

# InterUrba-PV

Intervención Urbana Plaza Viquez





**Universidad Hispanoamericana de Costa Rica**

**Escuela de Arquitectura**

Proyecto elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Arquitectura

**Proyecto:**

**InterUrba-PV**

**Intervención Urbana Plaza Víquez**

San José, Costa Rica

**Tema:**

Arquitectura Institucional

**Autor:**

Esteban Daniel Solís Cedeño

**Tutor:**

Arq. Luis Alonso Rojas Herra

**Lector:**

Arq. Jose Pablo Bulgarelli Bolaños

**Directora:**

Arq. Jeannette Alvarado Retana



# Declaración JURADA

Yo ESTEBAN DANIEL SOLÍS CEDEÑO, mayor de edad, portador de la cédula de identidad número 1-1183-0794 egresado de la carrera de LICENCIATURA EN ARQUITECTURA de la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de éste acto y debidamente apercibido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar por el título de LICENCIATURA EN ARQUITECTURA, juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: "INTERVENCIÓN URBANA PLAZA VÍQUEZ: INTERURBA-PV", es una obra original que ha respetado todo lo preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que puedan considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público. En fe de lo anterior, firmo en la ciudad de San José, a los 31 días del mes de MAYO del año DOS MIL DIECISIETE.

# DEDICATORIA

Mi carrera no puede llegar a tener un punto final sin antes agradecer el apoyo incondicional recibido; primeramente de DIOS por TODO lo que me ha dado a través de mi vida. Luego, MIS PADRES, así como mi hermana, que sin ellos con su apoyo en todo momento, no podría haber culminado mi sueño, sin ellos no sería quien hoy soy.

Abuelita Lilliam que también estuvo todos estos años dándome su apoyo, igualmente no puedo dejar de lado a toda mi familia en general que de una u otro forma en algún momento estuvieron ahí para mí.

Abuelito Cornelio que no logró ver culminado mi sueño de Arquitectura, tema con el cual tuvimos horas de conversación.

A TODOS ELLOS, GRACIAS

# CARTA TUTOR

## CARTA DEL TUTOR

San José, 20 de Marzo de 2017

**Señores**  
**Departamento de Registro**  
**Universidad Hispanoamericana**

Estimados señores:

El estudiante Esteban Daniel Solís Cedeño, cédula de identidad número 1-1183-0794, me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado Arquitectura Gubernamental. InterUrba-PV, el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Arquitectura.

En mi calidad de tutor, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINALIDAD EN EL DESARROLLO Y PRESENTACIÓN DEL TEMA: MEDIACIÓN Y TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN EN DOCUMENTO ICONOGRÁFICA Y DIAGRAMÁTICA	20%	18%
b)	CUMPLIMIENTO ENTREGA AVANCES	10%	8%
c)	COHERENCIA ENTRE LA FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA Y EL DESARROLLO DE OBJETIVOS CON EL PROCESO DE DISEÑO EN SUS DIFERENTES ETAPAS (DEMOSTRACIÓN Y APLICACIÓN DEL CONOCIMIENTO POR PARTE DEL ESTUDIANTE): - CONCEPTUALIZACIÓN ESPACIAL/FUNCIONAL/TÉCNICA - PARTIDO ARQUITECTÓNICO - PROPUESTA DE DISEÑO	20%	20%
d)	APLICACIÓN E INTERPRETACIÓN DE LAS CONCLUSIONES COMO LINEAMIENTOS DE DISEÑO EN PROPUESTA -ESPACIAL, TÉCNICA Y FUNCIONAL- A NIVEL DE ANTEPROYECTO, QUE DEFINA EL CARACTER E IDENTIDAD DEL MISMO Y CUMPLA CON LAS NECESIDADES ESTABLECIDAS Y CONTEMPLE LA REGULACIÓN CONSTRUCTIVA Y URBANA.	30%	22%
e)	PRESENTACIÓN Y REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE ANTEPROYECTO: RESOLUCIÓN ESPACIAL- FUNCIONAL- TÉCNICA. PRINCIPIOS DE COMPOSICIÓN DIAGRAMÁTICA - AMBIENTACIÓN - PROPORCIÓN Y MANEJO DE LA IMAGEN GRÁFICA DEL PROYECTO.	20%	12%
TOTAL		100%	80%

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura. Atentamente:

**Luis Alonso Rojas Herra**  
**1-1251-0165**

**A-22996**

# CARTA LECTOR

Carta del lector

San José, 15 de mayo 2017.

Dirección de Escuela de Arquitectura  
Universidad Hispanoamericana

Por medio de la presente hago constar que el proyecto de graduación titulado "Arquitectura Gubernamental. InterUrba-PV", ha sido debidamente revisado por segunda vez.

Tanto las observaciones de contenido de los primeros capítulos fueron corregidas como también algunas de las observaciones las planteadas en el diseño urbano y arquitectónico, las que están pendientes el señor Solís se compromete a corregirlas en el corto plazo

Por esta razón considero que el estudiante Esteban Daniel Solís Cedeño se puede realizar la defensa privada.

Atentamente

  
Arq. José Pablo Bulgarelli Bolaños  
A-20922

# CARTA FILOLÓGO

## CARTA DE REVISIÓN DEL FILÓLOGO

San José, 30 de mayo del 2017.

**SEÑORES  
UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA**

**Estimados señores:**

Hago constar que he revisado el trabajo de **PROYECTO DE GRADUACIÓN (TESIS)** del estudiante **ESTEBAN DANIEL SOLIS CEDENO**, denominado **INTERVENCIÓN URBANA PLAZA VÍQUEZ InterUrba-PV**, para optar por el grado académico de **LICENCIATURA EN ARQUITECTURA**.

He revisado errores gramaticales, de puntuación, ortográficos y de estilo que se manifiestan en el documento escrito, y verificado que estos fueron corregidos por el autor.

Con base en lo anterior, se considera que dicho trabajo cumple con los requisitos establecidos por la **UNIVERSIDAD** para ser presentado como requerimiento final de graduación.

Atentamente,

**Dr. Bolívar Bolaños Calvo**  
**Carné: 2 949**  
**Colegio de Licenciados y Profesores**  
**2-279-320**

# TRIBUNAL EXAMINADOR

## InterUrbana-PV

---

ARQ. Jeannette Alvarado Retana

*DIRECTORA DE CARRERA*

---

ARQ. Luis Alonso Rojas Herra

*TUTOR*

---

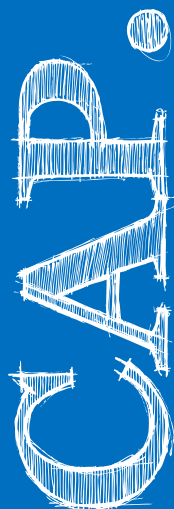
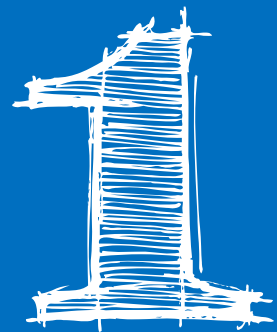
ARQ. Jose Pablo Bulgarelli Bolaños

*LECTOR*



“La **perfección** no se alcanza cuando no hay nada mas que **añadir**,  
Si no cuando no hay nada mas que **quitar**”

**Antonie de Saint-Exupéry**



Titulo.....	20	Casos de estudio	68
Tema.....	20	Nacionales.....	70
Tema delimitado.....	20	Internacionales.....	72
Introducción.....	21	Resumen capítulo 1.....	74
Aspectos generales		Cronograma.....	75
Aspectos generales.....	22		
Problemática.....	24		
Justificación.....	28		
Delimitaciones			
Delimitación Social.....	32		
Delimitación Física.....	32		
Delimitación Temporal.....	32		
Delimitación disciplinaria.....	32		
Viabilidad.....	33		
Objetivos			
Objetivo general.....	34		
Objetivos específicos.....	34		
Alcances y limitaciones			
Alcances.....	35		
Limitaciones.....	35		
Estado de la cuestión			
Nivel nacional.....	36		
Nivel internacional.....	40		
Marco teórico			
Marco histórico.....	46		
Marco conceptual.....	50		
Teorías relacionadas / perspectiva teórica			
El espacio público y el espacio político. Julio Alguacil.....	52		
Peatonalización: una opción para el rescate urbano. Eduardo Brenes .....	53		
El espacio público, ciudad y ciudadanía. Jordi Borja.....	54		
Nuevos espacios urbanos. Jan Gehl.....	55		
Macolegal.....	56		
Ley 7600.....	57		
Ley planificación urbana.....	58		
Reglamento de construcciones.....	60		
Marco metodológico			
Descripción metodológica.....	61		
Estudio de casos.....	61		
Mapa metodológico.....	62		
Marco de referencia			

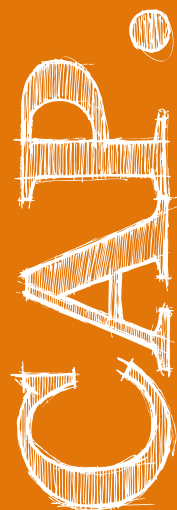
Encuesta

Pregunta 1 – Edades / Genero.....	78
Pregunta 2 – Residencia de Encuestados.....	79
Pregunta 3 – Ocupación de Encuestados.....	80
Pregunta 4 – Frecuenta Plaza Víquez.....	81
Pregunta 5 – Perspectiva de infraestructura.....	82
Pregunta 6 – Mobiliario Urbano.....	83
Pregunta 7 – Creación de Ciudad Gobierno.....	84
Pregunta 8 – Creación de Auditorio.....	85
Pregunta 9 – Necesidades en Ciudad Gobierno.....	86
Pregunta 10 – Privacidad de Ciudad Gobierno.....	87

Análisis de Usuarios y Necesidades

Desarrollo S.S.C.....	88
Dimensión social.....	90
Dimensión psicológica.....	92
Dimensión cultural.....	94





La Escala.....	98	Sentarse.....	151
Escalas de Intervención.....	100	Síntesis.....	156
Escala urbana.....	100	Principios de diseño	
Escala intermedia.....	100	Adaptación.....	158
Escala de Detalle.....	100	Aprobación.....	158
Concepto.....	102	Áreas Activas y Pasivas.....	159
Directriz.....	102	Coherencia Visual.....	159
Concepto directriz.....	102	Conexión.....	160
Percepción.....	103	Riqueza.....	160
Amenidad.....	104	Síntesis.....	167
Coherencia visual.....	105	Síntesis general.....	168
Concentración o agrupación.....	106	Conclusiones.....	170
Integración.....	108		
Variedad.....	108		
Versatilidad.....	108		
Permeabilidad.....	109		
Legibilidad.....	110		
Riqueza.....	112		
Análisis de Sitio.....	114		
Principios de diseño			
Diseño.....	117		
Percepción.....	117		
Distancia.....	120		
Dispersión.....	120		
Segregación.....	123		
Circulación.....	123		
Síntesis.....	126		
Movilidad y permeabilidad.....	128		
Síntesis.....	136		
Legibilidad.....	138		
Principios de diseño			
Bordes.....	140		
Distritos.....	140		
Hitos.....	143		
Nodos.....	143		
Sendas.....	146		
Síntesis.....	148		
Principios de diseño			
Caminar.....	150		
Estar de Pie.....	150		
Hablar-Oír-Ver.....	151		

Idea Generadora	
Dinamismo.....	174
Acoplar.....	174
Componer.....	174
La comunidad.....	174
Diagramación conceptual.....	175
Estructura de campo.....	176
Idea Generadora aplicada a la volumetría.....	177
Estrategia.....	178
Arborización.....	180
Surge la geometría.....	182
Vías de circulación.....	184
Flujo Vehicular (actual).....	186
Flujo Vehicular (propuesta).....	187
Ciclo vías Temáticas.....	188
Boulevares.....	190
Plan Maestro.....	195
Reconectar con la ciudad.....	196
Transversalidad y Conexión.....	199
Movilidad Limpia.....	201
Unitaria y Diversa.....	202
Mas verde y Natural.....	204
Mas sombra y confort.....	206
Espacio de 24 horas.....	210
Entorno Inmediato.....	212
Programa Arquitectónico.....	214
Auditorio Nivel 1.....	216
Auditorio Nivel 2.....	217
Auditorio Nivel 3.....	218
Auditorio Cubierta.....	219
Auditorio Sección A-A.....	220
Auditorio Sección B-B.....	221
Fachada Este.....	222
Fachada Norte.....	223
Fachadas Oeste.....	224
Fachadas Sur.....	225
Salidas de emergencia.....	226
Conclusiones.....	230

Anexos.....	236
Referencias Bibliográficas.....	238
Índice Fotográfico.....	240
Índice Gráfico.....	244



# CARRILES



# 01 | INTRODUCTORIO

## TITULO

Intervención Urbana Plaza Víquez

## TEMA

Arquitectura Institucional

## TEMA DELIMITADO

El sitio a intervenir se encuentra ubicado al costado oeste de Plaza Cleto González Víquez, se tomarán las cuadras donde se encuentra el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, así como el Liceo de Costa Rica.

# INTRODUCCIÓN

El gobierno central de la República de Costa Rica cuenta con una amplia dispersión física de sus Ministerios en toda la ciudad de San José (a partir de ahora CSJ), en edificios alquilados que representa un gasto público. Por dicha razón, el gobierno concibe la idea del proyecto “CIUDAD GOBIERNO”, dicho proyecto propone la unificación de los ministerios en un punto geográfico específico; el gobierno central ha escogido la zona conocida como “Plaza Víquez”, específicamente desde la calle 0 o Calle Central Alfredo Volio hasta la calle 13 y entre la avenida 18 y la avenida 22.

Es importante rescatar que con el paso de los años, la CSJ se ha venido convirtiendo en una ciudad caótica, con un crecimiento urbano que responde al modelo económico capitalista, donde quien controla el suelo es el mercado inmobiliario, una ciudad que en sus inicios contaba con una identidad, pues se ajustaba a las condiciones sociales y económicas del momento, pero que ahora es el resultado de políticas económicas expansionistas donde el suelo es un bien comercial y no un bien social, provocando tercerización, despoblamiento y obsolescencia en su área urbana central. La CSJ es una gran zona comercial y administrativa, pero sin un centro político, las áreas residencias, de crecimiento horizontal, se encuentran mayoritariamente en las periferias, lo que obliga a largos desplazamientos para acceder a servicios urbanos, para trabajar o para recrearse, lo que provoca problemas de movilidad, lo cual genera que el consumo de hidrocarburos sea cada vez mayor. Esto se traduce en mucho tiempo perdido en presas haciendo que las personas no inviertan en tiempo con familia, en salud o en producción, lo que genera así un deterioro de calidad de vida.

Por esto, este documento da a conocerse de manera simplificada las dificultades actuales provocadas por la actual y compleja situación urbana de esta ciudad. Situación que se agrava con la actual idea de proyecto “CIUDAD GOBIERNO” que únicamente contempla la ubicación física de los entes gubernamentales de manera centralizada, sin contemplar la integración urbana, la diversidad de usos ni la accesibilidad.

# Aspectos GENERALES

Al enfocar el rango de estudio en el sector de Plaza Cleto González Víquez, se presentan diferentes problemas de forma manifiesta, lo que hace que esta zona vaya en deterioro, el cual se hace evidente día a día; entre los principales problemas tenemos la contaminación sónica, el crecimiento de la flota vehicular privada, contaminación atmosférica, la poca presencia de áreas verdes. Para efectos de la investigación, se tomarán en cuenta varios factores que se dan en el sitio, iniciando con el factor de la contaminación sónica. Según un informe del Cosevi en el 2004 los niveles de contaminación en San José fueron de 105 a 110 gracias a la constante flota vehicular que ingresa a la capital día a día.

A San José ingresan diariamente: 800 000 vehículos lo que equivale a 1 100 000 personas. De esto el 80% son por medio del transporte público y el resto, el 20% por medio de transporte privado. A esto se le suma que el crecimiento vehicular anual es del 11% solo en San José, lo cual hace que la contaminación aumente.

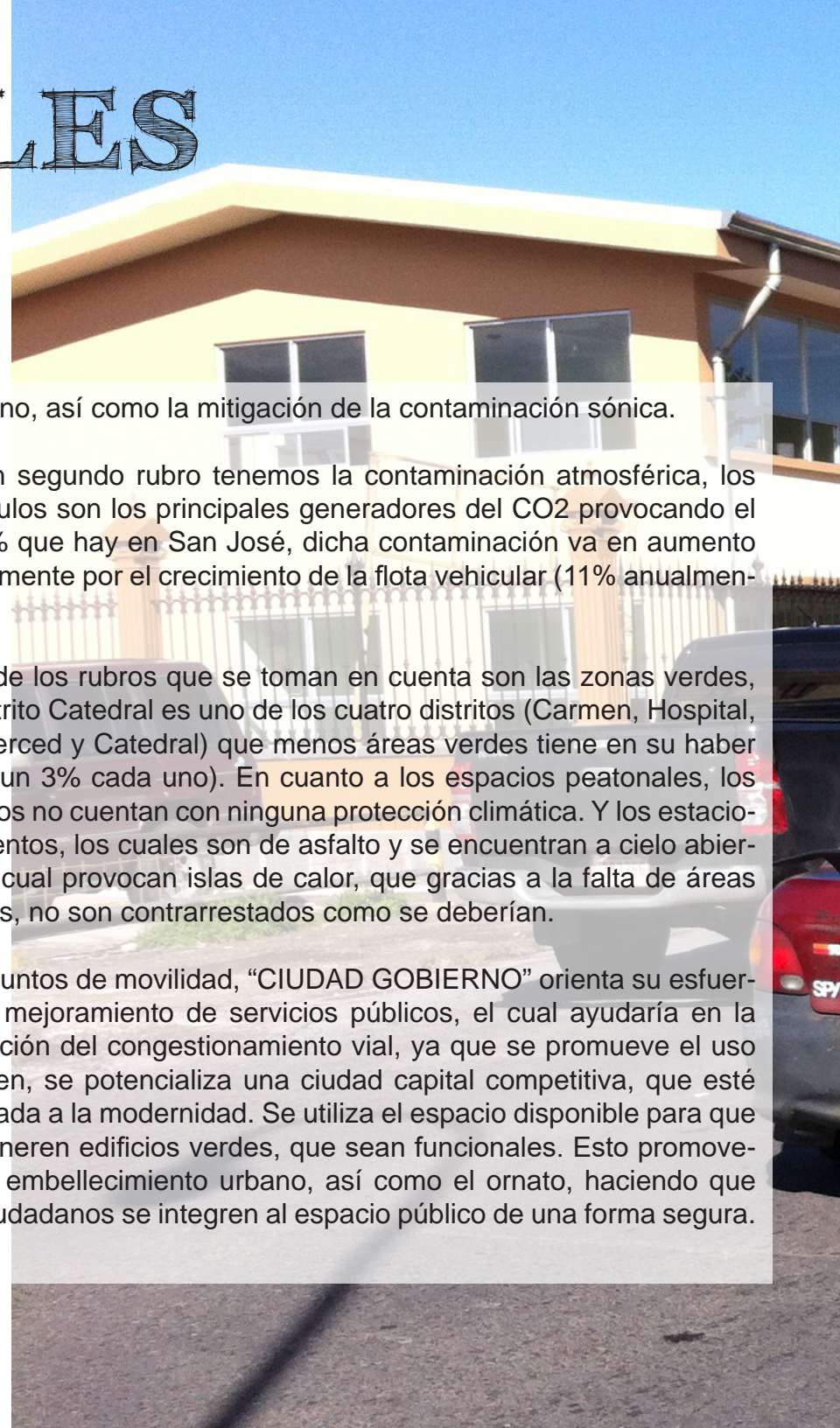
Plaza Víquez no es la excepción, ya que al igual que en otros sectores de la capital, se presenta una alta contaminación sónica; uno de los sectores donde más se presenta es el que está al costado este del Liceo de Costa Rica y calle 9 (el antiguo Paseo de los Estudiantes, hoy Barrio Chino) por dicho sector pasa una gran cantidad del transporte público que sale de San José al sector sur y oeste de la capital, provocando así una ola de ruido durante el día, y cierta parte de la noche. Se resalta que el problema no es el transporte público, el problema en este caso es que dicha zona cuenta con poca o nula zona de captación para la contaminación de dióxido de

carbono, así como la mitigación de la contaminación sónica.

En un segundo rubro tenemos la contaminación atmosférica, los vehículos son los principales generadores del CO<sub>2</sub> provocando el 98,5% que hay en San José, dicha contaminación va en aumento anualmente por el crecimiento de la flota vehicular (11% anualmente).

Otro de los rubros que se toman en cuenta son las zonas verdes, el distrito Catedral es uno de los cuatro distritos (Carmen, Hospital, La Merced y Catedral) que menos áreas verdes tiene en su haber (solo un 3% cada uno). En cuanto a los espacios peatonales, los mismos no cuentan con ninguna protección climática. Y los estacionamientos, los cuales son de asfalto y se encuentran a cielo abierto, lo cual provocan islas de calor, que gracias a la falta de áreas verdes, no son contrarrestados como se deberían.

En asuntos de movilidad, "CIUDAD GOBIERNO" orienta su esfuerzo al mejoramiento de servicios públicos, el cual ayudaría en la reducción del congestionamiento vial, ya que se promueve el uso del tren, se potencializa una ciudad capital competitiva, que esté asociada a la modernidad. Se utiliza el espacio disponible para que se generen edificios verdes, que sean funcionales. Esto promovería el embellecimiento urbano, así como el ornato, haciendo que los ciudadanos se integren al espacio público de una forma segura.





Uno de los factores que se toman en cuenta en el surgimiento del proyecto, es el embellecimiento urbano, así como una intervención urbana en pro del peatón, pensando en un ambiente diurno-nocturno, lo cual generaría espacios más seguros para sus usuarios, así como su entorno inmediato.

# PROBLEMÁTICA

Las ciudades han tenido un cambio muy evidente gracias a factores externos, entre los cuales está el vehículo, los centros comerciales que se emplazan en la periferia, así como los avances tecnológicos, esto ha hecho que la comunicación entre personas haya cambiado. De esto San José no se ha librado, y ha sido afectada de forma negativa, lo cual ha hecho que pierda su papel de ciudad correctamente bien definida.

El proyecto “CIUDAD GOBIERNO” nace bajo una necesidad imperante para el gobierno de Costa Rica de minimizar el rubro de alquileres. Para dicha razón se toma el lugar de Plaza Cleto González Víquez. Específicamente, desde la calle Central Alfredo Volio hasta la calle 13 y entre la avenida 18 y la avenida 22. El proyecto pretende tomar cada cuadra y convertirlas en edificios que alberguen dos o más ministerios. Las únicas cuadras que no se intervendrán son en las que se encuentra ubicado el Liceo de Costa Rica, así como en la que se encuentra la escuela Ricardo Jiménez Oreamuno, ya que dichos centros educativos se encuentran catalogados como patrimonio.





*¿Como por medio de una intervención urbana en las inmediaciones de Plaza Cleto Gonzales Víquez en San José se puede amortiguar el posicionamiento del complejo “CIUDAD GOBIERNO” con su entorno inmediato?*

# PROBLEMÁTICA

Uno de los puntos que se toman en cuenta en dicho proyecto es que dentro del cuadrante antes mencionado, no deben circular ni permanecer ningún tipo de vehículos excepto vehículos de emergencia, así como intervenir las dos avenidas, y las 2 calles que circundan el sitio por intervenir, dicha intervención se plantea como una integración de forma mayor del peatón, así como de la vegetación, sin dejar de lado el paso del automóvil.

Dicho proyecto al plantearse de esta manera, y sin una intervención correcta de la parte urbana, vendría a provocar un mayor congestionamiento vial, al ya existente en la ciudad de San José (Costa Rica). Claro queda que dentro del proyecto el problema vial tendría una alternativa de solución, pero en su entorno inmediato podría verse afectado en mayor cuantía de no tener el debido tratamiento.

Aunado a esto, se le suma que es un proyecto que según su planteamiento, cuenta con una temporalidad de uso específica, limitado casi que a un horario de oficina. Lo que provocaría un uso que podría resultar peligroso durante las horas donde no se prestan los servicios gubernamentales.



# SINTOMAS



F. 007\_Municipalidad de San José\_Internet

**Desinterés por parte de la municipalidad. (se toma en cuenta que este no es su proyecto, además en su presupuesto no cuenta con una partida para esto.)**

**Poco mantenimiento a infraestructura urbana. (no toda la infraestructura es responsabilidad municipal, en esto actúan terceros, los cuales no asumen también su responsabilidad.)**



F. 008\_Acera estrecha/Plaza Víquez\_Autoría Propia

F. 009\_Boulevard frente a Liceo de Costa Rica\_Autoría Propia



**Predominio del automóvil sobre el peatón**

# JUSTIFICACIÓN

El nacimiento del proyecto CIUDAD GOBIERNO, viene a la luz por la necesidad del gobierno central por solucionar el problema en el gasto público, respectivamente, afectado por los excesivos alquileres en inmuebles con los que cuenta y así ahorrarse esta gran partida que se da anualmente.

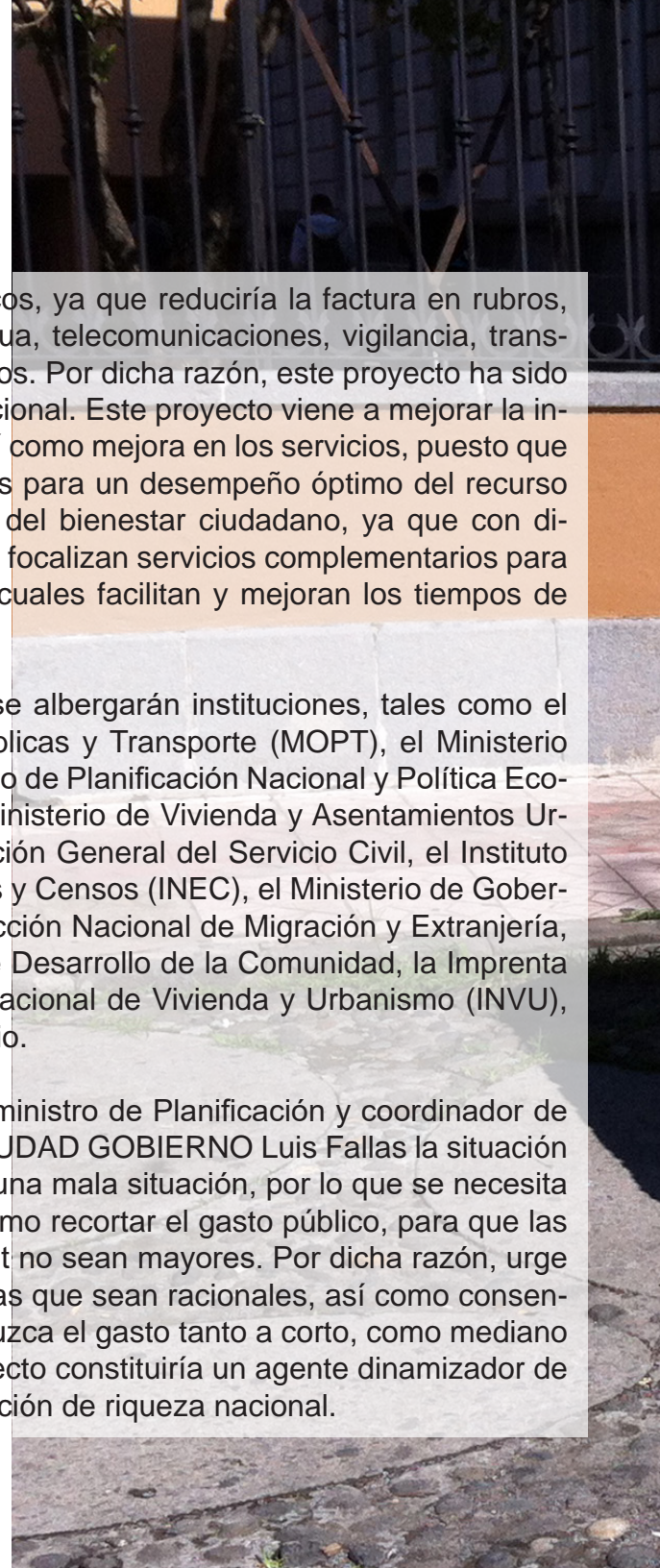
Por dicha razón, el gobierno toma la zona de “Plaza Víquez”, la cual tiene en su haber varios factores que tienen un gran potencial para el desarrollo y mejoramiento urbano; gracias a esto, el gobierno central ha tomado en cuenta dicha área como sitio por intervenir para el desarrollo del proyecto “CIUDAD GOBIERNO” y centralizar muchas de sus instituciones; el área por intervenir sería desde la calle Central Alfredo Volio hasta la calle 13 y entre la avenida 18 y la avenida 22. Dicha área de la capital actualmente cuenta con uno de los colegios más emblemáticos del país el “Liceo de Costa Rica”, también cuenta con una escuela con declaratoria patrimonial, la escuela “Ricardo Jiménez Oreamuno”; cuenta también con un área de esparcimiento urbano como lo es la “Plaza Cleto González Víquez”, por en medio de ella pasa la línea del tren, siendo este cada vez más importante para el descongestionamiento vial de la capital. Dicha zona es transitada por medios de transporte públicos, así como privados en su ingreso al centro de la ciudad de San José (Costa Rica) o egreso para llamados barrios del sur, principalmente los del sector de Desamparados, siendo este uno de los cantones más poblados de la capital.

El moderno y novedoso complejo de edificios con el que contaría “CIUDAD GOBIERNO” sumaría más de 14 000 m<sup>2</sup> los cuales se distribuirían en seis torres de oficinas. Se contaría con parqueo para más de 5 000 vehículos. Estos rubros proporcionarían un ahorro al país de ₡32 mil millones anuales en concepto de alquileres; ya que estos gastos superfluos van en aumento, así como el

pago de servicios públicos, ya que reduciría la factura en rubros, tales como: energía, agua, telecomunicaciones, vigilancia, transporte, entre otros servicios. Por dicha razón, este proyecto ha sido declarado de interés nacional. Este proyecto viene a mejorar la infraestructura pública, así como mejora en los servicios, puesto que genera espacios óptimos para un desempeño óptimo del recurso humano, esto en miras del bienestar ciudadano, ya que con dicho proyecto también se focalizan servicios complementarios para distintas entidades, las cuales facilitan y mejoran los tiempos de respuesta.

En estos seis edificios se albergarán instituciones, tales como el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan), el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Urbanos (Mivah), la Dirección General del Servicio Civil, el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), el Ministerio de Gobernación y Policía, la Dirección Nacional de Migración y Extranjería, la Dirección Nacional de Desarrollo de la Comunidad, la Imprenta Nacional y el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), así como con un auditorio.

De acuerdo con el Viceministro de Planificación y coordinador de la Comisión Nacional CIUDAD GOBIERNO Luis Fallas la situación fiscal del país pasa por una mala situación, por lo que se necesita generar ingresos, así como recortar el gasto público, para que las consecuencias del déficit no sean mayores. Por dicha razón, urge que encontrar alternativas que sean racionales, así como consensadas para que se reduzca el gasto tanto a corto, como mediano y largo plazo. Este proyecto constituiría un agente dinamizador de empleo, así como formación de riqueza nacional.





# JUSTIFICACIÓN

Tomando en cuenta las necesidades del sitio, así como el proyecto en puro como es pensado, debe tomarse en cuenta, (como se mencionó anteriormente) el proyecto como tal no solucionaría un problema que actualmente existe, y es un abandono del sitio durante horas “no laborales”, las cuales son ocupadas por personas no deseadas que harán de ese sitio su actividad, así como generar un mayor congestionamiento vial en su entorno.

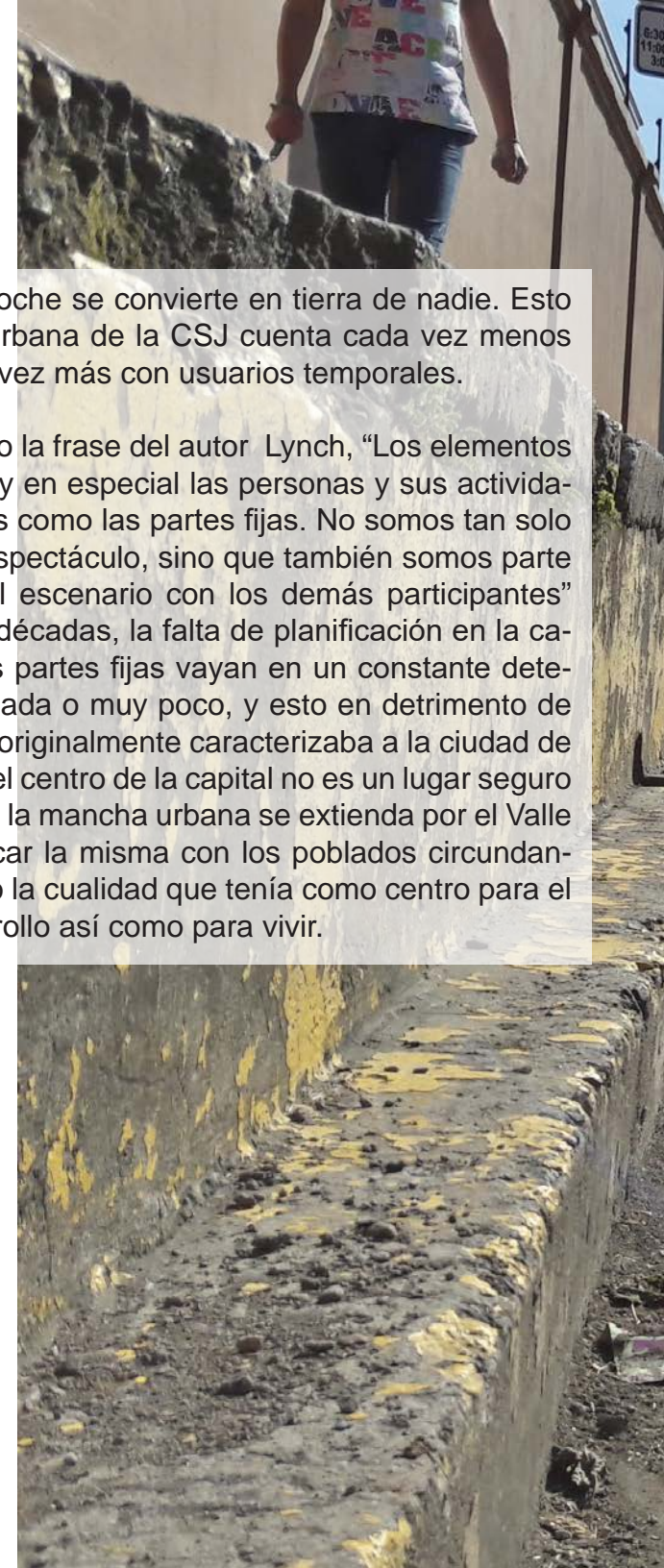
Cito la frase del libro la imagen de la ciudad que dice: “...en cada instante hay más de lo que la vista puede ver, más de lo que el oído puede oír, un escenario o un panorama que aguarda ser explorado....” (Lynch, 1998)

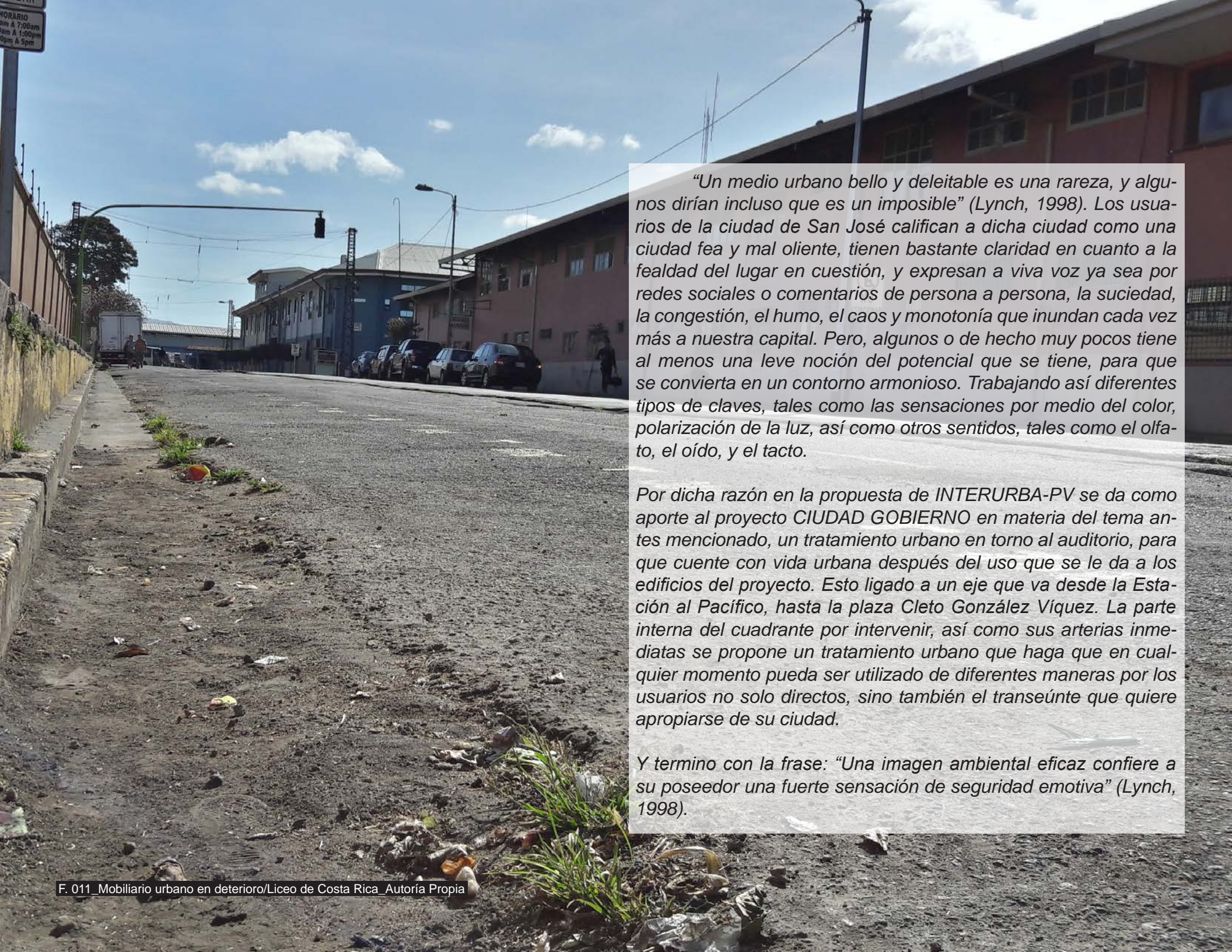
Por dicha razón, nace este proyecto de tesis, el proyecto INTERURBA-PV, el cual es una propuesta paralela al proyecto “CIUDAD GOBIERNO”. En la propuesta de INTERURBA-PV, como parte del tratamiento urbano, en materia del problema vial, dentro del cuadrante establecido, se propone una peatonización de lo que actualmente es la calzada vehicular, se elimina completamente el paso de los automotores (por pedido explícito del gobierno). En su avenida principal se toma el paso del tren interurbano, el paso de los peatones, así como sumar área verde. En cuanto a su periferia, las dos calles y las dos avenidas son intervenidas de forma en que no se elimina por completo el paso del automóvil, ni del transporte público; más bien se le da un espacio determinado que vaya paralelo al espacio del peatón, así como de las áreas verdes, las cuales vienen en ayuda de la purificación de la contaminación que se genera en la urbe, así como en la regeneración urbana.

Por otro lado, en materia del abandono que sufre el sitio en horas no laborales, esto gracias a que el uso que se propone en el proyecto “CIUDAD GOBIERNO” es igual al que tiene, en la actualidad;

por lo que en la tarde-noche se convierte en tierra de nadie. Esto gracias a que la zona urbana de la CSJ cuenta cada vez menos con pobladores, y cada vez más con usuarios temporales.

Y esto sucede a que, cito la frase del autor Lynch, “Los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan solo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes” (Lynch, 1998). Durante décadas, la falta de planificación en la capital ha hecho que esas partes fijas vayan en un constante deterioro, sin que se haga nada o muy poco, y esto en detrimento de la belleza escénica que originalmente caracterizaba a la ciudad de San José (Costa Rica), el centro de la capital no es un lugar seguro para vivir, esto hace que la mancha urbana se extienda por el Valle Central. Esto hace chocar la misma con los poblados circundantes. Por esto, ha perdido la cualidad que tenía como centro para el comercio, para el desarrollo así como para vivir.





*“Un medio urbano bello y deleitable es una rareza, y algunos dirían incluso que es un imposible” (Lynch, 1998). Los usuarios de la ciudad de San José califican a dicha ciudad como una ciudad fea y mal oliente, tienen bastante claridad en cuanto a la fealdad del lugar en cuestión, y expresan a viva voz ya sea por redes sociales o comentarios de persona a persona, la suciedad, la congestión, el humo, el caos y monotonía que inundan cada vez más a nuestra capital. Pero, algunos o de hecho muy pocos tiene al menos una leve noción del potencial que se tiene, para que se convierta en un contorno armonioso. Trabajando así diferentes tipos de claves, tales como las sensaciones por medio del color, polarización de la luz, así como otros sentidos, tales como el olfato, el oído, y el tacto.*

*Por dicha razón en la propuesta de INTERURBA-PV se da como aporte al proyecto CIUDAD GOBIERNO en materia del tema antes mencionado, un tratamiento urbano en torno al auditorio, para que cuente con vida urbana después del uso que se le da a los edificios del proyecto. Esto ligado a un eje que va desde la Estación al Pacífico, hasta la plaza Cleto González Víquez. La parte interna del cuadrante por intervenir, así como sus arterias inmediatas se propone un tratamiento urbano que haga que en cualquier momento pueda ser utilizado de diferentes maneras por los usuarios no solo directos, sino también el transeúnte que quiere apropiarse de su ciudad.*

*Y termino con la frase: “Una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva” (Lynch, 1998).*

# DELIMITACIONES

## **Delimitación Social**

El proyecto no tendrá discriminación social, todo tipo de usuario puede tener acceso.

## **Delimitación Física**

El proyecto se ubicará en el costado oeste de la Plaza Cleto González Víquez, en las cuadras en donde, actualmente, se encuentran las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes MOPT, las cuales se encuentran desde la calle Central Alfredo Volio hasta la calle 13 y entre la avenida 18 y la avenida 22.

## **Delimitación Temporal**

Las fases del proyecto se realizarán bajo las leyes y reglamentos vigentes en Costa Rica por el periodo establecido por la Universidad Hispanoamericana, que va del 10 de mayo del 2016 al 20 de abril del 2017.

## **Delimitación Disciplinaria**

El proyecto se realizará en el ámbito de la arquitectura y se contará con la colaboración de otras áreas interdisciplinarias tales como ingenieros civiles, estructurales, INS, Cuerpo de Bomberos.

# VIABILIDAD

Dicho proyecto está amparado y respaldado por las instituciones del gobierno tales como el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), el Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica (Mideplan) y el Ministerio de Vivienda y Asentamientos Urbanos (Mivah).

# OBJETIVOS

OG

Diseñar el anteproyecto de un espacio urbano que cuente con las condiciones necesarias para albergar el proyecto Ciudad Gobierno



OE

1

Priorizar las necesidades del usuario (Gobierno Central) en materia de intervención urbana así como en cuanto a un auditorio.

2

Definir las características físico-espaciales de un auditorio en ciudad gobierno.

3

Analizar las características del sitio de forma macro, medio y micro, por medio del concepto directriz.


4

Desarrollar la propuesta arquitectónica de **InterUrba-PV**.

# Alcances y LIMITACIONES

## Alcances

Una vez vista la realidad de San José en materia urbana, es importante desarrollar este tema a priori; ya que es un problema que crece como una bola de nieve y cada vez son más los usuarios que se ven afectados. Con dicho proyecto no se hará una intervención urbana a nivel de todo el casco central, sino que se centrará en el sector de Plaza Cleto González Víquez. Siendo paralelo al proyecto “Ciudad Gobierno”. Dicho proyecto beneficiará no solo a los usuarios directos del proyecto (el cual incluye a empleados, así como los usuarios en general), dicha intervención dará un beneficio a los pobladores circunvecinos, al ser esta una zona de transición entre el eje comercial de San José y poblados del sur, tales como: “San Cayetano, La Cruz, Desamparados, entre otros”.



Atraso en reunión con la Municipalidad de San José, de igual manera el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) bloqueó toda la información concerniente al proyecto. En lo referente a los casos de estudio, la Municipalidad de Alajuela quedó de avisar la fecha para una cita de entrevista concerniente a la intervención urbana en dicha ciudad.

## Limitaciones

# Estado de la CUESTIÓN

Con este análisis previo a investigaciones o proyectos construidos sobre la temática en curso, se espera visualizar como se ha desarrollado dicho tema, para tomarlos como referencia y poder desarrollar el presente documento.

En Alajuela, provincia de Costa Rica, en el corazón de la ciudad se realiza una intervención urbana, donde se conectan distintos puntos de interés, entre ellos uno de gran valor histórico como lo es el Parque Juan Santamaría, el parque Central del cantón Central, así como lo es un inmueble de gran valor arquitectónico como lo es la Casa de la Cultura. El proyecto devuelve al peatón más área de libre tránsito, en vez de que sea el carro el que se apodere de la ciudad. Aunado a esto se da la intervención no solo de la vía pública sino del mobiliario urbano. Esto generando un atractivo visual para el transeúnte, aparte de bajar el nivel de contaminación generado por el tráfico vehicular.

ALAJUELA

# ALAJUELA (cantón)

## COSTA RICA

**POBLACION**

297,879 m/hab

**AREA**

388.43km<sup>2</sup>

Método de transporte

Bus



# Estado de la CUESTIÓN

En San José, capital de Costa Rica; en el corazón de la ciudad se realiza una intervención urbana, justo en una de las calles más conocidas a nivel nacional, el famoso “Paseo de los Estudiantes” convirtiéndolo en el actual Barrio Chino, donde se conectan distintos puntos de interés, entre ellos la iglesia La Soledad y culmina conectando con Plaza Cleto González Víquez. El proyecto devuelve al peatón más área de libre tránsito, en vez de que sea el carro el que se apodere de la ciudad. Aunado a esto, se da la intervención no solo de la vía pública sino del mobiliario urbano. Esto generando un atractivo visual para el transeúnte, aparte de bajar el nivel de contaminación generado por el tráfico vehicular. Y entremezclando las dos culturas. (World Cities Culture Forum, 2016)

SAN JOSÉ

# SAN JOSÉ (cantón)

COSTA RICA

**POBLACION**

288,054 m/hab

**AREA**

44.62km<sup>2</sup>

**Método de transporte**



(World Cities Culture Forum, 2016)

# Estado de la CUESTIÓN

La ciudad de “Río” como comúnmente se le conoce, es una de las ciudades más importantes de Brasil, primera capital de dicho país en su independencia de Portugal. Actualmente, es la segunda en población, y uno de los principales centros culturales, económicos y financieros del país.

Actualmente, Río de Janeiro ha presentado (5 de junio del 2016) el nuevo medio de transporte, el tranvía, el cual será el segundo en Latinoamérica, el sistema será integrado al sistema de transporte público el próximo 1º. de julio, el primer tramo conectará el centro de la ciudad con el puerto. Este sistema se viene a unir a los otros sistemas de transporte de la ciudad, los que son: los buses, el tren, los teleféricos, el metro y barcas (estos unen a Río con una ciudad vecina) (Marton, 2016)

RÍO DE JANEIRO

# RIO DE JANEIRO

## BRASIL

### POBLACION

6,320,446 m/hab

### AREA

1200km<sup>2</sup>

### Método de transporte

Bus



Metro



Bicicleta



# Estado de la CUESTIÓN

Bogotá es una ciudad que ha venido con un crecimiento en infraestructura tanto cultural como física; en los últimos años ha tenido una transformación sumamente notoria, en donde se hace inversión en bienestar público, el cual ha dado a conocer una nueva ciudad, una nueva Bogotá.

Para un mayor beneficio, se ha apostado por un cambio socio-cultural. Parte del éxito ha sido la participación del sector privado, dando apoyo a la creatividad y cultura urbana, así como en la calidad de los servicios que se brindan a los ciudadanos. También, el éxito se debe a la implementación del Transmilenio, el sistema de transporte implementado, así como el interés por dar una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos, han hecho que la capital colombiana se convierta en uno de los mayores ejemplos de ciudad a nivel latinoamericano.

BOGOTÁ

# BOGOTÁ

---

## COLOMBIA

**POBLACION**

7,6 m/hab

**AREA**

1,587km<sup>2</sup>

**Método de transporte**

Bus



Transmilenio



# Estado de la CUESTIÓN

Buenos Aires cuenta con un sistema de transporte de buses, trenes y subterráneo. Pero, gracias a que en los últimos años el congestionamiento vial ha aumentado significativamente, se han tomado medidas al respecto, reinventando el transporte público, de esta manera se le da mayor importancia al transeúnte, dándole mayor espacio, y disminuyendo los espacios para el uso del vehículo privado.

De esta manera, el peatón recibe de nuevo el espacio que ha sido robado por el vehículo privado, esto genera una movilidad eficiente, y los conecta la red de espacios públicos existentes en la ciudad. Otra de las novedades con las que cuenta es la creación de estaciones para bicicletas, lo cual su uso genera un impacto positivo en la ciudad.

BUENOS AIRES

# BUENOS AIRES

## ARGENTINA

POBLACION

2,9 m/hab

AREA

203km<sup>2</sup>

Método de transporte

Bus



Subterraneo



# MARCO HISTÓRICO

*“Barrio La Cruz y Barrio San Cayetano presentaron un desarrollo bastante peculiar dentro de todos los barrios del Sur. Nacieron como un solo vecindario, conocido como “Colección”, el cual, mientras se fueron fraccionando las propiedades, dio paso a la formación de nuevos barrios como González Víquez, Barrio Güell...” (Ramírez & Castro, 2009) (las palabras en negrita no corresponden al autor)*

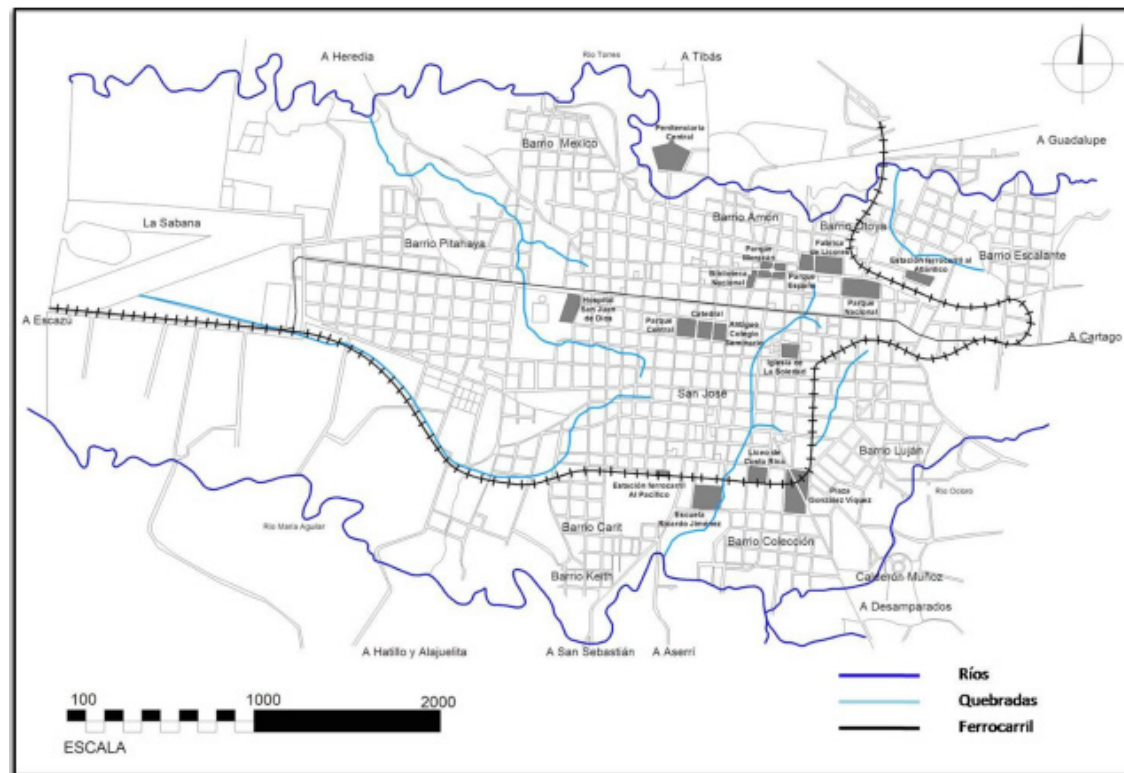
*Estos barrios nacieron estando sumamente cerca uno del otro, de hecho, los límites entre ellos, en muchas ocasiones, era podría decirse que difuso, así que los mismos vecinos se consideraban de uno u otro lado, o como una misma comunidad. En las inmediaciones se contaban con centros religiosos, diversión, así como de educación; los mismos eran visitados por los habitantes de los barrios, no importando a quien pertenecieran. Pero, volviendo a la actualidad, ahora también se comparten situaciones como en antaño, pero esta vez lo que más se comparte es el sentimiento de inseguridad, que ha opacado la comunidad.*

*“...tanto el centro de San José como su sector noreste fueron las áreas destinadas a los sectores de la élite; por otro lado, al noroeste y al sur, empezaron a surgir barrios de extracción popular, con poco o nulo acceso a los servicios que se disfrutaban a tan solo unas cuadras...” (Ramírez & Castro, 2009) (las palabras subrayadas no corresponden al autor).*

*Desde sus inicios, los denominados Barrios del Sur han sufrido la marginalidad causada por el centro o barrios del noreste de la capital; para 1870 la expansión de la ciudad comenzó, pero su transformación fue en forma irregular, ya que la Municipalidad de San José dejó en manos privadas el*

*hecho de la apertura de calles y el loteo de propiedades, a pesar de que existía una ley para esto. Por lo que dicho ensanche de la ciudad se dio de forma irregular.*

*Otro de los factores que hizo que la ciudad creciera hacia el sur, en primer lugar fue la construcción de la línea férrea al pacífico entre 1897-1910, ya que su estación estaría en lo que hoy se conoce como Barrio Carit, en segundo lugar el establecimiento del Liceo de Costa Rica, antiguas instalaciones de las Casas de Corrección, así como la construcción del matadero municipal o el llamado Rastro. El edificio actual es Patrimonio Arquitectónico, Histórico y Cultural de la capital en 1981. Según Decreto Ejecutivo N.º 13129-C.*



Para 1909, se da paso para Barrio Carit, gracias al Dr. Adolfo Carit Eva, que tenía unos terrenos, que fueron destinados a viviendas para viudas y artesanos pobres, en ese mismo barrio el doctor donó otra propiedad que contaba con un edificio de dos pisos, el cual se convirtió en el Hospital Maternidad Carit, que hasta la actualidad se mantiene.

Para 1910, el gobierno expropia los terrenos de Arthur Wolf, para iniciar la construcción de la Plaza de la Colección, lo que hoy es la Plaza González Víquez.

“...con el rebautizo de la Plaza de la Colección como Plaza González Víquez las cuadras comprendidas entre avenidas 22 y 24 se empezaron a conocer como Barrio González Víquez. Los ejes principales de Barrio Colección y Barrio González Víquez, las calles 9 y 11, son vías poco comunes por su ancho: 20 metros. Tal medida correspondió a una previsión del gobierno para facilitar el ensanche de la capital por estos dos accesos, que tuvo su origen en la Ley de ensanches de 1887. La calle 11, particularmente, era muy importante, puesto que era la prolongación del Paseo de los Estudiantes, una de las salidas principales de la capital....” (Ramirez & Castro, 2009)

Desde sus inicios esta zona de la capital se ha caracterizado por sus calles anchas, por el pensamiento visionario con el que contaba el gobierno en ese momento, que tenía en mente el ensanche de la capital.

Para 1944 se construyen unas graderías de madera, un palco y una tapia para el estadio de beisbol, que se encontraba contiguo al antiguo crematorio, al rastro o Matadero Muni-



pal, y a un potrero en lo que se llamaba Barrio Colección. La colaboración del señor Worth J. Maynard fue un gran aporte para el fomento, así como el desarrollo de dicho deporte en esa época de oro para Costa Rica. Para inicios de 1950 se demolieron los palcos de madera y fueron sustituidos por los de concreto. Para 1961, por motivo del mundial de beisbol, el estadio “Escarré” se equipó con torres de iluminación, las cuales no había tenido desde que fue fundado.

# MARCO HISTÓRICO

## 1870

Inician los barrios del sur

## 1902

Nuevas instalaciones del Liceo de Costa Rica

F. 021\_Liceo de Costa Rica/San José\_Autoría Propia



F. 019 Estacion al Pacifico/San José\_Autoría Propia

## 1897

Estacion al pacifico



F. 020\_Maternidad Carit/San José\_Autoría Propia

## 1909

Inicia Barrio Carit

*“En unos terrenos vendidos por el señor Santiago Güell, se construyó una plaza a la que se le dio el nombre de Colección. En sus primeros años estuvo dividida diagonalmente por el camino Real a Desamparados. Posteriormente por el trazo de la vía ferroviaria que funcionaba como enlace de las terminales del Ferrocarril al Pacífico y al Atlántico, quedó fraccionada la plaza en la sección norte, de oeste a noreste. Oficialmente el 18 de diciembre de 1925 se inauguró la plaza, asignándosele el nombre de Cleto González Víquez” (Ramírez & Castro, 2009)*

# 1910

**I**nicia construcción de la plaza  
González Víquez

# 1950

**C**onstrucción de las graderías  
en concreto en el estadio



F. 022\_Estadio Escarré/San José\_Autoría Propia

# 1944

**C**onstrucción del estadio  
“Escarré”

# 1961

**I**nstalación de las torres de ilu-  
minación en el estadio

Para las comunidades de La Cruz y San Cayetano, la plaza González Víquez es uno de sus referentes más relevantes. Así como para uno de sus barrios aledaños como lo es Barrio Luján, plaza González Víquez cuenta en su historial como un sinnúmero de actividades populares entre las que podrían mencionarse: Las fiestas cívicas de San José, con corridas de toros, partidos de futbol llamados “mejengas”, prácticas de baseball, turnos, entre otras actividades. En la actualidad Plaza Víquez ha tenido una evolución; ya que ahora cuenta con zonas verdes para la recreación de grandes y chicos, tiene en su haber canchas de futbol, piscinas, “playgrounds” y canchas de futbol 5. También cuenta con una “parada” para el tren metropolitano, gracias a la reactivación del mismo. La cual se ha convertido en una de las más importantes en el sector sur de la capital, dándole importancia a dicha plaza. Pero, también Plaza González Víquez cuenta con un gran problema y es que tanto sus piscinas como su cancha de futbol han sido cerradas con mallas, lo que hace que la juventud tenga menos espacios de recreo y práctica de deporte, tan necesario en la actualidad.

# MARCO CONCEPTUAL

## **A Priori**

Descendiendo de la causa al efecto o de la esencia de una cosa a sus propiedades.

## **Acarrea**

Ocasionar, producir, traer consigo daños o desgracias.

## **Aledaños**

Confinante, lindante.

## **Bioclimático**

Dicho de un edificio o de su disposición en el espacio: Que trata de aprovechar las condiciones medioambientales en beneficio de los usuarios.

## **Bocetos**

Proyecto o apunte general previo a la ejecución de una obra artística.

## **Calidad de vida**

Conjunto de condiciones que contribuyen a hacer la vida agradable, digna y valiosa.

## **Circundantes**

Que circunda algo.

## **Croquis**

Diseño ligero de un terreno, paisaje o posición militar, que se hace a ojo y sin valerse de instrumentos geométricos.

## **Delimitado**

Determinar o fijar con precisión los límites de algo.

## **Deterioro**

Acción y efecto de deteriorar o deteriorarse.

## **Diagramación**

Elaborar un esquema, gráfico o dibujo con el fin de mostrar las relaciones entre las diferentes partes de un conjunto.

## **Discriminación**

Dar trato desigual a una persona o colectividad por motivos raciales, religiosos, políticos, de sexo, etc.

## **Infraestructura**

Obra subterránea o estructura que sirve de base de sustentación a otra.

## **Institucional**

Perteneciente o relativo a una institución o a instituciones políticas, religiosas, sociales, etc.

## **Integrado**

Hacer que alguien o algo pase a formar parte de un todo.

## **Intervención**

Tomar parte en un asunto.

**Orbe**

Esfera celeste o terrestre.

**Peatonalización**

Acción y efecto de peatonalizar.

**Periferias**

Parte de un conjunto alejada de su centro, especialmente la de una ciudad.

**Planificación**

Plan general, metódicamente organizado y frecuentemente de gran amplitud, para obtener un objetivo determinado, tal como el desarrollo armónico de una ciudad.

**Proliferación**

Multiplicarse abundantemente.

**Superfluos**

No necesario, que está de más.

**Transeúnte**

Que transita o pasa por un lugar

**Transitables**

Dicho de un sitio o de un lugar: Por donde se puede transitar.

**Zonificación**

Dividir un terreno en zonas.

(Diccionario de la Real Academia Española, 2016)



REAL ACADEMIA ESPAÑOLA

# TEORÍAS RELACIONADAS



## El espacio público y el espacio político.

### Julio Alguacil

Se ha definido el espacio público como un lugar en el que todo ciudadano puede ejercer su derecho a transitar o estar. Esto en contra parte al espacio privado donde estos derechos están reservados. El transitar remite a la libertad de movimiento y el estar al uso del espacio.

“(…) el espacio público es siempre un espacio colectivo donde se encuentran diferentes actores y partes que comparten el espacio y que al hacerlo lo elevan a la categoría de público y colectivo; es decir; los diferentes toman conciencia de la diferencia, porque son susceptibles de encontrarse, interactuar y, finalmente, interaccionar, por ello, el compartir el espacio creativamente significa estar en un lugar, ser parte, sentirse parte, tomar o tener parte y hacer lugar. En consecuencia, el espacio público es aquel espacio de propiedad pública, y de dominio y uso público”.

“(…) la ciudad es el espacio de conflicto, la ciudad deja riendas sueltas a las paradojas, la ciudad es el lugar donde se produce el encuentro de las diferencias y de las divergencias”.

“El conflicto motiva la política y hace del espacio público (el espacio del encuentro) el espacio político donde se desarrolla el arte del diálogo, de la negociación y del consenso”

Actualmente, la ciudad es un espacio en conflicto, por lo cual la ciudad debe satisfacer manifestaciones públicas, ser un espacio para la diversidad de opiniones. Es un espacio de manifestaciones que se hacen presentes día a día en la vida urbana. (Alguacil, 2008)

# TEORÍAS RELACIONADAS

## Peatonalización: una opción para el rescate urbano.

### Eduardo Brenes

*Busca llamar la atención por el sistema que tienen las ciudades en el país, así como el mejoramiento ambiental urbano de San José; se busca como llamar la atención de las posibilidades que existen de un mejoramiento en dicha ciudad. Se toma la peatonalización como un instrumento para la reactivación urbana, ayudando al mejoramiento ambiental de la ciudad, así como el bienestar social. La creación de áreas para caminar puede ser un medio que provea soluciones prácticas a muchos de los problemas urbanos, así como devolverle a la ciudad la escala humana.*

*Peatonalización: como un instrumento para reactivar la ciudad de San José.*

*También, se relata sobre estrategias para San José, entre las mencionadas, se recalcan cuatro:*

*“Devolver el espacio público.”*

*“Ligar espacios institucionales con espacios de disfrute público.”*

*“Hacerlo transitable: disminuyendo el paso de vehículos.”*

*“Crear sitios de encuentro, mientras que no solo se camina de un punto a otro, sino que es una experiencia agradable.” (Brenes, 1995)*



# TEORÍAS RELACIONADAS



## El espacio público, ciudad y ciudadanía.

### Jordi Borja

Se determina al espacio público como el elemento que define la calidad de la ciudad, esto porque es el que indica el nivel de vida de la gente, así como la calidad de ciudadanía en sus habitantes. La ciudad es descrita como un escenario, un espacio público, el cual debe de estar abierto, ya que entre más abierto esté para todos, se expresará de mejor manera la democratización social y política. También, se hace mención de ciertas problemáticas en las ciudades actuales, ya que los movimientos sociales actuales son de una protección contra el ámbito urbano. Otro de los impactos negativos en la ciudad es la proliferación de centros comerciales, los cuales cuentan con restricciones a diferentes tipo de usuarios, lo cual atenta con la relación entre ciudadanos, así como la denominada “vida urbana”.

