

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
SISTEMA DE ESTUDIOS DE POSGRADO

PLAN MAESTRO DISTRITO CARMEN: PROPUESTA INTEGRAL PARA LA RENOVACIÓN URBANA EN EL
SECTOR NORESTE DE LA CIUDAD DE SAN JOSÉ, COSTA RICA

Trabajo final de investigación aplicada sometido a la consideración de la Comisión del Programa de
Estudios de Posgrado en Arquitectura para optar al grado y título de Maestría Profesional en Desarrollo
Urbano y Gestión Territorial

MARÍA VERÓNICA LEZAMA JARA

Ciudad Universitaria Rodrigo Facio, Costa Rica

2021

Dedicatoria

Un logro más, gracias al apoyo incondicional de mis papás. *Grá go Deo.*

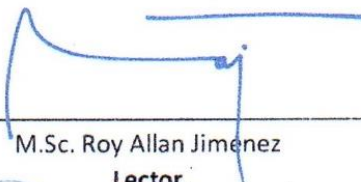
Este trabajo final de investigación aplicada fue aceptado por la Comisión del Programa de Estudios de Posgrado en Arquitectura de la Universidad de Costa Rica, como requisito parcial para optar al grado y título de Maestría Profesional en Desarrollo Urbano y Gestión Territorial.



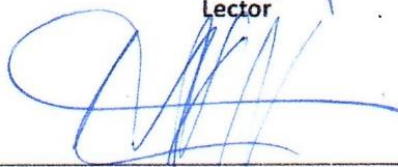
Mag. Bryan Vargas Vargas
Representante del Decano
Sistema de Estudios de Posgrado



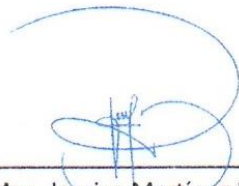
Mag. Arq. Dania Chavarría Núñez
Profesora Guía



M.Sc. Roy Allan Jiménez
Lector



M.Sc. Ing. Minor Rodríguez Rojas
Lector



Mag. Jessica Martínez Porras
Representante de la Directora
Programa de Posgrado en Arquitectura



María Verónica Lezama Jara
Sustentante

TABLA DE CONTENIDOS

Dedicatoria	ii
Hoja de aprobación.....	iii
RESUMEN.....	ix
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	1
JUSTIFICACIÓN	3
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	6
OBJETIVOS	8
OBJETIVO GENERAL:	8
OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	8
INSUMOS TEÓRICO-CONCEPTUALES.....	9
1. La Habitabilidad Urbana.....	9
Criterios de diseño urbano.....	11
Estudio de caso de habitabilidad urbana: Las Supermanzanas de Barcelona	14
2. Renovación urbana	17
Propósitos de la Renovación Urbana	20
3. Planes maestros urbanos	21
ANÁLISIS DEL CONTEXTO	23
Delimitación y alcances.....	23
Reseña histórica.....	25
Contexto socioeconómico.....	28
Marco normativo	34

Agentes implicados y estructura de gobernabilidad	36
Análisis FODA	37
Problemáticas	38
Análisis del contexto por Barrio	39
PROPUESTAS DE RENOVACIÓN PARA EL DISTRITO CARMEN	60
Introducción.....	60
Objetivos.....	61
Objetivo general	61
Objetivos específicos	61
Líneas estratégicas	62
Línea Estratégica 1 – Revitalización del Patrimonio	64
Línea Estratégica 2 – Renovación urbana y repoblamiento inclusivo	70
Línea Estratégica 3 – Diversificación económica	77
Línea Estratégica 4 – Movilidad segura y sostenible	81
PROYECTO PUNTUAL: REHABILITANDO EL ATLÁNTICO	90
Justificación	91
Objetivos del proyecto.....	91
Objetivo General.....	91
Objetivos Específicos.....	91
Antecedentes.....	92
Actividades y componentes del proyecto	92
Sitios de implementación.....	96
Actividades/Componentes: Actores – Duración – Financiamiento	97
Cronograma de actividades	98
Riesgos del proyecto	99
Consideraciones normativas	99

Estrategia de gestión	101
Evaluación del TFIA	102
CONCLUSIONES.....	109
BIBLIOGRAFÍA	112

Tabla de imágenes

Imagen 1: Cantidad de población en los cuatro distritos principales de la ciudad de San José, según los Censos de 1963 y 2011.	6
Imagen 2: Variables de la habitabilidad urbana.	9
Imagen 3: Tipos de habitabilidad.	10
Imagen 4: Legibilidad.	12
Imagen 5: Variedad.....	12
Imagen 6: Concentración.	13
Imagen 7: Permeabilidad.	13
Imagen 8: Versatilidad – Robustez.....	14
Imagen 9: Esquema de jerarquía viaria basado en el modelo de Supermanzanas.....	14
Imagen 10: Bloque octagonal de las manzanas.	15
Imagen 11: Transición del espacio tras la aplicación del plan de Supermanzanas.	15
Imagen 12: Objetivos de las Supermanzanas, de acuerdo a los ejes principales de intervención.	16
Imagen 13: Reajuste de terrenos.	19
Imagen 14: Hitos y nodos del Distrito Carmen, San José.	25
Imagen 15: Plano de la ciudad de San José, 1851.	27
Imagen 16: Imagen comercial típica en algunos de los barrios del distrito.....	30
Imagen 17: Marco normativo competente para la investigación – Escala Macro.....	34
Imagen 18: Marco normativo competente para la investigación – Escala Local.....	35
Imagen 19: Agentes involucrados y estructura de gobernabilidad.	36
Imagen 20: Análisis FODA.	37
Imagen 21: Árbol de problemas – Distrito Carmen, San José, basado en el diagnóstico realizado.....	38
Imagen 22: Principales metas que se quieren alcanzar con propuesta de renovación.	60
Imagen 23: Sistemas base de actuación y definición para la renovación.....	62

Imagen 24: Líneas estratégicas del Plan Maestro.	62
Imagen 25: Estrategias para la pacificación de vías.	93
Imagen 26: Tratamiento de aceras.	93
Imagen 27: Ejemplos de mobiliario urbano por implementar.	94
Imagen 28: Intervenciones para las mejoras tecnológicas.	95
Imagen 29: Ejemplo de campañas promocionando el transporte público.	95
Imagen 30: Estrategia de gestión del proyecto.	101

Tabla de mapas

Mapa 1: Ubicación y composición de la zona de estudio.	23
Mapa 2: Densidad de población distrito Carmen.	28
Mapa 3: Cantidad de vivienda por UGM distrito Carmen.	29
Mapa 4: Usos de la tierra distrito Carmen.	30
Mapa 5: Vialidad en Distrito Carmen.	32
Mapa 6: Mapa de compilación tras la evaluación individual de los barrios.	58
Mapa 7: Proyecto Rehabilitando El Atlántico – Propuestas.	96

Tabla de tablas

Tabla 1: Estructura de la economía.	31
Tabla 2: Porcentajes de movilidad en el distrito.	33
Tabla 3: Plan de implementación Rehabilitando El Atlántico.	97
Tabla 4: Cronograma de implementación.	98
Tabla 5: Riesgos identificados del proyecto y acciones de mitigación.	99

RESUMEN

El presente documento corresponde a la memoria del taller de Reinención Urbana del Ciclo I-2019, a ser presentado como Trabajo Final de Graduación para obtener el título de Máster en Desarrollo Urbano y Gestión Territorial. En el mismo, se propone un plan maestro para el sector noreste de la ciudad de San José, específicamente en el distrito Carmen. En este plan, se presentan propuestas de renovación urbana para el mejoramiento de la ciudad.

Como primera etapa, se planteó realizar un diagnóstico de la zona de estudio, en donde se identificaron las principales problemáticas y áreas de mejora, así como las fortalezas con las que cuenta el área de estudio. El fin de este diagnóstico fue el reconocer las áreas prioritarias a intervenir en la etapa prospectiva.

En la segunda etapa, se propusieron una serie de planes y proyectos según cuatro líneas estratégicas de operación: Patrimonio, Repoblamiento y Regeneración Urbana, Economía y Movilidad, las cuales se reconocen como las prioridades para el distrito Carmen. Cada una de estas lleva intrínseca la variable de gobernabilidad, tema clave para su éxito en una posible implementación. La unión de todos los hallazgos y propuestas componen el plan maestro final.

Por último, derivado del eje de movilidad, se plantea un proyecto específico para el área de la Estación de Ferrocarril al Atlántico, titulado “Rehabilitando El Atlántico”, en donde se proponen mejoras en el espacio público en el perímetro de la estación, debido a la importancia del sitio, y su potencial como nodo de integración del transporte público.

ABSTRACT

This document is the memory of the Urban Reinvention workshop of cycle I-2019, to be presented as Final Graduation Work to obtain the title of master's in Urban development and Territorial Management. Final product is a master plan proposed for the northeast sector of the city of San José, specifically Carmen district. In this plan, proposals for urban renewal are presented for the improvement of the city.

On its first stage, we have a diagnosis of the area, where the main problems and areas for improvement were identified, as well as the strengths of the area. The purpose of this diagnosis was to recognize the priority areas to intervene in the prospective stage.

In the second stage, a series of plans and projects were proposed according to four strategic lines of operation: Heritage, Repopulation and Urban Regeneration, Economy and Mobility, which are recognized as the priorities for the Carmen district. Each of these intrinsically carries the governance variable, a key issue for its success in a possible implementation. The union of all the findings and proposals compose the final master plan.

Finally, derived from the mobility axis, a specific project is proposed for the area of the Atlantic Railway Station, entitled “*Rehabilitando el Atlántico*”, where improvements for the public space on the perimeter of the station are proposed, due to the importance of the site, and its potential as an integration node for the public transportation system.



UNIVERSIDAD DE
COSTA RICA

SEP Sistema de
Estudios de Posgrado

Autorización para digitalización y comunicación pública de Trabajos Finales de Graduación del Sistema de Estudios de Posgrado en el Repositorio Institucional de la Universidad de Costa Rica.

Yo, María Verónica Lezama Jara, con cédula de identidad 1-1511-0146, en mi condición de autor del TFG titulado Plan maestro Distrito Carmen: Propuesta Integral para la renovación urbana en el sector noroeste de la ciudad de San José, Costa Rica.

Autorizo a la Universidad de Costa Rica para digitalizar y hacer divulgación pública de forma gratuita de dicho TFG a través del Repositorio Institucional u otro medio electrónico, para ser puesto a disposición del público según lo que establezca el Sistema de Estudios de Posgrado. SI NO *

*En caso de la negativa favor indicar el tiempo de restricción: _____ año (s).

Este Trabajo Final de Graduación será publicado en formato PDF, o en el formato que en el momento se establezca, de tal forma que el acceso al mismo sea libre, con el fin de permitir la consulta e impresión, pero no su modificación.

Manifiesto que mi Trabajo Final de Graduación fue debidamente subido al sistema digital Kerwá y su contenido corresponde al documento original que sirvió para la obtención de mi título, y que su información no infringe ni violenta ningún derecho a terceros. El TFG además cuenta con el visto bueno de mi Director (a) de Tesis o Tutor (a) y cumplió con lo establecido en la revisión del Formato por parte del Sistema de Estudios de Posgrado.

INFORMACIÓN DEL ESTUDIANTE:

Nombre Completo: María Verónica Lezama Jara

Número de Carné: 803452 Número de cédula: 1-1511-0146

Correo Electrónico: vlezamaj92@gmail.com

Fecha: 14/16/21 Número de teléfono: 8896-4490

Nombre del Director (a) de Tesis o Tutor (a): Dania Chavama Núñez

Mlezama

FIRMA ESTUDIANTE

Nota: El presente documento constituye una declaración jurada, cuyos alcances aseguran a la Universidad, que su contenido sea tomado como cierto. Su importancia radica en que permite abreviar procedimientos administrativos, y al mismo tiempo genera una responsabilidad legal para que quien declare contrario a la verdad de lo que manifiesta, puede como consecuencia, enfrentar un proceso penal por delito de perjurio, tipificado en el artículo 318 de nuestro Código Penal. Lo anterior implica que el estudiante se vea forzado a realizar su mayor esfuerzo para que no sólo incluya información veraz en la Licencia de Publicación, sino que también realice diligentemente la gestión de subir el documento correcto en la plataforma digital Kerwá.

INTRODUCCIÓN

La creación y establecimiento de ciudades históricamente ha sido un proceso en constante evolución, lo cual data de hace miles de años. Aún sin ser ciudades como las conocemos en la actualidad, gracias al descubrimiento de la agricultura, la transición al sedentarismo y el establecimiento en zonas con potencial para el abastecimiento de bienes, se comenzaron a configurar asentamientos que representaron espacios no sólo de convivencia, sino de poderío económico y político.

Tal y como menciona Lewis Mumford en su libro *La Ciudad en la Historia* (1961), a través de las ciudades se “dio lugar a una enorme expansión de las capacidades humanas en todas las direcciones. Se efectuó la movilización de la mano de obra, el control de los transportes con largos recorridos, la intensificación de la comunicación a largas distancias en el espacio y el tiempo, **un estallido del espíritu inventivo** y, lo que no es menos importante, la promoción de un gigantesco desarrollo ulterior de la productividad agrícola.” (Mumford, 1961, pág. 24)

Aunado a lo anterior, desde la década de 1950, por eventos como la explosión de la natalidad (*Baby Boom*) y las mejoras en la salubridad pública (disminución de la mortalidad), se ha presentado un acelerado crecimiento demográfico a nivel mundial, lo que ha conllevado una mayor carga en las ciudades existentes, así como la creación de nuevas ciudades. Costa Rica no ha sido una excepción al respecto; el crecimiento de su población en la década 1950—1960 fue de alrededor de 4 por ciento anual, uno de los más altos del mundo lo que le hizo duplicar su población en menos de 25 años, pasando de 800.000 habitantes en 1950 a casi 2 millones en 1973 (Gómez-Barrantes, 1968).

En término de ciudades, se puede ver como hito histórico el establecimiento en 1956 del Área Metropolitana de San José, conformada por el cantón central de la provincia de San José, y los ocho cantones circunvecinos que están en su zona de influencia inmediata. A partir de este momento, reconoce su importancia política, debido a que en esta zona se concentran las instituciones gubernamentales más importantes y la mayor parte de las instituciones autónomas. También se reconoce su importancia económica, reflejada a partir de inicios de la década de 1960, donde se asientan cerca del 31 por ciento del total de industrias manufactureras del país, y en esa misma fecha, un 63% del valor de las transacciones comerciales y servicios se realizaban ahí (Instituto de Investigaciones Sociales, 1976).

Con esto, se propiciaron las migraciones de personas provenientes de otras partes del país, buscando mejores opciones de empleo y estudio, así como un mejor abastecimiento de servicios básicos. Este proceso se ha dado en más de una ocasión, en especie de “oleadas”, que por supuesto, no se dieron de

manera homogénea, por lo que, este crecimiento además de acelerado se dio sin planeamiento, creando configuraciones desorganizadas y promoviendo el desarrollo disperso de baja densidad en la periferia y el “Creciente abandono de áreas centrales por causa de la decadencia de sus actividades económicas y el deterioro de los activos inmobiliarios que contienen (Rojas, 2004, pág. 33).”

Todo lo anterior se fue acumulando con los años, y con el tiempo generó una serie de problemáticas, lo que desencadenó un severo abandono de la ciudad, tanto de sus pobladores, como de la autoridad municipal, a cargo de su organización y mantenimiento. Los datos demográficos incluso sirven como muestra de que, conforme avanza el tiempo, la población ha ido disminuyendo. Esto genera un círculo vicioso, en donde el deterioro no atrae nueva población, y la poca existente continúa yéndose, impidiendo tener una ciudad dinámica y activa, lo cual es esperado en ciudades capitales.

Estas constantes migraciones también generaron un fenómeno que diferencia (de manera despectiva) a San José. Y es que, a pesar de recientes y constantes esfuerzos de colectivos y entes educativos, San José no cuenta con un centro histórico consolidado, como sí lo tienen muchas otras ciudades latinoamericanas, y que corresponden a fuertes atractores de turismo, y fuentes de historia viva para cada país. En Costa Rica en general, la falta de visión de gobernantes y entidades a cargo, así como una tardía Ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico (1995), propiciaron la desaparición de muchos hitos arquitectónicos de trascendencia en la historia del país, los cuales fueron demolidos y reemplazados por edificios contemporáneos, como fue el caso de la antigua Biblioteca Nacional, la cual fue convertida en un parqueo.

Aunado a esto, esta nueva configuración del área metropolitana generó nuevas demandas en términos de movilidad y vías de transporte, pues ahora los traslados serían mayores. Un sistema de transporte ineficiente y obsoleto, además de una percepción de estatus social mayor al conseguir un vehículo, fueron grandes impulsores de un auge en la adquisición de vehículos particulares. De acuerdo con el Informe del Estado de La Nación, en 2018 Costa Rica era el tercer país Latinoamericano con más vehículos; únicamente superado por Argentina y México. La cantidad de autos particulares creció en un 60% en la última década, agudizando los problemas de movilidad urbana en la GAM y generando un mayor impacto para el ambiente (Programa Estado de la Nación, 2019).

El presente trabajo corresponde a un plan maestro para la ciudad de San José, específicamente para su distrito primero, Carmen. En este, se expone la situación actual de esta zona, en términos de su configuración urbana, social y económica, y a la vez si identifican sus problemáticas, con el fin de proponer mejoras que insten a la renovación urbana y el repoblamiento.

JUSTIFICACIÓN

Como mencionó Horacio Capel durante una entrevista en el año 2005: “La ciudad es el mejor invento del ser humano.” Su concepción como cúpula del poder económico, político y social no fue un proceso rápido, ni al azar. La capacidad de crear, centralizar y crear se ha gestado durante siglos, pero con mayor aceleración en tiempos más recientes. En general, todas las ciudades del mundo se han visto afectadas, de buena y mala manera, por dinámicas que se dan por el diario vivir, por quienes transitan y le viven. Estas dinámicas son un eje clave del estudio urbanístico, en dónde con el tiempo, ha abierto sus horizontes a la comprensión de aspectos más allá de lo morfológico, sino también lo sociológico, lo geográfico, es decir, la comprensión de la ciudad como un ente holístico y variado.

Con el fenómeno de la globalización, y su acelerado crecimiento, hablar del futuro de las ciudades se vuelve complejo y hasta incierto. Capel también menciona que es preciso “reconsiderar el modelo existente de desarrollo urbano, introduciendo cambios sustanciales en la forma y función de la ciudad – un enfoque que reconfigura el espacio urbano mediante el planeamiento y diseño adecuado, creando una ciudad a escala humana en la que la diversidad, la conectividad y la integración física están todos interrelacionados y la prosperidad se comparte” (Capel, 2016, pág. 27).

Estas reconfiguraciones requieren grandes esfuerzos no únicamente de los planificadores urbanos, sino, una gran voluntad política. El papel de los gobiernos locales es trascendental en la creación de ciudad, pues son ellos los principales encargados de legitimar y velar por la calidad de la ciudad y sus espacios para sus habitantes y visitantes.

En el caso de la ciudad de San José, esta ha experimentado una serie de cambios en diversas fases a lo largo del tiempo. Como ciudad capital, se reconoce como principal reto la tendencia de dispersión y abandono del área central, cuyas funciones e importancia económica han sido usurpadas por nuevo desarrollo en la periferia. A pesar de esto, San José cuenta con algunas ventajas, que, si bien tienen grandes oportunidades de mejora, son un factor fuerte para la concepción de una ciudad consolidada:

- Una red vial y sistema de transporte público que implica el paso obligatorio de cientos de personas diariamente, los cuales utilizan los servicios de la ciudad.
- La inversión por parte de la Municipalidad de San José en espacios públicos tales como parques y plazas, así como de vías peatonales conectadas a estos hitos. Esto ha permitido una mayor seguridad y sugestión de uso a la hora de recorrer la ciudad.

- A diferencia de otras ciudades centrales del país, se cuenta con un Plan de Regeneración Urbana y Repoblamiento para San José, como primera aproximación en el intento de volver a traer población a los distritos de concepción original de San José.

Aunado a lo anterior, en los últimos años se ha dado la concepción e implementación de tres proyectos icónicos: Transversal 24, Centro Histórico de San José y Ciudad Gobierno, todas asociadas a transformaciones urbanas clave para la regeneración de la ciudad.

1. Transversal 24:

Abarca el corredor adyacente a los márgenes del eje ferroviario (principal eje conector) que recorre el cantón de San José desde Pavas hasta Aranjuez. Como punto de partida para la regeneración urbana, se selecciona dentro del distrito Hospital el sector denominado como Zona Cero, sitio caracterizado anteriormente por un modelo económico vinculado al sector primario y secundario. El fin de este proyecto es evolucionar diversificando la estructura económica de la ciudad, transformado por economías globales de alta tecnología, relacionado al sector terciario, y el fortalecimiento de la economía local.

El principal objetivo es realizar mejoras significativas del eje de intervención de 1,3 km aproximadamente, alrededor de 33 000 m² (área adyacente al eje) donde se prevé, entre otros, la arborización, peatonalización y accesibilidad, creación de espacio público y conectividad. Así como la revitalización de la zona a raíz de este equipamiento.

Este proyecto se conecta con otros en la capital, por ejemplo, a través de las propuestas del TEC como el Proyecto de Fortalecimiento de la Gestión Pública Urbano Territorial, que le otorgan predominancia al núcleo urbano, vinculándolas con las futuras propuestas en la Zona Cero, que permitirían una mayor vinculación norte - sur, como es el caso del conector propuesto para la calle 2 en unión con el Centro Histórico (Tándem Arquitectura, 2018).

2. Centro Histórico de San Jose 1851:

El proyecto nace del Convenio de cooperación académica y profesional entre la Municipalidad de San José y el Instituto Tecnológico de Costa Rica, cuyo fin es la rehabilitación del centro Histórico y ensanches de la Ciudad de San José. Su fin último es el de recuperar la habitabilidad y funcionalidad de la ciudad, asociando los inmuebles de valor histórico patrimonial a una estrategia de uso activo y puesta en valor impulsado por la actividad cultural, turística, comercial y habitacional para proyectar a la ciudad capital como destino de interés a sus habitantes y al turismo.

El mismo quedó instaurado mediante Acuerdo I, del Concejo Municipal, Artículo IV de la Sesión Ordinaria 141 del 8 de enero del 2013, delimita la zona comprendida entre avenidas 7 y 10 y entre calles 9 y 12, así como una serie de zonas circundantes definidas como **Zona de Ensanche** que incluyen los barrios Amón, Otoya, Aranjuez, al noreste, México al noroeste, San Francisco y Pithaya al oeste, Ángeles y Cristo Rey al suroeste, Dolorosa al sur, la Cruz, San Cayetano y Luján al sureste y La Soledad, González Lahman, Buenavista y La California al este (Tecnológico de Costa Rica, 2017).

3. Ciudad Gobierno:

Iniciativa del gobierno central de concentrar en un solo espacio territorial, Instituciones Gubernamentales y actividades administrativas, facilitando a la ciudadanía las diversas tareas y trámites que en ellas se realizan, así como para las instituciones la posibilidad de bajar los altos costos de pago de alquiler por concepto oficinas y otros inmuebles que dichas entidades realizan, además de reducir gastos en energía, agua, telecomunicaciones, vigilancia y transporte, entre otros.

La ubicación de Ciudad Gobierno coincide con los resultados de los estudios realizados en el marco de la iniciativa ICES del BID, en los cuales se evalúa la aptitud para la renovación y desarrollo urbano del cantón, identificando cuales son las zonas de San José que se encuentran mejor posesionadas respecto a la accesibilidad y equipamiento más favorables.

Debido a que una de las zonas importantes a desarrollar urbanísticamente definidas, es la zona que incorpora la Estación del Pacífico, Plaza González Víquez, Edificio del MOPT, y sus alrededores, el Proyecto Ciudad Gobierno se constituye en un detonante para la renovación y regeneración de esa zona. Bajo el Decreto Ejecutivo N°39330-MOPT-H-PLAN-MIVAH – 10 de febrero de 2016, esta iniciativa fue declarada de Interés Público (Municipalidad de San José, 2016).

