

Diagnóstico Urbano en Barrio Los Ángeles Santa Lucía y Almendares.

Capítulo 1.



Este capítulo comprende el diagnóstico urbano que se realizó en los barrios en estudio con el fin de realizar un reconocimiento de la mayor parte de los elementos, estructuras, sistemas operativos o funciones dentro de este espacio, para así conocer a profundidad la situación urbana del sector.

Para ello fue necesario hacer uso de los conceptos y teorías de Kevin Lynch con su estudio de la imagen de la ciudad, además de los elementos funcionales de una ciudad como lo establece Hans Mausbach y las configuraciones semiológicas mencionadas por Munizaga.

Estas áreas de estudio están divididas en estructura funcional, estructura espacial, tejido urbano, situación existente, presión y control sobre el desarrollo urbano y la percepción y uso del espacio. A continuación se muestran cada uno de los temas en detalle.

2.1 Estructura espacial. Estructura espacial

Como establece Lynch “tal como una obra arquitectónica, también la ciudad es una construcción en el espacio, pero se trata de una construcción en vasta escala” (1998, p. 4)

Y para entender esa construcción es esencial reconocer sus elementos físicos que son identificables gracias a la calidad visual que el medio urbano nos pueda presentar. Lynch lo nombra “legibilidad” del paisaje urbano que se refiere a la facilidad con que se pueden reconocer y organizar las partes, y en una ciudad correspondería a los distritos, sitios, o sendas que sean identificables fácilmente.

Si bien la identificación de los elementos que conforman el espacio urbano de los barrios se realizó en un momento determinado, sus resultados se pueden generalizar, a pesar del constante cambio por parte de los habitantes, debido a que los modelamiento significativos de las ciudades latinoamericanas pueden tomar varios años incluso décadas. Por ejemplo podemos considerar la autopista a Caldera que se proyectó hace 30 años y no fue hasta el 2009 que la modificación en el paisaje rural de ciertas localidades se hizo evidente.

Lo anterior quiere decir que los resultados de este diagnóstico pueden ser válidos en el momento en que se realizó esta investigación, pero podría diferir en el transcurso de los años.



POCA LEGIBILIDAD

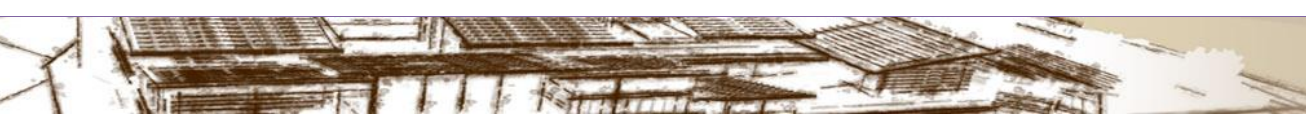


MEDIA LEGIBILIDAD



ALTA LEGIBILIDAD

Figura #18. Legibilidad del paisaje urbano. Fuente: propia.



Como parte de esa identificación urbana fue necesario reconocer la estructura inherente del medio ambiente del sitio en estudio y para ello se hizo uso de mapas y gráficos que permitieron plasmar esa información. Pero se debe considerar que siempre se hace un proceso de percepción que depende del observador, donde se seleccionan una serie de imágenes ambientales por medio de distinciones y relaciones que el mismo investigador escogió, organizó y dotó de significado.

A continuación se presenta cada uno de los elementos de identificación de la estructura espacial propuestos por Lynch.

2.1.1 Sendas

Las sendas pueden incluir desde las aceras, calles, líneas férreas, atajos, senderos, canales, incluso ríos. Lo importante es que son un elemento necesario para el tránsito dentro de un sector urbano, y su estructuración permite que las personas reconozcan fácilmente la ciudad.

Las sendas sirven para comunicar y conectar diferentes sectores. Son parte esencial para la movilidad de los residentes y permiten que la dinámica urbana se desarrolle en menor o mayor nivel, dependiendo de su ubicación estratégica y longitud.

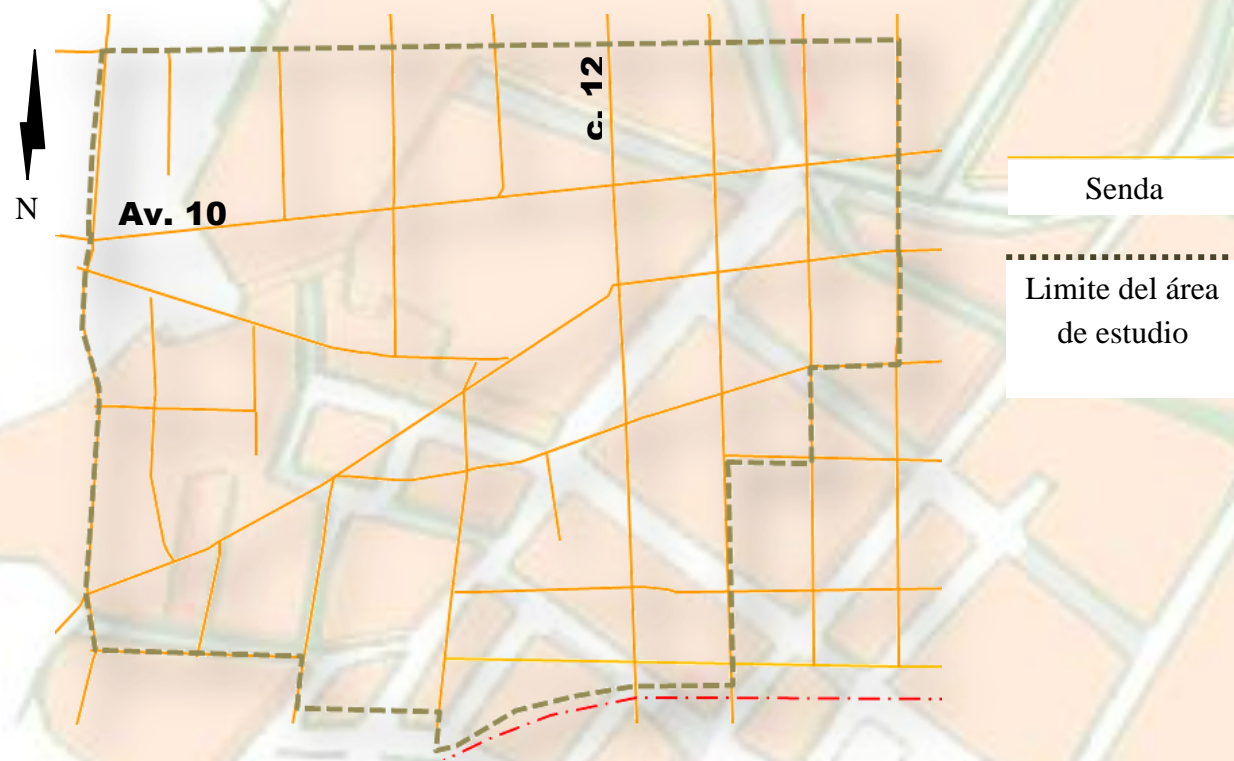


Figura # 19. Sendas en el área de estudio. Fuente: propia.

Como muestra la figura #19, el área de estudio es atravesada por una serie de sendas, donde predominan las calles y aceras. Sin embargo hay una vía férrea de la Estación al Pacífico cercana a este sector. Algunas de estas sendas son continuas ya que comunican con otras zonas y otras son cortadas, representadas por callejones que no tienen salida.

No se sigue una configuración ortogonal rígida, sino que se identifican sendas que atraviesan el sitio en forma transversal. Además esta configuración da lugar a manzanas desiguales, algunas rectangulares y otras con forma trapezoidal.

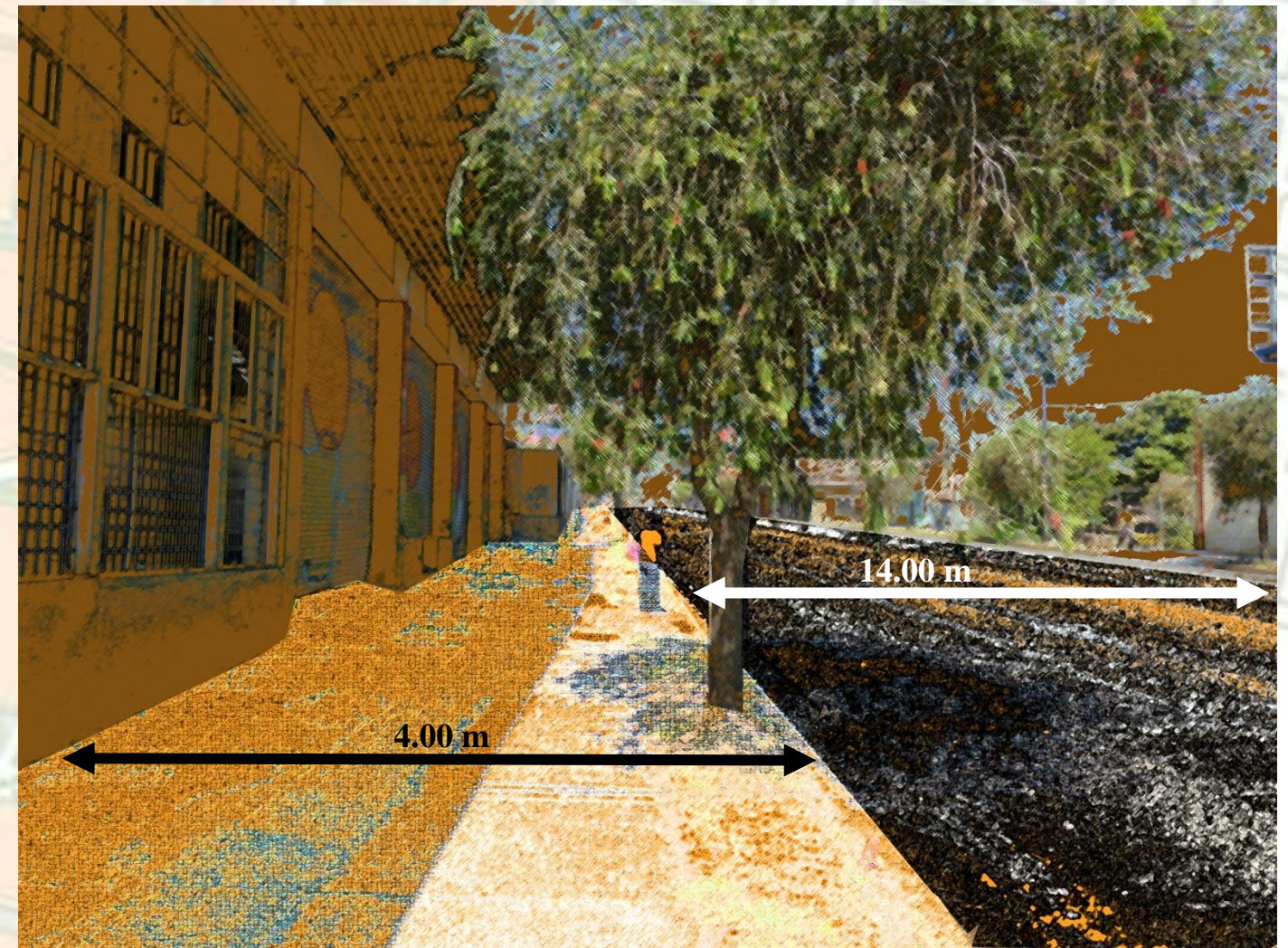


Figura #20. Características de una senda, avenida 10. Fuente propia.

Algunas sendas tienen dimensiones y usos distintos. Por ejemplo, aquellas rutas de travesía como la mostrada en la figura #20, que tiene 14 metros de ancho para superficie de rodamiento de automotores y grandes aceras de hasta 4 metros de ámbito, que la convierte en una senda de alto impacto visual, gran división espacial y alto flujo vehicular.

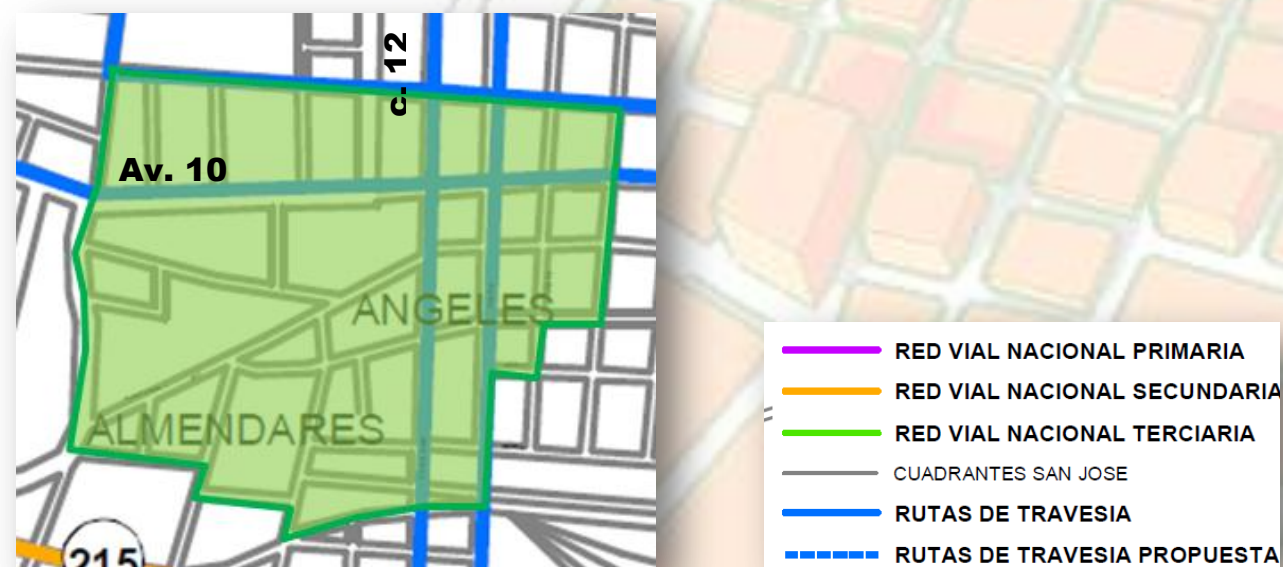


Figura #21. Red Vial Nacional, provincia de San José, área urbana. Fuente: <http://www.mopt.go.cr/mapa/REDVIAL/sanjosecentro.pdf>

Al identificar los tipos de red vial a nivel nacional definidos por la Dirección de Planificación Sectorial del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (de ahora en adelante MOPT), se denota que por el área de estudio se han establecido cuatro rutas de travesía (ver figura #21). Estas rutas son de alto tránsito vehicular y en alguna manera peatonal. De igual forma que la senda en la figura #20, dividen el espacio barrial de forma significativa.

Llamó la atención las sendas tipo callejón que comunican y conectan a un “microbarrio” con el resto del vecindario. Se definió de esta forma debido a que la vivencia de barrio en estas sendas truncadas es más fuerte ya que no hay un tráfico de automóviles regulares que generen esa división espacial.

Las sendas están definidas por espacios de tránsito peatonal, representado por las “aceras” y de tránsito vehicular para los automotores, dados por la calzada. Se identificó que estos espacios para la movilidad cumplen únicamente esa función y son en su mayoría continuos, es decir van de un punto “a” a un punto “b”. Además debido a la cobertura de la mayoría de las edificaciones sobre los lotes, las fachadas de las mismas están en el borde donde identificamos los senderos, es decir es predominante la falta de retiros y de jardines, lo que da la sensación de que la vida familiar privada se vive muy cerca de la vía pública (ver figura #22).



Figura #22. Característica típica de las sendas en el área de estudio. Fuente: propia.

2.1.2 Bordes

Según Lynch los bordes corresponden a aquellos elementos lineales que los usuarios no usan, pueden representar los límites entre dos fases o la separación entre una región y otra, pero lo importante es que pueden constituir un rasgo organizador del espacio (1998, p. 62)

Incluso un borde puede representar límites entre zonas de dos clases diferentes. El alto contraste entre dos elementos y la continuidad de esa relación binomial permite, al observar, percatarse de ese borde.

Podríamos establecer que una división física o abstracta entre dos elementos, regiones, lugares o sitios establecería un borde claro que resalta en el campo visual del observador. Esa división física podría corresponder a un muro, un río, una senda o incluso una vía férrea. Una separación abstracta podría estar presente al denotar dos regiones con diferente clase social, idioma, nacionalidad, entre otros.

En el área de estudio encontramos una serie de bordes con características distintas, algunos marcaban una clara división entre el barrio y su contexto y otros más bien se daban al interior, generando separaciones internas.

Uno de los principales bordes que separaban los barrios de su contexto estaba dado por el límite entre la cuadra hospitalaria que corresponde al Hospital San Juan de Dios, el Ministerio de Salud, el Hospital de niños, entre otros y el sector residencial y comercial del área de estudio (ver figura #23). Este sector gubernamental se dedica a la atención de pacientes de diversas clases y con distintos padecimientos, por lo que la seguridad interna, la exclusión y el aislamiento son elementos esenciales para evitar los contagios, transmisiones e intromisión de patógenos. El borde no está definido en su totalidad por muros, pero sí por la percepción de un borde abstracto entre el “afuera” (las calles, las casas, los comercios, la vida cotidiana) y el “adentro” (el hospital, el sistema de salud nacional, la burocracia).

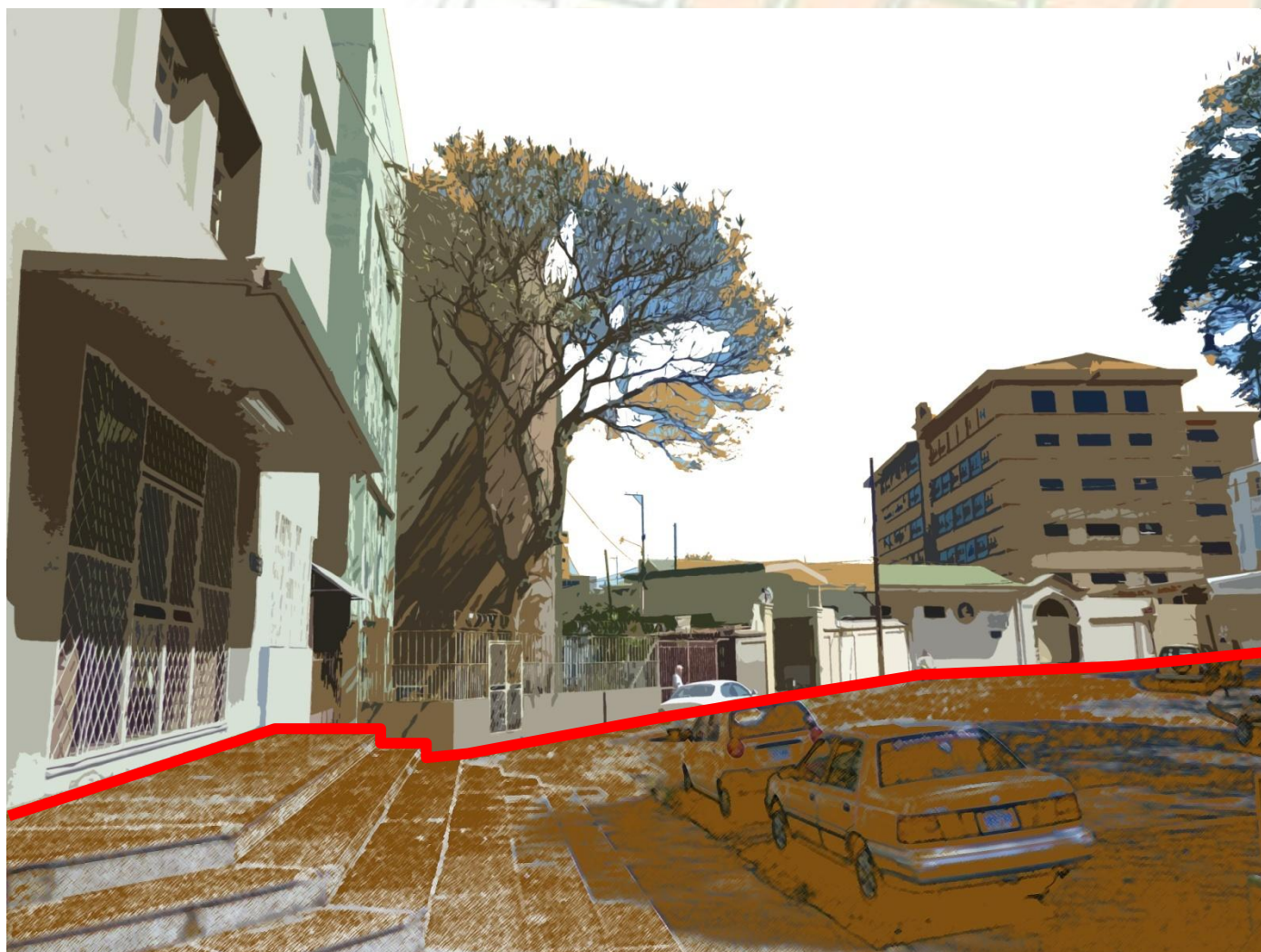


Figura #23. Borde con la cuadra hospitalaria. Fuente: propia.

de las 7:00 pm su afluencia vehicular disminuye considerablemente, en contraste con horas pico como las 7:00am o las 6:00pm, donde gran cantidad de personas se movilizan utilizando estas rutas.