*“El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes”.*

Gracias a esta frase, que es una de las célebres de dicho libro, se da a entender que la calidad de una ciudad no está definida por la eficacia de los medios de transporte, o el número de habitantes que hay en ella, sino más bien por la calidad de los espacios públicos que hay en ella. (Borja, 2000)

# TEORÍAS RELACIONADAS

## Nuevos espacios urbanos.

### Jan Gehl

En los últimos 35 años ha despertado un gran interés por lo que es la vida urbana y el espacio público, lo cual ha generado nuevas estrategias, así como nuevos proyectos en tema de planificación urbana. En el actual libro, Jan Gehl ofrece una visión general sobre este proceso, al mismo tiempo que se describe estrategias, así como proyecto para lo que son los espacios públicos, en diferentes latitudes. Se inicia con lo que es el concepto de ciudad, para así poder dar una introducción a los espacios urbanos, también se define los tipos de ciudades, al igual que las transformaciones que ha tenido dicho concepto en los últimos años. En el libro se hace una selección de 9 ciudades que han aplicado estrategias y ha sido de denotar el resultado que han tenido como, por ejemplo, están: (Gehl, 2006)

Barcelona

Copenhague

Córdoba

Curitiba

Estrasburgo

Friburgo

Lyon

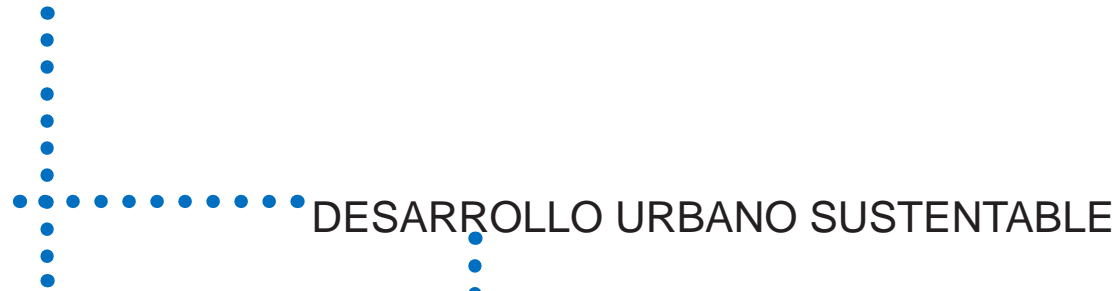
Melbourne

Portland.



# MARCO LEGAL

## GESTIÓN DE CIUDAD



DESARROLLO URBANO SUSTENTABLE

- *Desarrollo artístico/cultural.*
- *Equilibrio urbanístico.*
- *Gestión urbano ambiental.*



Para efectos del proyecto **(InterUrba-PV) Intervención Urbana Plaza Víquez** se tomará en cuenta las regulaciones existentes al día de hoy que rigen en Costa Rica a nivel de la construcción. Se desarrolla la Ley 7 600 con los principales puntos que atañen al proyecto aquí desarrollado.



- Huellas 0,3 m, contrahuella 0,18 m y pasamanos a 0,9 m.
- Para usuarios con deficiencia visual se debe utilizar contraste entre colores, tanto en puertas como en los marcos, en las escaleras y cualquier otro medio que permita facilitar la movilidad del usuario.
- Las barandas se utilizarán en terrazas, pisos intermedios transitables que se encuentren a una altura de 0,4 m o mayor. La barra superior debe estar a una altura de 0,9 m, la intermedia a 0,6 m y una inferior a 0,1 m, todas tomando la altura desde npt.
- Las rampas tendrán pendientes con el siguiente porcentaje 10–12% tramos < 3 m, 8– 10% tramos 3 a 10 m, 6–8% tramo >10 m.
- En los estacionamientos la anchura de 3,30 por 5,00 de largo (como mínimo)
- Art. 31, Art. 32, Art. 33, Art. 34, Art. 35, Art. 36, Art. 40, Art. 53.
- Art.103-104, se refieren a las características que deben ser tomadas en cuenta para el acceso de edificios, parques, aceras, jardines, plazas, vías u otras edificaciones públicas y privadas que brinden servicios al público.
- Art. 105-106 se refieren a la utilización del símbolo.
- Art.125-126 características de aceras
- Art. 130-131 elementos urbanos
- Art.135 pisos antiderrapantes
- Art.136 Contraste en la coloración
- Art. 137 iluminación artificial
- Art. 138 barandas de seguridad
- Art. 140-141-142 puertas, pasillos y umbrales
- Art. 143-144 servicios sanitarios
- Art. 151-152 Ascensores
- Art. 154 estacionamientos reservados

## Ley 7600

**IMPORTANTE** Dicha ley ha sido creada, para dar igualdad de oportunidades, equiparar oportunidades, para la comunidad con algún tipo de discapacidad, para aumentar su nivel de autonomía.

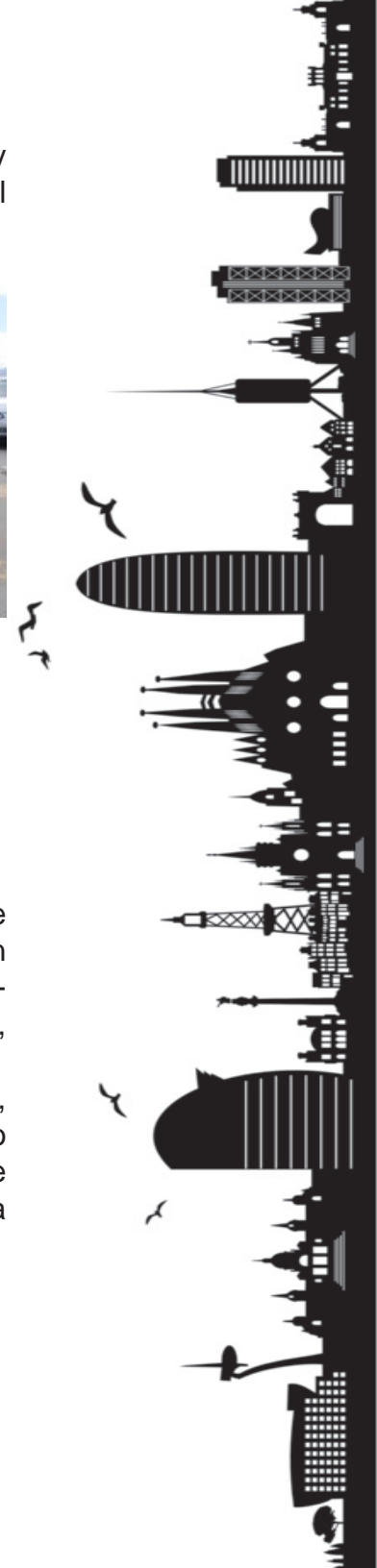
Otra reglamentación que se toma en cuenta para el proyecto está la Ley de Planificación Urbana; dicha ley es creada por el INVU, la misma se utilizará para el ordenamiento urbano. El mismo viene a reforzar y actualizar el reglamento anterior.



## Ley PLANIFICACION URBANA

- Artículo 41. Cuando el sitio a urbanizar no precise el porcentaje de terreno que para destinos públicos señala el artículo anterior, según el pronunciamiento municipal, deberá entonces el urbanizador cancelar en dinero el valor equivalente del indicado porcentaje, dentro del plazo que se le fije, que no será mayor de cinco años.
- Artículo 44.- El dominio municipal sobre las áreas de calles, plazas, jardines, parques u otros espacios abiertos de uso público general, se constituye por ese mismo uso y puede prescindirse de su inscripción en el Registro de la Propiedad, si consta en el Mapa Oficial.

**IMPORTANTE** Dicha ley ha sido creada, para dar igualdad de oportunidades, equiparar oportunidades, para la comunidad con algún tipo de discapacidad, para aumentar su nivel de autonomía.





# Ley PLANIFICACION URBANA

- Artículo 45.- Los inmuebles a que se refiere el artículo anterior, podrán ser transferidos a otro uso público, conforme a las determinaciones del Plan Regulador, más si tuvieren destino señalado en la ley, el cambio deberá ser aprobado por la Asamblea Legislativa.
- Artículo 53. En programa de renovación urbana, la facultad re modeladora permite a la municipalidad abrir y cerrar calles, así como rectificar su trazado. La municipalidad o el instituto gestionarán con los propietarios de los inmuebles sujetos a remodelación, lo correspondiente a redistribución de lotes, para arreglar por convenio el modo de reubicarles dentro de la misma zona...

**IMPORTANTE** Esta ley ha sido creada para dar un nuevo aire en la regulación del crecimiento urbano en Costa Rica.

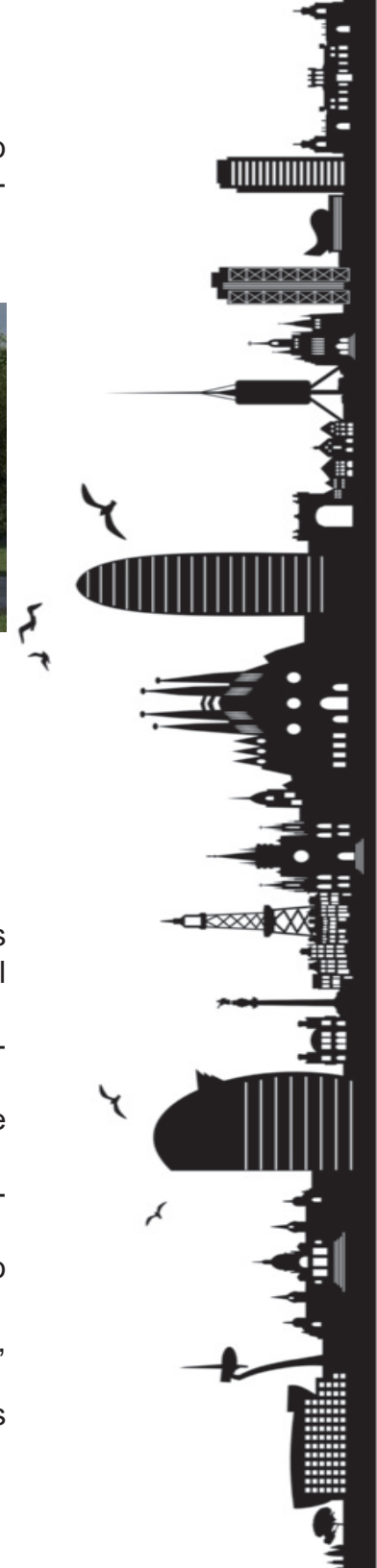
Otra reglamentación que se toma en cuenta para el proyecto está el Reglamento de Construcciones, de dicho reglamento se mencionan los principales puntos que influyen directamente en el tema deportivo, que es el desarrollado en el presente documento.



## Reglamento de **CONSTRUCCIONES**

- Las puertas deben abrir con el empujar de la persona. (Barra anti pánico)
- No abrir hacia escaleras.
- Todo sitio de reunión pública debe de contar con accesos y salidas directas a la vía pública o en su defecto con pasillos que su altura mínima sea igual a la sumatoria del espacio de circulación.
- Servicios Sanitarios Hombres: 1 inodoro, 3 orinales y 2 lavabos c/450 espectadores. Mujeres: 2 inodoros y 1 lavabo por c/400 espectadoras.
- Capítulo XX. Sobre el diseño de estructuras de edificios: clasificación de edificios, tipos de cargas.
- Capítulo XXIII. Materiales de construcción, normas para los mismos y restricciones.
- Capítulo XXIV. Suelos y cimentaciones, diseño de fundaciones de acuerdo a las características del suelo.
- Capítulo XXVI. Instalaciones de servicios, anclaje e inserción de tuberías, ascensores y montacargas, así como conductores eléctricos.
- ix. Capítulo XXXIV. Protección de estructuras contra incendio, materiales retardantes y cargas de fuego.

**IMPORTANTE** Reglamento creado por el CFIA, para establecer los lineamientos por seguir para garantizar la seguridad del residente del inmueble, esto en el campo de la construcción a nivel de Costa Rica. Los mismos con obligatorios.



# MARCO METODOLÓGICO

## Descripción de la Metodología

La estrategia metodológica que se utilizará para el proyecto Intervención urbana Plaza Viquez InterUrba-PV, será el uso de métodos, tales como: entrevistas, análisis de diagnósticos que han sido desarrollados por entidades del gobierno, estudios, así como análisis en la zona a intervenir. De esta forma se puede elaborar un análisis cuantitativo y cualitativo con base en los factores, así como las variables de dicha exploración.

Lo que es la metodología de la investigación, se basará en cuatro puntos, los cuales tendrán como base los cuatro objetivos específicos, dados en este documento; los mismos se concretizarán por medio de actividades y otras herramientas, para dicho fin.



## Estudio de Casos

- Se identifica el caso de estudio. (ya sea que tuviera éxito o fuera un fracaso)
- Se hace una investigación tanto del contexto de proyecto, así como sus antecedentes.
- Si el caso de estudio es nacional, hacer una visita de campo, en el que se investigue con los desarrolladores, más información al respecto.
- Hacer un análisis de los datos obtenidos del proyecto investigado.
- Sacar conclusiones que atañen al proyecto en desarrollo. (Ya sean positivas y que se tomen en cuenta o negativas que se eviten)

# MAPA METODOLÓGICO

Este documento trata la propuesta arquitectónica hecha para la intervención urbana, tomando como sitio a intervenir donde actualmente se encuentran el Liceo de Costa Rica, así como las cuadras donde se encuentran las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, dando así cabida al proyecto (InterUrba-PV) Intervención Urbana Plaza Víquez. Dicha propuesta tiene como fundamento una investigación cualitativa y cuantitativa, según sea necesaria en los diferentes objetivos específicos que se han planteado anteriormente en el presente documento.

OE-4 OE-3 OE-2 OE-1

Priorizar las necesidades del usuario (Gobierno Central) en materia de intervención urbana así como en cuanto a un auditorio.

Definir las características físico-espaciales de un auditorio en ciudad gobierno.

Analizar las características del sitio de forma macro, medio y micro, por medio del concepto directriz.

Desarrollar la propuesta arquitectónica de **InterUrba-PV**.

Priorizar las necesidades del usuario (Gobierno Central) en materia de intervención urbana así como en cuanto a un auditorio.

RESULTADOS

Obtención de información preliminar para el conocimiento del sitio, así como parte importante en los análisis.

### HERRAMIENTAS

- Búsqueda de información en biblioteca.
- Entrevistas en municipalidad.
- Juicio experto.

### ACTIVIDADES

- Búsqueda de información preliminar.
- Análisis de información y planteamiento del problema.
- Definición de los objetivos.
- Definición del estado de la cuestión.
- Análisis del marco legal.

OE-1

OE-2

OE-3  
OE-4

## ACTIVIDADES

- Búsqueda de información preliminar.
- Análisis de información y planteamiento del problema.
- Definición de los objetivos.
- Definición del estado de la cuestión.
- Análisis del marco legal.

Definir las características físico-espaciales de un auditorio en ciudad gobierno.

## HERRAMIENTAS

- Búsqueda de información en biblioteca.
- Entrevistas en municipalidad.
- Juicio experto.

RESULTADOS

Obtención de información preliminar para el conocimiento del sitio, así como parte importante en los análisis.

## ACTIVIDADES

- Identificar el espacio urbano.
- Determinar la estructura de campo, así como el partido arquitectónico.
- Hacer un análisis climático y natural del sitio, mediante la observación por medio de visitas a la zona.

## HERRAMIENTAS

- MACRO  
Diagramas, croquis  
Análisis de resultados  
Fotografías
- MICRO  
Diagramas, croquis, gráficos  
Análisis de planos  
Análisis de resultados  
Fotografías

Analizar las características del sitio de forma macro, medio y micro, por medio del concepto directriz.

RESULTADOS

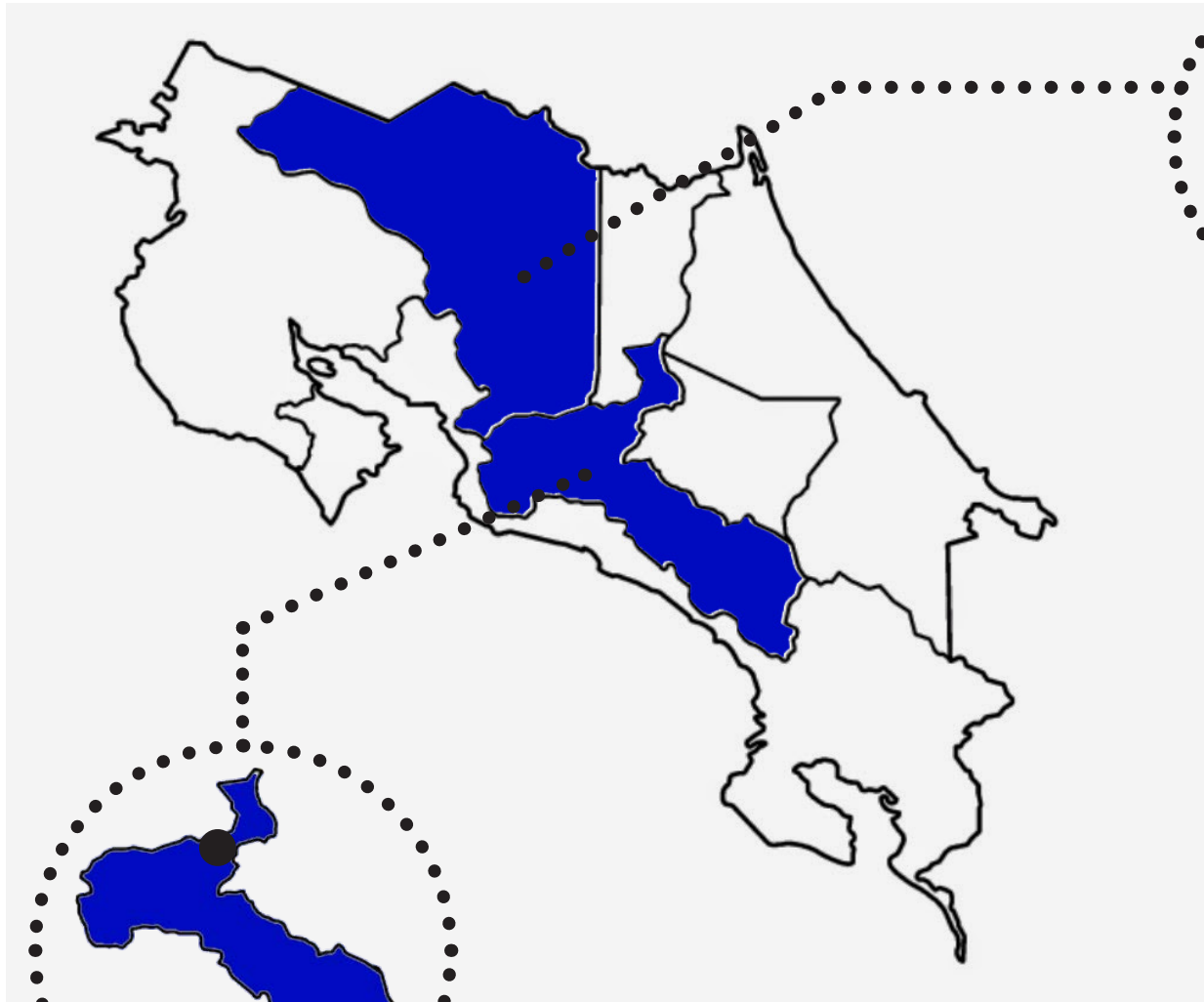
Demostración de los aspectos del contexto que beneficien e integren el proyecto. Conocimiento del aspecto climático, para su integración en el proyecto por medio de un diseño bioclimático, así como la visualización de la zona propicia para el sitio.





**GRUPO AT**  
Tel: 2259-8241 / Fax 2259-8242  
www.grupoidcor.com  
**BUSCAR**  
9976

# CASOS DE ESTUDIO

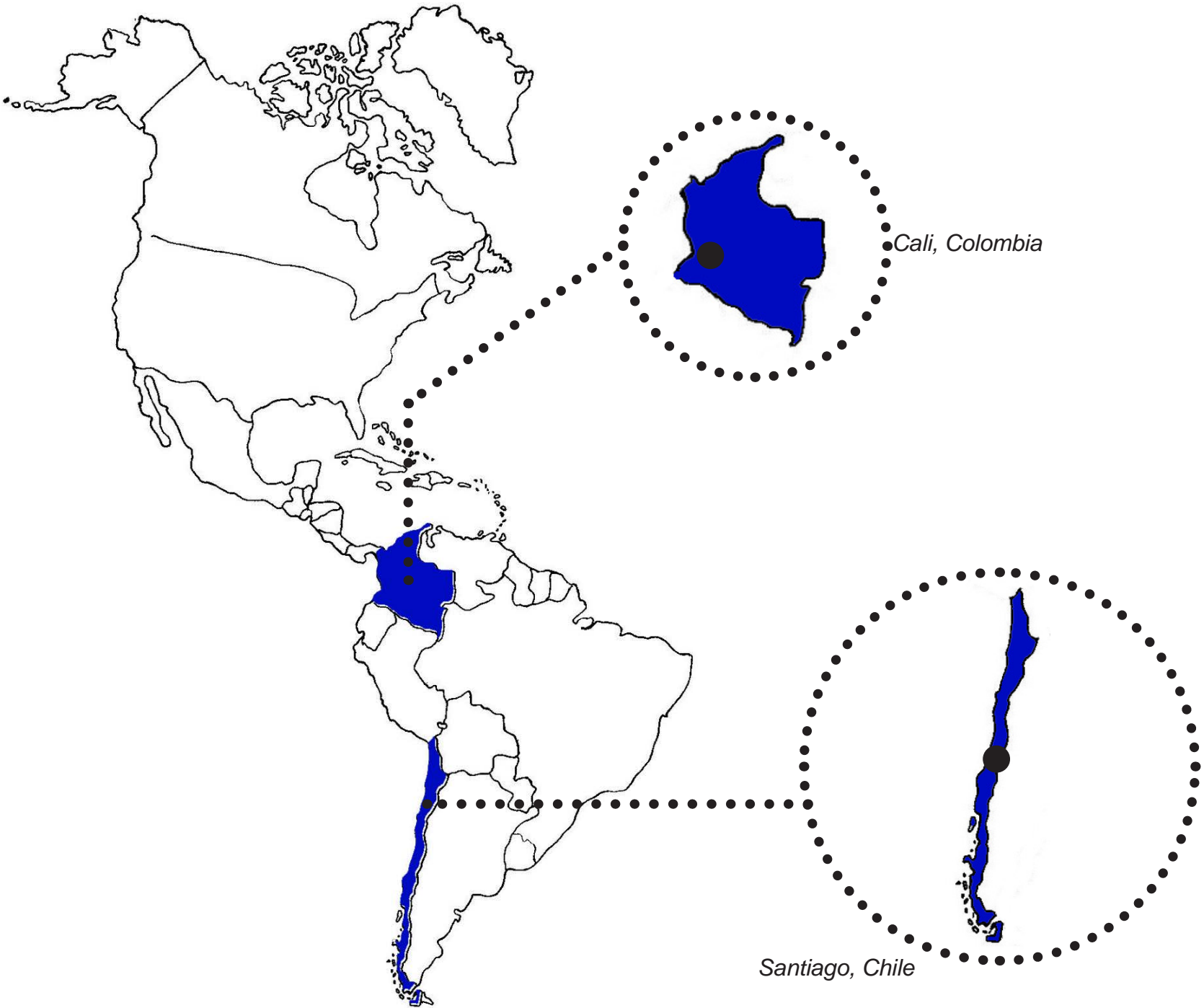


*Alajuela, Costa Rica*

*San José, Costa Rica*

Los casos de estudio son un marco de referencia que sirven para poder analizar diferentes aspectos en cada uno de los proyectos de algunos de ellos

se tomarán aspectos positivos por tomar en cuenta en el presente proyecto y en otros resaltar los aspectos negativos para no cometer de nuevo los mismos errores; aspectos, tales como la compatibilidad arquitectónica, respuesta bioclimática, tipos de materiales, adaptación a la topografía. Los proyectos tomados en cuenta presentan una similitud a la temática aquí tratada, en este caso, intervención urbana.



# CASOS DE ESTUDIO

## Localización:

*Alajuela, Costa Rica*

En Alajuela, provincia de Costa Rica; en el corazón de la ciudad se realiza una intervención urbana, donde se conectan distintos puntos de interés, entre ellos uno de gran valor histórico como lo es el parque Juan Santamaría, el parque central del cantón Central, así como lo es un inmueble de gran valor arquitectónico como lo es la Casa de la Cultura.

El proyecto devuelve al peatón más área de libre tránsito, en vez de que sea el carro el que se apodera de la ciudad. Aunado a esto se da la intervención no solo de la vía pública sino del mobiliario urbano. Esto generando un atractivo visual para el transeúnte, aparte de bajar el nivel de contaminación generado por el tráfico vehicular.



## Se destaca

- *Priorización del peatón sobre el automotor.*
- *Unión de distintos parques.*



## Se señala

- *Pérdida de identidad nacional.*
- *Afectación al comercio local.*

En San José, capital de Costa Rica; en el corazón de la ciudad se realiza una intervención urbana, justo en una de las calles más conocidas a nivel nacional, el famoso “Paseo de los Estudiantes”, convirtiéndolo en el actual Barrio Chino, donde se conectan distintos puntos de interés, entre ellos la iglesia La Soledad y culmina conectando con Plaza Cleto González Víquez.

El proyecto devuelve al peatón más área de libre tránsito, en vez de que sea el carro el que se apodere de la ciudad. Aunado a esto, se da la intervención no solo de la vía pública sino del mobiliario urbano. Esto generando un atractivo visual para el transeúnte, aparte de bajar el nivel de contaminación generado por el tráfico vehicular. Y entremezclando las dos culturas.

Pero, los comerciantes de la zona critican en demasía el proyecto, ya que ha mermado la clientela, ha hecho que muchos negocios tengan que cerrar por dicha razón. Otra de las críticas es que no termina de ser un barrio Chino, pero, a su vez, perdió la identidad de su origen.

SAN  
JOSE

### Localización:

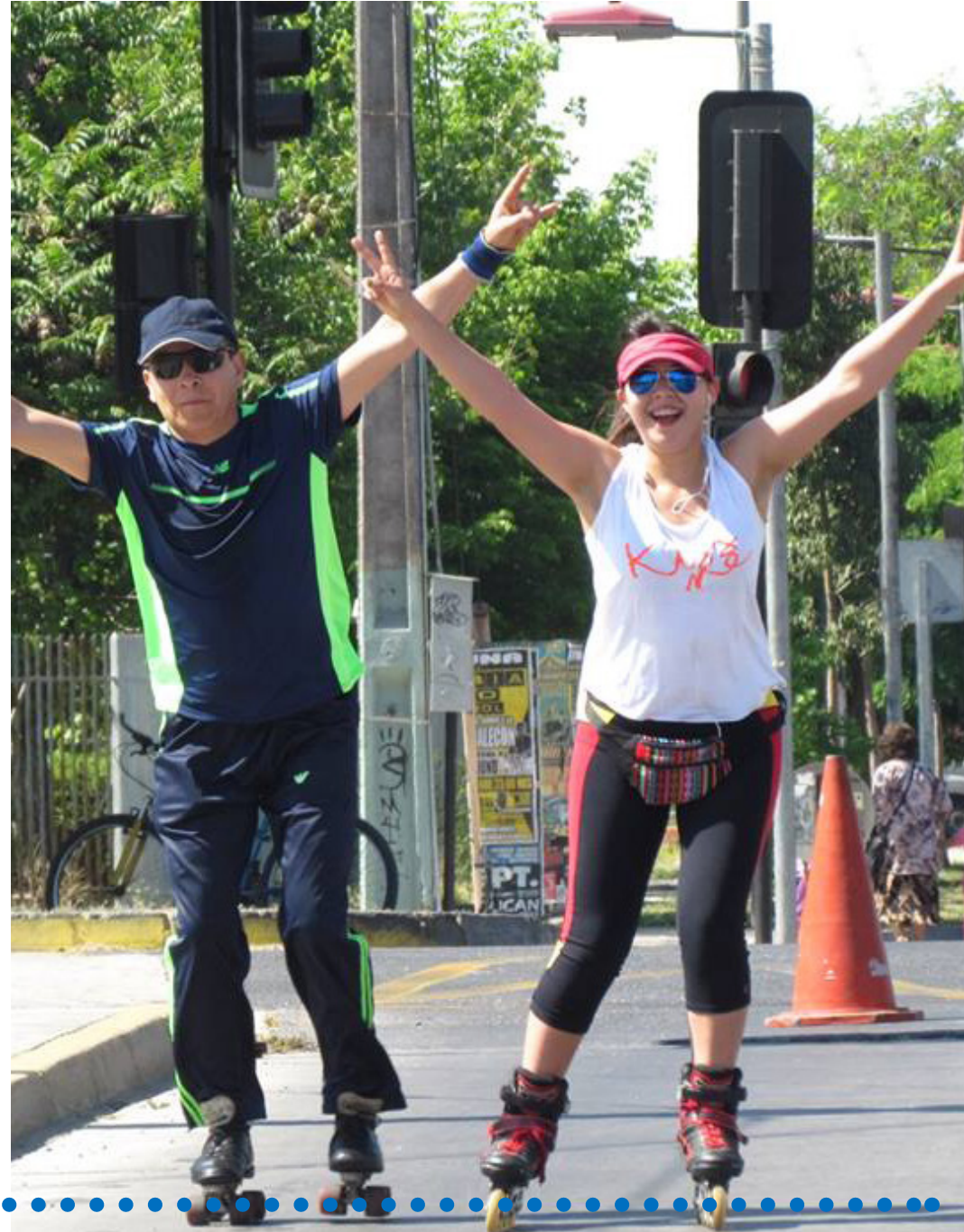
*San José, Costa Rica*

# CASOS DE ESTUDIO

## Localización:

*Santiago, Chile*

El proyecto se inició con la idea de cerrar una calle los domingos entre las 9.00 a.m. y hasta las 2.00 p.m.; las calles aledañas a los parques son las propuestas para que sean de uso exclusivo de los peatones; ya sea en bicicleta o en patines o en patineta, o simplemente correr o ejercitar a la mascota; se inicia lo que hoy es un actividad dominical de varias ciudades en Chile, siendo ya un éxito en las mismas. Conforme se unen más ciudades a esta idea, son cada vez tramos más grandes los que se cierran para el disfrute y la interacción ciudadana. En la actualidad (cuando se hace la investigación), ya van por más de 9 km que se cierran cada 7 días.



## Se destaca

- *Integración comunal.*
- *Infraestructura— Peatón—Vehículo.*
- *Ciudad verde.*
- *Aprovechamiento de espacios.*

CHEILE



## Se destaca

- *Combate polución, seguridad, deforestación.*
- *Integración del peatón y el ciclista.*
- *Ciudad verde.*
- *Regeneración de espacios urbanos olvidados.*

Colombia ha pasado por una convulsión social por unos cuarenta años, después de esto, desea intervenir un parque metropolitano, en la ciudad de Cali, en el cual se integre lo que es un espacio público seguro, pero que se conecte con un próspero centro urbano. El proyecto cuenta con ciclo vías, así como senderos peatonales.

Los mismos se interconectan, así como, a su vez, guían a las terminales de transporte público; denotando así el predominio del peatón y el ciclista en torno al espacio social-recreativo con el que cuenta el parque. El mismo intenta combatir problemas, tales como la deforestación, polución y seguridad.

COLOMBIA

**Localización:**

*Cali, Colombia*

# RESUMEN CAPÍTULO I

OE-1

Priorizar las necesidades del usuario (Gobierno Central) en materia de intervención urbana así como en cuanto a un auditorio.

OE-2

Definir las características físico-espaciales de un auditorio en ciudad gobierno.

OE-3

Analizar las características del sitio de forma macro, medio y micro, por medio del concepto directriz.

OE-4

Desarrollar la propuesta arquitectónica de **InterUrba-PV**.

## OG

Diseñar el anteproyecto de un espacio arquitectónico que cuente con las condiciones necesarias para albergar el proyecto Ciudad Gobierno.



### CASOS DE ESTUDIO

Con la referencia de varios casos de estudio internacionales y dos casos de estudio a nivel nacional se toma la intervención urbana de Alajuela y a nivel de San José el conocido y Barrio Chino, tomando lo bueno y reseñando las partes negativas.



“  
Ligar espacios institucionales con  
espacios de disfrute público.”

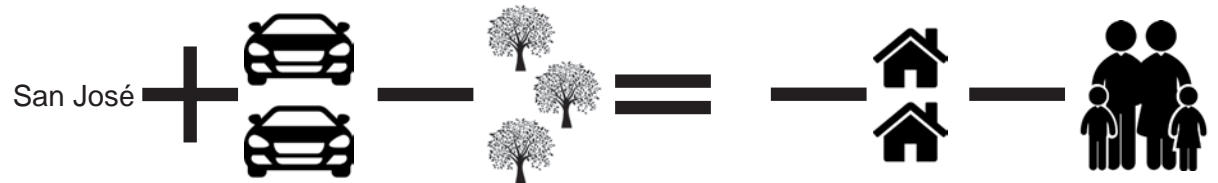
*Eduardo Brenes*

**InterUrba-PV**

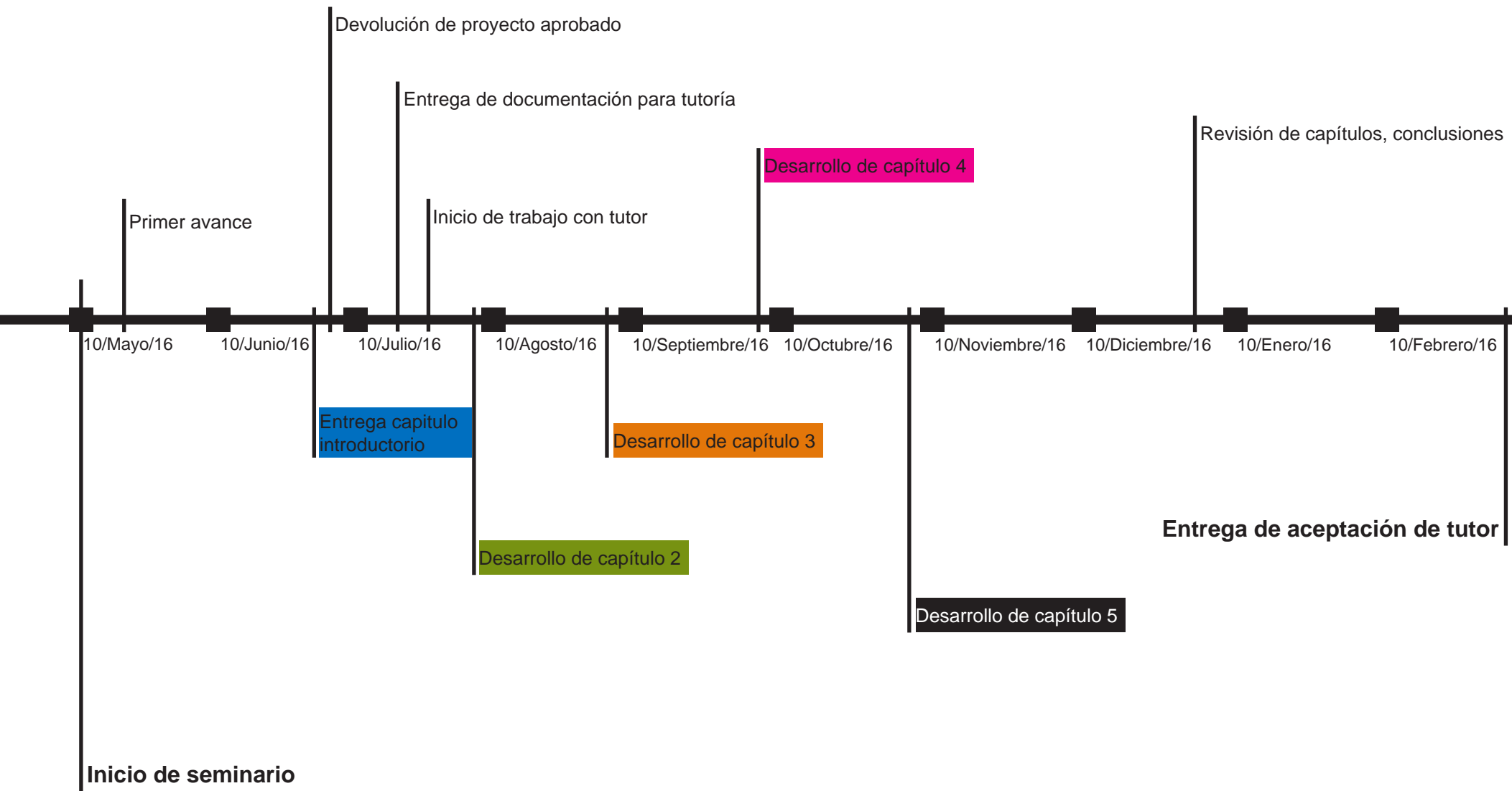
### ESTADO DE LA CUESTIÓN



### JUSTIFICACIÓN



# CRONOGRAMA



# CAPITULO 2



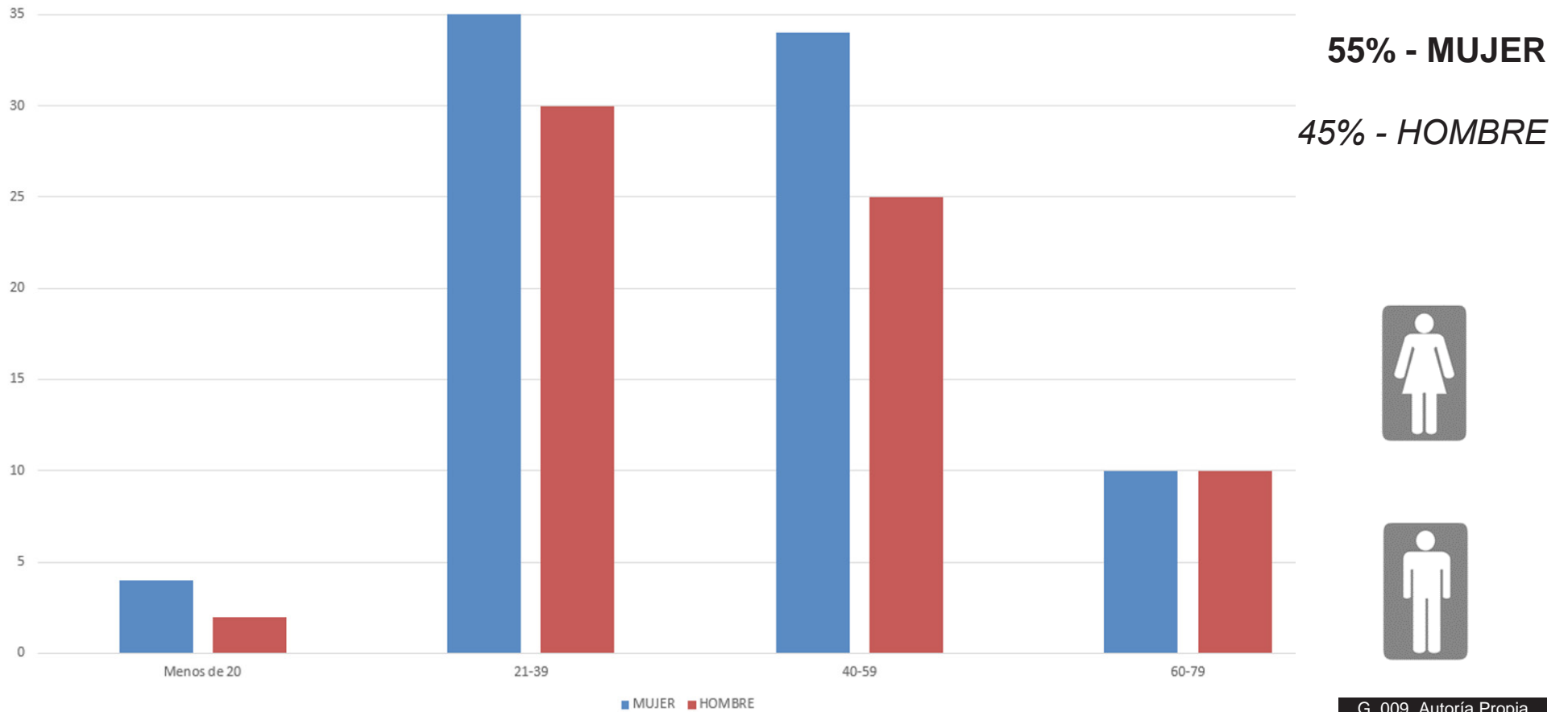
# 02 | ASPECTOS GENERALES

# ENCUESTA

01P

Para el presente documento se ha realizado la siguiente encuesta, la cual tiene como objetivo el conocer la opinión de la comunidad así como los usuarios inmediatos, en su sentir sobre la realidad que vive la localidad de Plaza Viquez, en cuanto a su parte urbana actual; así como tomar en cuenta su opinión en diferentes facetas de dicho anteproyecto. Para efectos de la encuesta se tomó a 150 personas, haciéndoles diez preguntas (la encuesta se encuentra al final del documento). La primer pregunta se tomó en cuenta la edad por genero del encuestado (G. #9).

## Edades / Genero

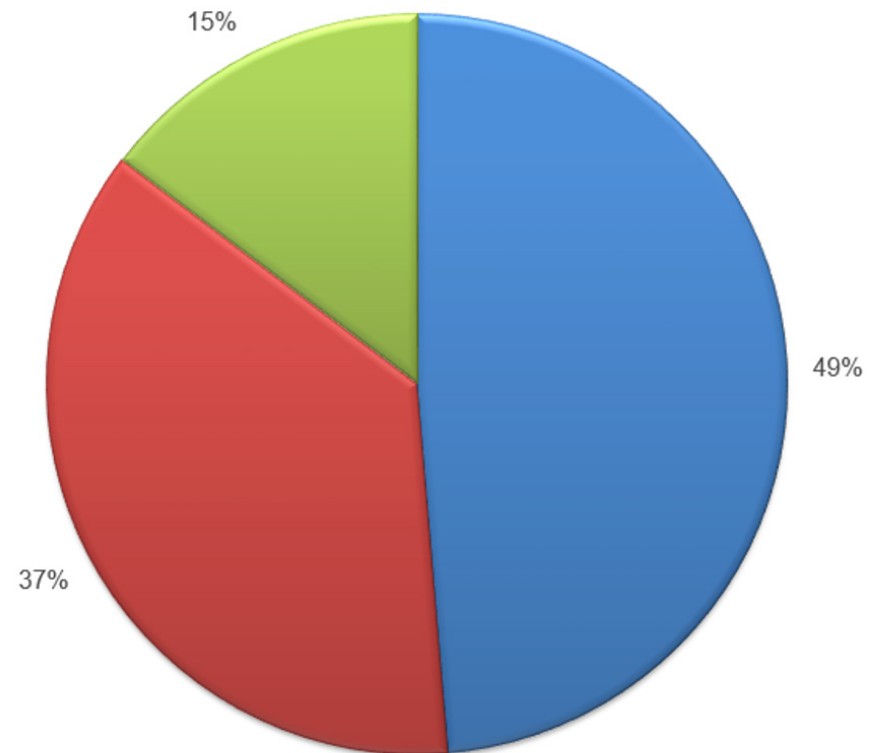


# ENCUESTA

Para la segunda pregunta se tomó en cuenta la residencia del encuestado como reza el gráfico (G. #10). Se tomaron tres lugares, Plaza Víquez, alrededores de Plaza Víquez, otros lugares.

# 02P

## Residencia de Encuestados



**49% - PLAZA VIQUEZ**

**37% - ALREDEDORES**

**15% - OTROS**

# ENCUESTA

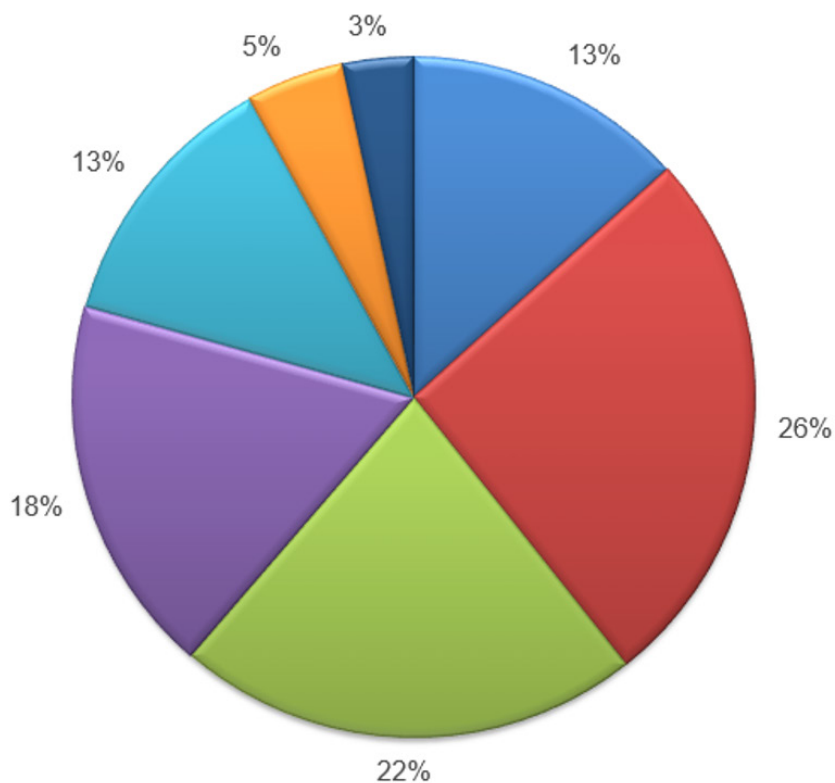
## 03P

Para la tercer pregunta se tomó en cuenta la ocupación del encuestado como reza el gráfico (G.#11). Para esto se utilizaron seis ítems tales como Colegio, Universidad, Empleado Público, Empleado Privado, Dueño de empresa o Pensionado.

### Ocupación de Encuestados

26% - EMP. PRIV

3% - COLEGIO



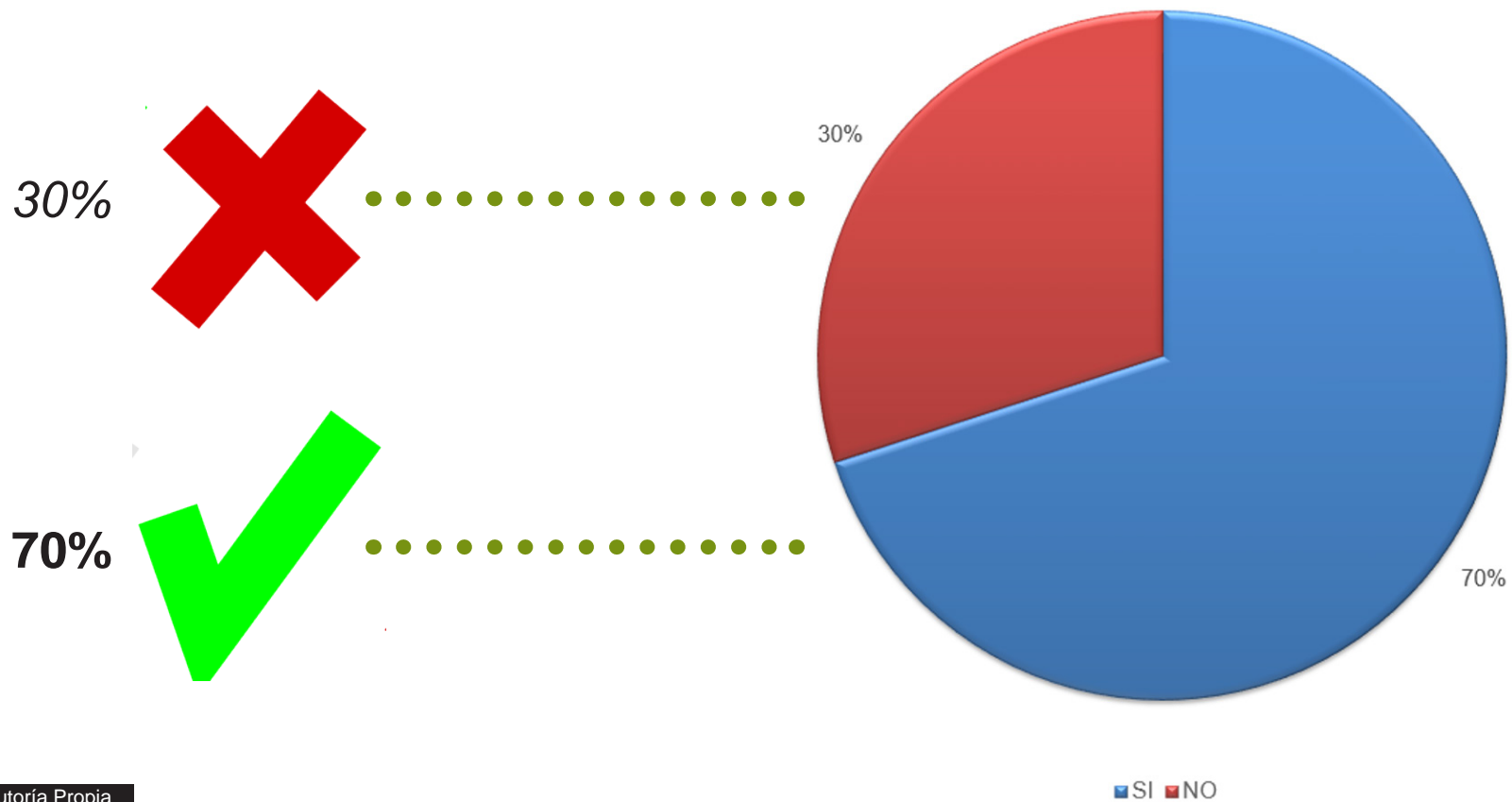
■ Dueño de Empresa ■ Empleado Privado ■ Universidad ■ Empleado Publico ■ Pensionado ■ Otro ■ Colegio

# ENCUESTA

Para la cuarta pregunta se tomó en cuenta si frecuenta las inmediaciones de Plaza Víquez como reza el gráfico (G. #12).

# 04P

## Frecuenta Plaza Víquez

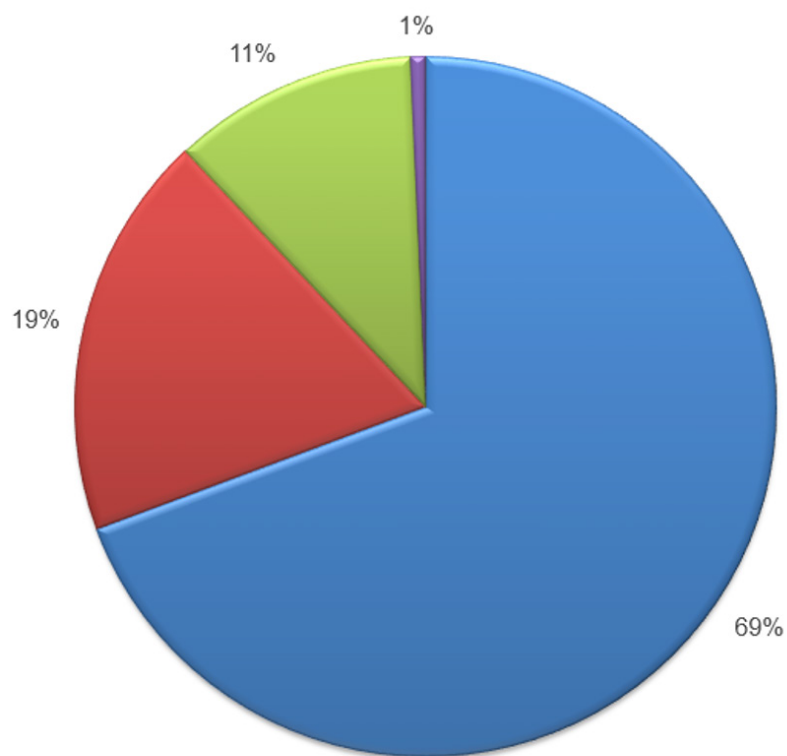


# ENCUESTA

## 05P

Para la quinta pregunta se tomó en cuenta la perspectiva con la que cuenta el ciudadano sobre la infraestructura con la que cuenta el sitio a intervenir (actualmente MOPT, Liceo de CR, Escuela Jesús Jiménez, contexto inmediato) (G. #13). Para esto se usaron cuatro parámetros tales como: Muy bueno, Bueno, Regular y Malo.

### Perspectiva de infraestructura



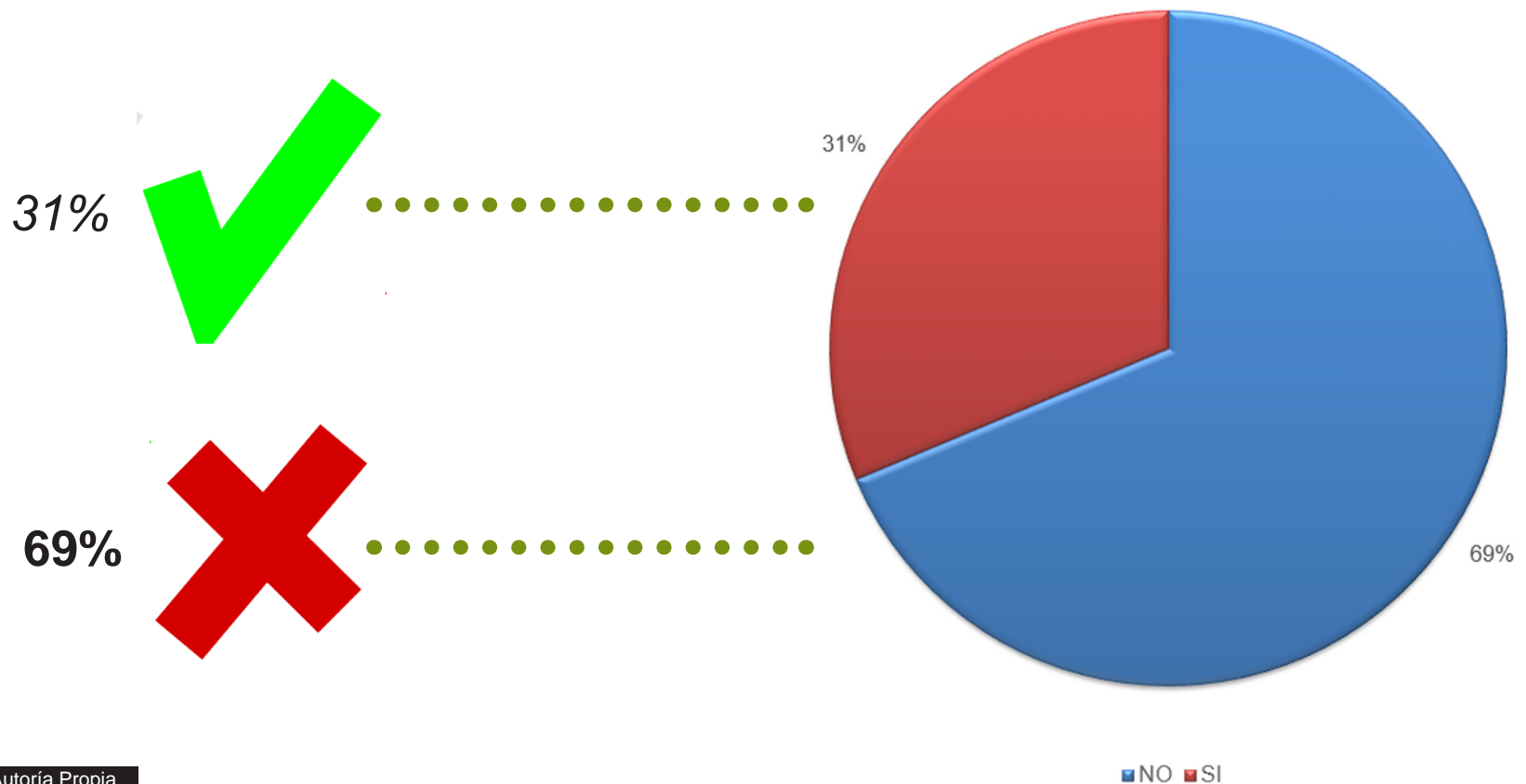
■ MALO ■ REGULAR ■ BUENO ■ MUY BUENO

# ENCUESTA

Para la sexta pregunta se tomó en cuenta el pensamiento del ciudadano sobre si el mobiliario urbano existente en dicho lugar es el adecuado como reza el gráfico (G. #14).

# 06P

## Mobiliario Urbano

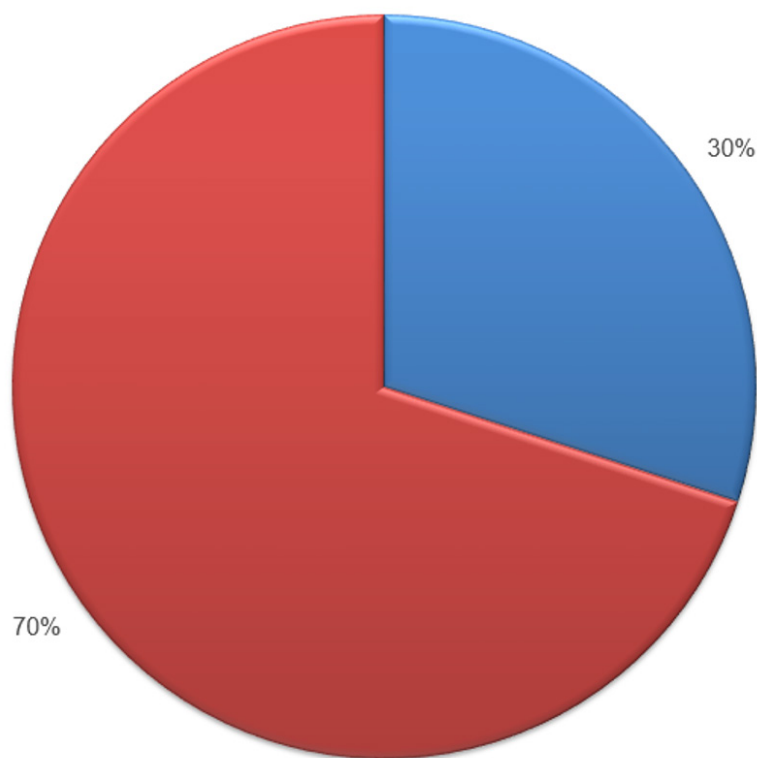


# ENCUESTA

## 07P

Para la séptima pregunta se tomó en cuenta la perspectiva del ciudadano si está de acuerdo sobre la propuesta hecha por el gobierno de realizar “CIUDAD GOBIERNO” en dicho sitio antes mencionado. (G. #15).

### Creación de Ciudad Gobierno



■ NO ■ SI

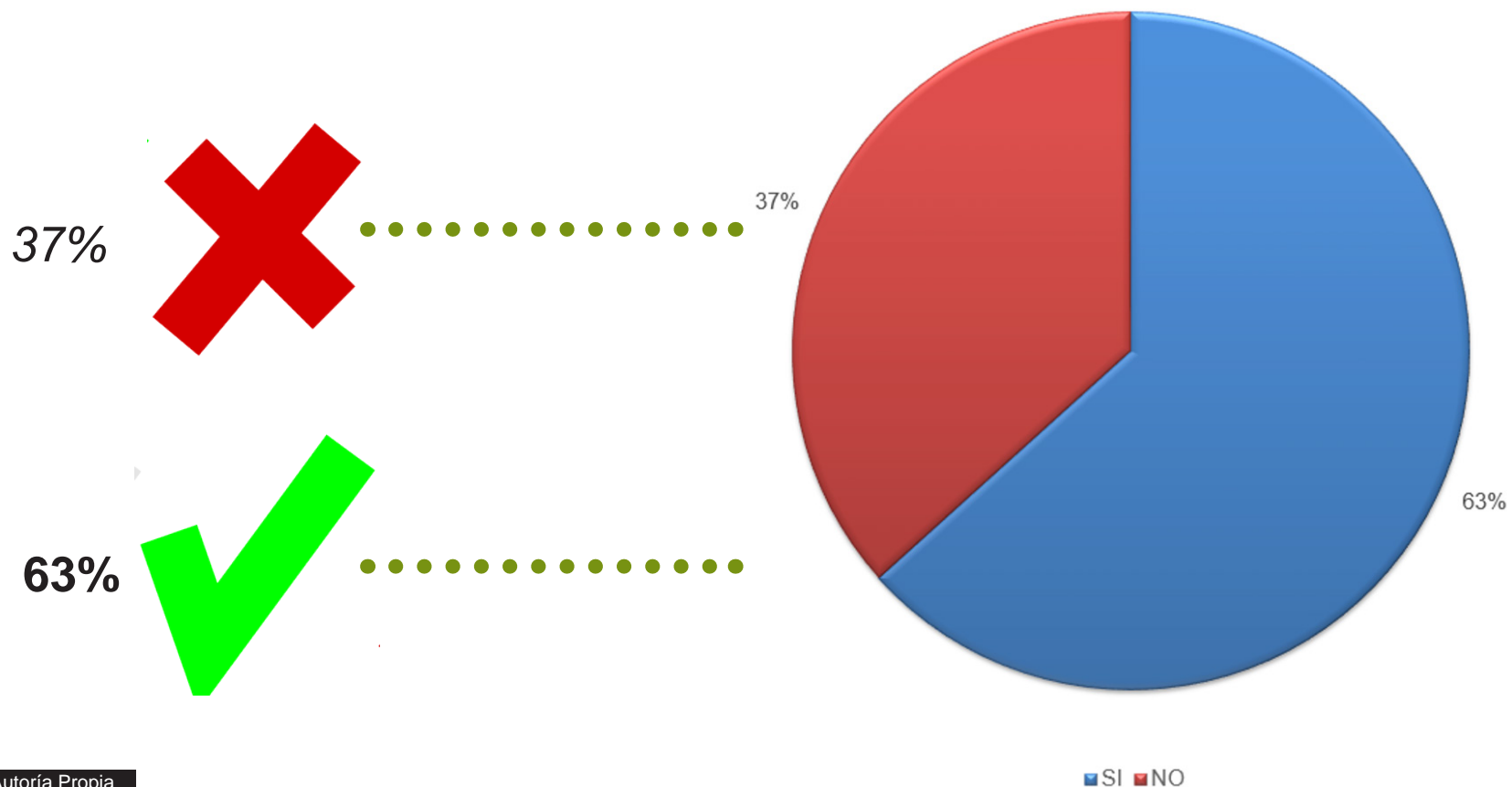


# ENCUESTA

Para la octava pregunta se consulta al encuestado si estaría de acuerdo en la creación de un auditorio que sea utilizado directamente por el gobierno en dicha localidad y no ande por diferentes teatros y centros de conferencias privados. (Haciendo que se gasten fondos públicos) (G. #16).

