bulevar peatonal			
Bulevar compartido			
Ciclovia			
Vía vehicular			

Bulevar mixto Calle 8		Circuito de los Mercados EP2	
Fecha de elaboración: Julio, 2019			
Ubicación	Fotografías	Estado	
		Bueno	Malo
		Población	Iluminación
		Niños	Deficiente
		Jóvenes	N/A
		Adultos	
		Descripción	Observaciones
		Adultos mayores	El mobiliario urbano fue robado por los indigentes o eliminado por parte de la Municipalidad de San José.
		Animales	
		Indigentes*	
		Uso	
		Estancia	Se prompió el comercio ambulante con su creación.
Paso			
Descanso			
Ocio	La vegetación es escasa y en algunos puntos entorpece el paso de los peatones.		
Recreación			
Encuentro			
Trabajo			
Comercio			
¿Cumple ley 7600?			
Si			
No			
N/A			
Provincia	San José		
Cantón	San José		
Distrito	Merced-Hospital		
Tipo de espacio			
Parque o plaza			
Bulevar peatonal			
Bulevar compartido			
Ciclovia			
Vía vehicular			

Plazoleta Dr. Castro Madriz		Circuito de los Mercados EP4	
Fecha de elaboración: Julio, 2019			
Ubicación	Fotografías	Estado	
		Bueno	Malo
		Población	Iluminación
		Niños	Deficiente
		Jóvenes	N/A
		Adultos	
		Descripción	Observaciones
		Adultos mayores	La plazoleta pasa casi desapercibida debido a los kioscos de las floristerías que se encuentran allí instaladas.
		Animales	
		Indigentes*	
		Uso	
		Estancia	Actualmente la plazoleta, compuesta por jardines y vegetación dispersa, sirve de acompañamiento a la avenida central y de respiro a un sector con edificios de gran altura.
Paso			
Descanso			
Ocio			
Recreación			
Encuentro			
Trabajo			
Comercio			
¿Cumple ley 7600?			
Si			
No			
N/A			
Provincia	San José		
Cantón	San José		
Distrito	Merced		
Tipo de espacio			
Parque o plaza			
Bulevar peatonal			
Bulevar compartido			
Ciclovia			
Vía vehicular			

Jardines BCCR

Circuito de los Mercados EP5

Fecha de elaboración: mes, 2019

Ubicación	Fotografías	Estado			
		Bueno	Regular	Malo	
 Provincia San José Cantón San José Distrito Hospital Tipo de espacio Parque o plaza Bulevar peatonal Bulevar compartido Ciclovía Vía vehicular	 	Población			
		Niños	Bueno	Deficiente	
		Jóvenes	Regular	N/A	
		Adultos	Descripción		Observaciones
		Adultos mayores	Amplios jardines del Banco Central de Costa Rica, su cerca perimetral ocasiona que el jardín se perciba como de uso privada.		Desaparición paulatina de la vegetación existente.
		Animales			
		Indigentes*			
		Uso			
		Estancia	Su acceso se da por medio de una escalinata que remata con un conjunto escultórico		
		Paso	Paulatinamente se ha eliminado la vegetación que allí se encontraba.		
Descanso					
Ocio					
Recreación					
Encuentro					
Trabajo					
Comercio					
¿Cumple ley 7600?					
Sí					
No					
N/A					

Ciclovía (Segmento Hospital)

Circuito de los Mercados EP7

Fecha de elaboración: Julio, 2019

Ubicación	Fotografías	Estado			
		Bueno	Regular	Malo	
 Provincia San José Cantón San José Distrito Hospital Tipo de espacio Parque o plaza Bulevar peatonal Bulevar compartido Ciclovía Vía vehicular	 	Población			
		Niños	Bueno	Deficiente	
		Jóvenes	Regular	N/A	
		Adultos	Descripción		Observaciones
		Adultos mayores	Carril exclusivo para ciclistas, demarcado en color verde para diferenciarlo del trazado anterior.		Vehículos parqueados en la ciclovía.
		Animales	Los bolardos han sido eliminados en su totalidad por lo que los ciclistas están expuestos a riesgos.		
		Indigentes*			
		Uso			
		Estancia	Se trata de un "brazo" del trazado que se extiende entre La Sabana y San Pedro.		
		Paso	El diseño original posee bolardos separadores para protección del usuario.		
Descanso					
Ocio					
Recreación					
Encuentro					
Trabajo					
Comercio					
¿Cumple ley 7600?					
Sí					
No					
N/A					