A pesar de lo antes citado, en donde se ven importantes iniciativas para mejorar la ciudad, sus espacios, y además la atracción de nueva inversión, y aunado con la existencia de un Programa de Regeneración y Repoblamiento para San José, el desarrollo de proyectos puntuales se da en muchos casos en zonas que no presentaban deterioro, donde se concentran los grupos de mayor poder adquisitivo, o en donde la intervención no es tan urgente como en otros sitios. Por tal razón, resulta fundamental la creación de una estrategia de renovación urbana dirigida a regenerar las áreas que se encuentran actualmente física y funcionalmente deterioradas, en donde se vinculen políticas Estatales y alianzas público-privadas que le devuelvan el dinamismo a San José como ciudad capital.

PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

Desde su concepción como ciudad, San José ha contado con una serie de ventajas y atractores, lo cual, desde luego, fue una de las principales razones de su establecimiento y consolidación como capital. Sin embargo, con el paso del tiempo, se han ido presentando diversos cambios que han impactado de forma negativa la configuración e imagen de la ciudad.

Uno de los primeros cambios que se identifican, es el fenómeno del *Urban Sprawl*, o dispersión urbana, la cual se puede definir como el desarrollo residencial y comercial de baja densidad (inicialmente) en terrenos no desarrollados (Conserve energy, 2017). Como consecuencia de lo anterior, fue inevitable el crecimiento de la red vial cantonal y nacional, con el fin de poder conectar los nuevos lugares poblacionales con el centro de San José, la cual se mantuvo como el centro de muchas actividades económicas, mas no de habitación. Este proceso se dio de manera desorganizada, con la presencia de un exponencial crecimiento de la flota vehicular, y poca inversión y priorización para el transporte público.

A esto se le puede añadir los principios de *Rururbanización*, donde esta dispersión se da con la idea de un potencial mejoramiento de la calidad de vida por el contacto con la naturaleza; la imagen bucólica del paisaje. Esta expansión ha generado claras problemáticas como el asentamiento en las zonas de riesgo y fragilidad ambiental por factores geológicos e hídricos, así como un encarecimiento del gasto público por abastecer a esta población en dispersión, por mencionar algunas.

Estos factores provocaron que San José fuera perdiendo su población. Datos censales muestran una clara disminución poblacional en los cuatro distritos principales: Carmen, Merced, Hospital y Catedral, pero siendo Carmen el mayormente afectado por esto (imagen 1).

DISTRITO	CENSO 1963	CENSO 2011
Carmen	9225	2702
Merced	22064	12257
Hospital	38361	19270
Catedral	31516	12936
TOTAL	101.162	47.165
DENSIDAD	106 Habitantes /Ha	35 Habitantes/Ha

Imagen 1: Cantidad de población en los cuatro distritos principales de la ciudad de San José, según los Censos de 1963 y 2011.

Fuente: Datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos, elaboración por Mario Fallas Paniagua, 2013.

Esta pérdida de población fue disminuyendo las dinámicas barriales, lo cual provocó una pérdida de identidad como Josefino o “Chepeño”. Tal y como menciona Ide-Pairoa (2012), esto provoca *la pérdida del valor residencial del centro urbano y la problemática del deterioro físico, con la consiguiente pérdida de su tejido social y barrial* (Ide-Pairoa, 2012).

La ausencia o disminución de población a su vez conlleva un deterioro urbano, debido a la subutilización de la infraestructura y equipamientos, así como abandono de estos, generando una imagen de descuido de la ciudad. Como afirman Segovia y Neira (2005), *la calidad del espacio urbano se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad para acoger y mezclar distintos grupos y comportamientos, y por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y la integración cultural* (Segovia & Neira, 2005).

Estos espacios poco habitados y visitados aumentan la percepción de inseguridad, y a su vez la menor presencia de personas facilita los delitos. Tal como muestran datos del Organismo de Investigación Judicial, en el periodo 2009-2012, se presentaron en promedio 233 asaltos atendidos y/o denunciados solamente en el distrito Carmen (Organismo de Investigación Judicial, 2013).

Por tal razón, es importante conocer ¿qué tipo de modificaciones urbanas, legales y políticas son necesarias para poder tener una ciudad habitable y sustentable?, esto con el fin de formular con una propuesta integral que mejore la dinámica y funcionalidad de este sector.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL:

Desarrollar un plan maestro para la Renovación Urbana del sector Noreste de la ciudad de San José – distrito Carmen, con el fin de contar con una propuesta integral que mejore la dinámica y funcionalidad de este sector.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Indagar sobre los principales conceptos relacionados a la renovación y planificación urbana, así como sus principios de diseño, con el fin de reconocer sus aplicaciones y alcances en estudios como el presente.
- Realizar un diagnóstico social, físico y económico del área de estudio, así como exponer el contexto legal e institucional nacional, con el fin de identificar problemáticas y áreas de oportunidad a tratar en el plan maestro.
- Desarrollar una estrategia general de renovación urbana en la zona de intervención propuesta, mediante una propuesta de diseño urbano, que sea social, cultural, ambiental y económicamente viable.

INSUMOS TEÓRICO-CONCEPTUALES

En esta sección, se presentan los insumos teórico-conceptuales en los que se basa este trabajo de investigación. Cada uno de ellos se abordará de manera integral tanto en la fase de diagnóstico, como en la fase de propuesta del plan maestro. Así mismo, servirán como criterios en la fase de evaluación de la propuesta.

1. La Habitabilidad Urbana

La habitabilidad urbana se refiere a la optimización de las condiciones de la vida urbana de personas y organismos vivos, y a la capacidad de relación entre ellos y el medio en el que se desarrollan (Rueda, 1996). Una ciudad habitable debería de permitir e incentivar la calidad de vida, lo cual en el contexto urbano se vincula a las características y cualidades del espacio, entorno social y medio ambiente que contribuyen singularmente a dar a la gente una sensación de bienestar personal y colectivo (Observatorio Municipal, 2010).

Esta sensación de bienestar de la habitabilidad urbana vista en un contexto amplio toma en consideración aspectos de necesidades básicas del individuo, así como componentes subjetivos, sociales y comunitarios (Alvarado, Adame, & Sánchez, 2017), las cuales se puede considerar como variables básicas para su estudio. Estas variables se clasifican en cuatro grupos, relacionadas con la morfología y la compacidad, con los elementos de atracción, las condiciones de confort y con la accesibilidad simultánea a los servicios. Los tres primeros determinan el grado de habitabilidad en el espacio público, el cuarto determina la habitabilidad en el entorno urbano (Ayuntamiento Vitória-Gasteiz, s.f). La habitabilidad urbana, por tanto, será producto de la suma de ambos índices, como se muestra en la imagen 2:



Imagen 2: Variables de la habitabilidad urbana.
Fuente: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona, s.f.

Salvador Rueda enlista una serie de habitabilidades cuya integración representan los requerimientos para obtener las mejores condiciones para vivir en ciudad (Rueda, Urbanismo ecológico, 2004):

- La primera, referida al **espacio público**, el cual denota como el principal rasgo de una ciudad habitable, al presentar la posibilidad de hacer uso del conjunto de funciones potenciales del espacio público sin restricciones.
- El siguiente aspecto son los **servicios básicos y equipamientos**, donde sus características (dimensiones, funciones, etc.) están relacionadas y se acomodan a las peculiaridades del tejido urbano y a la población que sirve; estos serán determinantes para fijar el grado de habitabilidad del ámbito.
- La **cohesión social**, referida a la existencia de espacios habitables que potencien la diversidad social, la estabilidad y la complejidad de la red de relaciones de personas. La tendencia actual de producir ciudad es, en sentido contrario, la segregación social en el territorio.
- La **biodiversidad**, en donde la existencia de áreas verdes y espacios de esparcimiento de calidad sean suficientes para la totalidad de la población. Este es el rasgo más notorio en términos de calidad de vida, y parte de lo discutido en las problemáticas, como una de las primeras razones de abandono de la ciudad, que es justamente la búsqueda de la porción bucólica del paisaje, la cual se ha ido perdiendo por la prevalencia de la edificación y desarrollo urbano gris.

La habitabilidad puede concebirse también desde dos perspectivas: la habitabilidad interna o habitabilidad en el interior de la vivienda y la habitabilidad externa, la cual se refiere al siguiente nivel sistémico o entorno urbano inmediato, es decir la relación entre la vivienda y el vecindario donde se ubica (Moreno, 2008), la cual es la que compete en esta investigación. Bajo este precepto, los autores Landázuri y Mercado (2004) introducen los conceptos directrices en el diseño urbano, con el fin de evaluar el impacto de la morfología urbana en la percepción de la ciudad (Ver imagen 3) (Lándazuri & Mercado, 2004). Estos conceptos se analizan a continuación.



Imagen 3: Tipos de habitabilidad.

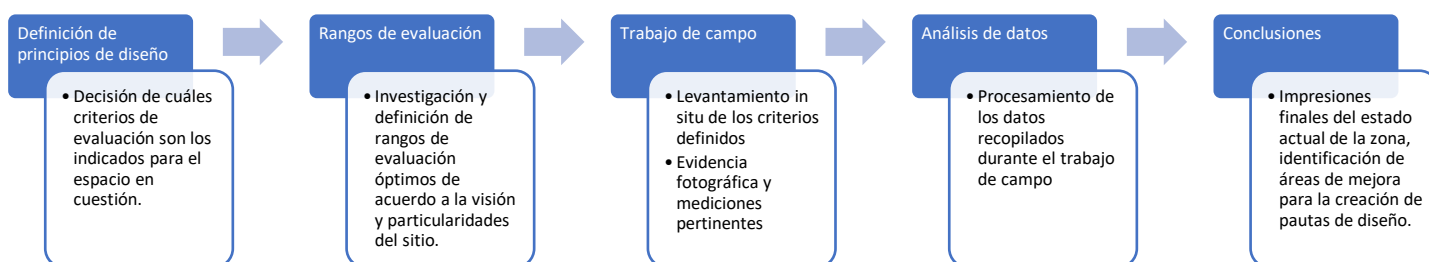
Fuente: Moreno, 2008, con base en Landázuri y Mercado, 2004.

Criterios de diseño urbano

Las directrices y criterios de diseño urbano son una herramienta fundamental para reconocer las condiciones actuales del espacio urbano. El fin de su implementación es el diagnosticar y analizar los espacios, con el fin de identificar qué sectores se encuentran en mejores y peores condiciones, y así proceder a proponer pautas de diseño.

De acuerdo con la investigación de Arteaga (2009), citada por Borrero-Durán (2015), la definición de los criterios correctos dependerá de diversas variables. Arteaga acota lo dicho por Gehl: los valores de un buen entorno físico son encontrados en espacios públicos que permiten una variedad de actividades y acontecimientos sociales; y también lo dicho por Lynch, en donde califica a espacio de calidad como el resultado del conjunto del lugar y de la sociedad que lo ocupa. Y por último, para Solá-Morales las buenas ciudades deben alcanzar valores como la temporalidad, la simultaneidad y la diversidad (Arteaga, 2009). Todos coinciden en la necesidad de que el espacio cuente con todo lo necesario para desarrollar la mayor cantidad de actividades posibles. A esto, debería de agregársele además la capacidad del espacio para ser accesible para todos, en términos de movilidad y legibilidad de este.

Es por esto por lo que se debe de contar con una metodología que permita el estudio de los espacios en todas sus escalas, con el fin de conseguir los resultados más concisos posibles. Los resultados, a pesar de estudiarse en escalas distintas, deben de compaginarse, pues al final el espacio es un todo. A continuación, se enlista el proceso metodológico de implementación:



Es importante siempre considerar en estos estudios la temporalidad, pues el uso de los espacios cambia según la hora, y, por ende, se tendrán diferentes actividades. No se debe de juzgar a un espacio con una única visita, por lo que se considera adecuado el vivir el espacio a diferentes horas, y aún mejor, conversar con quienes usualmente lo utilizan, pues son ellos quienes tendrán un mejor juicio que el nuestro. A continuación, se estudian conceptos de diseño urbano a escala macro e intermedia, correspondientes a

legibilidad, variedad, concentración, permeabilidad y versatilidad, los cuales se toman como base y referencia en la fase 1 de diagnóstico.

- Legibilidad:

La legibilidad puede definirse como la facilidad con la que un entorno o una forma urbana puede ser reconocida y organizada en unidades coherentes, aprendida y recordada (Universitat de Barcelona, 2016); es decir, determina la capacidad para comprender la forma en que se organiza un espacio. Para el caso particular de la zona de estudio, resulta trascendental el conocer la articulación entre las edificaciones y su relación con la ciudad.

Acá se identifican los **hitos**, los cuales corresponden a puntos de referencia en el exterior, a los cuales el observador no ingresa; su principal característica es la singularidad. Y también se identifican los **nodos**, que son puntos estratégicos a los que puede ingresar un observador y constituyen focos intensivos de confluencias y actividades (Lynch, 2015).

- Variedad:

Capacidad de un espacio para intensificar la vida urbana, medida por la amplitud en la gama de posibilidades que ofrece un espacio (Borrero, 2015). De la variedad, lo fundamental es conocer los tipos y cantidad de usos que permite un espacio, así como su localización y variación según temporalidad. De esta manera, se reconocerá que hay ciertas horas del día en que un espacio sea utilizado de manera más intensa que en otros, así como puede variar también el tipo de usuarios. Como principios de diseño se reconocen:

- ✓ El espacio público debe de contar con actividades por realizar
- ✓ En el espacio público debe de poderse ver lo que se realiza
- ✓ El espacio público debe tener las condiciones para poder llegar a él y sus actividades
- ✓ El espacio público debe de alentar quedarse en él

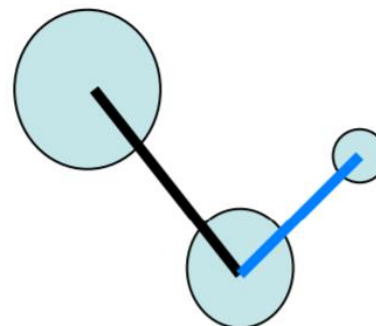


Imagen 4: Legibilidad.
Fuente: Calidades del espacio urbano. – Daniel Morgan, s.f



Imagen 5: Variedad.
Fuente: Calidades del espacio urbano. – Daniel Morgan, s.f

- Concentración:

Ligado a lo anterior, la concentración insta a la maximización en el uso del espacio, pues observa la cantidad de actividades que convergen en un sitio, con el fin de enriquecer la dinámica. Cabe aclarar que la densidad no siempre se traducirá en intensidad de uso, pues siempre debe de considerarse la capacidad de hacer al espacio adecuado a las condiciones del momento, y que se le dé valor y significado social. La dinámica hace perceptible la vitalidad urbana, pues no necesariamente una alta concentración va a lograr dinamismo (Borrero, 2015). El fin de una dinámica concentrada debería de estar a su vez integrada. Como principios de diseño:

- ✓ Deben de generarse actividades en los bordes que inviten a llegar
- ✓ Deben generarse diferentes actividades que se alienten mutuamente – Conexión y retroalimentación.

- Permeabilidad:

La permeabilidad corresponde al número de maneras alternativas de pasar por un ámbito. Morgan (2006) anota que “El entorno construido debe proveer, para sus usuarios, un ámbito esencialmente democrático, enriqueciendo sus oportunidades por medio de maximizar el grado de escogencia disponible para ellos” (Morgan, 2006, pág. 2). Sus principios de diseño buscan el:

- ✓ Maximizar el acceso funcional y sensorial a las actividades existentes en el área.
- ✓ Maximizar el número de maneras alternativas de atravesar e ir de un lugar a otro dentro del sitio

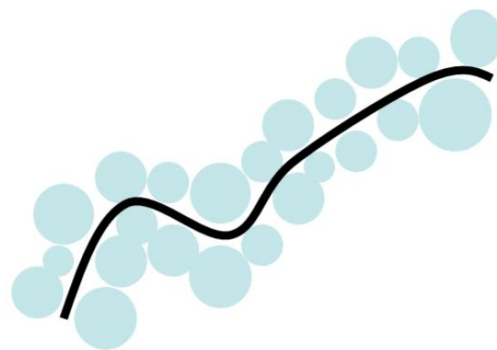


Imagen 6: Concentración.
Fuente: Calidades del espacio urbano. – Daniel Morgan, s.f

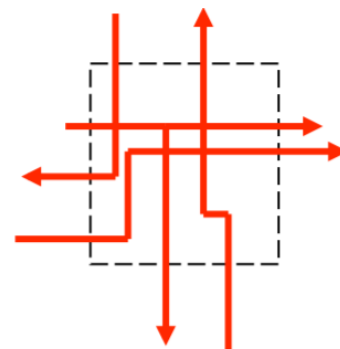


Imagen 7: Permeabilidad.
Fuente: Calidades del espacio urbano. – Daniel Morgan, s.f

- Versatilidad:

Capacidad de un espacio de adaptarse a distintos usos. Los lugares versátiles pueden utilizarse con diferentes propósitos, es decir, ofrecen a sus usuarios mayor escogencia, que los lugares cuyo diseño los limita a un solo uso (Morgan, 2006). Con lo que a usos respecta, los lugares en condiciones óptimas deben de contar con variedad y versatilidad simultáneamente. Su principio de diseño es el de proveer ámbitos que generan muchas más posibilidades de usos y actividades, relacionado a la configuración espacial y entorno externo.

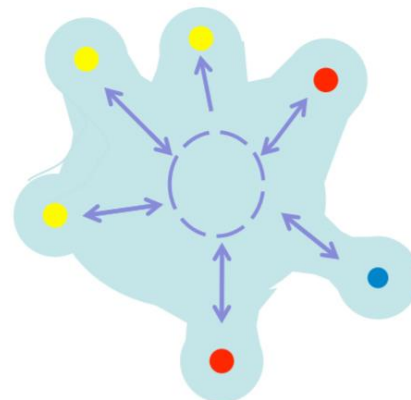


Imagen 8: Versatilidad – Robustez.
Fuente: Calidades del espacio urbano. – Daniel Morgan, s.f

Estudio de caso de habitabilidad urbana: Las Supermanzanas de Barcelona

Con el fin de comprender mejor cómo desde la planificación urbana se puede fomentar la habitabilidad, se considera relevante el estudio del caso de la Supermanzanas en Barcelona, España. Para empezar, una Supermanzana corresponde a una célula urbana que permite mediante la agrupación de varias manzanas tradicionales, en un espacio de 160,000 m², con la intención de contar con una organización más eficiente de la movilidad (Ver imagen 9) y con ello una mejora significativa del espacio público, lo cual potenciaría la relación y el encuentro entre los transeúntes, así como permitiría desde el paseo, hasta el juego (Bambó & Monclus, 2019).

Jerarquía viaria en el modelo de Supermanzana

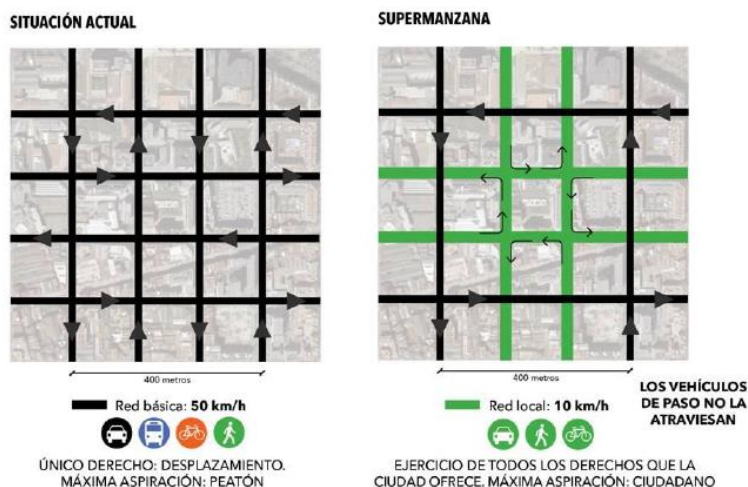


Imagen 9: Esquema de jerarquía viaria basado en el modelo de Supermanzanas.

Fuente: BCNecología, 2016.

Como base e inspiración del surgimiento de las Supermanzanas, se tienen los estudios de Ildefons Cerdà (1815-1876) pionero urbanista español, con su renombrado “Plan Cerdà”, el cual fue un plan reforma y de ensanche de la ciudad de Barcelona en 1860, con la propuesta de manzanas en cuadrícula hipodámica, con chaflanes de 45° que permitían una mejor visibilidad (Permanyer, 2008). Puede decirse que es un plan visionario, pues aún para la época, consideró el tráfico y el transporte, junto con la luz solar y la ventilación, al crear sus característicos bloques octagonales (Ver imagen 10). La idea central era que la ciudad debía respirar y que la creciente población podía extenderse por igual, así como proporcionar espacios verdes dentro de cada bloque.

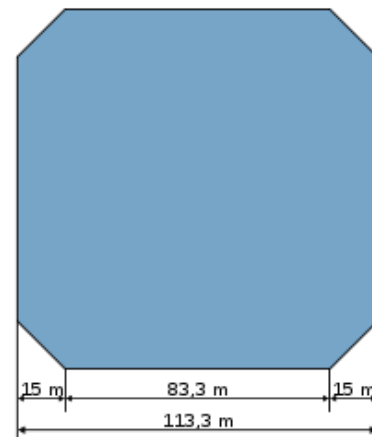


Imagen 10: Bloque octagonal de las manzanas.
Fuente: BCNecología, 2016.

Por supuesto, a pesar de lo anterior, Cerdà no dimensionó jamás el crecimiento que recibiría la ciudad, además de la intensificación en el uso de automotores. Barcelona enfrentaba entonces el proceso continuo de densificación de la ciudad, lo cual agregó una gran masa residencial en su interior, así como en los municipios aledaños, transformando la zona en una Metrópolis integrada que creció en un millón y medio de habitantes entre 1950 y 1980. Al mismo tiempo, este proceso de crecimiento fomentó una periferia urbana incompleta debido a la falta de servicios, centralidad y simbolismo, lo que generó un aumento progresivo de la segregación social y los conflictos urbanos. Por tal razón, para 1987, Salvador Rueda, el entonces director de los servicios del Medio Ambiente del Ayuntamiento de Barcelona presenta la idea de la Supermanzana. Para 1993, se implementa la primera en el distrito Ciutat Vella (Rueda, 2016).

Operación y objetivos de las Supermanzanas:

Las supermanzanas albergan todas las funciones potenciales del espacio público y, además, circulan el vehículo del residente, la carga y descarga en ventanas temporales establecidas, las emergencias, los servicios, etc., es decir, en el espacio público de las intervías funciona todo exactamente igual que lo normal, a excepción de la circulación del vehículo de paso. Sin la circulación del vehículo de paso, el resto de los usuarios del espacio público pueden hacer compatibles sus objetivos (Rueda, 2016).



Imagen 11: Transición del espacio tras la aplicación del plan de Supermanzanas.
Fuente: Rueda, S. (2016)

Para poder implementar una supermanzana funcional, se depende en su mayoría de voluntad política (aval del ayuntamiento) y los procesos de participación ciudadana. Como actores involucrados, se cuenta con la participación de los vecinos y vecinas, entidades y colectivos específicos de cada territorio; con entidades de ciudad; y con expertos, con el fin de integrar todas las visiones, fijar criterios, y diseñar las supermanzanas, así como una evaluación conjunta para comprobar la consolidación del proyecto a cada territorio a través del seguimiento de indicadores. El Área de Ecología, Urbanismo y Movilidad del Ayuntamiento acompaña el despliegue de las supermanzanas apoyando los distritos, tanto en el diseño como en la ejecución del modelo (Rueda, 2016).

Se calcula que los costes para poner en marcha una supermanzana funcional rondan entre los 50 000 y 100 000 euros. El costo de la implantación del total (503) de supermanzanas funcionales sería menor a los 100 millones de euros, distribuidos entre toda el área, con variaciones según los tipos de intervenciones a realizarse en cada una. La imagen 12 muestra los principales ejes de intervención y sus objetivos, según lo planeado.