## 08P

### Creación de Auditorio

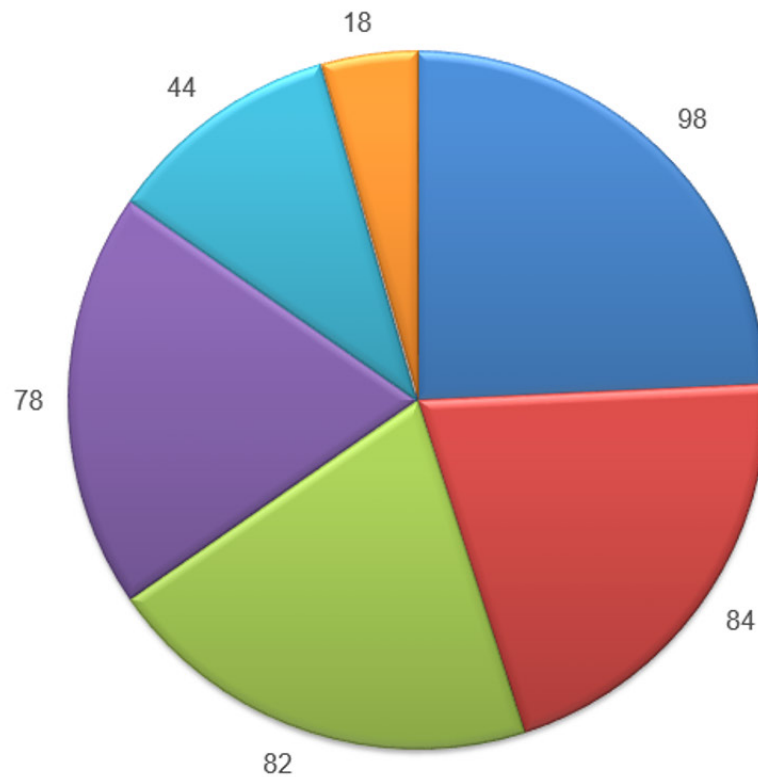


# ENCUESTA

Para la novena pregunta se consulta al ciudadano sobre lo que ellos consideran como importante en un complejo de esta índole. (G. #17). Entre las opciones que se les ofrece están: zonas verdes, ciclo vías, quioscos, paradas de autobuses, paradas de tren y paso de vehículos, entre otros que propuso el mismo encuestado. (Entre los que se encuentran: área de picnic, área de mascotas, área de actividades culturales, entre otros)

## 09P

### Necesidades en Ciudad Gobierno



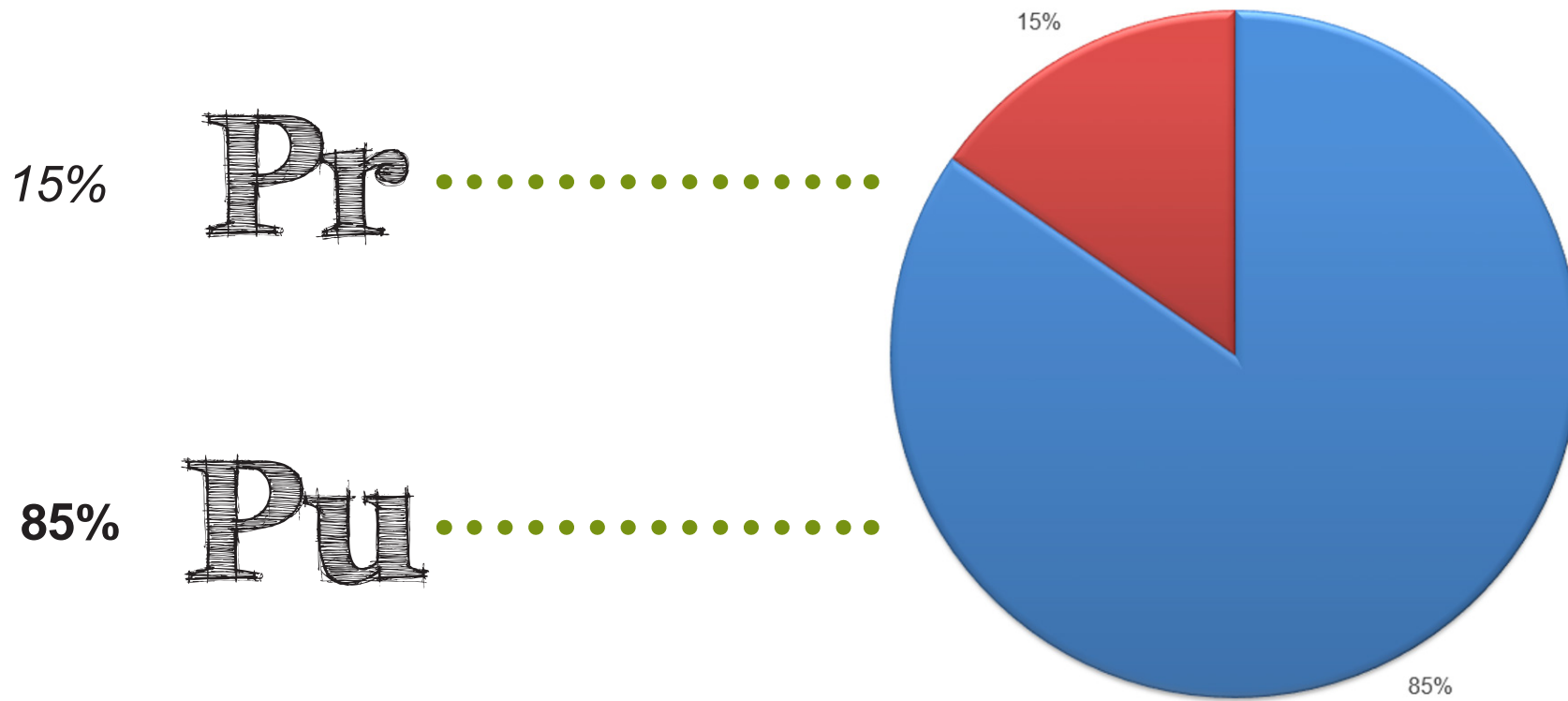
■ ZONAS VERDES ■ CICLOVIAS ■ QUIOSCOS ■ PARADAS DE BUSES ■ PARADAS DE TRENES ■ PASOS DE VEHICULOS

# ENCUESTA

Para la décima pregunta se consulta al encuestado si la forma en la que se debe de manejar un complejo como lo es “CIUDAD GOBIERNO”, si debe ser público o privado (G. #18).

# 10P

## Privacidad de Ciudad Gobierno



# ANÁLISIS USUARIOS Y NECESIDADES

## Desarrollo S.S.C

### DIMENSIÓN

#### SOCIAL

- a. Sentido de lugar (pertenencia)
- b. Preocupaciones ambientales
- c. Esperanzas (expectativas)
- d. Relaciones interpersonales

#### PSICOLÓGICA

- a. Identidad
- b. Expresión / Sentimientos
- c. Solución creativa de problemas
- d. Desarrollo de valores
- e. Adaptación humana

#### CULTURAL

- a. Registro y comunicación de experiencia
- b. "Mercancía" / Capital cultural
- c. Desarrollo y construcción de la ciudad
- d. Legados culturales
- e. Mitos y creencias
- f. Empatía y compasión
- g. Espiritualidad / Religión

AVENIDA 22

0  
7

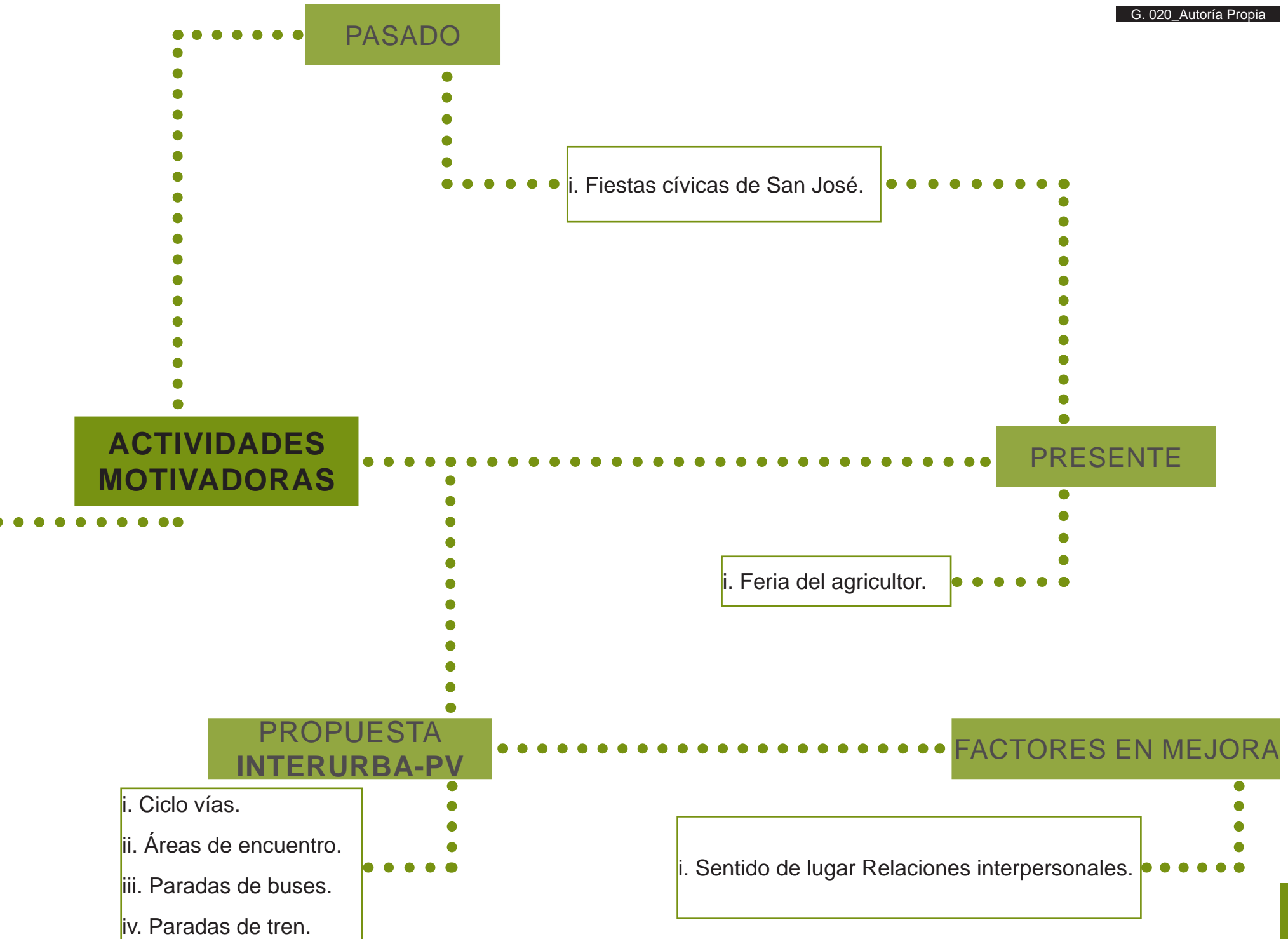


# DIMENSIÓN SOCIAL



*“...tanto el centro de San José como su sector noreste fueron las áreas destinadas a los sectores de la élite; por otro lado, al noroeste y al sur, empezaron a surgir barrios de extracción popular, con poco o nulo acceso a los servicios que se disfrutaban a tan solo unas cuadras...” (Ramírez & Castro, 2009) (las palabras subrayadas no corresponden al autor) Para 1909, se da paso para Barrio Carit, gracias al Dr. Adolfo Carit Eva, que tenía unos terrenos, que fueron destinados a viviendas para viudas y artesanos pobres, en ese mismo barrio, el doctor donó otra propiedad que contaba con un edificio de dos pisos, el cual se convirtió en el Hospital Maternidad Carit, que hasta la actualidad se mantiene. Para 1910, el gobierno expropia los terrenos de Arthur Wolf, para iniciar la construcción de la Plaza de la Colección, lo que hoy es la Plaza González Víquez.*

**Comentario de foto: Localización actual de la feria del agricultor, ubicada en medio de 2 de los edificios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes MOPT.**

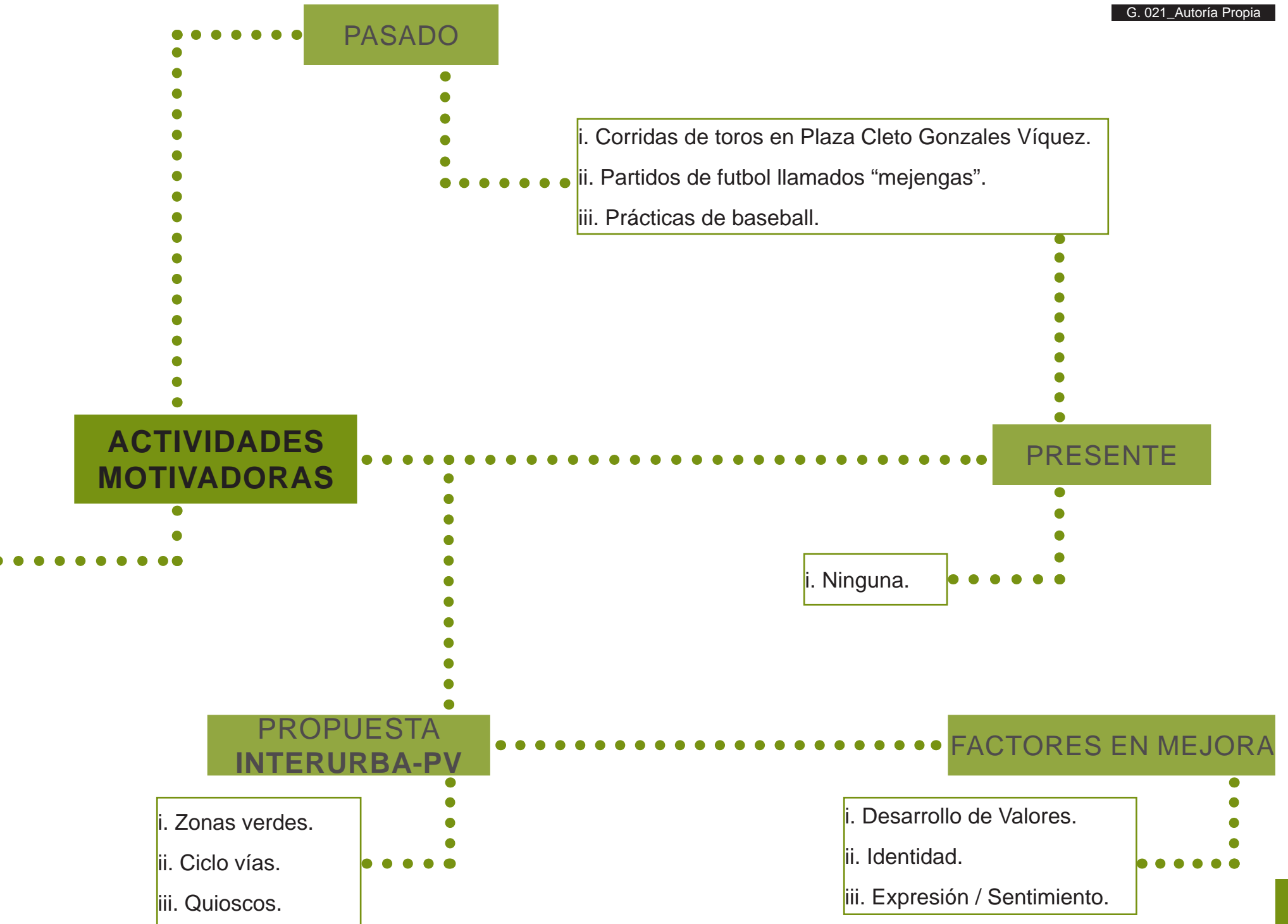


# DIMENSIÓN PSICOLÓGICA



*“Barrio la Cruz y Barrio San Cayetano presentaron un desarrollo bastante peculiar dentro de todos los Barrios del Sur. Nacieron como un solo vecindario, conocido como “Colección”, el cual, mientras se fueron fraccionando las propiedades, dio paso a la formación de nuevos barrios como González Víquez, Barrio Güell...” (Ramírez & Castro, 2009) (las palabras en negrita no corresponden al autor) “En unos terrenos vendidos por el señor Santiago Güell, se construyó una plaza a la que se le dio el nombre de Colección. En sus primeros años, estuvo dividida diagonalmente por el Camino Real a Desamparados. Posteriormente, por el trazo de la vía ferroviaria que funcionaba como enlace de las terminales del Ferrocarril al Pacífico y al Atlántico, quedó fraccionada la plaza en la sección norte, de oeste a noreste. Oficialmente, el 18 de diciembre de 1925 se inauguró la plaza, asignándosele el nombre de Cleto González Víquez” (Ramírez & Castro, 2009)*

**Comentario de foto: Ubicación de Plaza Cleto Gonzales Víquez, “Nodo verde” en el que el usuario desarrolla actividades recreativas, ya sean familiares, con amistades o individuales.**

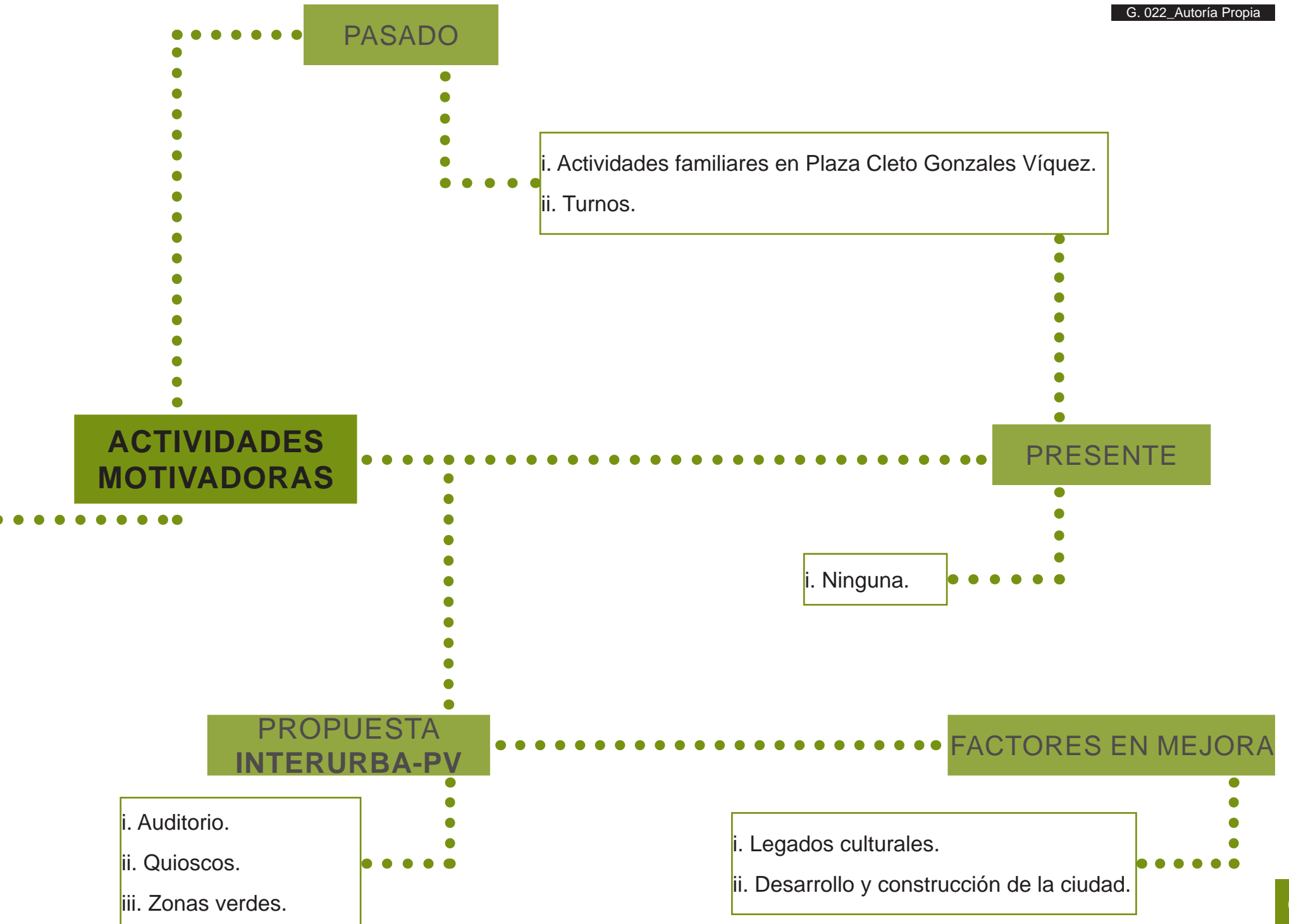


# DIMENSIÓN CULTURAL



*“...Con el rebautizo de la Plaza de la Colección como Plaza González Víquez las cuadras comprendidas entre avenidas 22 y 24 se empezaron a conocer como Barrio González Víquez. Los ejes principales de Barrio Colección y Barrio González Víquez, las calles 9 y 11, son vías poco comunes por su ancho: 20 metros. Tal medida correspondió a una previsión del gobierno para facilitar el ensanche de la capital por estos dos accesos, que tuvo su origen en la Ley de ensanches de 1887. La calle 11, particularmente, era muy importante, puesto que era la prolongación del Paseo de los Estudiantes, una de las salidas principales de la capital...” (Ramírez & Castro, 2009)*

**Comentario de foto: Sitio con calles anchas en su entorno, siendo fiel testigo del pensamiento de mejora que se tenía en sus inicios.**



# CAPÍTULO 3



# 03 | ANALISIS DE SITIO

# LA ESCALA

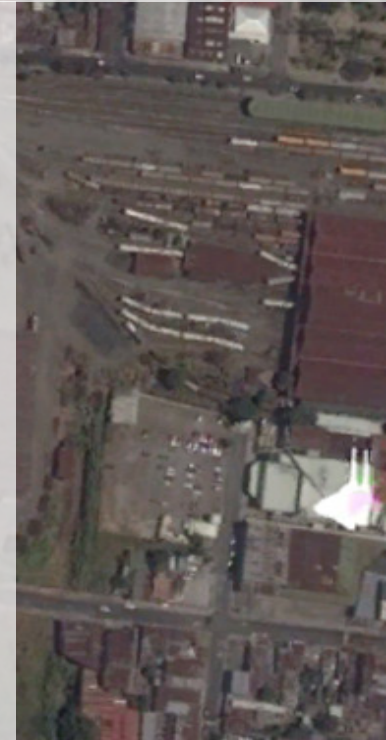
Cuando se habla de escala, se hace referencia a la secuencia de acercamientos para visualizar un objeto determinado, en otras palabras podría decirse que son los diferentes tamaños con que se reproduce una imagen.

Llevándolo al campo del urbanismo, la escala no determina el tamaño o medida de los objetos, sino más bien el carácter de los fenómenos. Al ser una cuestión relativa, resulta esencial identificar los temas, así como los elementos estructurales de cada escala para así tratarlos de forma simultánea.

Por ejemplo, la evidencia de esto se observa cuando se mezclan las escalas en el proyecto urbano, especialmente al implementar instrumentos intermedios en la definición arquitectónica y cuando se ordena la urbe en lo que son las ciudades compactas. (Busquets, 1985)

Pero, ahora surge la interrogante, ¿Cómo se gestiona el manejo simultáneo de las escalas cuando se ordenan territorios más grandes; llamados periurbanos? Esto es relevante, ya que a la hora de la práctica muy a menudo se cae en el uso inadecuado de la escala.

Tomando esta perspectiva, el estudio de las escalas requiere de precauciones metodológicas.





# ESCALAS DE INTERVENCIÓN



## Escala Urbana

## Escala Intermedia

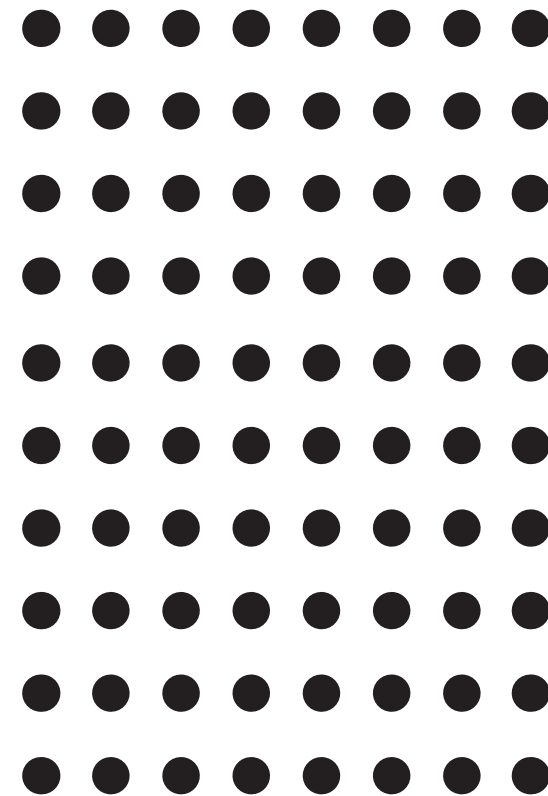
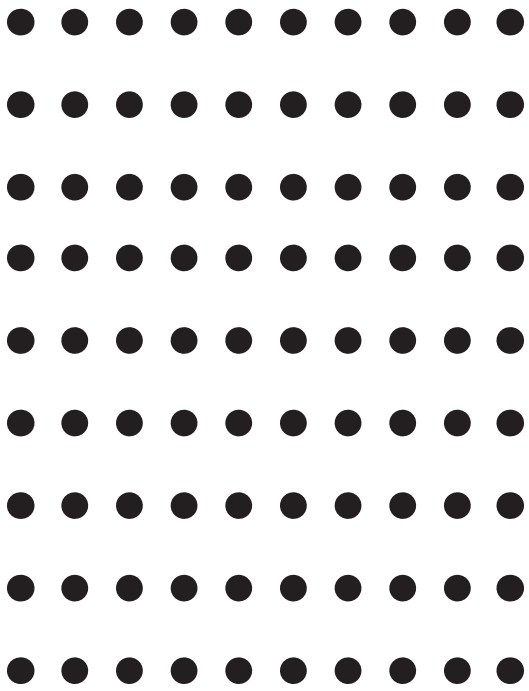
## Escala de Detalle

En esta se da un análisis de los sectores urbanos, así como la articulación de la totalidad, lo cual genera toda una discusión teniendo como tema lo que realmente es la ciudad y lo que de verdad necesita la misma.

Esta escala se articula entre el objeto de diseño (la arquitectura) y la escala humana. Posee los componentes públicos.

La propuesta o el objeto de diseño

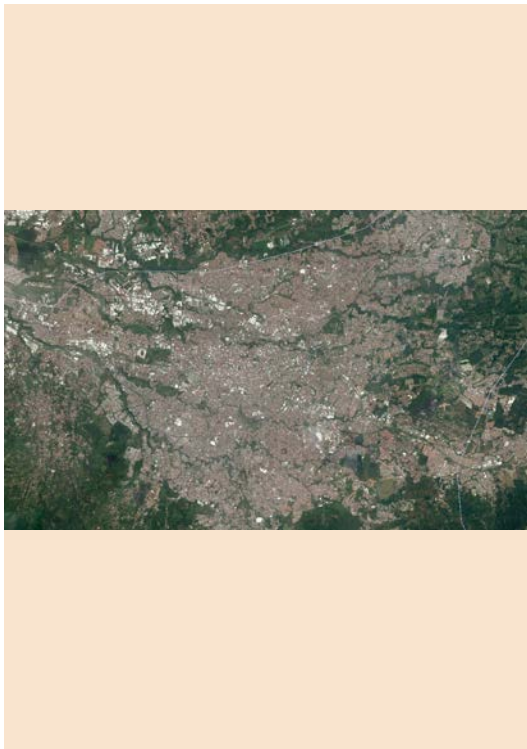
La escala va más allá del entorno socio territorial, y su necesidad inmediata.



# ESCALAS DE INTERVENCIÓN

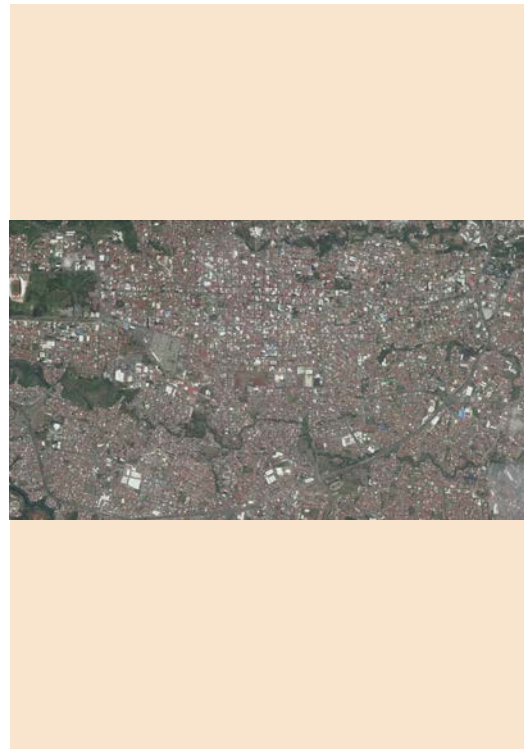
## Escala Urbana

*ESC 1:10000*



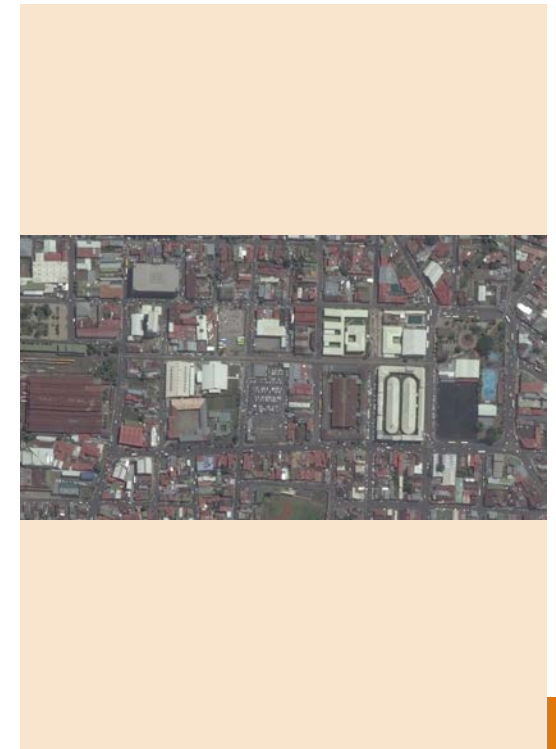
## Escala Intermedia

*ESC 1:500*



## Escala de Detalle

*ESC 1:1*



# ESCALAS DE INTERVENCIÓN

Escala Urbana

Escala Intermedia

Escala de Detalle

**CONCEPTO DIRECTRIZ:** A la hora de unificar criterios, se obtiene una definición concreta, dando un desarrollo de pautas que se utilizan para el diseño urbano, el mismo se da en tres diferentes escalas antes vistas; entre los parámetros a utilizar se tienen:

CONCEPTO

El mismo es denominado como una autoprotección mental, así también visto como la unidad más básica del conocimiento humano, esto ayuda para comprender lo que son las experiencias que surgen cuando el ser humano interactúa con su entorno.

- Amenidad ••••••••••
- Coherencia Visual ••••••••••
- Concentración o Agrupación ••••••••••
- Integración ••••••••••
- Legibilidad ••••••••••
- Permeabilidad ••••••••••
- Riqueza ••••••••••
- Variedad ••••••••••
- Versatilidad ••••••••••

Para su definición se dice que es una instrucción, parámetro, norma o guía a tomar en cuenta para el cumplimiento de una actividad, para “producir algo”.

DIRECTRIZ

# PERCEPCIÓN



Capacidad del ser humano en el que logra tener la noción de un espacio y sentirse familiarizado, teniendo como base ciertos elementos de su entorno. Estas nociones se ven condicionadas al desplazamiento que tenga el ser humano, se debe de dar entre los 5 y 15 km/h, dándose en un sentido de horizontalidad.

En esto entra la influencia de varios de los sentidos (el olfato, la vista y el oído), esto ayuda para que los intereses de la persona determinen si un lugar es bueno o malo, apto o no. Pero no se descarta la influencia de los otros sentidos para la determinación del interés.

# AMENIDAD

Este es un principio de diseño que como intención tiene el promover que se den las condiciones óptimas que hagan que las actividades, ya sean opcionales, sociales, o necesarias, alienten al usuario a permanecer en los espacios públicos. El mismo debe de alimentar la participación de las personas en las actividades que se den en espacios abiertos al aire libre. Desde el punto de vista de la escala urbana, debe ser un facilitador de la movilidad peatonal entre la ciudad. A escala de detalle funciona como un articulador entre edificios, creando las condiciones óptimas como los es el confort climático en los espacios al aire libre. Con referente a la amenidad:

- • • • • • • • ¿Cuál es la cualidad de la amenidad?
- • • • • • • • ¿Qué actividad resulta ser entretenida o amena?

Para que existan las condiciones favorables para la amenidad, deben de haber actividades que hagan a las personas caminar y entretenerse a través de los espacios, lo que haría que se emitan criterios.

- • • • • • • • Bordes suaves
- • • • • • • • Diferentes niveles para la observación de los espacios, así como las actividades
- • • • • • • • Disminución de la contaminación sónica
- • • • • • • • Existencia de asientos integrados al espacio publico
- • • • • • • • Las condiciones óptimas para un confort en el campo de la antropometría



Caminar  
Estar de pie  
Hablar  
Oír  
Sentarse  
Ver



Actividades



Actividades  
amenas

# COHERENCIA VISUAL

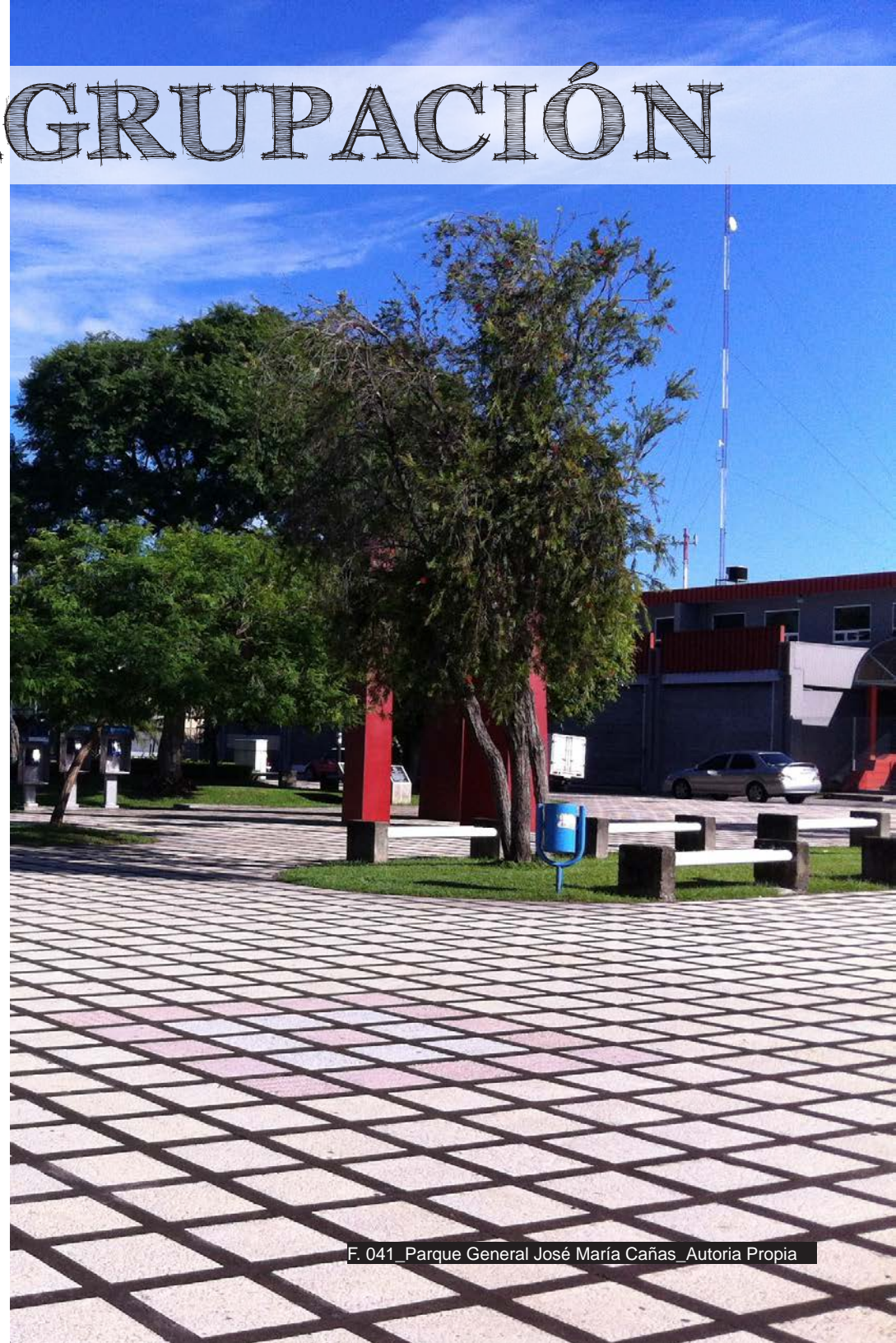
El espacio público debe contar con una imagen que a nivel visual para la mente humana sea placentera, no solo en cuestión de volúmenes, sino también con la sumatoria de eventos o actividades en dicho espacio.

# CONCENTRACIÓN / AGRUPACIÓN

Llamado así cuando se da una concentración, ya sea de personas o actividades en un espacio público. Dicho concepto directriz se mantiene fuertemente ligado a la distribución que tienen las estructuras como los edificios, y las actividades que son propuestas desde su programa arquitectónico para dichas estructuras. Por dicha razón, debe provocarse que se dé una apropiación del espacio público por parte de las personas que hacen uso de este, pero teniendo en cuenta de que esto provoca una modificación del entorno físico, basado en las necesidades y los sentimientos. Tomando como base esto, queda en claro de que el espacio público estaría provocando su uso.

La demanda de actividades que quiere ubicarse, condicionará la agrupación; esto quiere decir, la oferta que el usuario reciba por la posibilidad y acceso a dicha actividad. Las estrategias con las que cuentan las actividades de mayor concentración, deben tomar en cuenta para las actividades de menor agrupación.

A la hora de concentrar actividades públicas, así como a las personas al aire libre, se tiene como fin el evitar que se recorran largas distancias entre dichas actividades. Por esta razón, se relacionan cuatro conceptos en lo que es la intensidad de dichas concentraciones.



# CONCENTRACIÓN / AGRUPACIÓN



## Circulación

Con referente a las actividades públicas, la más compleja se considera a la circulación (tanto de mercancía como de personas). Uno de los mayores problemas son las calles mixtas (entiéndase la circulación de bicicletas, personas y/o automotores) ya que las mismas separan o segregan el espacio de uso. He ahí el surgimiento del paradigma de la estimulación para que la circulación sea con actividades pedestres y así poder integrar mayor cantidad de actividades en dichos espacios públicos.



## Dispersión

Es de suma importancia la distribución de las personas en las actividades al aire libre en espacios públicos, ya que de esto depende un correcto equilibrio en la distribución en el sitio. Esto se ve relegado cuando entre los espacios de actividades existe mucha distancia.



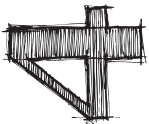
## Distancia

Si se ve desde el ámbito de relación interpersonal, la distancia es una reguladora de la información recibida entre ambos seres, a mayor distancia menor información interpersonal, a menor distancia (la cual disminuye entre más interés común existe entre las personas) mayor intercambio de información. La percepción de un lugar o espacio se ve afectado por la distancia: espacios “fríos” (amplios), espacios “cálidos” (pequeños)

A nivel de escala se cataloga la distancia como:

Escala de peatón (*escala de detalle*)

Escala de automóvil (*escala intermedia*)



## Integración

Este concepto se ve reflejado cuando 2 o más actividades, así como grupos de personas se dan en un mismo momento y entre ellas se retroalimentan. La integración se llega a dar cuando pequeñas piezas de una agrupación o concentración se entremezclan con otra agrupación, generando una diversidad en el espacio público.



## Segregación

Cuando el espacio público es diseñado para que tenga una sola función provoca que actividades sean separadas, y se note una diferencia entre actividades, funciones y grupos.

# INTEGRACIÓN

El mismo viene a hacer relación a la movilidad física con la que cuentan los usuarios en los espacios públicos, teniendo como objetivo hacer desaparecer los bordes o barreras que existen entre las actividades, para que diferentes tipos de personas, las cuales tienen diferentes propósitos, puedan encontrarse en diferentes espacios.

# VARIEDAD

Dicho concepto hace referencia a lograr que se promuevan y aumenten la cantidad de actividades, así como sus usos en el espacio público, para así poder promover la llamada “*vida urbana*”. Puntos que se pueden tomar en cuenta para la variedad:

- Formas
- Personas
- Significados
- Usos

# VERSATILIDAD

Esta es la capacidad que tiene un espacio para poder utilizarse de diferentes maneras, y así crear identidad por parte de un grupo de personas, que se apropian del espacio territorial.

La versatilidad ayuda a la hora de diseñar un espacio para que ofrezca diferentes usos, lo cual crea espacios públicos más robustos (así también llamados a los espacios versátiles)

- Distancia íntima (en este se incluye el contacto físico)
- Distancia personal (en este se da la comunicación con personas conocidas)
- Distancia social (en este se da la comunicación con personas desconocidas)
- Distancia pública (distancia dada para espectadores)

# PERMEABILIDAD

Para que las relaciones interfamiliares o interpersonales se faciliten en el espacio público, es de suma importancia que las personas puedan transportarse de un punto a otro, teniendo diferentes alternativas (en el campo visual, de forma sensorial, así como en el acceso), esto ayuda a que la gente se le facilite el reconocer los espacios de los diferentes entornos en los que se maneja. La forma de que se comuniquen o relacionen las personas sea mejor entre los espacios exteriores e interiores, dependerá del uso de forma confortable y frecuente del mismo.

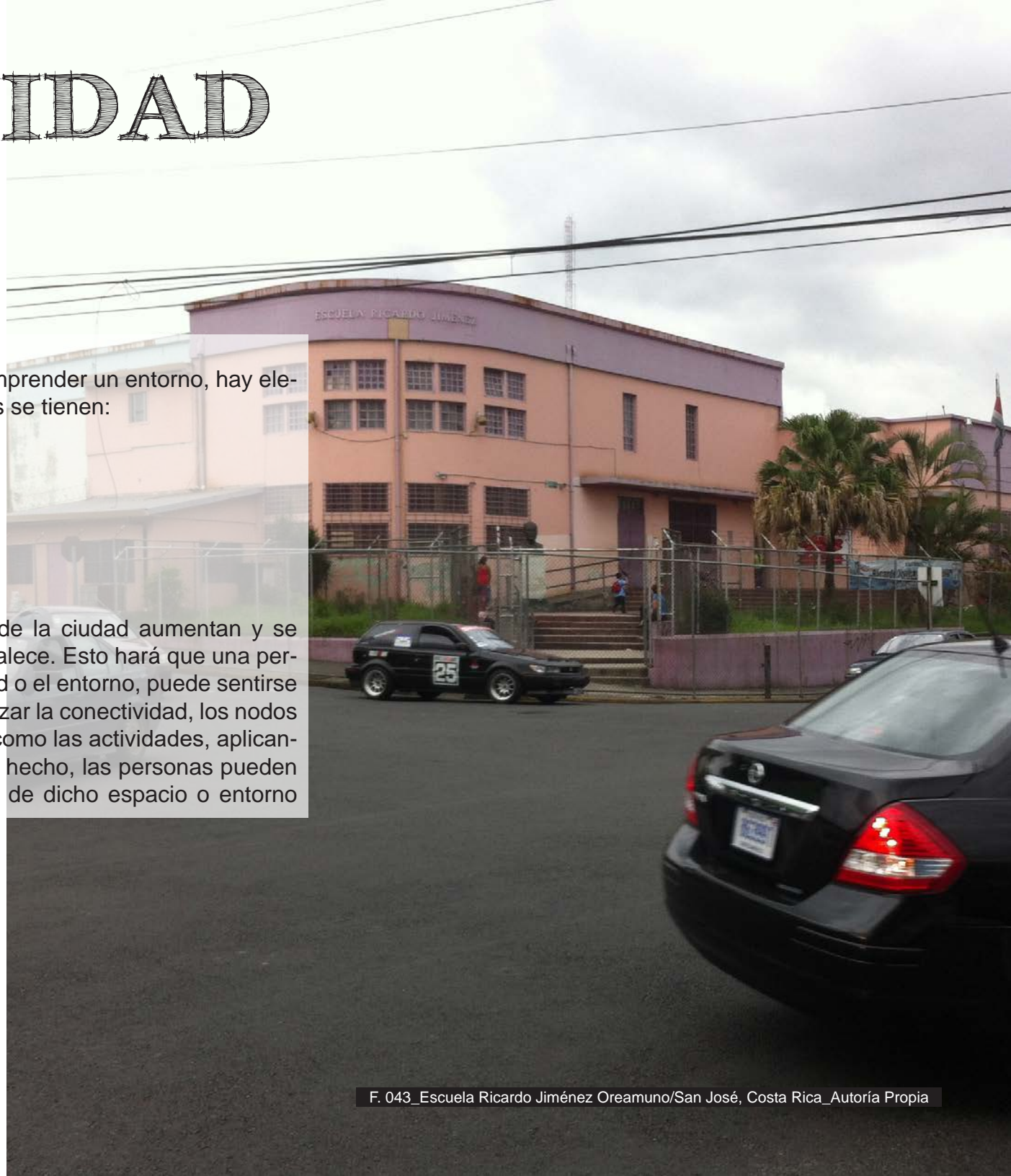
Como directriz se tiene para la permeabilidad que se deben de tener la mayor cantidad de alternativas para la movilidad dentro del proyecto o proyectos. La transición entre los espacios públicos y privados, debe de ser suave, de esta forma el usuario podrá tener una perspectiva clara de lo que va sucediendo, tener una visión de los volúmenes adyacentes, interactuar con la gente, ver la experiencia en el área de circulación. Se recomienda que el recorrido entre estos entornos no sea de más de 6m de distancia.

# LEGIBILIDAD

Para que la lectura de un espacio, para comprender un entorno, hay elementos que ayudan a esto, entre los cuales se tienen:

- Bordes
- Distritos
- Hitos
- Nodos
- Remates Visuales
- Sendas

Conforme a los elementos de la imagen de la ciudad aumentan y se refuerzan, la legibilidad de la misma se fortalece. Esto hará que una persona que no esté familiarizada con la ciudad o el entorno, puede sentirse atraída. Para esto también se debe de reforzar la conectividad, los nodos se deben de definir de forma espacial, así como las actividades, aplicando la directriz de concentración. Dado este hecho, las personas pueden formarse imágenes más precisas y claras de dicho espacio o entorno inmediato.



# LEGIBILIDAD



## Ámbito

El ámbito es catalogado como un espacio que como característica tiene un uso específico, el mismo tiene tamaño, tiene una forma y su carácter. El ámbito tiene sub-ámbitos, los cuales son actividades que se realizan de forma específica, y en la sumatoria de los dos, se da la jerarquía de dichos espacios, la cual sería:

- Espacio primario
- Espacio secundario
- Espacio terciario



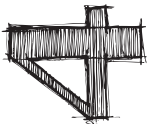
## Distritos

Para la organización de la ciudad, en este tejido urbano se organiza la misma en distritos, los cuales son partes o segmentos de la ciudad con características semejantes y en común. Esto ayuda a que se dé la legibilidad.



## Hitos

Los mismos son puntos de referencia, su ubicación debe de ser conocida, por esta razón, estos elementos son muy importantes para que el transeúnte se pueda orientar. Son ampliamente visibles, por sus características: "su orientación, su ubicación, la visibilidad, su altura".



## Nodos

Los nodos son puntos de convergencia que se dan entre plazas o sendas, deben de ser lugares que se identifiquen, espacialmente deben de estar definidos. Son lugares abiertos, y son de suma importancia en la conectividad urbana.



## Sendas

Las mismas se pueden describir como canales, los cuales sirven de movilidad para las personas entre nodos; su jerarquía irá ligada a los nodos que conecte. Entre los tipos de sendas se tiene

- Calles
- Texturas
- Callejones
- Carreteras
- Líneas férreas

# RIQUEZA

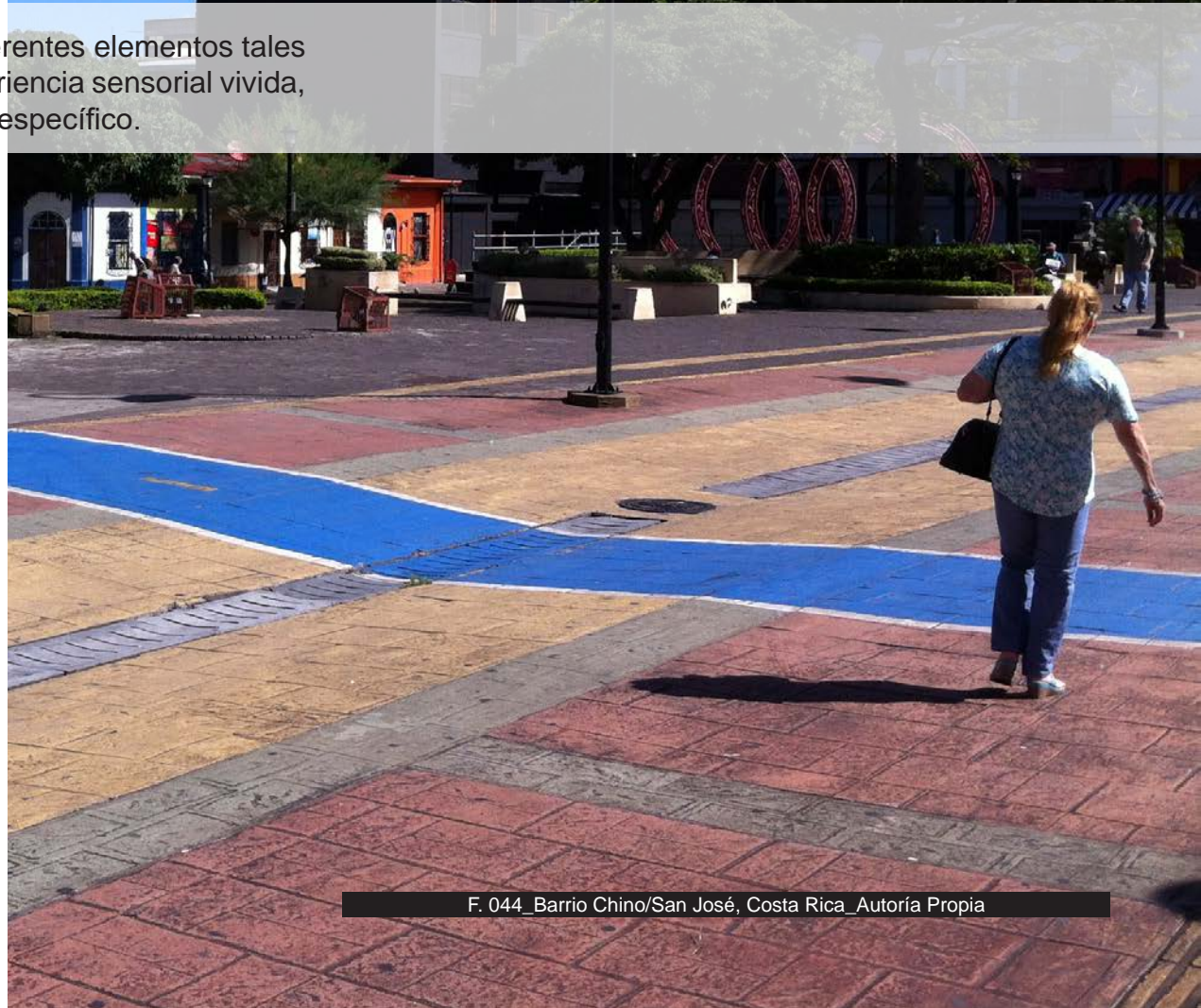
La riqueza en el tema urbano es la sumatoria de diferentes elementos tales como la funcionalidad, así como formalidad y la experiencia sensorial vivida, esto invita a valorar, disfrutar y entender un espacio específico.

## MOVILIDAD

- Automotor
- Bicicleta
- Peatonal
- Transporte público (tren y bus)

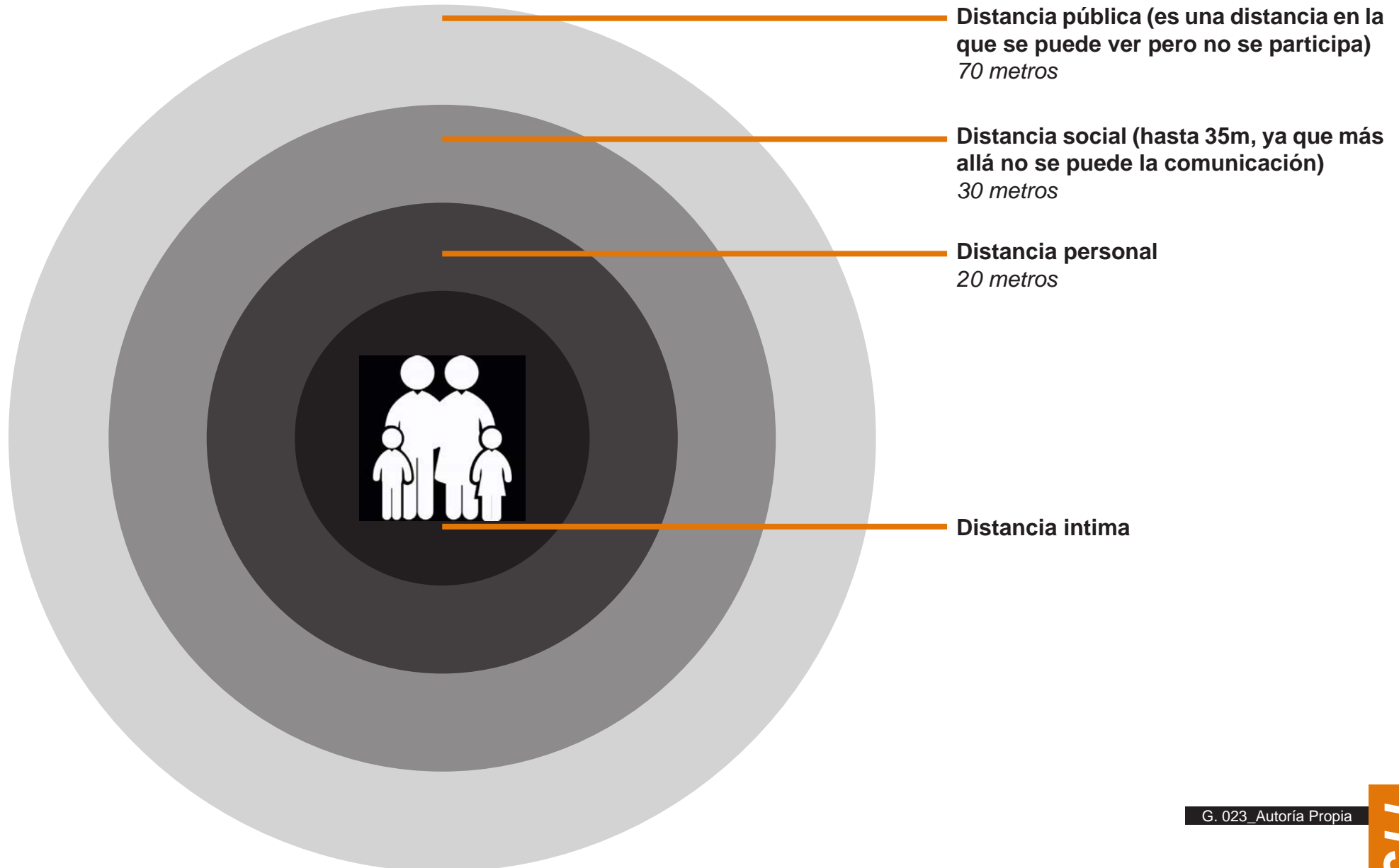
## ACCESO Y TEMPORALIDAD

- Barreras sociales y físicas
- Intangibles y Tangibles

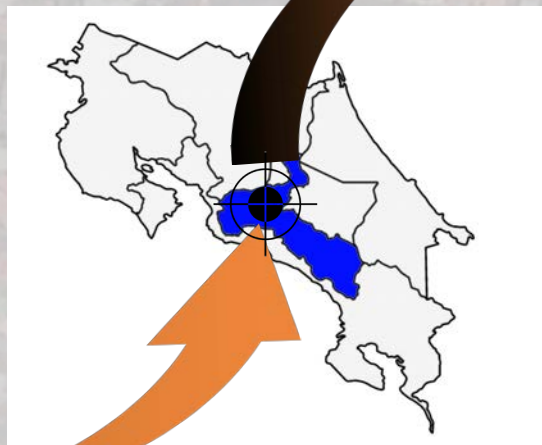


# RIQUEZA

Para las actividades llamadas sociales, se toman cuatro parámetros, a ser:



# ANÁLISIS DE SITIO



# ANÁLISIS DE SITIO



El sitio a intervenir es donde actualmente se encuentran las instalaciones del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), la escuela Ricardo Jiménez Oreamuno, así como las instalaciones del Liceo de Costa Rica; en sumatoria da un área de: m<sup>2</sup> siendo 10 cuadras en total. Actualmente se encuentra con poco mantenimiento notándose en el deterioro de muchas de sus instalaciones, así como en la red vial y peatonal que hay en el lugar.

Su contexto inmediato cuenta con los siguientes límites:

AL NORTE: Comercio

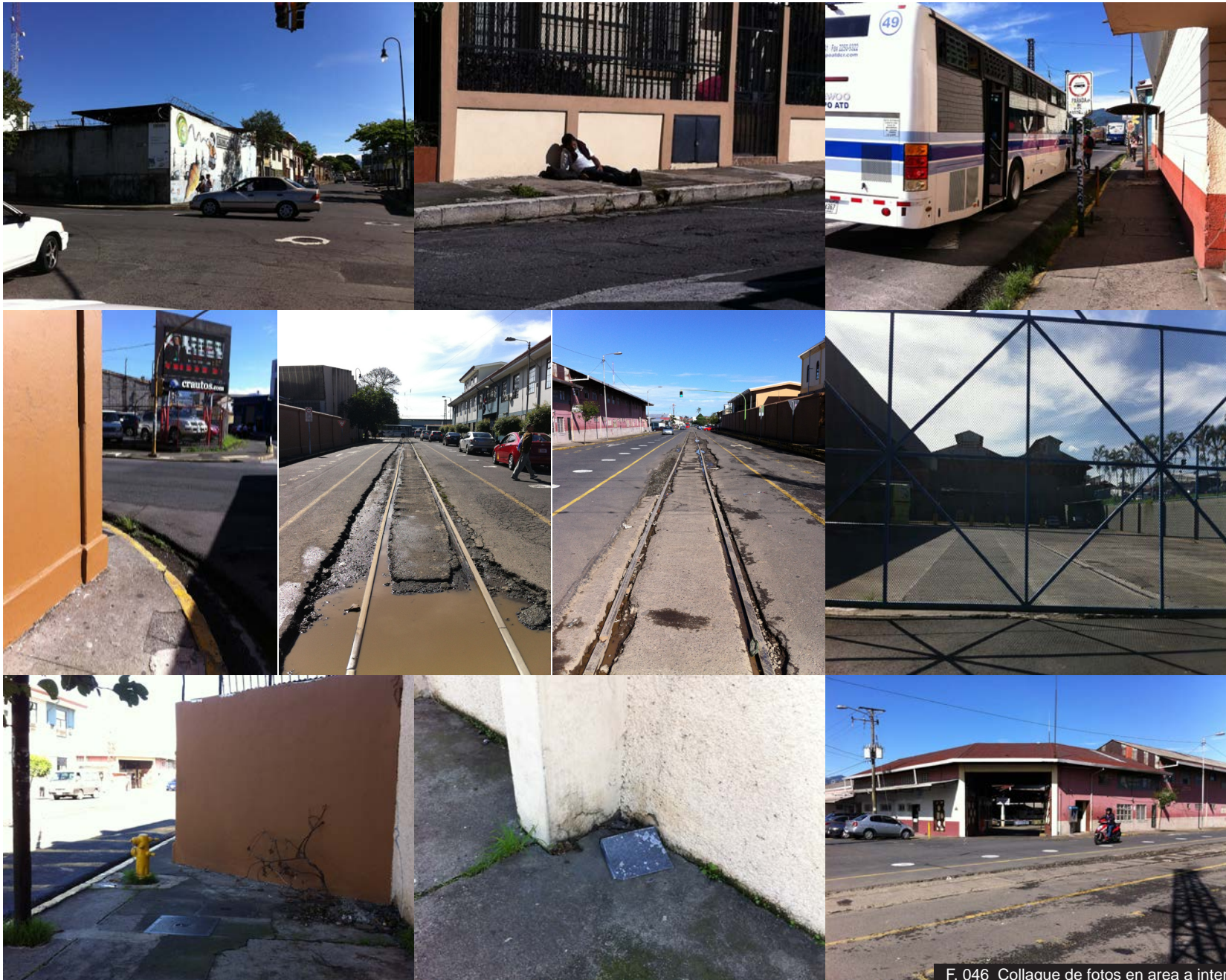
AL OESTE: La estación del tren al pacífico

AL SUR: Comercio

AL ESTE: Plaza Cleto Gonzales Víquez

El contorno de dicha área es un rectángulo irregular, se encuentra en medio de las Avenidas 18 y 22 y entre la calle central Alfredo Volio y hasta la calle 13. La configuración de dicho cuadrante es cerrado, penetrable únicamente por la calzada vehicular, la cual no permite visuales a grandes distancias, a excepción del eje central de oeste a este.

# ANÁLISIS DE SITIO



F. 046\_Collage de fotos en area a intervenir\_Autoria Propia

# PRINCIPIOS DE DISEÑO

Brindar un espacio urbano que sirva de encuentro, así como de esparcimiento y solaz, para el usuario inmediato, así como secundario.

Estimular el tránsito pedestre, facilitando dicho desplazamiento peatonal con senderos amplios y agradables.

Establecimiento de distintos espacios, que sirvan para diferentes actividades.

Integración de usuarios de diferentes edades en diferentes actividades en el proyecto.

Integración del proyecto al tipo de experiencia, así como el diseño urbano.

Otorgar al usuario una sensación de orden tanto en lo visual, así como su coherencia, brindando una unidad en el diseño (tomando en cuenta la unión vegetación - área construida - contexto).

Por medio de la integración de senderos tanto principales como secundarios, proporcionar diferentes experiencias, para la integración del usuario al proyecto.

Por medio de un mantenimiento debido al proyecto, proporcionar que se le dé un uso constante.

**VER CUADRO #1**

Por medio de un diseño completo y que englobe los conceptos, generar ambientes con cúmulo de estímulos sensoriales al usuario.

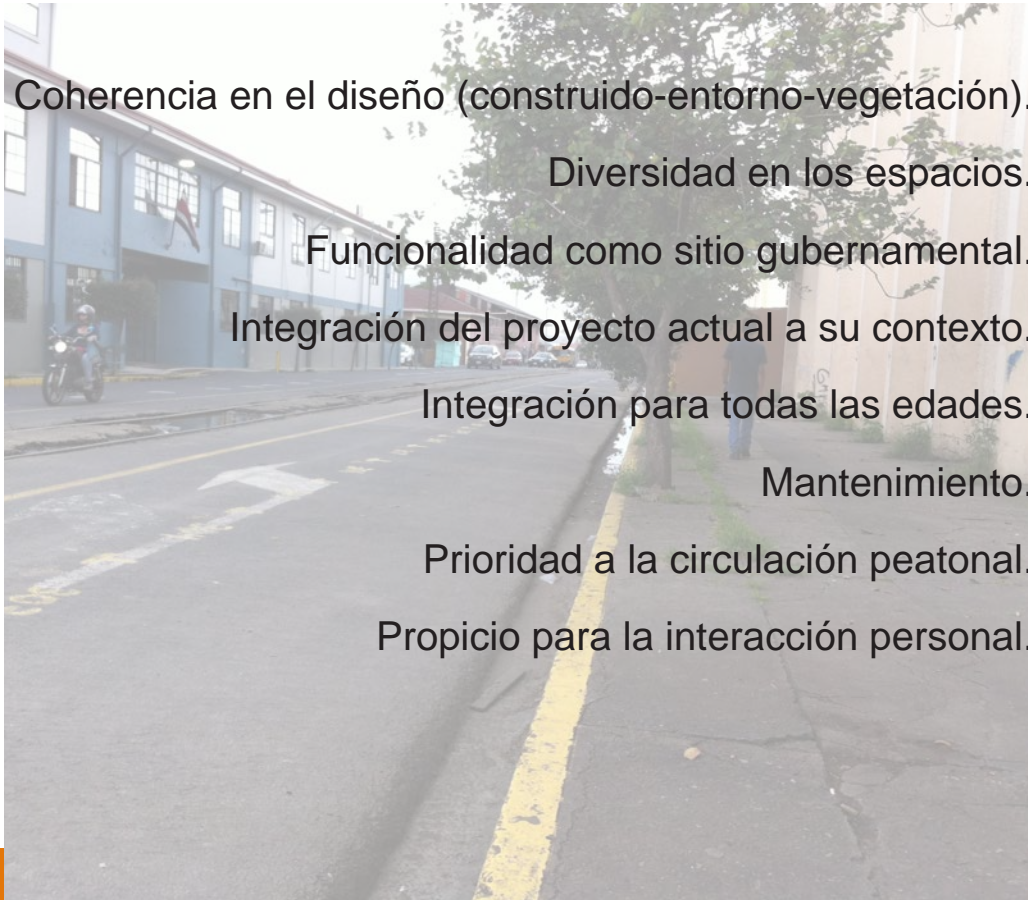
Por medio del uso de una variedad de texturas (en las que se toman el mobiliario, superficie horizontal/vertical, etc.), que se dé una estimulación para la creación de espacios experimentales.