Figura #24. Principales bordes en el área de estudio. Fuente: propia.

Un borde identificado dentro del área de estudio que tiene un gran impacto tanto visual, como espacial es el correspondiente al tramo de la avenida 10 que cuenta con 5 carriles desde su inicio en el este del Parque Metropolitano la Sabana hasta la intersección con la calle 12 donde empieza a reducirse su ancho a 3 y luego 2 carriles. La gran cantidad de vehículos que a diario circulan por esta avenida generan una división fuerte y marcada que dificulta el paso para los peatones, genera bastante contaminación del aire y altos niveles de ruido y malestar para los residentes del área. Además del hecho de que no se cuente con puentes peatonales agudiza la situación de separación provocada por esa senda.

La avenida 12, con sentido este-oeste, y la calle 6, con sentido sur-norte, representan otras sendas que generan bordes marcados dentro del área de estudio, lo particular de estas es su periodicidad, ya que a partir

También se encontraron otros bordes de menor impacto y escala dentro del área de estudio, pero que generan barreras perceptibles y separación entre espacios. La figura #25 muestra como unos muros dan la sensación de límite marcado por una continuidad del material, estos se localizan dentro del área residencial y generan un efecto de exclusión y negación social.

Otros bordes claros están dados por la línea de construcción y el espacio público. Debido a que las líneas de las fachadas de muchas edificaciones están sobre la línea de los linderos del lote, generan una proximidad al espacio público y una continuidad que dan la impresión de muro y por lo tanto de borde. La Figura #26 muestra un ejemplo de fachadas de unas residencias que proporcionan ese efecto.



Figura #25. Otros bordes dentro del área de estudio. Fuente: propia.

La mayoría de los bloques dentro del área de estudio presentan este efecto debido a que muchas de las residencias, ubicadas en ellos, no cuentan con antejardín o jardín. De esta forma se percibió una única fachada continua donde lo que cambia es el color del material, la forma y tamaño de puertas y ventanas, la presencia o no de rejas, las cubiertas, entre otros.



Figura #26. Bordos definidos por las fachadas. Fuente: propia.

Por otro lado, la línea férrea representó otro de los bordes que las personas del área identificaron con más reincidencia. Ya que la estación de trenes al Pacífico está ubicada muy cercana al sitio genera esa sensación de límite, sentimiento que es reforzado por el uso de muros perimetrales en este complejo institucional.

Un borde, más bien del tipo ausente o imperceptible correspondió a la división de barrios. No se identificó claramente la separación entre los diversos barrios que establece la división política administrativa de la Municipalidad de San José. Ello crea confusión por lo que todo este sector urbano se podría pensar como un solo aglomerado urbano, por lo que la relación visual adentro-afuera es difícil de definir.

Este último aspecto lo podemos ejemplificar con situaciones y lugares donde hay una buena legibilidad entre la separación de regiones o barrios, como lo es el caso de barrio Amón y barrio Bajos de la Unión (ver figura #11) donde hay una manifiesta diferenciación a nivel arquitectónico, topográfico e histórico, que permite al observador ubicarse dentro del contexto urbano.

2.1.3 Barrios y sectores

Los barrios y sectores son las secciones de la ciudad en las que el observador reconoce un carácter común que los identifica, este entra en su seno y los reconoce desde el interior, sus dimensiones pueden oscilar entre medianos y grandes y tienen principalmente un carácter bidimensional. (Lynch, 1998, p. 62)

Lo importante de los barrios y o sectores es que los usuarios los pueden reconocer y establecer vínculos afectivos con los mismos, ya que constituyen los elementos básicos de la imagen de la ciudad (Lynch, 1998, p. 85). Muchas veces constituyen los lugares donde crecimos, donde vivimos, donde se encuentran nuestros familiares y amigos, o donde tuvimos alguna experiencia de vida, placentera o no.

La definición espacial de un barrio o sector puede estar dada por nuestra percepción psicológica o por características físicas. La primera depende de las construcciones mentales que hayamos hecho a lo largo de nuestras vidas, que han dependido de situaciones del contexto y que nos ayudan a formar eso que llamamos “nuestro barrio”. La segunda depende de elementos físicos dados en el lugar que configuran de manera definitiva y clara estas zonas.

Al analizar los barrios en estudio se encontró que las personas residentes y transeúntes no pudieron delimitar claramente su contorno o borde, eso debido a que no hay elementos físicos destacables en todos los bordes que generen esa imagen. Pasamos de barrio Los Ángeles a barrio Los Almendares o al barrio Pacífico, por mencionar algunos, sin que notemos el paso de uno al otro.

A pesar de esa incertidumbre, los barrios del sector sur del distrito Hospital presentan todos, una serie de temáticas que ayudan a determinar su carácter como tal. Podemos mencionar la historia, las tipologías arquitectónicas, los usos y las actividades.

La historia del sector está caracterizada por el establecimiento de barriadas pobres. Alrededor de 1900 a 1910 se empiezan a consolidar viviendas de tipo popular en contraposición con las residencias de las familias adineradas que se ubicaban en ese entonces en los sectores noreste de la capital. Representaba un sector que se había consolidado como una de las zonas más pobres de la ciudad y estaban habitados principalmente por artesanos y obreros (Quesada Venegas, 2001, p. 9)

Es el caso de las barriadas que surgen alrededor de la Estación del Pacífico, desde finales del siglo XIX a principios del XX, que surgieron como barrios populares producto del ensanche que la ciudad de San José experimentó en ese periodo. Con los sismos de 1919 y 1924, se destruyeron muchas de estas viviendas populares, lo que generó una presión para ubicar a sus moradores. Así aparecieron los tugurios o covachas alquiladas, que se les llamo también chinchorros por sus características de insalubridad y carecer de casi todos los servicios. Estos aparecieron alrededor de 1930 y eran básicamente construcciones endeble de madera dedicadas para personas de bajos recursos. (Quesada Venegas, 2001, p. 11)

Fue hasta la década de 1940, en la administración de Calderón Guardia, que el Estado empezó a desarrollar una política estatal más coherente con la Ley de Casas Baratas que fue promulgada en 1924. Estas casas baratas fueron en su mayoría de madera, pero se podían encontrar algunas en bahareque. La figura #27 muestra unos ejemplos de este tipo de vivienda encontradas en los barrios en estudio. El prototipo de casa tenía una puerta y una ventana hacia el exterior o frente, un zaguán o pasillo hacia el interior y las habitaciones dispuestas a un costado del mismo, generando una configuración del tipo lineal (ver figura #28) que carecía de ventilación natural adecuada y generaba espacios con humedad y poca iluminación. La privacidad de los aposentos era mínima e incluso podían vivir varias familias en cada casa (Quesada Venegas, 2001, p. 12).

En cuanto a las tipologías arquitectónicas observadas en el área de estudio, se identificaron estilos Art Decó, neocolonial, la casa barata, y algunos ejemplos eclécticos con elementos neoclásicos, modernos, neogóticos, victoriano y con estilo internacional. Además de ello se reconocieron tres tipos de edificaciones principales: las residenciales, las comerciales, las institucionales y religiosas.



Figura #27. Ejemplo de casas baratas ubicadas en los barrios en estudio. Fuente: propia.

En relación con las residencias, ya se comentó que en el sector predominan las viviendas baratas, pero también se pueden encontrar ejemplos con otros estilos arquitectónicos. Fue en las primeras décadas del siglo XX cuando se empezaron a construir viviendas con estilos neoclásicos o con elementos que recuerdan esa arquitectura, así como otras con tendencias modernistas (ver figura #29). En las décadas de 1930 y 1940 empezaron a aparecer las viviendas con estilos neocoloniales, Art Decó y de madera con estilo tradicional o de influencia victoriana. (Quesada Venegas, 2001, p. 12)

Muchos de los estilos neocoloniales de esa época fueron diseñados por los arquitectos José María Barrantes y Francisco Salazar, por lo que llegó a ser muy popular y se empezó a emplear en construcciones modestas de tipo popular y de clase media (Quesada Venegas, 2001, p. 12), por ello es posible encontrar muestras de esta arquitectura con algunos de sus elementos en los barrios en estudio.

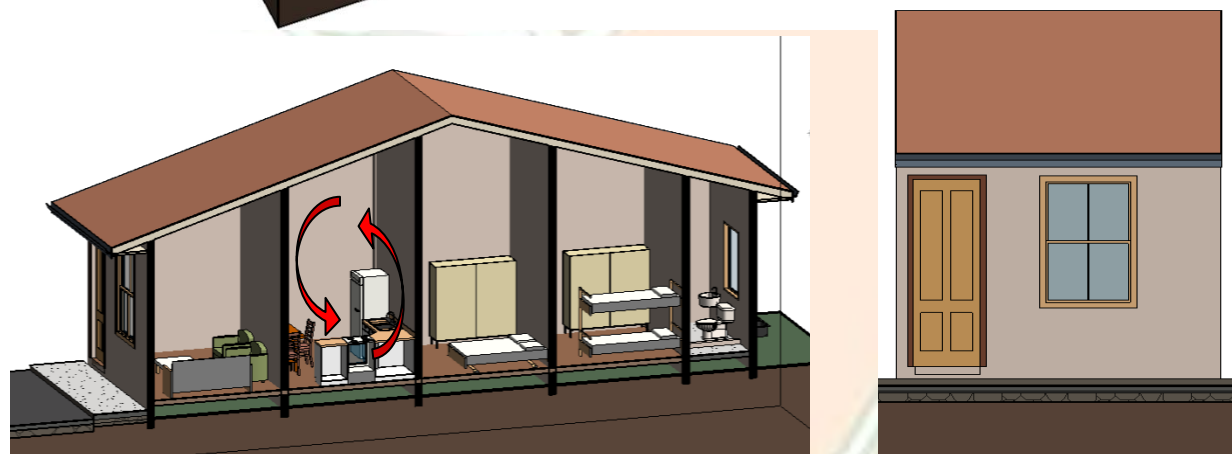


Figura #28. Prototipo de casa barata. Circulación de aire al interior. Fuente: propia.



Elementos neoclásicos Estilo Art Decó Eclecticismo Victoriano

Figura #29. Tipologías arquitectónicas residenciales identificadas en los barrios. Fuente: propia.

Las edificaciones para el comercio están divididas en dos categorías. La primera corresponde a aquellas construcciones que fueron en algún momento una vivienda pero que se adaptaron para algún negocio de tipo familiar o pequeña empresa, dentro de estos se identificaron pulperías, verdulerías, zapaterías, sodas, bares, incluso oficinas para servicios varios, entre otros (ver figura #30). Estos comercios brindan un carácter de barrio, ya que son de pequeña escala, accesible a la población y de administración de los propios residentes, lo que permite que sea más personal y amena la atención.

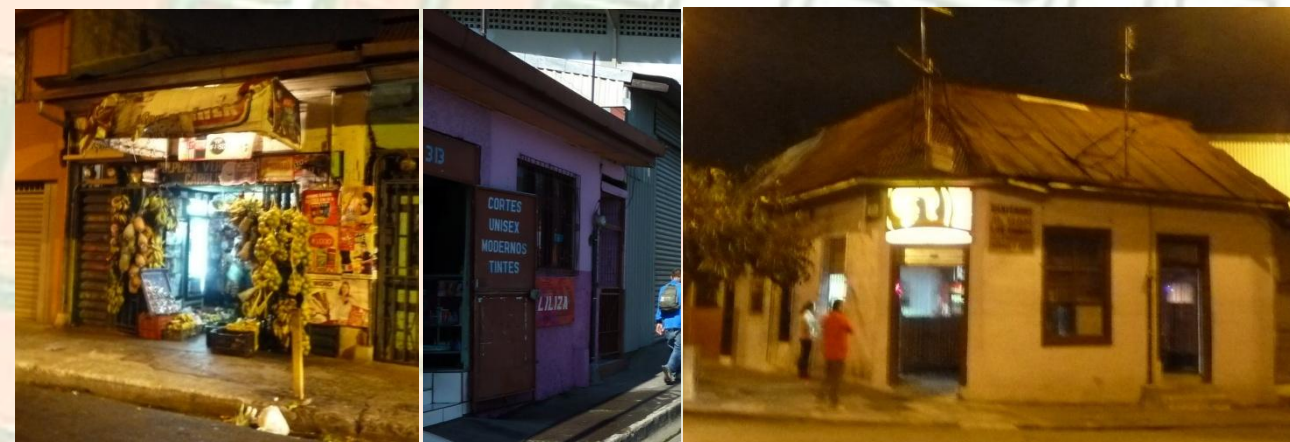


Figura #30. Edificaciones para actividades comerciales de pequeña empresa. Fuente: propia.

La segunda categoría corresponde a aquellas edificaciones para comercio de mediana y gran empresa. Estas construcciones son relativamente nuevas, las cuales se han adaptado para cubrir una alta demanda de la población, por ello tienen un área o superficie mucho mayor que aquellas dedicadas a la pequeña empresa (ver figura #31).



Figura #31. Edificaciones para actividades comerciales de mediana y gran empresa. Fuente: propia.

Muchas de estas edificaciones muestran un carácter ajeno de barrio. Se usan grandes rótulos como publicidad, amplias cortinas de hierro para proteger contra el hampa, exponen una forma impersonal para los residentes e incluso los estilos arquitectónicos, los sistemas constructivos y la tecnología de la construcción son diferentes a las propias de los barrios.

Las obras institucionales identificadas en el área de estudio presentan estilos neoclásicos, modernos, de Art Decó y eclécticos (ver figura #32).

En el borde del área de estudio se encuentran los edificios del Ministerio de Salud y el Hospital San Juan de Dios, aunque no están dentro del área de estudio, su impacto visual e histórico es importante. En la década de 1930 se empieza a construir los edificios del Ministerio de Salud, los cuales fueron diseñados por el arquitecto Francisco Salazar, el cual cuenta con una clara influencia moderna. Entre la década de 1930 y principios de 1940 la construcción de edificios para el sistema de salud se intensificó con lenguajes neoclásicos y modernos (Quesada Venegas, 2001, p. 10). En esa misma década se da la construcción de la Capilla de Barrios Los Ángeles con un lenguaje académico ecléctico, que se considera constituye una transición entre la arquitectura historicista y la moderna (Quesada Venegas, 2001, p. 10).

Otra edificación importante y de gran belleza, corresponde a la actual ubicación de la Asociación de Educadores Pensionados ADEP, el cual tiene una clara influencia neoclásica. Se ubica justo al lado de la Capilla de Barrio Los Ángeles, por lo que forman un conjunto hermoso.

Estas edificaciones institucionales y religiosas realzan el carácter del área de estudio, brindando belleza escénica, valor histórico y arraigo por lo propio. Se combina su arquitectura con las viviendas populares y baratas, por ello se pudo observar como elementos neoclásicos, modernos u algún otro, se proyectaban en estas viviendas, propiciando una unidad visual y una sensación de interés de cómo se interpreto la arquitectura de la época en nuestro país.

En relación con los usos y actividades en estos barrios, se identificaron dos áreas que pueden ser reconocidas como sectores. Correspondieron a un sector residencial y otro comercial, como los más preponderantes (ver figura#33). Aunque no tienen una forma ni un borde definido, las actividades desarrolladas dentro de estos permiten diferenciarlos. Por ejemplo algunas actividades comerciales se desarrollan dentro de grandes bodegas y otras en antiguas residencias que han sido acondicionadas para nuevos usos, lo que brinda un aspecto más mercantil, impersonal y menos ameno, mientras que en el sector residencial se crea una imagen de vecindario, más hogareña y cercana para las personas.

Cabe destacar como el sector residencial indicado en la figura #33, está dividido en varios subsectores residenciales, los cuales son opuestos y separados por usos comerciales y las sendas de alto tránsito. Este hecho es producto de la fragmentación urbana que está presente en la ciudad de San José. Así mismo el comercio ocupa mayor porción en los barrios, por lo que se reduce el espacio para los residentes, se pierde el carácter de comunidad y se propicia las migraciones hacia otras zonas del país.

Como producto de la historia social y económica en el sector, así como las respuestas arquitectónicas y constructivas de sus habitantes desde inicios del siglo XX a la actualidad, se identificó un carácter que define a los barrios en estudio y que les permite ser reconocidos desde el interior. Sin embargo algunos usos comerciales identificados actúan de manera subversiva contra la identidad de los barrios.



Ministerio de Salud y Hospital San Juan de Dios.

Asociación de Educadores Pensionados ADEP.

Capilla de Barrio Los Ángeles.

Figura #32. Principales edificaciones institucionales y religiosas identificadas en el área de estudio.

Fuente: propia.

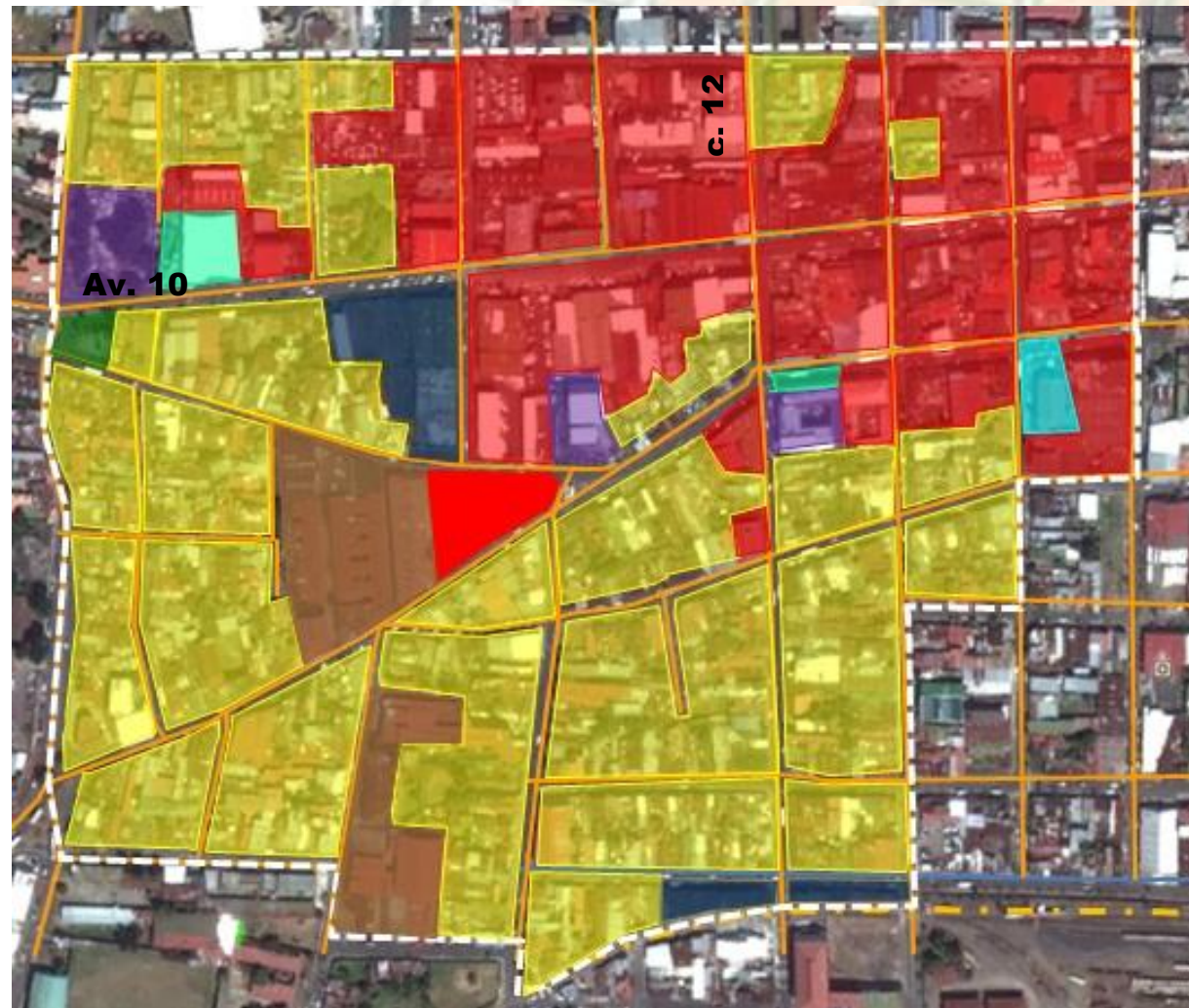


Figura #33. Percepción de sectores identificados dentro del área de estudio. Fuente: propia.