Plaza Juan Rafael Mora

Circuito de los Mercados EP6

Fecha de elaboración: Julio, 2019

Ubicación	Fotografías	Estado			
		Bueno	Regular	Malo	
 Provincia San José Cantón San José Distrito Hospital Tipo de espacio Parque o plaza Bulevar peatonal Bulevar compartido Ciclovía Vía vehicular	 	Población			
		Niños	Bueno	Deficiente	
		Jóvenes	Regular	N/A	
		Adultos	Descripción		Observaciones
		Adultos mayores	Plaza con jardines y fuentes que funciona de remate del bulevar peatonal de calle 2 que se extiende desde la Av. 4 hasta la Av. 3.		Se debe aprovechar las edificaciones históricas que lo enmarcan y realizar un remozamiento de la zona de la escultura que allí se encuentra.
		Animales	La plaza se ubica entre el edificio de correos y el Club Unión, lo que permite resaltar a ambos edificios y aprovechar su atractivo.		
		Indigentes*			
		Uso			
		Estancia			
		Paso			
Descanso					
Ocio					
Recreación					
Encuentro					
Trabajo					
Comercio					
¿Cumple ley 7600?					
Sí					
No					
N/A					

Calle 14

Circuito de los Mercados EP8

Fecha de elaboración: Julio, 2019

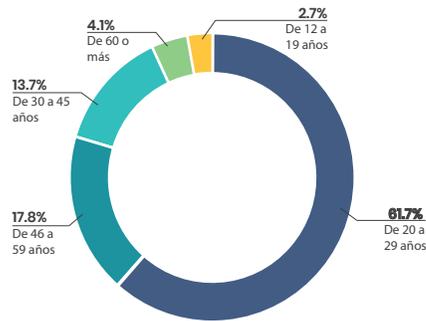
Ubicación	Fotografías	Estado			
		Bueno	Regular	Malo	
 Provincia San José Cantón San José Distrito Merced Tipo de espacio Parque o plaza Bulevar peatonal Bulevar compartido Ciclovía Vía vehicular	 	Población			
		Niños	Bueno	Deficiente	
		Jóvenes	Regular	N/A	
		Adultos	Descripción		Observaciones
		Adultos mayores	Vía de acceso vehicular desde la zona norte de la ciudad de San José.		Potencial de conectar con ciclovía y continuarla hasta Barrio México
		Animales	Sobre esta calle se encuentran pocas paradas de autobuses.		
		Indigentes*			
		Uso			
		Estancia			
		Paso			
Descanso					
Ocio					
Recreación					
Encuentro					
Trabajo					
Comercio					
¿Cumple ley 7600?					
Sí					
No					
N/A					

7.2. SONDEO DE TRANSEÚNTES

RESULTADOS

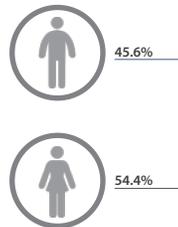
Edad

Basado en 73 respuestas



Género

Basado en 73 respuestas



Uso del espacio público

Basado en 73 respuestas



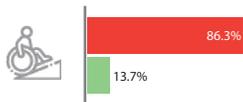
Provincia de residencia

Basado en 73 respuestas



Accesibilidad de la zona

Basado en 73 respuestas



El 86.3% de las personas que participaron del sondeo consideran que la accesibilidad en la zona de los alrededores de los mercados no es la adecuada. Esto indica que es necesario realizar una intervención integral de la infraestructura urbana y el espacio público.

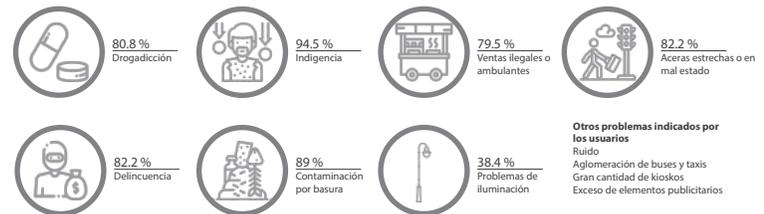
Estado de aceras, calles, pasos peatonales y mobiliario