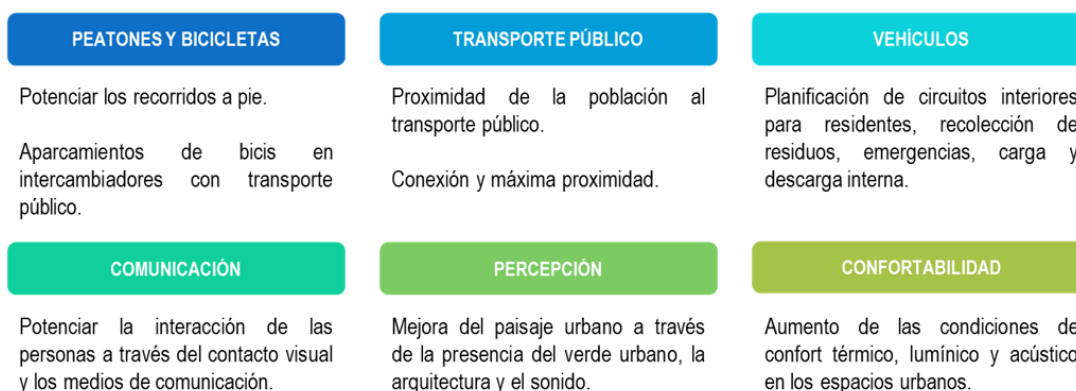


Imagen 12: Objetivos de las Supermanzanas, de acuerdo a los ejes principales de intervención.

Fuente: Elaboración propia según datos de BCNecología, 2016.

Como con todo proyecto, hubo un grupo de detractores, con resistencia al cambio y a la implementación de los tratamientos urbanos que desincentivan el uso del vehículo particular. Muchos residentes y comerciantes se sintieron excluidos del proceso, argumentando una implementación forzada del modelo, y que eran pocas las empresas que se beneficiaron de un mayor tráfico peatonal en comparación con otras que dependían del acceso de vehículos privados (Bambó & Monclus, 2019). Sin embargo, aunque estos factores pueden haber jugado un papel importante, la realidad es más compleja: **La política urbana y la adaptación a la transformación se mezclan inevitablemente con cuestiones de poder.**

2. Renovación urbana

El concepto de renovación urbana fue acuñado en la década de 1950 por el economista estadounidense Miles Calean, el cual se refería a esta como la “Revitalización de barrios deteriorados mediante procesos de reutilización del terreno y de los edificios, mejora del ambiente urbano y de la gestión de cada área, participación de los ciudadanos y utilización de fondos públicos, tanto para regenerar las zonas como para atraer más inversión privada” (Richardson, 1971, pág. 213). Sin embargo, desde la práctica, las primeras operaciones de renovación urbana se dan en la temprana ciudad industrial, como método para la reforma social en Inglaterra, como una reacción a las condiciones deplorables e insalubres de los más pobres en las ciudades en rápida industrialización del siglo XIX (Berrios-Espezúa, 2010).

En Costa Rica, desde finales de la década de 1960, se comenzaron a presentar esfuerzos por parte del gobierno nacional, de los gobiernos locales, así como de colectivos independientes, con el fin de contar con ciudades habitables y ordenadas. Más concretamente, desde este periodo, se cuenta con la Ley 4240 de Planificación Urbana (1968), cuya misión es ordenamiento y contención de la expansión de los centros urbanos.

Específicamente, es en el Capítulo Sexto de esta ley que se contempla la Renovación Urbana, con la figura de un reglamento por crear, en donde se contaría con ciertos parámetros con derechos y deberes para los gobiernos locales (Ley 4240, 1968). Sin embargo, no fue hasta el año 2017 que se publica el Reglamento de Renovación Urbana, bajo la tutela del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU). En este, se define a la Renovación Urbana como:

Proceso que busca brindar a los espacios deteriorados de las ciudades condiciones óptimas para la calidad de vida de sus habitantes, la conservación ambiental y el aumento en la competitividad territorial. Está dirigido a erradicar estructuras inhabitables, zonas de tugurios, rehabilitar las áreas urbanas en decadencia o estado defectuoso, conservar áreas urbanas y prevenir su deterioro, de conformidad con el artículo 1° de la Ley de Planificación Urbana. Lo anterior podrá incluir áreas de parque, patrimonio arquitectónico o intangible, facilidades comunales, equipamiento e infraestructura urbana, vivienda, foresta o corredores biológicos interurbanos (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017).

Dicho reglamento, en su Capítulo II, contempla los tipos de intervención para renovación urbana, los cuales se definen según sus causas o necesidades. El presente trabajo se enfoca en la causa #9, **Revitalización Urbana**, la cual es definida como:

Áreas urbanas disfuncionales que presentan potencial para renovar y repoblar, que requieran transformaciones físico-espaciales o socioeconómicas que los hagan funcionales y accesibles, en busca del interés común (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017).

Se puede entonces entender que el fin de toda intervención y plan urbanístico, creado debe ser el de mejorar la calidad de vida de todas las personas, tomando en consideración la mayor cantidad de variables entre estilos de vida, limitaciones y usos del espacio, y por supuesto, con el menor impacto posible al medio ambiente. Esto implica a su vez que se debe abordar como un proceso abierto, con una visión de la ciudad como un organismo vivo y en constante transformación y evolución, para lo que se necesitan acciones políticas, sustentadas en el debate sobre el estado de la ciudad y la disposición de medios para la modificación de ese estado inicial, donde la técnica urbanística es un instrumento destinado a facilitar la toma de decisiones (Foro Edificación Sostenible de la Comunitat Valenciana, 2015).

En el capítulo V del Reglamento de Renovación Urbana, se mencionan también los diferentes Instrumentos de Gestión del Suelo, los cuales pueden definirse *como los diferentes métodos y procedimientos de carácter administrativo, financiero y de gestión, con los que dispone un municipio para hacer operativo sus planes de renovación y regeneración urbana* (Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, 2017). Para efectos del presente trabajo, el enfoque se da en uno de los instrumentos: El reajuste de terrenos, el cual a su vez deberá establecer un Modelo de Reparto de Cargas y Beneficios.

El Reajuste de Terrenos corresponde a un método de desarrollo urbano de ejecución compartida, en donde los propietarios, inversionistas, promotores y agentes privados contribuyen en el financiamiento y realización del proyecto, dividiendo los costos y beneficios del desarrollo urbano. Esta práctica debe de estar autorizada por una ley y reglamentos específicos (como el Reglamento de Renovación Urbana del INVU), y su ejecución deberá estar a cargo de una agencia de implementación, la cual es responsable por el proceso de transformación de las diversas unidades de tierra contempladas en la delimitación del proyecto (De-Souza, 2009).

De acuerdo con Doebele (2002) existen dos tipos de reajuste de terrenos:

- Reconfiguración de predios originales para que parte de sus áreas sean cedidas para las estructuras públicas, y la parte restante sea reconfigurada para asegurar un uso más eficiente del suelo.
- Recuperación de los mayores valores del suelo derivados del mejoramiento de los aprovechamientos y condiciones urbanísticas de los predios (Doebele, 2002).

En la imagen 13, se muestra con claridad el paradigma actual, versus lo que se podría esperar tras la intervención mediante el reajuste de terrenos:

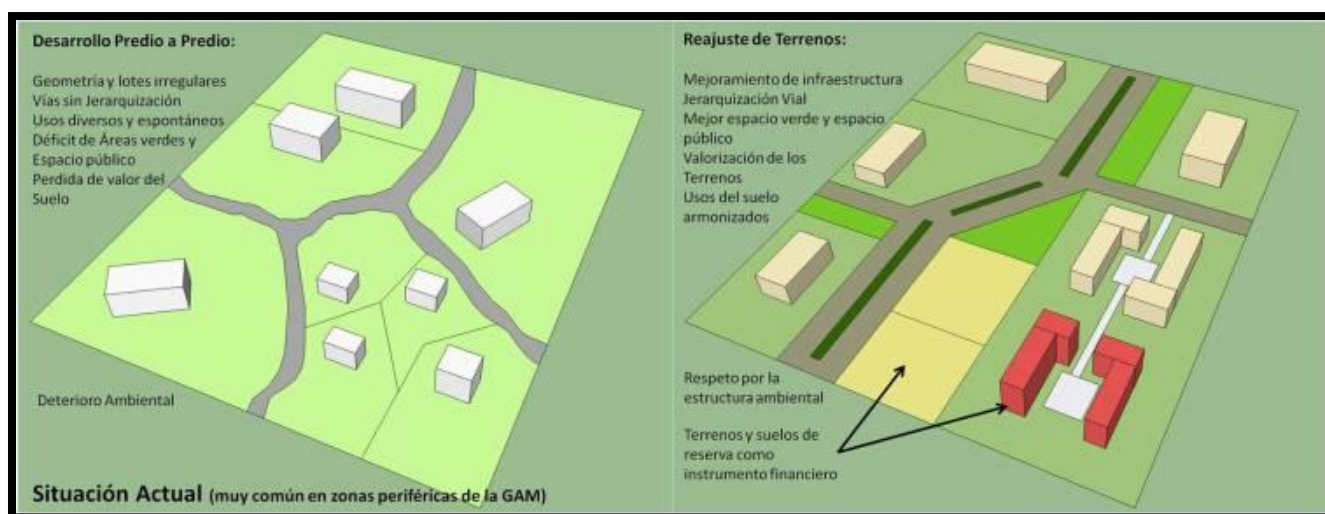


Imagen 13: Reajuste de terrenos.

Fuente: Arq. Roy Jiménez. <https://urbe21blog.wordpress.com/2016/08/23/que-es-el-reajuste-de-terrenos/>

Con respecto a la división de costos y beneficios, puede definirse como un esquema complementario de gestión del suelo, citado en el artículo 19 del RRU, con el que se busca garantizar el reparto equilibrado de las cargas y los beneficios del ordenamiento urbano *mediante la asignación de edificabilidad, obligaciones urbanísticas emanadas de la entrega de beneficios, financiación de los sistemas públicos naturales y artificiales que se consideren estratégicos, y la determinación de los instrumentos y procedimientos básicos de gestión* (Universidad de Los Andes, 2018).

Es importante también hacer hincapié en lo también mencionado por Doebele (2002), que para la implementación del reajuste de tierras se requiere el cumplimiento de los siguientes pasos:

1. Delimitación del ámbito, normalmente realizada por el sector público y/o propuesta por los agentes privados, promotores o propietarios de suelo del área a ser intervenida.

2. Formulación del proyecto urbanístico para el ámbito de aplicación, en el cual se definan las áreas públicas y privadas, establecidas por la norma urbana o concertadas.
3. Valoración de las infraestructuras públicas y estimación de los precios de mercado de los nuevos predios privados resultantes del proyecto urbanístico.
4. Reasignación de los predios privados resultantes a los propietarios originales.

Para efectos del presente trabajo, el enfoque se da en los puntos 1 y 2, al estar contemplados en la etapa formulación del Plan Proyecto de Renovación Urbana, según lo estipulado en el RRU en su artículo 21. Por tal razón, resulta importante estudiar los propósitos de la renovación urbana, así como algunas estrategias para su implementación.

Propósitos de la Renovación Urbana

Debido a las particularidades del área de estudio, su historia y morfología, un único tipo de renovación urbana no cumple con las necesidades de intervención. Por tal razón, se presentan los cuatro tipos enlistados en el Reglamento antes citado (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017), calificados según el grado de urgencia de aplicación:

Urgente:

- **Rehabilitación:** Mejoramiento de un área urbana predominantemente construida que permite su recuperación integral. Variación de la densidad de población, expropiación o demolición de edificaciones en riesgo o insalubres, la reparación y modernización de servicios comunales, así como la construcción de redes viales adecuadas.
- **Remodelación:** Modificación de un conjunto urbano para su reutilización. Este tipo de intervención podrá incluir parámetros constructivos, vialidad, readecuación de servicios básicos, rectificación de medidas prediales, provisión de áreas libres para fines recreativos, espacios para equipamiento y servicios urbanos, etc.

Considerable:

- **Regeneración:** Proceso integral y dinámico que actúa sobre los factores que originan el deterioro de un área urbana con el fin de impulsar una recuperación paulatina de su estado original, para lograr su uso intensivo y un aprovechamiento colectivo. Dichas acciones son enmarcadas tanto en el aspecto físico-ambiental, como en lo económico-social.

Intrínseco:

- Conservación: Acciones que tienen por objetivo la protección del patrimonio histórico, arquitectónico e intangible, así como de los recursos naturales, para asegurar su preservación. Asimismo, rige la Ley de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica N°7555.

3. Planes maestros urbanos

Los planes maestros corresponden a una herramienta para guiar y administrar el crecimiento de las ciudades de manera planificada. Idílicamente, un plan maestro debe de tener la capacidad de ordenar, transformar y mejorar territorios urbanos en forma integral, en conjunto con la comunidad. A través de estos, se dan propuestas de intervenciones urbanas, tras identificar y priorizar problemáticas y áreas de oportunidad (Hameed & Nadeem, 2008).

Este instrumento tiene su origen en la década de 1960 en los países anglosajones, como respuesta a políticas de Ordenamiento Territorial que se vieron obligados a implementar debido al crecimiento exponencial de la población a partir de ese momento. En la actualidad, los planes maestros son herramientas dentro de la planificación estratégica de ciudades, como un plan especial de detalle (como en el caso español) para delimitar y planificar el desarrollo de un área en particular. Se compone, básicamente, de una imagen objetivo con la idea del proyecto de ciudad que se quiere lograr, una memoria con una cartera de proyectos, etapas de gestión, estrategias de implementación y posterior seguimiento del plan (Pérez, 2014).

En mucha de la literatura encontrada respecto a planes maestros, se suelen utilizar indistintamente los conceptos de plan director y plan maestro, más el segundo indica que éste debe de marcar las directrices y el comportamiento para que se alcancen las aspiraciones que se plasmaron. Por tanto, y en contraposición al plan director, un plan maestro es cuantitativo, manifiesto y temporal (Quijada, 2011). Para el caso costarricense, el Capítulo 3 del Reglamento de Renovación Urbana habla Del Plan Proyecto de Renovación Urbana, el cual corresponde a la conceptualización previa al Proyecto de Renovación Urbana, en donde se da su implementación (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017). De acuerdo con esto, el Plan Proyecto debe de contener:

- Justificación: Indicar las causas para la Renovación Urbana, las deficiencias a corregir y el beneficio a percibir.

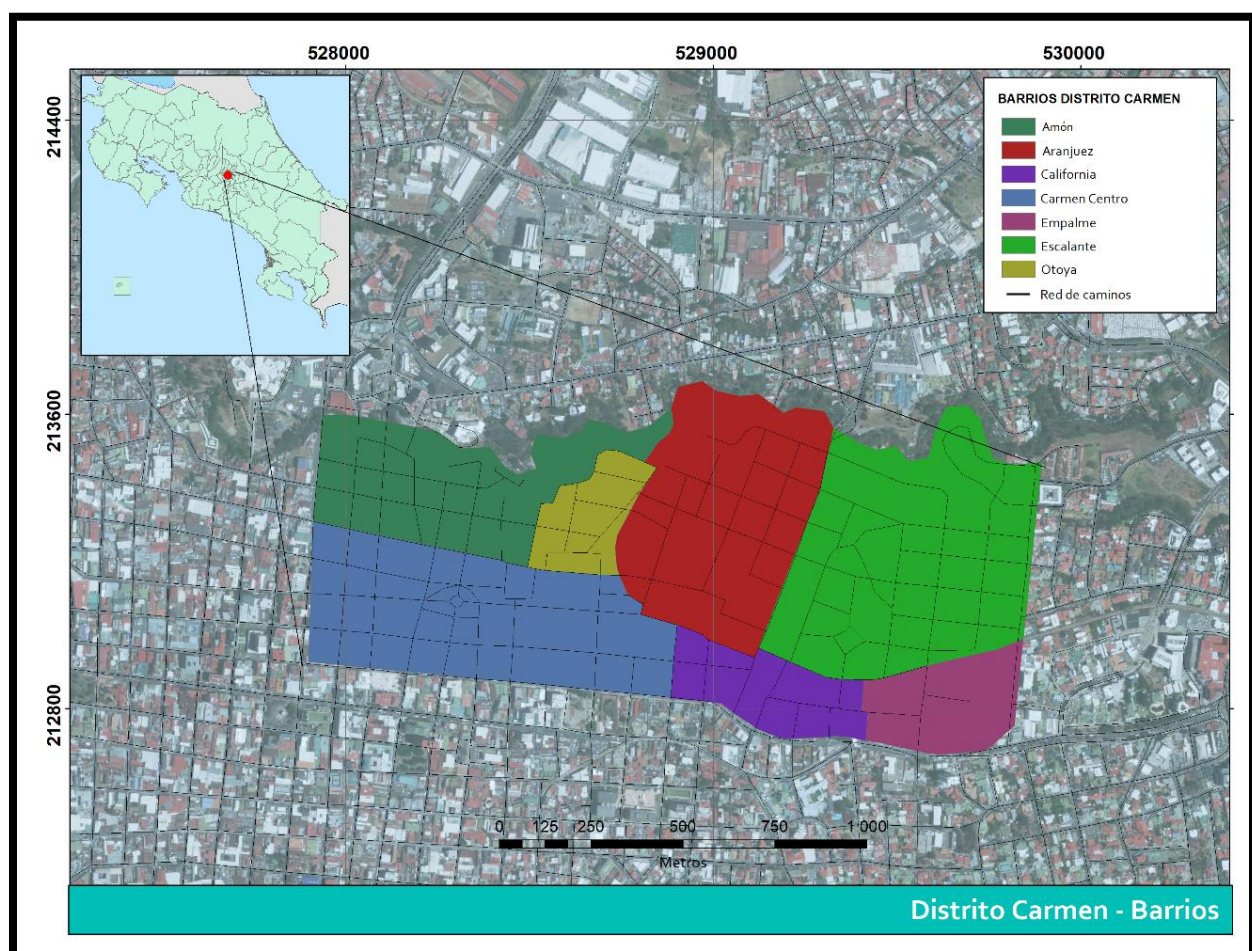
- Diagnóstico: Recolección, clasificación, comparación y evaluación de las causas de intervención, considerando variables e indicadores que caracterizan la problemática, tanto del espacio geográfico a intervenir, como su área de influencia.
- Tipos de intervención: Se indican los tipos de intervención a utilizar, según lo estudiado anteriormente en los propósitos de la Renovación Urbana.
- Actores: Indicarse si el plan se da por iniciativa municipal, pública, privada o mixta. Se definirán los actores públicos o privados que participarán, con indicación expresa de la naturaleza de su intervención según lo indicado en la propuesta de diseño y las fuentes financieras.
- Delimitación de área: Localización del espacio geográfico en el cual se va a ejecutar el plan.
- Instrumentos de Gestión de Suelo: Propuesta del o los instrumentos de gestión de suelo a utilizar, además de la identificación de los incentivos o prácticas a utilizar, las restricciones urbanísticas, así como de fraccionamiento o construcción en el área a intervenir
- Propuesta de Diseño: Incluye los elementos gráficos y la memoria descriptiva que comprende los aspectos antes listados que conforman el Plan Proyecto.

(Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2017)

ANÁLISIS DEL CONTEXTO

Delimitación y alcances

El propósito de este trabajo es realizar un diagnóstico urbano con enfoque en materia ambiental, social y económico del área delimitada, para así reconocer el estado actual del sitio, con el fin de definir pautas de diseño urbano e intervención que sirvan como lineamientos en una potencial regeneración urbana del lugar. Si bien muchas de las propuestas de intervención que se expondrán más adelante pueden ser aplicadas más allá de la delimitación planteada, para efectos del diagnóstico y datos concretos, se limita a los barrios enlistados a continuación: Amón, Aranjuez, California (parcial), Carmen, Empalme, Escalante y Otoya, como se muestra en el siguiente mapa:



Mapa 1: Ubicación y composición de la zona de estudio.
Elaboración propia, 2020.

El distrito Carmen corresponde al Distrito Primero del Cantón San José. Este forma parte de los cuatro distritos originales por los que fue compuesta la ciudad de San José. Se emplaza en una zona cuya geomorfología es de relleno volcánico, completamente urbanizada y relativamente plana, con altitudes no mayores a los 1180msnm. Limita hacia al norte con el Río Torres, uno de los principales afluentes del Río Virilla, subcuenca a la que pertenece este distrito, el cual le separa del cantón Goicoechea; al sur con el distrito Catedral, al este con el cantón Montes de Oca y al oeste con el distrito Merced. Se cuenta en la zona con un promedio anual de lluvias de 2000mm (Tecnológico de Costa Rica, 2014).

Carmen corresponde al distrito de menor extensión, con tan solo 1.49 Km², el de menor densidad de población (1813 hab/km²), pero a su vez en una alta posición en cuanto a indicadores socioeconómicos corresponde. Esto se puede deber a que, históricamente ha sido foco de atracción para instituciones y poderes del Estado. Por ejemplo, se ubican importantes edificaciones como son el Tribunal Supremo de Elecciones, el Centro Nacional de la Cultura (CENAC), la Biblioteca Nacional Miguel Obregón Lizano, la Asamblea Legislativa, la Antigua Aduana, el Museo Nacional de Costa Rica, el Instituto Nacional de Seguros con el Museo de Jade, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (Casa Amarilla), Hospital Doctor Rafael Ángel Calderón Guardia, el Museo Rafael Ángel Calderón Guardia, la Estación del Ferrocarril al Atlántico, Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica desde 1980 (Ver imagen 14) (Dirección de Planificación y Evaluación - Observatorio Municipal, 2013).

El distrito Carmen se encuentra compuesto por siete barrios: Amón, Otoya, Aranjuez, Carmen Central, California (parcial), Empalme y Escalante. En los tres primeros mencionados, se conservan el 50% de las edificaciones declaradas patrimonio histórico arquitectónico del cantón San José. En su territorio se encuentran importantes parques como son el Parque Morazán, Parque España, Parque Nacional, Parque Francia, Parque Zoológico Simón Bolívar, Polideportivo de Aranjuez (Observatorio Municipal, 2010).

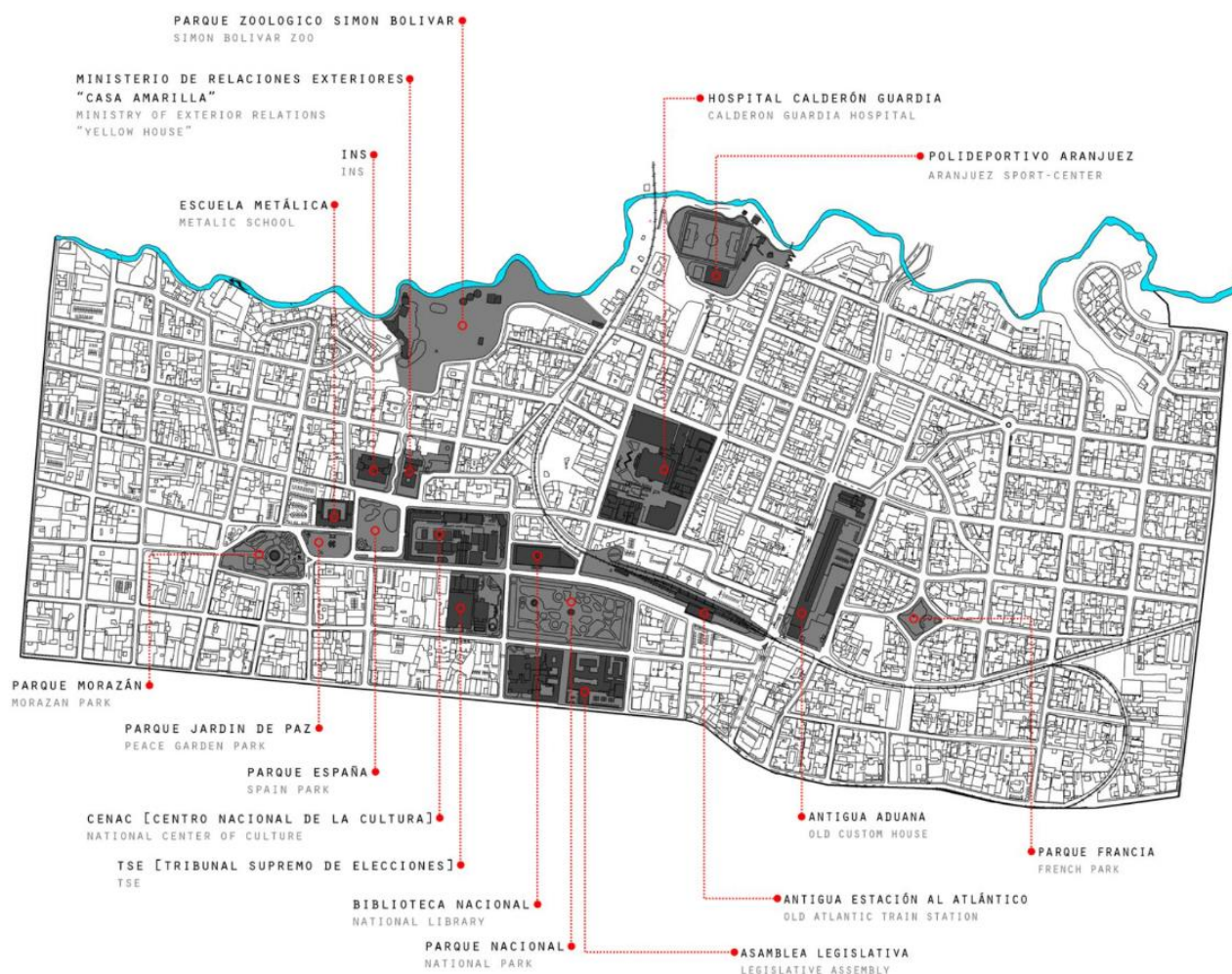


Imagen 14: Hitos y nodos del Distrito Carmen, San José.