Utilizando la variedad en la vegetación, ofrecer múltiples experiencias al usuario (estímulo visual, en el olfato, [frutales en lo posible], así como el ver fauna [mariposas, aves, entre otros]).

**VER CUADRO #2**

# AGRUPACIÓN

DISEÑO



Coherencia en el diseño (construido-entorno-vegetación).

Diversidad en los espacios.

Funcionalidad como sitio gubernamental.

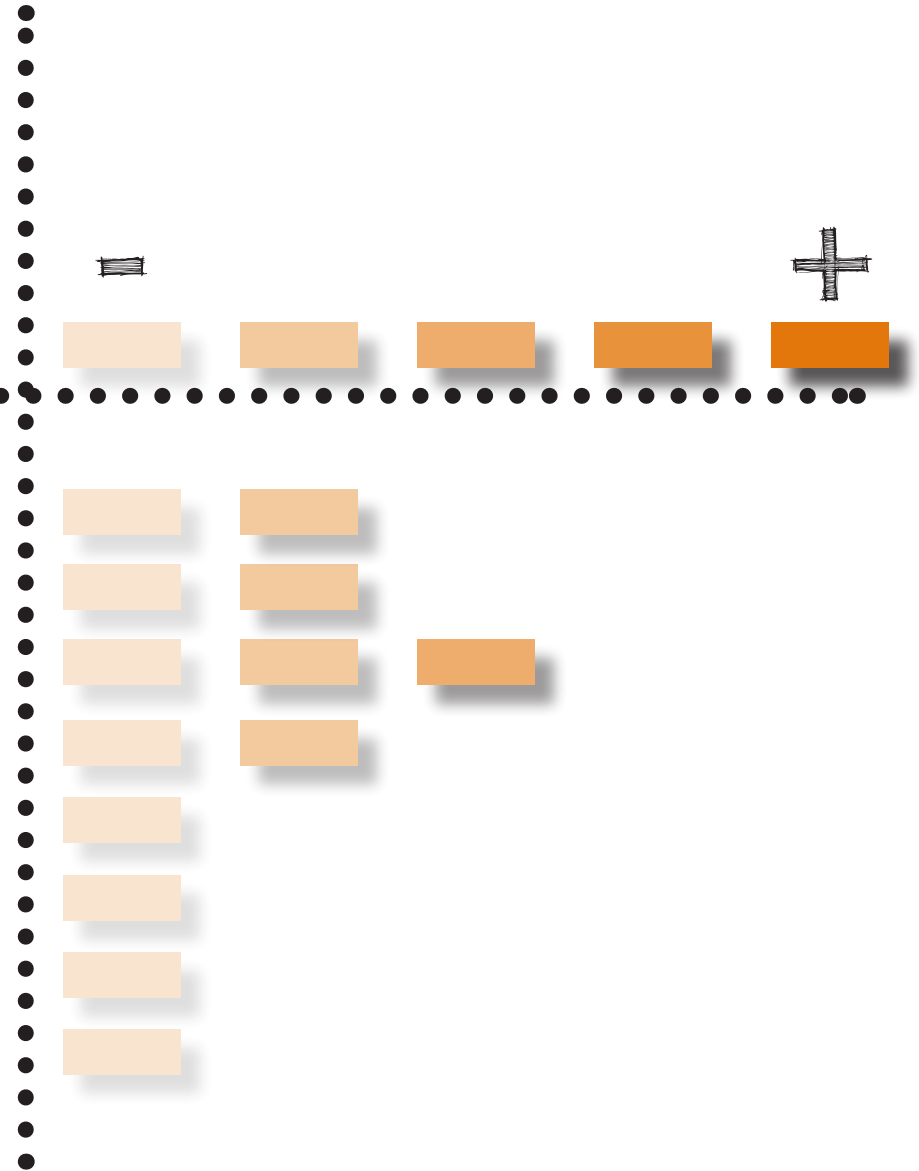
Integración del proyecto actual a su contexto.

Integración para todas las edades.

Mantenimiento.

Prioridad a la circulación peatonal.

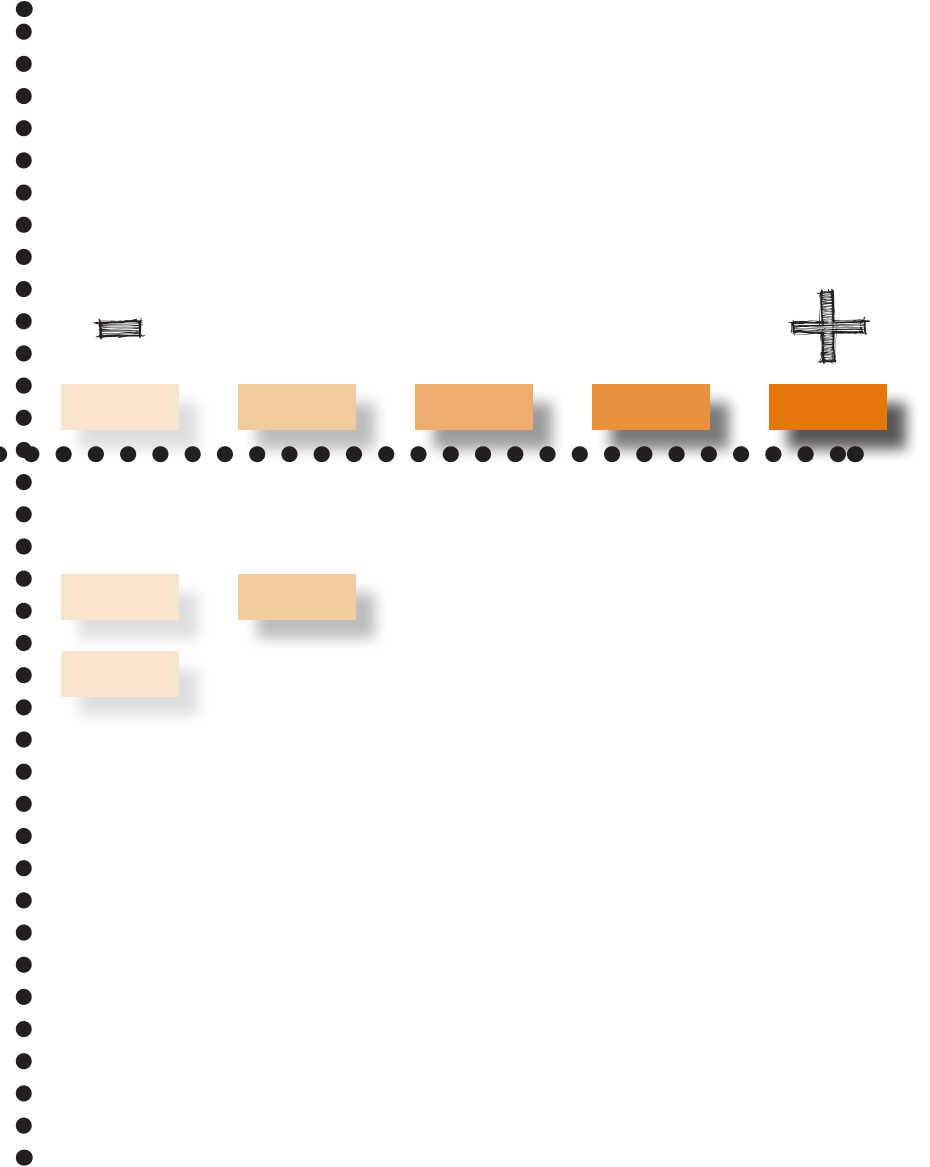
Propicio para la interacción personal.



# PERCEPCIÓN



Diversidad de texturas.  
Paleta vegetal adecuada.



# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## DISTANCIA

Brindar la posibilidad de espacios intersticiales para contacto (visual-verbal) de forma natural.

Mediante un diseño de sitio adecuado, que se establezcan espacios cómodos para el peatón (texturas-sombras-vegetación).

Ofrecer al usuario un desplazamiento mucho más sencillo a través de los senderos en el proyecto.

Utilizar la calzada vehicular existente a lo largo del espacio a intervenir para que el conductor se sienta integrado en el proyecto.

**VER CUADRO #3**

## DISPERSIÓN

Dar un aprovechamiento a la ubicación del proyecto para convertirlo en un punto, que sirva de convergencia, entre las diferentes actividades que se desarrollan en su contexto inmediato.

Que el mobiliario urbano sea el adecuado para la estancia, ya sea por el uso del espacio, como por el tiempo de espera (transporte público) y que sea más cómodo y placentero.

Que el proyecto ofrezca diferentes espacios y/o actividades para la estimulación de las personas a permanecer en el sitio.

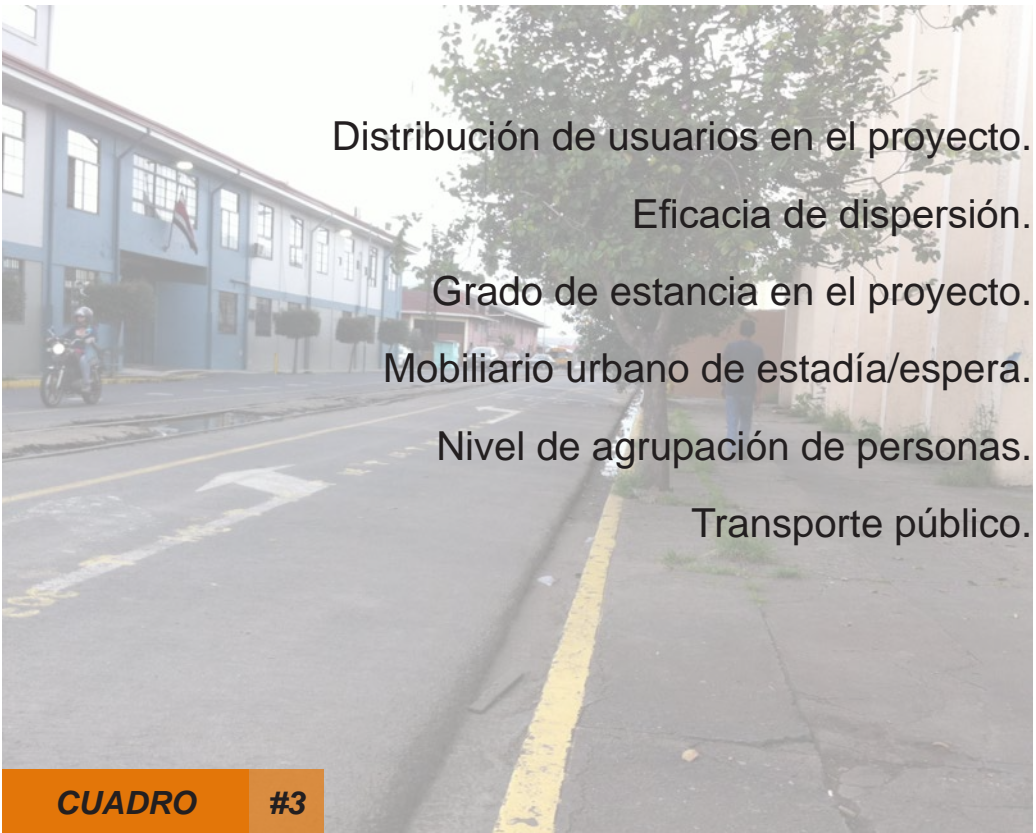
Que el transporte público que pasa por en medio del proyecto, así por su entorno, tenga su “parada” adecuada a las necesidades del mismo.

Que las paradas de transporte público sean colocadas en distintos puntos del proyecto, pero estando en la distribución más adecuada para el usuario, así como el transportista.

**VER CUADRO #4**

# VARIEDAD E INTEGRACIÓN

DISTANCIA

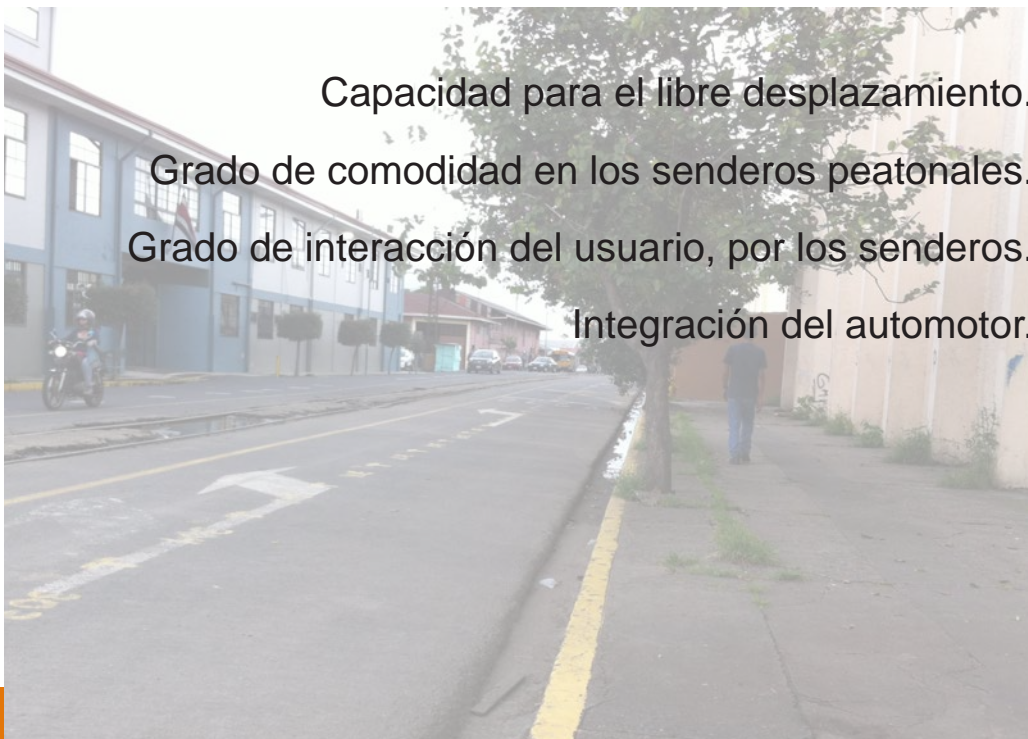


- Distribución de usuarios en el proyecto.
- Eficacia de dispersión.
- Grado de estancia en el proyecto.
- Mobiliario urbano de estadía/espera.
- Nivel de agrupación de personas.
- Transporte público.



# VARIEDAD E INTEGRACIÓN

DISPERSIÓN



Capacidad para el libre desplazamiento.

Grado de comodidad en los senderos peatonales.

Grado de interacción del usuario, por los senderos.

Integración del automotor.



# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## SEGREGACIÓN

Con el fin de asegurar un ambiente integral, asegurar el acceso de todas las personas.

Integrar el entorno del proyecto, al proyecto, para garantizar una experiencia más completa del conjunto urbano.

Proporcionar tanto a los vecinos, así como al usuario directo a la utilización del espacio público.

Que se evite el desarrollo de actividades aisladas, esto mediante el uso de espacios o elementos, para el aprovechamiento colectivo.

**VER CUADRO #5**

## CIRCULACIÓN

A nivel de carretera, que se implemente un diseño urbano que integre los distintos tipos de desplazamientos (Automóvil, bicicletas, peatones, etc.).

Generar a nivel interno del proyecto una integración de los desplazamientos (ciclo vía u otras) para la interacción, así como creación de espacios de esparcimiento.

Integrar al automóvil en la dinámica del proyecto.

Que el peatón cuente con facilidad de accesos para ingreso o salida del proyecto (mínimo en las esquinas).

**VER CUADRO #6**

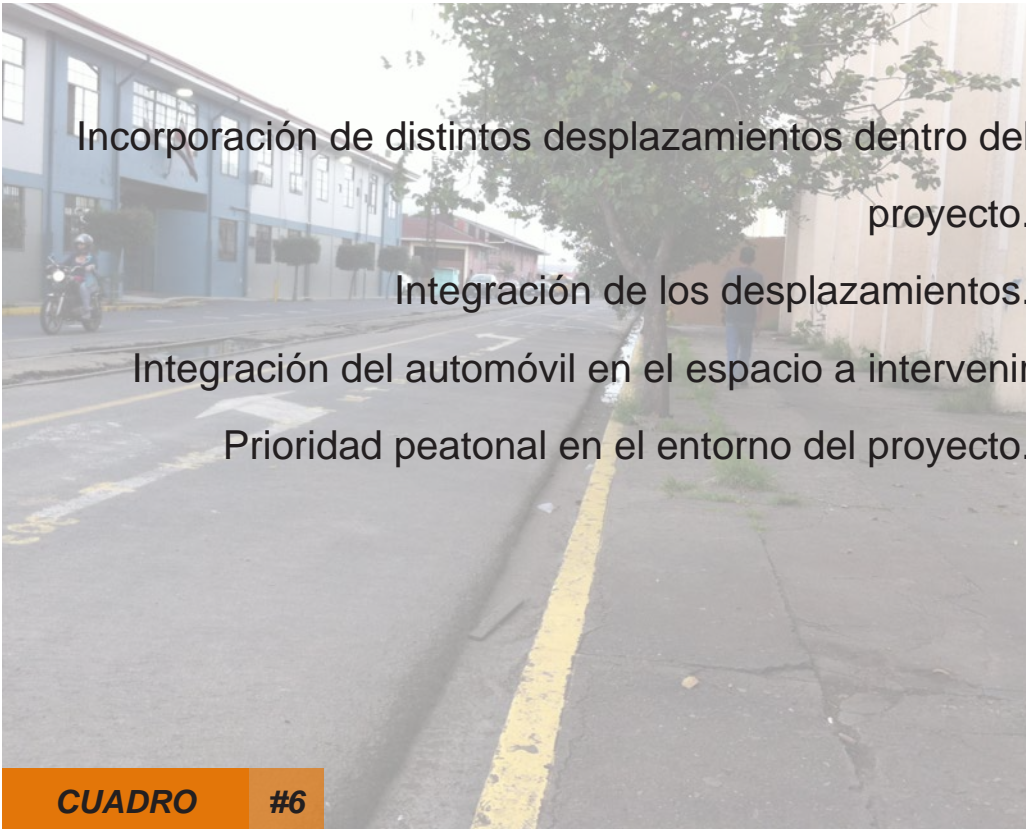
# VARIEDAD E INTEGRACIÓN

SEGREGACIÓN



Accesibilidad	Light Orange	Dark Orange
Atractivo Potencial	Light Orange	
Integración local	Light Orange	Dark Orange
Nivel de Convivencia	Light Orange	Dark Orange

# CIRCULACIÓN

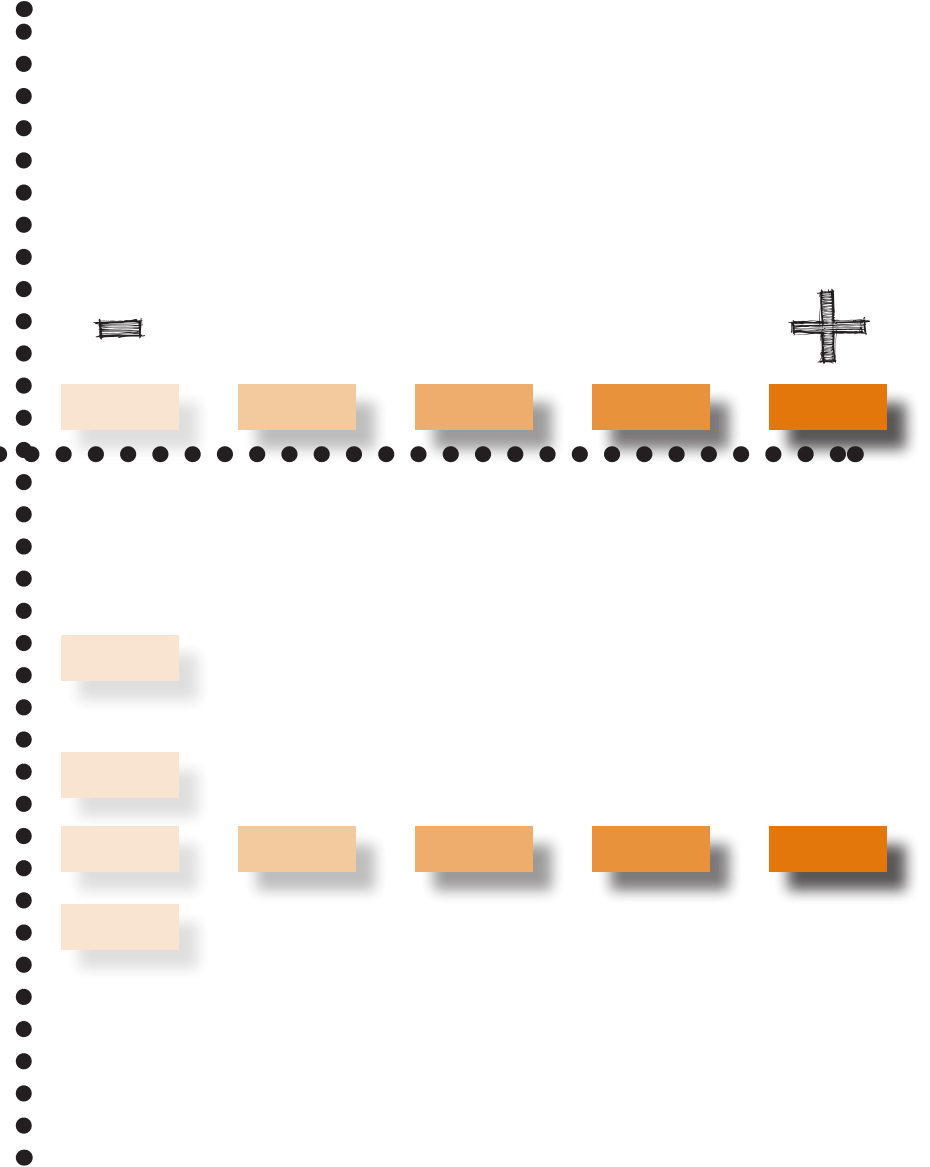


Incorporación de distintos desplazamientos dentro del proyecto.

Integración de los desplazamientos.

Integración del automóvil en el espacio a intervenir

Prioridad peatonal en el entorno del proyecto.



# SÍNTESIS

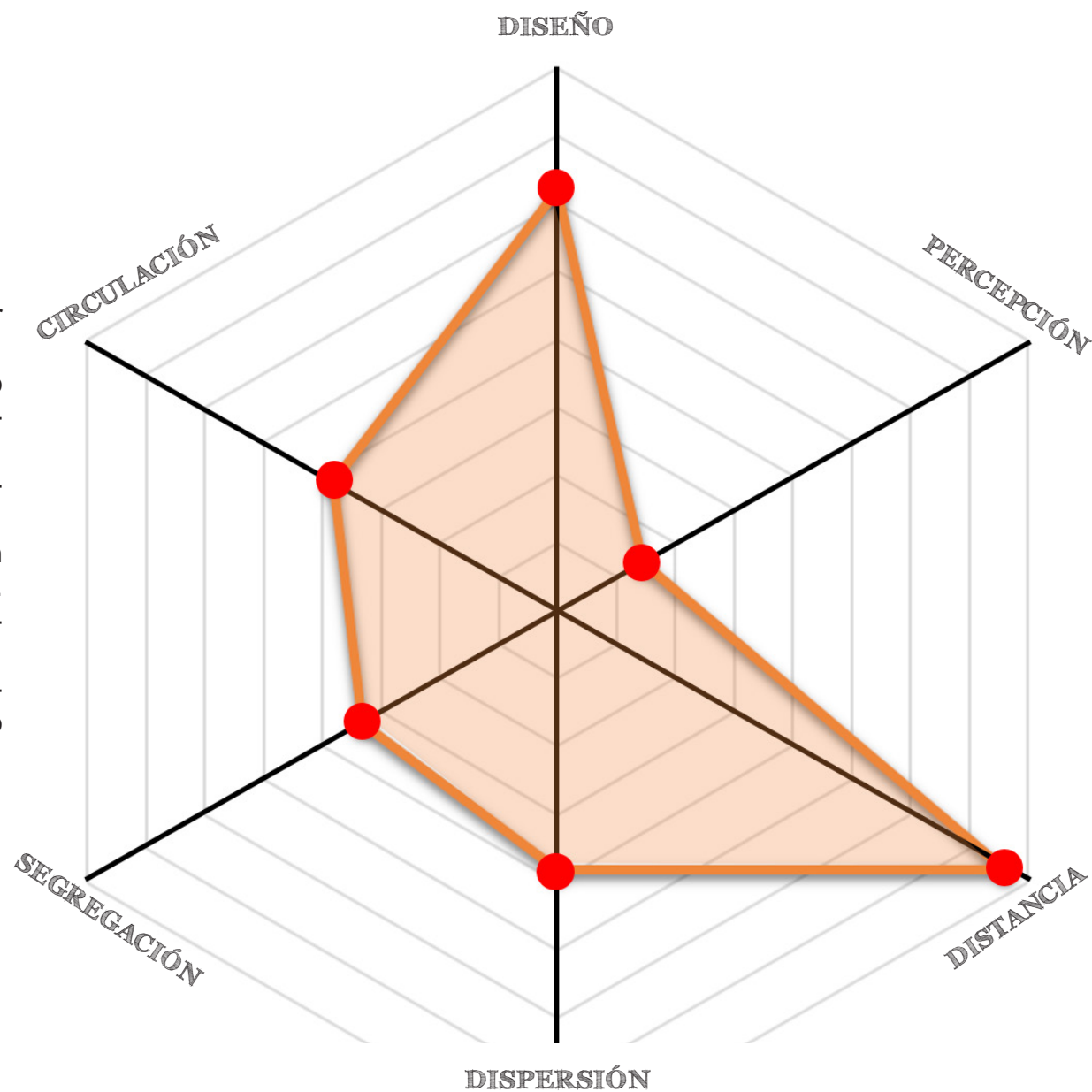
No todos los ámbitos del proyecto se pueden ver desde un mismo punto.

Mala perspectiva desde cualquier punto del proyecto para observar lo que sucede. Debido a los obstáculos en el mismo.

Poca o nula presencia de sombras a través del proyecto.

Las conversaciones que se den en el proyecto son afectadas por el exceso de ruido internos y externos. Dificultad para “disfrutar” de lo que sucede en el proyecto.

Nulo diseño de mobiliario urbano, por lo que no existe la posibilidad de la interacción humana en el uso del mismo.





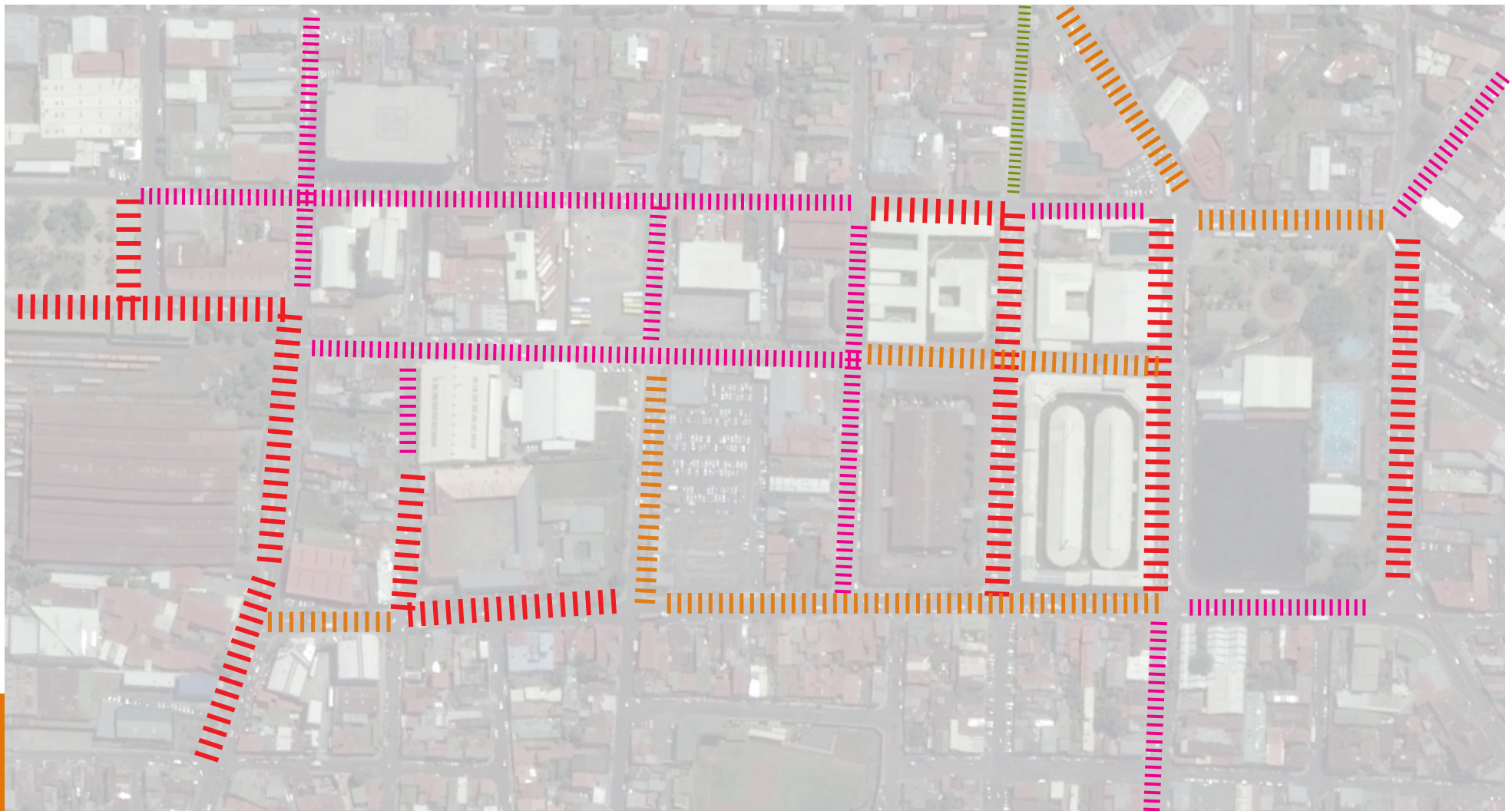
# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD

Movilidad Peatonal ALTA 


Movilidad Peatonal MEDIA 

Movilidad Peatonal BAJA 

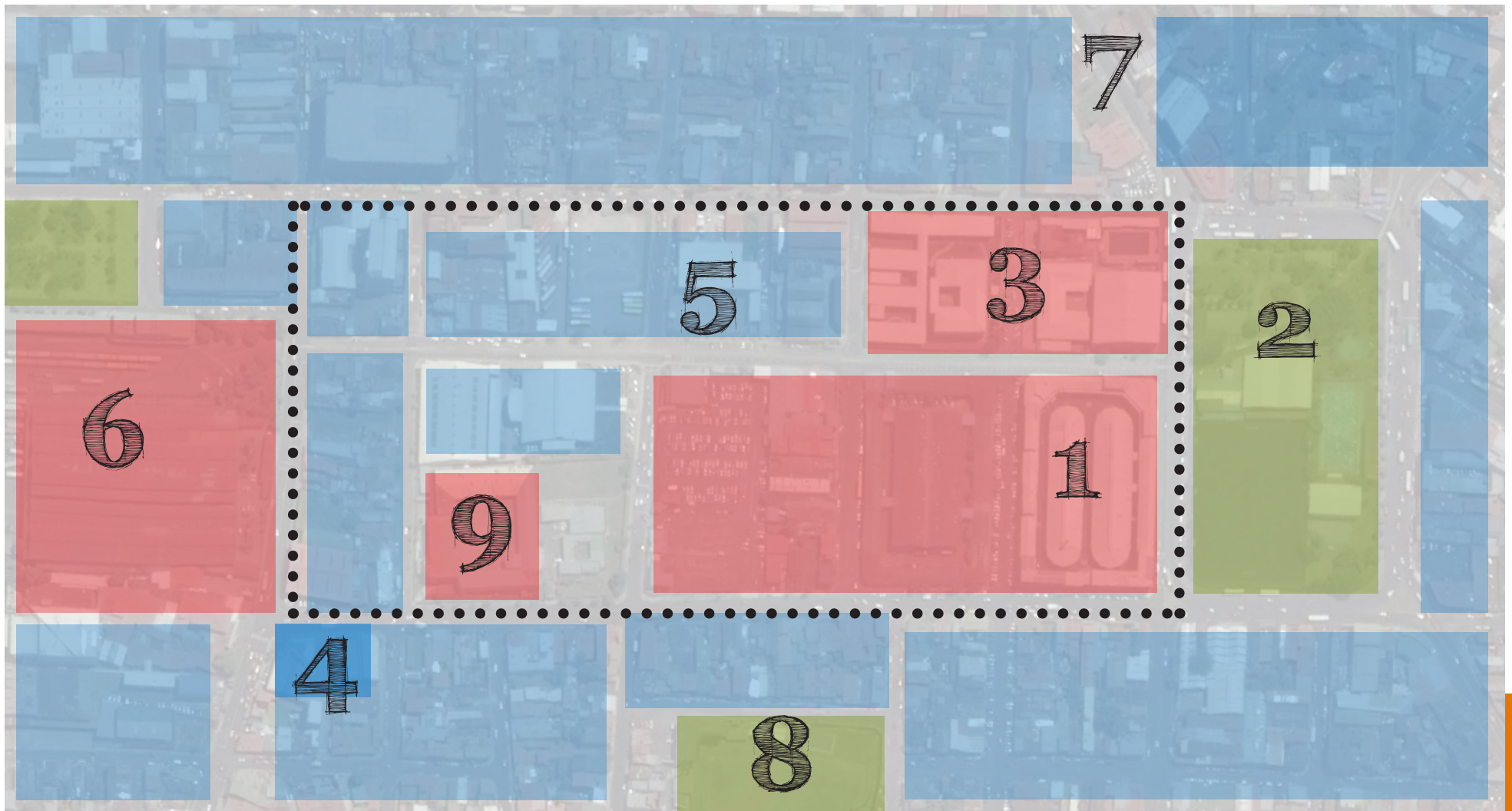
Movilidad Peatonal MUY BAJA 



# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD

-  Institucional
-  Comercio
-  Recreativo
-  Área a Intervenir

1. Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT)
2. Plaza Cleto Gonzales Víquez
3. Liceo de Costa Rica
4. Terminal MUSOC
5. Terminal TRACOPA
6. Estación al Pacífico (INCOFER)
7. Barrio Chino
8. Estadio Antonio Escarré
9. Escuela Ricardo Jiménez Oreamuno



# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD



F. 048\_fachada Oeste\_Autoría Propia

Fachada Oeste / Estación al Pacifico



F. 049\_fachada Este\_Autoría Propia

Fachada Este / Plaza Cleto Gonzales Viquez

# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD



F. 050\_fachada Norte\_Autoría Propia

Fachada Norte / Comercio



F. 051\_fachada Sur\_Autoría Propia

Fachada Sur / Comercio

# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD



- 1. Con el fin de “crear vida”, existe variedad de funciones, un sentimiento de seguridad (día/noche).
- 2. Cuenta con aceras anchas, las cuales cuentan con descansos y accesibilidad para todo tipo de usuario.
- 3. El contacto visual en interior/exterior colabora para el aumento del espacio de la calle, así como la oportunidad de la interacción con los edificios.
- 4. En horario nocturno la iluminación es la adecuada, permitiendo la percepción del entorno privado y público.
- 5. Existe una variación en cuanto a la función (puertas, gran mezcla de funciones) la cual proporcione dinamismo en el paisaje urbano.
- 6. Existencia en la diversidad de mercancía, así como función y contenido con atractivo.
- 7. Existen bordes, los cuales pueden ser utilizados por el transeúnte para sentarse, o estar de pie (Bancos, columnas, nichos, etc.) los cuales ayudan en la percepción sensorial. Que ayuda para detenerse y permanecer.
- 8. La anchura de la calle concuerda en relación con los edificios del entorno (en ejemplo la escala: 2:1 / 1:1 / 1:2).
- 9. Mediante el uso de vitrinas o fachadas activas en la planta baja existe la oportunidad de observar actividades.
- 10. Riqueza en los detalles, utilizando materiales de calidad, los cuales generen experiencias sensoriales.
- 11. Sus fachadas mantienen una similitud con respecto al resto de fachadas de la calle.

CUADRO #7

FACHADA  
OESTE

# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD



- 1. Con el fin de “crear vida”, existe variedad de funciones, un sentimiento de seguridad (día/noche).
- 2. Cuenta con aceras anchas, las cuales cuentan con descansos y accesibilidad para todo tipo de usuario.
- 3. El contacto visual en interior/exterior colabora para el aumento del espacio de la calle, así como la oportunidad de la interacción con los edificios.
- 4. En horario nocturno la iluminación es la adecuada, permitiendo la percepción del entorno privado y público.
- 5. Existe una variación en cuanto a la función (puertas, gran mezcla de funciones) la cual proporcione dinamismo en el paisaje urbano.
- 6. Existencia en la diversidad de mercancía, así como función y contenido con atractivo.
- 7. Existen bordes, los cuales pueden ser utilizados por el transeúnte para sentarse, o estar de pie (Bancos, columnas, nichos, etc.) los cuales ayudan en la percepción sensorial. Que ayuda para detenerse y permanecer.
- 8. La anchura de la calle concuerda en relación con los edificios del entorno (en ejemplo la escala: 2:1 / 1:1 / 1:2).
- 9. Mediante el uso de vitrinas o fachadas activas en la planta baja existe la oportunidad de observar actividades.
- 10. Riqueza en los detalles, utilizando materiales de calidad, los cuales generen experiencias sensoriales.
- 11. Sus fachadas mantienen una similitud con respecto al resto de fachadas de la calle.

CUADRO #8

FACHADA  
ESTE

# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD



- 1. Con el fin de “crear vida”, existe variedad de funciones, un sentimiento de seguridad (día/noche).
- 2. Cuenta con aceras anchas, las cuales cuentan con descansos y accesibilidad para todo tipo de usuario.
- 3. El contacto visual en interior/ exterior colabora para el aumento del espacio de la calle, así como la oportunidad de la interacción con los edificios.
- 4. En horario nocturno la iluminación es la adecuada, permitiendo la percepción del entorno privado y público.
- 5. Existe una variación en cuanto a la función (puertas, gran mezcla de funciones) la cual proporcione dinamismo en el paisaje urbano.
- 6. Existencia en la diversidad de mercancía, así como función y contenido con atractivo.
- 7. Existen bordes, los cuales pueden ser utilizados por el transeúnte para sentarse, o estar de pie (Bancos, columnas, nichos, etc.) los cuales ayudan en la percepción sensorial. Que ayuda para detenerse y permanecer.
- 8. La anchura de la calle concuerda en relación con los edificios del entorno (en ejemplo la escala: 2:1 / 1:1 / 1:2).
- 9. Mediante el uso de vitrinas o fachadas activas en la planta baja existe la oportunidad de observar actividades.
- 10. Riqueza en los detalles, utilizando materiales de calidad, los cuales generen experiencias sensoriales.
- 11. Sus fachadas mantienen una similitud con respecto al resto de fachadas de la calle.

CUADRO #9

FACHADA  
NORTE

# MOVILIDAD Y PERMEABILIDAD



- 1. Con el fin de “crear vida”, existe variedad de funciones, un sentimiento de seguridad (día/noche).
- 2. Cuenta con aceras anchas, las cuales cuentan con descansos y accesibilidad para todo tipo de usuario.
- 3. El contacto visual en interior/ exterior colabora para el aumento del espacio de la calle, así como la oportunidad de la interacción con los edificios.
- 4. En horario nocturno la iluminación es la adecuada, permitiendo la percepción del entorno privado y público.
- 5. Existe una variación en cuanto a la función (puertas, gran mezcla de funciones) la cual proporcione dinamismo en el paisaje urbano.
- 6. Existencia en la diversidad de mercancía, así como función y contenido con atractivo.
- 7. Existen bordes, los cuales pueden ser utilizados por el transeúnte para sentarse, o estar de pie (Bancos, columnas, nichos, etc.) los cuales ayudan en la percepción sensorial. Que ayuda para detenerse y permanecer.
- 8. La anchura de la calle concuerda en relación con los edificios del entorno (en ejemplo la escala: 2:1 / 1:1 / 1:2).
- 9. Mediante el uso de vitrinas o fachadas activas en la planta baja existe la oportunidad de observar actividades.
- 10. Riqueza en los detalles, utilizando materiales de calidad, los cuales generen experiencias sensoriales.
- 11. Sus fachadas mantienen una similitud con respecto al resto de fachadas de la calle.

CUADRO #10

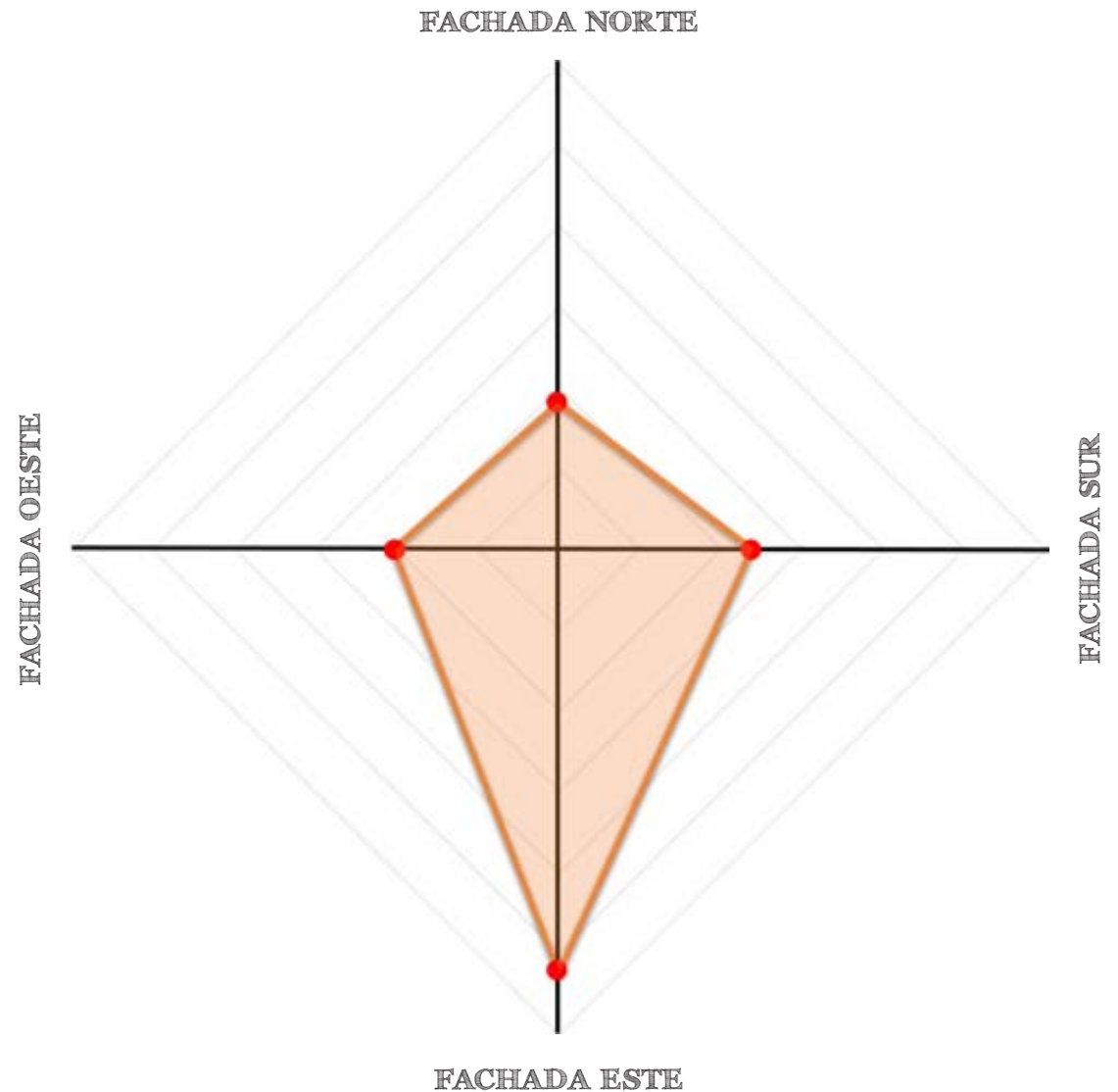
FACHADA  
SUR

# SÍNTESIS

Los peatones no pueden experimentar lo que es la escena urbana, al no contar con espacios para el disfrute de dicha experiencia, ya que con lo único que se cuenta es con fachadas duras que no permiten el intercambio entre el interior y exterior.

Al caminar por el entorno del área a intervenir, la posibilidad de compartir lo que sucede en los edificios es casi nula. Pero como caso contrario, los que están dentro de los edificios pueden seguir lo que sucede en su entorno urbano circundante

Como resultado se tienen a muchas unidades con un carácter institucional, así como comercial, pero habiendo un divorcio en el intercambio entre interior exterior, así como eventos o experiencias de diferente índole.





# LEGIBILIDAD

**Nodos:** Son lugares de concentración de actividades.


**Hitos:** Puntos de referencia, los cuales por su ubicación son conocidos y usados como referencia de direcciones.


1. Parque de los Mercaditos.
2. Plaza Cleto González Víquez.
3. Parque General José María Cañas.
4. Plaza Hospital la Carit.
5. Plaza del Barrio Chino.
6. Terminal Tracopa.
7. Terminal MUSOC.
8. Estadio Antonio Escarré.


1. Estación del Pacifico.
2. Barrió Chino.
3. Hospital Clínica Bíblica.
4. Hospital La Carit.
5. Plantel MOPT.
6. Liceo de Costa Rica.
7. Plaza Cleto González Víquez.
8. Estadio Antonio Escarré.

**Distritos:** Estos son segmentos de la ciudad reconocibles y con características en común.

**Sendas:** Canales de movimiento con el fin de conectar los nodos.

SENDA PRIMARIA (Línea del Tren): 

SENDA PRIMARIA VEHICULAR: 

SENDA SECUNDARIA VEHICULAR: 

**Ámbito:** Lugar o zona que se caracteriza por algún uso determinado.



2 5

3

3

1

3

6

6

6

2 7

1

5

5

5

4 4

7

8 8

# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## BORDES

- Aparte de los bordes, se encuentran otros tipo de elementos de diseño para diversificar el uso de los bordes?
- En cuanto al tratamiento de los bordes, se da un uso correcto de la vegetación?
- Existe un uso adecuado en la transición para el manejo de los bordes?
- Los bordes separan de forma clara ámbitos o fases en el espacio?
- Los bordes en sitio, permiten o bloquean la permeabilidad?
- Los elementos que funcionan como borde tienen una lectura clara?
- Los materiales, así como el diseño cumplen con una composición estética?
- Se le da un uso o presenta actividades los bordes en sitio?
- Se utilizan patrones y ordenamiento para el diseño de bordes vegetales?

VER CUADRO #11

## DISTRITOS

- Con la ayuda de la vegetación, se percibe como una unidad?
- En cuanto al diseño, existe unidad funcional?
- En cuanto a los materiales utilizados, existe unidad y coherencia?
- El espacio es percibido como una unidad?
- El sitio se encuentra integrado a su entorno?
- Los bordes son reducidos a simples barreras funcionales?
- Por las condiciones espaciales, la paleta vegetal utilizada es la correcta?
- Por el tratamiento vegetal utilizado, se logran integrar actividades y usos?
- Se da una relación adecuada entre los distintos usos y componentes?

VER CUADRO #12

# BORDES

# LEGIBILIDAD

Aparte de los bordes, se encuentran otros tipo de elementos de diseño para diversificar el uso de los bordes?

En cuanto al tratamiento de los bordes, se da un uso correcto de la vegetación?

Existe un uso adecuado en la transición para el manejo de los bordes?

Los bordes separan de forma clara ámbitos o fases en el espacio?

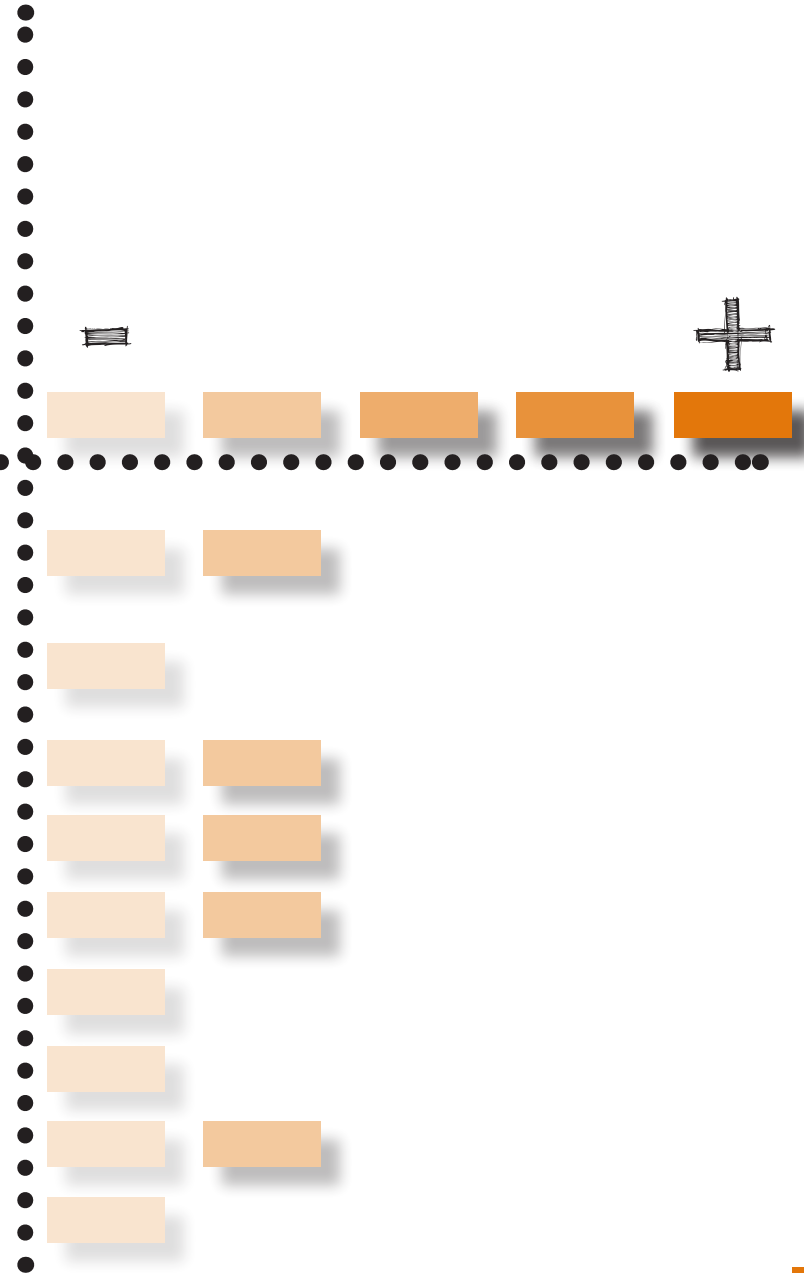
Los bordes en sitio, permiten o bloquean la permeabilidad?

Los elementos que funcionan como borde tienen una lectura clara?

Los materiales, así como el diseño cumplen con una composición estética?

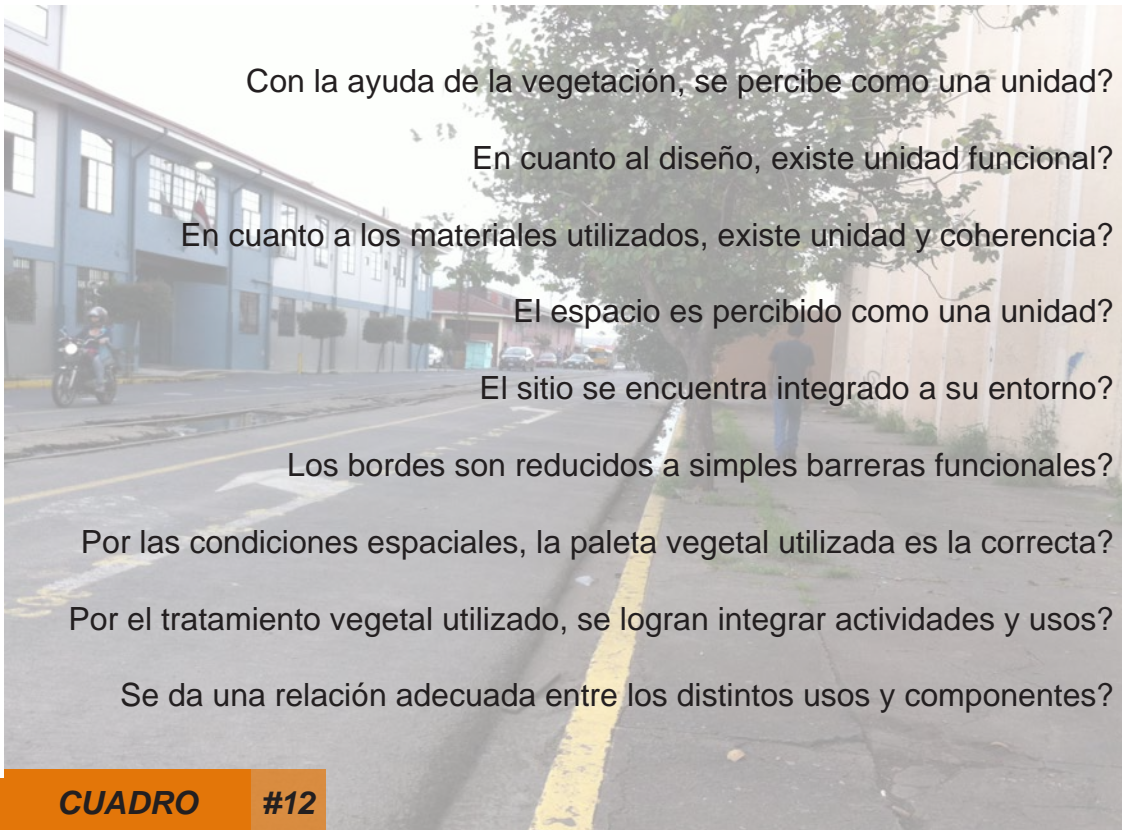
Se le da un uso o presenta actividades los bordes en sitio?

Se utilizan patrones y ordenamiento para el diseño de bordes vegetales?



# LEGIBILIDAD

## DISTRITOS



Con la ayuda de la vegetación, se percibe como una unidad?

En cuanto al diseño, existe unidad funcional?

En cuanto a los materiales utilizados, existe unidad y coherencia?

El espacio es percibido como una unidad?

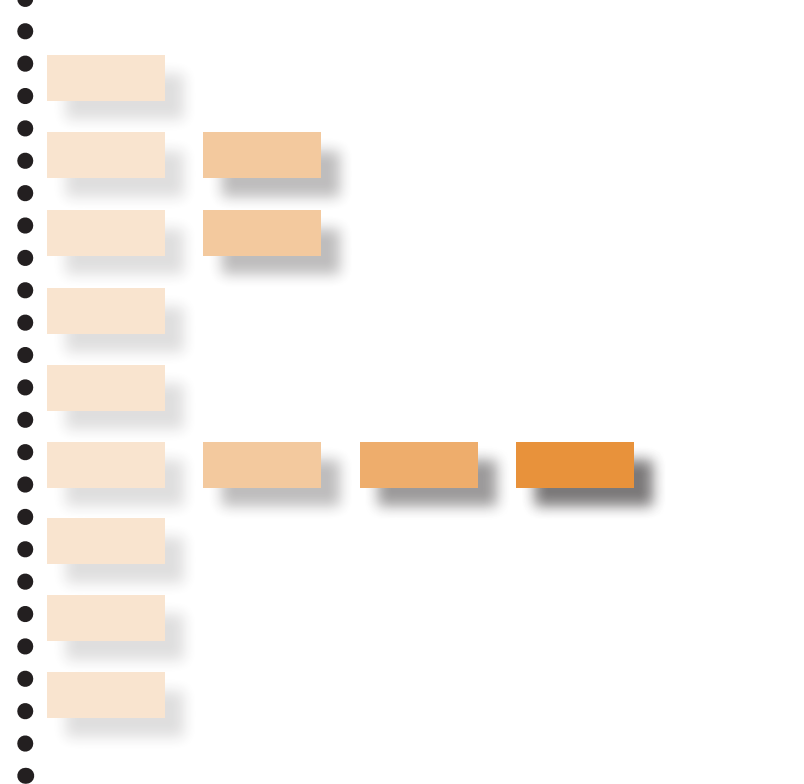
El sitio se encuentra integrado a su entorno?

Los bordes son reducidos a simples barreras funcionales?

Por las condiciones espaciales, la paleta vegetal utilizada es la correcta?

Por el tratamiento vegetal utilizado, se logran integrar actividades y usos?

Se da una relación adecuada entre los distintos usos y componentes?



# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## HITOS

- A la hora de utilizar los hitos son usados a diferentes escalas?
- Contienen algún tipo de característica morfológica o perceptual que hace que sean recordados?
- Dentro del contexto en el que se encuentran, tienen una posición relevante?
- En las especies encontradas, hay coherencia para con sus condiciones?
- Entre la relevancia y la escala, existe una relación?
- Existen elementos naturales como hitos?
- Los usuarios hacen uso de ellos como método de referencia?
- Para fortalecer sus características, se utiliza la vegetación?
- Se reconoce fácilmente los hitos existentes?

VER CUADRO #13

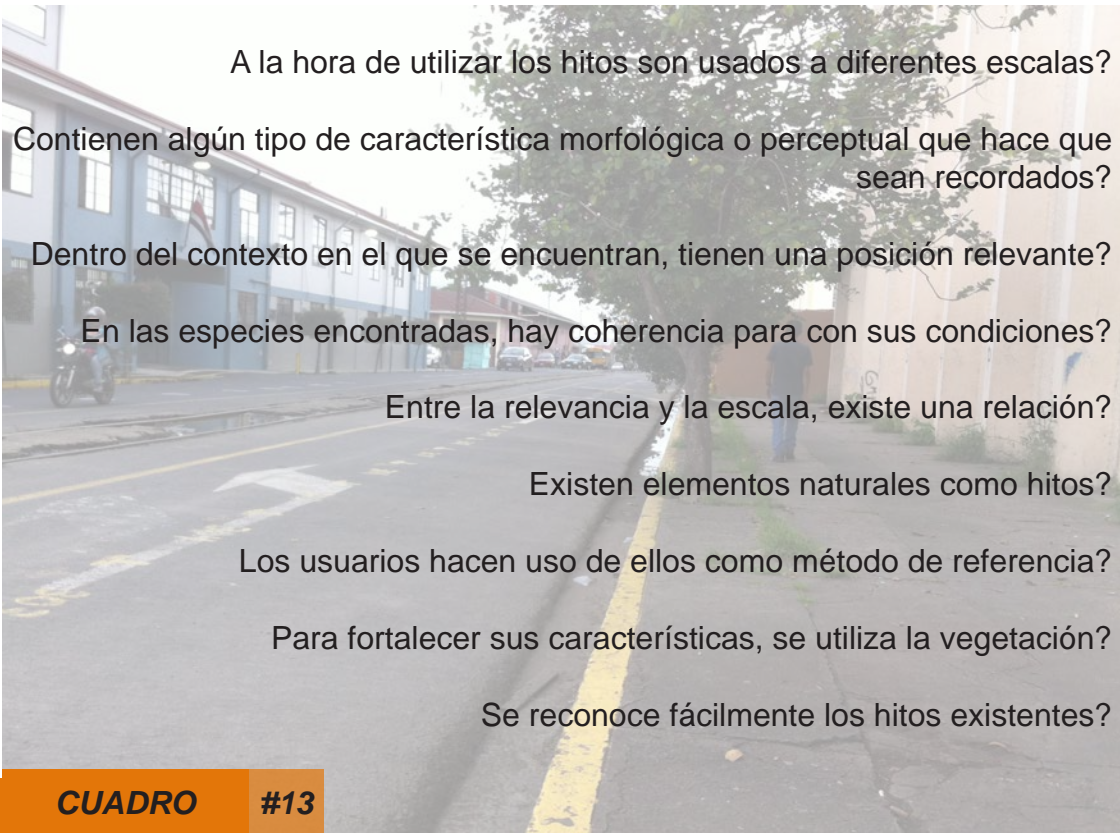
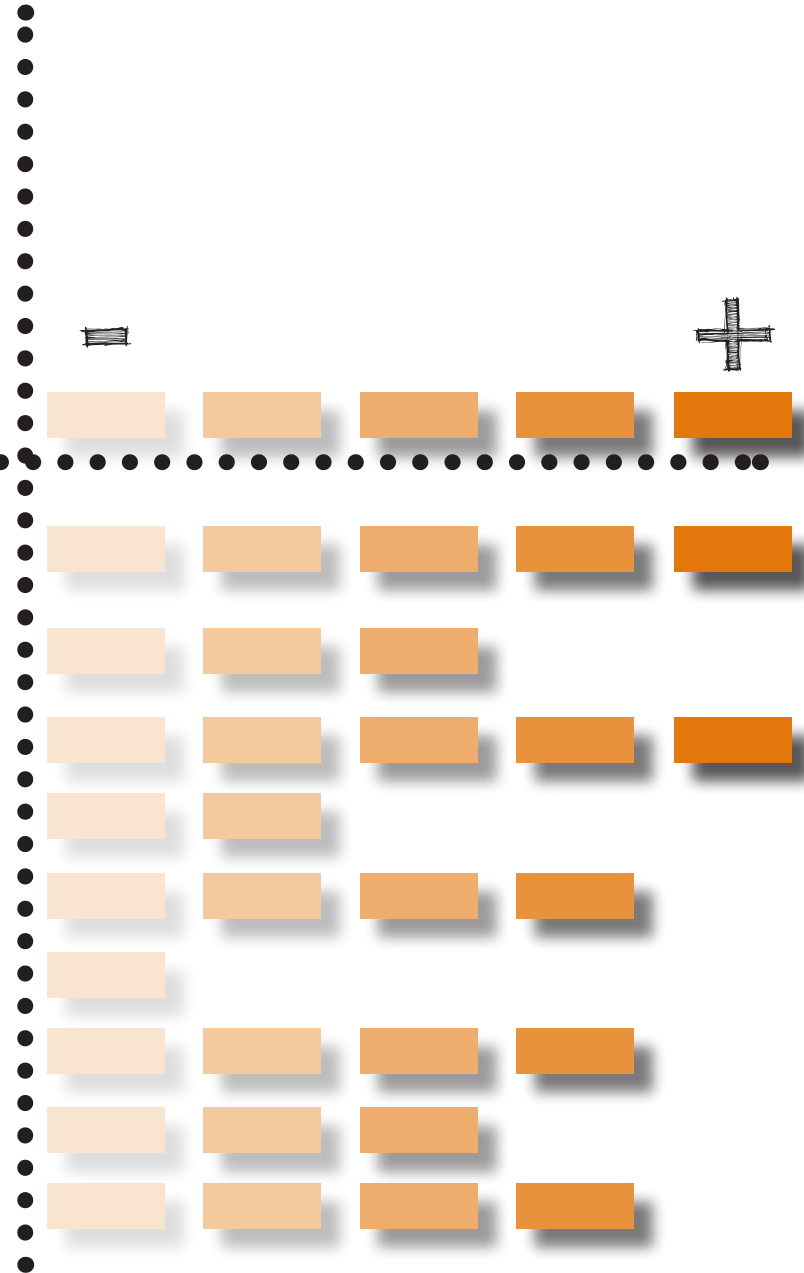
## NODOS

- Con el fin de atraer y diversificar los espacios, se utilizan otros elementos de diseño?
- Con el fin de fomentar la permanencia de los usuarios, se da un uso correcto de “luz / sombra”
- Donde los usuarios se reúnen, se generan espacios?
- El diseño varía para que se generen distintos ámbitos de estar?
- Hay un acceso sencillo a los espacios de reunión?
- La escala de relación entre el uso y el espacio, es la adecuada?
- La escala vegetal ayuda para la relación entre los usuarios y el entorno?
- Para reforzar los espacios de estar se da un manejo vegetal?
- Se lee de forma clara los lugares que se destinan para reunión o encuentro?