Basado en 73 respuestas



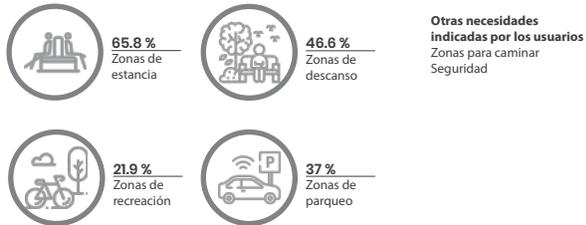
Problemas visibles

Basado en 73 respuestas



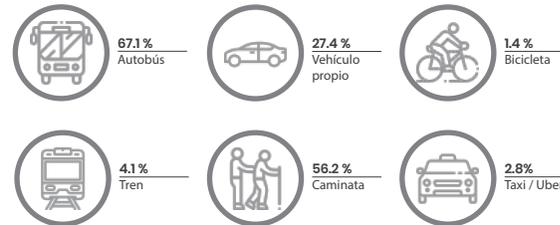
Principales necesidades de los usuarios

Basado en 73 respuestas



Uso del espacio público

Basado en 73 respuestas



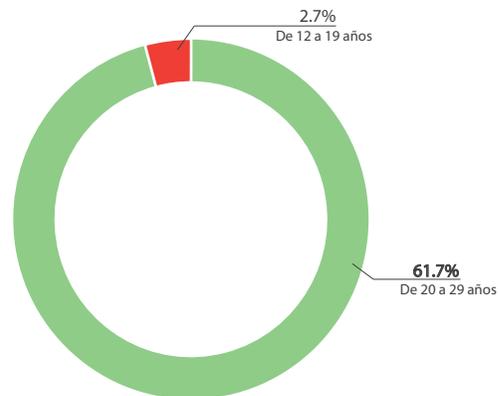
Espacios más utilizados por los usuarios

Basado en 73 respuestas



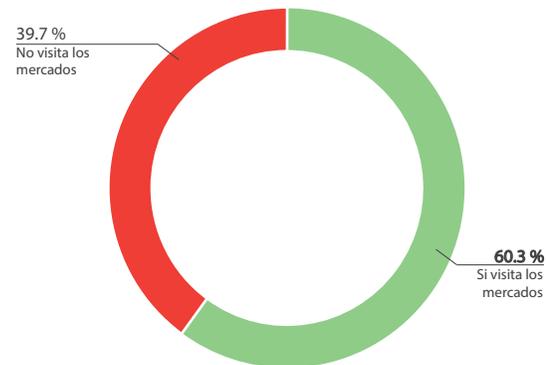
¿Conoce los mercados Borbón, Central y Coca Cola?

Basado en 73 respuestas



Visitación a los mercados

Basado en 73 respuestas



Atractivo de los mercados

Basado en 73 respuestas

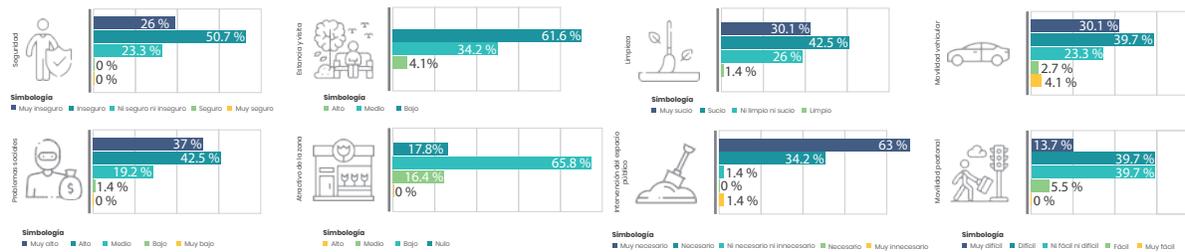


Imagen 326: Mapa para sondeo, Sectores en la zona de estudio
Fuente: autoría propia