Fuente: Vargas, J. Libro Viajero San José – Carmen

https://issuu.com/u4_estrategias_urbanas/docs/libro_viajero?printButtonEnabled=false&backgroundColor=%2523222222

Reseña histórica

La historia de San José como ciudad tiene sus comienzos a finales del siglo XVIII, con la oleada de fundación de ciudades, siguiendo las pautas recomendadas en la Recopilación de las leyes de los Reinos de Indias. Estas ciudades se crean, en su mayoría, por razones estratégicas, para la urbanización de áreas marginales o zonas de frontera (Solís-Moreira & Coto-Murillo, 2014).

La Academia de Geografía e Historia de Costa Rica, en 1951 acordó decretar la fundación de la capital en 1737, porque en ese año se nombró la primera autoridad y se levantó el primer padrón de habitantes. Para la década de 1750, con el cultivo del tabaco se abrió el camino para la preeminencia de San José

sobre las otras ciudades del Valle Central. El tabaco permitió la monetización de la provincia, una mejora en las vías de comunicación y el crecimiento de la urbe (Quesada, 2007).

Para 1783, el presbítero Manuel Antonio Chapuí realiza una de las donaciones de terrenos más reconocidas a nivel nacional, y fue también una de las más importantes contribuciones para el asentamiento de los pobladores en San José. Su legado fue un estímulo para el asentamiento urbano de forma más estable, en un momento primordial de su crecimiento. Cabe resaltar que uno de los más valiosos legados de Chapuí a San José fue La Sabana: el primer parque suburbano de la capital costarricense. Diez años después del legado del padre Chapuí, se encomendó a Manuel Torres Romero la creación de un plano de la ciudad (1793-94) y de la estructuración de un cuadrante. En la descripción del plano se señala que “quedaron repartidos los solares y se definieron los límites del casco central de San José” (Quesada, 2007).

Para comienzos del siglo XIX, se obtuvo mediante decreto el título oficial de Villa Nueva de San José, gracias a las gestiones del presbítero Florencio del Castillo; y tan solo una década más tarde (1823), se convirtió en la capital del Estado de Costa Rica. Ya consolidada su capitalidad, hacia 1841, San José se dividía, partiendo de la Calle del Comercio como eje este-oeste, en dos distritos: Merced al norte y Carmen al sur.

Veinte años después, en 1862, partiendo de la avenida Central de este a oeste y de la Calle Central de norte a sur se segmentó la ciudad en los cuatro distritos urbanos –el resto eran rurales– de Carmen al noreste, Merced al noroeste, Hospital al suroeste y Catedral al sureste, los cuales, se siguen manteniendo a la actualidad (Ver Imagen 15) (Barrantes, 1964).

Hacia 1830 San José tuvo algunos cambios incipientes en su infraestructura y servicios públicos, como la introducción del empedrado en las calles, el primer alumbrado público, la vigilancia, el rastro-mercado, las diversiones (las galleras, los billares) y la limpieza, entre otras. Con el evento del terremoto de Cartago de 1910, muchos pobladores de la zona de El Guarco migraron a San José, y llegaron a conformar los “barrios de ampliación” de la ciudad. Estos se sumaron a otras barriadas urbanas ya existentes: barrios burgueses o de “clase alta”, proletarios barrios o de “clase baja”, mientras que, en el medio, como ya se sabe, la “clase media” también habitaba en barriadas (Solís-Moreira & Coto-Murillo, 2014).

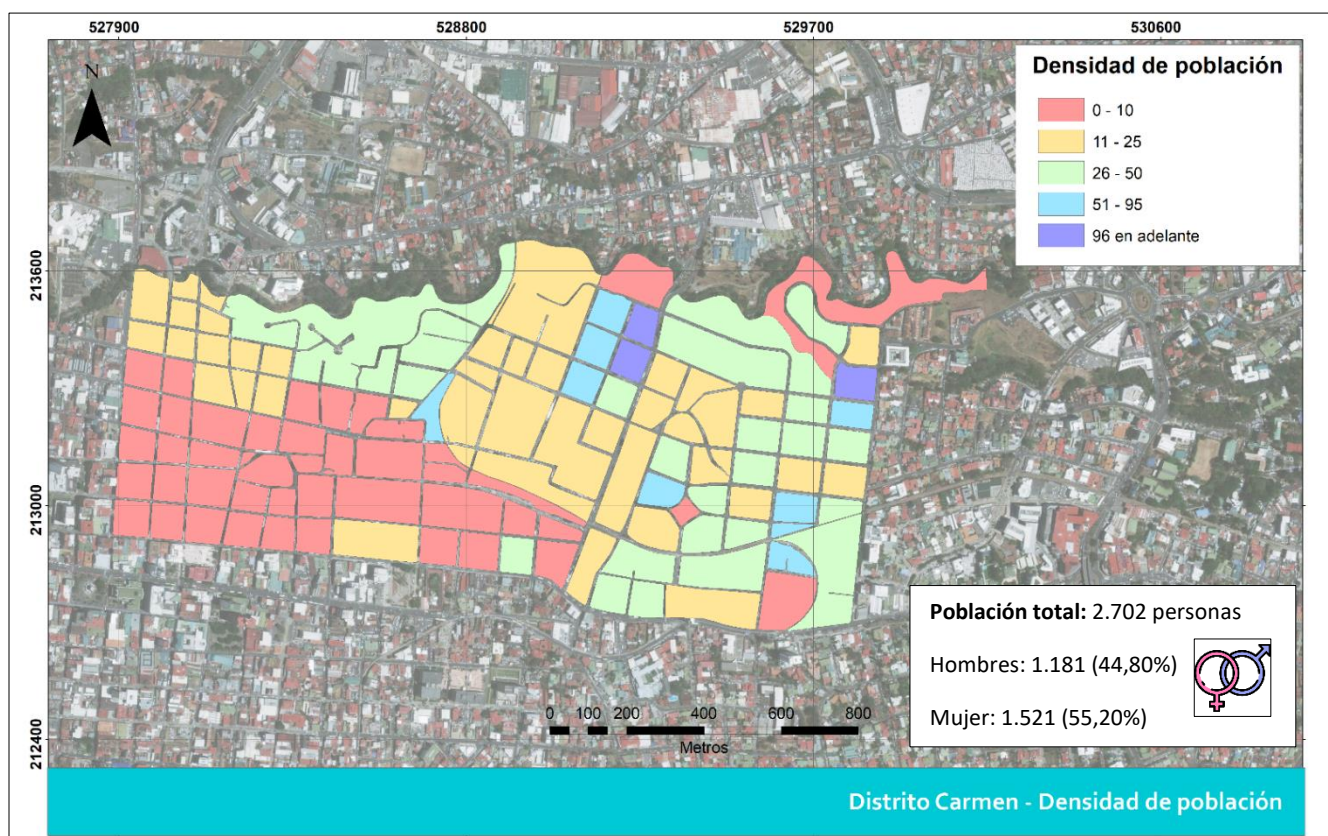


Imagen 15: Plano de la ciudad de San José, 1851.
Se puede apreciar el damero tal cual se encuentra en la actualidad.
Fuente: Instituto Geográfico Nacional.

Este evento hizo particular a San José, pues creó una heterogeneidad de clases sociales, donde se entrelazaron riqueza social e histórica, cultural y estética. No obstante, durante la segunda mitad de ese mismo siglo, el decrecimiento de la población josefina en el casco central y en los barrios periféricos fue dramático. Eso acarreó, de paso, que se desdibujara la rica memoria colectiva capitalina, enraizada en su paisaje urbano y edilicio, así como en los lazos comunales que caracterizaron la vivencia barrial y hasta en una cierta idiosincrasia que algunos se atreven a llamar, incluso, la “josefinidad” (Quesada, 2007).

Contexto socioeconómico

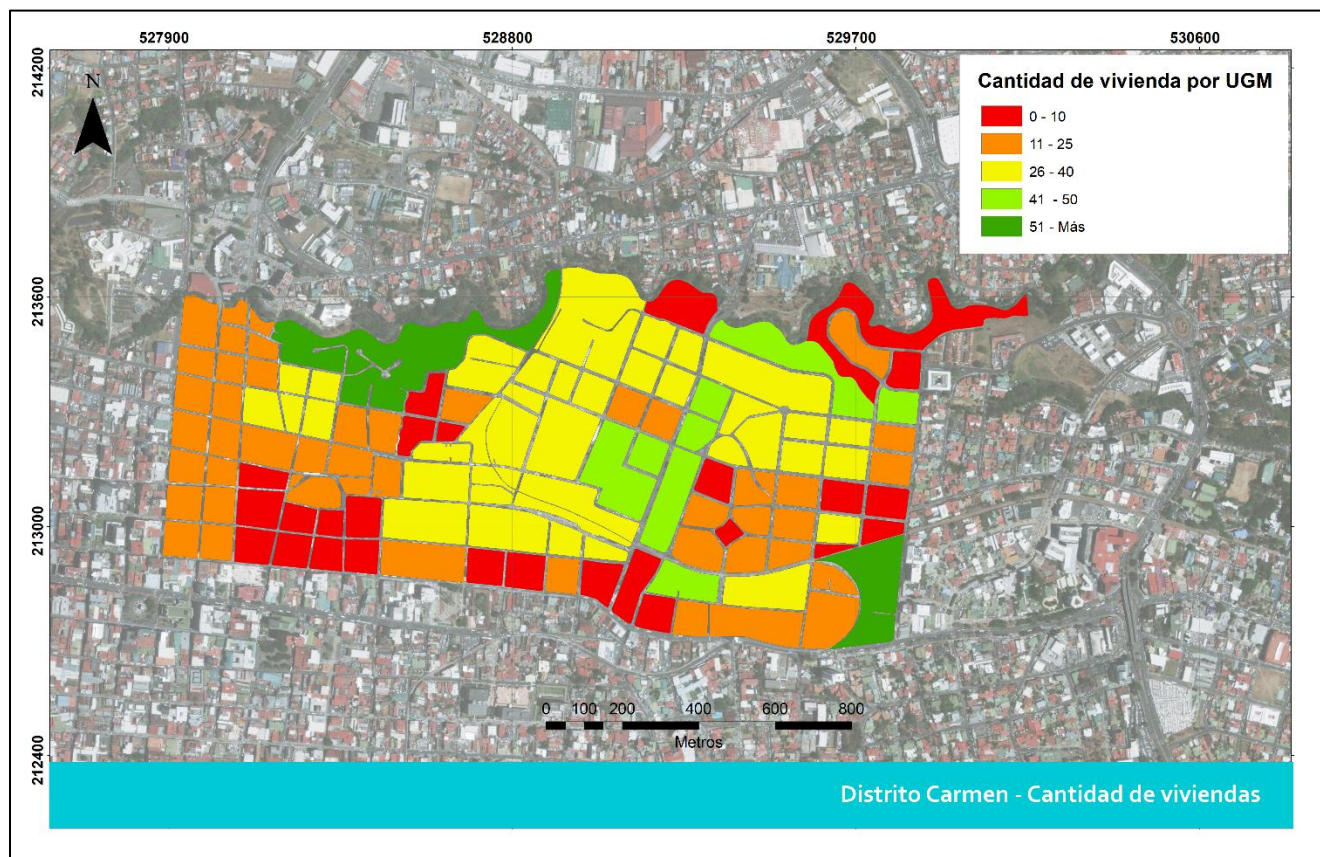
Según datos del Censo Poblacional de Costa Rica de 2011, el Distrito Carmen contaba con 2702 personas, en un área de 1.49 Km², distribuidos como se muestra en el siguiente mapa (Mapa 2):



Mapa 2: Densidad de población distrito Carmen.
Fuente: Elaboración propia según datos del Censo 2011, INEC.

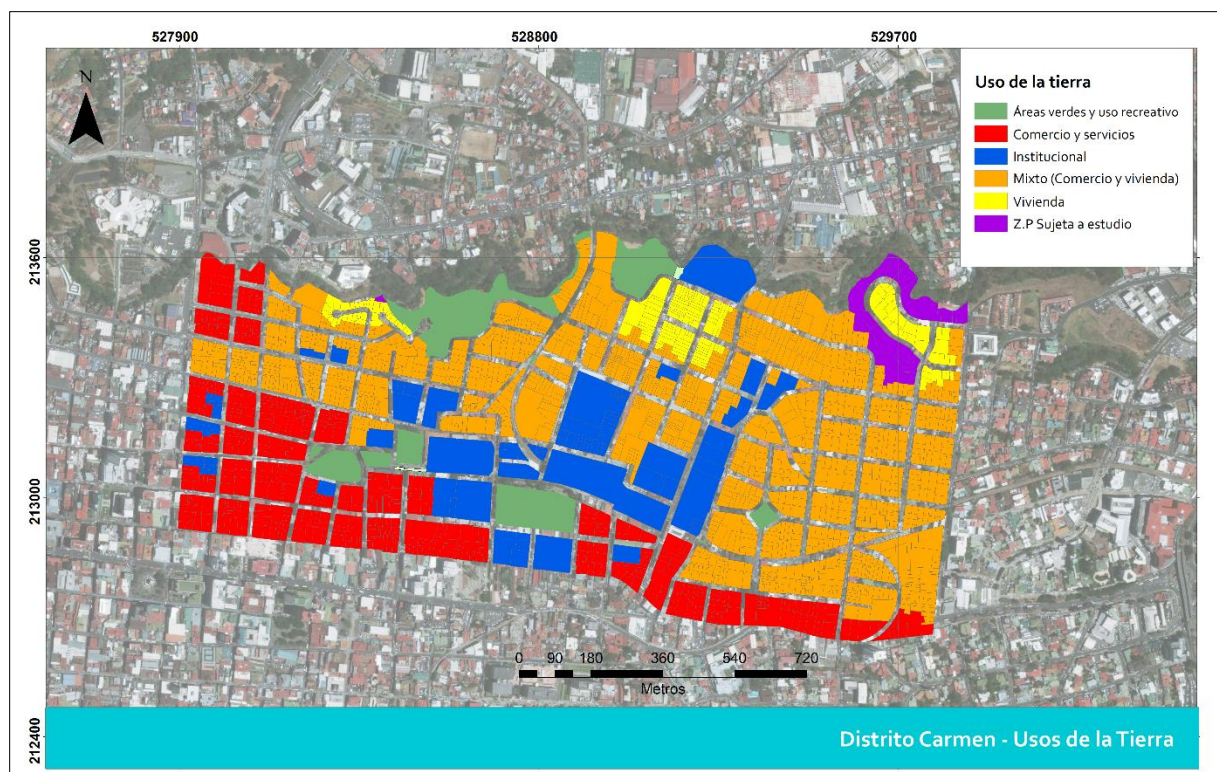
Lo cual, como se mencionó anteriormente, corresponde a la menor densidad de población del cantón San José. Cabe destacar, que, en los sitios con nulos habitantes, a 10hab/km², corresponde a parques, zonas verdes, zonas protegidas (como el margen del Río Torres) y a la zona específicamente comercial, en el Barrio Carmen. Esto, por ende, coincide con lo que se muestra en el siguiente mapa (Mapa 3), respecto a

la **Cantidad de Viviendas** por UGM; en total, para 2011, se contaba con 1257 viviendas en el distrito, la mayoría concentradas en Barrio Amón y Empalme, donde no necesariamente coincide con la mayor densidad de población. En el caso de Empalme, esta mayor cantidad de viviendas se ve afectada por la existencia de la Torre Los Yoses. También cabe destacar, que para 2011, el nuevo edificio habitacional URBN Escalante aún no existía, por lo que esto representa un alza en la cantidad de viviendas en la actualidad, mas no necesariamente en la cantidad y densidad de población.



Mapa 3: Cantidad de vivienda por UGM distrito Carmen.
Fuente: Elaboración propia según datos del Censo 2011, INEC.

Con respecto a los **Usos de la Tierra** en el distrito (Mapa 4), se cuenta con gran diversidad en la escala macro, más en la especificidad, se reconocen zonas con tipos de negocios muy consolidados, lo cual puede ser considerado una ventaja, si se quieren general zonificaciones para comercio y turismo, pero a la vez, puede considerarse una desventaja al poder verse afectado por temporalidades, en donde la intensidad del uso se vea afectada, o como en casos de la actual situación mundial, en donde el confinamiento obligó a muchos comercios cerrar sin posibilidades de reinventarse.



Mapa 4: Usos de la tierra distrito Carmen.

Fuente: Elaboración propia según datos del Censo 2011, INEC.

Se puede notar una clara y consolidada zona correspondiente a instituciones y poderes del Estado en el centro del distrito, y una prevalencia del uso Mixto, especialmente en la zona de Otoya y Barrio Escalante, lo cual se puede explicar gracias a la proliferación de pequeños restaurantes en antiguas o actuales viviendas.



Imagen 16: Imagen comercial típica en algunos de los barrios del distrito.

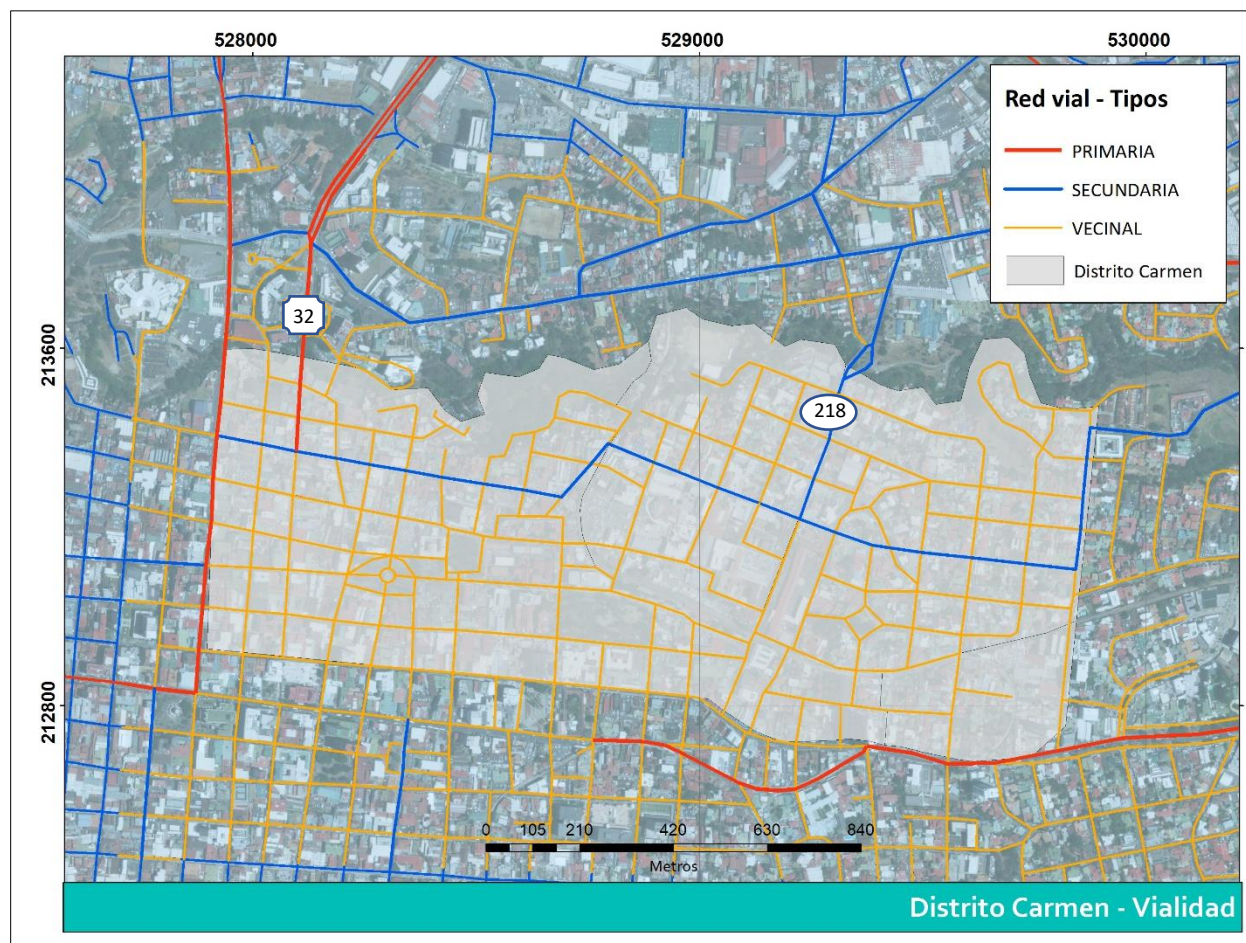
Fuente: Notas de Taller, 2019.

La **economía** del distrito se puede ver segmentada en: Comercio vario en Barrio Carmen, comercio gastronómico en Escalante y Otoya, y comercio médico-hospitalario, derivado de la atracción generada por el Hospital Calderón Guardia. La siguiente tabla muestra la estructura de la fuerza de trabajo en el distrito, lo cual muestra que para 2011, el 50% de la población pertenecía a la PEA, y que en su mayoría laboraban para el sector terciario, coincidiendo de paso con la empleabilidad privada sobre la pública.

ESTRUCTURA FUERZA DE TRABAJO		SECTORES ECONÓMICOS	
Población económicamente activa (PEA)	1.369	Porcentaje de ocupados en el Sector Primario	1,4
Población masculina económicamente activa	701	Porcentaje de ocupados en el Sector Secundario	8,9
Población femenina económicamente activa	668	Porcentaje de ocupados en el Sector Terciario	89,7
Población ocupada de 15 años y más	1.332	Porcentaje en el Sector Privado	85,4
Población ocupada masculina	682	Porcentaje de ocupados en el Sector Público	14,6
Población ocupada femenina	650		

Tabla 1: Estructura de la economía.
Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011 de INEC.

Respecto a la **vialidad**, Carmen cuenta con una consolidada red vial (Ver Mapa 5), coincidente con ser el centro de la ciudad capital. Por estas pasan a diario gran cantidad de rutas de autobuses provenientes de cantones aledaños como Montes de Oca, Goicoechea y Tibás. Además, se cuenta con el nodo de integración de la Estación de Ferrocarril al Atlántico. En el mapa 5 se puede observar como el distrito se encuentra conectado con la red vial nacional, Rutas 32 y 2, así como con vías secundarias de alto tránsito, como la Ruta 218, proveniente de Guadalupe.



Mapa 5: Vialidad en Distrito Carmen.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

Esto implica, por ende, que las vías dentro del distrito sean bastante utilizadas a diario como conexión y para hacer trasbordos con otros medios de transporte. Datos de movilidad del Censo 2011 describen que la mayor cantidad de personas que transitan por las vías del distrito residen en el mismo cantón donde trabajan, implicando movilización en trayectos de unos cuantos kilómetros a la redonda:

MOVILIDAD	
Porcentaje de población que trabaja en el mismo cantón que reside	64,8
Porcentaje de población que trabaja en otro cantón	30,9
Porcentaje de población que trabaja en varios cantones	4,1

Tabla 2: Porcentajes de movilidad en el distrito.
Fuente: Elaboración propia con datos del Censo 2011 de INEC.