VER CUADRO #14

# LEGIBILIDAD

## HITOS



A la hora de utilizar los hitos son usados a diferentes escalas?

Contienen algún tipo de característica morfológica o perceptual que hace que sean recordados?

Dentro del contexto en el que se encuentran, tienen una posición relevante?

En las especies encontradas, hay coherencia para con sus condiciones?

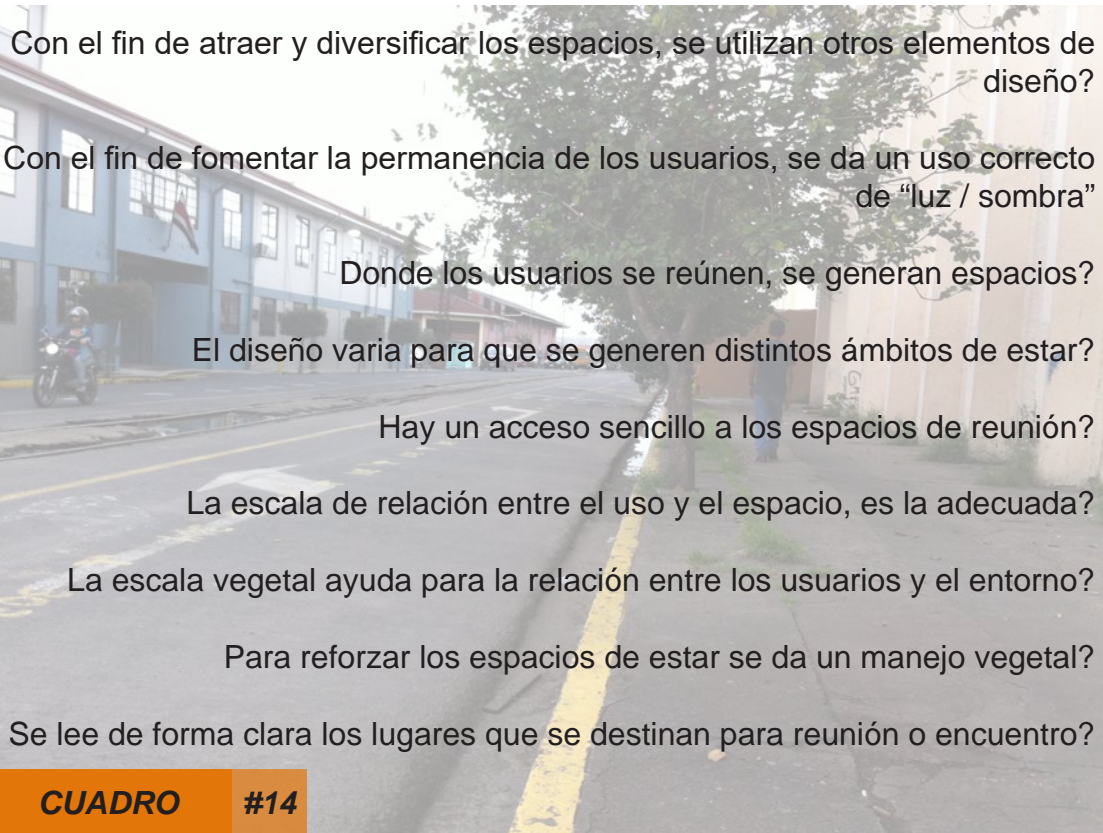
Entre la relevancia y la escala, existe una relación?

Existen elementos naturales como hitos?

Los usuarios hacen uso de ellos como método de referencia?

Para fortalecer sus características, se utiliza la vegetación?

Se reconoce fácilmente los hitos existentes?



Con el fin de atraer y diversificar los espacios, se utilizan otros elementos de diseño?

Con el fin de fomentar la permanencia de los usuarios, se da un uso correcto de "luz / sombra"

Donde los usuarios se reúnen, se generan espacios?

El diseño varia para que se generen distintos ámbitos de estar?

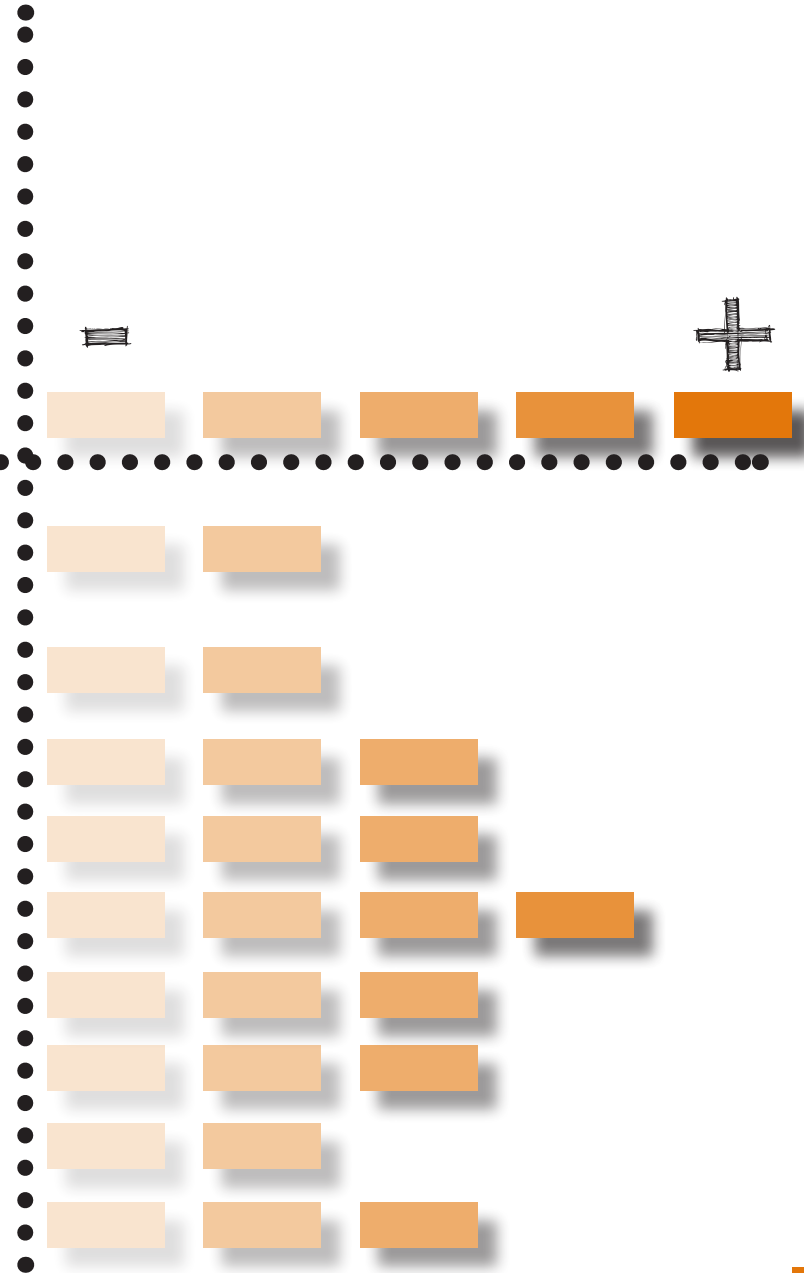
Hay un acceso sencillo a los espacios de reunión?

La escala de relación entre el uso y el espacio, es la adecuada?

La escala vegetal ayuda para la relación entre los usuarios y el entorno?

Para reforzar los espacios de estar se da un manejo vegetal?

Se lee de forma clara los lugares que se destinan para reunión o encuentro?

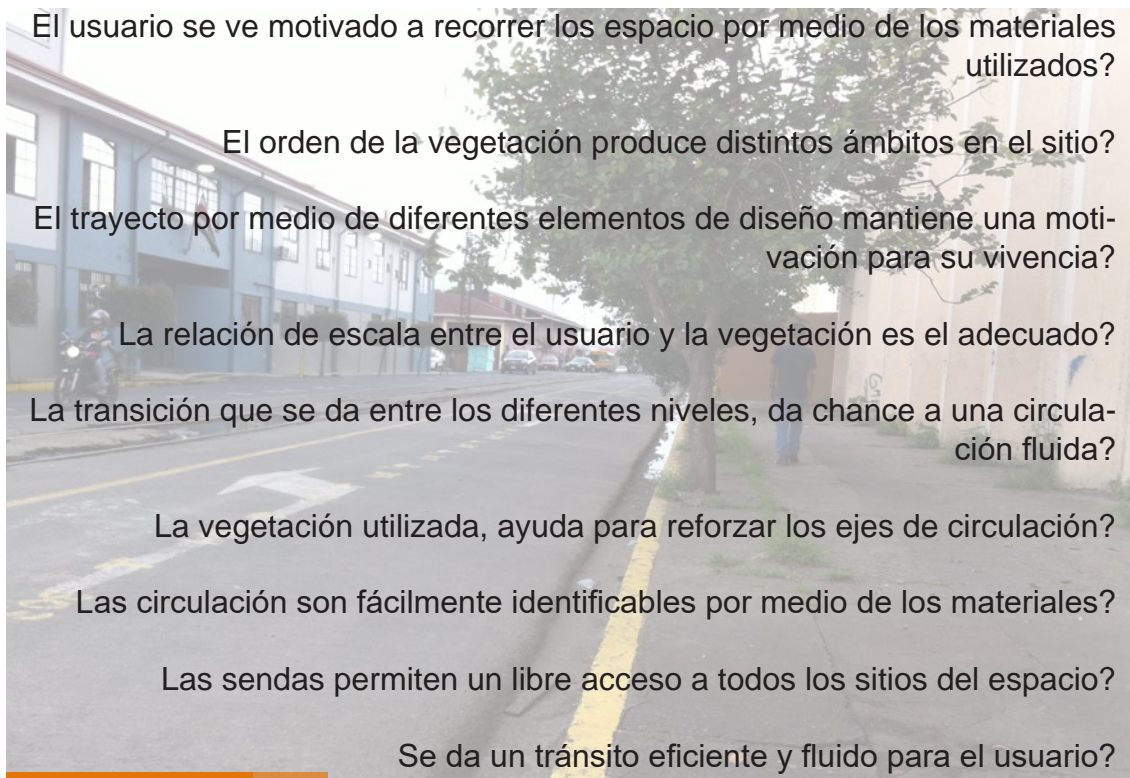


# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## SENDAS

- El usuario se ve motivado a recorrer los espacio por medio de los materiales utilizados?
- El orden de la vegetación produce distintos ámbitos en el sitio?
- El trayecto por medio de diferentes elementos de diseño mantiene una motivación para su vivencia?
- La relación de escala entre el usuario y la vegetación es el adecuado?
- La transición que se da entre los diferentes niveles, da chance a una circulación fluida?
- La vegetación utilizada, ayuda para reforzar los ejes de circulación?
- Las circulación son fácilmente identificables por medio de los materiales?
- Las sendas permiten un libre acceso a todos los sitios del espacio?
- Se da un tránsito eficiente y fluido para el usuario?

VER CUADRO #15



El usuario se ve motivado a recorrer los espacio por medio de los materiales utilizados?

El orden de la vegetación produce distintos ámbitos en el sitio?

El trayecto por medio de diferentes elementos de diseño mantiene una motivación para su vivencia?

La relación de escala entre el usuario y la vegetación es el adecuado?

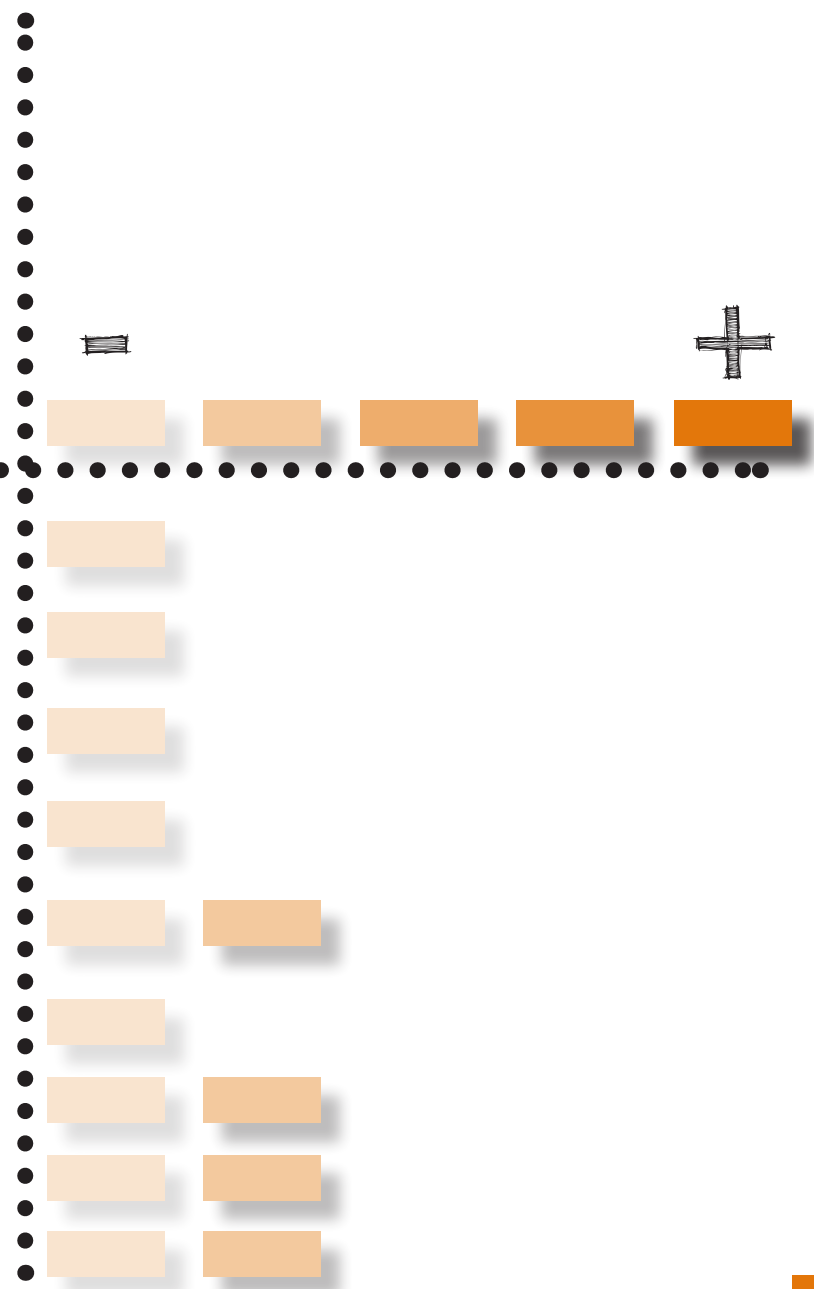
La transición que se da entre los diferentes niveles, da chance a una circulación fluida?

La vegetación utilizada, ayuda para reforzar los ejes de circulación?

Las circulación son fácilmente identificables por medio de los materiales?

Las sendas permiten un libre acceso a todos los sitios del espacio?

Se da un tránsito eficiente y fluido para el usuario?

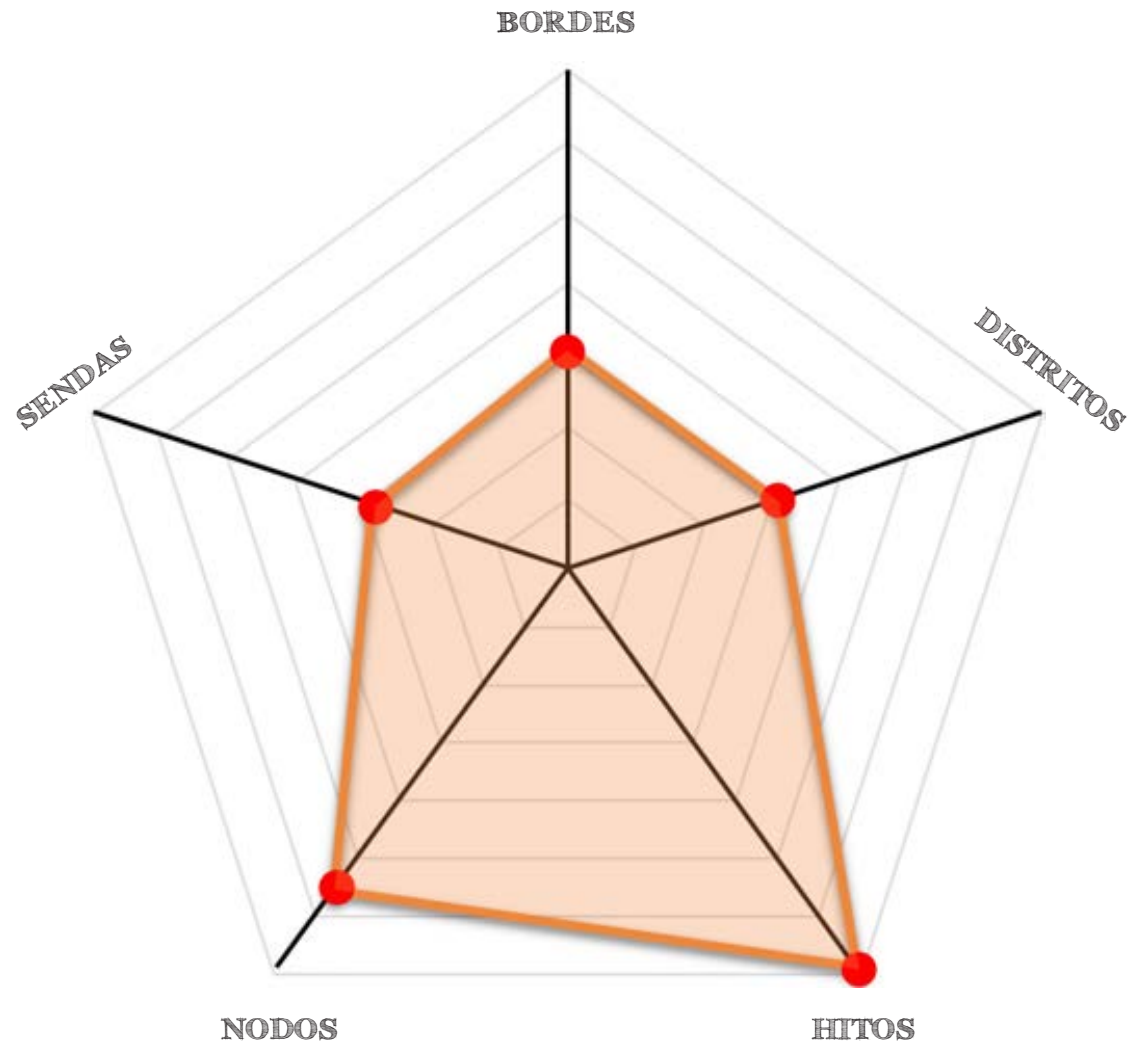


# SÍNTESIS

En cuanto a función, los bordes en el proyecto tienen una presencia casi que tacita. Mismo presente que tienen las sendas a lo largo y ancho del proyecto, así como en su contexto; sendas que si bien están marcadas, muchas no cuentan con una demarcación clara o un atractivo, ya sea por elementos de diseño o por una paleta de vegetación, que atraiga al usuario a utilizarlas, muchas de ellas son utilizadas por mera obligación, al ser la única existente.

El sitio, si se toma el lugar a intervenir más su entorno inmediato, visto como unidad, no cuenta con un uso coherente en el tratamiento de los materiales, lo cual no colabora con una percepción de equidad.

Los hitos, así como los nodos, se mantienen muy bien establecidos, teniendo su predominio tanto en sitio, así como en el inconsciente del ciudadano. A pesar del poco o nulo uso de vegetación en la mayoría de ellos, cuentan con el potencial para exponenciarlo.





# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## CAMINAR

- Circulación peatonal.
- Condición de la superficie de la calle, así como sus materiales de pavimentado.
- Diferencias en niveles.
- Dimensión de sendas o calles.
- Distancia experimentada, recorrida en físico.
- Secuencias espaciales.

VER CUADRO #16

## ESTAR DE PIE

- Bordes.
- Irregularidades en fachadas.
- Lugares de apoyo (para estar de pie)
- Zonas de estancia.

VER CUADRO #17

# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## HABLAR-OIR-VER

Existe la posibilidad de hablar.  
Existe la posibilidad de oír.  
Existe la posibilidad de ver

VER CUADRO #18

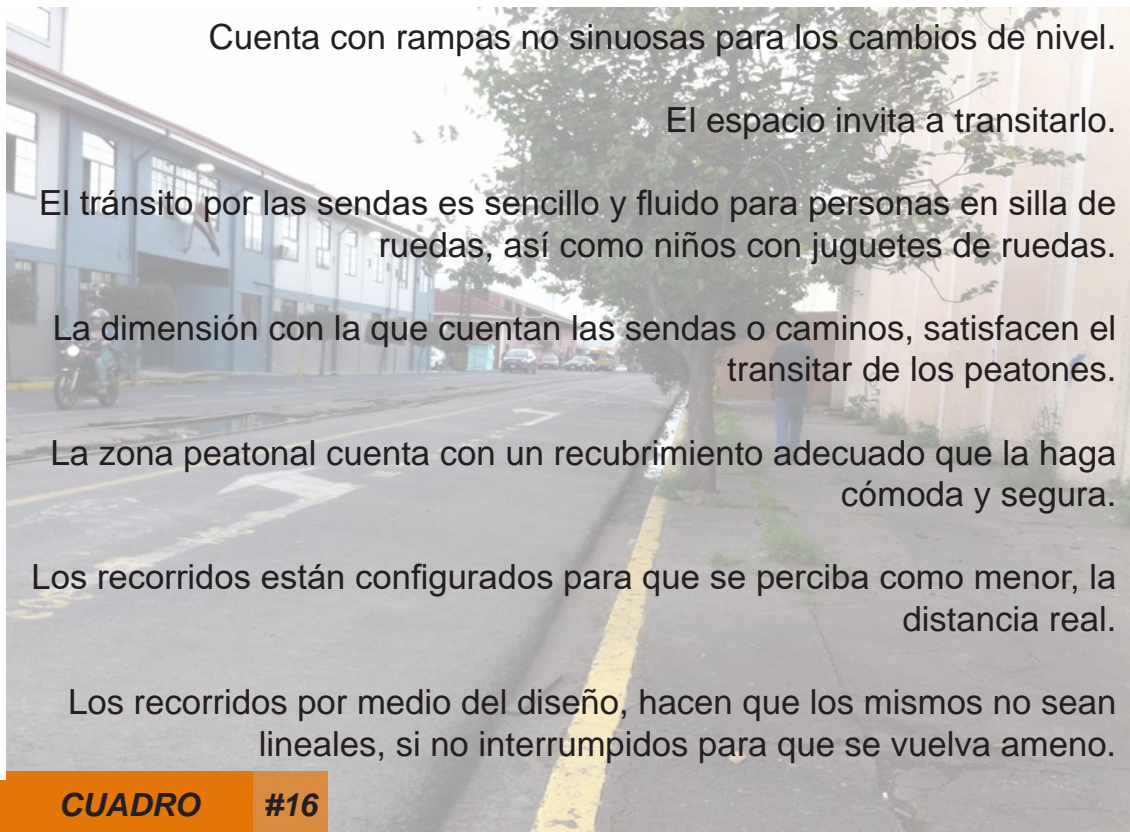
## SENTARSE

Efecto borde.  
Existe oportunidad de sentarse.  
Tipos de asientos. (Principales/Secundarios)  
Vistas.

VER CUADRO #19

# AMENIDAD

## CAMINAR



Cuenta con rampas no sinuosas para los cambios de nivel.

El espacio invita a transitarlo.

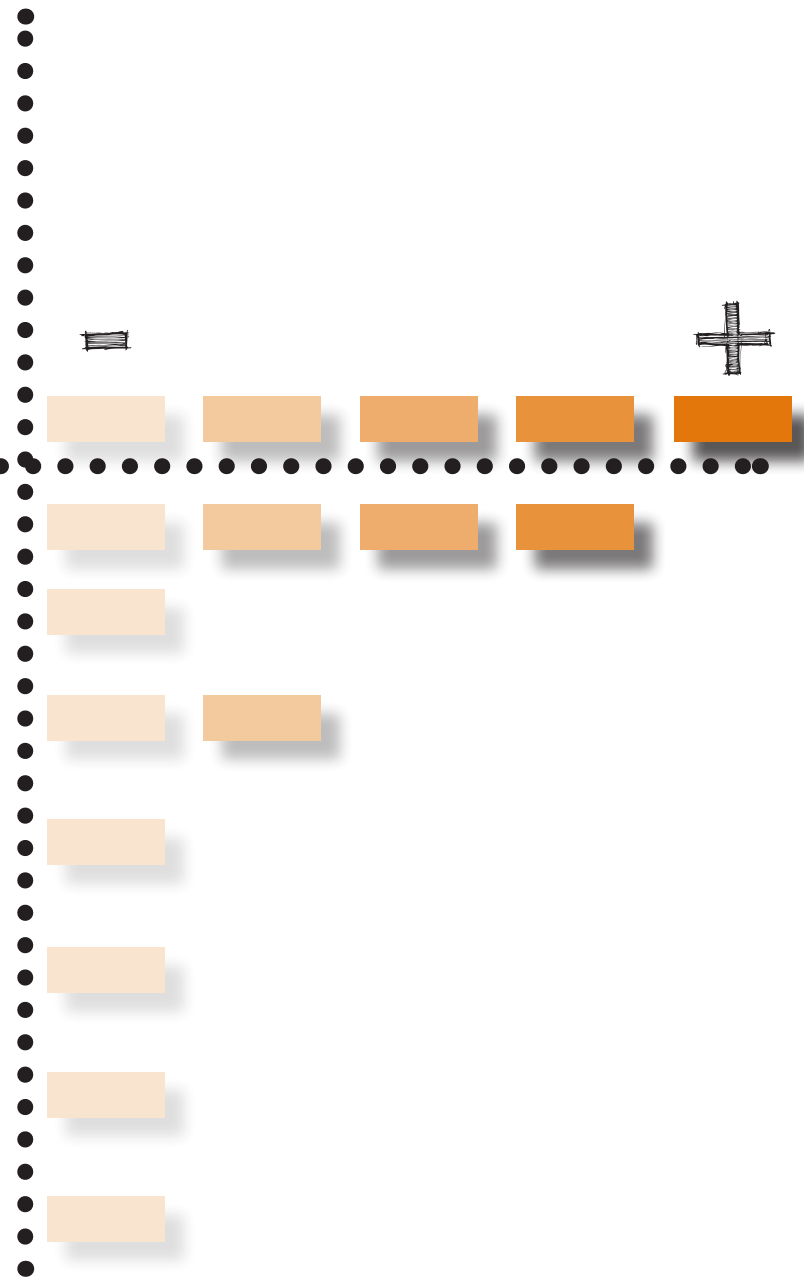
El tránsito por las sendas es sencillo y fluido para personas en silla de ruedas, así como niños con juguetes de ruedas.

La dimensión con la que cuentan las sendas o caminos, satisfacen el transitar de los peatones.

La zona peatonal cuenta con un recubrimiento adecuado que la haga cómoda y segura.

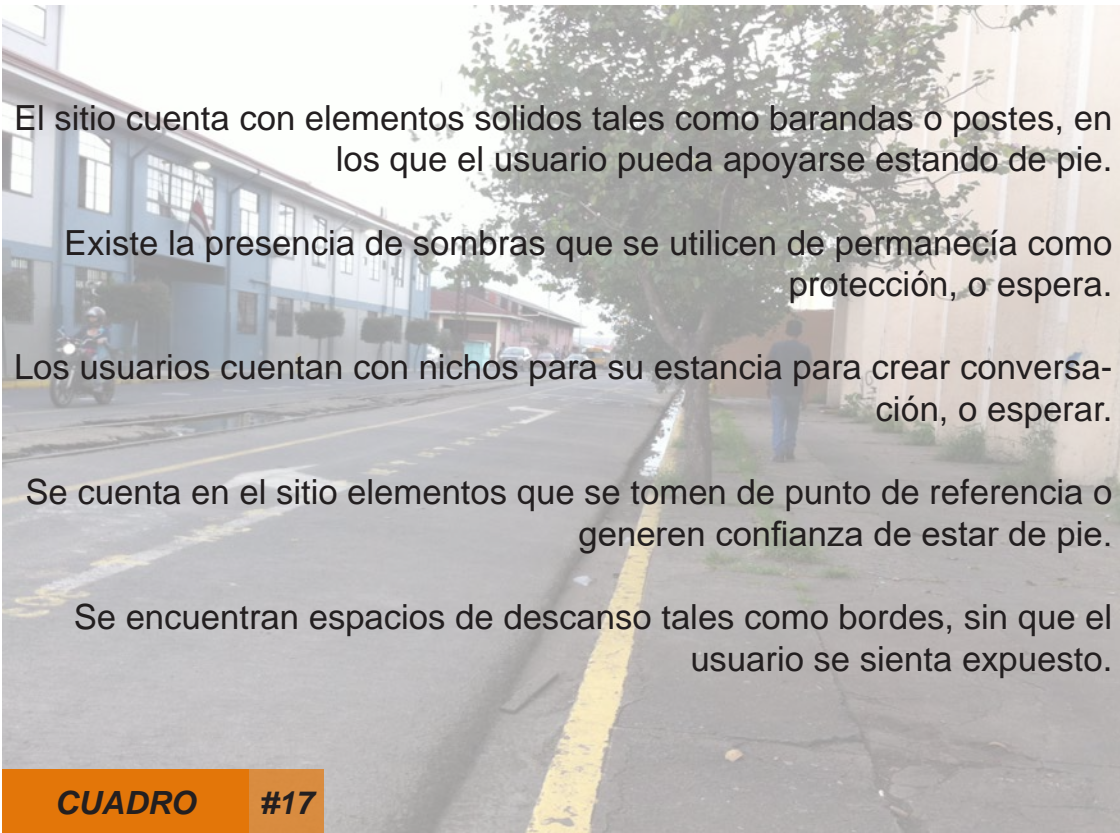
Los recorridos están configurados para que se perciba como menor, la distancia real.

Los recorridos por medio del diseño, hacen que los mismos no sean lineales, si no interrumpidos para que se vuelva ameno.



# AMENIDAD

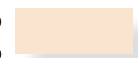
## ESTAR DE PIE



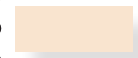
El sitio cuenta con elementos solidos tales como barandas o postes, en los que el usuario pueda apoyarse estando de pie.



Existe la presencia de sombras que se utilicen de permanecia como proteccion, o espera.



Los usuarios cuentan con nichos para su estancia para crear conversacion, o esperar.



Se cuenta en el sitio elementos que se tomen de punto de referencia o generen confianza de estar de pie.

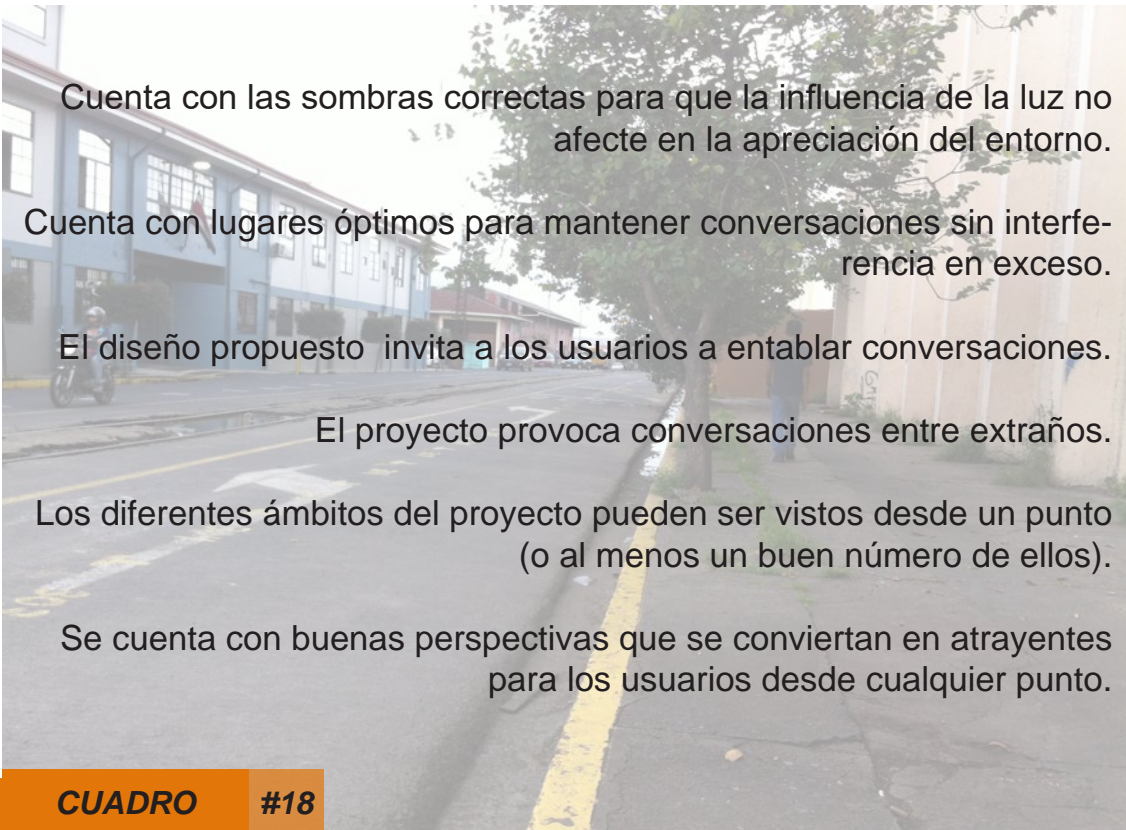
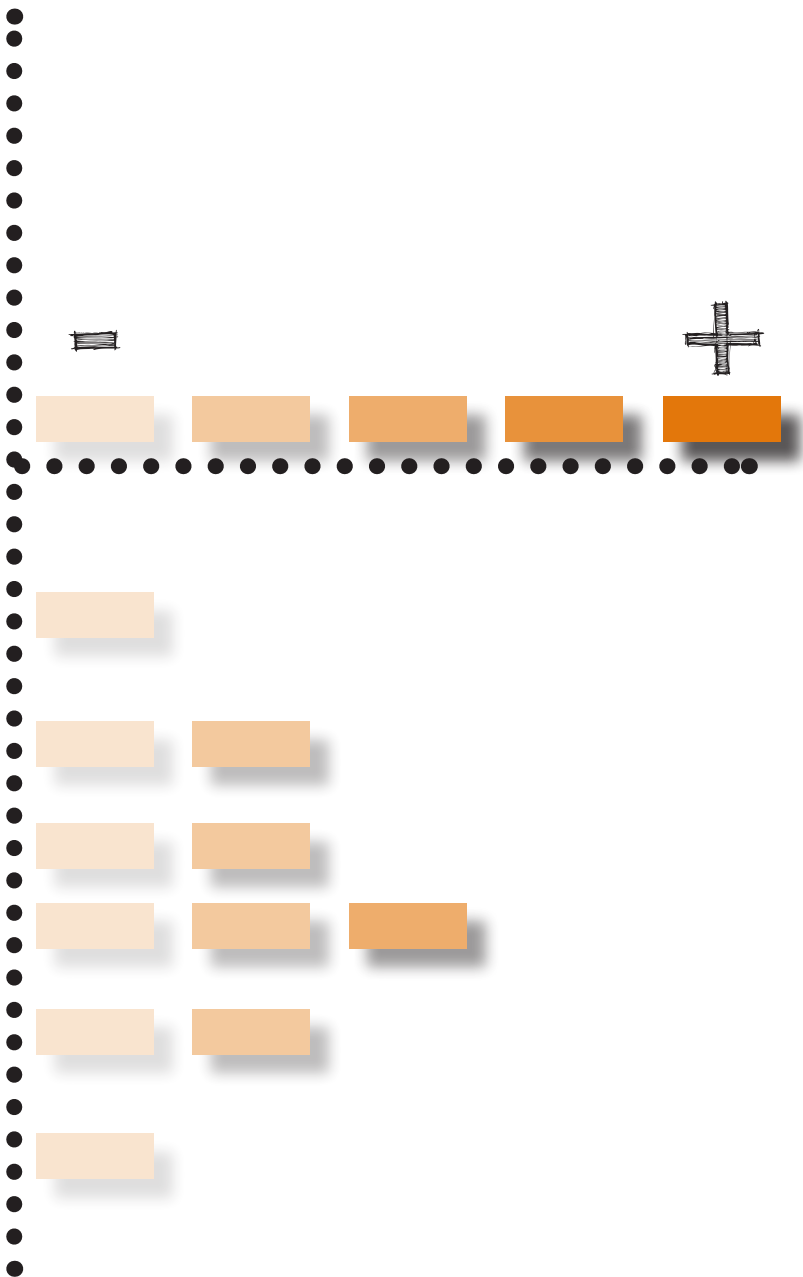


Se encuentran espacios de descanso tales como bordes, sin que el usuario se sienta expuesto.



# AMENIDAD

HABLAR--OIR--VER



Cuenta con las sombras correctas para que la influencia de la luz no afecte en la apreciación del entorno.

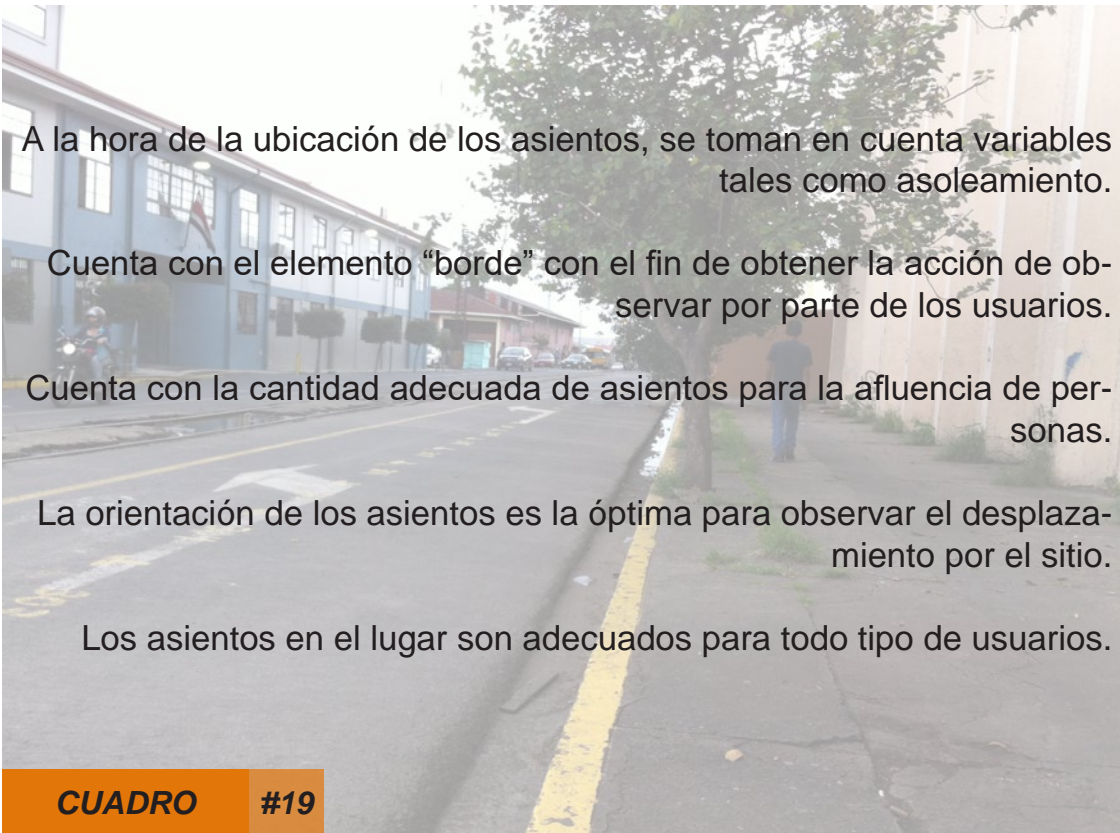
Cuenta con lugares óptimos para mantener conversaciones sin interferencia en exceso.

El diseño propuesto invita a los usuarios a entablar conversaciones.

El proyecto provoca conversaciones entre extraños.

Los diferentes ámbitos del proyecto pueden ser vistos desde un punto (o al menos un buen número de ellos).

Se cuenta con buenas perspectivas que se conviertan en atractivos para los usuarios desde cualquier punto.



A la hora de la ubicación de los asientos, se toman en cuenta variables tales como asoleamiento.

Cuenta con el elemento “borde” con el fin de obtener la acción de observar por parte de los usuarios.

Cuenta con la cantidad adecuada de asientos para la afluencia de personas.

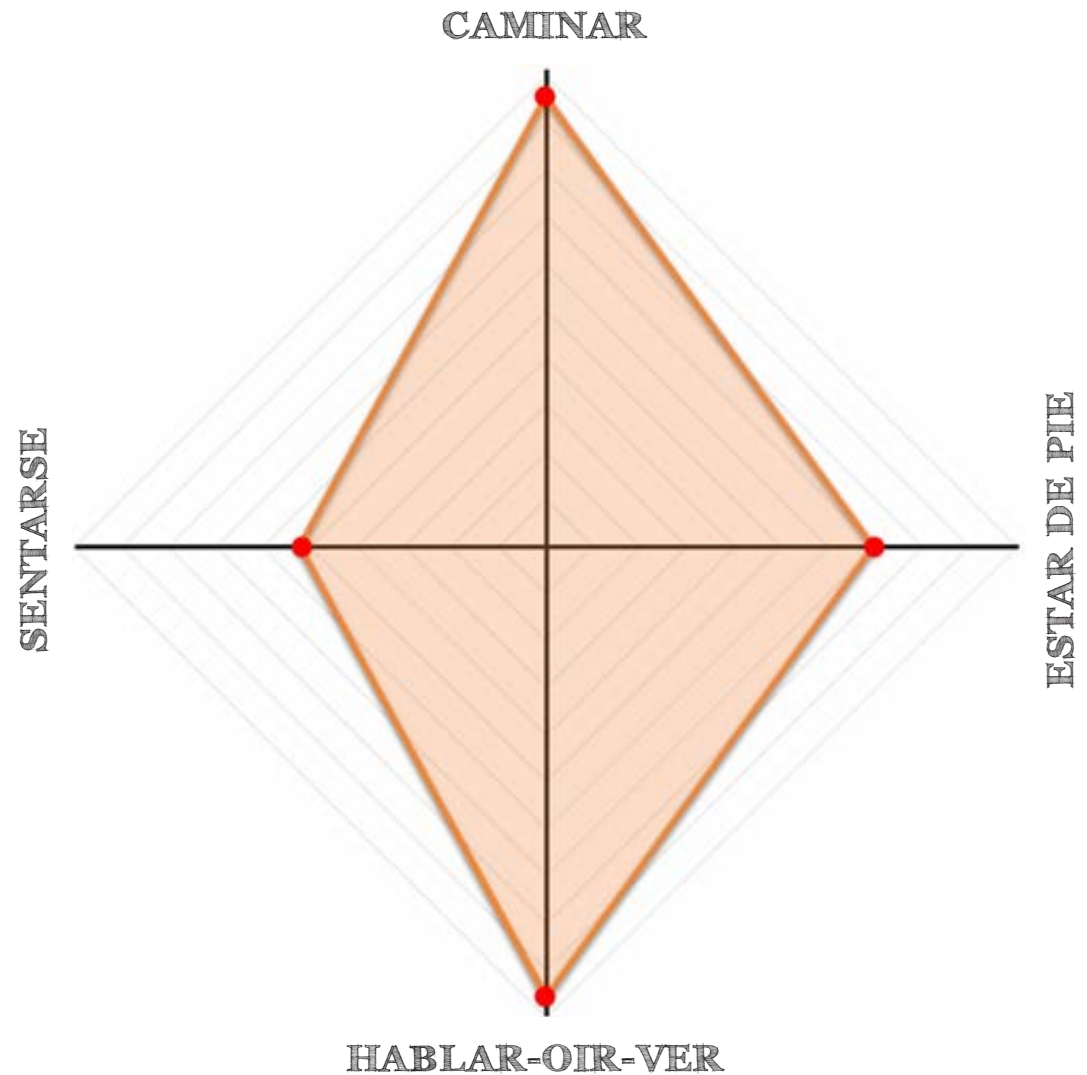
La orientación de los asientos es la óptima para observar el desplazamiento por el sitio.

Los asientos en el lugar son adecuados para todo tipo de usuarios.

# SÍNTESIS

En el sitio se observa un espacio sin tendencia al mejoramiento, espacios que no se les da un tratamiento óptimo para que se conviertan en espacios amenos. No se ve una correcta funcionalidad del sitio en torno a los puntos antes tratados.

No se encuentran espacios para detenerse y hablar, no hay elementos de diseño que comiencen conversaciones. El espacio carece de elementos urbanos para la protección solar. No se hayan en sitio estancias o momentos vividos para el disfrute del mismo.





# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## ADAPTACIÓN

- Cuenta con áreas de ocio (áreas verdes)?
- Cuenta con seguridad?
- El sitio cuenta con protección de lluvia y sol?
- Está presente la accesibilidad?
- Se cuenta con mobiliario confortable?
- Se cuenta con vegetación?

VER CUADRO #20

## APROPIACIÓN

- El usuario se ve invitado a ingresar y permanecer en el sitio?
- Existen áreas comunes?
- Existen recorridos?
- Se cuenta con espacios más privados?
- Se cuenta con mobiliario confortable?
- Se cuenta con vegetación?

VER CUADRO #21

# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## ÁREAS ACTIVAS Y PASIVAS

- Concuerda en su mayoría el tipo de recorrido con el tiempo que se percibe?
- Cuenta con recorridos mucho más amenos en las áreas de vegetación?
- El sitio invita a los usuarios a que permanezcan en él?
- El flujo de personas se facilita por la dimensión de las sendas?
- El sitio cuenta con espacios para descansos, áreas de niños o en pareja, o para actividades?
- Por medio de texturas, el usuario tiene un flujo más constante?

VER CUADRO #22

## COHERENCIA VISUAL

- En cualquier parte del recorrido el proyecto es legible?
- Existe una coherencia visual sencilla?
- Existen elementos provocadores de vivencias?
- Los ámbitos cuentan con una relación directa al exterior?
- Los ámbitos existentes son monótonos?
- Los ámbitos existentes tienen armonía entre si?
- Los ámbitos tienden a ser escandalosos?
- Los recorridos tienden a ser fáciles y seguros?
- Mantiene una relación con su entorno histórico?
- Rompe la configuración del entorno?
- Sus recorridos tiene relaciones entre si?
- Tiende a confundir al usuario la experiencia en el sitio?

VER CUADRO #23

# PRINCIPIOS DE DISEÑO

## CONEXIÓN

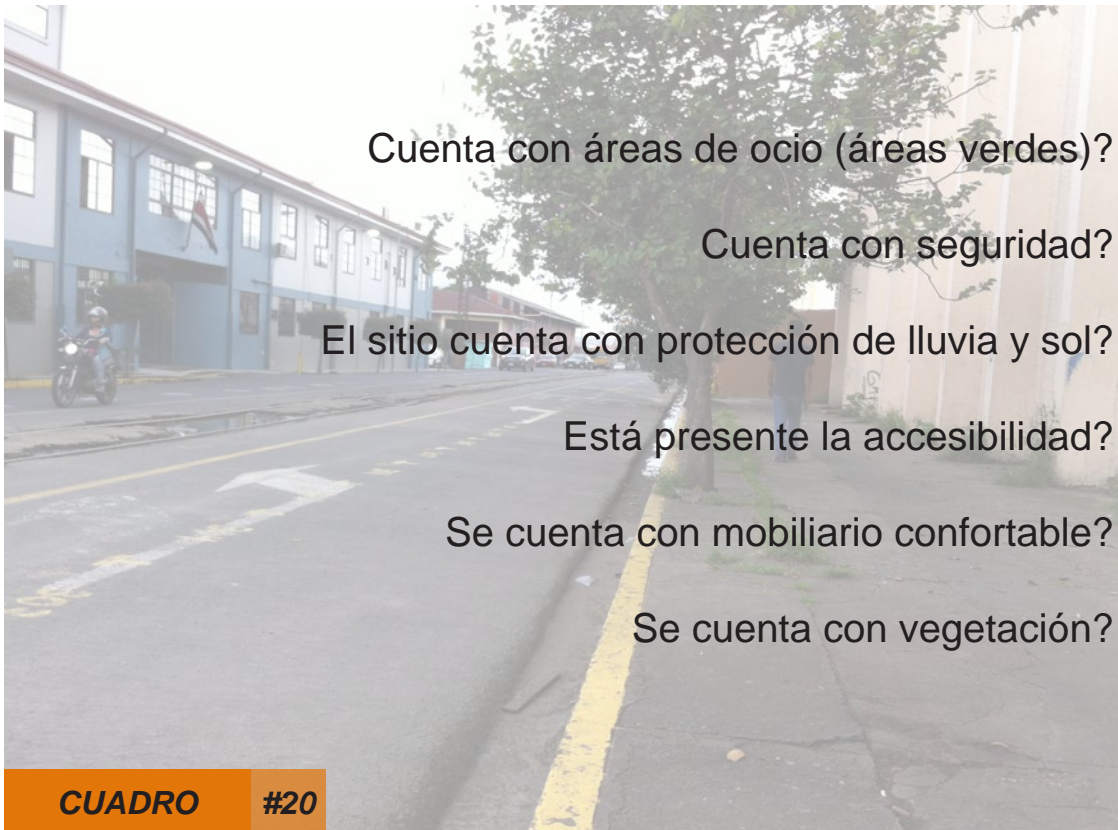
- Cuál es el estado de las sendas?
- Cuenta con el correcto tipo de sendas?
- Cuenta con flujos?
- Cuanta con puntos de interés?
- Estado de las circulaciones?
- Estado de la iluminación?

VER CUADRO #24

## RIQUEZA

- Cuenta con texturas que tengan algún atractivo al usuario?
- Cuenta con iluminación artificial?
- El mobiliario tiene relación con los materiales y formas del entorno?
- En periodo nocturno el sitio es un ámbito vivencial?
- Las formas invitan a ser vistas?
- Los colores que se utilizan invitan a ser vistos?
- Los materiales utilizados generan algún atractivo o interés?
- Los materiales utilizados generan incomodidad visual?
- Los materiales utilizados son similares a los del conjunto?
- Se cuentan con formas o volúmenes con algún tipo de armonía?
- Se cuenta con riqueza sensorial?
- Se cuenta con variedad de simbolismos?
- Se da una competencia entre los materiales del sitio y su entorno?

VER CUADRO #25



Cuenta con áreas de ocio (áreas verdes)?

Cuenta con seguridad?

El sitio cuenta con protección de lluvia y sol?

Está presente la accesibilidad?

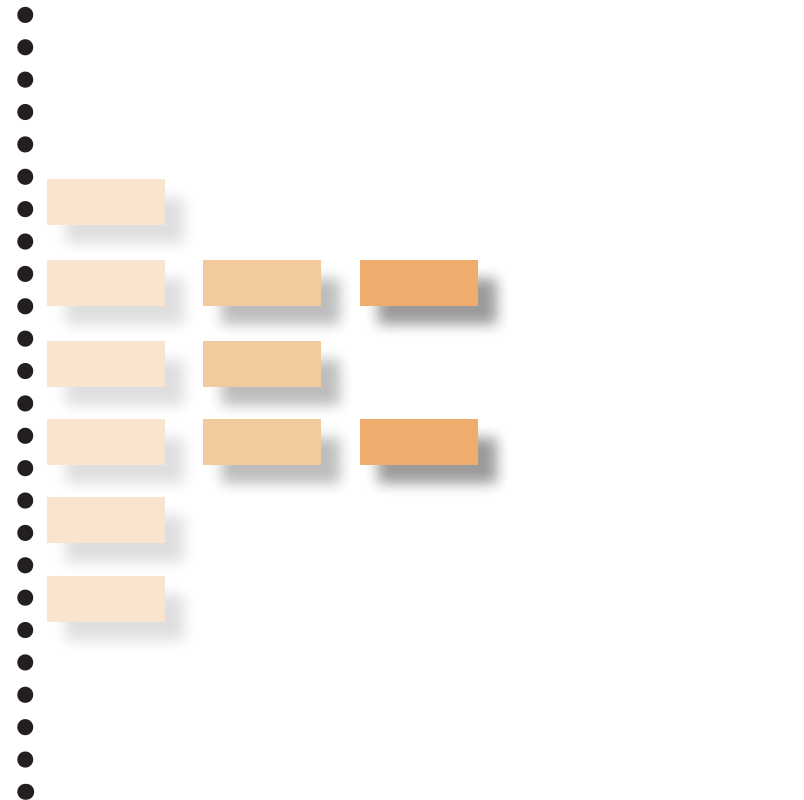
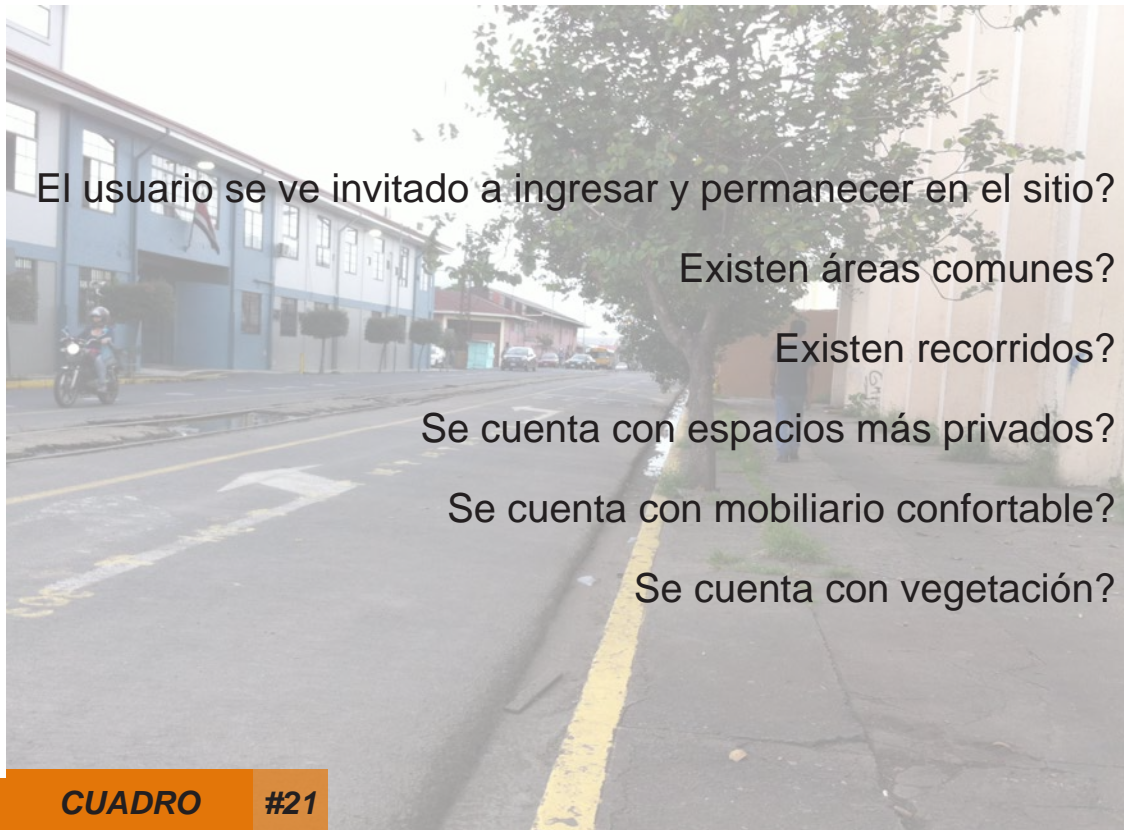
Se cuenta con mobiliario confortable?

Se cuenta con vegetación?



# ROBUSTEZ

APROPIACIÓN



El usuario se ve invitado a ingresar y permanecer en el sitio?

Existen áreas comunes?

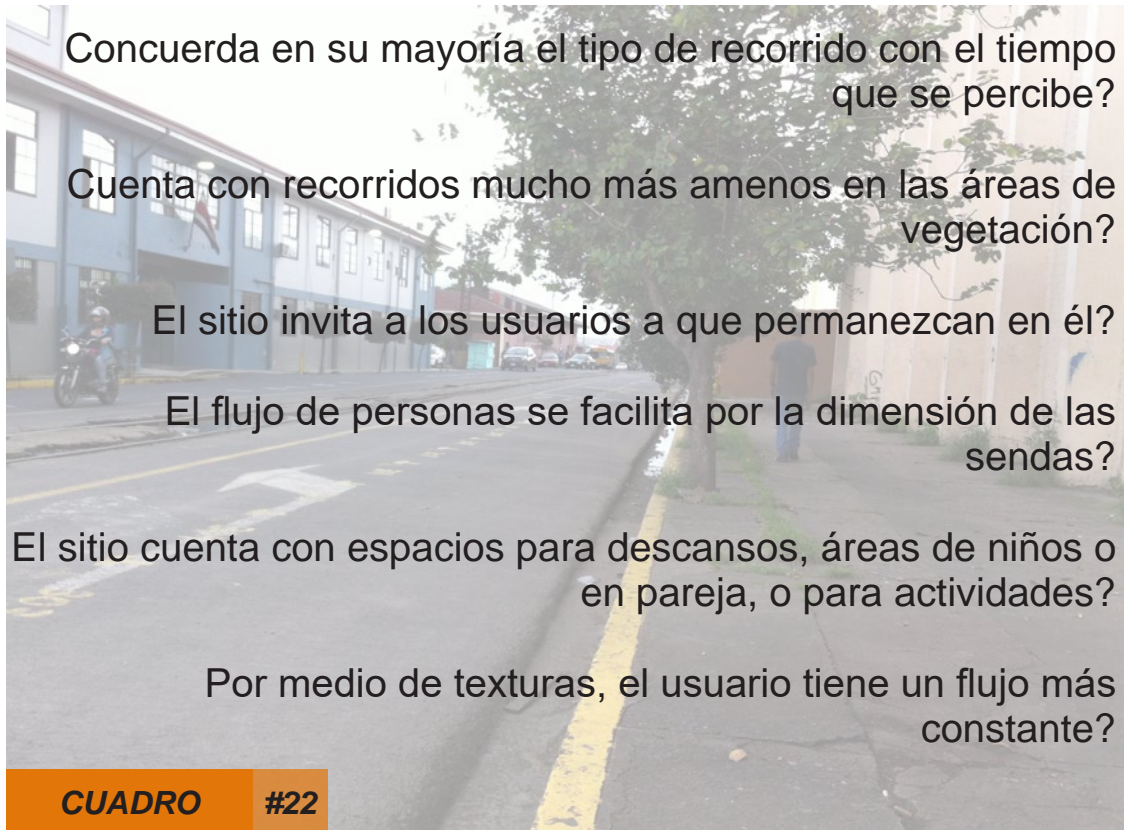
Existen recorridos?

Se cuenta con espacios más privados?

Se cuenta con mobiliario confortable?

Se cuenta con vegetación?

# ROBUSTEZ



Concuerda en su mayoría el tipo de recorrido con el tiempo que se percibe?

Cuenta con recorridos mucho más amenos en las áreas de vegetación?

El sitio invita a los usuarios a que permanezcan en él?

El flujo de personas se facilita por la dimensión de las sendas?

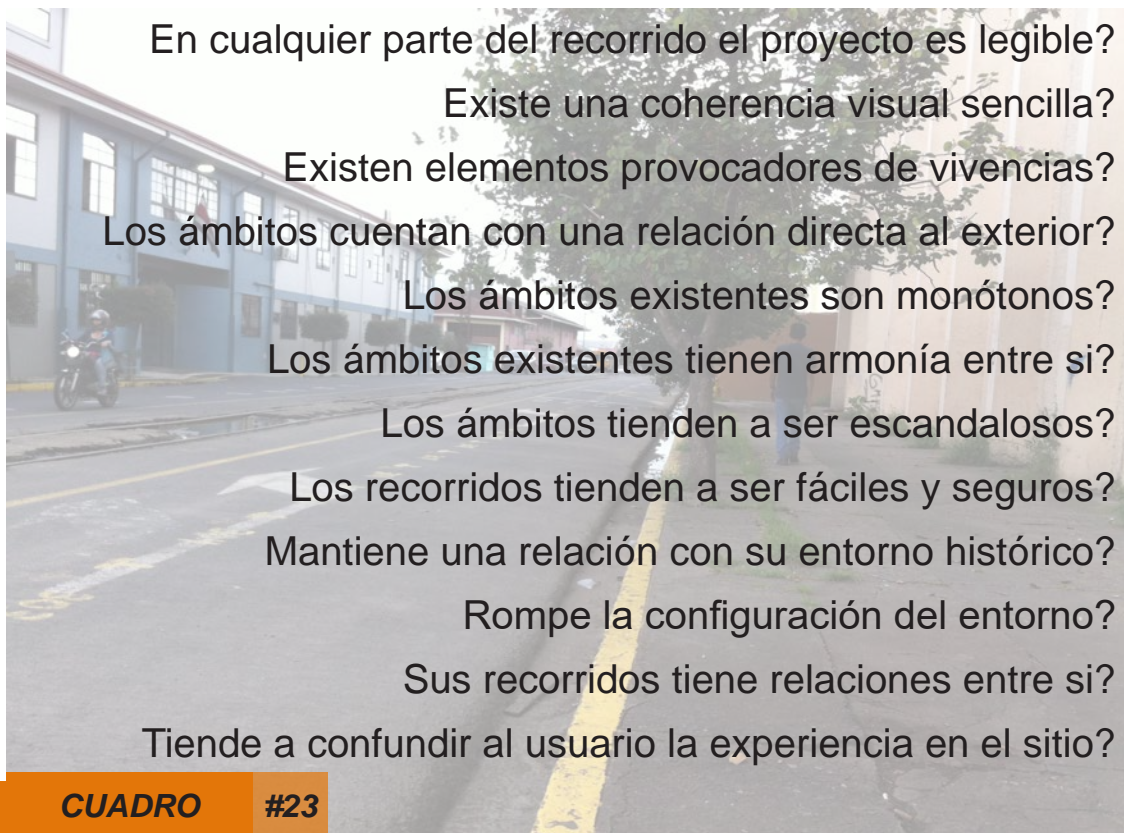
El sitio cuenta con espacios para descansos, áreas de niños o en pareja, o para actividades?

Por medio de texturas, el usuario tiene un flujo más constante?



# RIQUEZA

COHERENCIA  
VISUAL



En cualquier parte del recorrido el proyecto es legible?

Existe una coherencia visual sencilla?

Existen elementos provocadores de vivencias?

Los ámbitos cuentan con una relación directa al exterior?

Los ámbitos existentes son monótonos?

Los ámbitos existentes tienen armonía entre si?

Los ámbitos tienden a ser escandalosos?