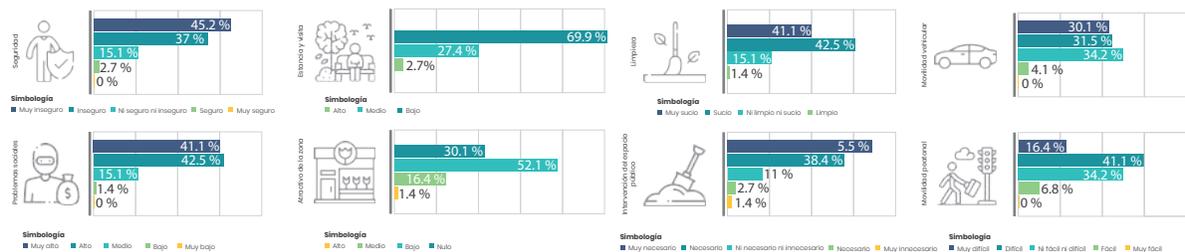
Percepción del usuario Zona turquesa

Basado en 73 respuestas



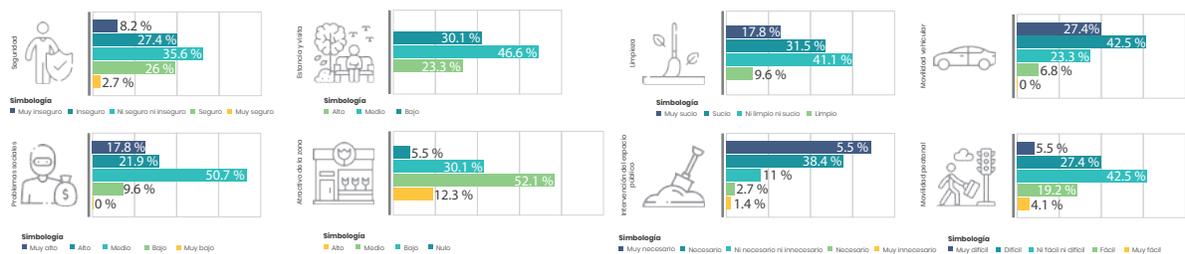
Percepción del usuario Zona verde

Basado en 73 respuestas



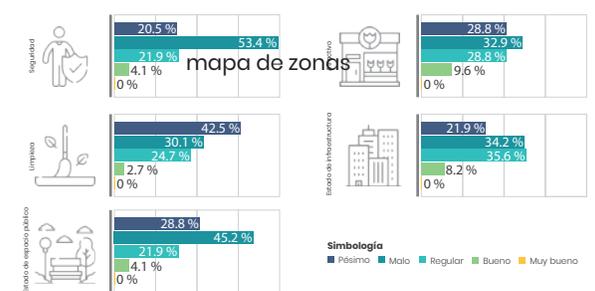
Percepción del usuario Zona naranja

Basado en 73 respuestas



Percepción en alrededores de los mercados

Basado en 73 respuestas



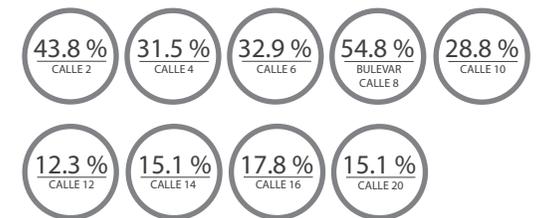
Avenidas más utilizados por los usuarios