Como se estudió en la sección anterior, la habitabilidad urbana busca la optimización de las condiciones de la vida urbana, y dentro de sus requerimientos mínimos se cuenta con los servicios básicos y equipamientos, en donde se prioriza la modernización del transporte público y los sistemas instalados de tránsito, los cuales pueden llegar a condicionar las decisiones de las personas sobre el uso de la ciudad y sus vivencias.

Tal y como menciona Alcántara (2010), hay diversos impactos del desarrollo urbano en la vialidad y movilidad, siendo el de mayor impacto la ubicación de las personas en relación con sus necesidades de trabajo, educación y tiempo destinado al ocio. Entre más alejado se esté del centro, se aprecia una mayor reducción en la accesibilidad a los equipos y servicios. Por tal razón, las personas se ven obligadas a recorrer grandes distancias a diario para satisfacer sus necesidades básicas. A su vez, estas condiciones pueden representar un costo muy elevado en tiempo y comodidad. Dicho problema se agrava debido a la precariedad del sistema vial en las áreas periféricas y a la baja calidad del transporte público (Alcántara, 2010).

Marco normativo

Un plan maestro como el que se propone en el presente trabajo tiene muchas implicaciones legales y normativas, tanto a nivel nacional como local. A continuación, se resumen todas las leyes, reglamentos, políticas, decretos y planes que tienen que ver directa o indirectamente con esta propuesta. El fin de esto no es solo visibilizarles, sino también comprender a qué ejes impacta cada una de ellas, con el fin de tomarles en cuenta durante la etapa de planeamiento.

MARCO NORMATIVO Y SISTEMAS ESCALA MACRO

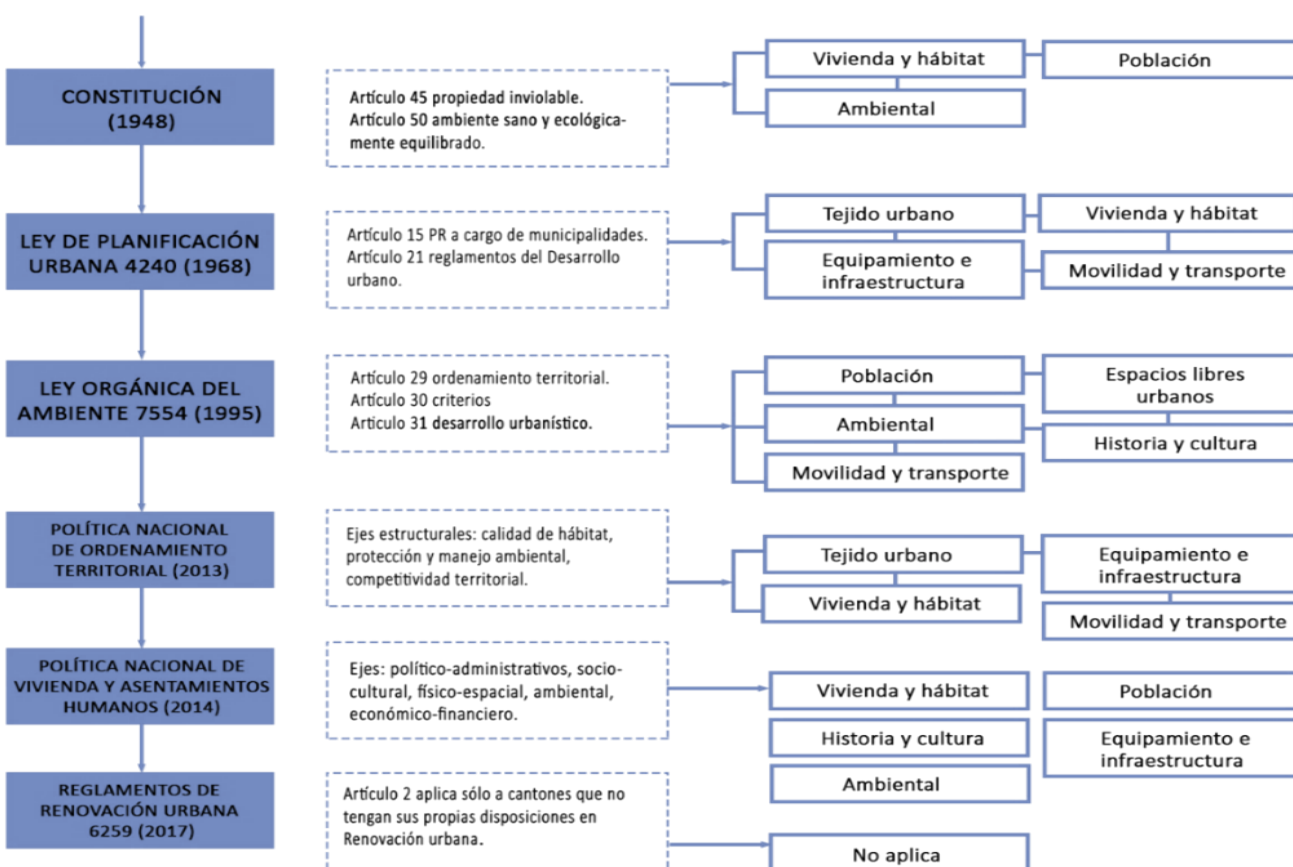


Imagen 17: Marco normativo competente para la investigación – Escala Macro.

Fuente: Datos de taller. Elaboración propia consultando cada una de las leyes, reglamentos, decretos y planes, 2019.

MARCO NORMATIVO Y SISTEMAS ESCALA LOCAL

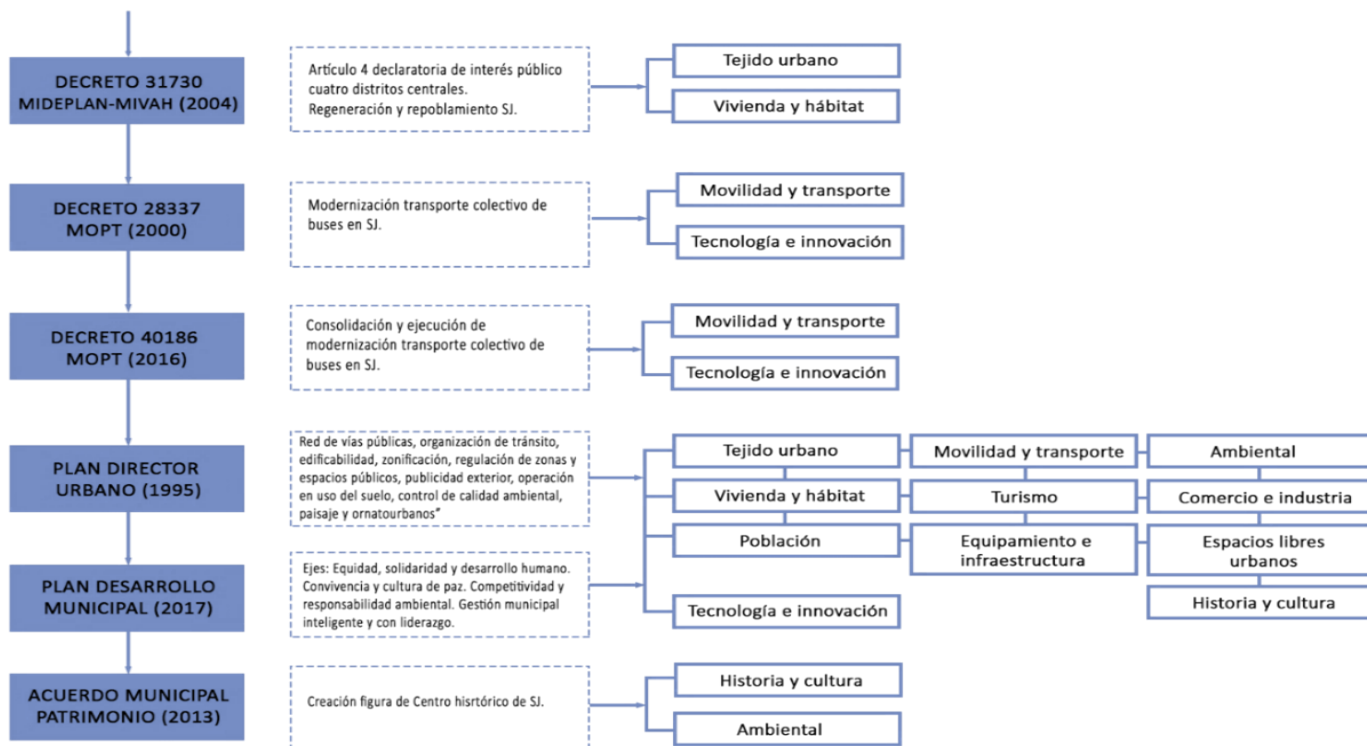


Imagen 18: Marco normativo competente para la investigación – Escala Local

Fuente: Datos de taller. Elaboración propia consultando cada una de las leyes, reglamentos, decretos y planes, 2019.

Agentes implicados y estructura de gobernabilidad

Como se mencionó en la sección sobre el plan maestro, el plan proyecto debe de contener una lista de los actores que directa e indirectamente deben de estar involucrados durante alguna o todas las etapas de gestión del proyecto. Para la zona de estudio, así como para el tipo de intervenciones a proponer, se consideran como actores pertinentes los siguientes:



Imagen 19: Agentes involucrados y estructura de gobernabilidad.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

Cada uno de los actores identificados se enlistan como vinculantes, pues cuentan con algún nivel de injerencia y/o conocimiento sobre la zona de estudio:

- Son impulsores y aliados de proyectos de renovación y regeneración urbana
- Ya han estado involucrados en proyectos de diseño y mejoras en otros centros urbanos del país
- Las mismas no podrían realizarse sin su injerencia: Trámite de permisos, estudios de impacto ambiental, cambios de infraestructura, entre otros.
- El financiamiento proviene de su presupuesto, o se necesita de su apoyo mediante empréstitos
- Se encuentran situados en la zona de estudio, como habitantes permanentes o temporales

Análisis FODA

Un análisis FODA corresponde a una herramienta de estudio en donde se reconoce la situación actual a través de la identificación de características internas (debilidades y fortalezas), y su situación externa (amenazas y oportunidades). Para el caso del distrito Carmen, con un análisis FODA se logran visualizar aquellos factores internos y externos que agilizan o entorpecen el alcance de las iniciativas municipales en competencias urbanas, así como la posibilidad de ser una ciudad habitable, segura e inclusiva. A continuación, se muestran las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas para la zona de estudio, realizado a través de visitas de campo y recopilación de información de terceros.

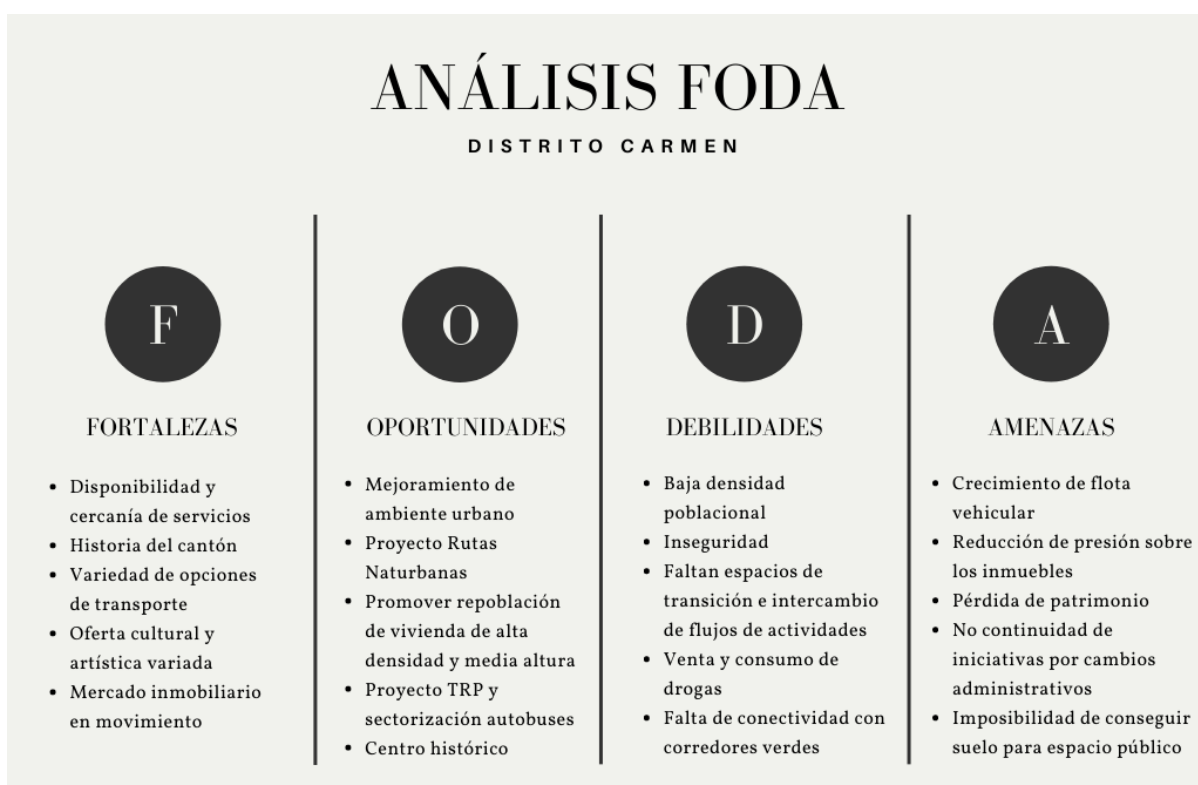


Imagen 20: Análisis FODA.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

A través del análisis FODA, es también posible dimensionar las problemáticas que se presentan en el área de estudio. El siguiente árbol de problemas resume todo lo encontrado en el sector, lo cual se considera un punto de partida para la priorización de líneas de acción.

Problemáticas

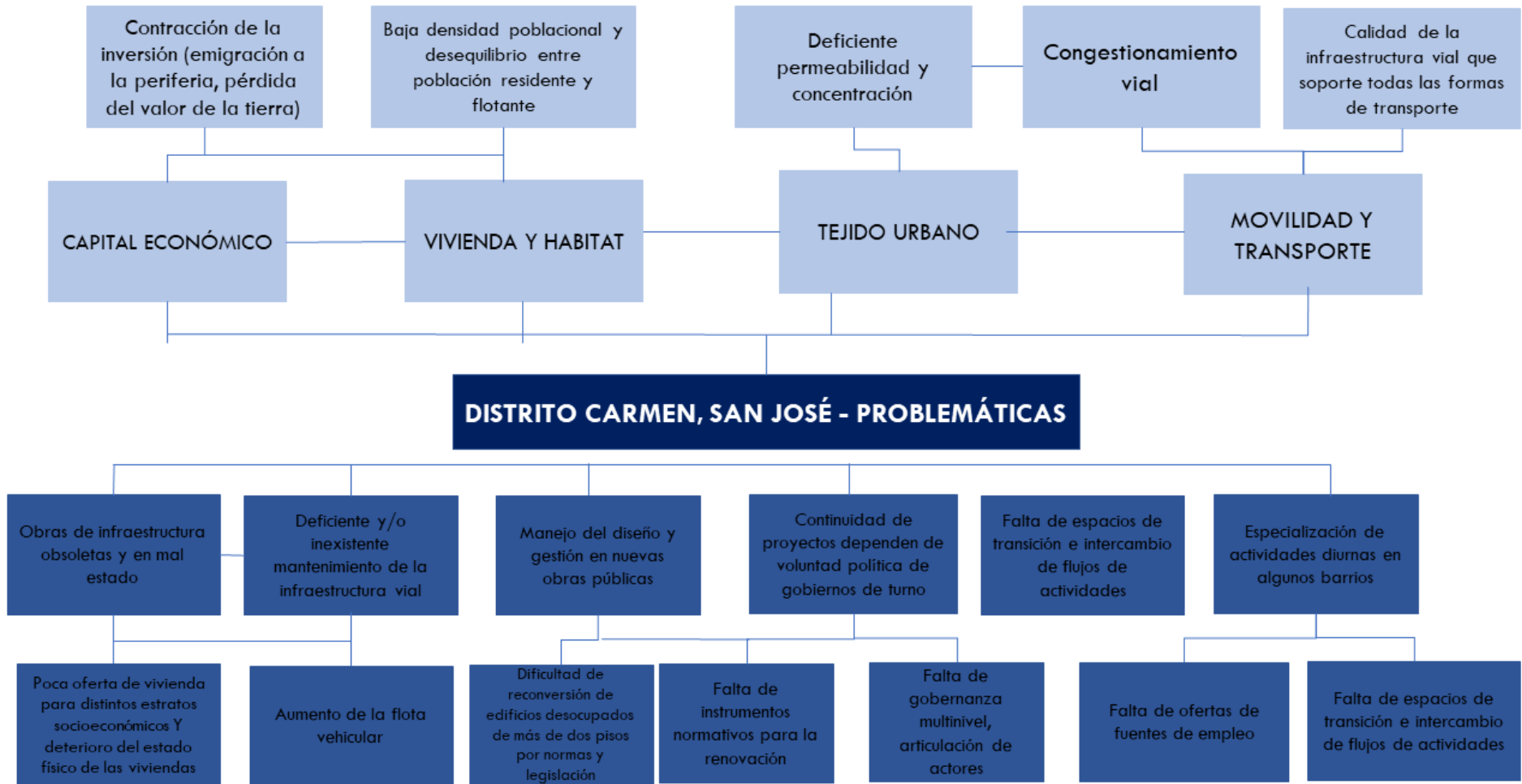


Imagen 21: Árbol de problemas – Distrito Carmen, San José, basado en el diagnóstico realizado.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

En la sección anterior, se elaboró una descripción general, en escala macro, sobre el contexto y situación actual (al primer semestre del 2020) de las condiciones físico-sociales del distrito Carmen, las cuales permiten un primer acercamiento a las áreas de oportunidad y mejora en las diferentes esferas y líneas estratégicas de acción que se estudiarán más adelante. Esto se realizó gracias al aporte de estudio históricos, datos de censos poblacionales, y constantes visitas a la zona de estudio.

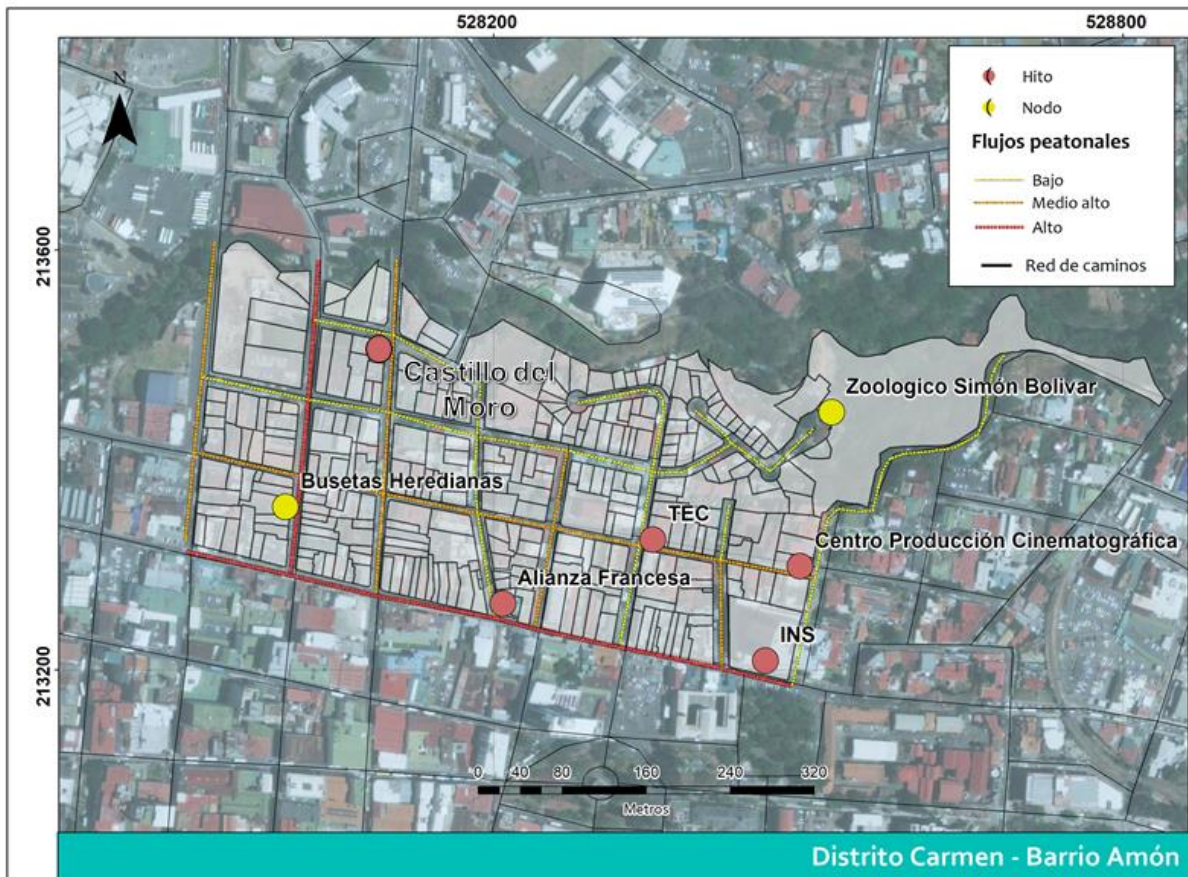
Esto además se ve consolidado a través del Análisis FODA y su subsecuente Árbol de Problemas, que permiten un reconocimiento inicial de áreas inmediatas de acción. Sin embargo, como se verá a continuación, si bien se cuenta con un área de estudio pequeña, se cuenta con una gran heterogeneidad entre cada uno de sus barrios: morfología, dinámicas, oferta de servicios, entre otros.

Análisis del contexto por Barrio

Como se mencionó anteriormente, cada uno de los barrios cuenta con especificidades, y que, para el caso de Carmen, esto es muy notorio. Los hallazgos encontrados en cada uno de los barrios se realizaron durante salidas de campo en los meses de abril y mayo de 2019, en distintas temporalidades (mañana, tarde y noche), y bajo la percepción de distintos observadores. A continuación, se presentan una serie de fichas y mapeos con información de cada uno de los barrios en estudio. Los mapeos realizados son de elaboración propia, con insumos obtenidos en las entregas de taller de Reinención Urbana, 2019. Las figuras y fotografías corresponden de igual manera a insumos obtenidos durante los trabajos realizados en el taller.

BARRIO AMÓN

F-01

**Particularidades**

- Nueve edificios con declaratoria oficial de interés arquitectónico. Más los que tienen potencial.
- De 278 inmuebles que pudieron indagarse, 68% era de uso comercial y 32% residencial (estudio del TEC).
- El 9% del comercio corresponde a negocios de vida nocturna.
- Plan regulador reconoce la “Zona de Control Especial Amón-Otoya-Aranjuez”.
- Agenda cultural y edificios destinados a este uso.
- Gran extensión de área verde: Simón Bolívar. Cercanía con equipamientos y servicios ubicados en barrios aledaños.
- Límites del barrio muy transitados vehicularmente en comparación con calles al interior.
- Zona residencial “encapsulada” al norte del barrio.
- Diferenciación negativa entre zona oriente (buen estado) y poniente (mal estado), en cuanto a estado de aceras, estado de edificaciones, amortiguación de calle-acera y arborización.

BARRIO AMÓN

F-02

OPORTUNIDADES:

- Identidad de barrio.
- Compromiso vecinal: Asociación para la conservación y el desarrollo. "Plan cuadrante" (con participación de la Fuerza Pública).
- Aporte del Tecnológico de Costa Rica.
- Belleza escénica en zona nororiente del barrio, especialmente ejes de Av.11, Av.9 y Calle 11.
- Patrimonio y arquitectura.
- Oferta hotelera y gastronómica, potencial de turismo.
- Proyecto de Rutas Naturbanas (Simón Bolívar).
- Terminal de Buses Heredianos.

DETERIORO FUNCIONAL

- Despoblamiento del barrio por cambio en el uso de la tierra.
- Percepción de inseguridad por el turismo sexual y delincuencia.