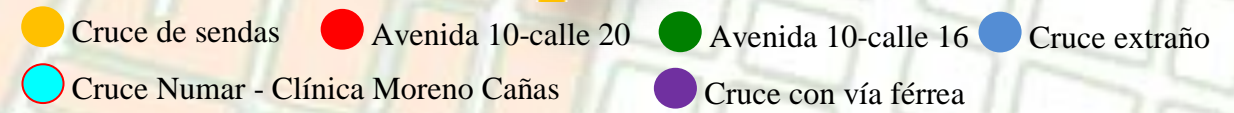
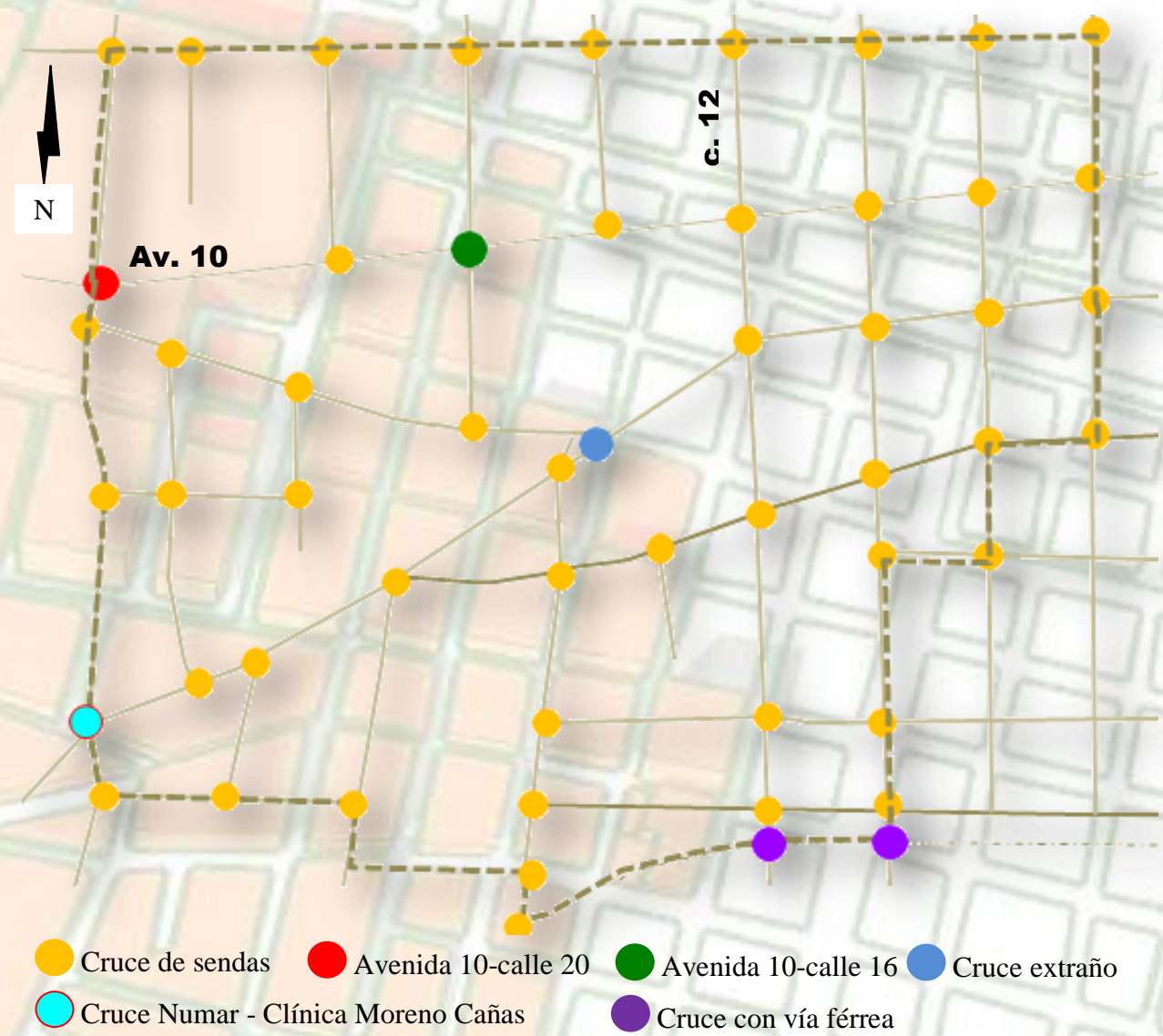


Figura #34. Nodos definidos por los cruces de sendas. Fuente: propia.

Muchos nodos presentan cierto grado de importancia decisiva para los observadores y usuarios de una localidad, por lo que las personas agudizan la atención prestada a estos lugares y pueden percibir de una manera más clara sus elementos. Además los nodos pueden tener una concentración temática o una forma específica que ayuda a configurarlos como tal (Lynch, 1998, p. 92-96).

En el área de estudio hay presentes nodos producto del cruce de sendas, que en la mayoría de los casos se les ve como simples cruces de calles y aceras. Sin embargo, el cruce de la avenida 10 con ciertas calles define nodos de importancia diversa (ver figura #34).

2.1.4 Nodos

Según Lynch los nodos son puntos estratégicos a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de los que parte o a los que se encamina, pueden constituir además confluencias, un cruce, convergencia de sendas, momentos de paso, entre otros. Pueden tener rasgos de confluencia y de concentración, pueden ser los focos intensivos de un barrio o su centro polarizador (1998, p. 62-63)

En la figura #34, el nodo de color rojo indica el cruce de la avenida 10 con la calle 20. Su importancia se debe a que los usuarios lo identifican con el ingreso a los barrios del sur. En este punto el usuario puede dirigirse hacia barrio Cuba, los Hatillos y Alajuelita, o bien movilizarse hacia el Paseo Colon, por lo que resulta un punto de referencia y orientación significativo. La topografía descendiente desde este punto hacia el este también refuerza la percepción de confluencia de dos sendas importantes.

En la misma figura, el nodo indicado con color verde, tiene importancia significativa por darse un cruce de sendas con alto tránsito vehicular, los automóviles que viajan de oeste a este por la avenida 10 y los automóviles que se movilizan de sur a norte hacia la avenida 8 que conduce posteriormente al Paseo Colon. El nodo indicado con color azul corresponde a un cruce particular dentro de la trama de los barrios y que las personas identifican por la amplitud de la calle y la presencia de un busto del General Antonio Maceo que se ubica en medio de la intercepción, pero sin ningún resguardo para este monumento (ver figura # 35)



Figura #35. Nodo particular con el busto del General Antonio Maceo. Fuente: propia.

La figura #36 nos muestra los nodos de concentración y confluencia identificados en el área de estudio. El indicado con color morado funciona como nodo e hito a la vez, corresponde a la estación de buses a Puntarenas y San Ramón, que está muy presente en la imagen de muchos costarricenses que han disfrutado de algún paseo familiar o turístico a estos parajes.

El nodo indicado con color cian corresponde a la Capilla de Barrio Los Ángeles a la cual asisten muchos creyentes de estos barrios, producto de la tradición cristiana en nuestro país las iglesias católicas casi siempre representan puntos donde la gente tiende a congregarse periódicamente. De igual forma la Primera Iglesia Bautista de color amarillo, y la iglesia Pasión por las Almas de color verde claro, representan puntos de reunión y socialización importantes que los habitantes de los barrios en estudio reconocen como nodos.

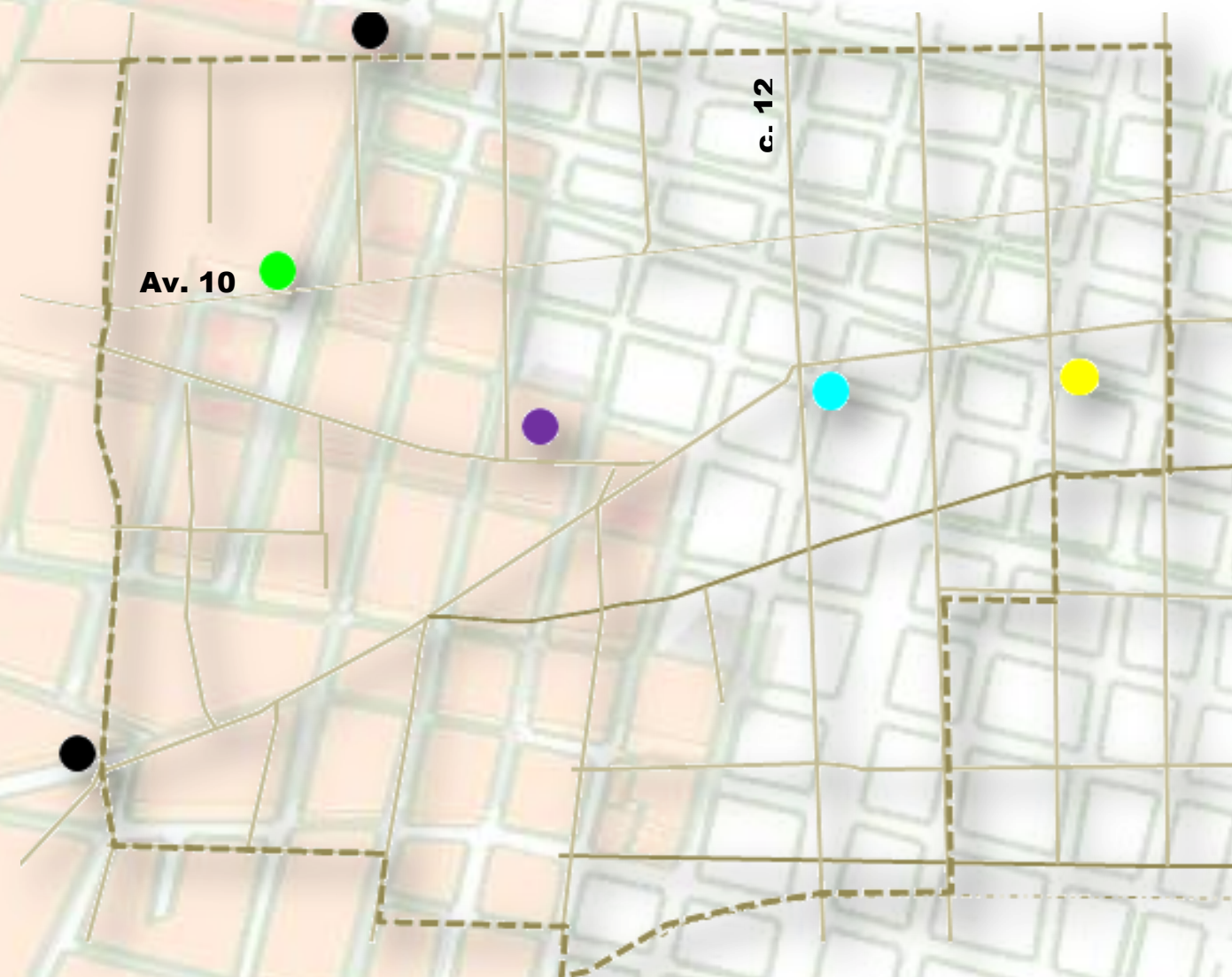


Figura #36. Nodos de confluencia y concentración. Fuente: propia.

El punto en color negro representa el Hospital Nacional de Geriatría y Gerontología Dr. Raúl Blanco Cervantes, que se encuentra en uno de los bordes del área de estudio, define un nodo importante con confluencia y concentración de gran cantidad de personas, sobre todo de adultos mayores.

La figura #37 muestra lo que se puede definir como el centro de los barrios. Esto debido a que contempla 3 nodos importantes como lo son la estación de buses a Puntarenas, la Capilla de Barrio Los Ángeles y el gran espacio público que contiene el busto al General Antonio Maceo. Funciona como tal porque los residentes lo reconocen como el lugar que contiene un valor religioso, civil y económico.

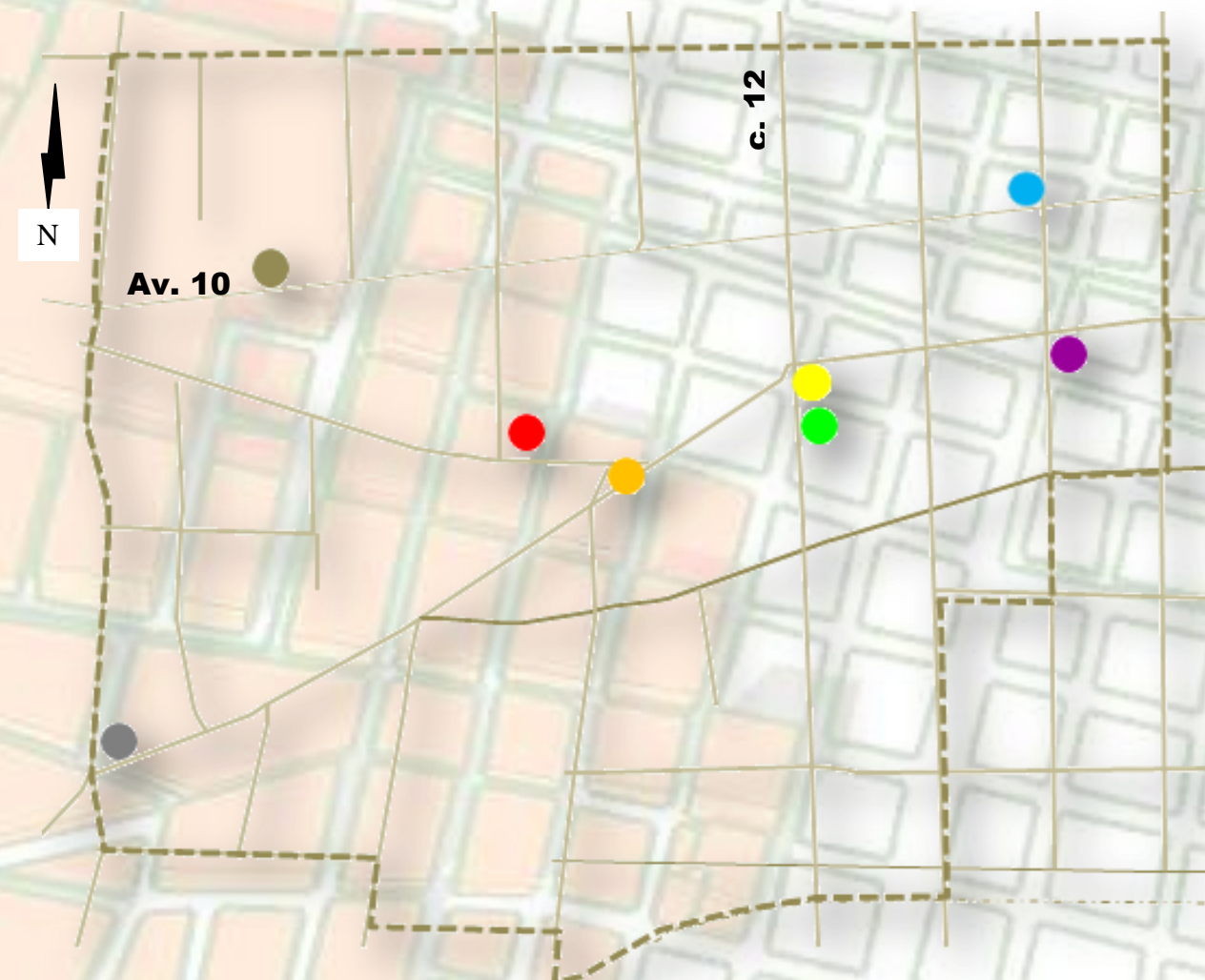


Figura #37. Centro polarizador de los barrios en estudio. Fuente: propia.

2.1.5 Hitos

Son un tipo de punto de referencia donde el observador no entra en ellos, sino que los observa desde el exterior. La mayoría de las veces corresponden a objetos físicos de cualquier tipo. Pueden ser del tipo distantes, es decir que se les vea solamente desde la distancia, o del tipo local que son visibles en una localidad restringida, es decir su escala puede variar. Son utilizados como guías, por lo que deben de gozar de singularidad y especialización para ser recordados, es decir que sean únicos o memorables en un contexto (Lynch, 1998, p. 63-64, 98-99).

Se identificaron dos tipos de hitos relacionados con el área de estudio, los que se encuentran en su interior y los que están en el exterior o borde. Algunos de los hitos al interior son reconocidos en su mayoría por residentes del área, mientras que otros forman parte del imaginario de muchos costarricenses (ver figura



- Estación de buses a Puntarenas
 - Asociación de Educadores Pensionados
 - Gasolinera Barrio Cuba
- Busto del General Antonio Maceo
 - Bomba la Castellana
 - Iglesia Pasión por las Almas
- Capilla de Barrio Los Ángeles
 - Iglesia bautista

Figura #38. Hitos localizados dentro del área de estudio. Fuente: propia.

#38). En el caso de los hitos en el exterior del área de estudio son bastante reconocidos (ver figura #40). La estación de buses a Puntarenas y San Ramón, junto con la bomba La Castellana, corresponden a los dos hitos, dentro del área de estudio, más reconocidos y diferenciados por los costarricenses. Incluso muchas personas los utilizan para dar direcciones y referencias, han formado parte de las experiencias y vivencias de muchas personas y también se les guarda un algún sentimiento. Los otros hitos de la figura #38 sirven como guías para los residentes del sector, ya que gozan de cierta singularidad.



El hito del busto del General Antonio Maceo es reforzado como tal debido a los cruces de sendas donde se ubica que crean una configuración de espacio público diferente y único en el sector, esta característica le brinda un carácter más fuerte que es reconocido por los residentes, sin embargo la asociación histórica hacia este monumento es casi nula. En cuanto a la Capilla de Barrio Los Ángeles y la iglesia bautista son reconocidas por su prominencia a nivel religioso y volumétrico, incluso se hacen visibles a la distancia y contrastan por su belleza arquitectónica y complejidad con las viviendas baratas del sector (ver figura #39). De igual forma el edificio para la Asociación de Educadores Pensionados contrasta con su estilo neoclásico con los comercios y viviendas aledañas, además ocupa dos tercias partes del ancho de la manzana que lo contiene.



Figura #39. Hitos dentro del área de estudio. Fuente: propia.

Los hitos ubicados fuera del área de estudio son reconocidos por la mayoría de los costarricenses debido a su relevancia social, cultural, histórica y arquitectónica. Muchas personas hacen uso de sus instalaciones, caminan a sus alrededores y realizan actividades varias con respecto a estos. Se utilizan como puntos de referencias y orientan a las personas dentro de la trama urbana (ver figura #40)

El Cementerio General y el Obrero son los dos primeros hitos que observamos cuando se ingresa a los barrios utilizando la avenida 10. Por otro lado los edificios del Ministerio de Salud, de la Cruz Roja y del Hospital Nacional Blanco Cervantes son los tres hitos que observamos cuando nos dirigimos hacia el sector norte del cantón central de San José. Se reconoce la Clínica Moreno Cañas y la Estación de Trenes al Pacifico cuando nos encaminamos al sector sur del mismo cantón, a los distritos de Alajuelita y San Sebastián.