Basado en 73 respuestas



Calles más utilizadas por los usuarios

Basado en 73 respuestas

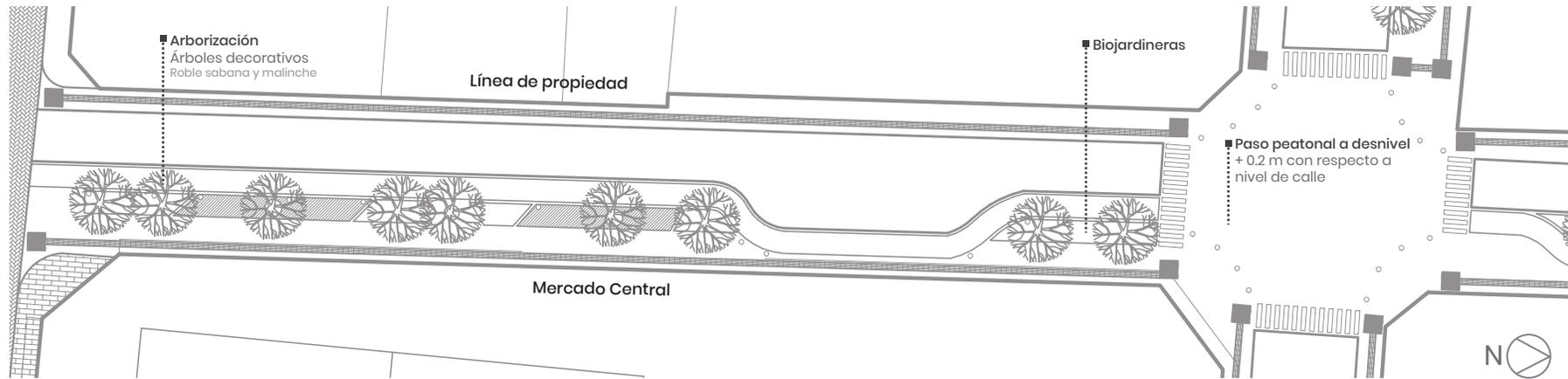


7.3. TIPOLOGÍAS VIALES

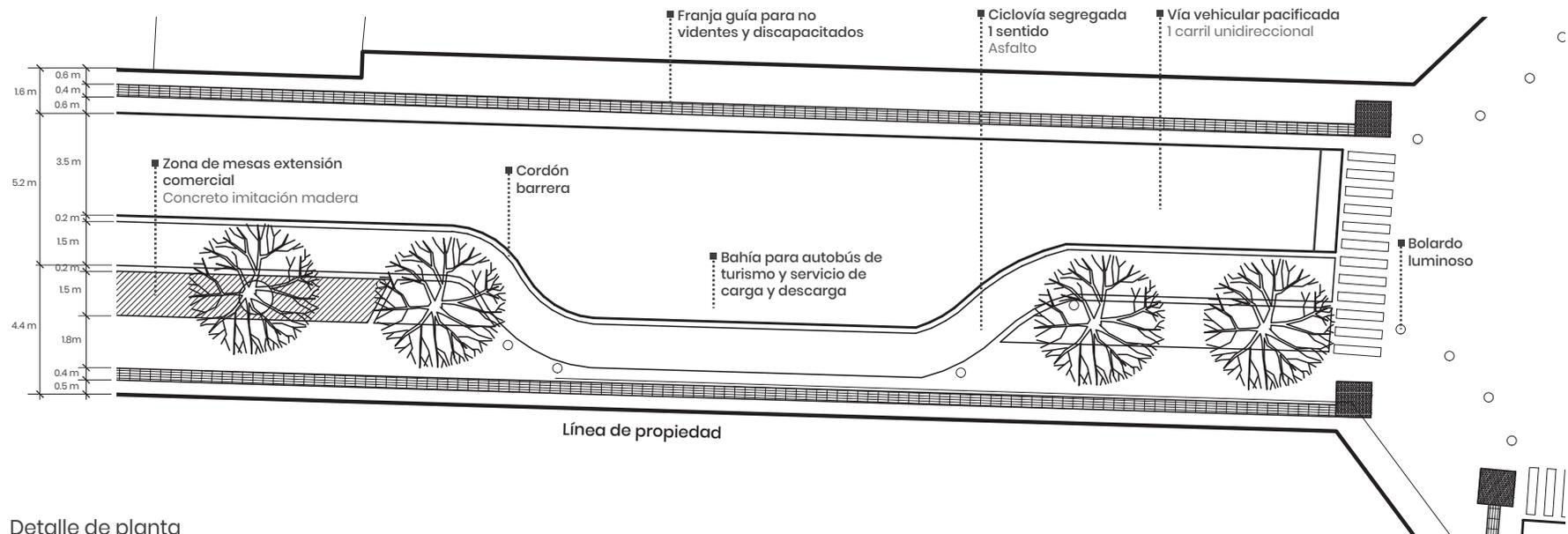