DETERIORO FÍSICO

- Zona poniente presenta menos arborización, aceras angostas y mal accesibles, imagen deteriorada.
- Parques que ocupan gran parte de la cuadra.
- Mal estado del borde que genera el cerramiento del Parque Simón Bolívar no cuenta con aceras y tiene poca iluminación.



BARRIO AMÓN

F-03



Hito - INS

Hito - Alianza Francesa

Presencia de arte

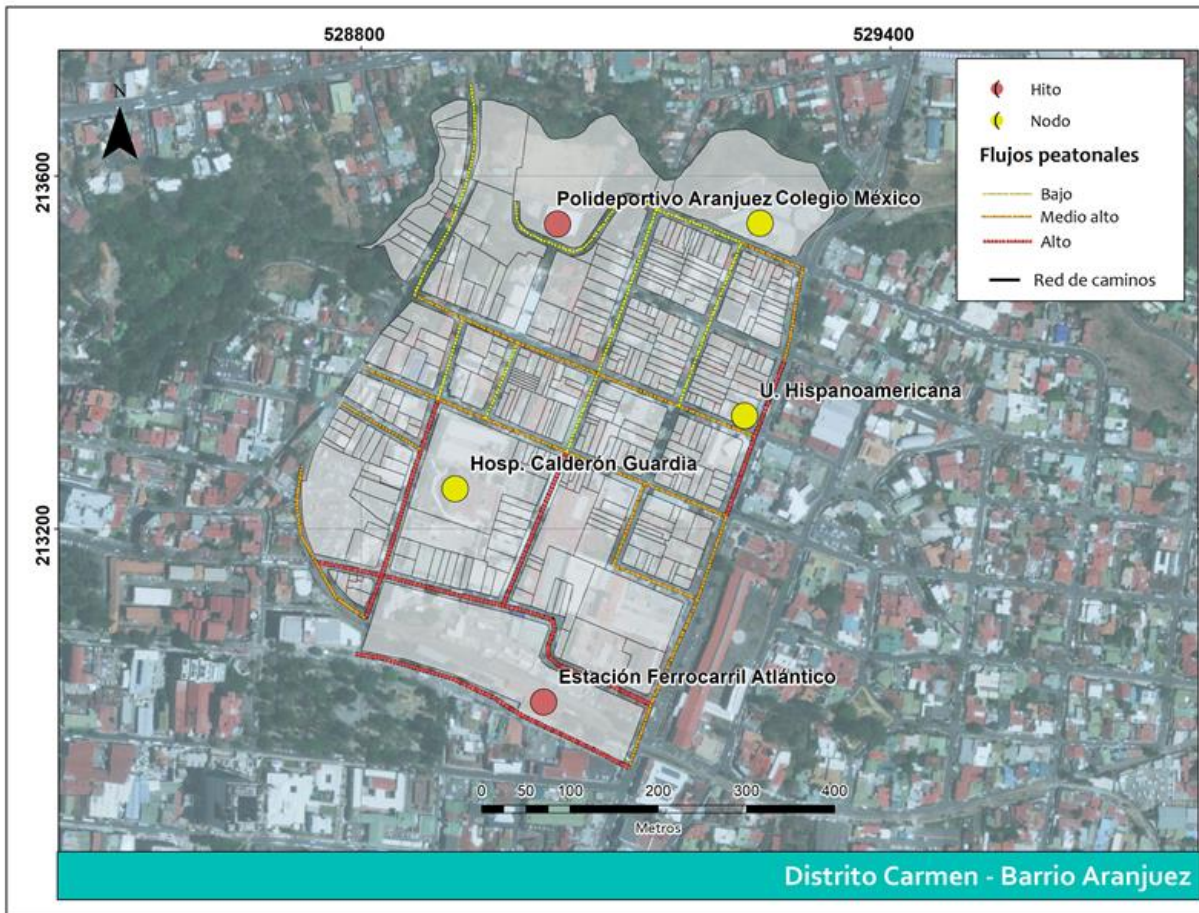
Calles anchas - Visuales

Falta de permeabilidad

Hito - Zoológico Simón Bolívar

BARRIO ARANJUEZ

F-01



Particularidades

- El Barrio Aranjuez fue fundado en 1882 por el español Juan Aranjuez.
- En el siglo XIX, dentro de los límites originales del Barrio Aranjuez, se fundaron la Estación del Ferrocarril al Atlántico, la Aduana Principal, la Casa de la Moneda, los tanques de captación de agua, el Hospital Calderón Guardia y la Iglesia Santa Teresita. Actualmente, todas estas edificaciones forman parte esencial del patrimonio histórico de Costa Rica.
- Plan regulador reconoce la “Zona de Control Especial Amón-Otoya-Aranjuez”.
- Barrio con combinación de servicios de salud, educación, esparcimiento y transporte.
- Se puede catalogar como el barrio con mayor variedad de usos del distrito, y el segundo con mayor intensidad en los mismos.

BARRIO ARANJUEZ

F-02

OPORTUNIDADES:

- Aprovechamiento de la declaratorio de zona protegida al margen del Río Torres – Pulmón verde
- Feria Verde: Encuentro semanal gastronómico y de arte, que podría extenderse a más días y más población
- Diversificación de la economía
- Hito de la Estación del Atlántico puede ser mejor explotado para la atracción de turismo

DETERIORO FUNCIONAL

- Emigración de población por la mala organización del comercio y servicios en la zona – Efecto del Hospital Calderón Guardia
- Zonas que operan únicamente en horario diurno – Percepción de peligro durante la noche
- Zonas de la línea del tren en total deterioro y abandono – Presencia de habitantes de calle.

DETERIORO FÍSICO

- Zonas con poca a nula accesibilidad para personas con problemas de movilidad – Sector norte del barrio
- Aceras en mal estado
- Irrespeto de las zonas con prohibición para parqueo – Calles con sólo un carril funcional al tránsito



BARRIO ARANJUEZ

F-03



Falta de accesibilidad

Calles angostas

Edificios potencial patrimonial

Calles como parqueo

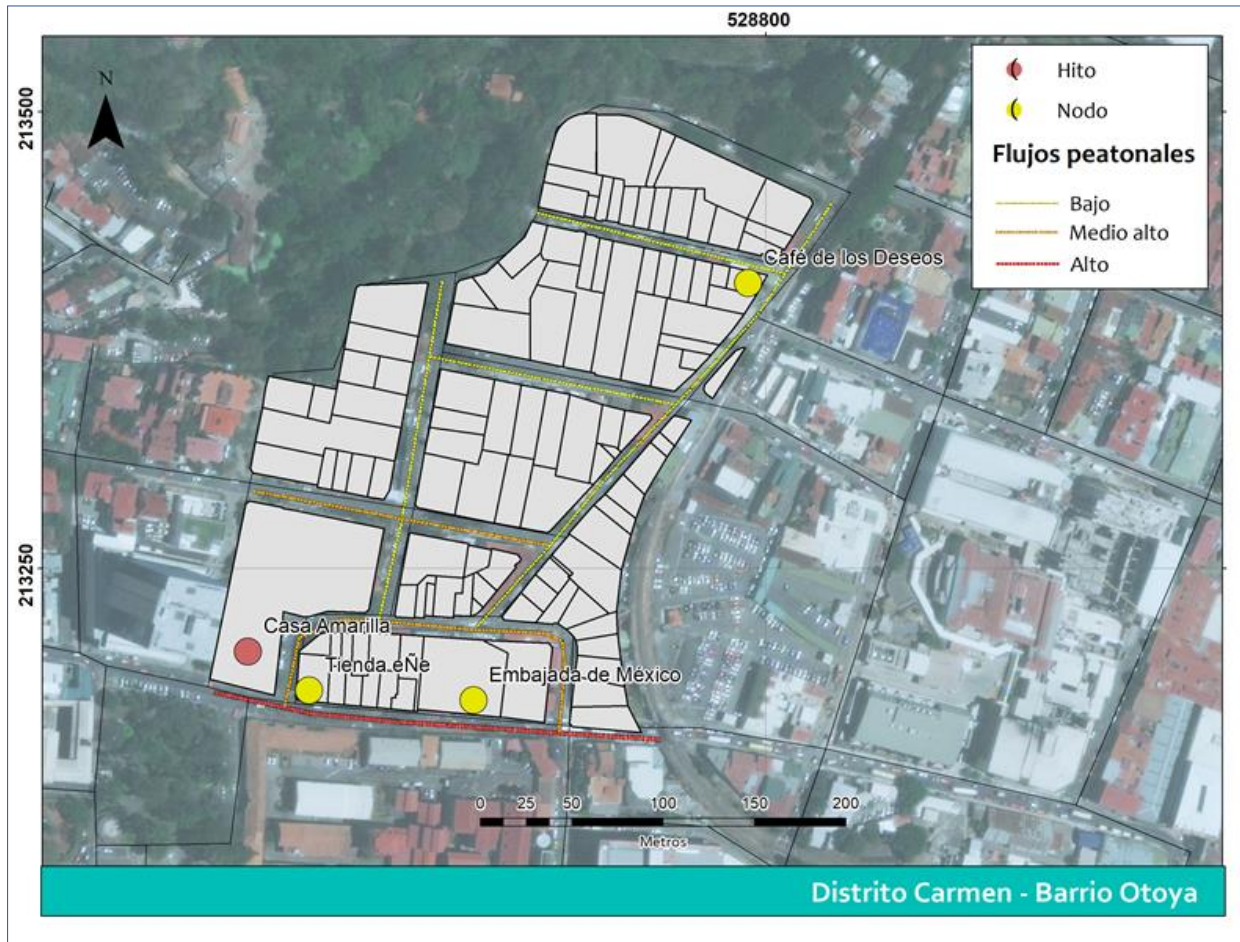
Nodo: U. Hispanoamericana

Deterioro

Hito – Hosp. Calderón Guardia

BARRIO OTOYA

F-01



Particularidades

- Fundado en la década de 1870 por el peruano Francisco Otoyá Seminario
- Desde el principio, se distinguió por recibir en sus predios a familias provenientes de la burguesía comercial.
- Sus edificaciones son un catálogo de arquitectura ecléctica, con rasgos victorianos y neocoloniales.
- Fue la hija de Otoyá quien pretendió seguir el modelo urbanístico de Amón.
- Arborización importante en varios sectores del barrio.
- Alberga la delegación policial de Carmen.

BARRIO OTOYA

F-02

OPORTUNIDADES:

- Es uno de los pocos barrios “con alma” en el centro de San José.
- Alto potencial estético-histórico.
- Iniciativas del TEC para revitalizar el Otoyá-Amón.
- Cercanía con Parque Simón Bolívar
- Desarrollo de comercios tipo cafetería – restaurante, integrados a la oferta histórica y cultural de la zona.
- Colocación de placas informativas/conmemorativas.
- Recuperación de lotes baldíos e inmuebles en condiciones de deterioro.
- Posibilidad de potenciar los recorridos peatonales en el barrio y el arte urbano vinculado al comercio.

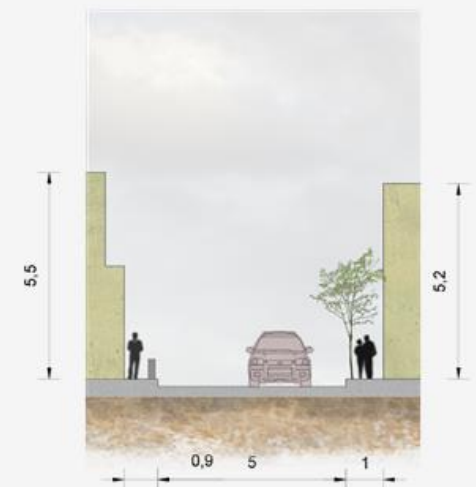


DETERIORO FUNCIONAL

- Poca conectividad con nodos importantes y presencia de lotes baldíos: flujo peatonal disminuido en recorridos internos.
- Marcado sentido de soledad e inseguridad por falta de iluminación y actividades que inviten a la estadía y no solo al tránsito de paso.

DETERIORO FÍSICO

- Lotes baldíos e inmuebles deteriorados en zonas puntuales que contrastan con los edificios con valor histórico y el surgimiento de pequeños comercios.
- Poca iluminación en zonas más solitarias en algunos bordes, principalmente los colindantes con el Simón Bolívar.
- Grandes áreas de parqueo subutilizadas en algunos sectores.
- Aceras en buen estado pero con obstáculos para el libre tránsito.



BARRIO OTOYA

F-03



Baldíos

Fachadas en buen estado

Hito – Embajada México

Sectores solitarios

Hito – Casa Amarilla

Arquitectura llamativa

Arborización

BARRIO ESCALANTE

F-01



Particularidades

- Fundado a finales del siglo XIX por el francés Leonce-Alphonse de Vars
- Su hija, Isolina de Vars cede una franja de terreno al Estado de Costa Rica para la construcción de la Aduana
- Tras el establecimiento de la Iglesia de Santa Teresita en la década de 1930, la diócesis insta a la urbanización para crear comunidad
- Entre 1940 y 1950, se da un boom habitacional, con construcciones de tipo americano
- En la década de 1980, se pierda un poco de la población, con la llegada de comercio, instituciones y universidades
- En la última década se especializó en la apertura de bares y restaurantes
- Icónico 'Paseo Gastronómico la Luz', ubicado en la calle 33.
- Oferta para una clase media a alta – Exclusividad y elitismo dentro de su imagen

BARRIO ESCALANTE

F-02

OPORTUNIDADES:

- Consolidación de paseo gastronómico
- Posibilidad de comunidad comercial, debido al tipo de restaurantes que se han establecido
- Aumentar la oferta para personas de otros estratos sociales
- Estructuras habitacionales en buen estado, lo cual puede propiciar que vuelva población a la zona
- Reconocimiento a nivel internacional del barrio puede explotarse mejor para la atracción de turistas
- La actividad económica ha propiciado que los dueños de los locales tengan en buen estado sus fachadas y aceras

DETERIORO FUNCIONAL

- Los actuales habitantes son en su mayoría personas adultas mayores, o estudiantes cuya estancia es casi flotante
- Ausencia de comunidad vecinal

DETERIORO FÍSICO

- Confusión en el tránsito por desorden de vías
- Problema morfológico debido a la línea del tren – Establecimientos casi en el derecho de vía
- Zonas con poca a nula iluminación
- Mobiliario urbano casi nulo en el Parque Francia



BARRIO ESCALANTE

F-03



Aceras en buen estado



Paseo Gastronómico La Luz



Parque Francia



Arquitectura llamativa que aprovechan los restaurantes



Hito – Iglesia de Santa Teresita

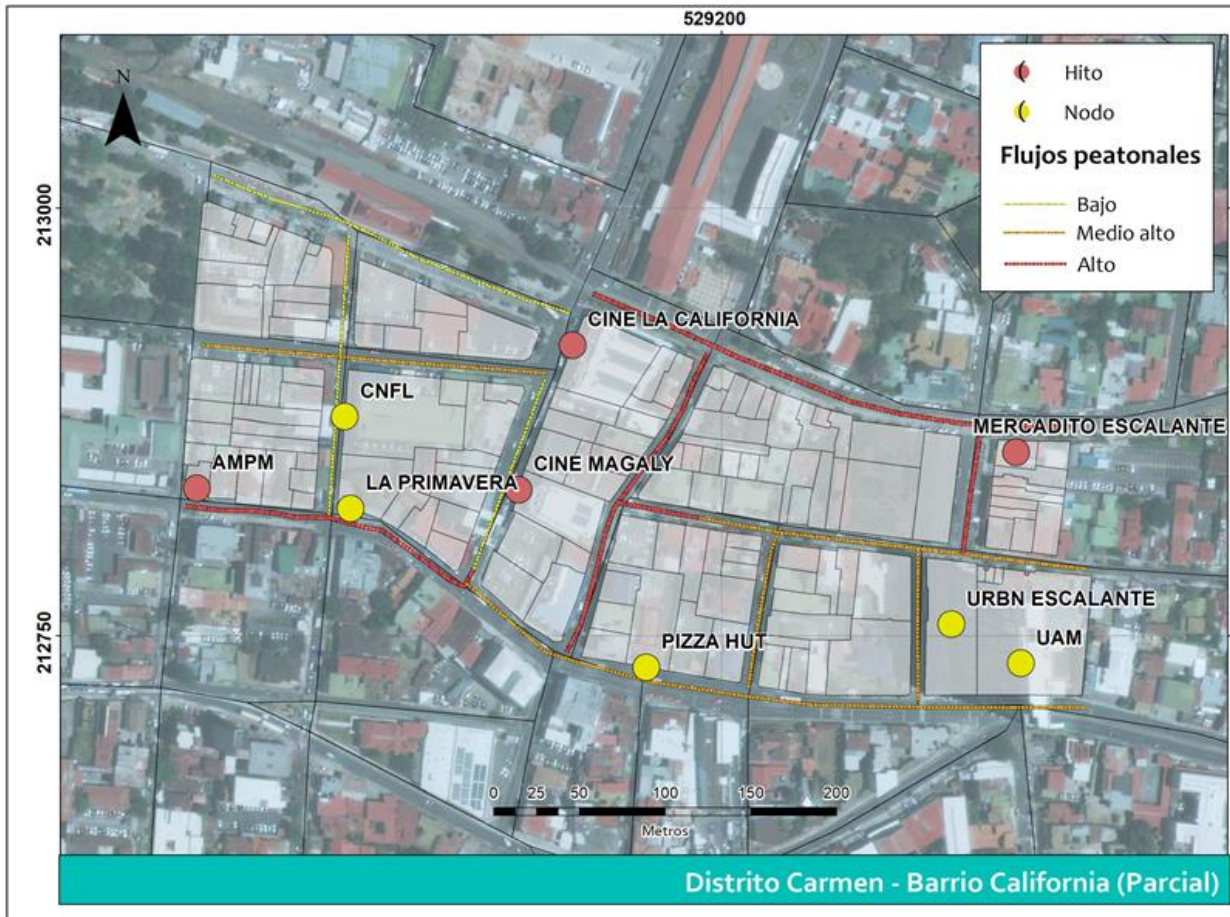


Hito – Antigua Aduana

Teatro de la Aduana

BARRIO CALIFORNIA

F-01



Particularidades

- El Barrio se encuentra dividido en dos por la Av.2. La otra porción se encuentra en el distrito Catedral.
- Esta particularidad sí muestra una clara diferenciación entre la morfología de ambos sectores, siendo La California de Carmen más diversa en cuanto a usos, así como en su intensidad según temporalidad.
- Alberga icónicos espacios para la cultura nacional, como el reconocido Cine Magaly y edificios patrimoniales como el antiguo Cine California.
- Cercanía estratégica con otros focos artísticos como galerías, museos y el Edificio de la Antigua Aduana.
- Los esfuerzos en la última década han sido el posicionar a La California como un centro de entretenimiento seguro y diverso, con opciones para todos los gustos y alcances.

BARRIO CALIFORNIA

F-02

OPORTUNIDADES:

- Zona con buena oferta de entretenimiento: Bares, restaurantes, cine, sitios patrimoniales -- Base para posicionar la visión del barrio. como Centro de Entretenimiento
- Se cuenta con la infraestructura básica como electricidad, alcantarillado sanitario, vías en buen estado... que permita y aguante la carga de más personas en la zona.
- Ausencia de quebradas y zonas de riesgo de inundación por morfología de la tierra
- Cercanía del nodo de conexión entre el tren, transporte público y vehículos particulares
- Cercanía a vía nacional de alto tránsito
- Existencia del barrio en el imaginario josefino – “La Cali”

DETERIORO FUNCIONAL

- Bordes con poca concentración
- Falta de una conectividad fluida con los barrios aledaños
- Falta de mobiliario urbano y mantenimiento de los pocos existentes

DETERIORO FÍSICO

- Edificios con fachadas descuidadas y sin mantenimiento
- Deficiente estado de las aceras
- Nula protección entre peatones y vehículos en la zona de alto tránsito vehicular



BARRIO CALIFORNIA

F-03



Hito – Est. Ferrocarril Atlántico

Fachadas con arte incorporado

Comercio variado

Espacios Deteriorados y descuidados

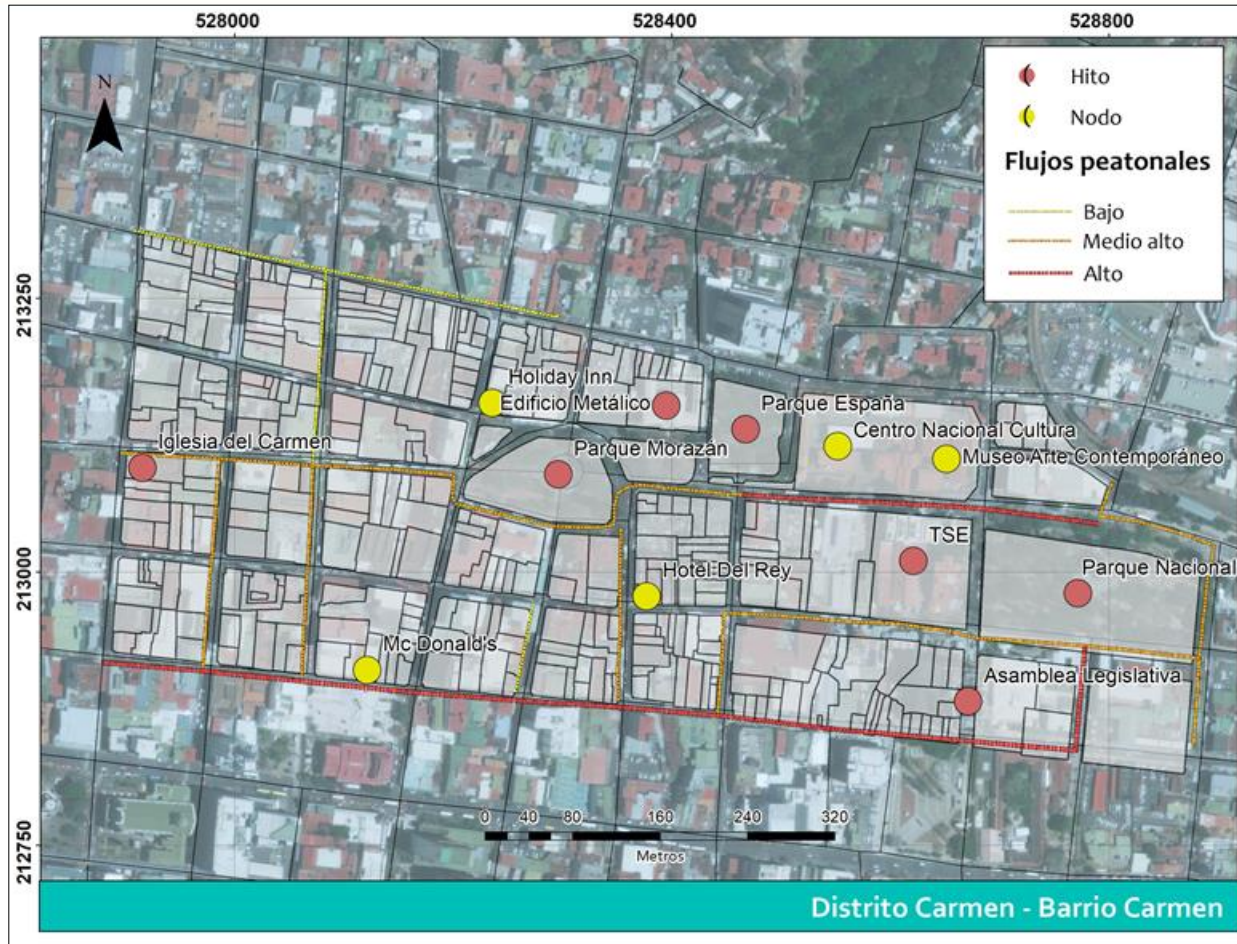
Alta presencia de parqueos – Espacios vacíos

Hito – Cine Magaly

Nodo en progreso URBN Escalante

BARRIO CARMEN

F-01



Particularidades

- Barrio que alberga la mayor cantidad de comercio del Distrito Carmen
- Diversidad de usos: Vivienda (en menor proporción), comercios varios y entretenimiento.
- Alberga los parques más icónicos de la ciudad de San José: Parque Morazán, Parque España y Parque Nacional.
- También cuenta con la presencia de poderes del Estado: Asamblea Legislativa y el Tribunal Supremo de Elecciones.
- Es casa de los principales museos de la ciudad.