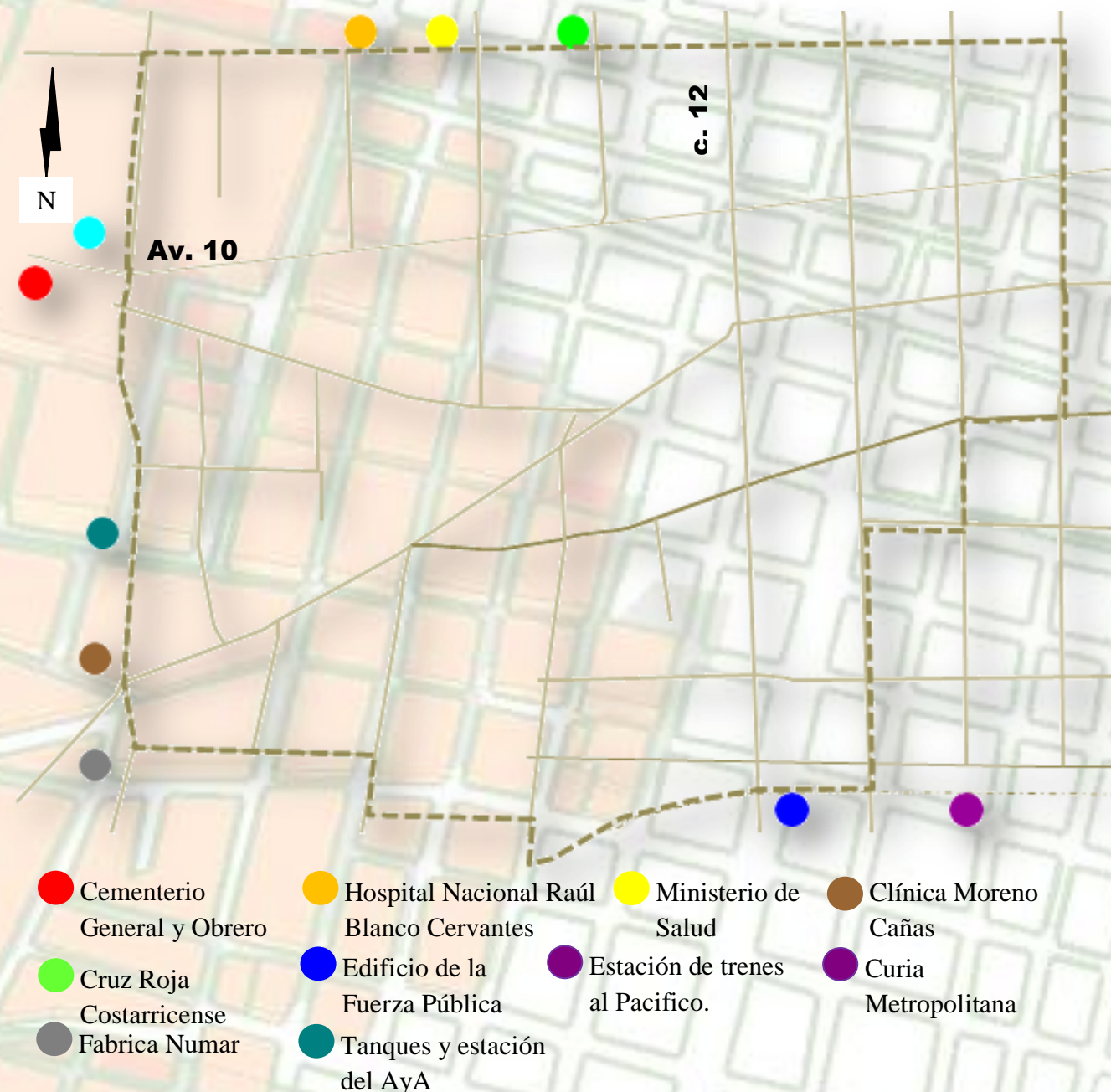


Figura #40. Hitos localizados fuera del área de estudio. Fuente: propia.

El edificio de la Fuerza Pública no es tan reconocido por los costarricenses, pero representa un hito importante para los residentes del sector debido a su escala, su estilo arquitectónico y el simbolismo de poder detrás de la edificación. Cuenta con tres niveles, lo que lo hace sobresalir con respecto a las edificaciones más cercanas y el estilo internacional de sus fachadas le brinda mayor seriedad (ver figura #41).



Figura #41. Hito, edificio de la fuerza Pública, comparado con las edificaciones circundantes.

Fuente: propia.

2.1.6 Sólidos y vacíos.

Este apartado correspondió al reconocimiento de las volumetrías de las edificaciones dentro del área de estudio, que definieron la presencia de sólidos y la ausencia de los mismos que generan vacíos. De esta forma se puede reconocer las áreas utilizadas, las subutilizadas, los espacios verdes, y el espacio público en general. Además permite determinar si hay una distribución o configuración adecuada de las edificaciones con respecto a la tierra o lotes disponibles.

La figura #42 muestra los sólidos, mostrados en color rojo y vacíos identificados en los barrios. Se puede observar los vacíos generados por las sendas que son esenciales para la movilidad y la conectividad entre diferentes puntos. Por otro lado tenemos las parcelas o lotes de dominio público o privado que no cuentan con alguna edificación, se encuentra en ruinas o se utilizan como parqueos, parques, entre otros, por lo que se consideraron como espacios vacíos. Por último tenemos los intersticios entre edificaciones, al interior de las manzanas que generan espacios verdes que corresponden a los patios o jardines posteriores de algunas viviendas, que en algunos casos se encuentran yuxtapuestos.

La misma figura demuestra que en el área de estudio, las manzanas o cuadras no están ocupadas por edificaciones en su totalidad, esto debido al crecimiento urbano poco extensivo, a la búsqueda de áreas abiertas, de espacio público y áreas verdes. Por ello es posible realizar algún desarrollo inmobiliario nuevo, o modificación y ampliación de los inmuebles actuales en forma horizontal.

Se identificaron algunas parcelas sin alguna edificación o en abandono. En un centro urbano como en el que se encuentran los barrios en estudio, este tipo de tendencia del uso de suelo genera una subutilización de la infraestructura urbana existente, además menoscaba la imagen urbana que se tiene del sector y propicia la inseguridad, la delincuencia y la contaminación. La figura #43 muestra dos parcelas que tienen estas características, en esta podemos observar dos lotes abandonados donde se identificó basura y la presencia

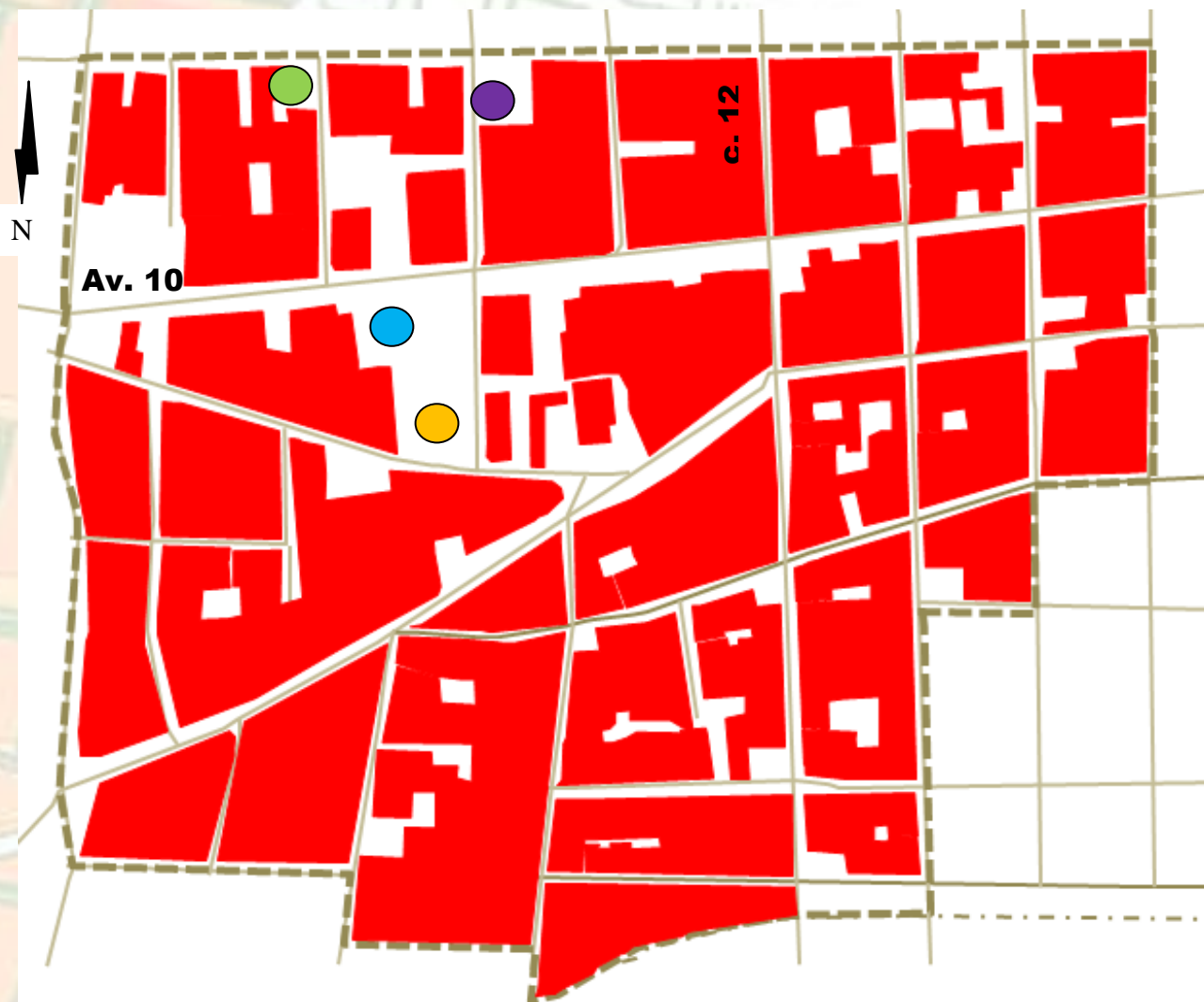


Figura #42. Sólidos y vacíos dentro del área de estudio. Sólidos en rojo, vacíos en blanco. Fuente: propia.



Figura #43. Parcelas subutilizadas y en abandono. Fuente: propia.

de personas indigentes, además provocan una reacción negativa en las personas visitantes y residentes ya que generan sentimientos de pobreza, degradación, subdesarrollo y carencia. En la figura #42 se referencia la ubicación de estas dos lotes.

Otra tendencia del uso del suelo en el sector es la de parcelas destinadas para parqueos, en su mayoría en el sector norte de los barrios. Por la cercanía del Ministerio de Salud, el Hospital San Juan de Dios y el Hospital Nacional Raúl Blanco Cervantes, muchos lotes se utilizan como espacios de estacionamiento de automóviles principalmente. Son parqueos con espacios de 15 a 40 automóviles, los cuales generan superficies duras e islas de calor. Presentan una tendencia de uso de lunes a sábado y en horas entre las 6:00 am y las 7:00 pm, por lo que el resto del tiempo se encuentra con escasa ocupación, lo que se da un uso poco eficiente de estas áreas de tierra en esta zona urbana.

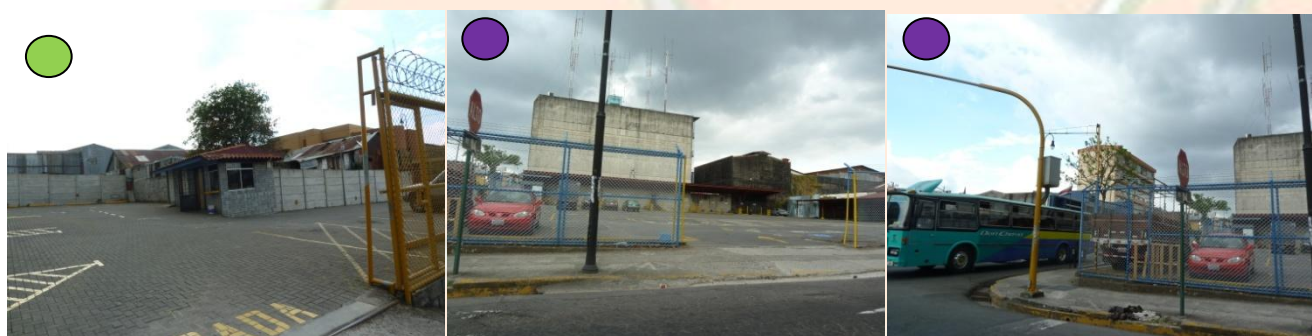


Figura #44. Lotes utilizados como parqueos. Vacios dentro del área de estudio. Fuente: propia.

2.1.7 Resumen de la estructura espacial.

- 3 Las sendas ayudan a establecer un carácter ortogonal y ordenado de la mayor parte de la zona, sin embargo se pierde este en la zona de barrios Almendares.
- 4 Las mismas sendas definen bordes claros que se utilizaron para delimitar la zona de estudio, además generar bordes al interior de esta que han provocado una fragmentación urbana en sectores desvinculados.
- 5 Hay presente un carácter de barrio en diversas zonas dentro del área de estudio definidos por las tipologías arquitectónicas, por la historia y una apreciación más hogareña y próxima. Sin embargo la presencia del comercio y la industria han socavado esa identidad de barrio introduciendo nuevas tipologías arquitectónicas y usos del suelo urbano provocando una modificación de la imagen urbana de los residentes y su percepción de la zona.

- 6 Hay presencia de una red de nodos definidos por las intersecciones de las sendas, pero otros correspondían a puntos con un carácter de concentración y confluencia que definen focos intensivos dentro de los barrios. También se identificó lo que podría denominarse un centro polarizador de la zona de estudio.
- 7 Se identificaron hitos en el interior, el borde y el exterior de la zona de estudio. Muchos son reconocidos por la mayoría de los costarricenses y otros son identificables por los residentes de los barrios. Gran parte de estos cuentan con un valor histórico, arquitectónico y social. El busto al General Antonio Maceo fue uno de los hitos identificados dentro de la zona el cual está siendo subvalorado y olvidado.
- 8 Los vacios destinados para el uso de las sendas son bien identificables y claros. Los sólidos determinados por las volumetrías de las edificaciones demarcan adecuadamente, en muchos sectores, los espacios vacios. Sin embargo se pierde la claridad con que están distribuidos los sólidos y vacios dentro de la zona de estudio debido a los usos de suelo y la orientación que les han dado los propietarios al suelo urbano.

2.2 Estructura funcional.

Estructura funcional

Como establece Mausbach la ordenación de un territorio debe ser una medida política del Estado, que abarque una planeación a nivel nacional, regional y a nivel urbano, como escalas de intervención y ordenamiento de la tierra de un país o nación (1985, pag.7). En un estudio como el presente es esencial identificar el nivel de la planeación urbana en el que se enfocará la investigación ya que afecta directamente las variables de análisis y los resultados que se obtengan.

Para los barrios en estudio se debe tomar en cuenta el planeamiento a nivel urbano realizado en esta área. Qué cursos de acción se llevaron a cabo para hacer frente a problemas de aprovechamiento del suelo, de tráfico, de zonificación, entre otros, y de esta forma mejorar las condiciones de habitabilidad para los residentes y transeúntes. Por ello se identificarán estos diferentes componentes para determinar las debilidades y fortalezas de los mismos, en aras de reconocer su incidencia en el desarrollo social, cultural y económico de la comunidad.

2.2.1 Sistemas de transporte.

Aspectos relacionados con el transporte público y privado, el peatonal, el férreo y el de carga, entre otros, son relevantes e importantes de considerar debido a ciertos factores, por un lado se pueden convertir en una amenaza o una oportunidad para la seguridad y el bienestar social, y han afectado la estructura urbana debido al incremento del tráfico rodado (Mausbach, 1985, p. 53).

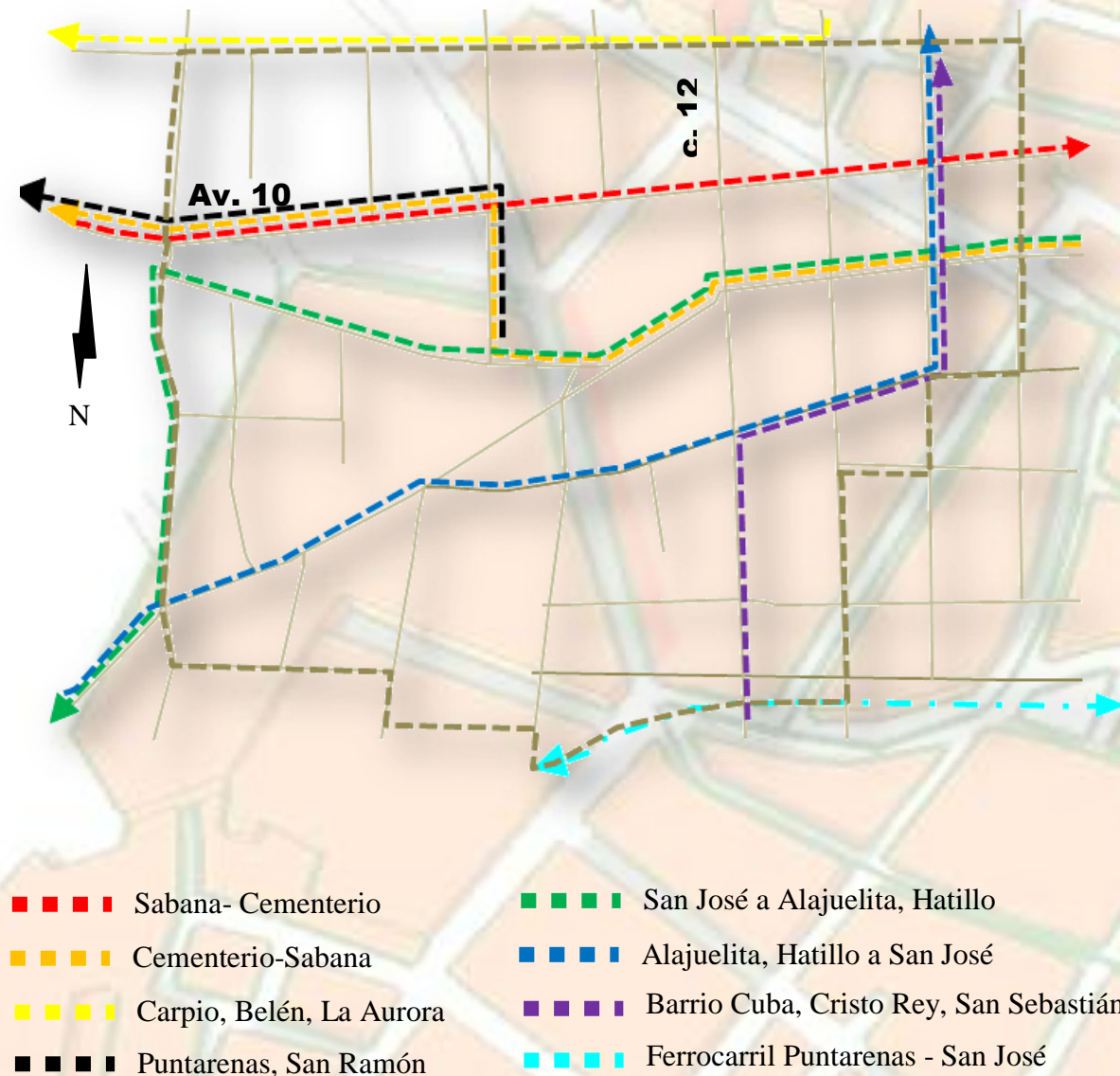


Figura #45. Recorridos y sentido de los medios de comunicación y transporte público. Fuente: propia.

En cuanto a las superficies para el tráfico destinados a medios de comunicación y transporte público, se identificaron sendas que funcionan para este fin. En la figura #45 podemos observar los recorridos y sentidos de las principales rutas autobuseras que atraviesan o están cercanas al área de estudio.

Transportes Doscientos Cinco S.A. es la empresa encargada del transporte público entre Alajuelita y San José centro, correspondiente a la ruta 94, que tiene como destinos Alajuelita, El Llano, Los Filtros, San Felipe, Tejarillos, Concepción, Geraneos, Esquipulas, Cochea, La Chorotega, La Ververna. La empresa Metrocoop S.A. dirige el transporte público entre Hatillos con San José centro, la ruta asignada es la 90-91 y cubre Hatillo 1, 2, 3, 4, 5, Colonia 15 de Setiembre, Barrio Cristo Rey, Sagrada Familia, Hatillo 6, 7 y 8.

Transmasoma S.A. es la empresa dedicada al transporte público entre Barrio Cuba, Cristo Rey y San José Centro, con la ruta 03. Mientras que la empresa Empresarios Unidos de Puntarenas se encarga del transporte público entre San José, San Ramón y Puntarenas con la ruta 204. Biusa S.A. se dedica al manejo del transporte público entre La Carpio, Hospital México, La Uruca y San José, con ruta 10. Autotransportes Sabana Cementerio S.A. con ruta 02, maneja los recorridos entre Sabana Cementerio y San José, en un circuito contrario a las manecillas del reloj. Transcesa S.A. con ruta 07 y paradas en la Caja del Seguro Social, Paseo de Los Estudiantes, Parada Tracopa, Parada de Puntarenas, Avenida 10, Sabana, Paseo Colón, Hospital de Niños, Hospital San Juan de Dios, Avenida Segunda, Parque Central, también sigue un circuito en sentido de las manecillas del reloj. La figura #46 nos muestra los modelos de autobuses que se utilizan en estas rutas y son observables en la zona de estudio.