PLANTAS TÉCNICAS

TIPOLOGÍA DE VÍA 1

Calle 8 | Calle 14



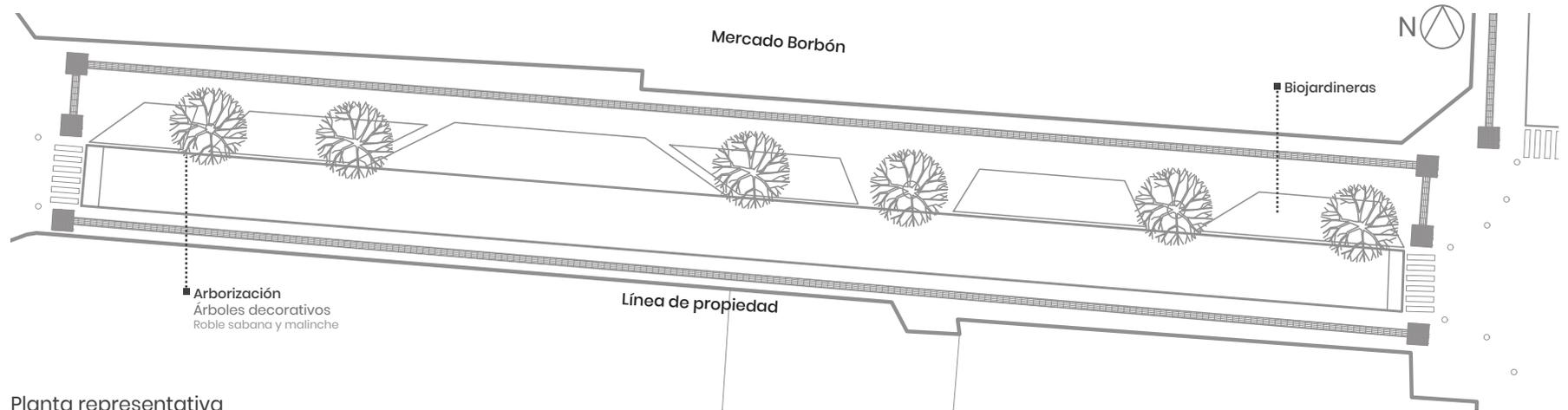
Planta representativa



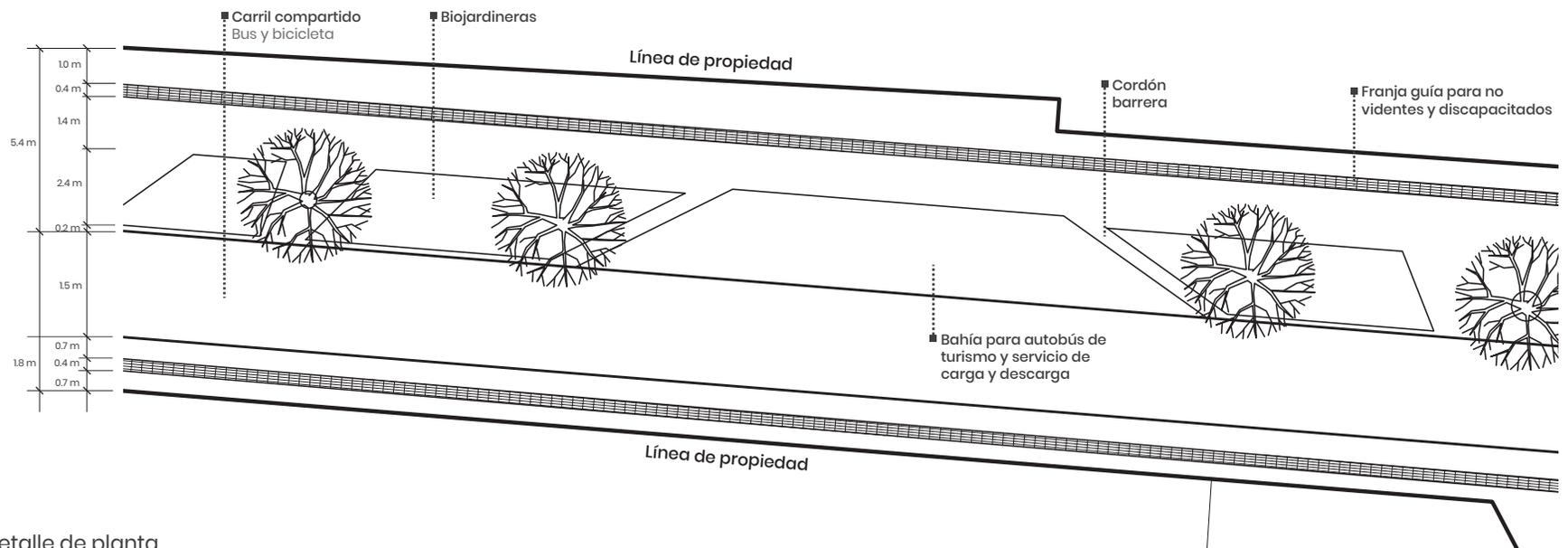
Detalle de planta

TIPOLOGÍA DE VÍA 2

Avenida 3