BARRIO CARMEN

F-02

OPORTUNIDADES:

- Anexarse a la ya consolidada zona comercial de la Avenida Central
- La subutilización de los pisos superiores de muchas edificaciones podrían convertirse en viviendas
- Consolidación del Centro Histórico
- Consolidación de un paseo de museos y parques, en donde se muestre la historia de San José
- La existencia del bulevar de la Avenida Central podría replicarse a más cuadras del barrio, el cual podría convertirse en zona exclusivamente peatonal.

DETERIORO FUNCIONAL

- Subutilización de edificaciones – Solamente se utiliza los pisos inferiores, dejando en desuso y abandono los pisos superiores
- Actividades en su mayoría especializadas en horario diurno, lo que genera espacios vacíos y solitarios durante la noche.

DETERIORO FÍSICO

- Aceras angostas
- Red de alcantarillado saturado
- Zonas en abandono propician áreas que funcionan como basureros a cielo abierto
- Muchas personas en condición de calle en la parte noroeste del barrio generan una percepción de inseguridad



BARRIO CARMEN

F-03



Hito – Parque Morazán y Nodo – Aurora Holiday Inn

Típica actividad comercial

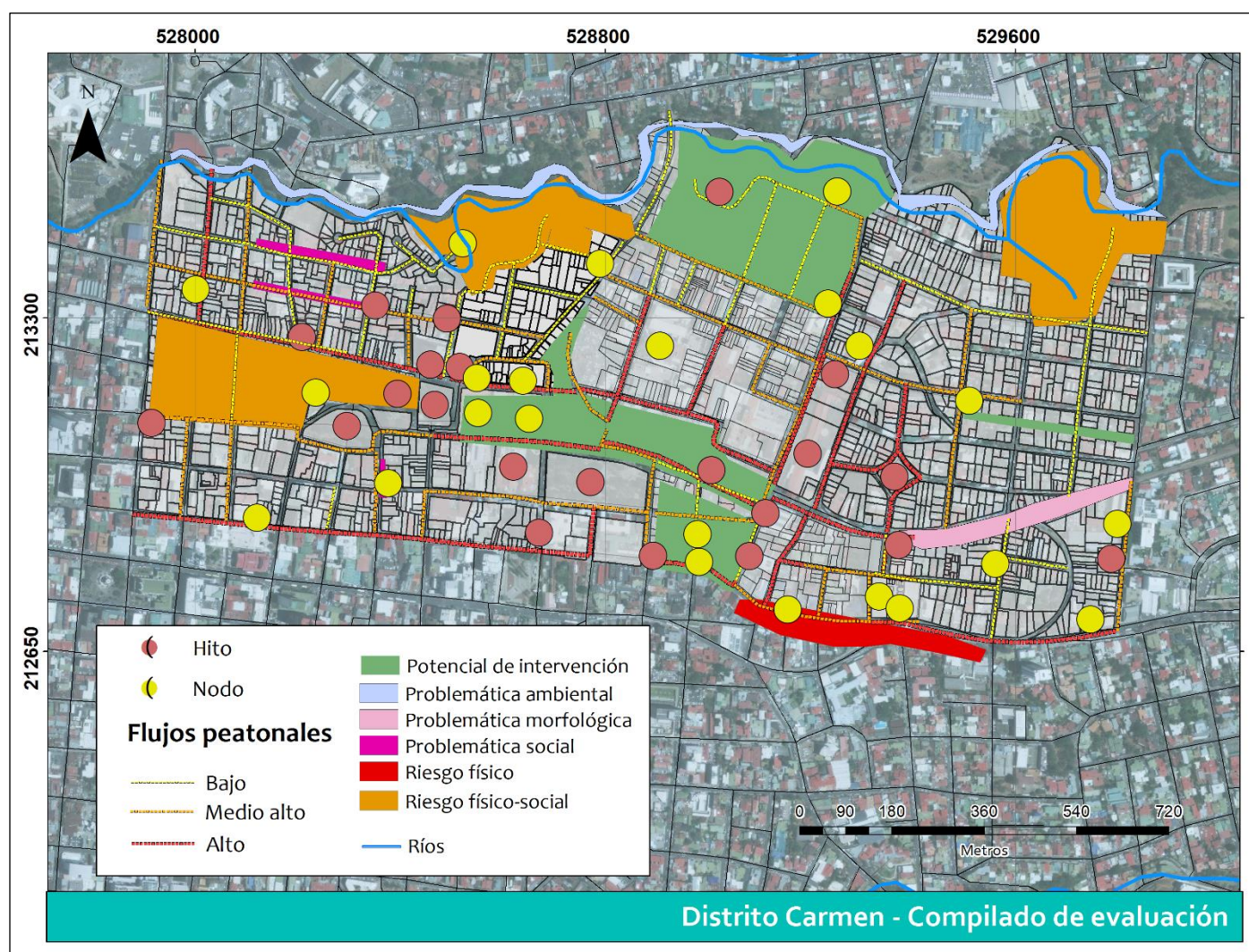
Hito – Escuela Metálica

Nodo – Mc Donald's Lugar de espera y estancia

Edificios utilizados para comercio en los pisos inferiores y subutilización en los superiores – Potencial vivienda

Hito - TSE

El análisis barrio a barrio permitió identificar lo esperado: Un área de estudio con una gran heterogeneidad, presentada inclusive a escasos metros entre zonas, donde las dinámicas se ven influenciadas por horarios, tipos de oferta, especialización de zonas, entre otros. Sin embargo, a pesar de las diferencias, través de sus particularidades e identificación de diferentes tipos y niveles de deterioro, se lograron zonificar las principales problemáticas, áreas de oportunidad y potencialidades, como se muestra en el siguiente mapa de compilación, en dónde se reconocen los principales sectores en dónde se debería de realizar intervenciones, priorizando según su potencial, problemática y riesgo (Mapa 6).



Mapa 6: Mapa de compilación tras la evaluación individual de los barrios.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

El mapa anterior muestra una zonificación basada en los análisis anteriores por barrio, tomando en cuenta factores morfológicos, sociales y económicos. Si bien se delimitan zonas con potencial de intervención, esto no significa que en las otras zonas no se proponen o no se implementarían proyectos, únicamente se

diferencian debido a que en estas se deben de tomar otros aspectos previos a implementación. Estas zonas son:

- Potencial de intervención: Zonas marcadas en verde, las cuales corresponden a aquellas que actualmente ya cuentan con condiciones bastante favorables y/o idóneas para el establecimiento de los diferentes proyectos por línea estratégica, que se verán en el siguiente apartado. Estas condiciones pueden ser sociodemográficas, económicas (enfocadas en tipo de oferta y disponibilidad de servicios), institucionales (consolidación de instituciones estatales), flujos de personas y existencia de hitos y nodos trascendentales no sólo para el distrito Carmen, sino también para la ciudad de San José.
- Problemática ambiental: Zona delimitada como tal debido a las problemáticas asociadas al cauce del Río Torres, como contaminación del afluyente en sí, depósitos de basura ilegales, malos olores, erosión de laderas, entre otros.
- Problemática morfológica: Correspondiente a la zona del Paseo de Los Damas, en dónde se encuentra el nodo de integración de la Estación de Ferrocarril al Atlántico con diversas rutas de autobuses del norte y el este de la GAM. Las condiciones actuales, como se verá más adelante, no son de un espacio público idóneo para la estancia, a pesar de ser un hito de la ciudad de San José.
- Problemática social: Zonas que cuentan con varios edificios en desuso y deterioro, cuyo abandono se transmite al espacio público que se torna inseguro para quienes transitan por él, y que además insta a la estancia de personas en condición de calle.
- Riesgo físico-social: Riesgo asociado a la problemática anterior, en donde se cuenta con gran cantidad de edificaciones en desuso y deterioro, lo cual no es sólo un problema para el inmueble en sí, sino también porque la ausencia o poca presencia de personas en la zona contempla espacios públicos desatendidos, los cuales se tornan peligrosos (como es el caso de la zona naranja hacia el norte).
- Riesgo físico: Denotado como tal debido a ser una zona de poco ancho en la acera, y con nula protección o barreras con la vía de alto tránsito (Av. 2), lo cual, ante una eventualidad, el peatón que transita por la misma se vería inmediatamente afectado.

En el siguiente apartado, se enlista una serie de propuestas para la renovación del Distrito en diferentes ejes, tomando en consideración los hallazgos anteriores.

PROPUESTAS DE RENOVACIÓN PARA EL DISTRITO CARMEN

Introducción

Durante la fase de diagnóstico, se identificaron problemáticas y áreas de mejora, para las cuales, en el presente capítulo, se plantean una serie de propuestas, con el fin de instar a la renovación urbana en el distrito, y así mejorar las condiciones de los espacios en el área de estudio. El principal hallazgo fue que en mayor o menor grado, cada uno de los barrios presentan deterioro y diseños obsoletos, como consecuencia de años de abandono tanto de parte de las autoridades competentes, como por la ausencia de población, la cual, como se discutió, ha ido disminuyendo con el paso del tiempo, hasta llegar a ser el distrito con menor cantidad de población de San José.

Con el diagnóstico también se logró ver que la zona de estudio cuenta con grandes potencialidades listas para ser aprovechadas, así como funcionalidades existentes que soportan esto. Por tal razón, en el presente apartado se desarrolla una propuesta programática, cuyas decisiones se toman basadas en la configuración del tejido urbano, la intensidad y distribución de usos de tierra, así como las necesidades sociales, ambientales, económicas e infraestructurales identificadas a partir del diagnóstico y que serán el punto de partida para la propuesta.

El fin de esto es la definición de sistemas globales de actuación, en donde se identifican líneas estratégicas, con problemáticas específicas por atender, así como los elementos clave necesarios para poderles llevar a cabo. A partir de estas Líneas Estratégicas de intervención, se formulará una propuesta de Plan Maestro Estratégico de Renovación Urbana, donde se identificarán las unidades de actuación, los principales proyectos de regeneración urbana y reconversión económica de la zona.

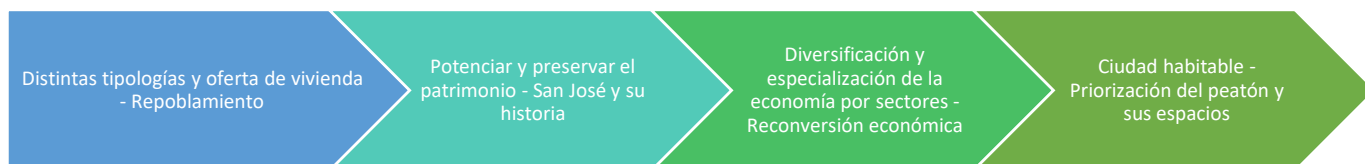


Imagen 22: Principales metas que se quieren alcanzar con propuesta de renovación.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

A continuación, se presentan los objetivos de las propuestas de renovación, enfocados en cada una de las líneas estratégicas planteadas. No deben confundirse con los objetivos planteados al inicio de este documento, que corresponden a los del Trabajo Final de Investigación Aplicada.

Objetivos

Objetivo general

Recuperar la funcionalidad y la revitalización del lugar urbano, cultural y geográfico, para producir un modelo de ciudad incluyente, participativa y sostenible.

Objetivos específicos

1. Definir sectores para el repoblamiento de la ciudad con base en principios de densificación y aprovechamiento del suelo, priorizando las áreas en deterioro físico, espacial, social y ambiental.

Acciones Estratégicas:

- Densificación y aprovechamiento del suelo.
 - Promoción de la participación comunitaria.
2. Generar articuladores urbanos para la conexión de puntos significativos del distrito y zonas aledañas

Acciones Estratégicas:

- Integración del tejido urbano
 - Mejora en la movilidad
3. Consolidar nuevos y mejores espacios públicos, potenciando el patrimonio del lugar y promoviendo las actividades culturales y la diversificación económica.

Acciones Estratégicas:

- Promoción de la cultura.
- Diversificación de la economía local.

Líneas estratégicas

Para que un plan maestro como el propuesto sea exitoso, este sin duda debe de definir una serie de sistemas de partida, en cada uno de los ejes básicos para la renovación urbana (Ver imagen 24)

	ECONÓMICA	SOCIAL	FÍSICA
SISTEMAS	Actividades económicas	Vivienda y hábitat Población	Equipamiento e infraestructura Movilidad y transporte Tejido urbano Espacios libres urbanos
	Gobernanza y gestión		

Imagen 23: Sistemas base de actuación y definición para la renovación.
Fuente: Elaboración propia, 2019.

Bajo cada sistema se resaltan los principales ejes que deben de tomarse en consideración para contar con una propuesta completa. Se hace hincapié en que el sistema de gobernanza y gestión debe de estar presente en todos los sistemas, para así poder alcanzar cada meta. Para lograr lo anterior, y bajo las metas planteadas, se definen para el Plan Maestro de Renovación Urbana las siguientes líneas estratégicas:

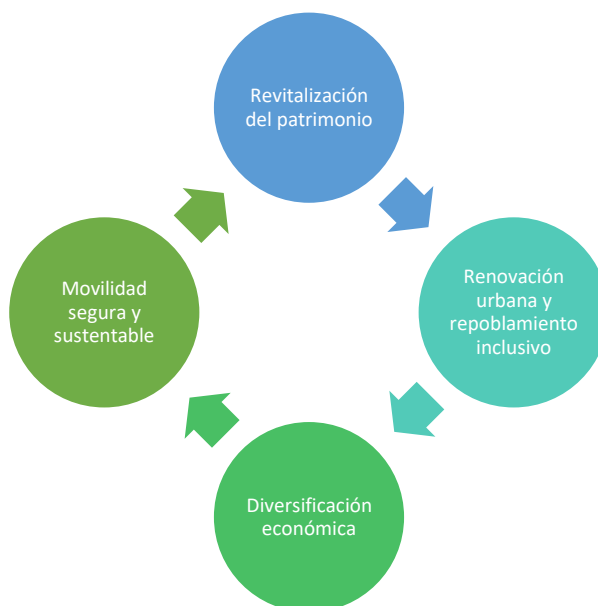


Imagen 24: Líneas estratégicas del Plan Maestro.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

La primera línea se enfoca en la Revitalización del Patrimonio. A pesar de los esfuerzos en años recientes por mejorar el manejo de las edificaciones con potencial para declaración de patrimonio, históricamente se ha dado una deficiente gestión en su protección, tanto oficial, como de infraestructura. Se cuenta con una imagen deteriorada, aunado con la inexistencia de un centro histórico consolidado, lo cual permite posicionar a San José como una ciudad con oferta histórica y de turismo cultural, a diferencia otras ciudades centroamericanas, cuya historia de consolidación es similar a la nuestra.

La segunda línea se enfoca en la Renovación urbana y el Repoblamiento Inclusivo. Como se pudo observar en la fase de diagnóstico, Carmen es el distrito menos poblado y con menor densidad de población de los cuatro distritos originales de la ciudad de San José, y con respecto también a otros distritos con áreas similares en otros cantones. A pesar de que el distrito Carmen a inicios del siglo XX tuvo un *boom* constructivo y por ende poblacional, con el tiempo se dio una migración a cantones cercanos y hacia la periferia de la ciudad, por factores como búsqueda de mejores soluciones de vivienda, alejadas de la congestión vial que atrajo el casco central, entre otros. Como se estudiará más adelante, la zona cuenta con una gama de ventajas para ser repoblada, pero para esto, esta línea estratégica se enfoca en propuestas para que las soluciones sean inclusivas para todos los estratos socioeconómicos.

Para que lo anterior sea posible, se debe de contemplar de igual manera la Diversificación Económica local, en donde los nuevos y antiguos habitantes cuenten con estrategias que fortalezcan las actividades económicas, se cuente con más y mejores opciones de empleo y entradas de dinero, y en donde no se dependa de la temporalidad que genera la actual especialización-particularización de la zona.

Por último, la línea de Movilidad segura y sustentable, que trata propuestas que atienden la problemática de un sistema de movilidad enfocado en el vehículo particular, y la completa disposición del espacio público hacia estos. Además, enfocado en mejoras del transporte público y la intermodalidad, que permita recorrer la ciudad de distintas maneras, y con posibilidades para todos, sin limitantes por dificultades permanentes o temporales de movilidad.

Línea Estratégica 1 – Revitalización del Patrimonio



GENERALIDADES**LE-1****OBJETIVO GENERAL**

Revitalizar el centro histórico para potenciar la oferta urbana a través de la cultura

PROBLEMÁTICA ATENDIDA

La deficiente gestión del patrimonio y la imagen deteriorada del centro histórico, que limita la oferta de turismo cultural e histórico

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Reformular la reglamentación del patrimonio arquitectónico para su idónea gestión, rescate y conservación

01

Potenciar las actividades, servicios y proyectos culturales como factor de desarrollo del turismo y de cohesión social

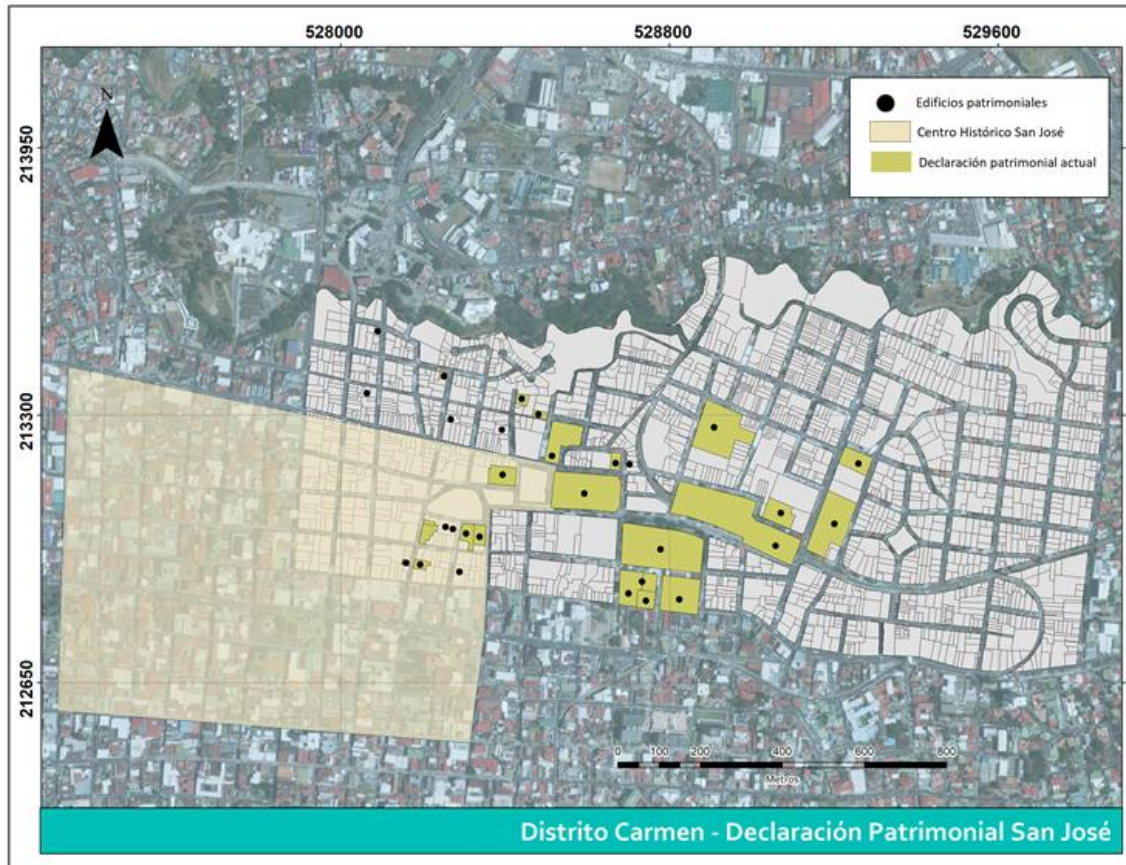
02

Articulación de los bienes patrimoniales y paisajísticos para consolidar la imagen del Centro Histórico

03

PROYECTO: MODERNIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN PATRIMONIAL

LE-1



CONSIDERANDOS

- Ley 7555 de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica
- Acuerdo Municipal sobre Centro Histórico
- Plan Director Urbano de San José – Comisión sobre Zonas de Interés Cultural y Turístico (ZICT)

ACTORES CLAVE

Ministerio de Cultura y Juventud, Municipalidad de San José, ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios).

BENEFICIARIOS

Habitantes, visitantes, comerciantes y el sector turístico nacional e internacional.

O1 - Reformular la reglamentación del patrimonio arquitectónico para su idónea gestión, rescate y conservación

PUNTO DE PARTIDA

Ley 7555 de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica

DESCRIPCIÓN

- Carmen cuenta con muchos edificios que actualmente se encuentra declarados como patrimoniales, así como con muchos con potencial.
- A pesar de esto, únicamente una pequeña porción del área del distrito se encuentra considerado dentro del plan de Centro Histórico de San José.
- El fin es ampliar el Centro Histórico, y desde Carmen aplicar a la planificación urbana parámetros culturales y artísticos, vinculados a las demás líneas estratégicas.
- Dinamizar la gestión del patrimonio por medio del permiso de implementación de nuevos usos asociados a este.

PROYECTO: CONSERVACIÓN Y RESTAURACIÓN DEL PATRIMONIO

LE-1

O2 - Potenciar las actividades, servicios y proyectos culturales como factor de desarrollo del turismo y de cohesión social

CONSIDERANDOS

- Plan de acción Centro Histórico
- Plan Director Urbano de San José
- Plan de Desarrollo Urbano MSJO

PUNTO DE PARTIDA

Edificios con Declaratoria Patrimonial y de valor patrimonial en zonas de prioridad de intervención

BENEFICIARIOS

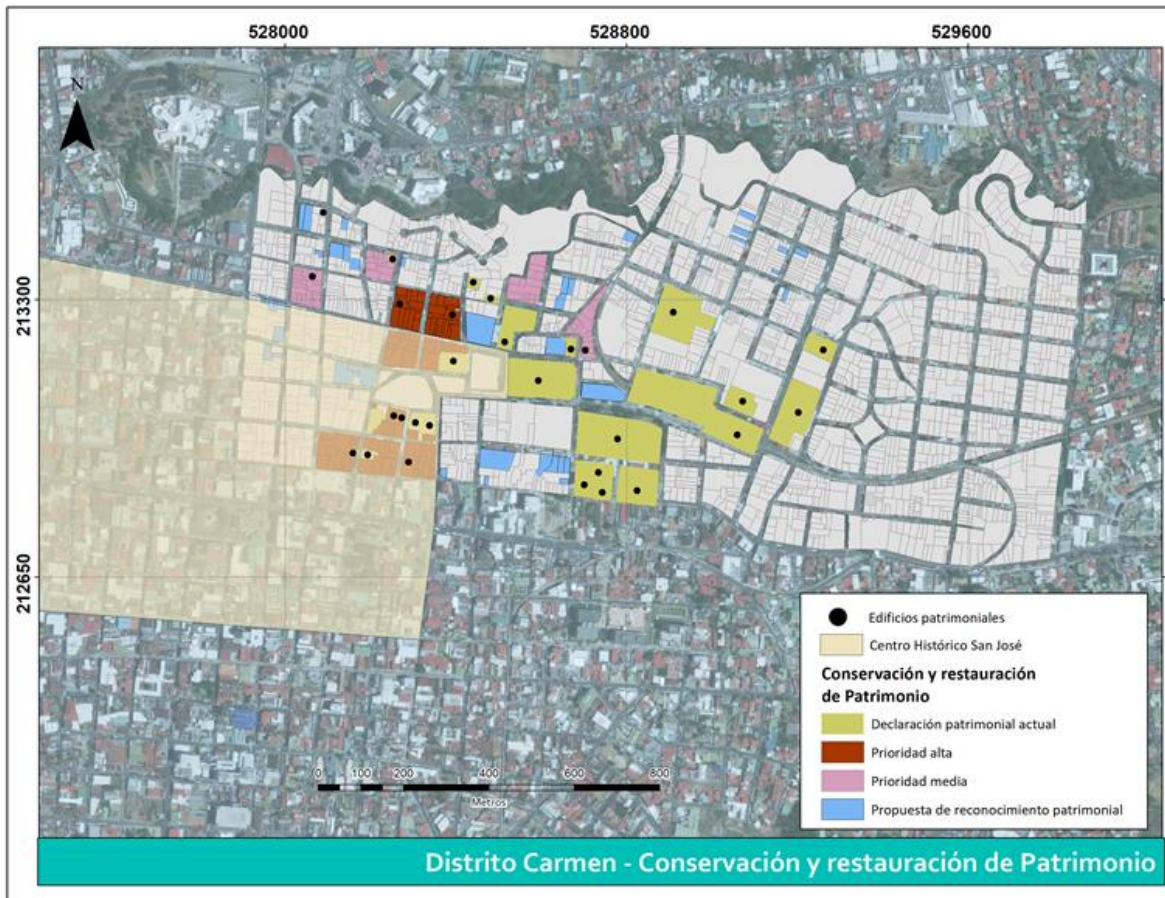
Habitantes, visitantes, comerciantes y el sector turístico nacional e internacional.