Figura #46. Modelos de autobuses para transporte público que atraviesan la zona de estudio.

Fuente: <http://infobuscr.blogspot.com>

Lo anterior nos brinda un panorama del gran flujo de transporte público que atraviesa la zona en estudio, sobre todo en horas de mayor afluencia vehicular, como lo son entre las 6:00am y las 8:00 am y las 5:00 y 7:00 pm, de lunes a viernes principalmente, lo que afecta a los barrios ya que se generan elevados niveles de

ruido, contaminación y riesgo por accidentes, además de propiciar una fragmentación urbana del área, generando sectores divididos por sendas de alto tránsito vehicular.

el sentido o dirección en que son transitados. De igual forma que con el transporte público, este flujo vehicular atraviesa los barrios en estudio, incrementándose la cantidad de automotores en “horas pico”.

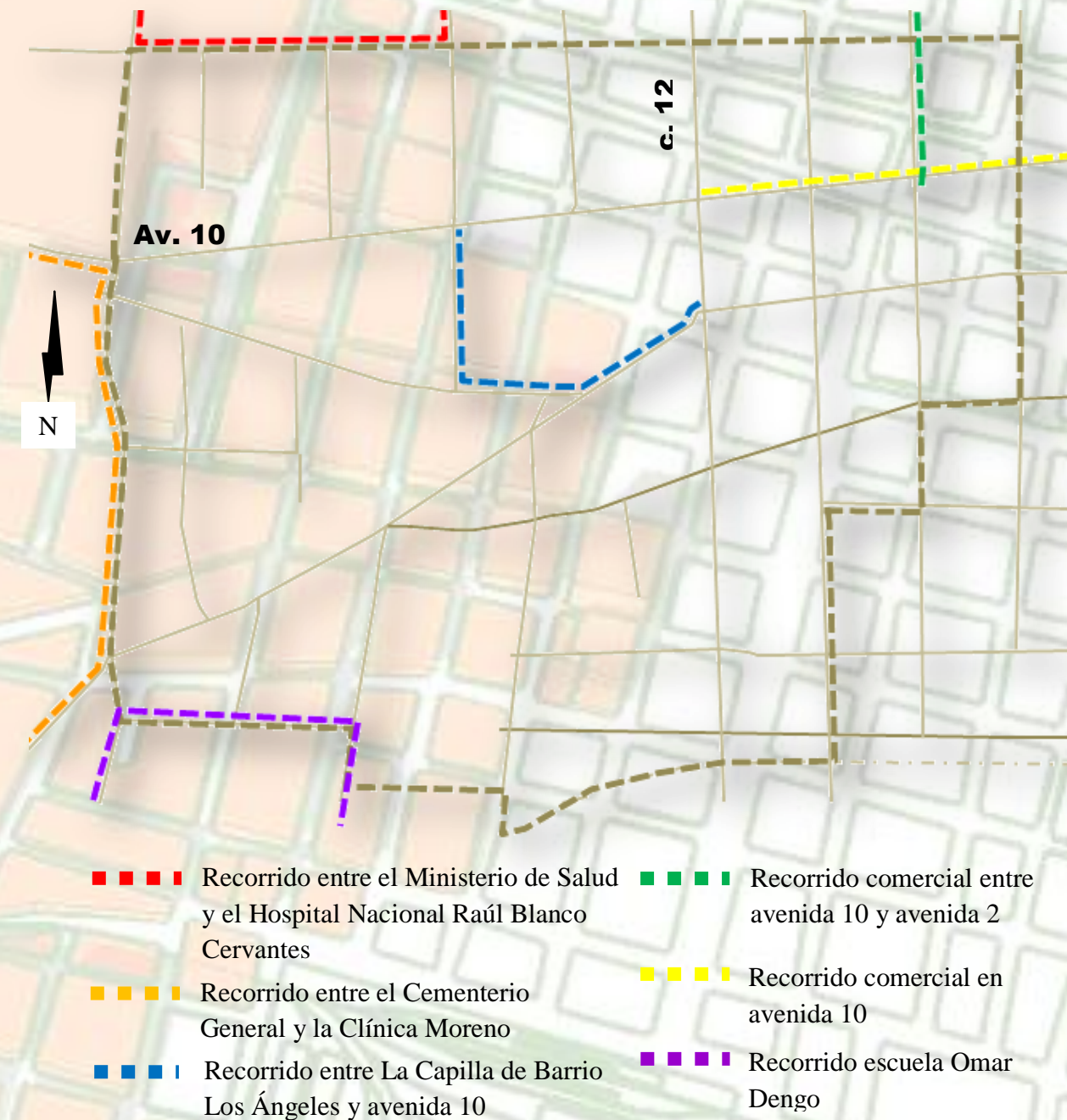
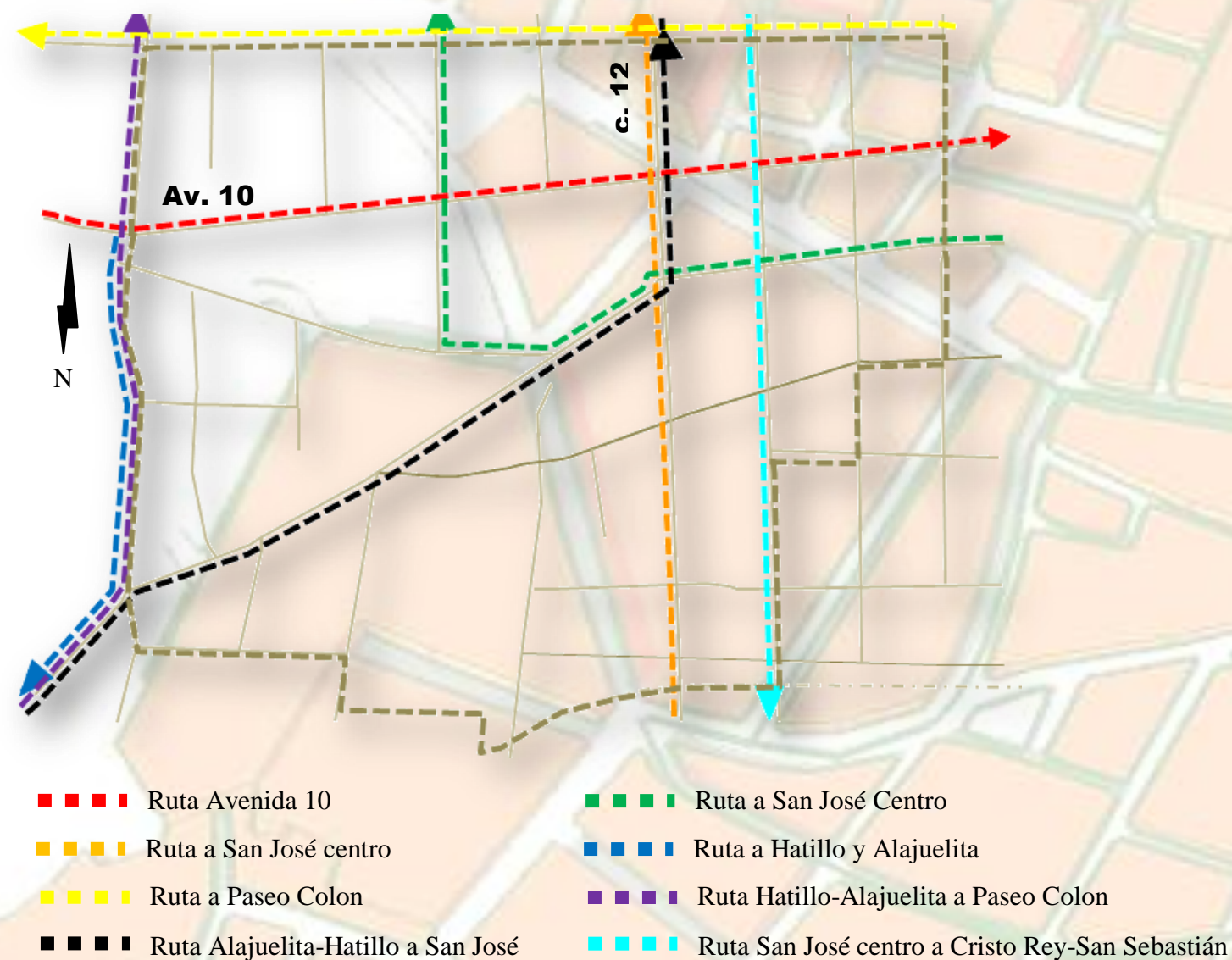


Figura #47. Recorridos y sentidos principales del tráfico vehicular privado con respecto al área de estudio.

Fuente: propia.

Las superficies para el tráfico vehicular privado corresponden a las sendas identificadas en la figura #19. Sin embargo se pudo observar ciertas sendas que presentaban una mayor afluencia vehicular, debido a que comunican con otros sectores urbanos importantes como lo son Mata Redonda, Paseo Colon, San José centro, Hatillos, Alajuelita y San Sebastián, entre otros. La figura #47 muestra estos principales recorridos y

Figura #48. Recorridos peatonales más importantes identificados con respecto al área de estudio.

Fuente: propia.

La cantidad de recorridos peatonales significativos identificados en el área de estudio fueron más reducidos que aquellos utilizando algún automotor, la figura #48 muestra esta situación. Si bien los residentes y transeúntes utilizan las sendas identificadas en la figura #19 como espacios para la movilidad peatonal, se observó una serie de flujos predominantes que presentan una periodicidad. Dado la cercanía de hospitales y una clínica, de cementerios y de corredores comerciales, entre otros, las personas generaban circulaciones alrededor de estos, las cuales dependen de los horarios de atención y de apertura.

En la misma figura podemos notar como estas circulaciones peatonales son de mediana y pequeña distancia, y están concentradas en ciertas zonas. Esta situación se da debido a que están delimitadas por importantes flujos vehiculares como los mostrados en las figura #45 y #47.

2.2.2 Vialidad.

En este punto se debe considerar la coordinación de las redes de viales con las edificaciones para así moldear la estructura urbana, con consideraciones de accesos, iluminación, buenas condiciones de habitabilidad, sucesión de espacios, belleza del conjunto, entre otros, es decir debe adoptar algún tipo de ordenación para el tráfico y para ello se es importante conocer sobre los tipos y dimensiones de las diferentes clases de vías (Mausbach, 1985, p. 91).

Ya se mostró en la figura #21 los tipos de redes vehiculares que según el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) atraviesan la zona de estudio, las cuales correspondieron a rutas de travesía y las calles de los cuadrantes.

En este apartado se identificó las diferentes direcciones de estas sendas con el fin de comprender la movilidad dentro y fuera del área de estudio. La figura # 49 muestra los sentidos de las calles, las cuales se dirigen de forma alterna de norte a sur, viceversa, y de este a oeste, viceversa, lo cual genera un movimiento a favor de las manecillas del reloj cuando se quiere bordear una cuadra. Este hecho se da para permitir el uso de dos carriles en un mismo sentido y así reducir los problemas por congestión vial.

En la zona se identificaron diferentes tipos de vías, las cuales cumplen diversas funciones (Mausbach, 1985, p. 92). Se encontraron las calles de acceso para viviendas, las cuales no tienen salida y sirven de acceso a los residentes a sus casas. Se determinó que son apropiadas debido a que no sobrepasan una gran longitud, por lo que el tráfico rodado no interfiere en la tranquilidad del espacio residencial. En el sitio se encontraron tres calles de este tipo, las cuales se muestran en la figura #50.

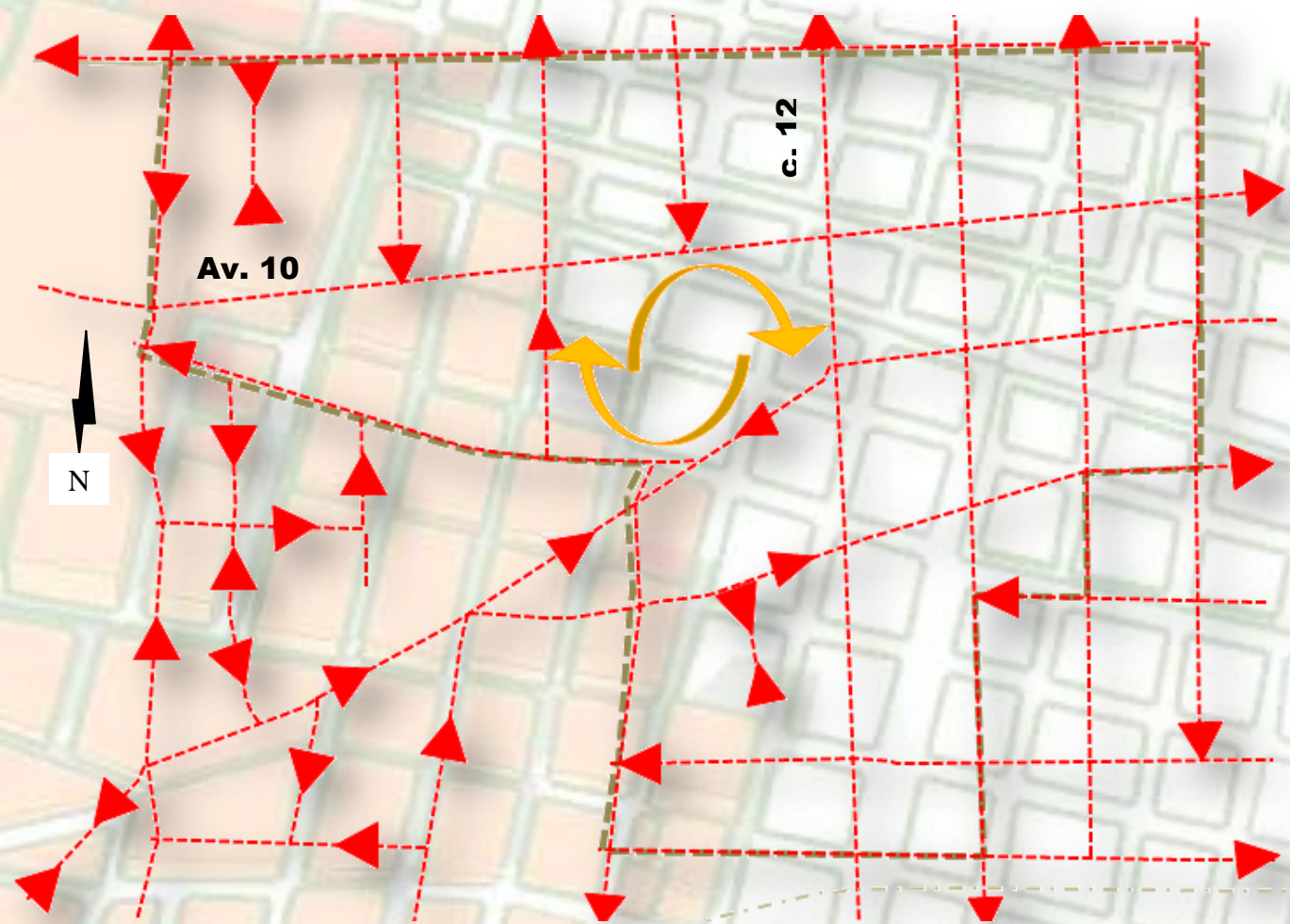


Figura #49. Sentidos en que se utilizan las sendas actuales en el sitio. Fuente: propia.



Figura #50. Calles sin salida de acceso a viviendas. Fuente: propia.

Las calles de acceso a residencias contaban con las características de tener salidas y dos carriles de circulación en un solo sentido, por lo que la calzada tiene dimensiones entre 5.50 m y 7.00 m. Las viviendas cuentan con accesos que lindan con estas vías, por lo que se permite una movilidad adecuada. La circulación vehicular en esas vías genera ruido, contaminación y riesgos por accidentes de tránsito (ver figura #51). Cabe destacar que debido al incremento de la actividad comercial en la zona, muchas vías ya no cuentan con ese carácter de acceso a residencias.

También se encontraron calles colectoras de circulación, que buscan enlazar las vías de los sectores residenciales con aquellas de mayor volumen vehicular (ver figura #52). Debido al alto tránsito vehicular público y privado, mostrado en las figuras #28 y #30, gran proporción de vías en el área de estudio se han convertido en calles colectoras, por lo que se está dejando de lado un carácter más barrial y comunal.

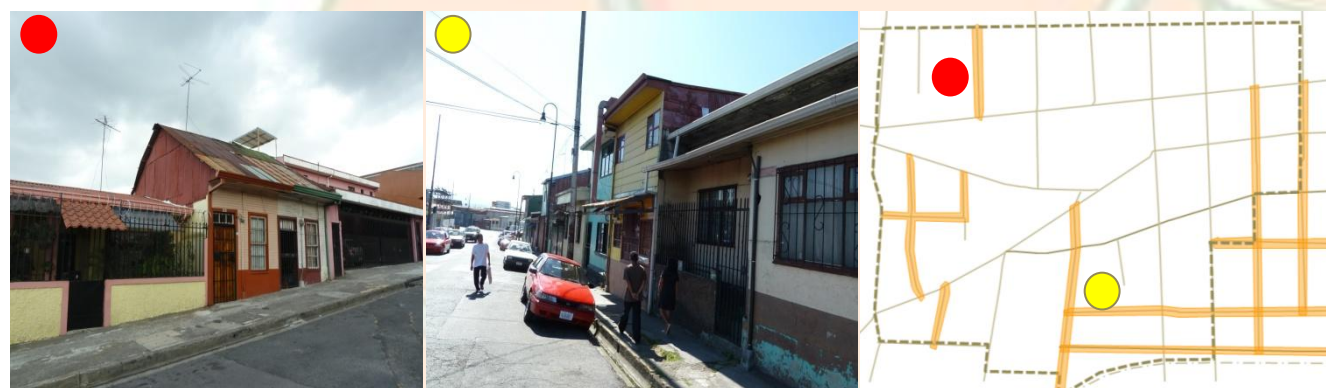


Figura #51. Calles de sectores residenciales. Fuente: propia.

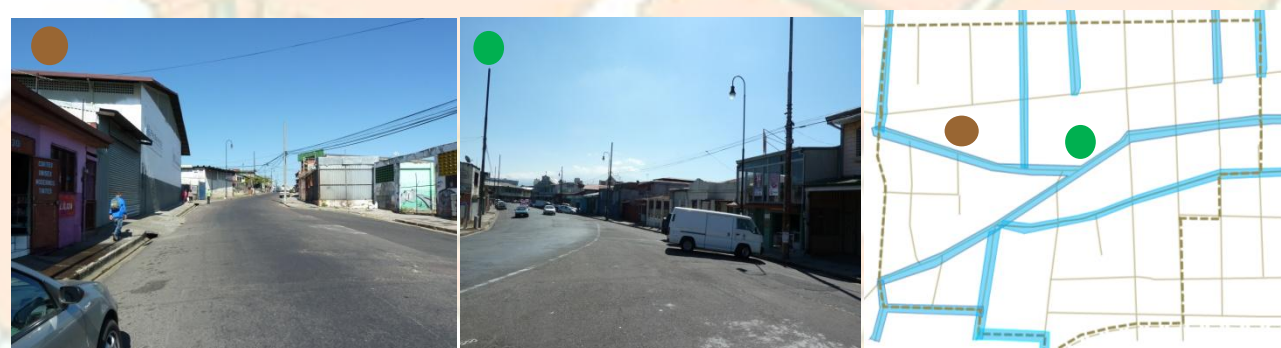


Figura #52. Calles colectoras de circulación. Fuente: propia.