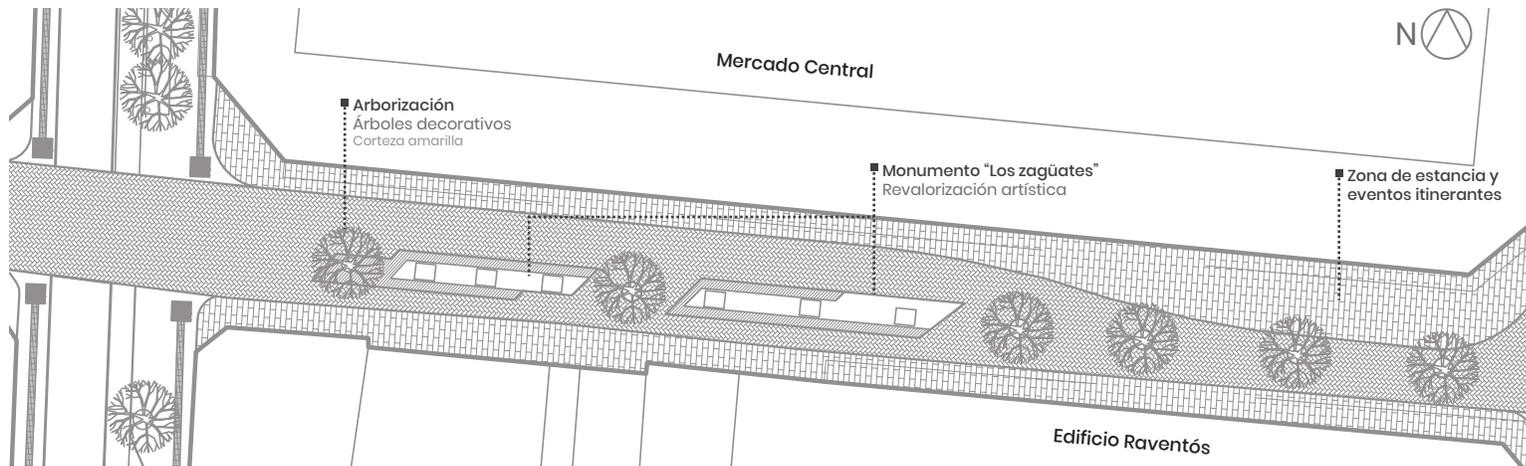
Planta representativa



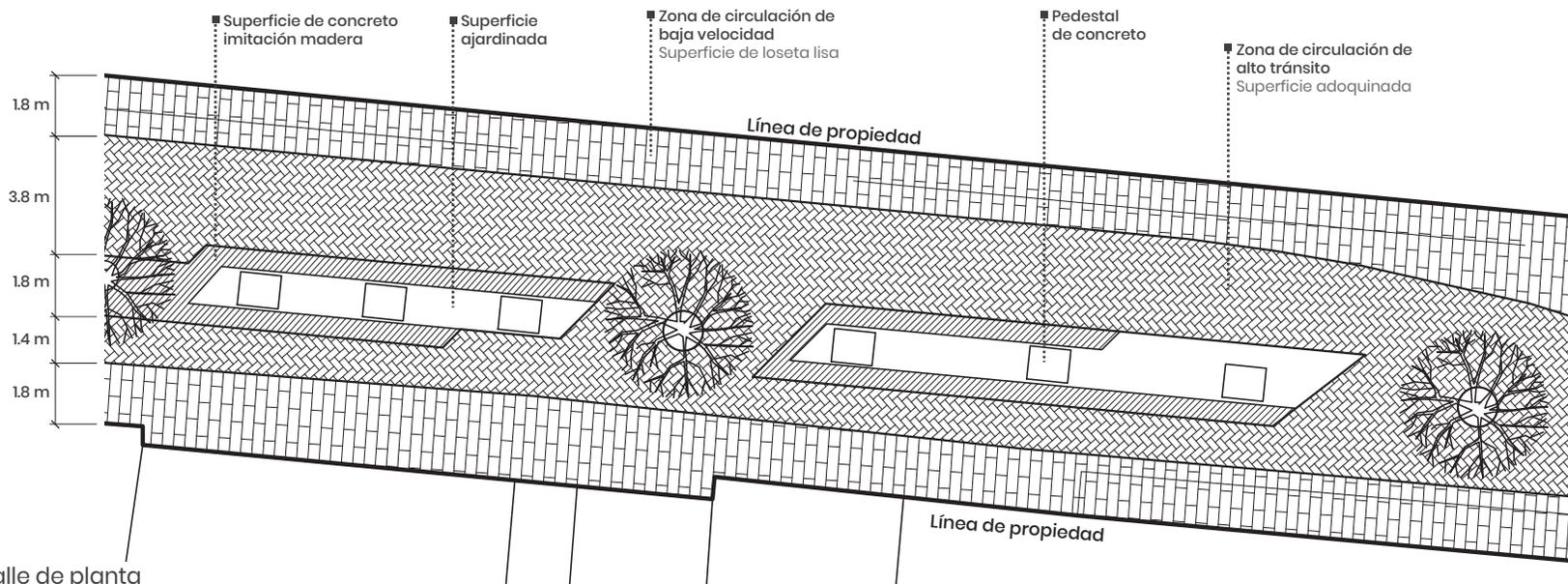
Detalle de planta

TIPOLOGÍA DE VÍA 3

Avenida Central



Planta representativa