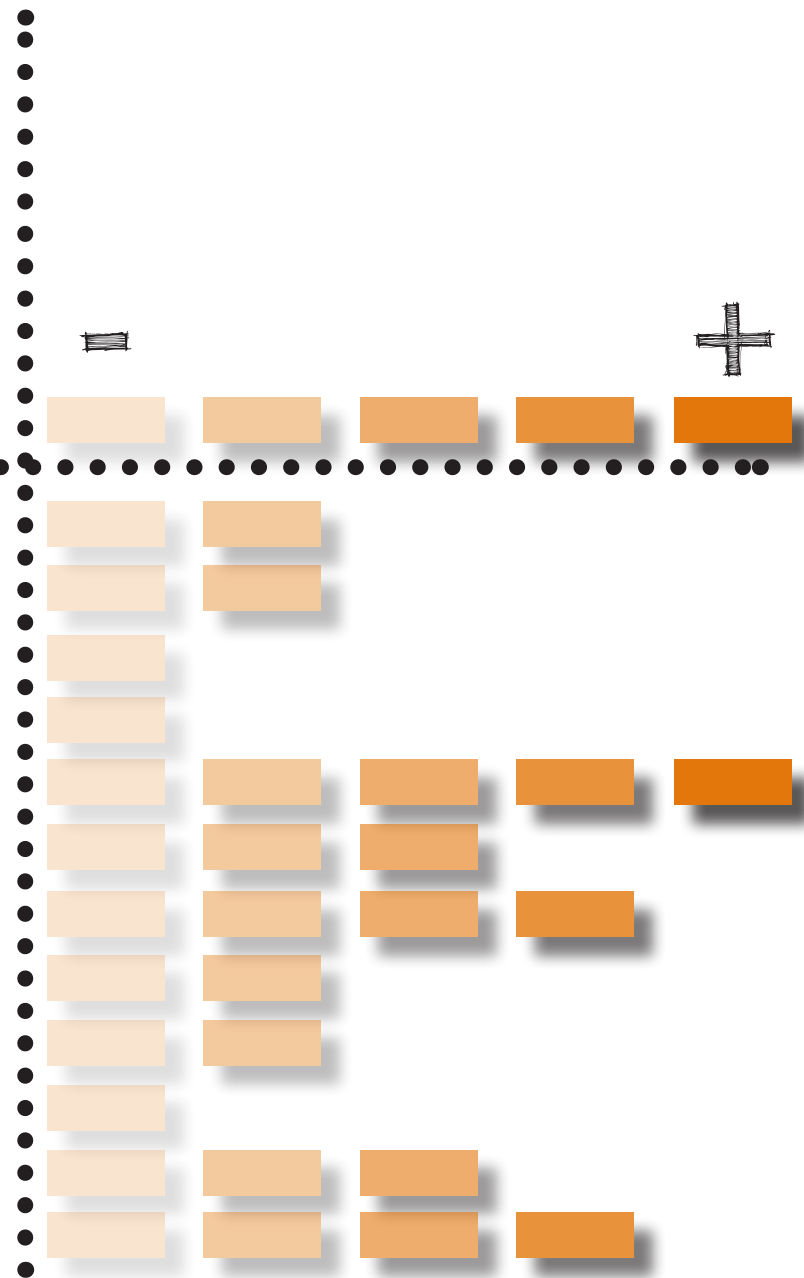
Los recorridos tienden a ser fáciles y seguros?

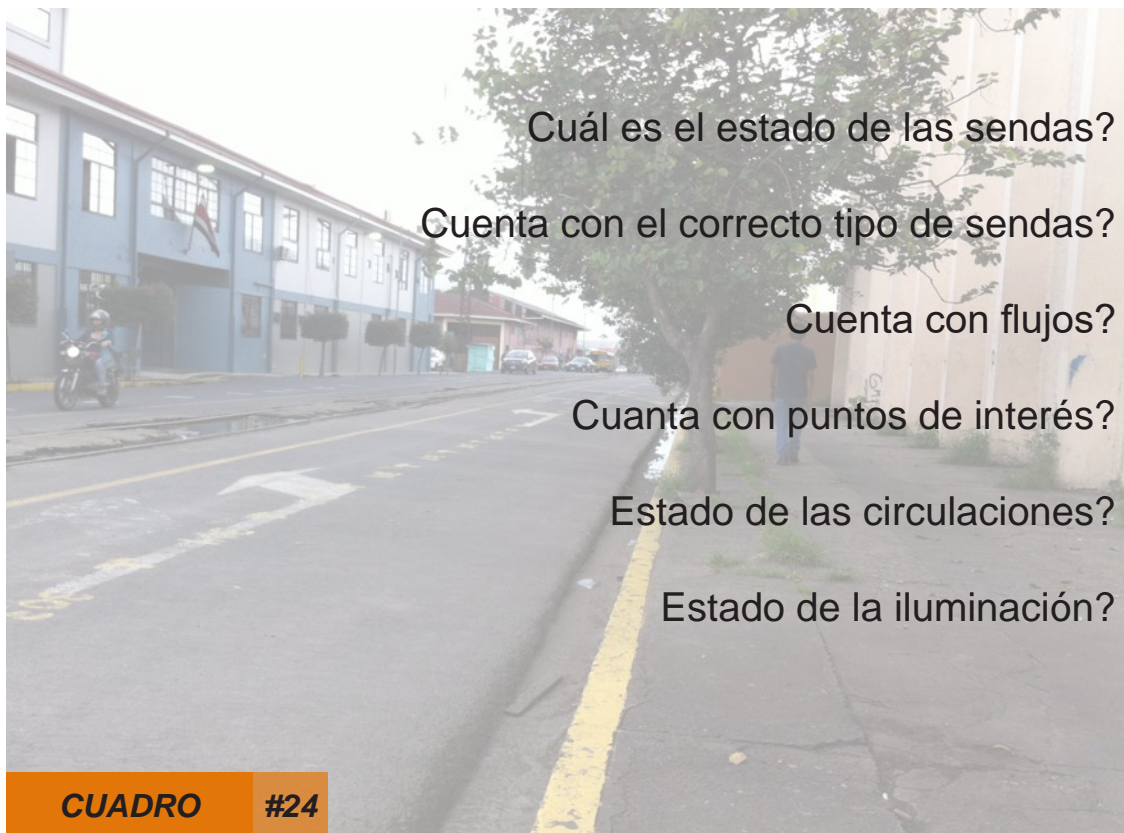
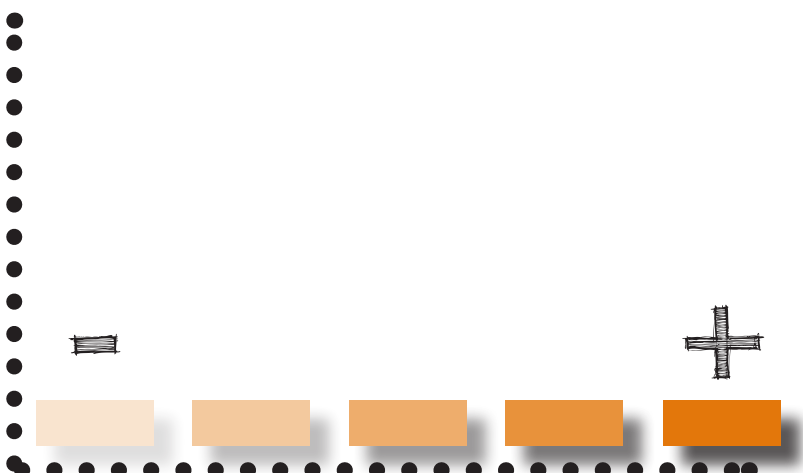
Mantiene una relación con su entorno histórico?

Rompe la configuración del entorno?

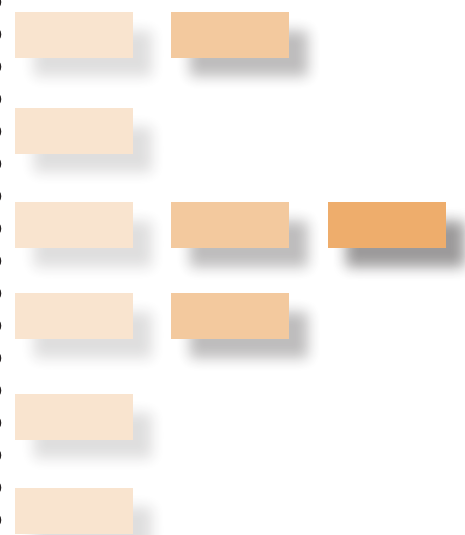
Sus recorridos tiene relaciones entre si?

Tiende a confundir al usuario la experiencia en el sitio?



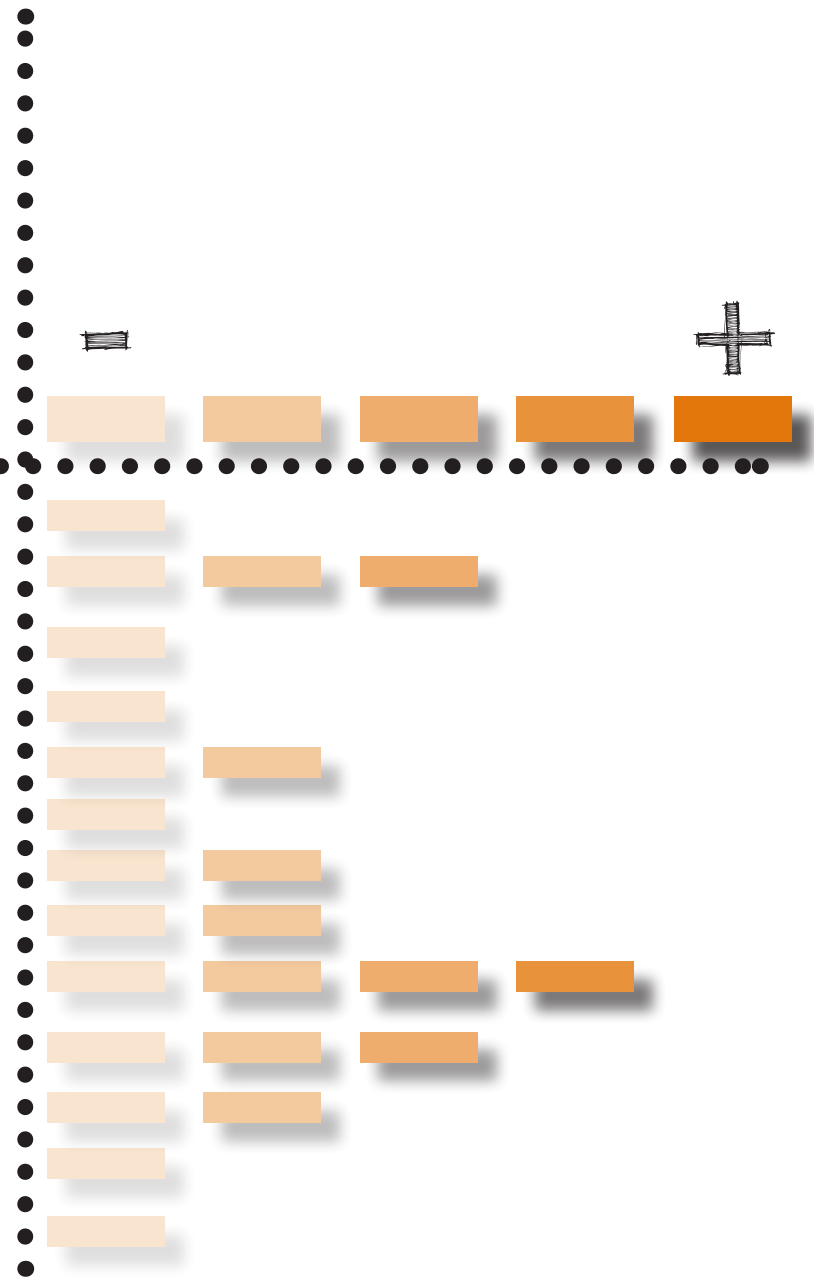
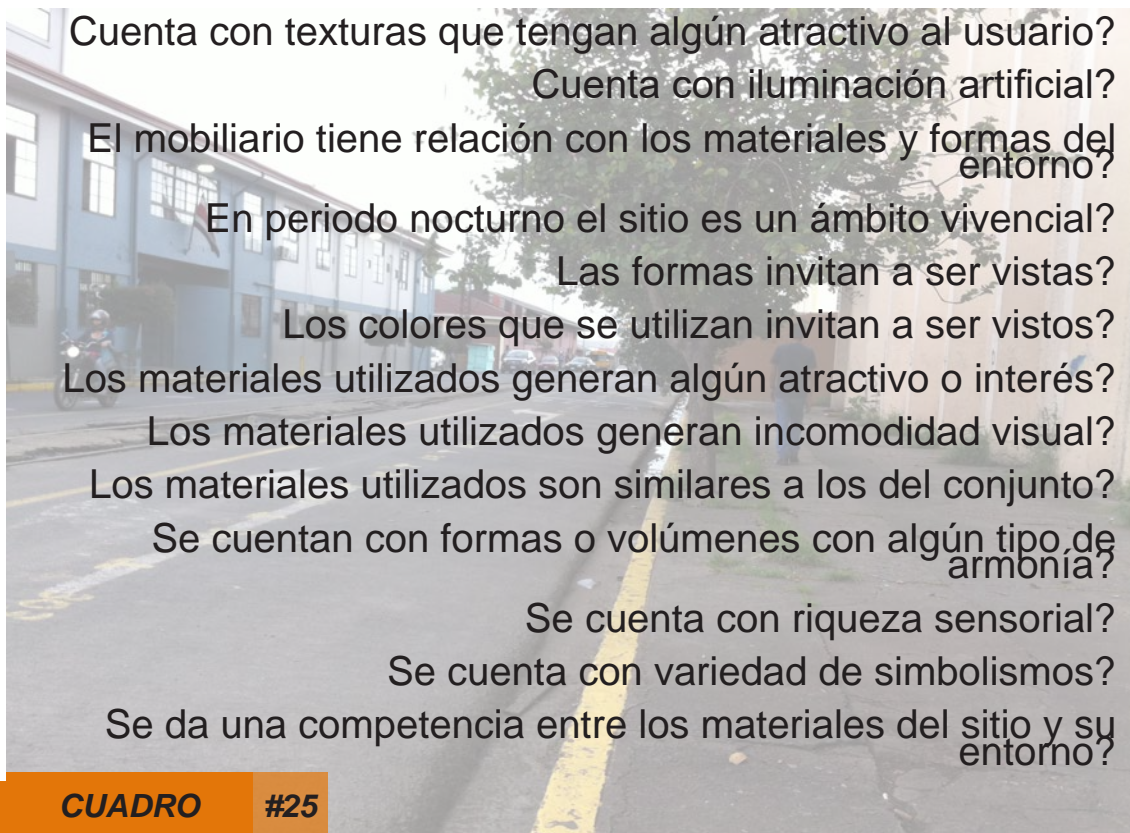


- Cuál es el estado de las sendas?
- Cuenta con el correcto tipo de sendas?
- Cuenta con flujos?
- Cuanta con puntos de interés?
- Estado de las circulaciones?
- Estado de la iluminación?



# RIQUEZA

## RIQUEZA

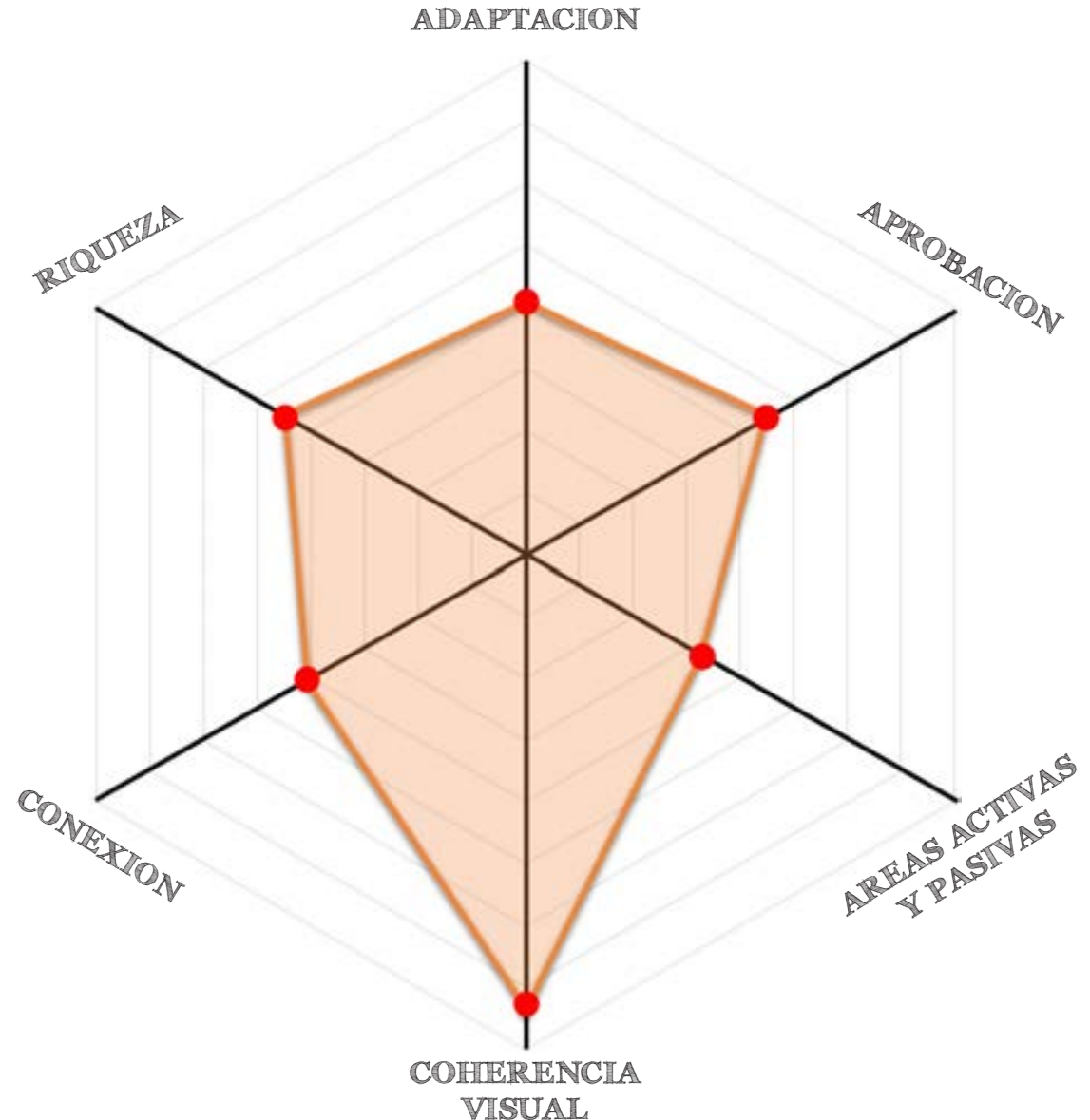


# SÍNTESIS

El sitio a intervenir se convierte monótono para el transeúnte, visualmente no cuenta con elementos de diseño atractivos, y mucho menos con vegetación que atraiga la vista de los mismos, ni que funcione como protección solar, no hay un atractivo para vivir el espacio; el vehículo es uno de los actores principales del sitio.

Al no haber una variedad visual en cuanto a los ámbitos que se ofrecen, en los que se den oportunidades de interacción (RIQUEZA), los usuarios no pueden disfrutar de una experiencia urbana agradable, al no encontrar un sitio en el que puedan ver, sentir e interactuar con el espacio urbano, por lo cual no se logra apreciar y entender la importancia de dicho lugar.

El punto de la vegetación antes mencionado, se complementa, no solo porque hay escases de vegetación, si no que la ínfima cantidad de vegetación presente, es monótona. No cuenta con variedad de colores, así como tamaños para diferentes funciones de la misma.

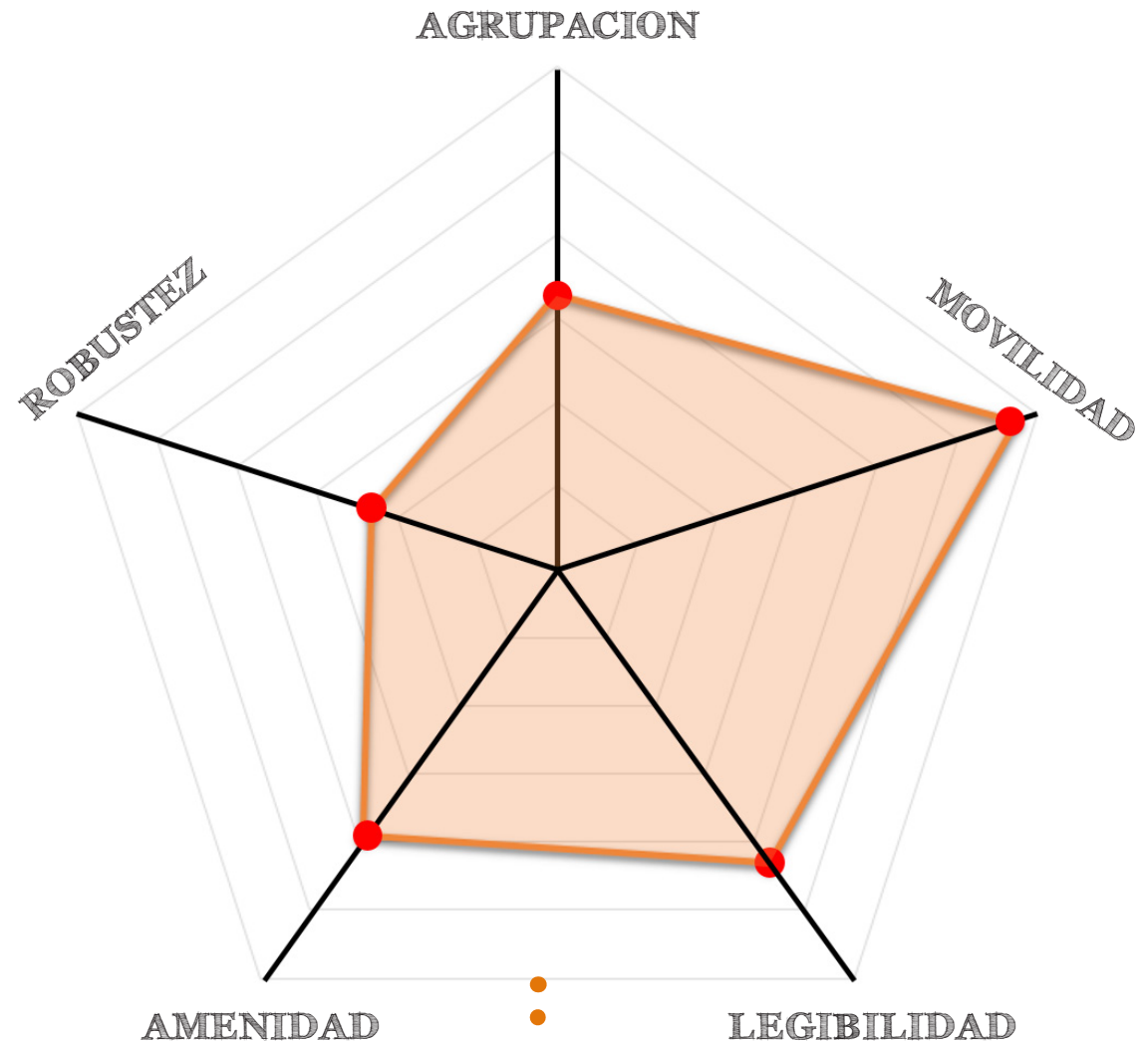


# SÍNTESIS

El sitio en ciertos términos de movilidad y legibilidad presenta puntos específicos muy interesantes que se pueden rescatar. En cambio en términos tales como robustez y agrupación, presenta falencias MUY MARCADAS que hacen que el usuario no vea el sitio un lugar interesante y atrayente; se hace uso del sitio por la necesidad de uso, no porque el sitio sea un imán para el usuario, por su atractivo tanto en función como en forma.

La vegetación juega un papel preponderante en cuanto a la experiencia sensorial urbana, y la misma tiene una presencia casi que tasita en el sitio en estudio.

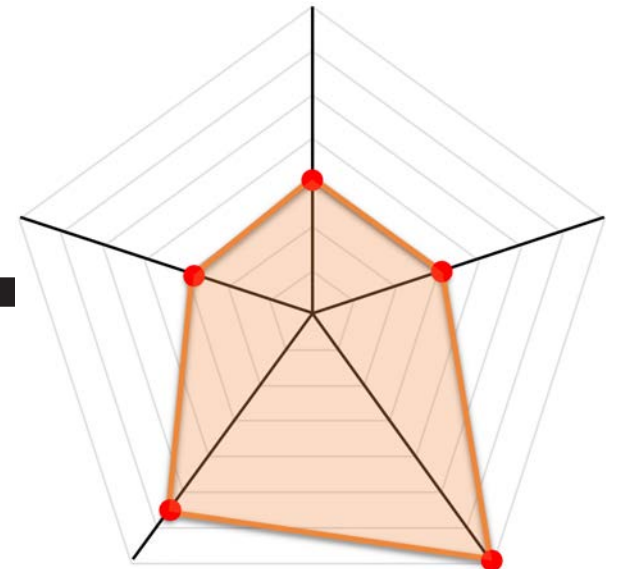
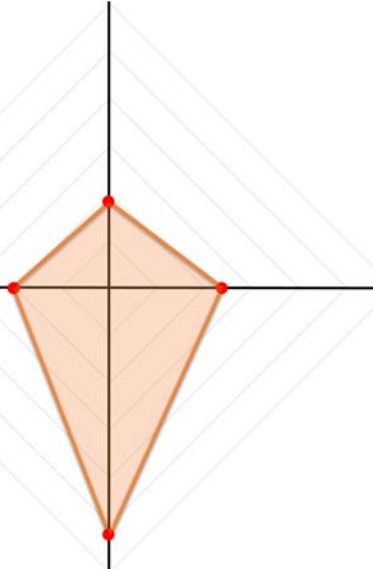
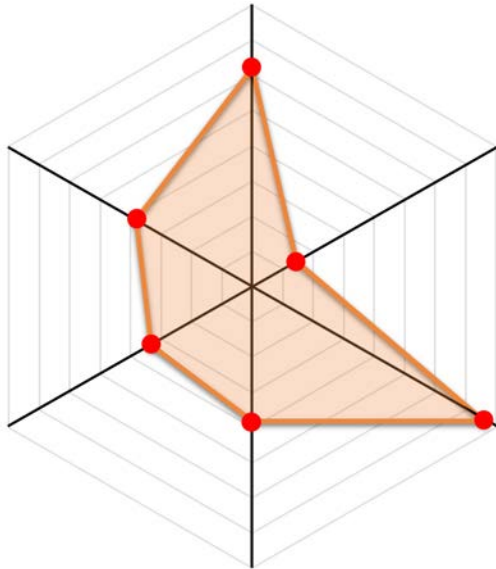
El sitio a intervenir cuenta con aspectos interesantes que lo convierten en un potencial a desarrollar, y darle el realce que merece, tanto por su valor histórico, como urbanístico.



AGRUPACION

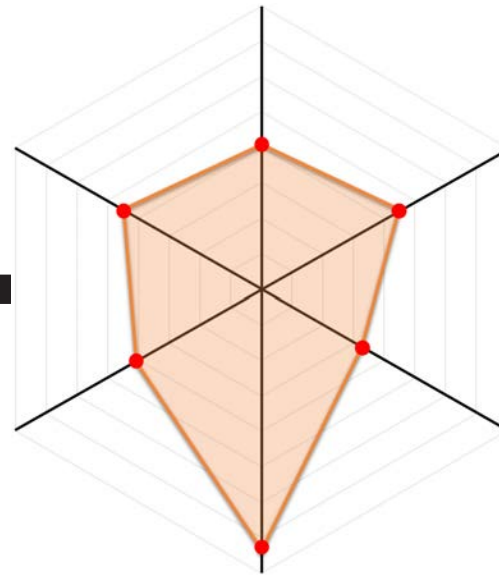
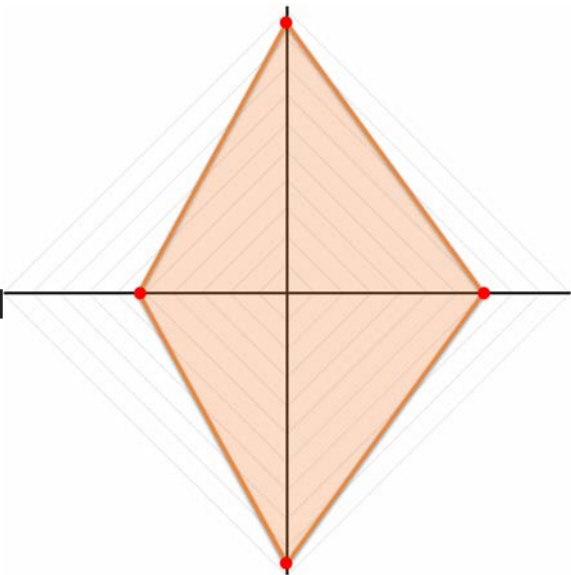
MOVILIDAD

LEGIBILIDAD



AMENIDAD

ROBUSTEZ



# CONCLUSIONES

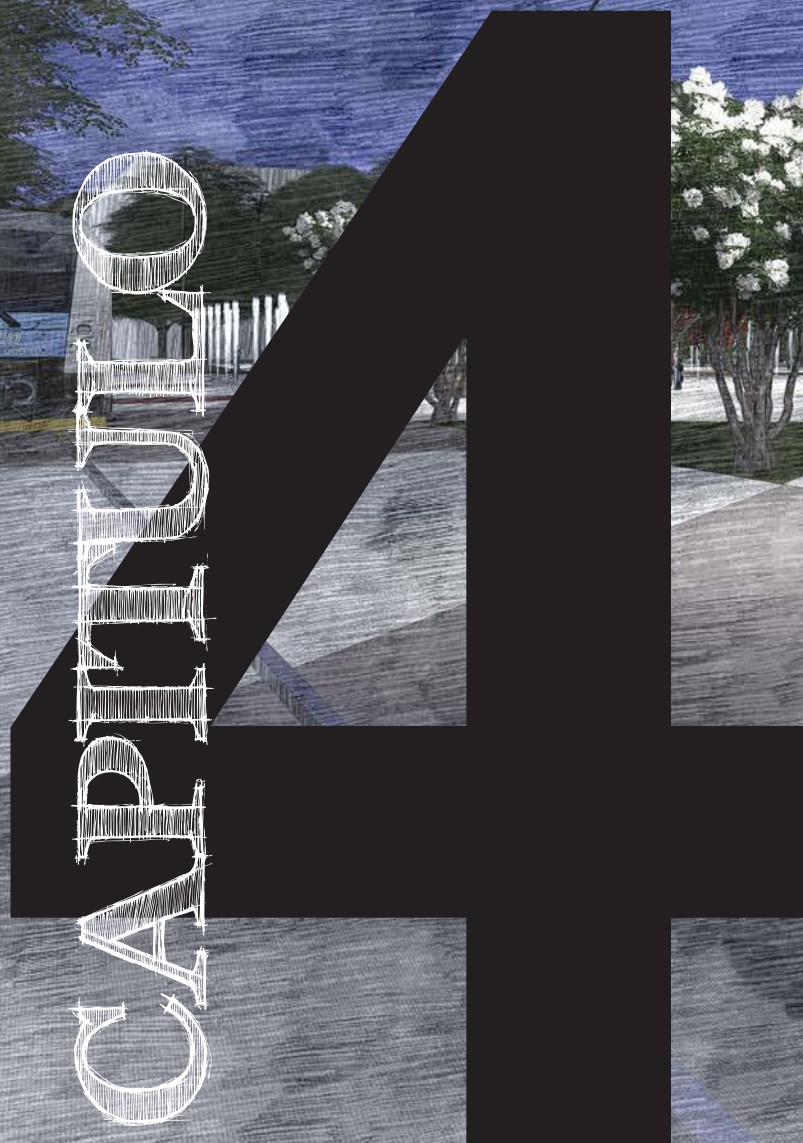
Sitio de institución gubernamental, instituciones educativas, centro de referencia urbana, así como vecino de referencias urbanas importantes en San José. Rodeado de sitios históricos en el inicio de urbano de san José. Un área de transito no solo peatonal, gran tránsito vehicular, así como poseedor de vía férrea en el centro del mismo. Todo esto concentrado en ocho cuadras contiguas muy cerca del centro de la capital.

El Ministerio de Obras Publicas y Trasportes (MOPT), la escuela Ricardo Jiménez Oreamuno, así como el Liceo de Costa Rica, hitos urbanos y culturales en San José, además cuenta con vecinos de igual trascendencia tales como: “La estación al Pacífico”, “La Maternidad Carit”, “Plaza Cleto González Víquez” y un poco más lejano pero no por eso menos importante el estadio “Antonio Escarré”.





CAPITULO



# 04 | PROYECTO

# IDEA GENERADORA

## DINAMISMO

Con el fin de dinamizar el sitio, se toma en cuenta factores tales como “ACOPLAR”, “COMPONER” para “LA COMUNIDAD”, esto desmaterializando el programa, convirtiendo el proyecto en una amalgama entre el humano y la naturaleza.

## ACOPLAR

Conexión entre los recorridos y espacios construidos, en su entorno inmediato.

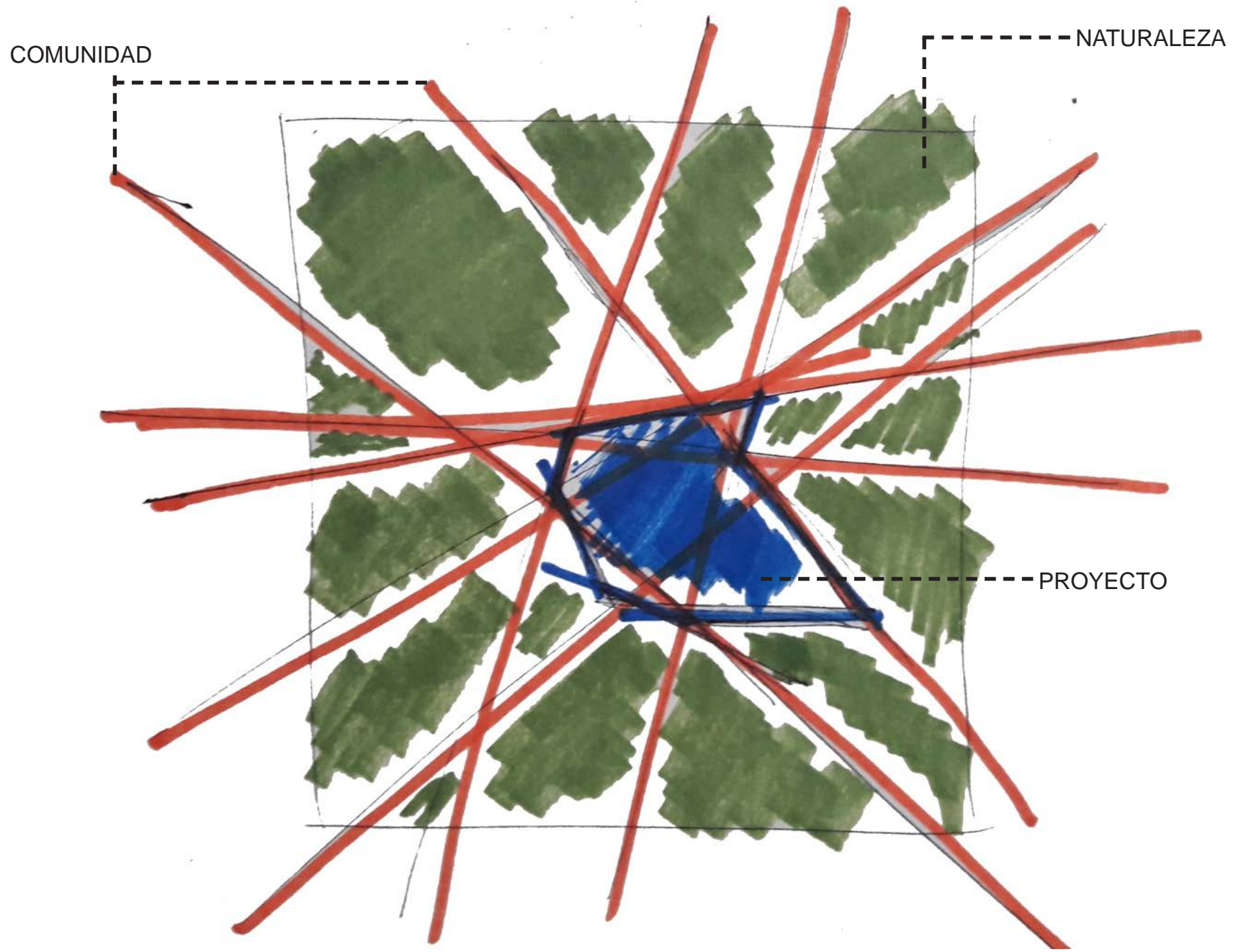
## COMPONER

Generar una interrelación entre el proyecto como tal y su entorno natural.

## LA COMUNIDAD

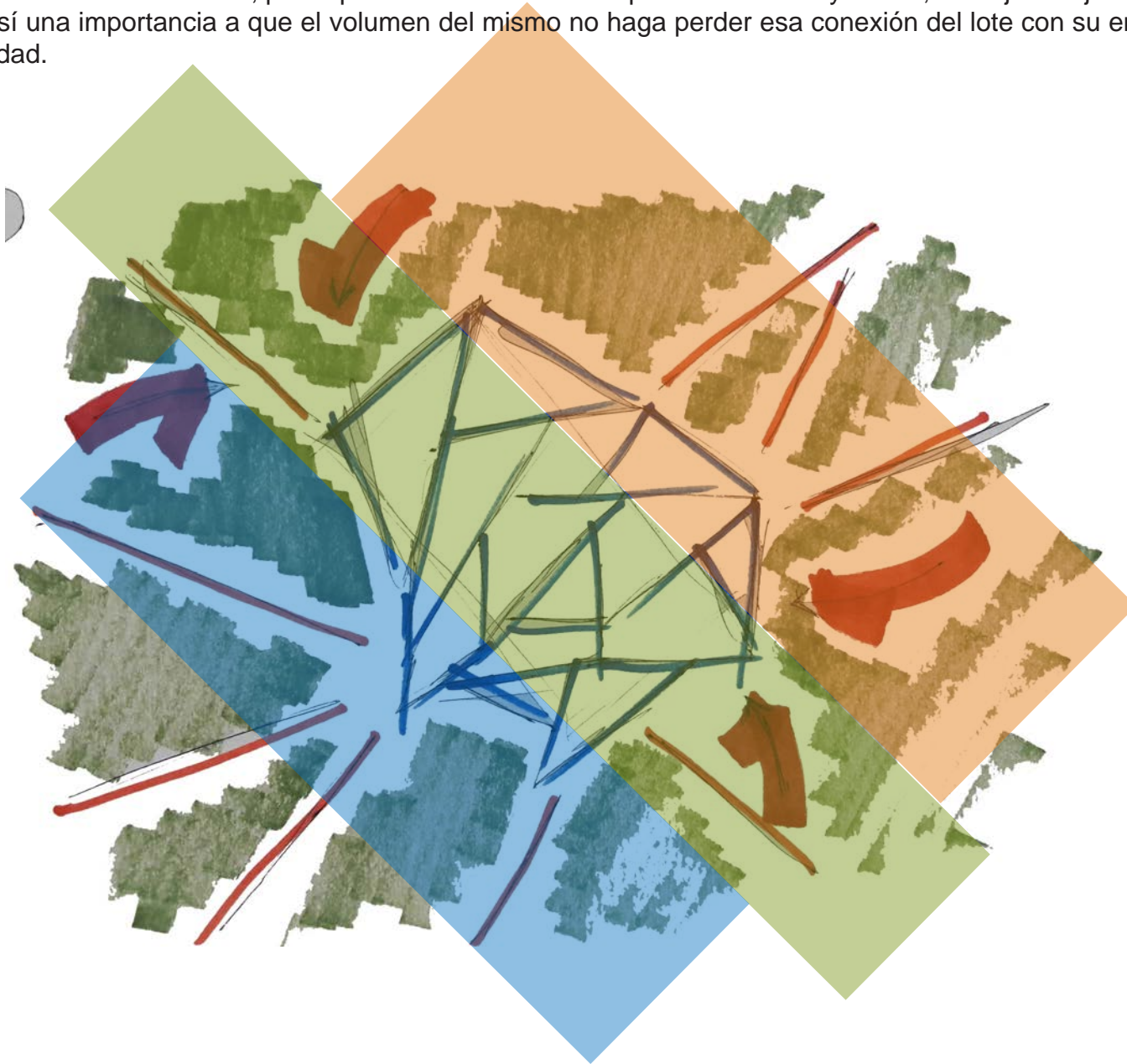
Como elemento final que se une para dar vida al proyecto.

# DIAGRAMACIÓN CONCEPTUAL



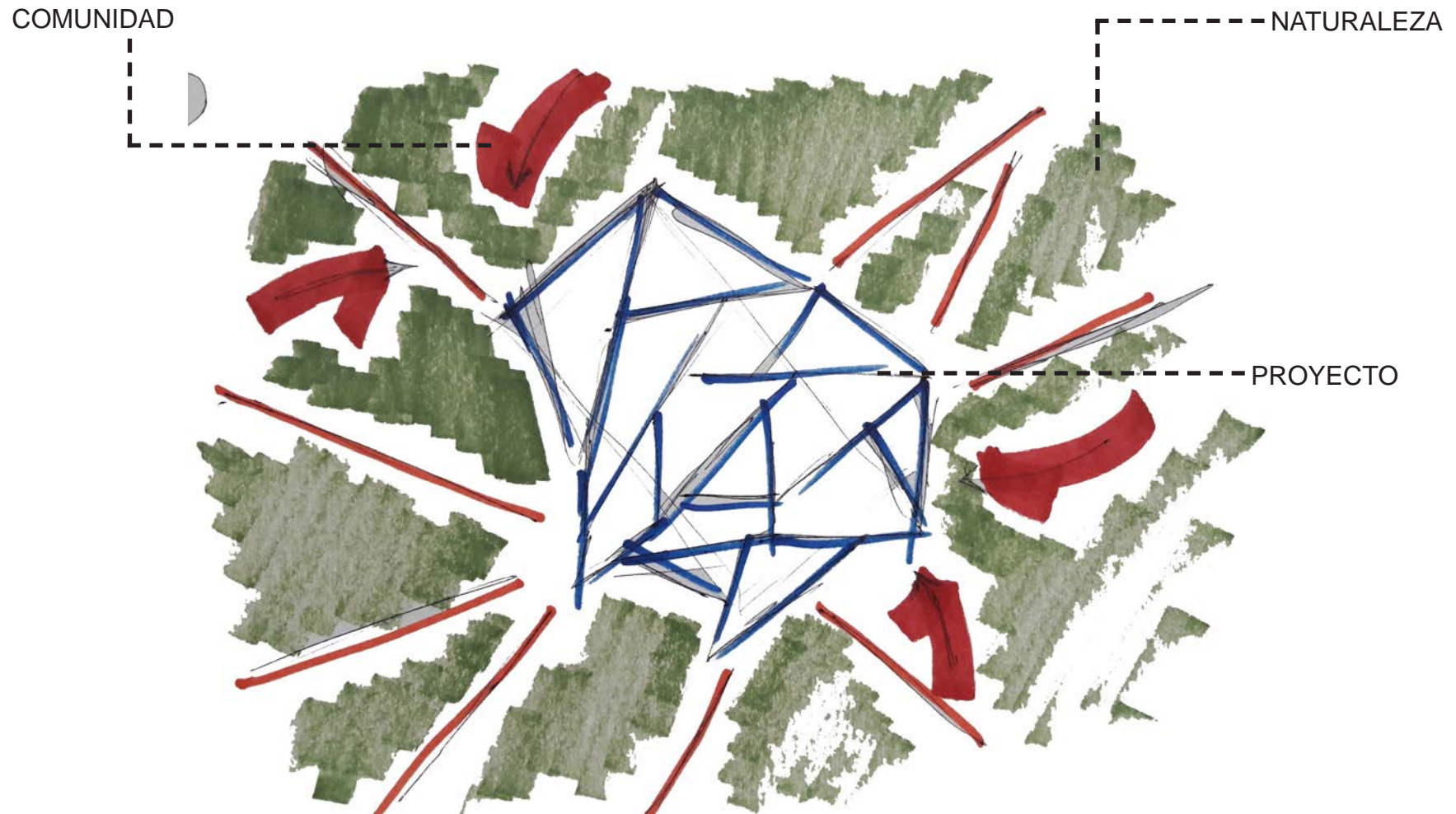
# ESTRUCTURA DE CAMPO

El lote donde estaría ubicado el auditorio, por el posicionamiento con respecto a los hitos y nodos, maneja un eje de tensión a cada uno de ellos. Dándole así una importancia a que el volumen del mismo no haga perder esa conexión del lote con su entorno, por lo cual se requiere permeabilidad.



# IDEA GENERADORA APLICADA A LA VOLUMETRIA

Se da el uso de una **volumetría horizontal** para la generación de una armonía entre la línea visual de su entorno para con el proyecto. En cuando a la **volumetría vertical** se da generando que cada módulo construido se convierta en un pequeño hito dentro del proyecto InterUrba-PV.



# ESTRATEGIA

HITOS



NODOS



PARADA DE AUTOBUS



PARADA DE TREN



LOTE AUDITORIO



AREA A INTERVENIR



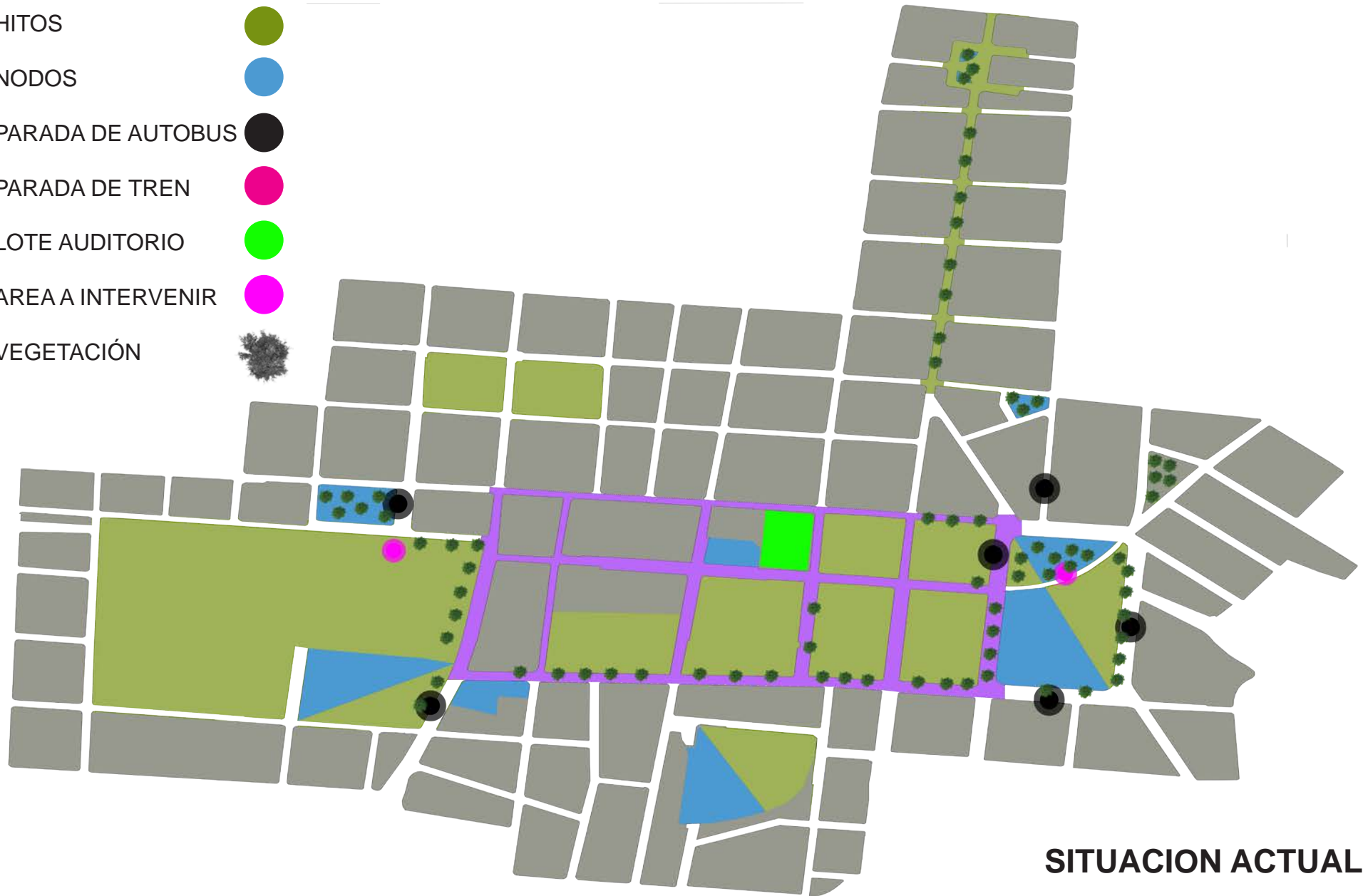
**\_ ARBORIZACIÓN**  
**\_ SURGE LA GEOMETRIA**  
**\_ VIAS DE CIRCULACIÓN**  
**\_ ZONA VERDE**  
**\_ SITIO CONCEPTUALIZADO**





# ESTRATEGIA DE ARBORIZACIÓN

- HITOS ●
- NODOS ●
- PARADA DE AUTOBUS ●
- PARADA DE TREN ●
- LOTE AUDITORIO ●
- AREA A INTERVENIR ●
- VEGETACIÓN ●

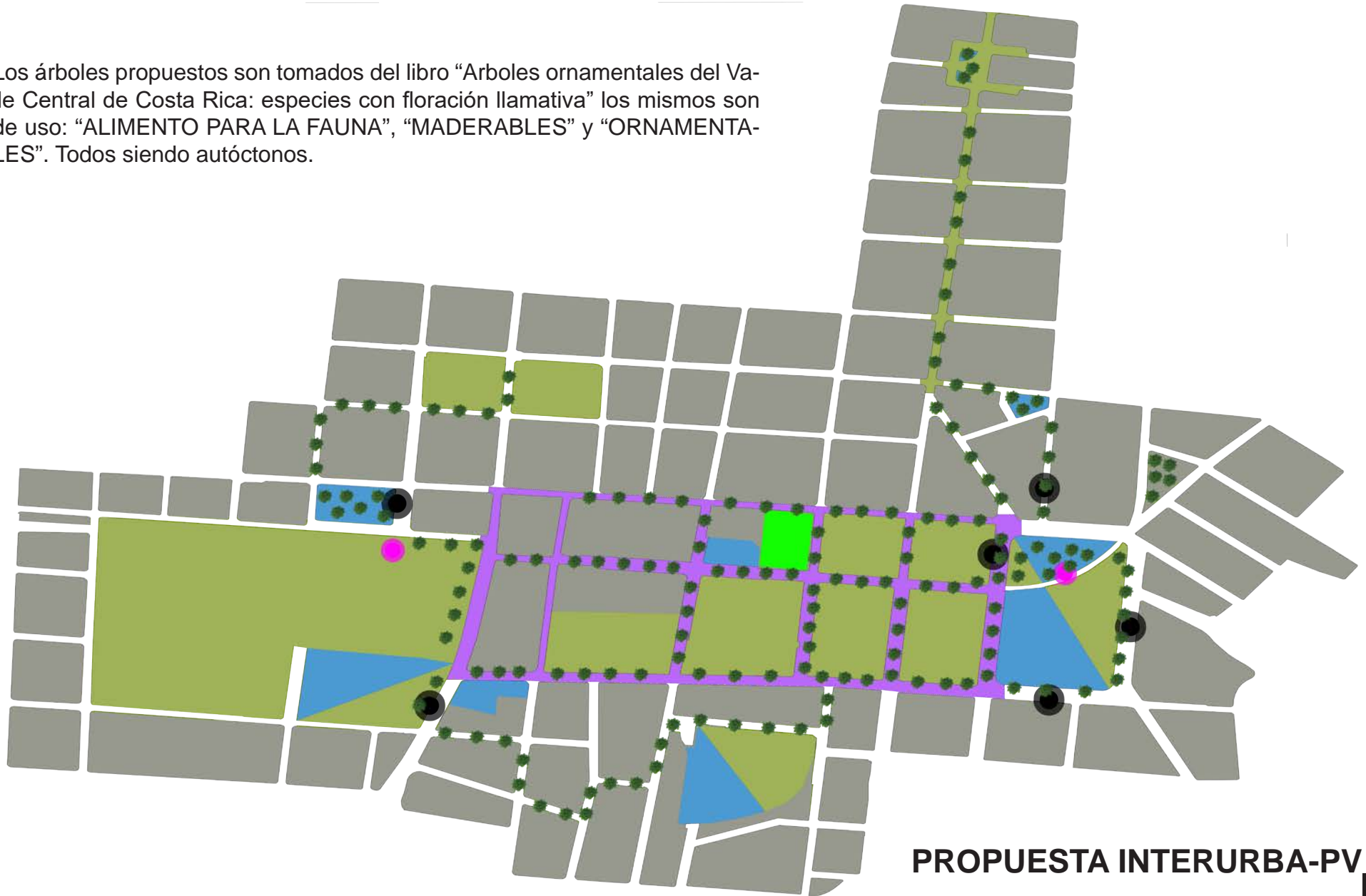


SITUACION ACTUAL



# ESTRATEGIA DE ARBORIZACIÓN

Los árboles propuestos son tomados del libro “Arboles ornamentales del Valle Central de Costa Rica: especies con floración llamativa” los mismos son de uso: “ALIMENTO PARA LA FAUNA”, “MADERABLES” y “ORNAMENTALES”. Todos siendo autóctonos.



PROPUESTA INTERURBA-PV

# ESTRATEGIA SURGE LA GEOMETRIA

Al aumentar la masa arbórea en el sitio se asegura una purificación constante del aire, lo cual viene a colaborar con la calidad de vida de los vecinos, así como la conservación del medio ambiente en su flora y fauna. Se propone la conexión entre lotes por medio de conectores peatonales, así como paralelos a ellos vegetación, formando un entorno más amigable para el residente así como el transeúnte.





# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN

Para dicho proyecto, InterUrba-PV, se da la propuesta de seis tipos de tratamientos urbanos a las vías de circulación, en dichas propuestas se toma en cuenta como primordial al peatón, luego el aumento de la masa verde (el elemento vegetación), el ciclista (en las rutas establecidas para ello) y luego los medios de transporte que en este caso sería el tren y el automotor (bus / taxi / carro particular).

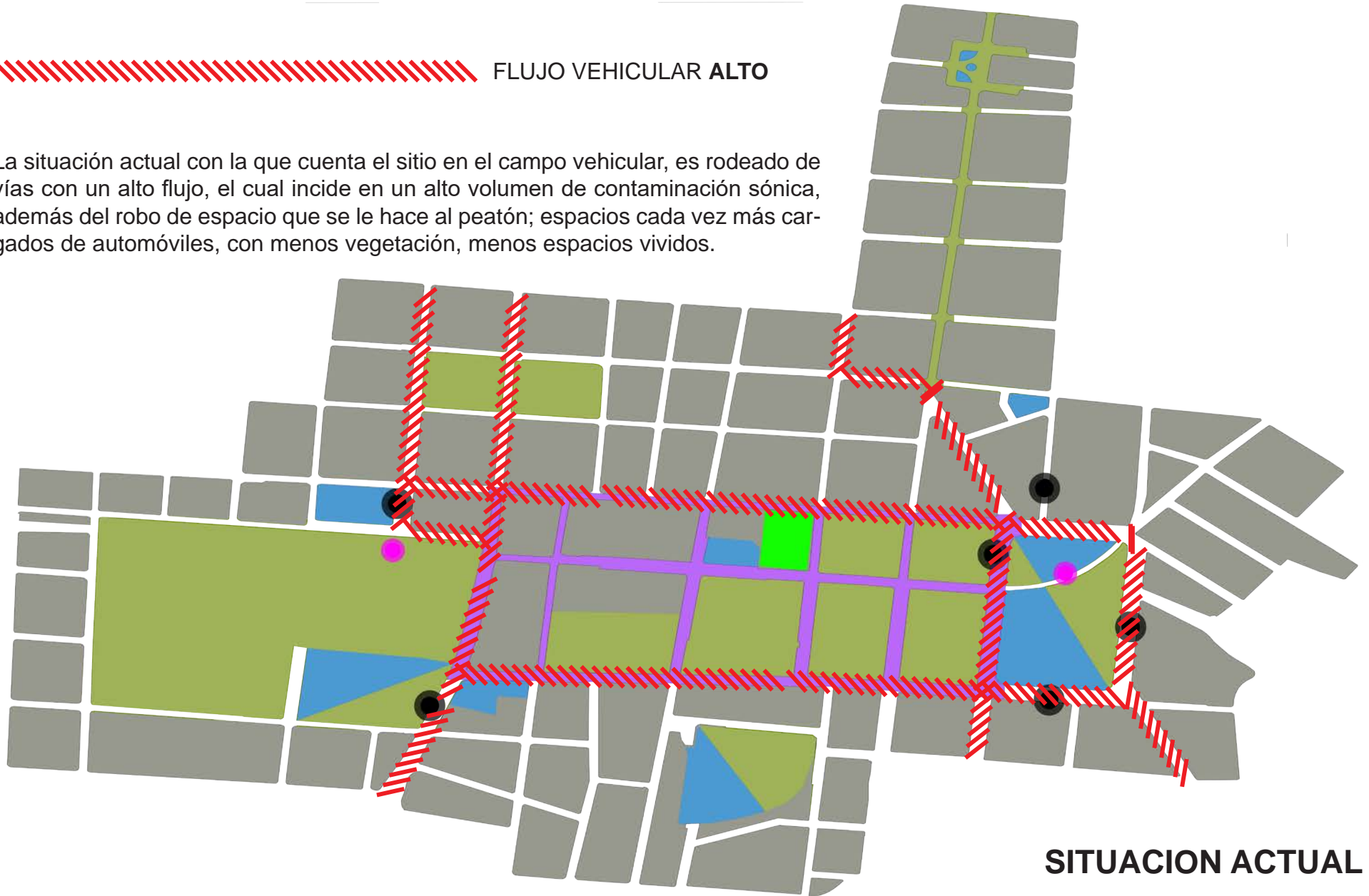




# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN

 FLUJO VEHICULAR ALTO

La situación actual con la que cuenta el sitio en el campo vehicular, es rodeado de vías con un alto flujo, el cual incide en un alto volumen de contaminación sónica, además del robo de espacio que se le hace al peatón; espacios cada vez más cargados de automóviles, con menos vegetación, menos espacios vividos.



SITUACION ACTUAL

# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN

## FLUJO VEHICULAR MODERADO

En el caso de la propuesta de InterUrba-PV, el flujo vehicular disminuye de forma vertiginosa, al sacar de forma absoluta de su interior (parte interna de ciudad go-bierno) el paso de automotores (cual sea su tipo), y dejando dicho espacio, de uso exclusivo para el peatón. En cuanto a su entorno inmediato, dichos flujos vehiculares, se trabajan en beneficio del peatón, reduciendo el paso (no de forma total) del auto-motor. Ayudando así a la reducción de la contaminación sónica, colaborando con el aumento de las áreas verdes, el cual genera espacios vivenciales para los usuarios.



PROPUESTA INTERURBA-PV

# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN



# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN



# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN



G. 041\_Autoría Propia

**TIPO 1:** El mismo se da en un ancho de calle de 16m. Cuenta con dos aceras de 2m, dos pasos vehiculares de 3.6m, áreas verdes, así como espacio de luminarias de 0.5m, un área de descanso de 1.3m y una línea de ciclovía de 1.5m (estas en la ruta de las ciclovías temáticas).



G. 040\_Autoría Propia

**TIPO 2:** El mismo se da en un ancho de calle de 10m. Cuenta con dos aceras de 2m, un paso vehicular de 3m, áreas verdes, así como espacio de luminarias de 0.5m.



G. 042\_Autoría Propia

# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN



G. 043\_Autoría Propia

**TIPO 3:** El mismo se da en un ancho de calle de 18m. Cuenta con dos aceras de 3m, áreas verdes, así como espacio de luminarias de 0.6m, un área para el paso del tren de 3.6m y un espacio para la parada del tren de 2.7m, dos líneas de ciclovía de 1.7m (estas en la ruta de las ciclovías temáticas)..

**TIPO 4:** El mismo se da en un ancho de calle de 18m. Cuenta con dos aceras de 2m, áreas verdes, así como espacio de luminarias de 0.5m, un área para el paso del tren de 3.6m, un espacio para la parada del tren de 2.7m, dos líneas de ciclovía de 1.7m (estas en la ruta de las ciclovías temáticas).



G. 044\_Autoría Propia



G. 045\_Autoría Propia

# ESTRATEGIA VIAS DE CIRCULACIÓN



G. 047\_Autoría Propia



G. 046\_Autoría Propia

**TIPO 5:** El mismo se da en un ancho de calle de 14m. Cuenta con dos aceras de 2m, dos pasos vehiculares de 3m, área verdes, así como espacio de luminarias de 0.5m, un área de separación de 1.3m y una línea de ciclovia de 2m (estas en la ruta de las ciclovias temáticas)

**TIPO 6:** El mismo se da en un ancho de calle de 19m. Cuenta con dos aceras de 3m, un paso vehicular de 3.5m, un paso exclusivo de buses de 3.5m, áreas verdes, así como espacio de luminarias de 0.5m y un espacio para la parada de los buses de 2.7m.