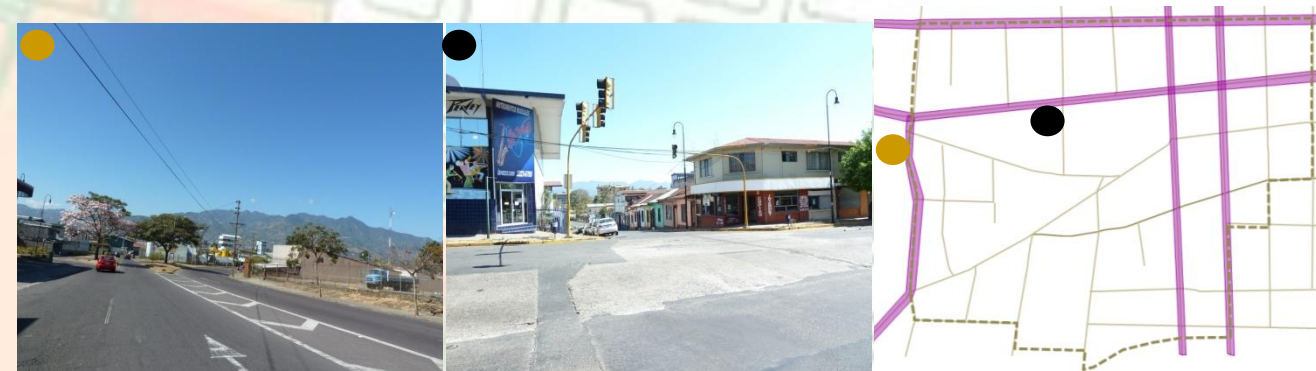


Figura #53. Arterias de circulación. Fuente: propia.

Por último, se identificaron arterias de circulación que sirven para el tráfico dentro del municipio, cuentan con edificaciones a sus lados y accesos directos a las parcelas con las que colindan, (ver figura #53). Están configuradas para dos vías, con 4 o 5 carriles, lo que representa una distancia de entre 14 y 16 metros de ancho de calzada, su alto flujo vehicular dificulta el cruce peatonal por estas vías, por lo que se hace necesario el uso de pasos peatonales a nivel con semáforo.

2.2.3 Estacionamientos.

“Un importante factor en la ordenación de viales de zonas residenciales es el emplazamiento y disposición de las necesarias superficies para estacionamiento de los vehículos de los propietarios y de otras personas.” (Mausbach, 1985, p. 99).

La cuestión relacionada con el empleo de garajes o espacios de estacionamientos individuales es que no son los más apropiados ya que desintegran los jardines y propician la fragmentación urbana, tampoco el uso de garajes colectivos ya que estropeen la imagen del espacio destinado al tráfico rodado. Mausback propone que los espacios destinados a los aparcamientos deben estar ubicados estratégicamente para evitar las molestias a ciertas zonas, sobre todo la residencial (1985, p. 100).

Con esas premisas se observó la distribución de los lotes o espacios destinados a parqueos dentro del área de estudio. La figura #54 muestra los aparcamientos para automóviles y motocicletas en la zona, estos brindan servicio de parqueo por hora a ¢700, o por día a ¢10 000, dependiendo de las necesidades de las personas. Son principalmente de un nivel, con algunas áreas techadas y otras descubiertas. Como se mencionó en el apartado 2.1.6 están concentrados cerca del Ministerio de Salud y el Hospital Nacional Raúl Blanco Cervantes, además de áreas comerciales.

Es importante recalcar que la distribución de estos espacios no parece seguir algún tipo de ordenación vial para superficies de estacionamiento, si bien satisface de manera aceptable las necesidades de comercios y

servicios aledaños, no brinda una función adecuada para los residentes, por lo que los mismos han optado por contar con garajes individuales. La figura #55 muestra como algunas viviendas han sido adaptadas para albergar uno o dos espacios de estacionamientos o garaje para automóviles, ello implica que se ha perdido jardín y se ha hecho intenso el uso de portones en su mayoría sólidos o con rejas metálicas

2.2.4 Peatonización.

“En Costa Rica, el porcentaje de personas que presentan algún tipo de discapacidad asciende al 10% del total de la población del país y las personas adultas mayores representan el 7.9% de la misma” (Caja Costarricense de Seguro Social, p. 6)

La consideración de todas las personas, principalmente en lo que respecta a la movilización en los espacios públicos y la accesibilidad a espacios privados es de vital importancia, y es reconocido en nuestro país con la Ley de Accesibilidad Universal o Ley 7600, con la Ley 7935 o Ley Integral para la Persona Adulta Mayor, entre otras. La Peatonización está relacionada con la facilidad con que las personas pueden hacer uso de los espacios sin necesidad de automotores y como muestra la cita anterior 17.9% de la población nacional presenta necesidades de acceso muy específicas y a ellas hay que sumarle las mujeres embarazadas, los niños y niñas pequeños, las personas con obesidad y las discapacitadas.

“La peatonización es un medio que brinda confort a la gente, que da apoyo a las actividades comerciales, y que promueve tantas funciones urbanas como sean deseables y posibles” (Brenes Mata, 1995, p. 21)

Los espacios peatonizados procuran vitalidad y embellecimiento de las áreas urbanas, tratan de disminuir la dependencia del automóvil y rehacer la ciudad a una escala humana, ayudan a la consecución de un ambiente más sano a través de un aire más puro y brinda a las personas mayor libertad de movimiento. (Brenes Mata, 1995, p. 21)

Por ello en esta sección se muestra los resultados obtenidos de la observación en el área de estudio respecto a los elementos u objetos que refuerzan o amenazan la adecuada peatonización para las personas. Se consideró a las aceras como principal espacio para la movilización de las personas, con estas se determinó la disposición de rampas para salvar los desniveles entre las calzadas y las aceras, los obstáculos, las señalizaciones y la regularidad de las superficies, entre otros.

Se debe tomar en cuenta la figura #19, que indica las sendas identificadas en la zona. Estas están conformadas por la superficie de rodamiento para automotores, que son en su mayoría para dos carriles en



Figura #54. Lotes o espacios para aparcamiento identificados en el área de estudio. Fuente: propia.



Figura #55. Garajes individuales de residencias dentro del área de estudio. Fuente: propia.

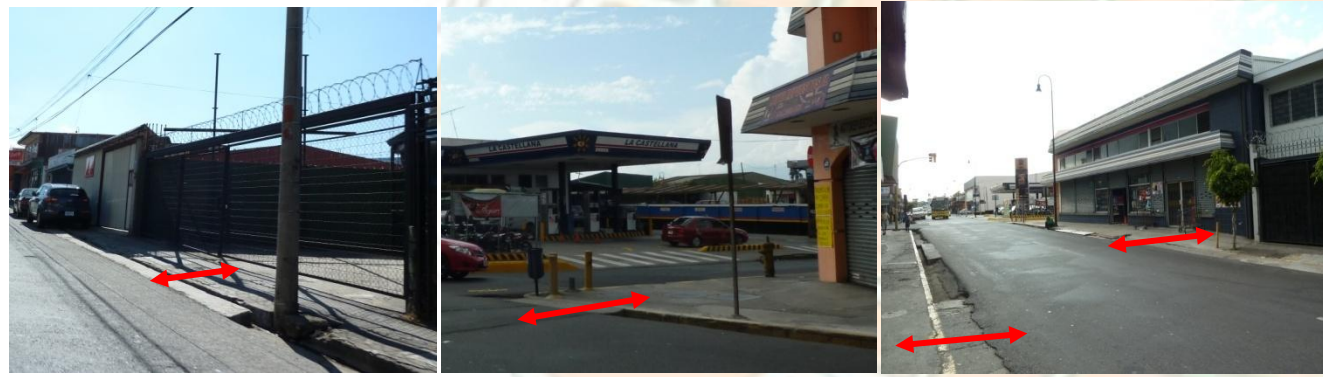


Figura #56. Utilización de rampas entre aceras y calles. Fuente: propia.

En cuanto a la regularidad de las superficies de las aceras se determinó que no propician la movilización peatonal en forma segura. El riesgo de accidente por alguna caída o resbalón es alto, ya que estas superficies presentan abultamientos, huecos, pendientes y diversos materiales que generan una condición de estrés e inseguridad para el peatón. En la figura #58 podemos observar ejemplos que presentaban estas características.

Los obstáculos en el espacio público también fueron evidentes, la figura #59 muestra como las aceras tienen anchos mínimos que permiten el paso de al menos dos personas, mientras en otros sectores hay presencia de muros o grandes desniveles, esquinas inapropiadas, huecos, entre otros. En general los espacios y elementos para una peatonización adecuada son mínimos. Si le sumamos el efecto de las sendas identificadas con grandes flujos vehiculares, queda como remanente áreas para el peatón que funcionan únicamente para el



Figura #57. Ausencia de rampas en esquinas y cruces de calles de los barrios o con deficiente señalización.

Fuente: propia.



Figura #58. Irregularidad de las superficies de las aceras en la zona de estudio. Fuente: propia.

un solo sentido, y aceras a ambos lados con dimensiones entre los 1.00 m y 2.50 m, las cuales están disponibles para la movilización de las personas

La utilización de rampas entre aceras y calles fue visible, aunque no fueron construidas originalmente para el peatón, más bien fueron consideradas como salidas de garajes de viviendas y para los comercios. A pesar de ello la figura #56 muestra como se aprovecha el nivel entre las aceras y las calzadas para generar esos pasos sobre los caños, que permite que todas las personas crucen sin dificultad de un extremo a otro de las sendas.

Por otro lado se identificó una ausencia de rampas en la mayoría de los cruces de sendas, sin embargo en aquellos casos donde si habían estaban mal señalizadas y sin la demarcación vial debida para el paso peatonal. En la figura #57 podemos ver ejemplos de esta situación.



Figura #59. Obstáculos identificados en el área de estudio que encarecen una adecuada peatonización.

Fuente: propia.

paso y no para el disfrute y el embellecimiento.

Aun con el empleo mínimo de aceras para las personas se encontró ciertas cuadras que no contaban con estas lo que propicia la exclusión de los peatones. Además se identificaron espacios donde las actividades comerciales y de servicios han menoscabado el espacio público, propiciando el uso de automóviles. Y por último la basura en ciertas zonas interrumpe el paso y genera graves conflictos estéticos y de salud al medio urbano. En la figura #60 se muestran algunos ejemplos que delatan esa realidad en el área de estudio

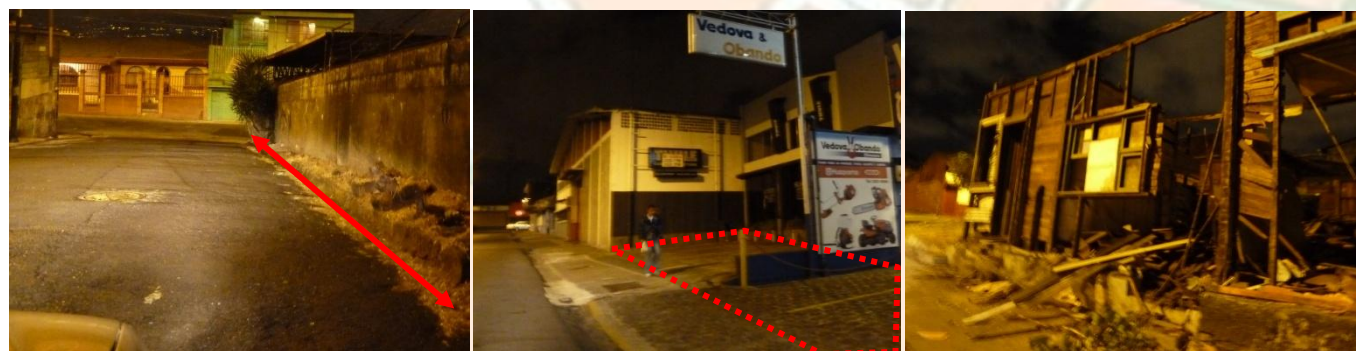


Figura #60. Otros ejemplos que niegan la peatonización. Fuente: propia.

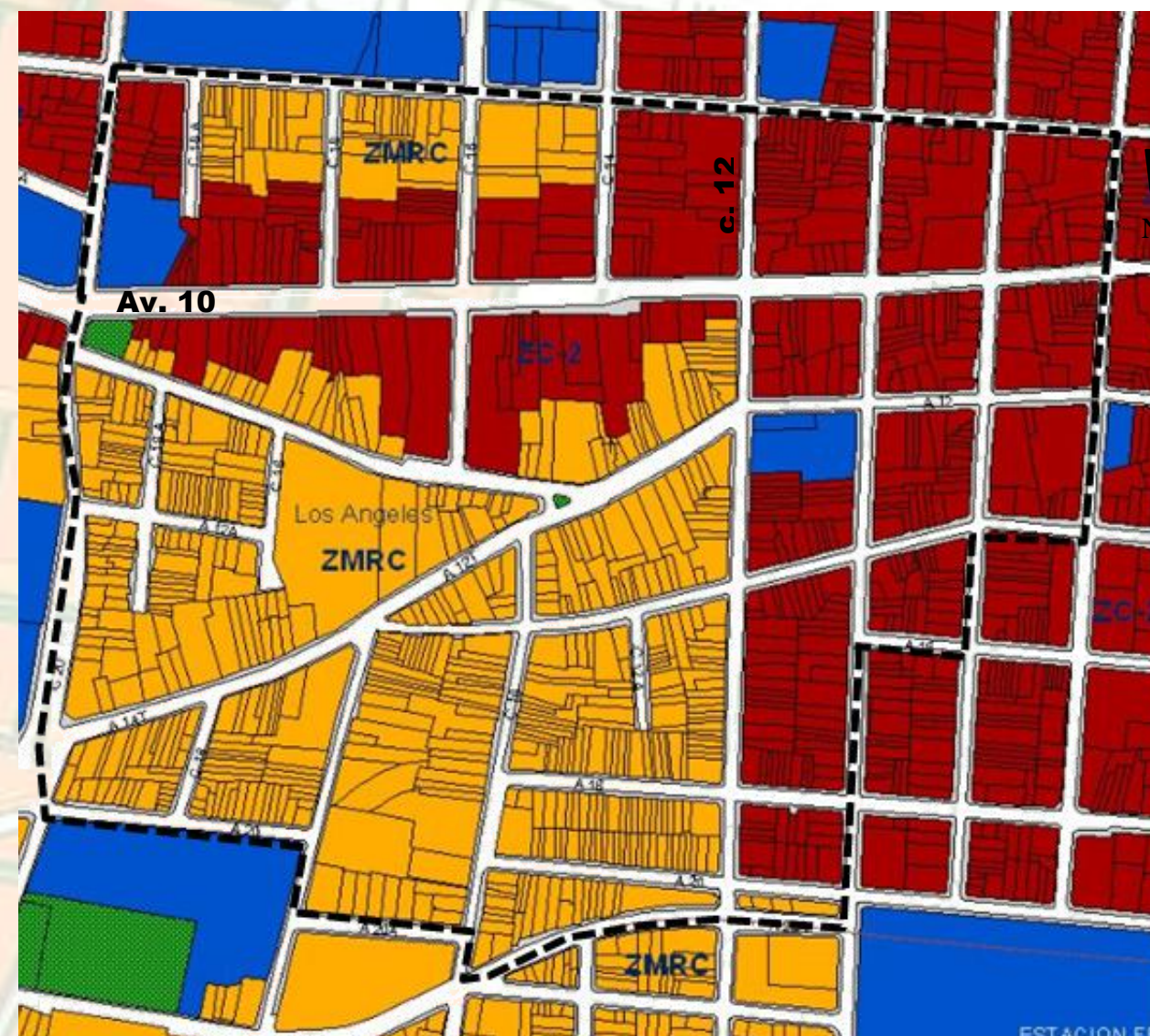
2.2.5 Uso del suelo.

Este apartado está relacionado con el uso o actividades a que se destina un predio, que pueden ser del tipo residencial, industrial, comercial, recreativo, gubernamental, entre otros. La Municipalidad de San José establece en su Plan Director Urbano (de ahora en adelante PDU) la zonificación del uso del suelo para los barrios en cuestión, la cual persigue una serie de objetivos urbanísticos como la identificación de los usos predominantes, la delimitación de los usos para orientar el desarrollo, la armonización de actividades para minimizar los conflictos, la regulación de la intensidad con que se lleve a cabo una actividad, entre otros.

El mismo plan regula las diferentes actividades que se desarrollan en el cantón y contribuye a la consolidación de ciertos usos y actividades y a la protección de otras que resulten molestas o incompatibles.

Se muestra en la figura #61 el mapa de usos del suelo establecido en el PDU para los barrios en estudio. Se puede observar que hay un predominio de las zonas de uso mixto para residencias y comercio y de zonas comerciales tipo 2. Se identifican áreas de tipo institucional y un área verde de uso recreativo.

El PDU define las zonas comerciales tipo 2 (ZC-2) como aquellas correspondientes al centro actual del cantón de San José y que se caracterizan por tener lotes promedio de 430 m² y con frentes mínimos de 15 m.



- | | |
|--|---|
|  Zona de uso mixto (vivienda, comercio y servicios) |  Zona comercial tipo 2 |
|  Uso institucional |  Áreas verdes y uso recreativo |

Figura #61. Zonificación del uso del suelo en los barrios en estudio según el PDU.

Fuente: http://www.msj.go.cr/doc_municipal/pdu.html

El propósito de esta zona es desarrollar las actividades comerciales y de servicio de alcance nacional, debido a la posición estratégica en que se encuentra. Sin embargo se establecen una serie de actividades no permitidas como lo son: bodegas y almacenes de depósito, depósitos de materiales de construcción,

depósitos de chatarra, talleres de enderezado y pintura, talleres de forja y hojalatería, industriales (como precisión, troqueles y moldes, aluminio, torno y maquinaria industria), talleres de artesanía, talleres de carpintería y ebanistería (excepto los PYMES, hasta los 100m² de área útil); industria alimentaria domestica, talleres automotrices, lavado de autos, estaciones de servicio y gasolineras, lubricentros y cambios de llantas, y moteles (Municipalidad de San José, pag.25)

Las zonas mixtas residencia-comercio (ZMRC) son aquellas zonas del cantón en proceso de transformación, que se ubican generalmente en áreas de transición, entre centros o corredores comerciales y de servicio y las áreas residenciales existentes, donde se da una mezcla funcional de residencia y comercio. En estas zonas se tiene como propósito reforzar o mantener la función residencial existente en estas áreas, pero aceptando a la vez su coexistencia con actividades comerciales y de servicios no molestos. Los lotes dentro de estas zonas presentan características de superficies mínimas de 250 m² y con frentes mínimos de 10 m. (Municipalidad de San José, pag.25-26)

Las actividades no permitidas dentro de estas zonas son: talleres mecánicos, de baterías, electromecánicos, fibras, embrague, frenos y muflas, talleres de carpintería y ebanistería, excepto los PYMES hasta 50 m² de área útil, mercados y supermercados mayores a 500 m², bodegas de más de 100 m², imprentas, litografías, bares, clínicas de hospitalización, estacionamientos y terminales de autobuses, entre otros (Municipalidad de San José, pag.26)

Las zonas de áreas verdes y comunales y de servicios institucionales y gubernamentales se explicaran en la sección 1.5.4 con respecto a la legislación y normativa correspondiente.

Seguidamente se muestran mapas de los principales usos de suelo dentro del área de estudio identificados en esta investigación, que se compararan posteriormente con la información mostrada en la figura #61.

La figura #62 muestra la localización de los usos institucionales, comunales y gubernamentales identificados dentro y fuera del área de estudio. Al comparar este mapa con la figura #61 evidenciamos que los usos son congruentes en ambos gráficos.

La figura #61 no muestra información sobre lotes baldíos y edificaciones abandonadas, por ello se identificaron estos en la figura #63. Además se corroboró la correspondencia en cuanto a la ubicación de las áreas verdes en ambas figuras, la cual coincide.