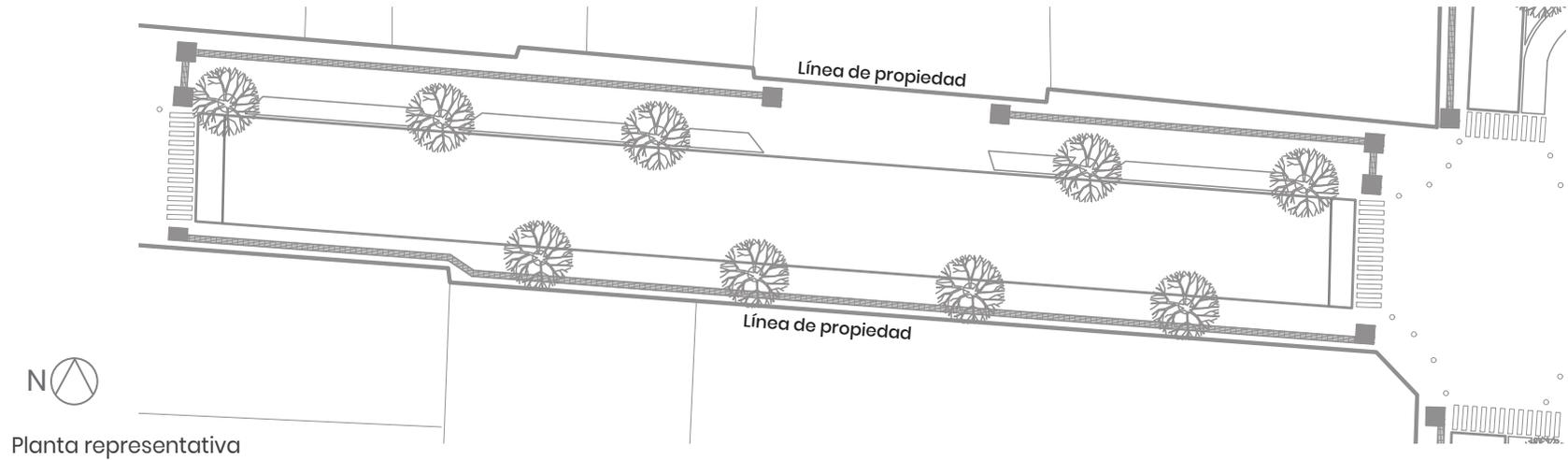


Detalle de planta

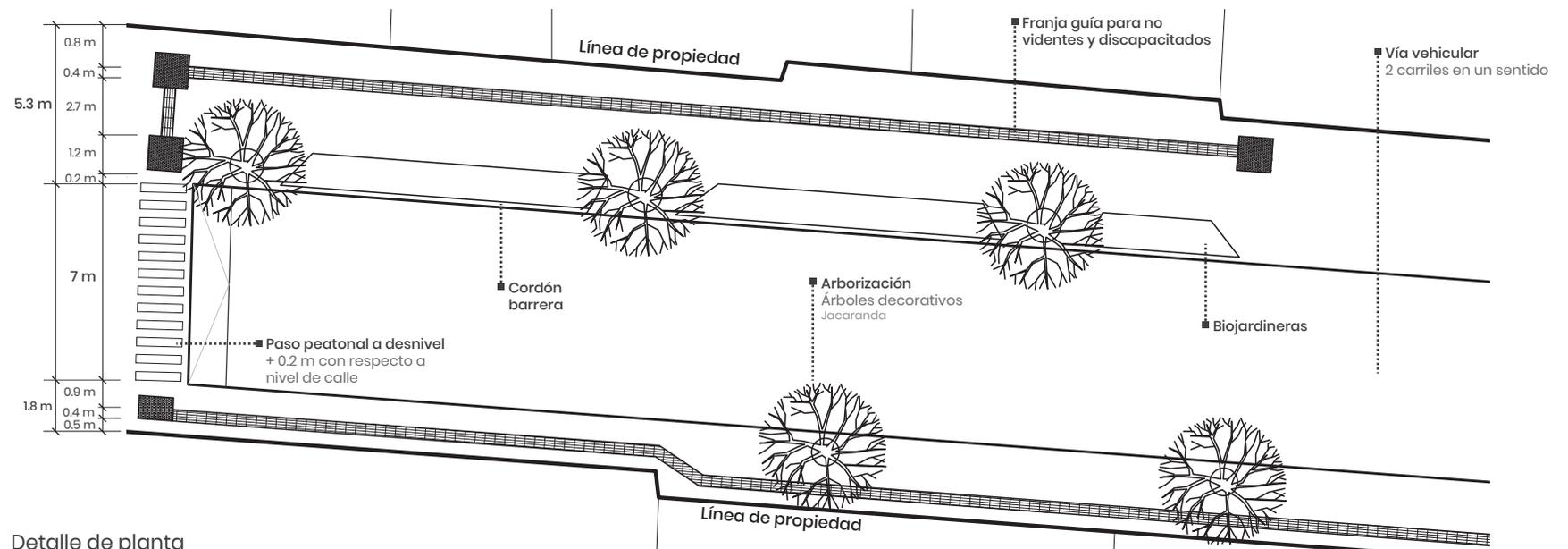


TIPOLOGÍA DE VÍA 4

Avenida 1



Planta representativa



Detalle de planta

ESCUELA
ARQUITECTURA
URBANISMO

TEC

© 2020