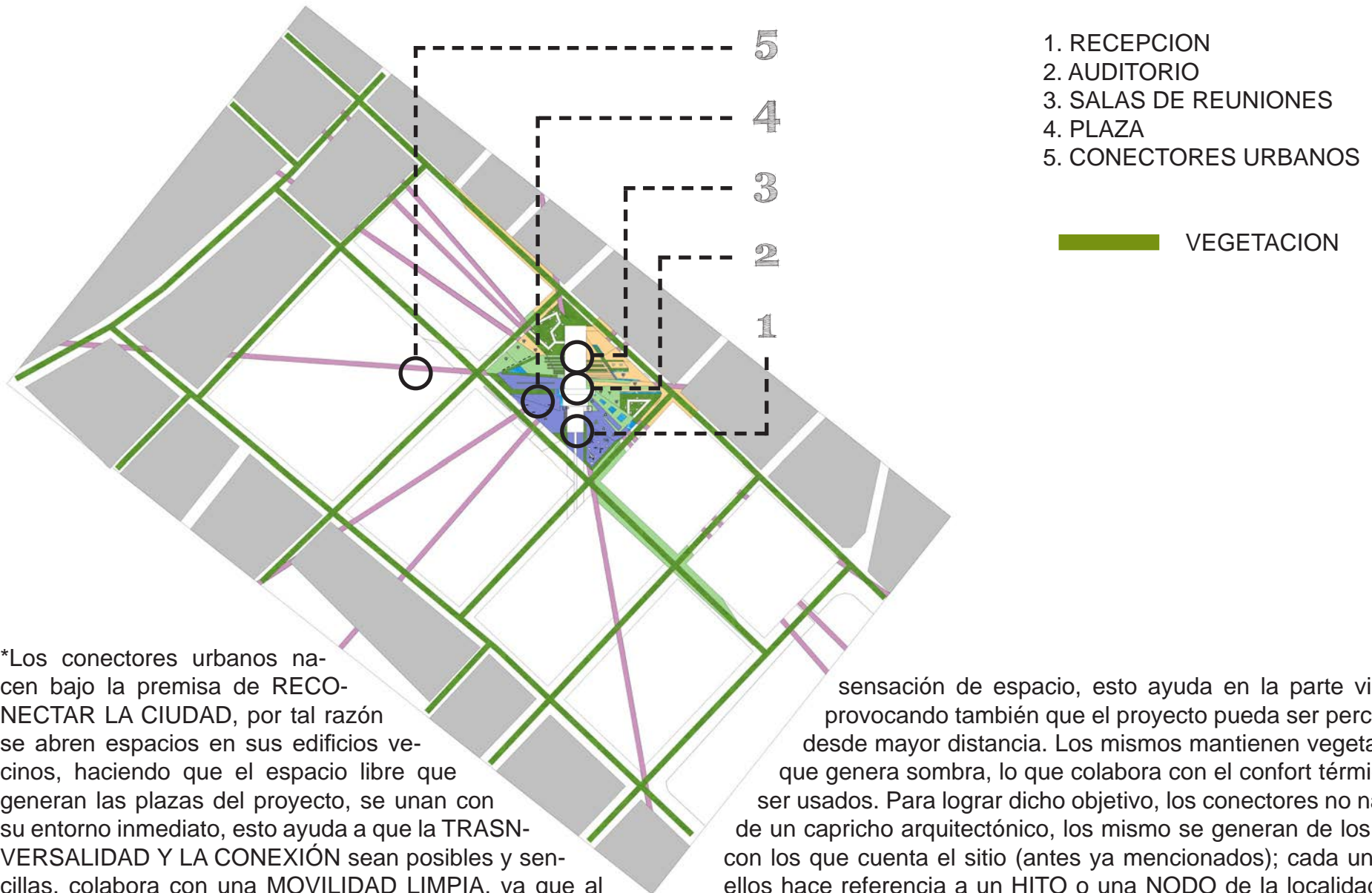


G. 048\_Autoría Propia





# PLAN MAESTRO

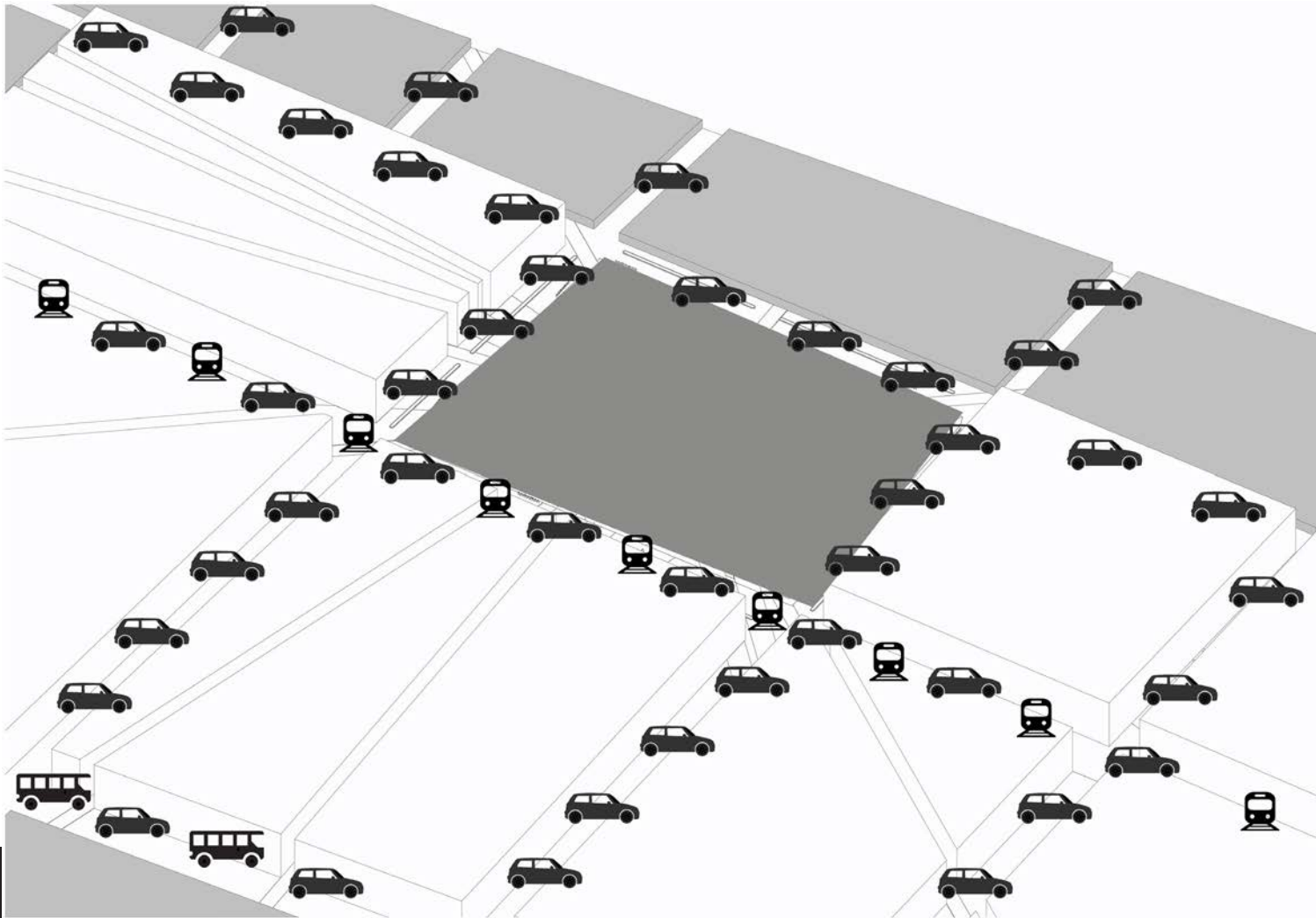


\*Los conectores urbanos nacen bajo la premisa de RECONECTAR LA CIUDAD, por tal razón se abren espacios en sus edificios vecinos, haciendo que el espacio libre que generan las plazas del proyecto, se unan con su entorno inmediato, esto ayuda a que la TRANVERSALIDAD Y LA CONEXIÓN sean posibles y sencillas, colabora con una MOVILIDAD LIMPIA, ya que al ser 100% peatonales hacen que la no presencia de automotores de una sensación de mayor placer de ser transitado; dichos conectores mantienen una abertura de 4m, provocando una mayor

sensación de espacio, esto ayuda en la parte visual, provocando también que el proyecto pueda ser percibido desde mayor distancia. Los mismos mantienen vegetación que genera sombra, lo que colabora con el confort térmico al ser usados. Para lograr dicho objetivo, los conectores no nacen de un capricho arquitectónico, los mismo se generan de los ejes con los que cuenta el sitio (antes ya mencionados); cada uno de ellos hace referencia a un HITO o una NODO de la localidad. Lo cual provocaría que el usuario sea guiado de forma visual a un elemento de importancia en la localidad.

# RECONECTAR CON LA CIUDAD

\_El sitio a intervenir se encuentra rodeado de alto tránsito vehicular, lo cual produce altos niveles de ruido perjudicando también la calidad del aire, por lo que no es un espacio agradable para la distensión. El sitio intervenido cuenta con barreras arquitectónicas que hacen del sitio poco accesible para el peatón con movilidad normal, e intratable para el peatón con movilidad reducida. Actualmente no se encuentra valorada la circulación de los ciclistas, ya que no existe un recorrido adaptado a dichas necesidades.

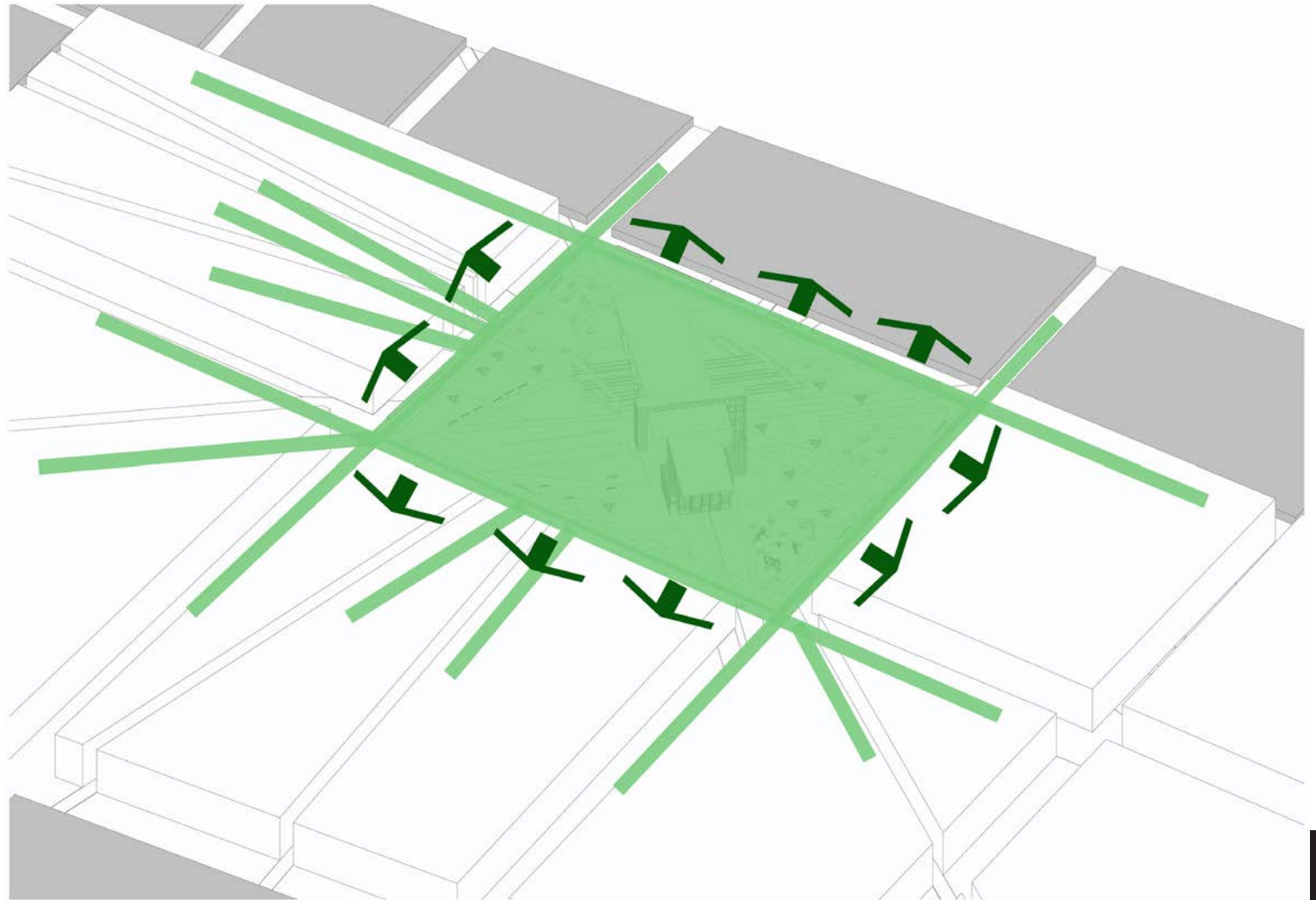


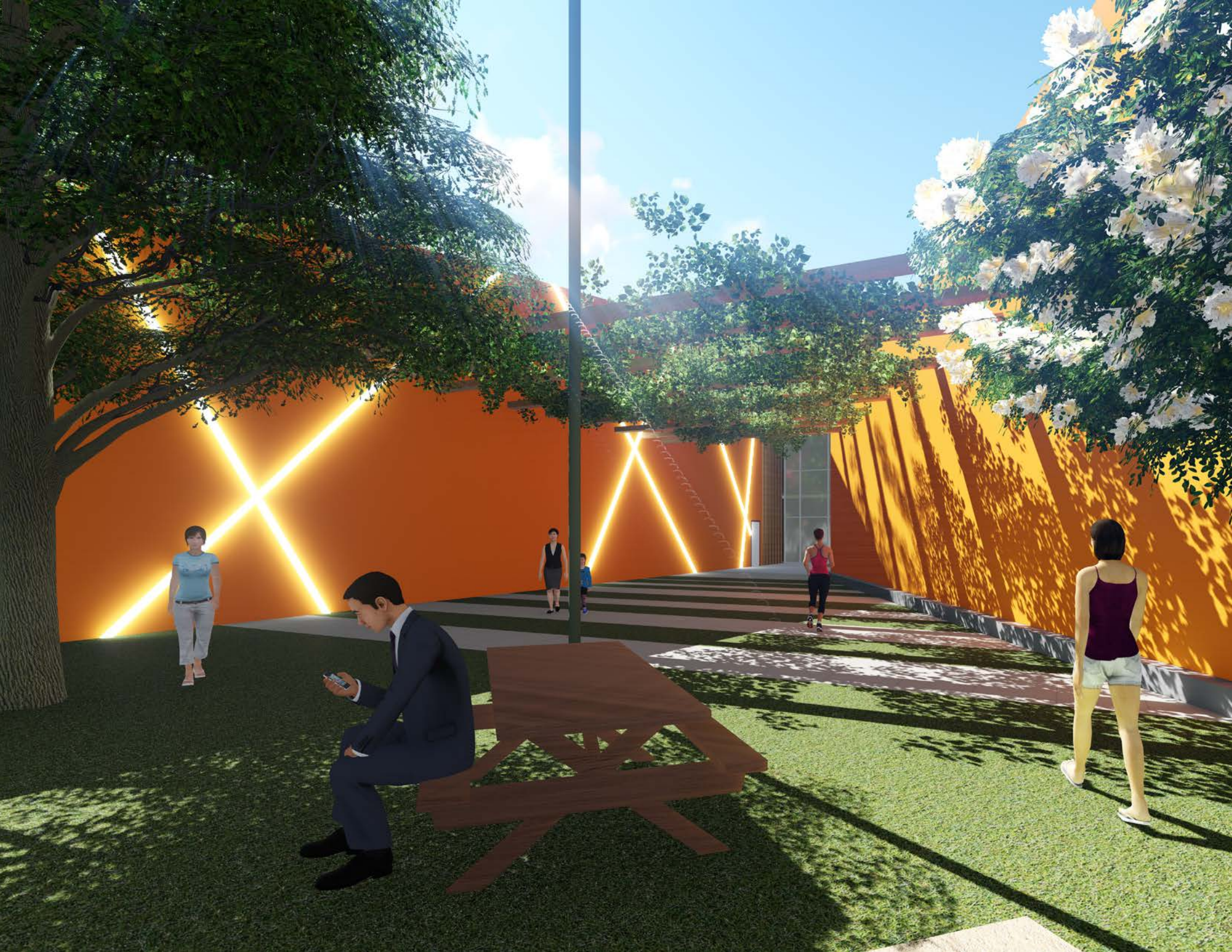
SITUACION ACTUAL

# RECONECTAR CON LA CIUDAD

\_Con el nuevo diseño lo que se realiza es que este espacio libre de las plazas se extiendan por en medio de su entorno inmediato, uniéndose a los edificios que se proponen en la propuesta de CIUDAD GOBIERNO; para dicho motivo se disminuye el tráfico rodado en su entorno, se le da más carácter al paso del tren. La rampa interna en la plaza, mantiene un porcentaje de inclinación del 2%, mucho más amigable con cualquier tipo de peatón. Las calles contiguas se peatonalizan, lo cual se convierten en bulevares arbolados por los que fluye la circulación peatonal, ciclista y vehicular (en los que corresponda).

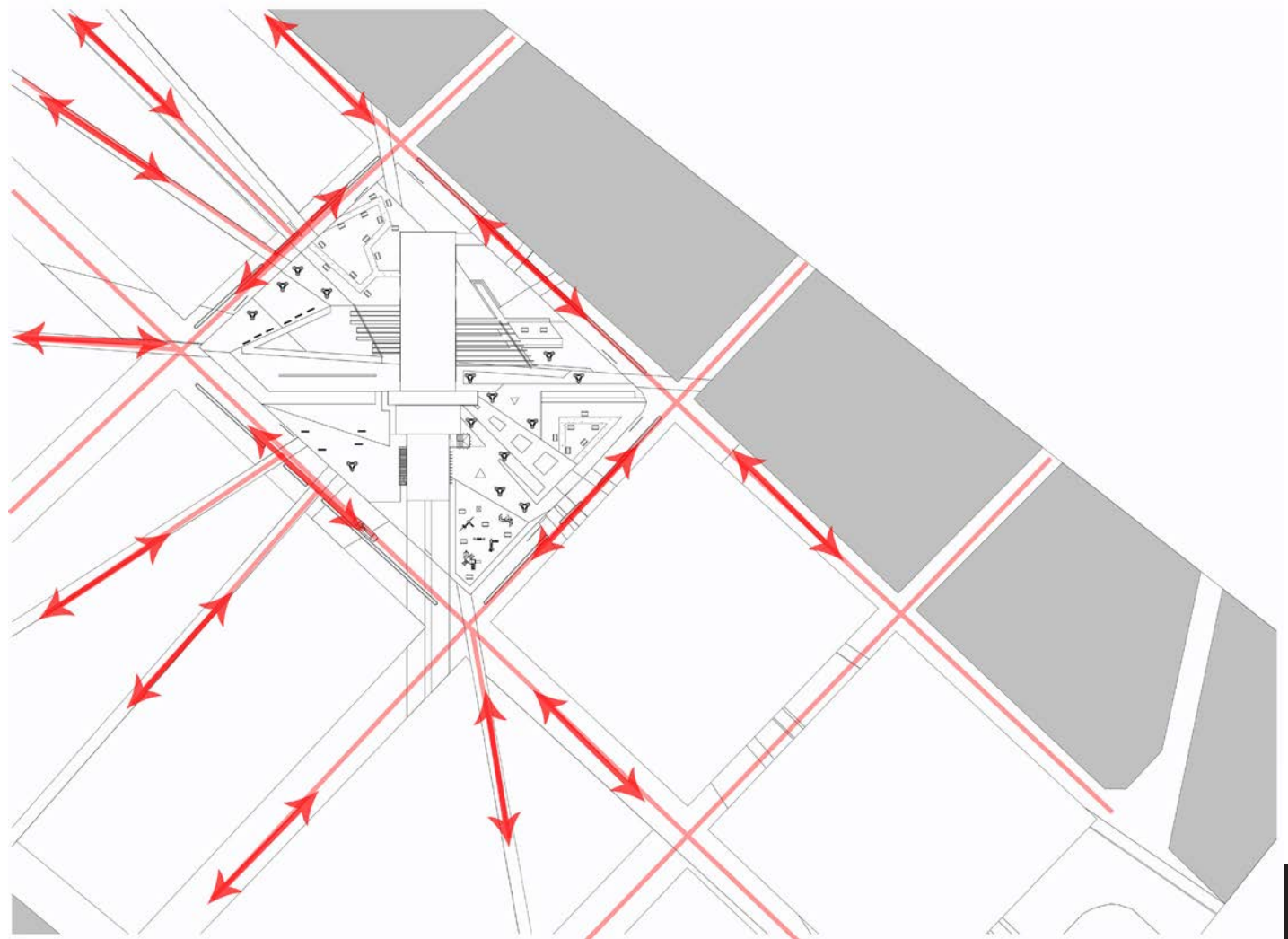
PROPUESTA INTERURBA-PV





# TRANSVERSALIDAD Y CONEXION

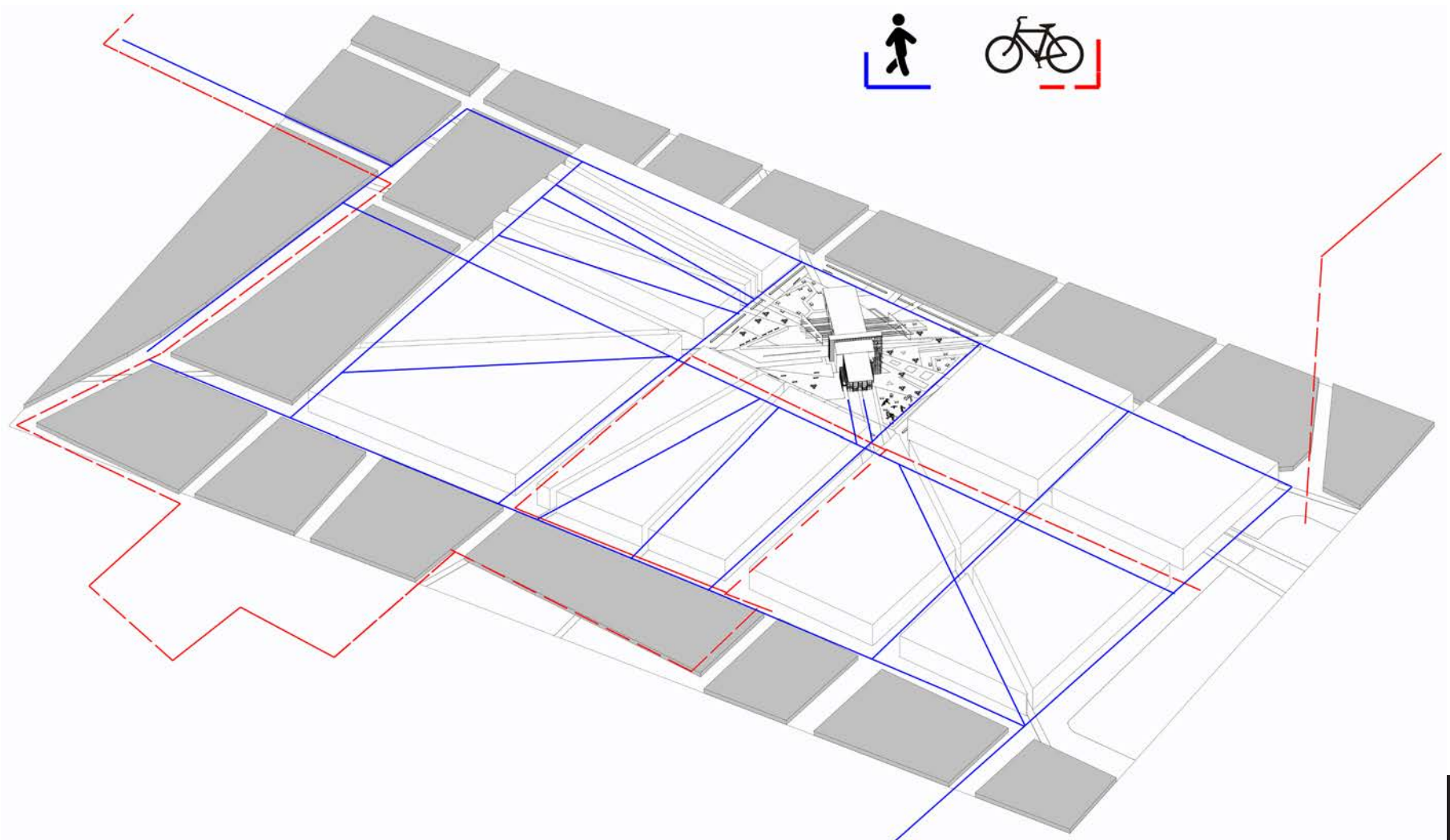
\_El diseño de la plaza crea un lienzo en el que las conexiones transversales son, no solo posibles, sino que también son fáciles de realizar; esto al tenerse en cuenta la problemática actual de la dificultad existente para dicha transición. La plaza cuenta con puntos de espacios públicos para el desarrollo de actividades, rodeados de naturaleza que no influyen de forma negativa con el transitar peatonal. La plaza cuenta con espacios de parqueo de bicicletas, facilitando así la unión de los usuarios ciclistas a una plaza ambientada a diferentes tipos de usuarios.





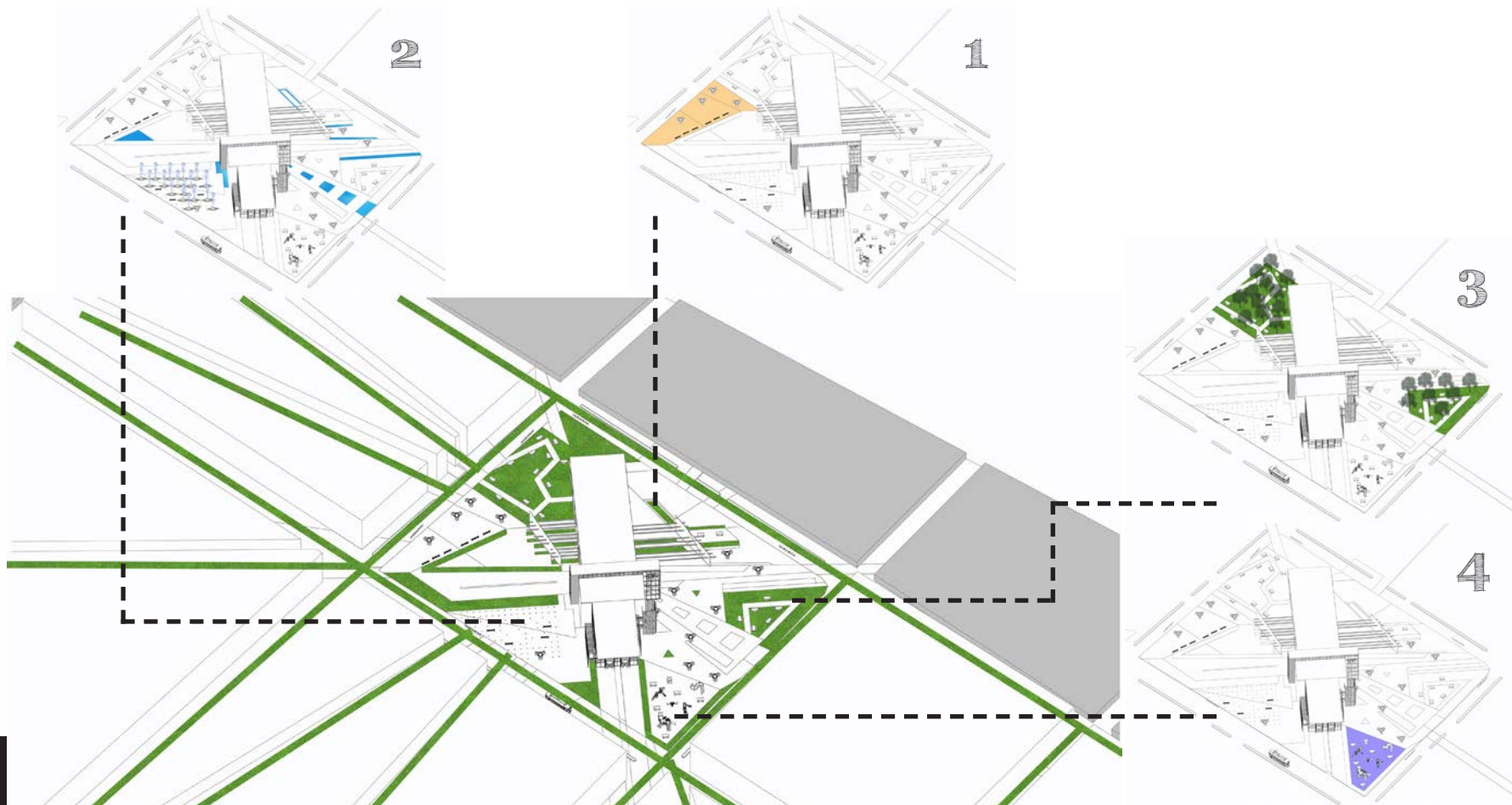
# MOVILIDAD LIMPIA

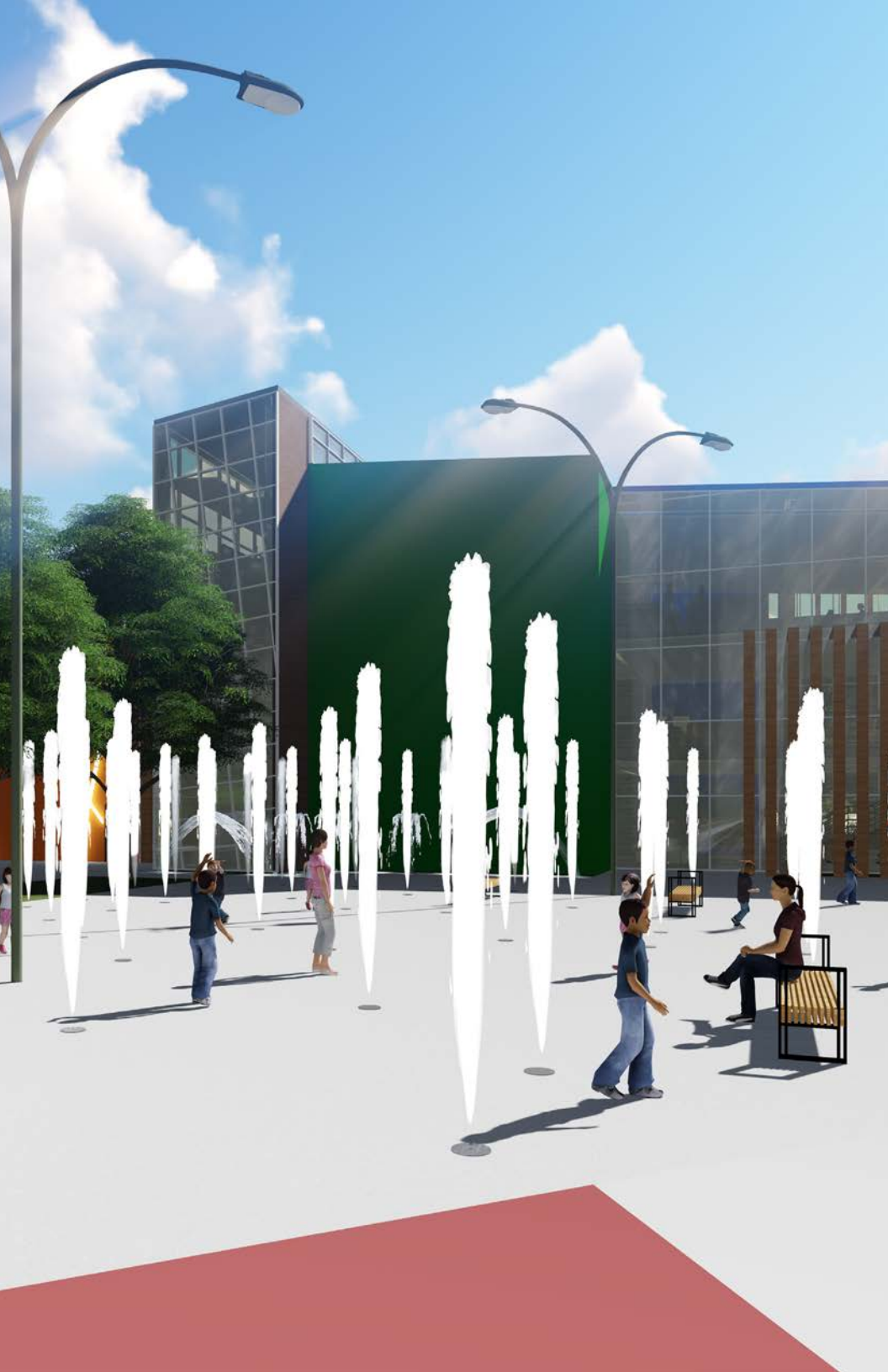
\_Con el reordenamiento del tráfico lo que se busca es dar predominio a las formas de movilidad blandas, peatonal y ciclistas, incentivando así una movilidad limpia dentro de la ciudad. Se proponen dos ciclovías temáticas, una teniendo como base los HITOS de su entorno, y la otra con los NODOS. Dichos ejes ciclistas comparten el flujo ciclista, junto al peatonal, dichos espacios se confabulan con vegetación que viene a mitigar y ablandar la parte de soleamiento durante el recorrido. El espacio para los ciclistas es exclusivo para dicho uso. La peatonalización de la plaza, así como de su entorno inmediato permite un fácil uso de la misma por los diferentes usuarios. Esto permite una sana convivencia entre los diferentes tipos de movilidades.



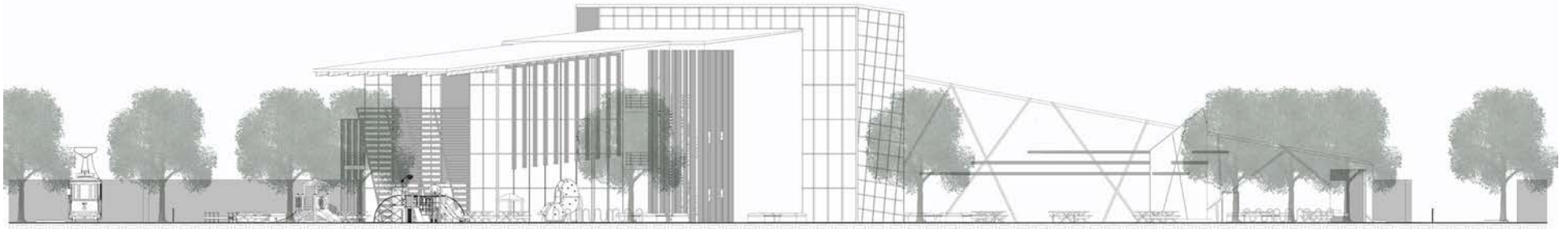
# UNITARIA Y DIVERSA

\_El diseño de la plaza basa parte de su riqueza en la superposición de los diferentes estratos de la que está compuesta, haciendo así que el lugar cuente con diversidad. La complejidad de la unión de los diferentes estratos que componen la plaza se ve reflejado en la sencillez del diseño en general, haciendo así que dichos espacios funciones cada uno como parte, pero en concordancia con un todo. El aumento de la masa vegetal responde a la necesidad imperante en el sitio, así como a la demanda ciudadana. Con el aumento de la vegetación, se ayuda en la disminución de la sensación térmica de calor, así como paliar la contaminación acústica, así como aportar riqueza vegetal y de color a la composición. La plaza cuenta con espacios para zonas infantiles (4), mesas de picnic (3), así como áreas de lectura (1). Se introduce también la presencia del agua(2) como sustituto del sonido del tráfico, aunado a provocar el juego de los mas pequeños, y refrescando el entorno.



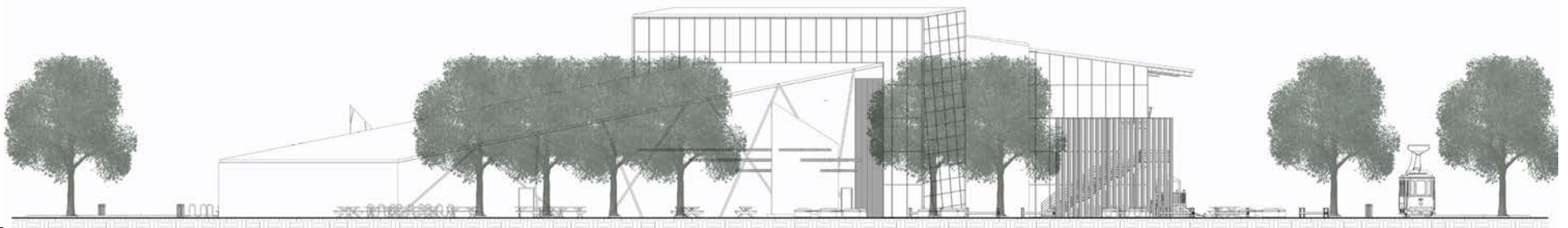


# MAS VERDE Y NATURAL



\_La ciudad necesita más vegetación; la propuesta de InterUrba-PV apuesta por reinsertar la naturaleza en la ciudad, en un proceso hacia un modelo de ciudad más verde y sostenible. Su cercanía a otros tres parques hace que la masa vegetal aumente, al unirse entre estos tres parques y el proyecto InterUrba-PV. La estrategia para dicha propuesta radica en:

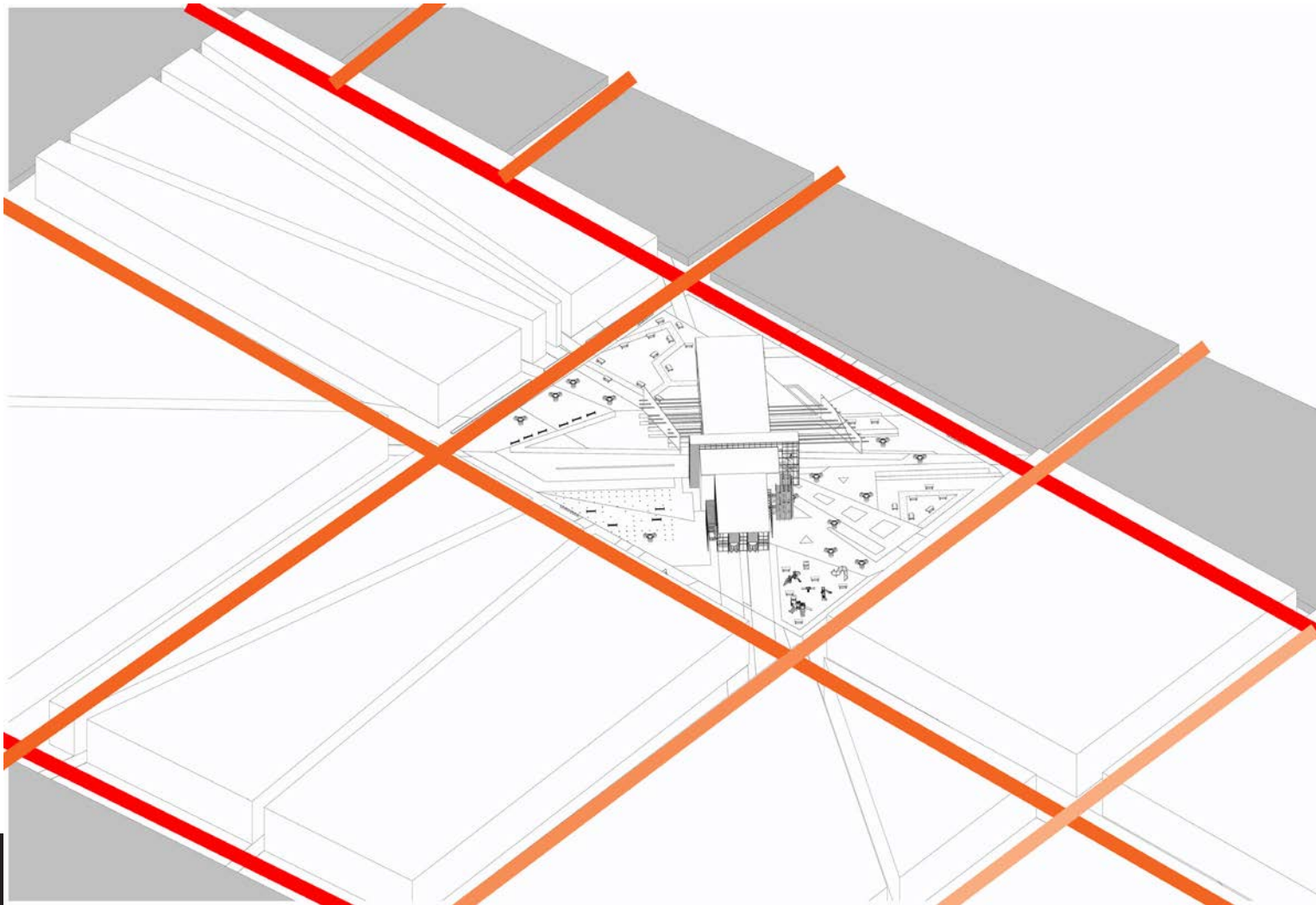
- El mantenimiento de la vegetación existente que se encuentre en buen estado
- Aumento de la masa vegetal en la plaza así como en los bulevares,
- Así como la adición de juegos de agua que introduzcan así frescor en el entorno.





# MAS SOMBRA Y CONFORT

\_Actualmente el sitio se encuentra en una situación en que permanece rodeado de tráfico, aumentando los niveles de polución y contaminación acústica. la presencia de masa vegetal es mínima a nula, por dicha razón la sombra es bastante escasa como conjunto, por dicha razón el tránsito en la zona se vuelve poco agradable al usuario en general.





A large, two-story industrial building with a yellow and blue facade and a green corrugated metal upper section. The building has several windows and a large blue door on the right side. There is a utility box on the wall and some graffiti. A sign above the door reads "ESTACION DE EMERGENCIAS".

A person wearing a black jacket and a black helmet is riding a silver and black motorcycle on a paved road. The motorcycle has a headlight and a rearview mirror.

A row of parked cars along the side of the road, including a silver hatchback, a white sedan, and a black SUV.

A black SUV parked on the side of the road in front of the building.

A dark-colored sedan parked on the side of the road in front of the building.

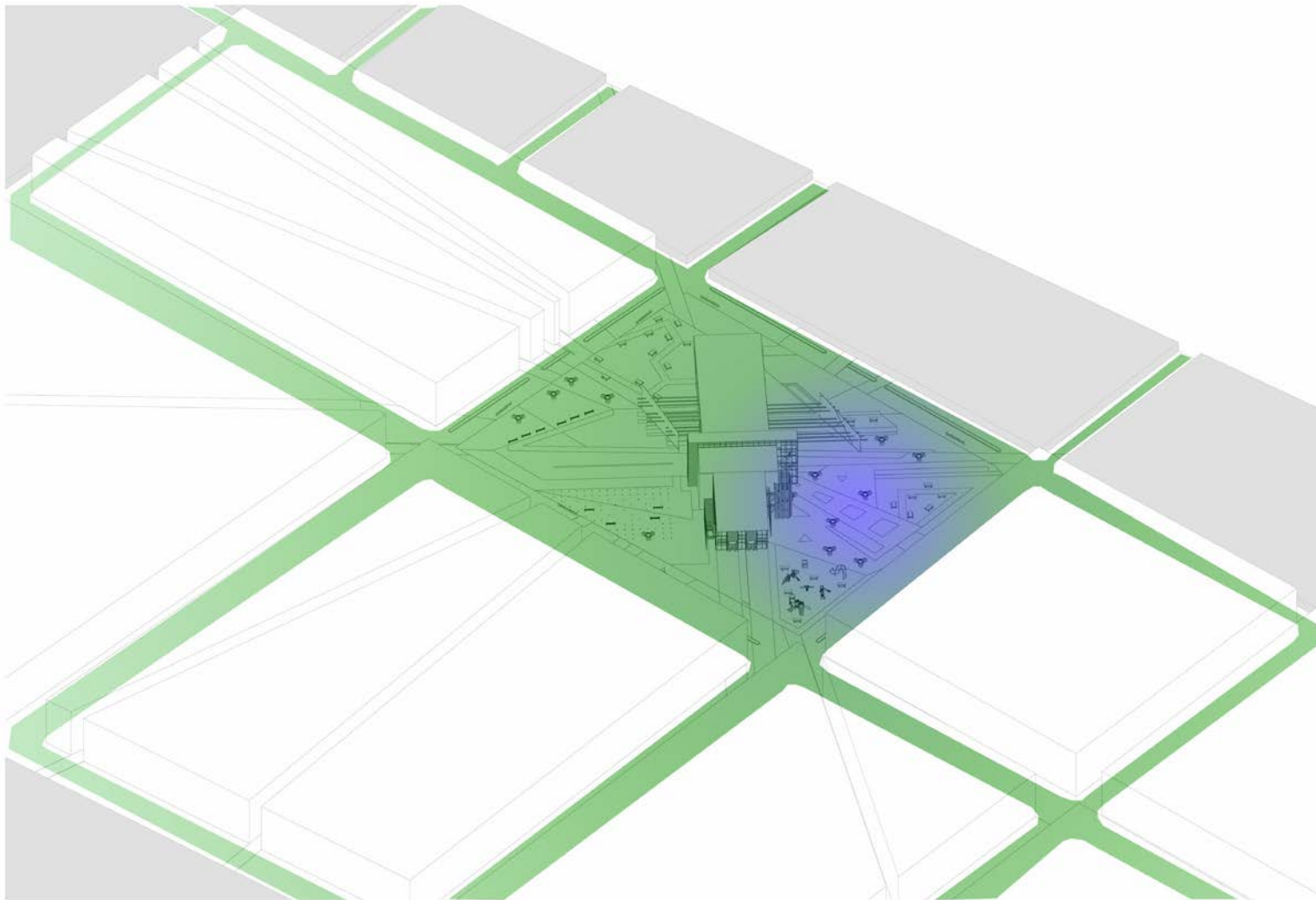
A row of palm trees and other vegetation along the side of the road, partially obscuring the building in the background.

A smaller, modern-looking building with large windows in the background, partially obscured by trees.

A street lamp on the left side of the road.

# MAS SOMBRA Y CONFORT

\_Para la propuesta de InterUrba-PV, se apuesta para la solución de dicho problema de confort térmico y acústico por los siguientes parámetros. El confort térmico se consigue aumentando el nivel de masa arbórea, situándolo en la plaza, así como en los bulevares, dotando así de una mayor área de sombra en sitio. También se integran elementos de agua que refresquen el ambiente. En cuanto al confort acústico, se logra mediante la reducción del tráfico rodado en el perímetro, mediante su reordenación, disminuyendo así la contaminación. La vegetación actúa como barrera contra la contaminación acústica, y el sonido del agua el tráfico rodado.

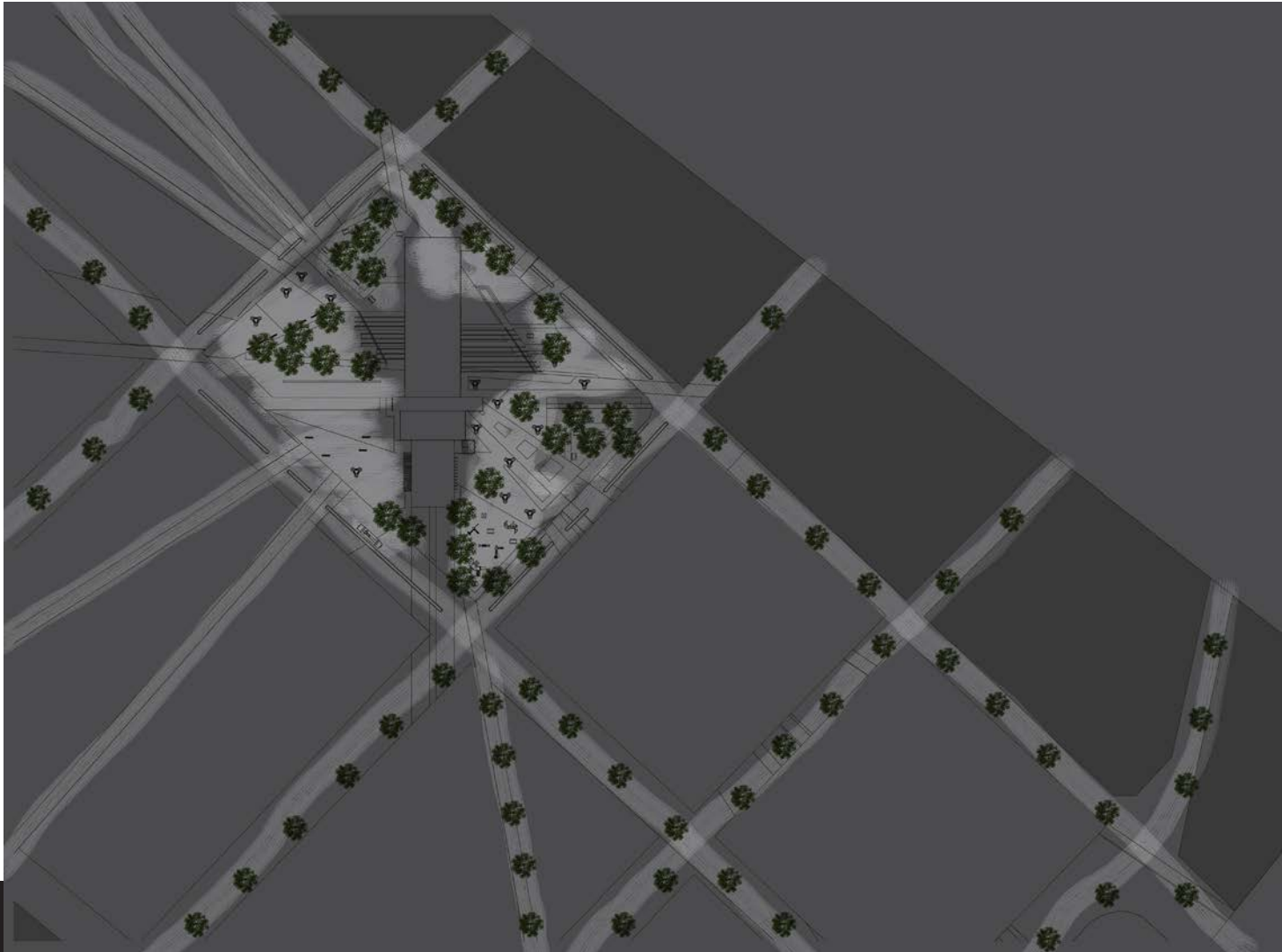




# ESPACIOS DE 24 HORAS

\_Para el diseño de la iluminación se toman tres factores en cuenta, importantes para la creación de ámbitos, separándolos para poder otorgar más importancia a ciertos puntos que se desean resaltar en el proyecto. Como primer factor se realiza una iluminación FUNCIONAL, esta es ubicada en los caminos peatonales, para así poder dar la iluminación necesaria al caminante y asegurar su seguridad. El otro tipo de iluminación es AMBIENTAL. esta se realiza en las zonas más blandas tales como los jardines donde se juega con el color como un

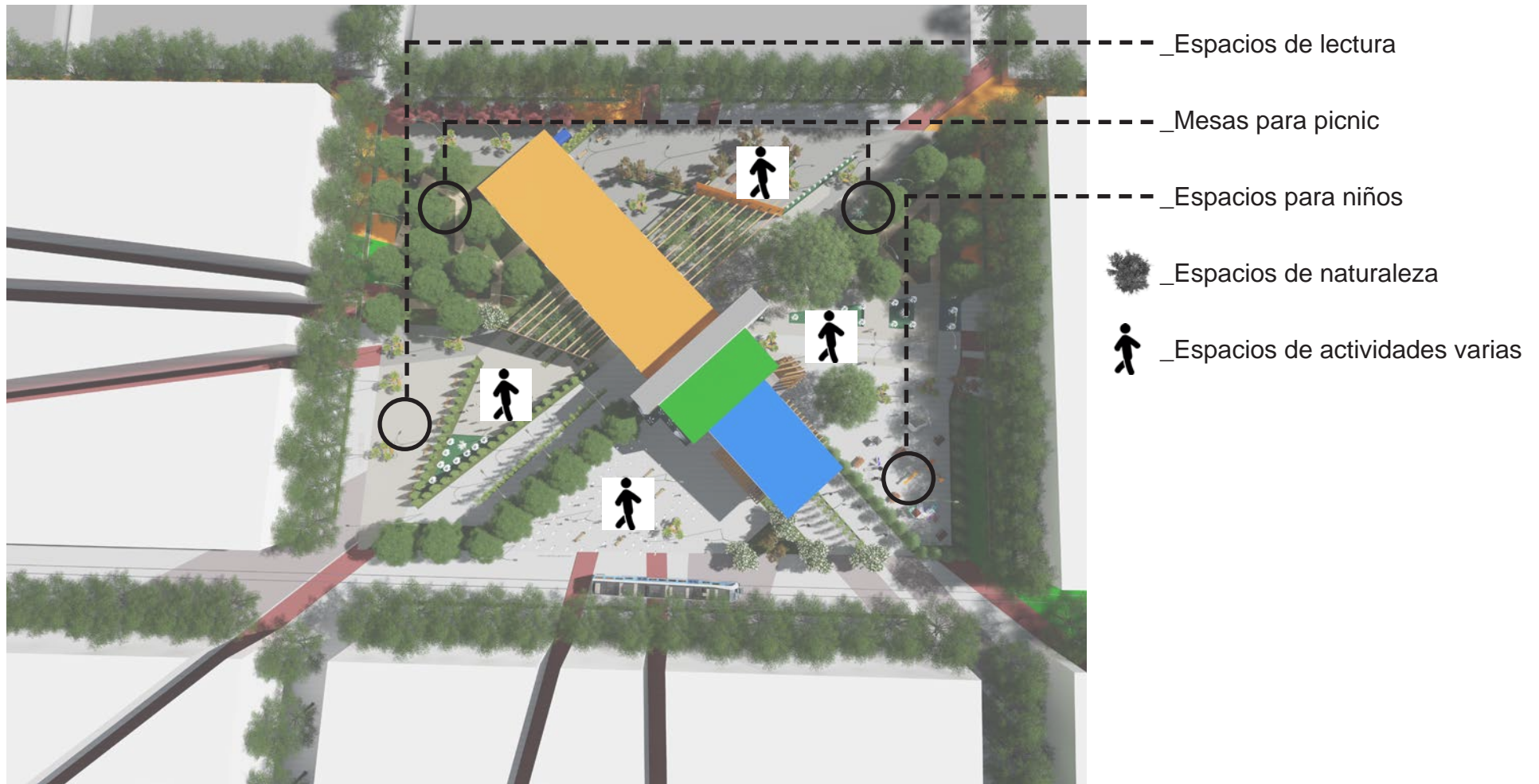
aliciente al diseño de dichos espacios o donde se mantienen espacios de solaz. Y como tercer tipo de iluminación se tiene el de PUNTOS SINGULARES en este se toma en cuenta los elementos que se quieran realzar; la luz blanca se combina con luces de colores para así crear diferentes ambientes. Toda la iluminación se hace mediante lámparas LED de bajo consumo, las cuales poseen regulación de flujo lumínico para así adecuarse en todo momento, a las circunstancias y requerimientos.





Pensaste en mí cuando  
las escogias, ¿verdad?

# ENTORNO INMEDIATO



\_El sitio a intervenir combinaría la parte formal como lo es las salas de reuniones, así como el auditorio, con diferentes escenarios urbanos; en dichos escenarios, se combinaría espacios de lectura, área de recreo para niños, mesas para picnic, esto en unión de áreas verdes que se entrelazan con espejos de agua.



# PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

## ESPACIO PÚBLICO

AMBITOS	SUB-AMBITO	DESCRIPCION	TIPOLOGIA DE USO DEL AMBITO	CARACTERISTICA	EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO
PUBLICO	BOULEVARD	Espacio intersticial de aporte al espacio público, dando un mejoramiento para el transeúnte así como para el embellecimiento de la ciudad	ZONAS VERDES	A / B(E) / C / D / G / H / J / K / M	Vegetación de mediana altura
			CICLOVIAS	A / B(L) / C / G / H / K / M	Aparcadero de bicicletas
			MOBILIARIO URBANO		Bancas, bebederos, basureros, luminarias
			KIOSKOS (4 de 10m <sup>2</sup> )	B(Ci) / C / D / E / F / G / H / K / M	Bancas, bebederos, basureros, luminarias
			TALLER DE BICICLETAS (2 de 20m <sup>2</sup> )	B(Ce) / D / E / F / G / H / L / M	Mobiliario para herramientas, urna de materiales para la venta, bancas, basureros, luminarias
			PARADAS DE BUSES (2 de 10m <sup>2</sup> )	B(Ce) / C / D / E / F / G / H / J / K / M	Luminarias, basureros, bancas, panel informativo
			PARADA DE TREN (1 de 10m <sup>2</sup> )	B(Ce) / C / D / E / F / G / H / J / K / M	Luminarias, basureros, bancas, panel informativo
			UMBRALES	A / B(E) / C / D / E / G / H / J / K / M	Bancas, bebederos, basureros, luminarias

Para el desarrollo de los espacios se utiliza una serie de características Arquitectónicas, las cuales dictan parametros para el desarrollo de los mismos. Dichas características son: (A) Doble Altura, (B) Configuración Espacial (Lineal/Circular/Centralizada/Radial/Entramada), (C) Visuales, (D) Protección Solar, (E) Protección de Lluvia, (F) Escala Humana, (G) Iluminación Natural, (H) Iluminación Artificial, (I) Aislamiento Acústico, (J) Vegetación, (K) Espacio Abierto (Bordes Suaves), (L) Espacio Cerrado (Bordes Duros), (M) Ventilación Natural, (N) Ventilación Artificial.

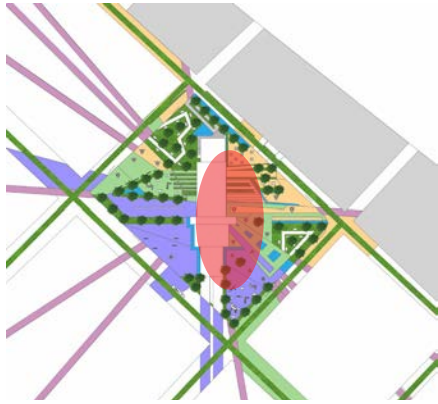
# PROGRAMA ARQUITECTÓNICO

## AUDITORIO / SALA DE REUNIONES

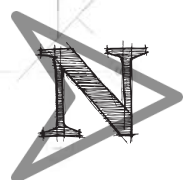
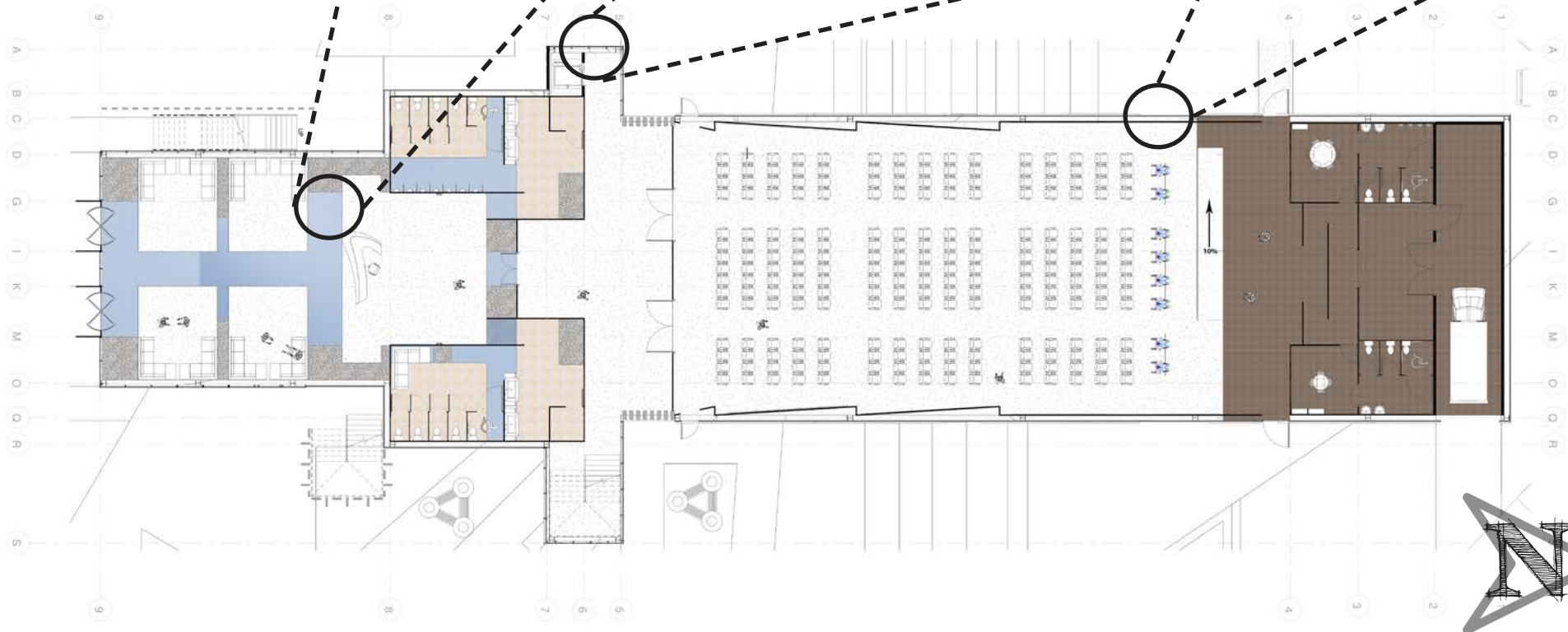
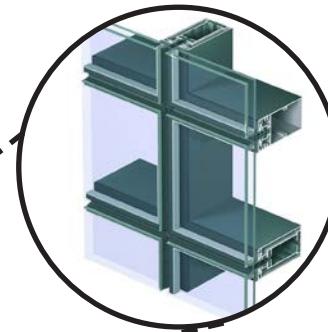
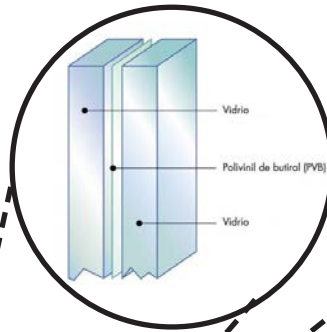
PRIVADO	AUDITORIO	Espacio cerrado preparado para presentaciones, así como eventos en mediana escala por parte del gobierno central	AREA DE BUTACAS 1er piso(1 de 714m <sup>2</sup> )	A / B(R) / C / D / E / H / I / L / N	Butacas para 270 personas
			BATERIA DE BAÑOS (privados)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 3 Sanitarios, 2 Lavamanos, 4 mingitorios / M: 3 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			BATERIA DE BAÑOS (publicos)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 5 Sanitarios, 2 Lavamanos, 7 mingitorios / M: 5 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			CUARTO DE MANTENIMIENTO(2 de 4m <sup>2</sup> )	B(Ce) / D / E / F / G / H / I / L / M	Escritorio, bodega de almacenamiento de utensilios y materiales de limpieza
			RECEPCION / LOBBY	A / B(Ce) / C / D / E / G / H / J / L / M	Paneles informativos, escritorio de consulta, bancas de espera, sistema de TV
			SALA DE AUDIO Y SONIDO (1 de 10m <sup>2</sup> )	B(Ci) / C / D / E / H / I / L / N	Equipo especializado para la actividad
			BODEGA DE EQUIPO	A / B(Ce) / D / E / H / L / N	Espacio preparado para la guarda de material del auditorio
			VESTIDORES (2 de 20m <sup>2</sup> )	B (Ce) / D / E / F / H / I / L / M / N	Bancas, duchas, casilleros, mueble de maquillaje
	SALA DE REUNION		SALA DE REUNIONES (2 de 30m <sup>2</sup> )	A / B(Ce) / C / D / E / G / H / I / K / M / N	Mesa de reuniones, videobeam, sistema de sonido
			BATERIA DE BAÑOS (privados)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 3 Sanitarios, 2 Lavamanos, 4 mingitorios / M: 3 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			RECEPCION / LOBBY	B(Ci) / C / D / E / F / H / L / M	Escritorio de consultas, Paneles Informativos
	AREA DE CONVIVIO		AREA KATHERINE SERVICIE	B(Ci) / C / D / E / F / H / L / M	Mesas para servir, frigorificos, hornos.
			BATERIA DE BAÑOS (privados)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 3 Sanitarios, 2 Lavamanos, 4 mingitorios / M: 3 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			AREA DE MESAS	B(Ci) / C / D / E / F / H / L / M	Mesas para comer, Sillones

Para el desarrollo de los espacios se utiliza una serie de características Arquitectónicas, las cuales dictan parametros para el desarrollo de los mismos. Dichas características son: (A) Doble Altura, (B) Configuración Espacial (Lineal/Circular/Centralizada/Radial/Entramada), (C) Visuales, (D) Protección Solar, (E) Protección de Lluvia, (F) Escala Humana, (G) Iluminación Natural, (H) Iluminación Artificial, (I) Aislamiento Acústico, (J) Vegetación, (K) Espacio Abierto (Bordes Suaves), (L) Espacio Cerrado (Bordes Duros), (M) Ventilación Natural, (N) Ventilación Artificial.