Se denota que hay una deficiencia en cuanto a áreas de recreo y de esparcimiento en los barrios y una

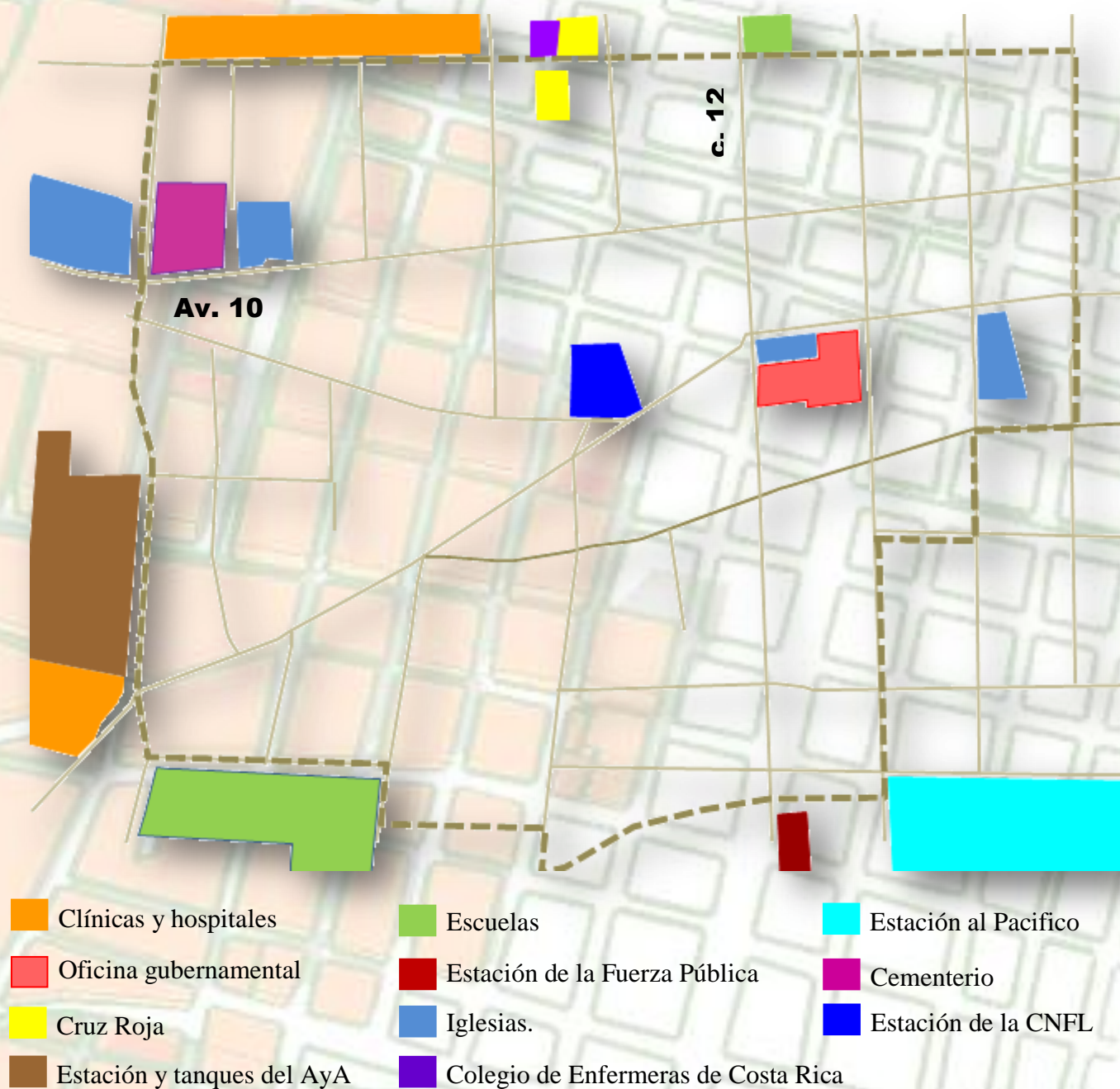


Figura #62. Actividades institucionales, comunales y gubernamentales identificadas en el área de estudio.

Fuente: propia.

cantidad considerable de áreas subutilizadas. El PDU menciona que debe existir un equilibrio en el aprovechamiento del suelo y de las actividades que se desarrollan en este, por lo que promueve que se evite la ociosidad de los terrenos (Municipalidad de San José, pag.21). También establece que en el cantón existe un importante déficit de áreas verdes y recreativas públicas, por ello ha establecido metas para alcanzar una



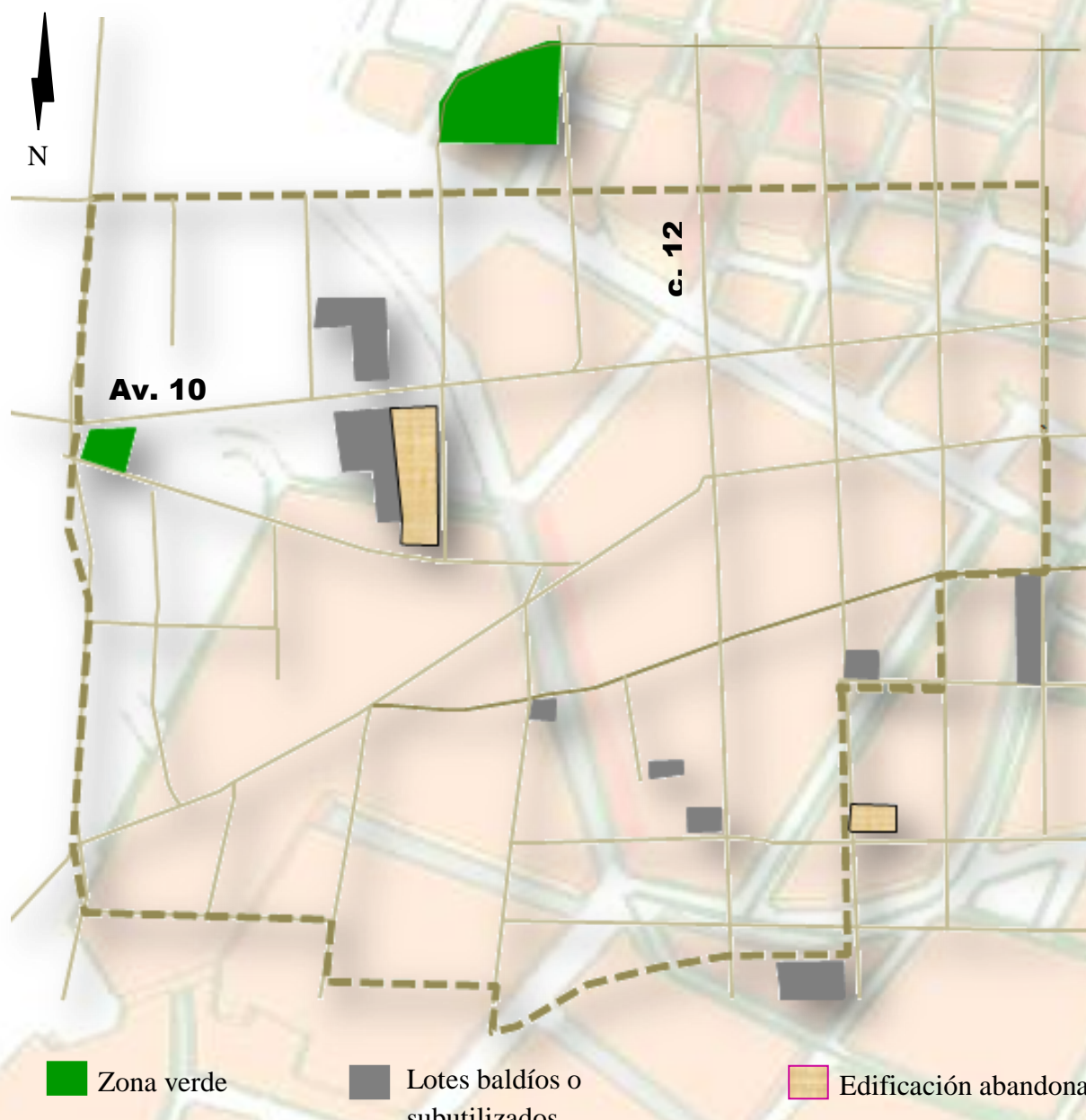


Figura #63. Zonas verdes, lotes baldíos o subutilizados y edificaciones abandonadas. Fuente: propia.

cantidad mínima de espacios de recreo por habitante, con el fin de conservar un ambiente sano y con posibilidades recreativas adecuadas (Municipalidad de San José, pag.26). Lo anterior muestra que pueden existir medios para implementar soluciones que pueden darse al interior de los barrios.

La figura #64 muestra los usos residenciales, comerciales e industriales identificados en los barrios, que fue resultado de la observación de la realidad urbana. Al compararla con la figura #61 podemos determinar que no hay una correspondencia biunívoca entre ambas. Las áreas residenciales están esparcidas por toda el área

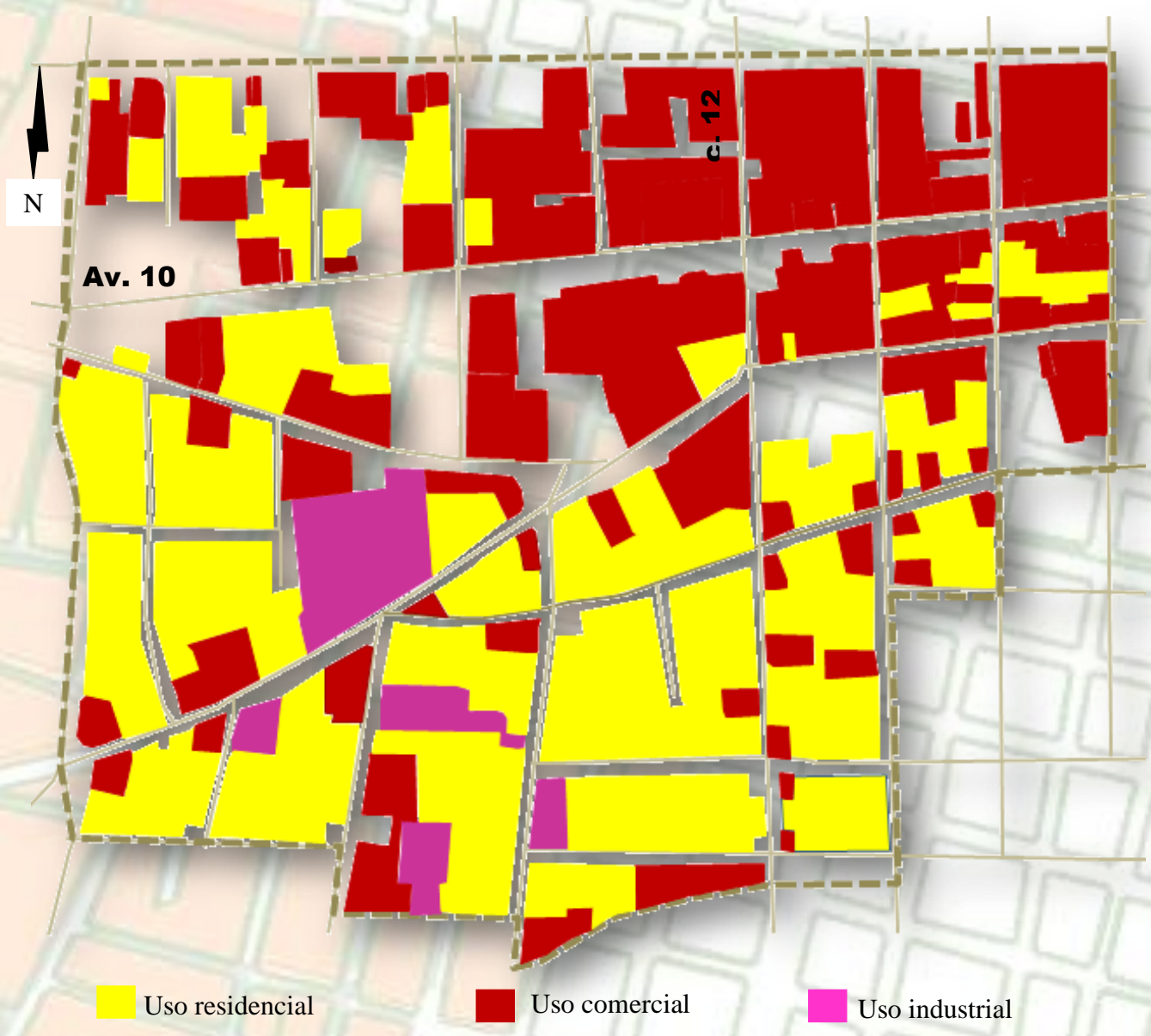
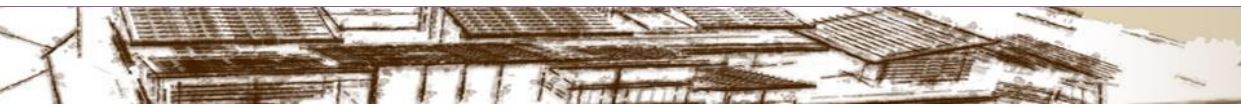


Figura #64. Residencias, comercio e industria identificados en el área de estudio. Fuente: propia.

de estudio y en algunos sectores están mezcladas con usos industriales de pequeña escala lo que genera una percepción de contraste visual de dos usos que pueden no ser compatibles. Los comerciales varían desde negocios pequeños como pulperías, barberías, sodas, bares, panaderías, entre otros, a negocios de mediana escala como restaurantes, tiendas por departamento, talleres mecánicos, ventas de artículos diversos, entre otros.



Se observó un uso mixto del suelo con residencial y comercio, lo cual permite a los moradores contar con los servicios y productos que requieran y se genera una dinámica de crecimiento económico a nivel privado y particular. Sin embargo ciertas actividades comerciales no son compatibles con el uso residencial e incluso se declaran como actividades no permitidas en el PDU, lo cual indica que no se sigue a cabalidad los lineamientos establecidos en dicho plan.

La figura #65 muestra un ejemplo de actividades comerciales compatibles y no compatibles para las residencias definidas por la Municipalidad de San José.



Figura #65. Ejemplo de actividades comerciales compatibles y no compatibles cercanas a las áreas residenciales de los barrios. Fuente: propia.

2.2.6 Mobiliario urbano.

Se considera al mobiliario urbano como aquel conjunto de objetos presentes e instalados en las áreas públicas que cumplen diferentes funciones o propósitos. Generalmente los municipios se encargan de su instalación y mantenimiento, pero pueden ser concesionados a una empresa privada. Estos elementos urbanos pueden incluir bancas, basureros, casetillas de teléfono, puestos de información, vallas publicitarias, paradas de autobuses, buzones, entre otros.

El mobiliario urbano puede afectar positiva o negativamente la seguridad, la accesibilidad y la imagen de la ciudad. Es importante considerar al vandalismo en el momento que se realiza su diseño, ya que se pueden

ahorrar miles de colones por concepto de mantenimiento. Deben estar ubicados estratégicamente para que cumplan a cabalidad la función por la que fueron creados.

En el área de estudio se identificaron algunos de estos objetos, indicados la figura #66.

Se identificaron basureros distribuidos a lo largo de las principales vías el área de estudio y en buenas condiciones, que indica una adecuada labor de la Municipalidad de San José en cuanto a políticas de recolección de los desechos sólidos. Están conformados por un soporte metálico de tubo redondo en forma de “u” que permite el giro del contenedor de basura, lo cual facilita el trabajo del recolector para el vertido en bolsas o carretillos.

Otros objetos identificados en las principales calles fueron las vallas publicitarias, las cuales contienen información sobre anuncios comerciales, festivales, actividades gubernamentales, entre otros. Son vallas cuyo contenido puede ser cambiado periódicamente y por su diseño se pueden emplear dos caras para mostrar la información. Tienen dimensiones aproximadas de 1.5 m por 2.00 m y se iluminan con luz fluorescente durante la noche para mejorar tanto la visibilidad del anuncio publicitario como la visibilidad de la acera o área donde se encuentre ubicado. Se colocan de tal forma que sean perpendiculares al recorrido del peatón en una acera, para que así la información contenida sea legible mientras se acerca el usuario a estas vallas. Esa colocación provoca que presenten un nivel de inseguridad en algunos casos, por ejemplo, al caminar hacia ellos no se puede percibir si hay alguna persona del otro lado de la valla, la cual nos podría tomar por sorpresa y llevar a cabo un asalto o cualquier hecho delictivo. Sin embargo estas vallas son ampliamente utilizadas en muchas zonas urbanas de Costa Rica ya que son muy eficaces y económicas desde el punto de vista publicitario. Tienen un acabado contemporáneo en aluminio y la información es protegida con dos láminas de policarbonato.

Las paradas de autobuses también fueron identificadas en las principales rutas o vías, corresponden a un diseño que se utiliza en toda el área metropolitana, el cual consiste en una banca metálica con acabado en aluminio, dos columnas octogonales del mismo material que sostienen una cubierta de poligal curvo con estructura metálica. Algunas vienen acompañadas de las vallas publicitarias nombradas en el párrafo anterior y de igual forma incrementan los riesgos por victimización ya que funcionan como obstáculos para una adecuada visibilidad.



Basureros

Vallas publicitarias

Postes

Paradas de buses

su disfrute ya que se ubican a escasos centímetros de la calle 12 y solo pueden ser utilizadas por dos personas a la vez. La figura #67 muestra estas bancas y su uso.



Figura #67. Únicas bancas disponibles en el área de estudio. Fuente: propia.

Por otro lado, como se muestra en la figura #68, se observó varias cuadras o manzanas donde no hay presente ningún tipo de mobiliario urbano como los mencionados anteriormente. Se identificó diversas aceras que se utilizan principalmente para la movilización pero sin ningún elemento para el descanso, la socialización o el encuentro. Ello repercute en la calidad de vida en el espacio público y en la peatonización de los barrios ya que no existen esos elementos que refuercen la estancia, el confort, la socialización y la identidad local.



Teléfonos

Bancas

Barreras de tráfico

Hidrantes

Figura #66. Mobiliario urbano presente en el área de estudio. Fuente: propia.

Los postes de luz forman parte de un proyecto de electrificación subterránea del Instituto Costarricense de Electricidad (ICE) que inicio en el 2002 y que fue realizado por la Compañía Nacional de Fuerza y Luz (CNFL) institución subsidiaria de la primera, cuyas obras terminaron alrededor del año 2008. Consisten en postes ornamentales creados para la iluminación decorativa en parques, plazas, bulevares o calles, los cuales fueron diseñados para recordar el San José de antaño. Son un importante recurso paisajístico del cantón central de San José y se les puede encontrar en ciertas cuadras del área de estudio.

Se identificaron únicamente dos bancas para el descanso de los peatones en toda el área de estudio. Estas se localizan frente a la Capilla de Barrio Los Ángeles, las mismas no presentan las condiciones adecuadas para



Figura #68. Ausencia de mobiliario urbano en ciertos sectores de los barrios en estudio. Fuente: propia.

2.2.7 Resumen de la estructura funcional.

- La calidad del transporte público de los barrios no se cuestiona, debido a que hay disponible una buena oferta de rutas para los residentes y transeúntes, el problema lo presenta la importante afluencia de autobuses que hacen usos de algunas vías del sector generando ruido, contaminación, e inseguridad por riesgos de accidentes. El transporte automotor privado también hace un uso intensivo de varias

sendas. Los barrios funcionan como lugar de paso, por lo que la alta afluencia de automotores propicia la fragmentación urbana de la zona generando bordes marcados. Sin embargo se evidenció un urbanismo caminable debido a la cercanía de otras zonas importantes, como el centro de San José, pero que se ve amenazado por los medios de transporte automotor.

- La vialidad de la zona ha definido adecuadamente las direcciones de los recorridos, y al hacer uso de un solo sentido evita los problemas de congestionamiento. Están presentes diversos tipos de vías que determinan las sendas de tipo residencial, que ayudan a definir el carácter de barrio, además de las vías de circulación y las arterias principales. El problema se presenta al perder algunas sendas la configuración ortogonal lo que genera confusión a la hora de movilizarse por estas.
- Los lotes para parqueo representan una buena porción del territorio dentro del área de estudio (aproximadamente 10%), ello genera una subutilización del suelo urbano disponible y debido al crecimiento inmobiliario en altura, que está ejerciendo presión sobre la zona, presenta una buena opción de aprovechamiento de inversiones potenciales.
- La peatonización en la zona de estudio se ve socavada ya que se han dispuesto exclusivamente las aceras, además que estas no presentan las condiciones adecuadas en cuanto a materiales, dimensiones, en algunos casos de pendientes, o ausencia de rampas, mobiliario urbano o pasos peatonales.
- Para los usos de suelo se identificó escaso espacio para áreas verdes y recreativas (cerca de 1% del área de la zona de estudio), una importante presencia de lotes baldíos y subutilizados (5% aproximadamente). Además se reconoció que las actividades comerciales están desplazando las zonas residenciales, aunado a la incorporación de la industria, que están actuando de manera subversiva contra el carácter de barrio. Lo establecido en el PDU en cuanto a las actividades permitidas según el uso del suelo, no se está respetando por ello los usos residenciales, comerciales e industriales se están combinando sin seguir los lineamientos establecidos.
- Hay presencia de mobiliario urbano como basureros, paradas de buses, alumbrado público y vallas publicitarias, los cuales están disponibles en la mayor parte del área de estudio. Sin embargo el mobiliario para el disfrute del peatón como las bancas y teléfonos públicos son más escasos o inexistentes y no representan la identidad de la zona.

2.3 Tejido urbano.

Tejido Urbano

En esta sección se analizó los materiales, estilos arquitectónicos, texturas y escalas con que están contruidos o constituidos los barrios en estudio, de esta forma se pudo determinar patrones, tendencias y usos característicos de materiales que son propios de esta localidad y que permitieron establecer algunos de los elementos constitutivos de la propuesta arquitectónica del centro comunal.