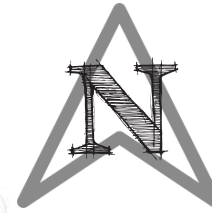
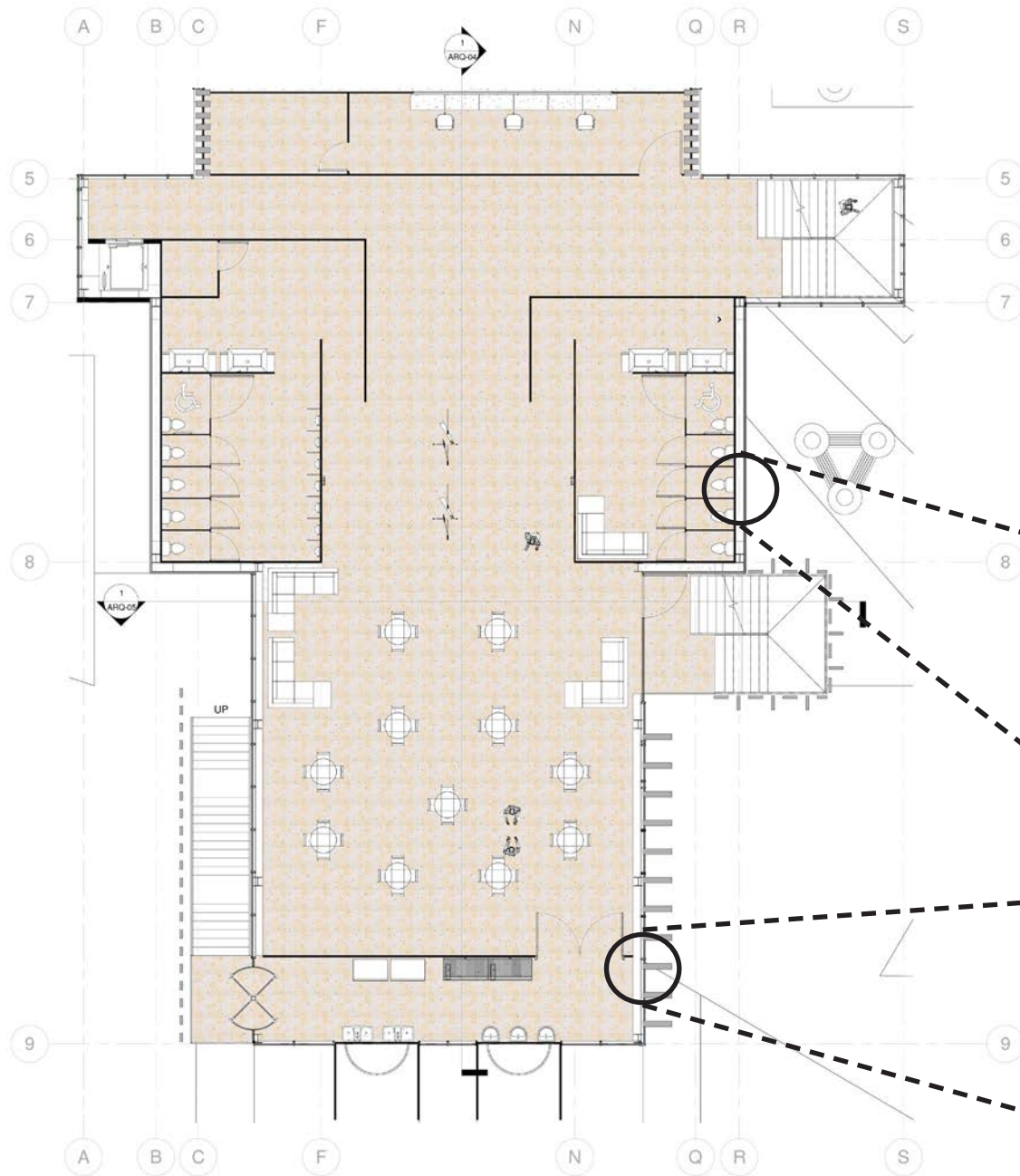
# AUDITORIO NIVEL 1



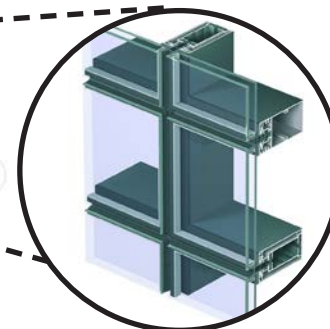
\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / La textura de piso en vidrio será en vidrio laminado / La textura en piedra estará a -0.5m en piedra bola / Columnas WF 24" x 9" x 68. // El auditorio cuenta con una rampa que sube de la parte frontal a la tarima, la misma está al 10%.



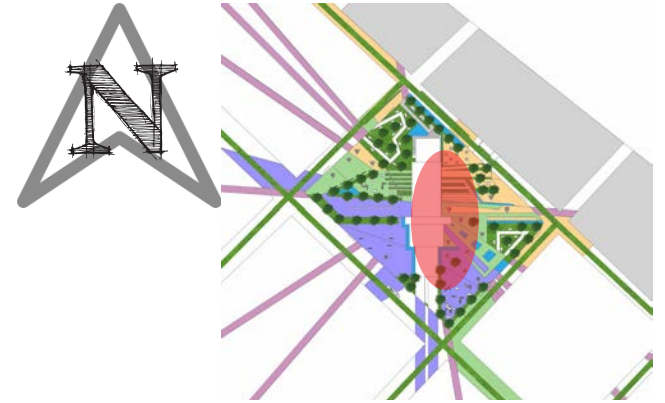
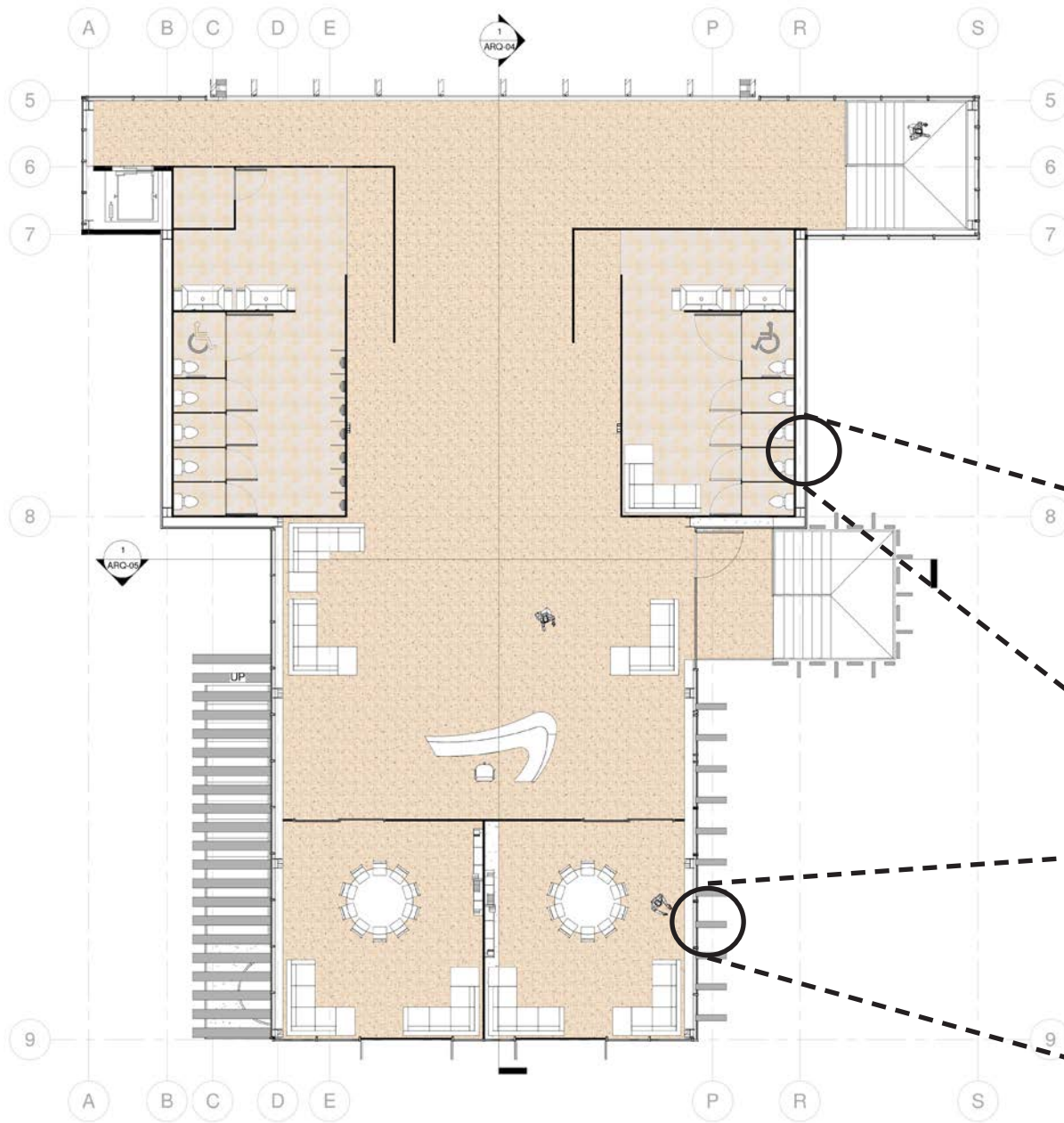
# AUDITORIO NIVEL 2



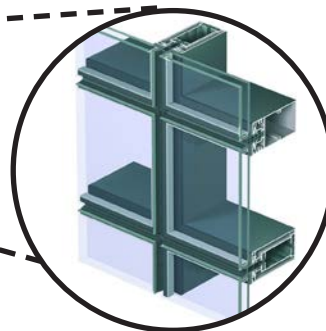
\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / La textura de piso será en cerámica / Columnas WF 24" x 9" x 68.



# AUDITORIO NIVEL 3



\_Cerramiento en pared es madera en la parte interna y ceramica ventilada & KRION en su parte externa, asi como muro de cortina de 6mm / La textura de piso en porcelanato / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22

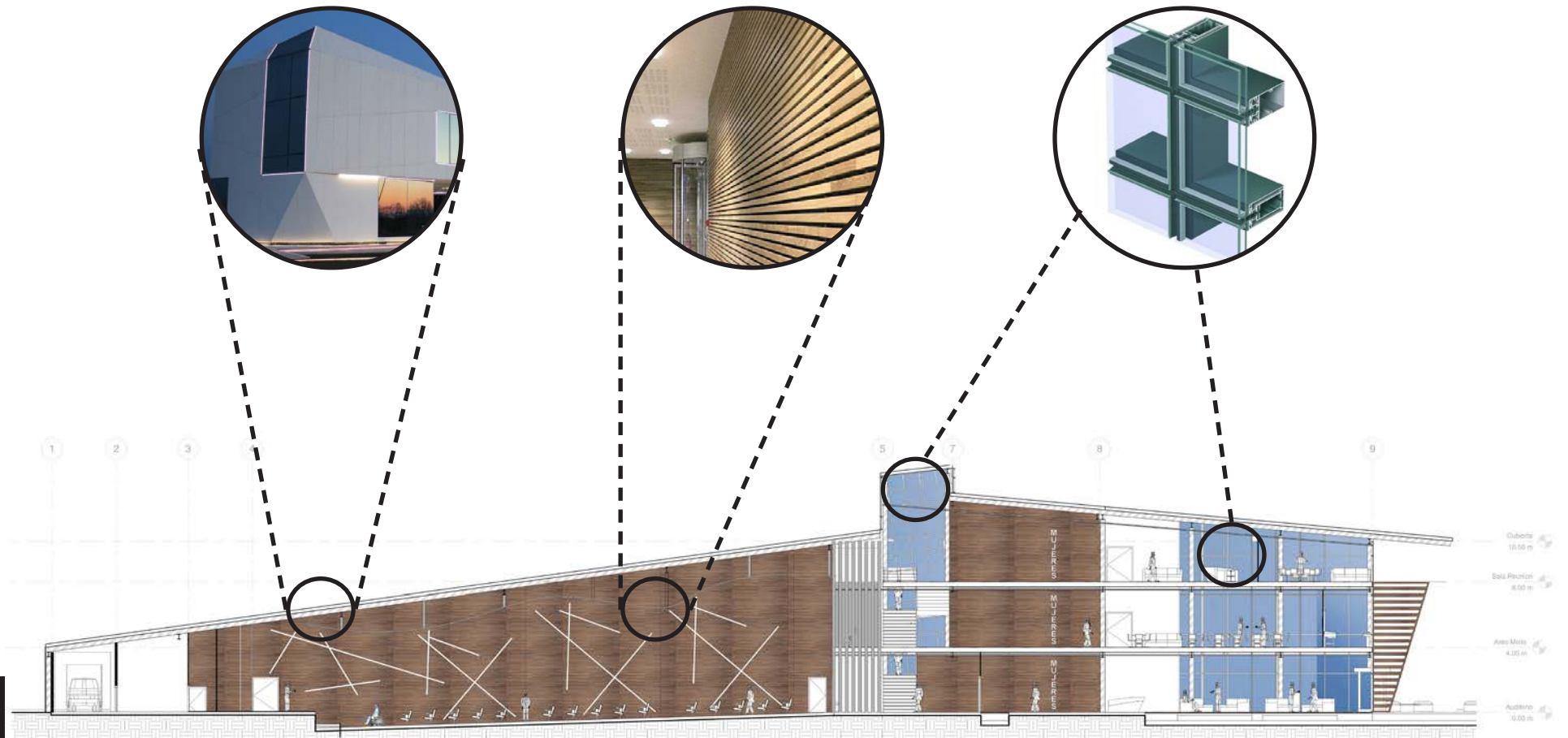




# SECCION A-A

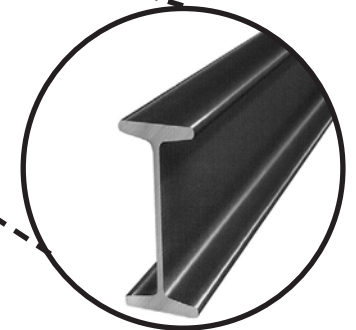
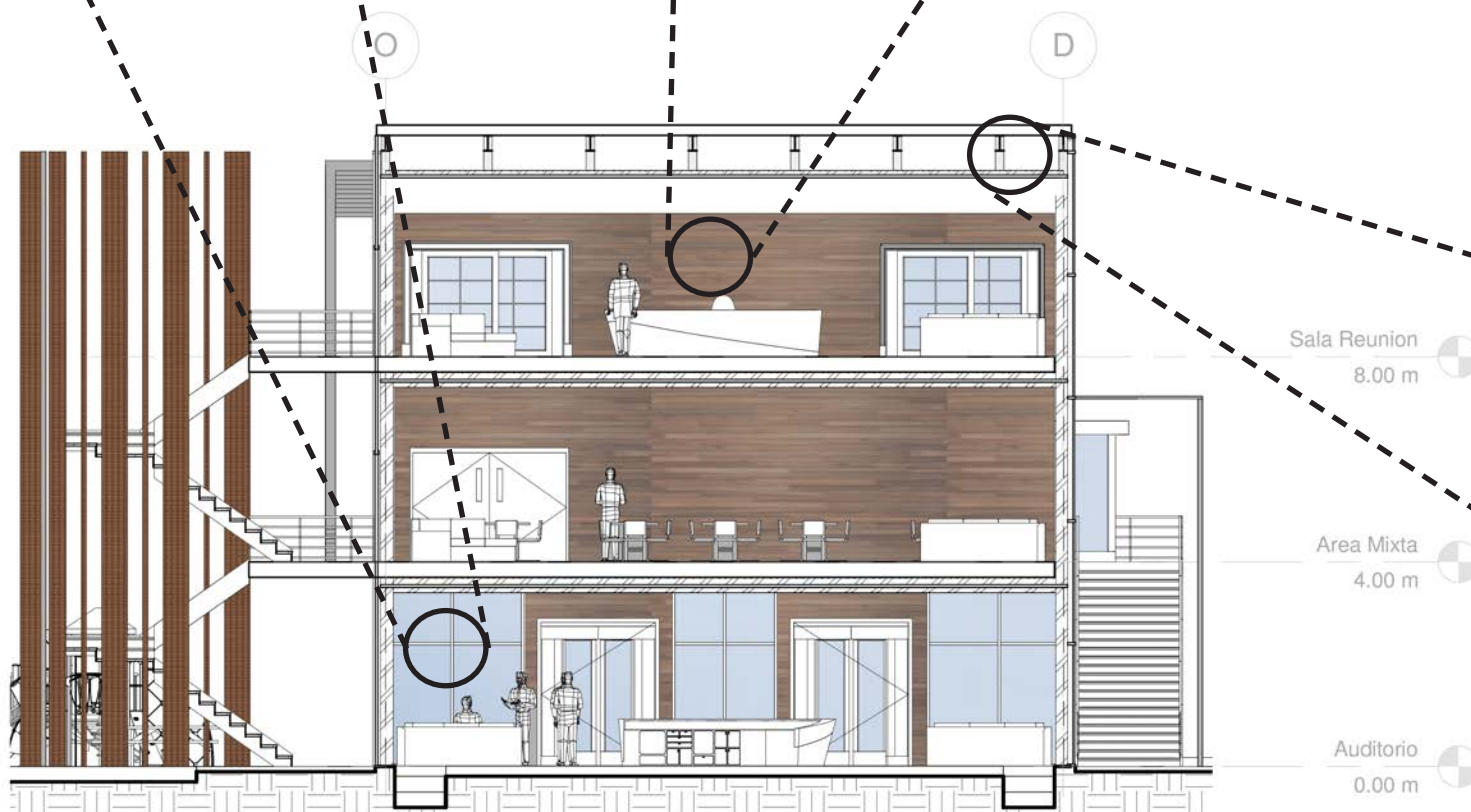
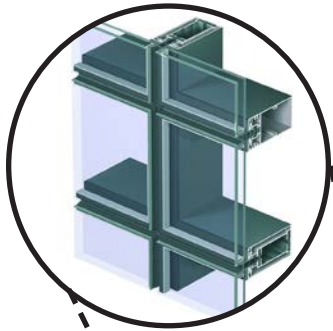


\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / Cubierta en cerámica / La textura de piso en vidrio será en vidrio laminado con 500kg/m2 / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22 / Muro cortina 6mm / La textura en piedra estará a -0.5m en piedra bola

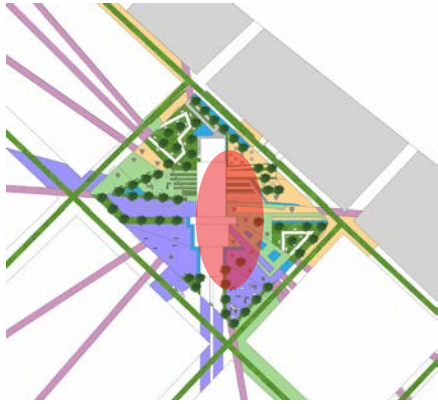


# SECCION B-B

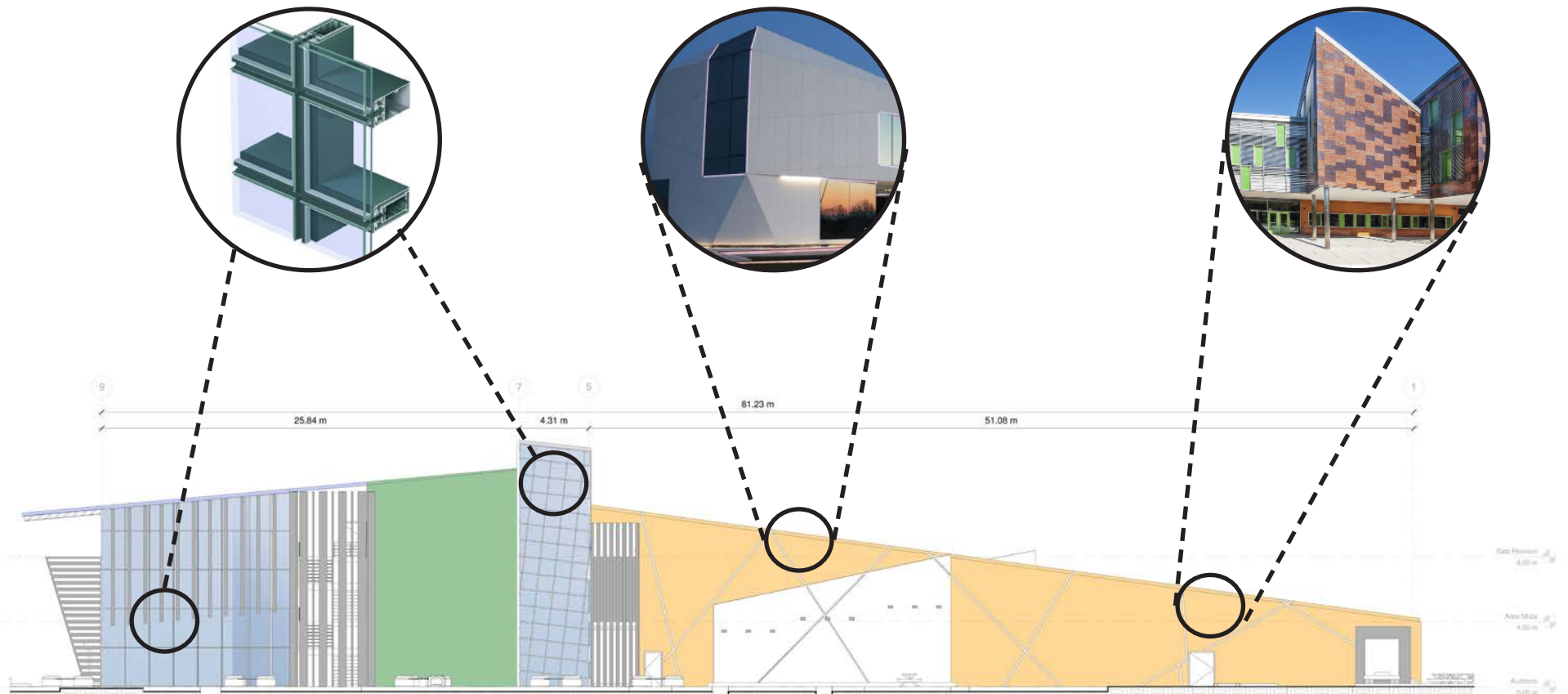
\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / Cubierta en cerámica / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22



# FACHADA ESTE

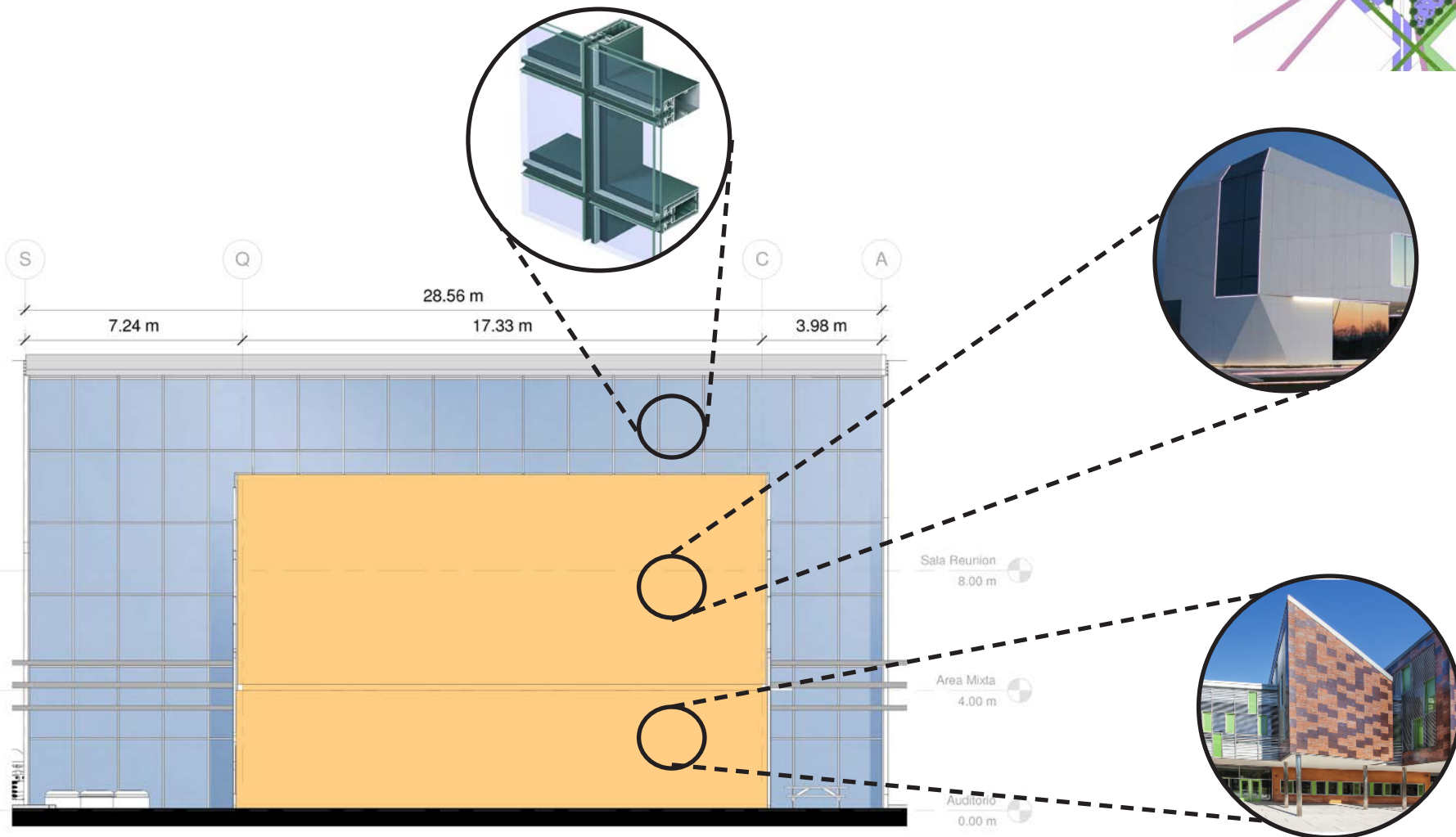
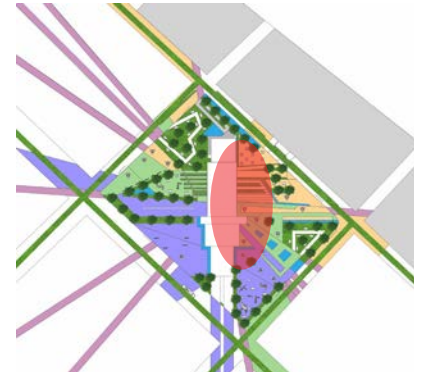


\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / Cubierta en cerámica / Cerramiento en pared de madera, así como muro de cortina de 6mm / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22 / En el cerramiento exterior habrá una "sisa" de 1cm de profundidad.

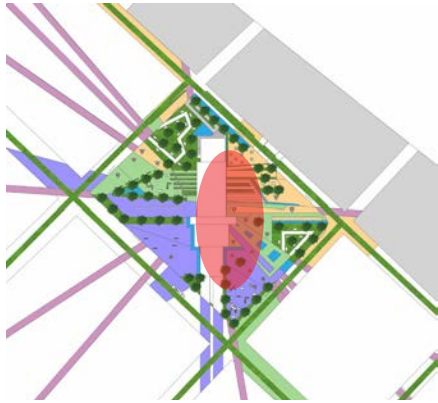


# FACHADAS NORTE

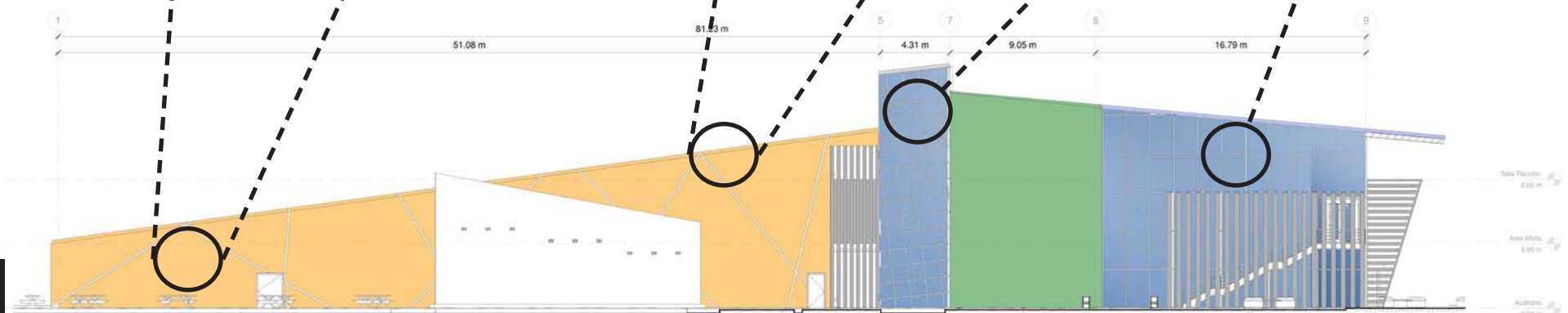
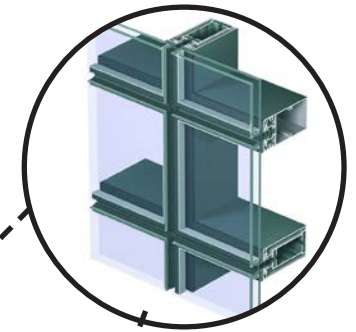
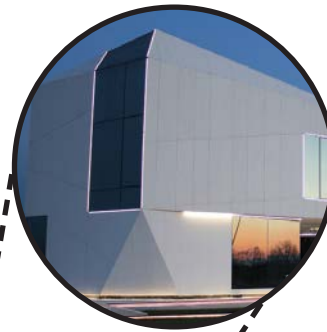
\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / Cubierta en cerámica / Cerramiento en pared de madera, así como muro de cortina de 6mm / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22



# FACHADAS OESTE

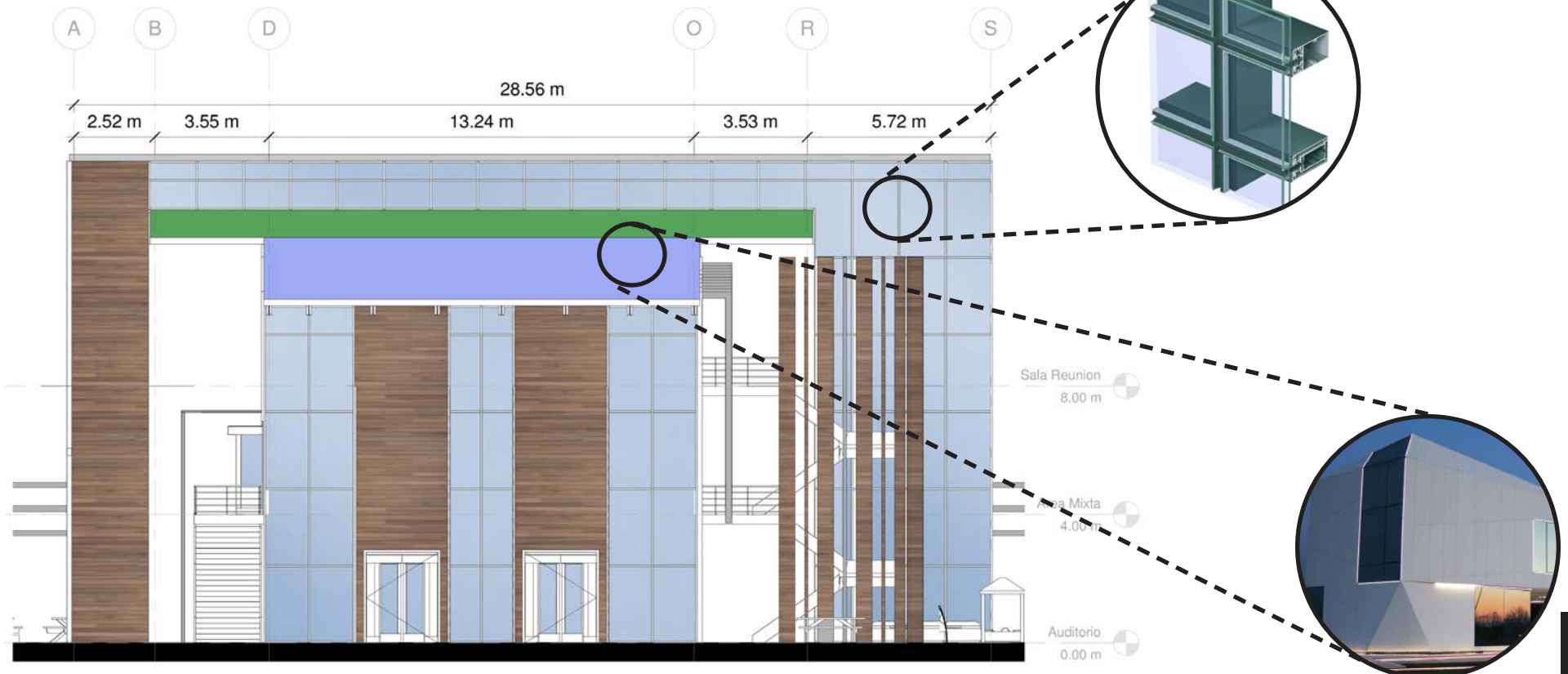
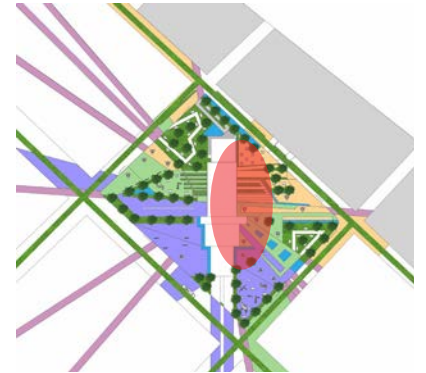


\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / Cubierta en cerámica / Cerramiento en pared de madera, así como muro de cortina de 6mm / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22 / En el cerramiento exterior habrá una "sisa" de 1cm de profundidad.

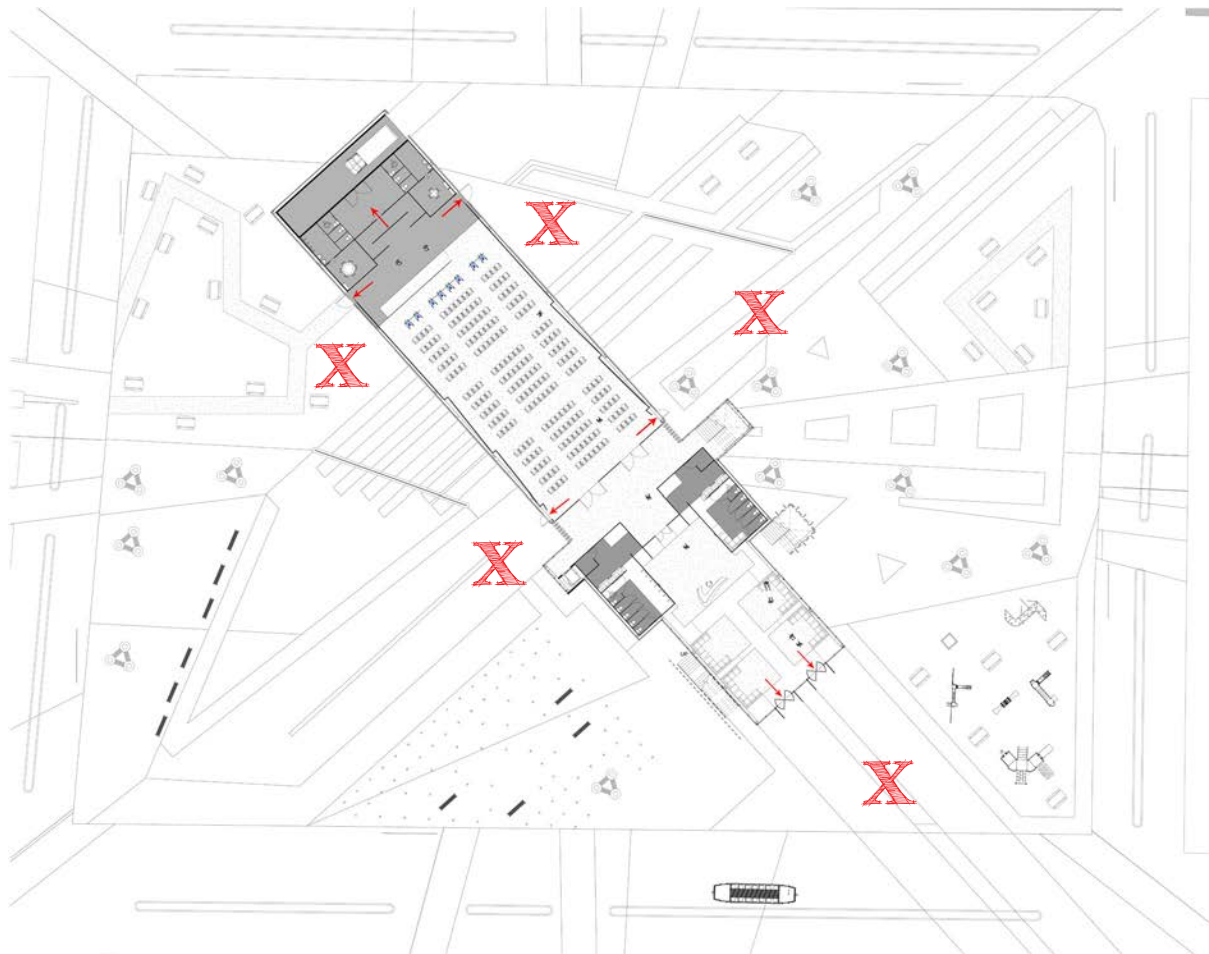


# FACHADAS SUR

\_Cerramiento en cerámica ventilada & KRION / Cubierta en cerámica / Cerramiento en pared de madera, así como muro de cortina de 6mm / Columnas WF 24" x 9" x 68 / Vigas WF 18" x 4" x 22 /



# SALIDAS DE EMERGENCIA

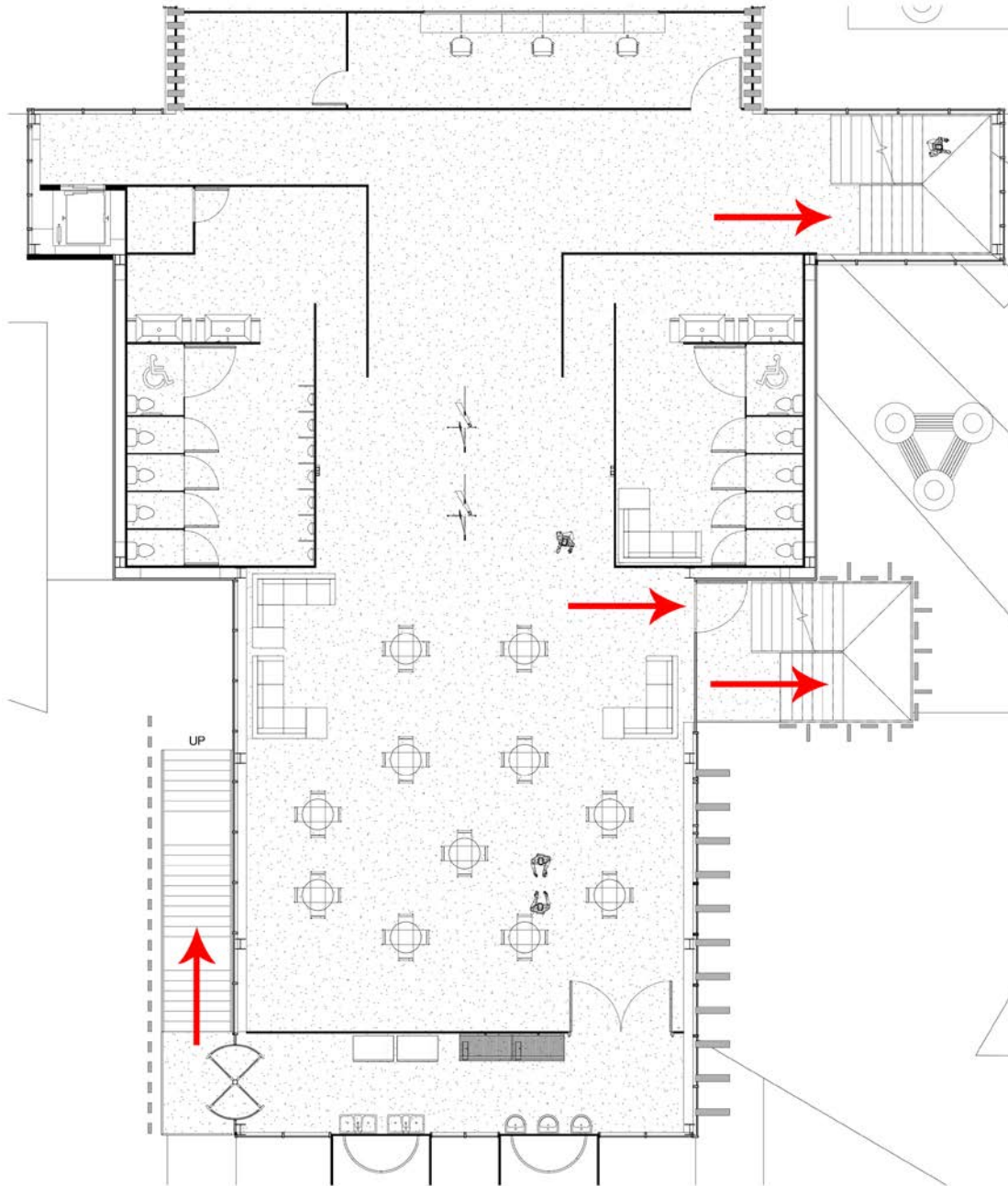


\_La planta del auditorio cuenta con 5 salidas de emergencia, cada una de ellas se encuentra posicionada de tal forma en que ningún usuario tenga que recorrer más de 20m para llegar a una de ellas, las salidas dan espacios libres en la plaza.

\_En cuanto al área de las salas de reuniones cuenta con 2 salidas de emergencia, las cuales no se encuentran a más de 20m de cualquier punto de la planta. Dando las salidas a un espacio libre.

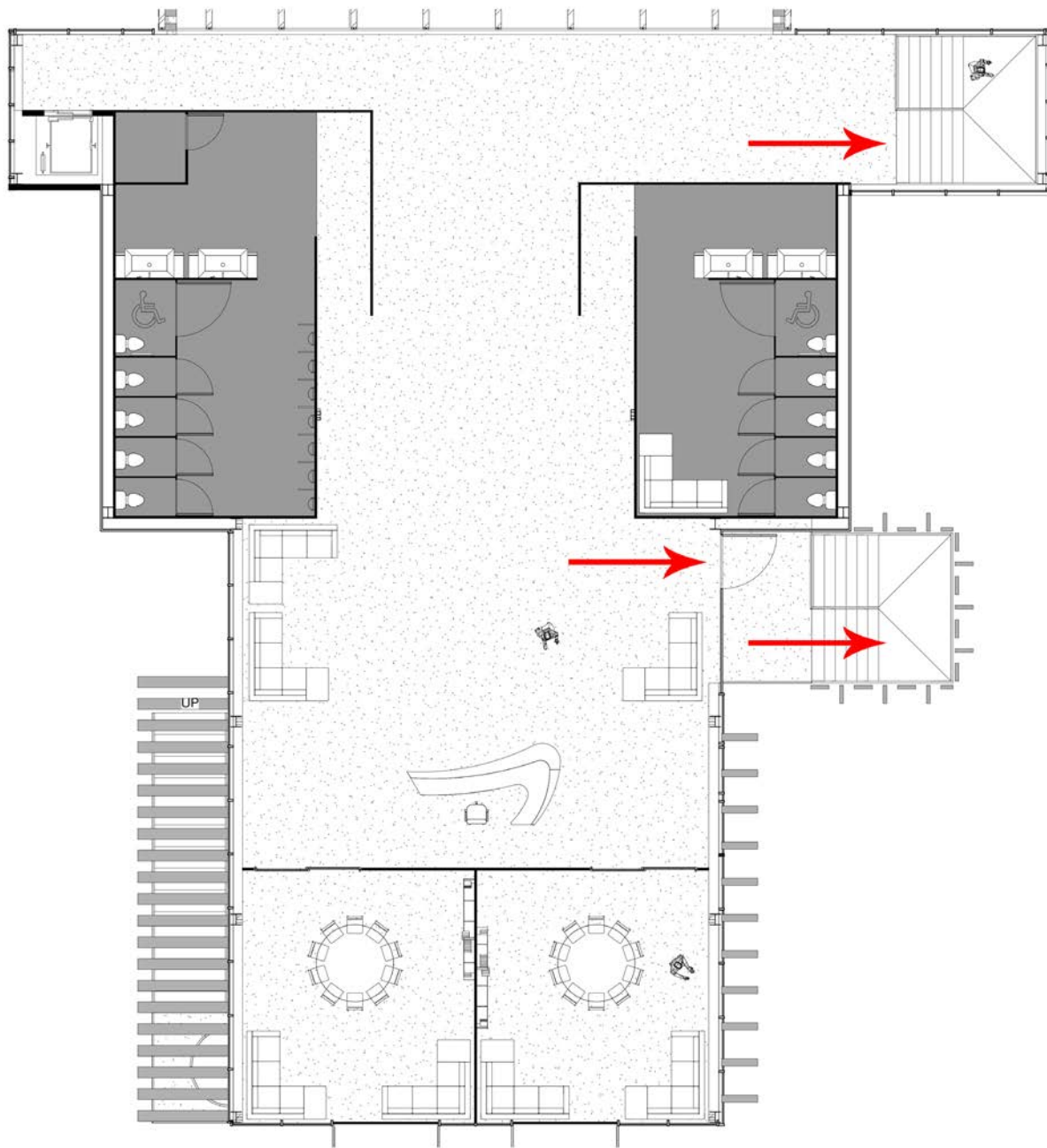
**X** Punto de reunión en caso de emergencia

# SALIDAS DE EMERGENCIA



\_Las gradas tienen un ancho de 2.00m, de cualquier punto de la planta a la salida de emergencia no existe más de 20m de distancia.

# SALIDAS DE EMERGENCIA



\_Cerramiento en muro de cortina de 6mm, cuenta con puertas antipánico, las gradas tienen un ancho de 2.00m, de cualquier punto de la planta a la salida de emergencia no existe más de 20m de distancia.



# CONCLUSIONES

\_La propuesta de intervención urbana bajo el nombre InterUrba-PV nace por la necesidad de dar una solución a la variable de la MOVILIDAD HUMANA, más allá de simplemente realizar un proyecto en donde el ambiente urbano mejore, es más bien la recuperación del espacio público. Mediante un ataque directo a la trama urbana ordinaria.



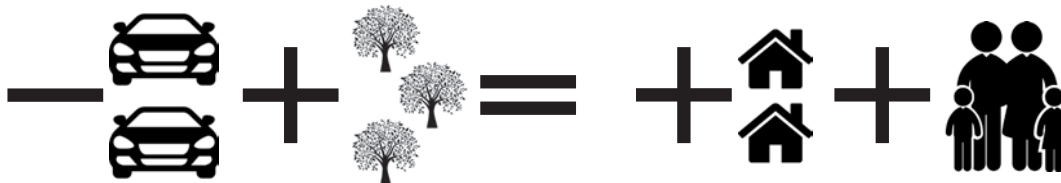
# CONCLUSIONES



ACTUALIDAD



PROPUESTA



**1** El proyecto Ciudad Gobierno nace bajo la necesidad de resolver la necesidad imperante del gobierno central por centralizar sus instituciones. Tomando en cuenta la intervención urbana, en la cual se dé el valor a los espacios públicos, escenarios de disfrute, así como espacios para el mejoramiento de la calidad de vida.

# CONCLUSIONES



6 Torres



14 000m2



5 mil



Ø 32 MIL MILLONES

2\_ Con la creación de Ciudad Gobierno la cual contiene 6 torres para la implementación de diferentes ministerios, se con un área de 14.000m2, sacando de la calle alrededor de 5.000 automóviles, dando un ahorro de Ø32 mil millones.





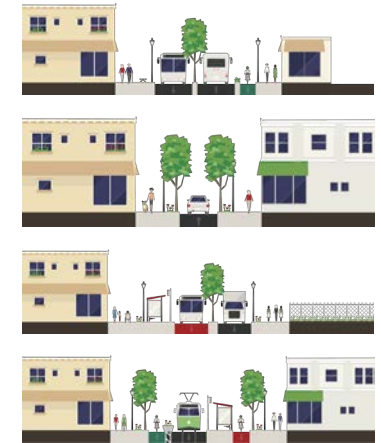
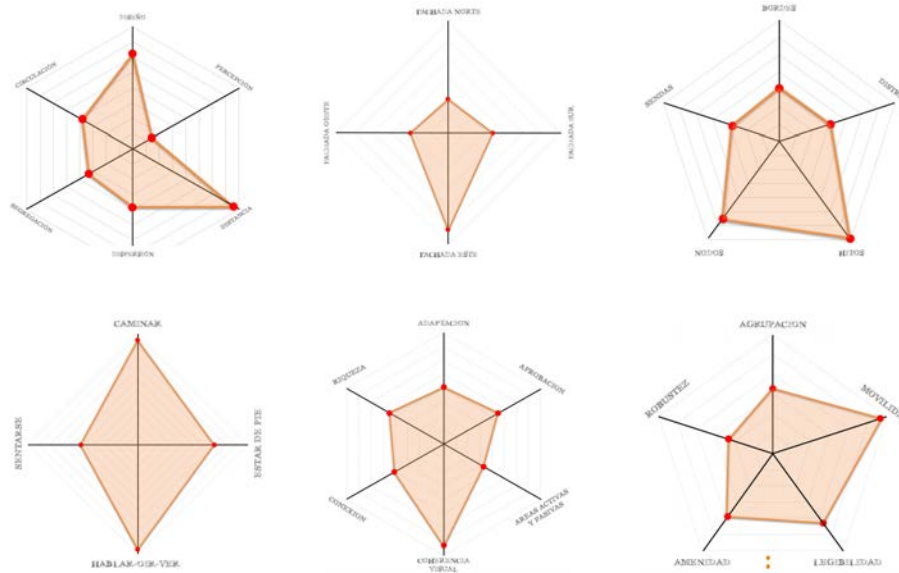
# CONCLUSIONES

AMBITOS	SUB-AMBITO	DESCRIPCION	TIPOLOGIA DE USO DEL AMBITO	CARACTERISTICA	EQUIPAMIENTO Y MOBILIARIO
PUBLICO	BOULEVARD	Espacio intersticial de aporte al espacio público, dando un mejoramiento para el transeúnte así como para el embellecimiento de la ciudad	ZONAS VERDES	A / B(E) / C / D / G / H / J / K / M	Vegetación de mediana altura
			CICLOVIAS	A / B(L) / C / G / H / K / M	Aparcadero de bicicletas
			MOBILIARIO URBANO		Bancas, bebederos, basureros, luminarias
			KIOSKOS (4 de 10m²)	B(Ci) / C / D / E / F / G / H / K / M	Bancas, bebederos, basureros, luminarias
			TALLER DE BICICLETAS (2 de 20m²)	B(Ce) / D / E / F / G / H / L / M	Mobiliario para herramientas, urna de materiales para la venta, bancas, basureros, luminarias
			PARADAS DE BUSES (2 de 10m²)	B(Ce) / C / D / E / F / G / H / J / K / M	Luminarias, basureros, bancas, panel informativo
			PARADA DE TREN (1 de 10m²)	B(Ce) / C / D / E / F / G / H / J / K / M	Luminarias, basureros, bancas, panel informativo
UMBRALES	A / B(E) / C / D / E / G / H / J / K / M	Bancas, bebederos, basureros, luminarias			
PRIVADO	AUDITORIO	Espacio cerrado preparado para presentaciones, así como eventos en mediana escala por parte del gobierno central	AREA DE BUTACAS 1er piso(1 de 714m²)	A / B(R) / C / D / E / H / I / L / N	Butacas para 270 personas
			BATERIA DE BAÑOS (privados)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 3 Sanitarios, 2 Lavamanos, 4 mingitorios / M: 3 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			BATERIA DE BAÑOS (publicos)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 5 Sanitarios, 2 Lavamanos, 7 mingitorios / M: 5 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			CUARTO DE MANTENIMIENTO(2 de 4m²)	B(Ce) / D / E / F / G / H / I / L / M	Escritorio, bodega de almacenamiento de utensilios y materiales de limpieza
			RECEPCION / LOBBY	A / B(Ce) / C / D / E / G / H / J / L / M	Paneles informativos, escritorio de consulta, bancas de espera, sistema de TV
			SALA DE AUDIO Y SONIDO (1 de 10m²)	B(Ci) / C / D / E / H / I / L / N	Equipo especializado para la actividad
			BODEGA DE EQUIPO	A / B(Ce) / D / E / H / L / N	Espacio preparado para la guarda de material del auditorio
	VESTIDORES (2 de 20m²)	B (Ce) / D / E / F / H / I / L / M / N	Bancas, duchas, casilleros, mueble de maquillaje		
	SALA DE REUNION		SALA DE REUNIONES (2 de 30m²)	A / B(Ce) / C / D / E / G / H / I / K / M / N	Mesa de reuniones, videobeam, sistema de sonido
			BATERIA DE BAÑOS (privados)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 3 Sanitarios, 2 Lavamanos, 4 mingitorios / M: 3 Sanitarios y 2 Lavamanos)
			RECEPCION / LOBBY	B(Ci) / C / D / E / F / H / L / M	Escritorio de consultas, Paneles Informativos
	AREA DE CONVIVIO		AREA KATHERINE SERVICIE	B(Ci) / C / D / E / F / H / L / M	Mesas para servir, frigoríficos, hornos.
			BATERIA DE BAÑOS (privados)	B(Ce) / D / E / F / H / L / M	Lava manos, S.S. (H: 3 Sanitarios, 2 Lavamanos, 4 mingitorios / M: 3 Sanitarios y 2 Lavamanos)
AREA DE MESAS			B(Ci) / C / D / E / F / H / L / M	Mesas para comer, Sillones	

**3** Con el estudio de las necesidades del gobierno central más el contacto con diferentes usuarios se da la propuesta del programa arquitectónico, así como la propuesta de las tipologías de movilidad aplicables al proyecto, así como de paisaje urbano.



# CONCLUSIONES



4 Se da la búsqueda por medio del proceso de diseño, llegando a la materialización del mismo por medio de las pautas recibidas del estudio previo.



- ESPACIO DE 24 HORAS
- MÁS SOMBRA Y CONFORT
- MÁS VERDE Y NATURAL
- UNITARIA Y DIVERSA
- MOVILIDAD LIMPIA
- TRANSVERSALIDAD Y CONEXIÓN
- RECONECTAR CON LA CIUDAD



# ANEXOS

## ENCUESTA

- Edad:
- Vecino de: (respuesta única)
  - Plaza Viquez
  - Alrededores de Plaza Viquez
  - Otro lugar
- Ocupación: (respuesta única)
  - Estudiante de colegio
  - Estudiante universitario
  - Empleado público
  - Empleado privado
  - Dueño de empresa
  - Pensionado
- ¿Hace uso de las inmediaciones de Plaza Cleto Gonzales Viquez? (respuesta única)
  - SÍ
  - NO
- ¿Cómo calificaría el estado de la infraestructura urbana? (respuesta única)
  - MALO
  - REGULAR
  - BUENO
  - MUY BUENO
- ¿Considera que el mobiliario urbano es el adecuado? (respuesta única)
  - SÍ
  - NO
- El gobierno propone crear Ciudad Gobierno ¿Estaría de acuerdo con la creación de dicho proyecto? (respuesta única)
  - SÍ
  - NO
- ¿Estaría de acuerdo con la creación de un auditorio que sea utilizado directamente por el gobierno y no ande por diferentes teatros y centros de conferencias privados? (haciendo que se gasten fondos públicos) (respuesta única)
  - SÍ
  - NO
- Considera usted que un proyecto como Ciudad Gobierno necesita: (respuesta múltiple)
  - Zonas Verdes
  - Ciclo vías
  - Quioscos
  - Paradas de Buses
  - Paradas de Tren
  - Pasas de Vehículos
- ¿Considera usted que un espacio como Ciudad Gobierno debe ser? (respuesta única)



SAMSUNG

Atlas

Kenmore

ALFA  
DE  
STICOS  
OS  
3

CIRCUITO CERRADO  
DE MONTEBANO

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

*Alguacil, J. (2008). El espacio público y el espacio político. Santiago: Polis.*

*Borja, J. (2000). El espacio público, ciudad y ciudadanía. Barcelona: Electa.*

*Brenes, E. (1995). Peatonización: una opción para el rescate urbano. Costa Rica: Editorial Tecnológica de Costa Rica.*

*Censo, I. N. (13 de Junio de 2016). Cipac. Obtenido de [http://www.cipacdh.org/pdf/Resultados\\_Generales\\_Censo\\_2011.pdf](http://www.cipacdh.org/pdf/Resultados_Generales_Censo_2011.pdf)*

*Diccionario de la Real Academia Española. (13 de Junio de 2016). Obtenido de <http://www.rae.es/>*

*Gaceta, L. (27 de Junio de 2016). Scribd. Obtenido de <https://es.scribd.com/doc/49486682/Reglamento-de-construcciones-de-Costa-Rica>*

*Gehl, J. (2006). La humanización del espacio urbano. Barcelona: Reverté.*

*INVU. (27 de Junio de 2016). INVU. Obtenido de [http://www.invu.go.cr/documentos/leyes\\_reglamentos.html](http://www.invu.go.cr/documentos/leyes_reglamentos.html)*

*Lynch, K. (1998). La Imagen de la Ciudad. Barcelona: Gustavo Gili, S.A.*

*Marton, A. (20 de Junio de 2016). Plataforma de Arquitectura. Obtenido de <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2016/06/12/rio-de-janeiro-inaugura-en-julio-un-sistema-de-tranvia-moderno-el-segundo-de-latinoamerica/>*

*Ramirez, A. Y., & Castro, B. A. (2009). Una "Colección" de barrios: historia y evolucion de Barrio La Cruz y Barrio San Cayetano.*

*UNED. (27 de Junio de 2016). UNED. Obtenido de <http://repositorio.uned.ac.cr/reuned/handle/120809/213>*

*Viquez, C. G., Nuñez, F. M., & Tinoco, L. D. (1987). SAN JOSE Y SUS COMIENZOS DOCUMENTOS FUNDAMENTALES. San José, Costa Rica: Ministerio de Cultura Juventud y Deportes; Comision Nacional de Conmemoraciones Historicas.*

*World Cities Culture Forum. (13 de Junio de 2016). Obtenido de <http://www.worldcitiescultureforum.com/>*

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

*Ramirez, A. Y., & Castro, B. A. (2009). Una "Colección" de barrios: historia y evolucion de Barrio La Cruz y Barrio San Cayetano.*

*Busquets, J. (1985). Nueve Planes Catalanes.*

*Herra, L. A. (2015). Teoria Urbana. San José: UCR.*



# INDICE FOTOGRAFICO

**F. 001\_Linea del tren/Plaza Víquez\_Autoría Propia**

**F. 002\_Boulevard frente a Liceo de Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 003\_Paradas/Plaza Víquez\_Autoría Propia**

**F. 004\_Presas costado norte Liceo de Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 005\_Vista Aérea zona a intervenir\_Programa Google Earth**

**F. 006\_Transporte público en periferia del proyecto\_Autoría propia**

**F. 007\_Municipalidad de San José\_Internet**

**F. 008\_Acera estrecha/Plaza Víquez\_Autoría Propia**

**F. 009\_Boulevard frente a Liceo de Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 010\_Mobiliario urbano en deterioro/Liceo de Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 011\_Mobiliario urbano en deterioro/Liceo de Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 012\_Intervencion urbana/Alajuela, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 013\_Intervencion urbana/San José, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 014\_Intervencion urbana/Rio de Janeiro, Brasil\_Internet**

**F. 015\_Intervencion urbana/Bogotá, Colombia\_Internet**

**F. 016\_Intervencion urbana/Buenos Aires, Argentina\_Internet**

**F. 017\_Mapas San José antiguo\_Ramirez, A. Y., & Castro, B. A. (2009). Una "Colección" de barrios: historia y evolucion de Barrio La Cruz y Barrio San Cayetano.**

**F. 018\_Mapas San José antiguo\_Ramirez, A. Y., & Castro, B. A. (2009). Una "Colección" de barrios: historia y evolucion de Barrio La Cruz y Barrio San Cayetano.**

**F. 019\_Estacion al Pacifico/San José\_Autoría Propia**

**F. 020\_Maternidad Carit/San José\_Autoría Propia**

**F. 021\_Liceo de Costa Rica/San José\_Autoría Propia**

**F. 022\_Estadio Escarré/San José\_Autoría Propia**

**F. 023\_Intervencion urbana/Mexico\_Internet**

**F. 024\_Avenida Segunda/San José, Costa Rica\_Internet**

**F. 025\_Intervencion Urbana/Argentina\_Internet**

**F. 026\_Via Publica/España\_Internet**

**F. 027\_Plaza Víquez/San José\_Autoría Propia**

**F. 028\_Intervencion urbana/Alajuela, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 029\_Intervencion urbana/Barrio Chino/San José, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 030\_Intervencion urbana/Santiago, Chile\_Internet**

**F. 031\_Intervencion urbana/Cali, Colombia\_Internet**



# INDICE FOTOGRAFICO

*F. 032\_Feria del Agricultor/Plaza Víquez/  
San José, Costa Rica\_Autoría Propia*

*F. 033\_Plaza Víquez/San José, Costa Rica\_  
Autoría Propia*

*F. 034\_Feria del Agricultor/Plaza Víquez/  
San José, Costa Rica\_Autoría Propia*

*F. 035\_Plaza Víquez/San José, Costa Rica\_  
Autoría Propia*

*F. 036\_Plaza Víquez/San José, Costa Rica\_  
Autoría Propia*



# INDICE FOTOGRAFICO

**F. 037\_ Escuela Ricardo Jiménez Oreamuno/San José, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 038\_Vista Aérea zona a intervenir\_Programa Google Earth**

**F. 039\_Zona de Intervencion\_Autoría Propia**

**F. 040\_Estacion al Pacifico\_Autoría Propia**

**F. 041\_Parque General José María Cañas\_Autoría Propia**

**F. 042\_Maternidad Carit\_Autoría Propia**

**F. 043\_Escuela Ricardo Jiménez Oreamuno/San José, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 044\_Barrío Chino/San José, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 045\_Vista Aérea zona a intervenir\_Programa Google Earth**

**F. 046\_Collague de fotos en area a intervenir\_Autoría Propia**

**F. 047\_Escuela Ricardo Jiménez Oreamuno/San José, Costa Rica\_Autoría Propia**

**F. 048\_fachada Oeste\_Autoría Propia**

**F. 049\_fachada Este\_Autoría Propia**

**F. 050\_fachada Norte\_Autoría Propia**

**F. 051\_fachada Sur\_Autoría Propia**

**F. 052\_Plaza Viquez\_Autoría Propia**

**F. 053\_Vistas en torno al sitio\_Autoría Propia**

**F. 054\_Vistas en torno al sitio\_Autoría Propia**

**F. 055\_Linea del tren/Plaza Viquez\_Autoría Propia**



# INDICE FOTOGRAFICO

*F. 056\_Plaza Víquez\_Autoría Propia*

*F. 057\_Plaza Cleto Gonzales Víquez\_Autoría Propia*

*F. 058\_Vista a la Maternidad Carit\_Autoría Propia*

*F. 059\_Liceo de Costa Ricat\_Autoría Propia*



# INDICE GRÁFICO

*G. 001\_Autoría Propia*

*G. 002\_Autoría Propia*

*G. 003\_Autoría Propia*

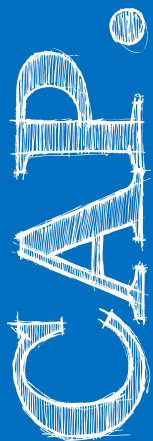
*G. 004\_Autoría Propia*

*G. 005\_Autoría Propia*

*G. 006\_Autoría Propia*

*G. 007\_Autoría Propia*

*G. 008\_Autoría Propia*



CAP.

*G. 009\_Autoría Propia*

*G. 010\_Autoría Propia*

*G. 011\_Autoría Propia*

*G. 012\_Autoría Propia*

*G. 013\_Autoría Propia*

*G. 014\_Autoría Propia*

*G. 015\_Autoría Propia*

*G. 016\_Autoría Propia*

*G. 017\_Autoría Propia*

*G. 018\_Autoría Propia*

*G. 019\_Autoría Propia*

*G. 020\_Autoría Propia*

*G. 021\_Autoría Propia*

*G. 022\_Autoría Propia*



CAP.

# INDICE GRÁFICO

*G. 023\_Autoría Propia*

*G. 024\_Autoría Propia*

*G. 025\_Autoría Propia*

*G. 026\_Autoría Propia*

*G. 027\_Autoría Propia*

*G. 028\_Autoría Propia*

*G. 029\_Autoría Propia*

*G. 030\_Autoría Propia*

*G. 031\_Autoría Propia*

*G. 032\_Autoría Propia*

*G. 033\_Autoría Propia*

*G. 034\_Autoría Propia*

*G. 035\_Autoría Propia*

*G. 036\_Autoría Propia*

*G. 037\_Autoría Propia*

*G. 038\_Autoría Propia*

*G. 039\_Autoría Propia*

*G. 040\_Autoría Propia*

*G. 041\_Autoría Propia*

*G. 042\_Autoría Propia*

*G. 043\_Autoría Propia*

*G. 044\_Autoría Propia*

*G. 045\_Autoría Propia*

*G. 046\_Autoría Propia*

*G. 047\_Autoría Propia*

*G. 048\_Autoría Propia*



CAP.



CAP.