2.3.1 Materiales dentro del área de estudio

Se identificaron los materiales utilizados para viviendas, comercios y edificaciones institucionales, correspondientes a las fachadas de los mismos. Debido a que son visibles desde el exterior se pudo reconocer a la madera, el ladrillo, la piedra, el metal, los bloques de concreto, las cubiertas con lámina ondulada de hierro galvanizado, el concreto y el vidrio.

En el caso de las viviendas se reconocieron materiales variados como los que se indican en la figura #69.



Figura #69. Principales materiales empleados para viviendas en el área de estudio. Fuente: propia.

Con ellos se pudo establecer cuatro tendencias en cuanto al empleo de materiales: viviendas con fachadas completas de madera, viviendas con fachadas de bloques de concreto o ladrillo, viviendas con fachadas mixtas de madera y concreto, y viviendas con fachadas de concreto y elementos decorativos en piedra. Todas estas cuentan, en general, con materiales como el vidrio para ventanas, la madera para puertas y marcos de ventanearía, metal para el enrejado y lamina ondulada metálica para cubiertas (ver figura #70).

Aparte de ello, en los barrios se observó una variedad cromática interesante, se identificaron colores pasteles principalmente, pero resaltaron colores más vivos e intensos como el rojo, el azul, el amarillo, verde, etc., además del empleo de colores neutros como el blanco, el café y el gris (ver figura #71). No hay timidez en cuanto al uso de los colores en estos barrios, por lo que resulta interesante al peatón a la hora de movilizarse dentro de estos y al sumarle el valor histórico de las viviendas baratas y otros estilos arquitectónicos empleados genera una sensación de calidez arquitectónica.



Figura #71. Calidades cromáticas para vivienda, utilizadas en el área de estudio. Fuente: propia.

En cuanto a edificaciones para actividades económicas se identificó tres tipos bastante diferenciados: uno de comercios y servicios localizados en antiguas residencias, luego de edificios comerciales de mediados del siglo XX con estilos modernos, neoclásicos, entre otros, y por último las nuevas edificaciones comerciales (ver figura #72). La presencia y uso de materiales en estos tipos son bastante diferenciados, en el primer caso las edificaciones preservan muchas de las características en cuanto a color, estilos y materiales de las



Comercio en antigua residencia

Edificio comercial de mediados del siglo XX

Nuevas edificaciones comerciales

Figura #72. Materiales identificados en las edificaciones comerciales. Fuente: propia.

		1 Viviendas con fachadas en madera
		2 Viviendas con fachadas de bloques de concreto o ladrillo
		3 Viviendas con fachadas mixtas de madera y concreto
		4 Viviendas con fachadas de concreto y elementos en piedra

Figura #70. Tendencias de usos de materiales para viviendas. Fuente: propia.

viviendas que fueron mencionadas anteriormente, pero se le agregan otros elementos como los muro cortina, las rejas, la publicidad y los rótulos que le brindan un carácter comercial.

En el segundo caso las edificaciones fueron construidas persiguiendo un fin diferente al de vivienda, por lo que el uso del concreto y el ladrillo fueron esenciales para brindarle una estabilidad estructural a estas edificaciones generalmente mayores que las residencias circundantes (ver figura #73), en su mayoría son de dos niveles y también se han adaptado al uso de nuevos elementos como los muro cortina, las rejas, la publicidad y los rótulos.



Figura #73. Apariencia externa de los edificios comerciales de mediados del siglo XX. Fuente: propia.

En el caso de las nuevas edificaciones comerciales se hace un uso de los materiales para brindarle una apariencia más contemporánea, por ello se emplea el concreto expuesto, grandes paños de vidrio, estructuras metálicas, laminas de fibrocemento, entre otros (ver figura #74).



Figura #74. Materiales de las nuevas edificaciones comerciales. Fuente: propia.



Figura #75. Principales materiales para edificaciones institucionales en el área de estudio. Fuente: propia.

Las edificaciones del tipo institucional presentan materiales de mampostería reforzada, ladrillo, el concreto armado y en algunos casos el concreto reforzado (Quesada Venegas, 2001, p. 9 y 10), para brindar la apariencia lisa de los muros y paredes que los constituyen se empleaba algún tipo de repello. También están presentes el vidrio, la marquetería en madera, las rejas metálicas, entre otros (ver figura #75).

En cuanto al espacio público, constituido principalmente por las aceras y pistas de rodamiento vehicular, se identificó al concreto con acabado lujado, o con algún otro tipo de material de piso, como material para las aceras y caños; en la figura #76 se muestra un ejemplo de una acera que originalmente estaba construida con ladrillos, pero debido al aditamento de capas de mortero se ha ocultado su belleza, sin embargo se muestra una pequeña porción descubierta. El asfalto es el único material observado en las vías vehiculares.



Concreto en aceras y caños

Ladrillo casi ocultado por el mortero

Asfalto para vías vehiculares.

Figura #76. Materiales empleados en aceras y calles. Fuente: propia.

2.3.2 Escala

“La escala se refiere al modo como percibimos el tamaño de un elemento constructivo respecto a las formas restantes.” (Ching, D. K., 1989, p. 326) Los seres humanos tendemos a utilizar otros elementos que tienen dimensiones conocidas para emplearlos como artificios de medida, a los cuales se les denomina indicadores de escala. De esta forma podemos contar con una escala genérica, de donde podemos obtener la dimensión de un elemento constructivo respecto a otras formas de un contexto, o una escala humana de donde determinamos la dimensión de un elemento o espacio constructivo respecto de las dimensiones y proporciones del cuerpo humano (Ching, D. K., 1989, p. 326)

En esta sección se observó las dimensiones generales de las edificaciones dentro de los barrios respecto al ser humano, para así determinar las relevancias de los espacios, la atracción de la percepción y su posible aplicación en el diseño del centro comunal.



Figura #77. Dimensión de las edificaciones con respecto a la altura humana. Fuente: propia.

La figura #77 muestra la comparación de la altura de una persona con edificaciones dentro de la zona de estudio. Ella muestra cuatro escalas que van desde edificaciones de un nivel hasta cuatro niveles. Hay un predominio de las edificaciones de un nivel que están conformadas por la mayoría de las residencias y algunos comercios pequeños. La vivienda barata, común en el sector, era concebida como una edificación para una o varias familias, pero debido a la escasez de recursos económicos se empleaba un sistema estructural de madera o algunas veces de concreto armado que no cumplía con la resistencia adecuada para soportar otro nivel superior. Aquellas familias que contaban con mayor solvencia económica podían sufragar los costos de una edificación en dos niveles. Conforme se mejoraban las técnicas constructivas y



Figura # 78. Dimensiones de las edificaciones respecto al grosor humano. Fuente: propia.

los sistemas estructurales fue posible la construcción de edificaciones de tres o más pisos, para las cuales se requería una inversión de capital mayor.

En cuanto a las edificaciones de uno y dos niveles se tuvo una percepción de pequeña escala, de barrio, que resultaba más familiar para los residentes del área. Así los nuevos edificios de más pisos brindan un carácter diferente al de barrio y generan una sensación de impersonalidad e individualidad.

De igual forma la figura #78 muestra las diferentes escalas percibidas en el sitio con respecto al grosor humano, donde de nuevo las edificaciones como viviendas baratas de 4 a 5 metros de frente generan una sensación de mayor familiaridad y un aspecto más hogareño.



Figura #79. Percepción de la escala de ciertos hitos urbanos del área de estudio. Fuente: propia.

Al observar otros elementos urbanos como los hitos identificados en la figura #21 y 23 se identificó 3 tipos de escala, la pequeña, mediana y grande. Estos niveles generan distintos grados de apreciación por parte del observador, así la pequeña escala del busto del General Antonio Maceo provoca que pase casi desapercibido, no así la gran escala del Ministerio de Salud que genera una sensación de poder y autoridad por parte de esta institución gubernamental (ver figura #79)

2.3.3 Estilos

Ya se mencionó algunos de los estilos arquitectónicos identificados en el área de estudio. Seguidamente se exponen las características principales y las categorías a las que pertenecen algunas de las edificaciones seleccionadas.

La vivienda barata es particular en este sector, y en el punto 2.1.3 se muestra sus características principales. A pesar de contar con una forma y espacios que se repiten en toda la zona, los propietarios les han brindado un carácter particular a cada unidad residencial dado por el colorido, la composición de las ventanas o el añadido de elementos decorativos. Ello ha permitido que haya variedad de fachadas dentro de una unidad de diseño. La figura #80 muestra esa diversidad que los residentes de la zona le han otorgado a estas viviendas baratas.

La arquitectura civil siguió varias tendencias bien definidas. En las dos primeras décadas del siglo XX se utilizaron ampliamente los estilos arquitectónicos academicistas o neoclásica, tanto para la arquitectura del Estado, como la religiosa y para las viviendas (Quesada Venegas, 2001, p. 9). Este estilo articulaba elementos tomados de la arquitectura clásica de Grecia y de Roma, como los frontones curvos y rectos, columnas de varios tipos, cornisas, balaustradas, arcos de medio punto, los muros almohadillados, uso de frisos y de esculturas. Se utilizaba este estilo para realzar simbólicamente la supremacía del Estado y la Iglesia (Fernández Ramírez, 2003, p. 24 y 25)

Debido a sismos y terremotos importantes, como el de 1910, se empezó a utilizar nuevas formas de construcción como la mampostería reforzada, estructuras de madera con cerramientos de latón y la madera como principal material de construcción de la vivienda popular. También se utilizó el ladrillo, la tela metálica y el concreto armado (Quesada Venegas, 2001, p. 9 y 10).

Entre 1920 y 1940 se utilizaron otros estilos arquitectónicos como el neocolonial y las primeras manifestaciones de la arquitectura moderna, donde se incorporó el concreto reforzado como sistema constructivo. El lenguaje neoclásico y moderno fue el preferido por el estado por lo que se usó ampliamente en escuelas (tal es el caso de la Escuela Mauro Fernández), área de salud y otros (Quesada Venegas, 2001, p. 10).

El neocolonial hispanoamericano fue un estilo que buscaba reivindicar lo indígena, lo hispánico y lo criollo desde diversos puntos de vista por medio de posiciones filosóficas y literarias que se difundieron en todo

Latinoamérica por medio de publicaciones, libros y conferencias. La arquitectura no escapó de este fenómeno, más bien fue un campo de experimentación de las nuevas ideas nacionalistas de lo arraigado y propio de la herencia cultural hispanoamericana. Hubo una vertiente “indigenista” que buscaba su inspiración en el patrimonio precolombino, y otra “neocolonial” que tomaba algunos rasgos formales de los grandes monumentos españoles en México y Perú, para una recreación contemporánea. También tuvo una influencia de Europa con los aires mediterráneos y del cine de Hollywood y la imagen de Florida (Fernández Ramírez, 2003, p. 70 y 71)

La arquitectura moderna designa a aquella que utiliza volumetrías puras, carece de decoración añadida y presenta ventanearías corridas (Fernández Ramírez, 2003, p. 146)

En el área de estudio se identificaron algunas edificaciones que guardan una herencia colonial. Algunas mostraban ciertos elementos que recordaban este estilo como las cubiertas de teja, los enchapes en piedra y el uso artesanal de la madera y el metal. Por otro lado se reconocieron otras edificaciones de corte moderno como el Ministerio de Salud, el edificio sede de la Fuerza Pública y la Estación al Pacífico.

El art decó surgió en París y tuvo su consagración en la Exposición Internacional de Artes Decorativas de 1925. Este rechazaba los rasgos sinuosos y tendía al diseño abstracto, puro y límpido de la línea recta o del semicírculo y al uso del color por el color mismo (Fernández Ramírez, 2003, p. 88), además dispone de volúmenes muy puros y definidos y produce efectos visuales por las alteraciones geométricas sobre sus fachadas (Fernández Ramírez, 2003, p. 146).

También se encontraron obras edilicias con características del art decó, que incluían desde viviendas baratas, residencias de mayor área hasta edificios institucionales como la Asociación de Educadores Pensionados y edificaciones comerciales.

Lo anterior indica que hay en los barrios una variedad y riqueza arquitectónica que no es valorada. Los distintos estilos arquitectónicos presentes le brindan a este sector un trasfondo histórico importante, donde distintas etapas y periodos de desarrollo urbano han llegado hasta nuestros días. Aunque algunas edificaciones no presentan las condiciones adecuadas ni el mantenimiento apropiado, preservan ese valor y aprecio de los residentes que reconocen en estas muestras arquitectónicas un estilo que tuvo su importancia.

Las figuras # 80, 81, 82, 83 y 84 muestran algunas edificaciones del área de estudio y el estilo arquitectónico (o los estilos) al cual pertenecen, además revelan algunas de sus características principales.





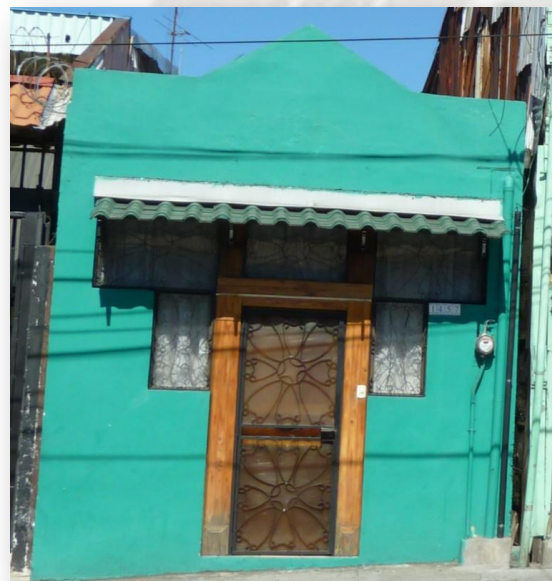
Vivienda de bloques de concreto y concreto armado. Se puede interpretar como una tipología con herencia colonial y lenguaje historicista



Otras viviendas no presentan un estilo arquitectónico claro, sino más bien una tendencia en el uso de un material dado



Esta es una vivienda con fachada estilo art decó. Al igual que las viviendas baratas cuenta con una sola puerta de acceso principal, una ventana y un desarrollo de los espacios internos en forma lineal hacia el fondo del lote. Pero emplea en su composición de la elevación principal elementos que recuerdan a este estilo, como la superposición de volúmenes, los cornisamentos de formas geométricas y las esquinas ochavadas



Los diferentes materiales empleados en las fachadas además de las composiciones de mismas le brindan gran variedad a las viviendas clasificadas como baratas. Algunas se ubican dentro de algún estilo arquitectónico definido como el art decó, el neocolonial, entre otros, pero otras presentan un sincretismo marcado.

Sincretismo arquitectónico. Los materiales y los elementos formales se utilizan indiscriminadamente creando una composición poco coherente



figura #80
fuente propia

VARIEDAD DE FACHADAS DE VIVIENDAS BARATAS

2.3.3 Estilos arquitectónicos



Vivienda con influencia victoriana en tecnología constructiva de madera



Viviendas con influencia internacional y tecnología constructiva de concreto armado.

Al igual que con la vivienda barata, las residencias de mayor tamaño presentan diversas tipologías arquitectónicas.



Vivienda con herencia colonial y lenguaje victoriano con tecnología constructiva en madera y bloques de concreto repellido

Vivienda de bloques de concreto y concreto armado. Se puede interpretar como una tipología de lenguaje historicista



Vivienda de ladrillo o bloques de concreto repellados que se puede interpretar como una tipología con herencia colonial y lenguaje victoriano



figura #81
fuente propia

Estilos arquitectónicos de otras viviendas
2.3.3 Estilos arquitectónicos



Edificio de corte moderno, uso actual como sede de la Fuerza Publica



En la década de 1930 se da la construcción del Ministerio de Salud , diseñado por el arquitecto Francisco Salazar, de influencia moderna.



La Capilla de Barrio Los Ángeles es una construcción con lenguaje académico ecléctico. Hay una síntesis de elementos formales de estilos arquitectónicos. Constituye un ejemplo de transición entre la arquitectura historicista y la moderna

La Asociación de Educadores Pensionados es un edificio con estilo ecléctico que reúne elementos del art decó y la arquitectura neoclásica



Jardín interno de la ADEP que hace remembranza de la herencia colonial



figura #82
fuente propia

Estilos arquitectónicos de las edificaciones civiles

2.3.3 Estilos arquitectónicos

Edificio de uso mixto, interpretación lenguaje moderno.

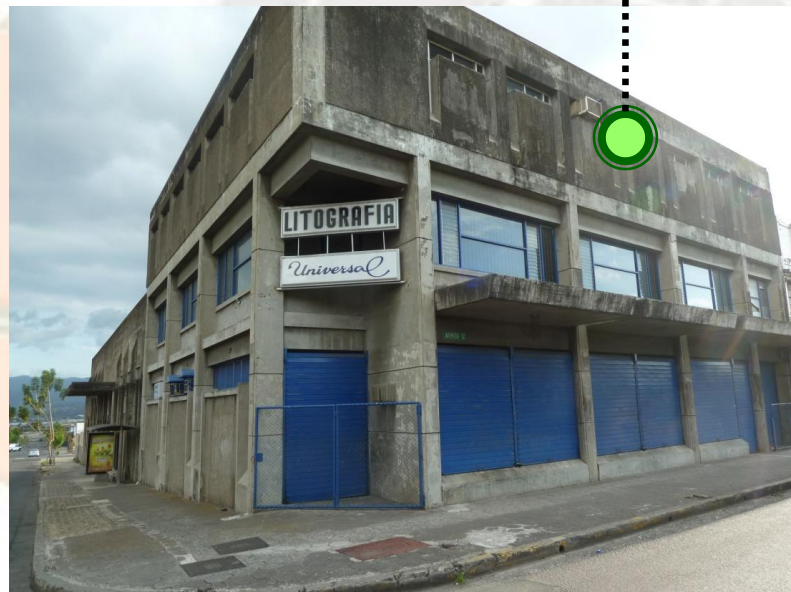


Interpretación lenguaje moderno, carece de decoración añadida



Edificio Bermúdez interpretación lenguaje ecléctico

Edificio Litografía de la Universal, interpretación estilo internacional



Interpretación estilo art decó, con uso de cornisamentos, esquinas ochavadas

Interpretación lenguaje art decó



Estilos arquitectónicos de las edificaciones comercial de principios y mediados del siglo XX
2.3.3 Estilos arquitectónicos

figura #83
fuente propia



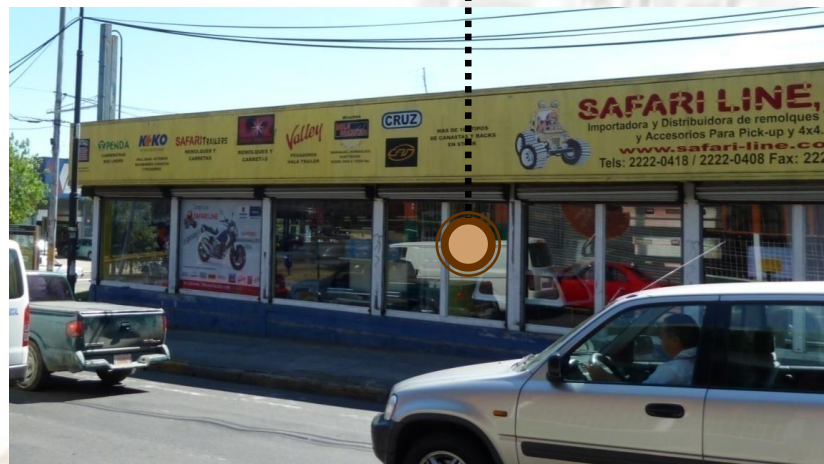
Sin estilo arquitectónico definido, la vocación puramente comercial con extenso uso de rotulación y cortinas de hierro ha dejado de lado las intenciones arquitectónicas

Sin estilo arquitectónico definido, el uso de ventanales, murales, rotulación y acabados cerámicos en paredes no brinda una intención arquitectónica clara

Interpretación lenguaje contemporáneo, dado por los grandes ventanales, el uso de concreto y las estructuras expuestas



Interpretación lenguaje contemporaneo dado por su unidad, simplicidad y equilibrio



Interpretación estilo contemporáneo



Interpretación estilo internacional con uso de paneles metálicos



figura # 84
fuente propia

Estilos arquitectónicos de las edificaciones comerciales contemporáneas en los barrios

2.3.3 Estilos arquitectónicos