ACTORES CLAVE

Ministerio de Cultura y Juventud, Municipalidad de San José, ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios), CFIA, TEC, UCR, Proprietarios.

DESCRIPCIÓN

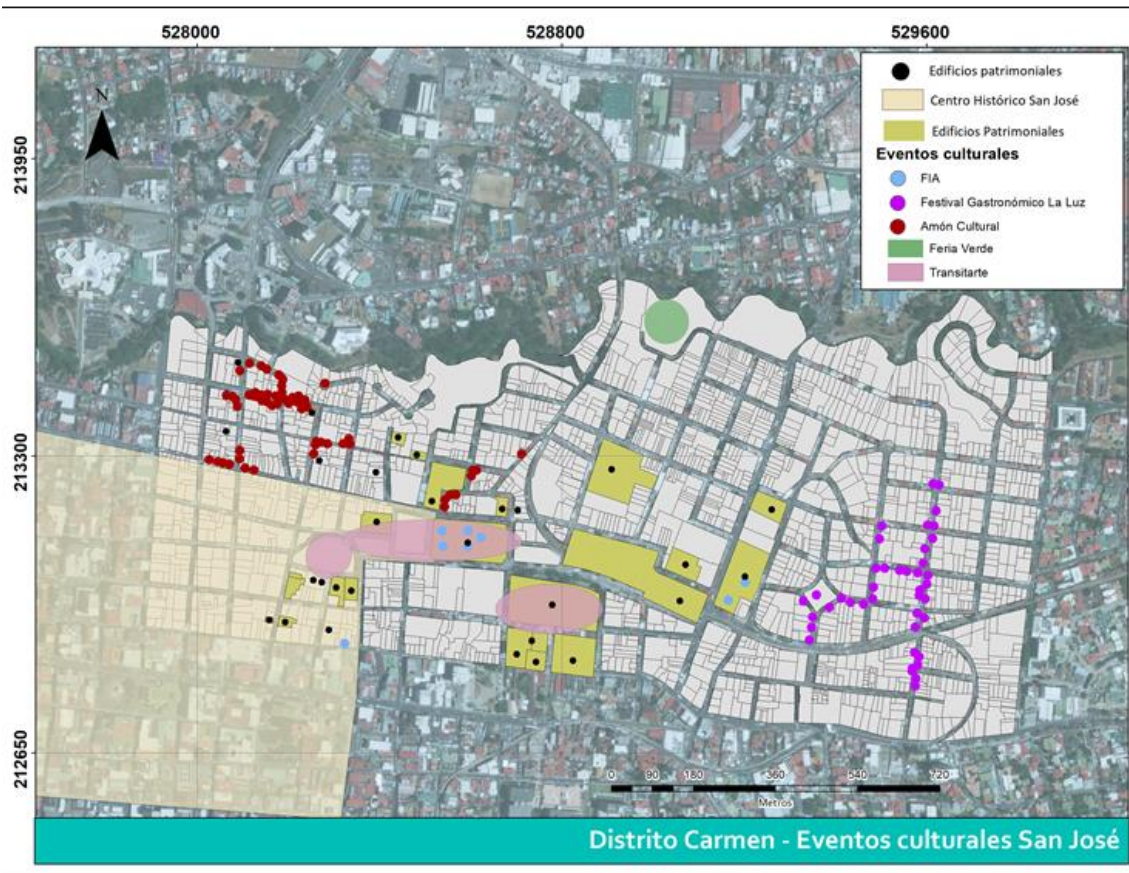
- Inventario de inmuebles: estado, ubicación, propietario, mantenimiento.
- Recuperación y adaptación (de manera respetuosa con la estructura física y contexto social) de edificios patrimoniales o con interés patrimonial para nuevos usos: vivienda, comercio, entretenimiento, cultura institucional u otros.
- Capacitación de gobierno local.
- Vincular proyectos de restauración con iniciativas locales.



PROGRAMA: CULTURA VIVA

LE-1

O2 - Potenciar las actividades, servicios y proyectos culturales como factor de desarrollo del turismo y de cohesión social

**PUNTO DE PARTIDA**

Festivales y ferias existentes

CONSIDERANDOS

- Transitarte
- FIA
- Amón Cultural
- Feria Verde
- Festival Gastronómico La Luz

ACTORES CLAVE

Habitantes, visitantes, comerciantes y el sector turístico nacional e internacional.

DESCRIPCIÓN

- Potenciación de festivales y actividades que identifican culturalmente a la ciudad.
- Intercambio cultural por medio de proyectos de participación centroamericana que impulsen y vinculen festivales, actividades, congresos, ferias de la región.
- Acondicionamiento de espacios efímeros para la realización de los proyectos.
- Implementación de aplicaciones (Apps) para acceso a espacios y servicios culturales

RESPONSABLES

Ministerio de Cultura y Juventud, Municipalidad de San José, dueños de comercios, productores nacionales, artistas diversos

PROYECTO: ARTICULACIÓN INTEGRAL DEL PATRIMONIO

LE-1

O3 - Articulación de los bienes patrimoniales y paisajísticos para consolidar la imagen del Centro Histórico

PUNTO DE PARTIDA

Iniciativa Centro Histórico SJO

DESCRIPCIÓN

- Creación de recorridos que conecten e integren las diversas áreas que presentan bienes patrimoniales, paisajísticos y actividad turística.
- Se propone la distinción de los espacios de interés mediante la aplicación de texturas, colores, señalización, luminarias, mobiliario entre otros, así como la creación de pasos peatonales y creación de Bulevares en sectores estratégicos.
- Promoción de la imagen del centro histórico como destino mediante publicidad a cargo de instituciones como ICT, Municipalidad de San José, Ministerio de Cultura.

CONSIDERANDOS

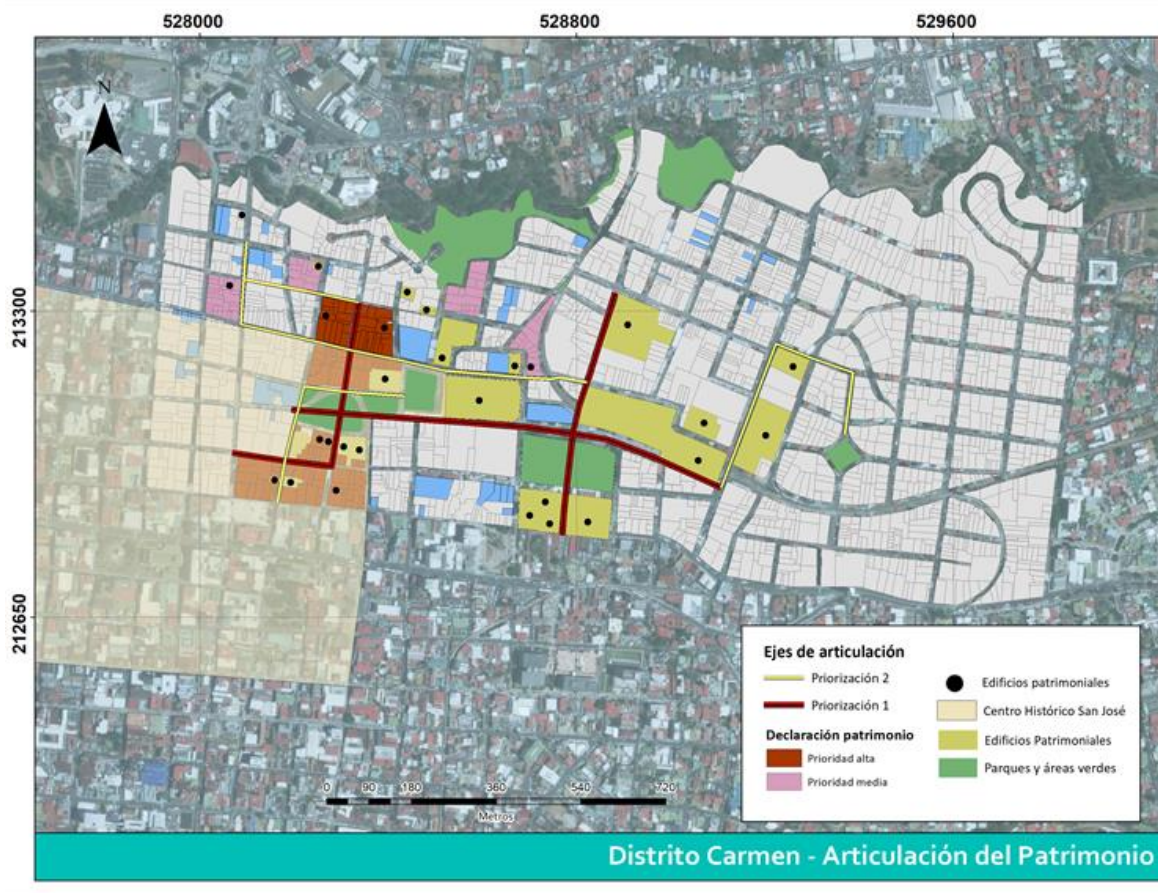
- Plan de acción Centro Histórico
- Plan Director Urbano de San José
- San José Posible

BENEFICIARIOS

Habitantes, visitantes, comerciantes y el sector turístico nacional e internacional.

ACTORES CLAVE

Ministerio de Cultura y Juventud, Municipalidad de San José, ICT



Línea Estratégica 2 – Renovación urbana y repoblamiento inclusivo



GENERALIDADES

LE-2

PROBLEMÁTICA ATENDIDA

- El decrecimiento en la cantidad de población en el distrito Carmen con el paso del tiempo.

1970: 9,089 habitantes 

2020: 3,000 habitantes 

- Baja densidad de población: Si se compara con distritos con áreas similares, se puede observar que Carmen cuenta con una muy baja densidad de población.

01

ALAJUELITA
Área: 1,30 km²
Densidad: 9,831 hab/km²

03

TIRRASES
Área: 1,87 km²
Densidad: 10,616 hab/km²

02

PATALILLO
Área: 1,97 km²
Densidad: 11,658 hab/km²

04

EL CARMEN
Área: 1,49 km²
Densidad: 2,014 hab/km²

VENTAJAS DE LA ZONA DE ESTUDIO



GENERALIDADES**LE-2****OBJETIVO GENERAL**

Generar oferta de vivienda inclusiva como atractor de población de diferentes grupos socio-económicos

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Orientar el desarrollo inmobiliario mediante instrumentos de gestión del suelo y parámetros urbanísticos para generar una oferta de vivienda inclusiva y accesible para todos los estratos y condiciones sociales.

01

Establecer pautas para la rehabilitación y la regeneración con el fin de tener espacios confortables, accesibles y de calidad.

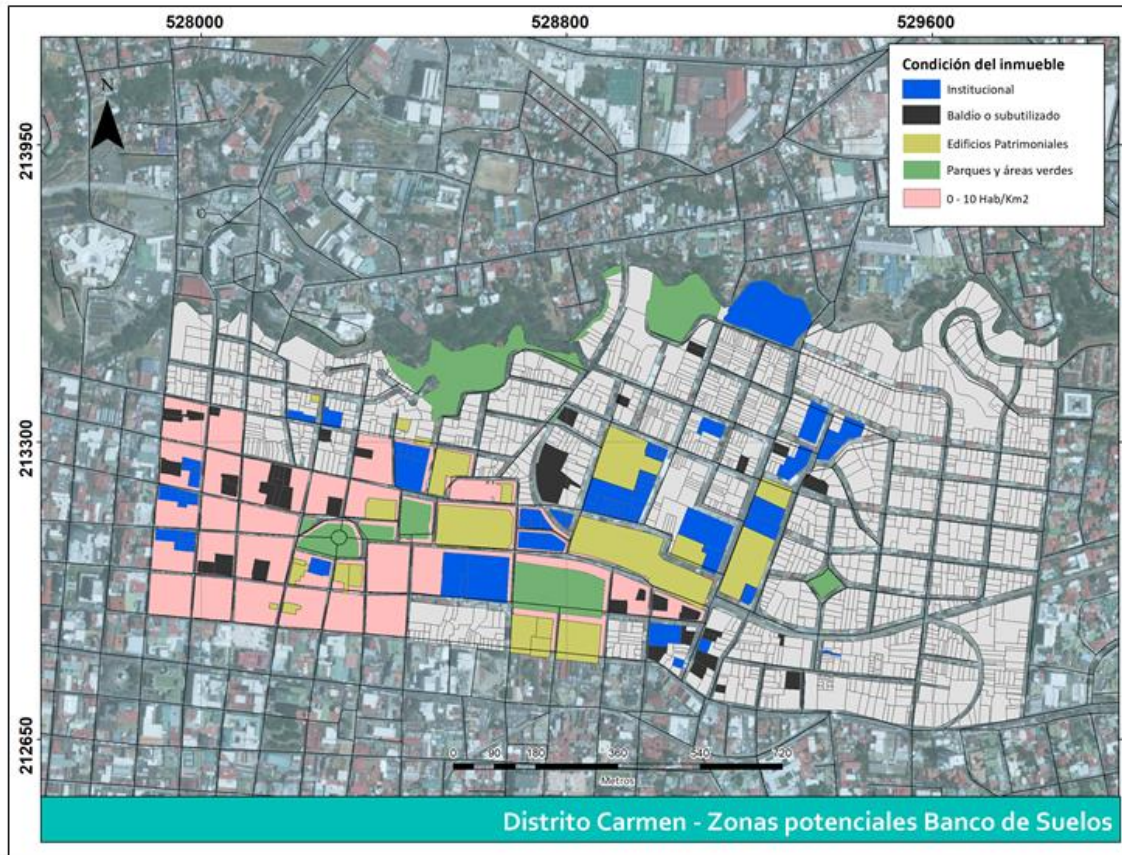
02

Generar pautas arquitectónicas para las actuales y nuevas edificaciones que resalten y articulen la imagen deseada de la ciudad.

03

PROYECTO: BANCO DE SUELOS

LE-2



CONSIDERANDOS

- Política Nacional de Vivienda y Asentamientos Humanos
- Política Nacional de Ordenamiento Territorial
- Decreto 31730 MIDEPLAN-MIVAH
- Plan Director Urbano

ACTORES CLAVE

Actuales y futuros habitantes, personas en búsqueda de vivienda propia, desarrolladores inmobiliarios

PUNTO DE PARTIDA

Eje económico-financiero de la Política Nacional de Vivienda y Asentamientos Humanos

O1 - Orientar el desarrollo inmobiliario mediante instrumentos de gestión del suelo y parámetros urbanísticos para generar una oferta de vivienda inclusiva y accesible para todos los estratos y condiciones sociales.

DESCRIPCIÓN

- Impulsar el establecimiento de una figura jurídica estatal para la gestión de un banco de suelos con el fin de desarrollar soluciones habitacionales
- Establecimiento de un presupuesto anual mínimo necesario proveniente de recursos públicos para la adquisición de terrenos.
- Priorización la adquisición de terrenos en zonas con poca población y mayor necesidad de regeneración.
- Creación de una base de datos terrenos aptos y disponibles para el desarrollo habitacional.

RESPONSABLES

MSJO, Asamblea Legislativa

PROYECTO: NUEVO MODELOS DE TENENCIA DE VIVIENDA

DESCRIPCIÓN

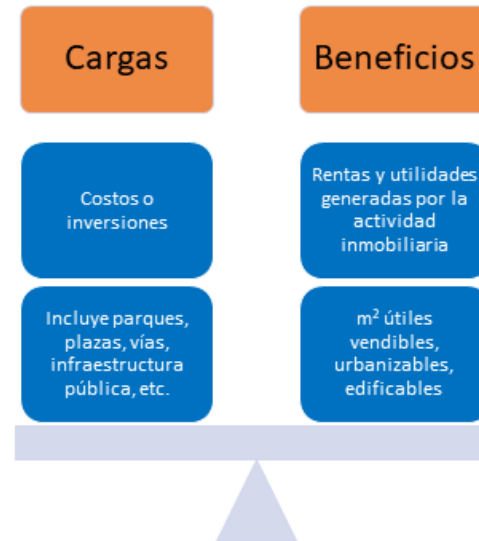
- A través de lo estipulado en la Política Nacional de Vivienda y Asentamientos Humanos, impulsar la construcción de viviendas accesibles a todos los ciudadanos en función de sus rentas familiares
- Impulsar modelos de vivienda cooperativa, vivienda pública y propiedad colectiva.
- Crear programas de capacitación comunal para el acceso a la vivienda enfocados a modelos cooperativo
- Promover proyectos inmobiliarios de alta densidad que incluyan usos mixtos, con el fin de generar zonas económicamente sustentables.
- Implementar el modelo de reparto de cargas y beneficios, como instrumentos de gestión del suelo urbanos:
 - Ceder el suelo para todas las cargas locales de acuerdo al plan, requerido para equipamiento público y la construcción del mismo.
 - Seguir las disposiciones establecidas en el Plan en lo que respecta a los usos, edificabilidades, restricciones y obligaciones.
 - Asumir costos asociados a la formulación y gestión del plan.
 - Para inversionistas, reconocimiento por las construcciones o mejoras existentes y las compensaciones a las que haya lugar.

BENEFICIARIOS

Actuales y futuros habitantes, personas en búsqueda de vivienda propia, desarrolladores inmobiliarios

ACTORES CLAVE

MSJO, INVU, MIVAH, BAHNVI, Asamblea Legislativa, desarrolladores e inversionistas.



LE-2

O1 - Orientar el desarrollo inmobiliario mediante instrumentos de gestión del suelo y parámetros urbanísticos para generar una oferta de vivienda inclusiva y accesible para todos los estratos y condiciones sociales.

CONSIDERANDOS

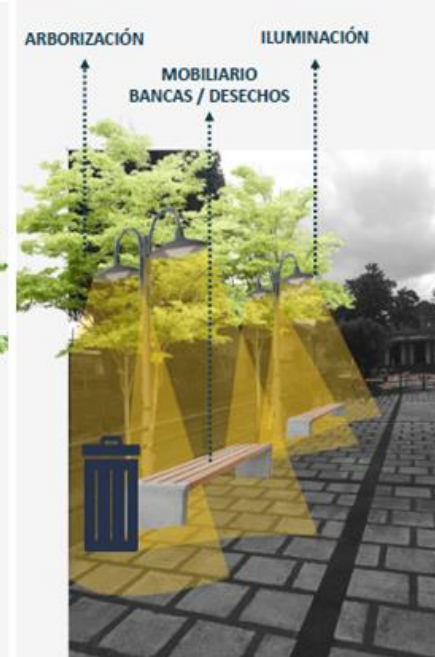
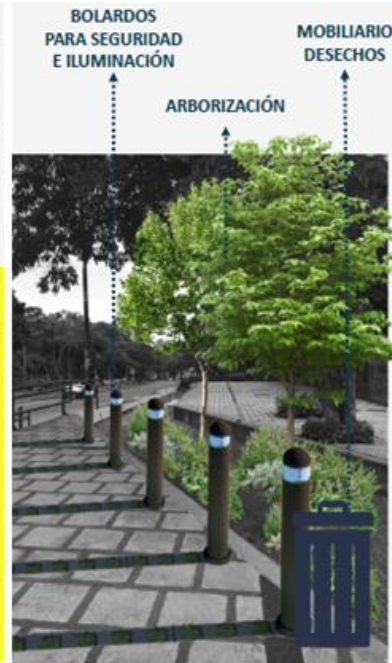
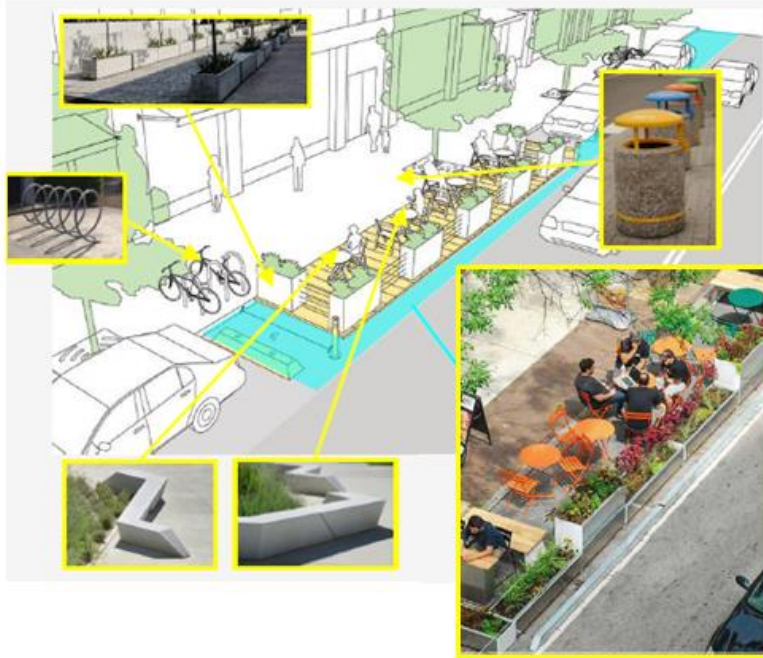
- Política Nacional de Vivienda y Asentamientos Humanos
- Política Nacional de Ordenamiento Territorial
- Decreto 31730 MIDEPLAN-MIVAH
- Reglamento Renovación Urbana-INVU

PUNTO DE PARTIDA

- Artículo 1 de la Ley Sistema Financiero Nacional de Vivienda
- Artículos 18 y 19 del Capítulo V del Reglamento Renovación Urbana-INVU

PROYECTO: ¡VIVAMOS CARMEN!

LE-2



Fuente: Insumos compañeros de Taller I-2019

CONSIDERANDOS

- Plan Director Urbano
- Plan Regulador de San José
- Plan de Regeneración y Repoblamiento de la Municipalidad de San José

BENEFICIARIOS

Habitantes, visitantes, usuarios de paso del espacio.

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, BID, UCR-UNA-TEC

PUNTO DE PARTIDA

- Plan de Regeneración y Repoblamiento de la Municipalidad de San José
- Priorización de áreas con más deterioro y con más uso (potenciar)

O2 - Establecer pautas para la rehabilitación y la regeneración con el fin de tener espacios confortables, accesibles y de calidad.

DESCRIPCIÓN

- Establecimiento de mejoras urbanas a favor de la recuperación integral del espacio público del Distrito Carmen, que a su vez ayude en la consolidación del repoblamiento y densificación de este sector.
- Rehabilitación y revitalización a través de la implementación de pautas urbanísticas que insten al uso, a la socialización y apropiación de los espacios.
- El fin es contar con espacios versátiles, que no dependan de las temporalidades para su uso.
- Espacios pensados para ser seguros y accesibles para todos.

PROYECTO: EL ROSTRO DE CARMEN



Fuente: Mi Costa Rica de Antaño, 2017

DESCRIPCIÓN

- Al ser Carmen uno de los distritos originarios de San José, cuenta con una rica historia en cada uno de sus barrios que debe de reconocerse.
- Establecimiento de un fondo municipal a partir de un porcentaje sobre la inversión de los desarrolladores inmobiliarios para destinarlo a la rehabilitación de fachadas y patrimonio del distrito.
- Ejecución de un modelo de gestión participativa para la identificación del lenguaje arquitectónico que dotará de identidad a las actuales y nuevas edificaciones.
 - Talleres comunales, que a la vez fomenten la activación barrial
 - Plataformas de colectivos
 - Mesas de coordinación interinstitucional



PUNTO DE PARTIDA

- Plan Regulador de San José
- Estudios de fachadas del Observatorio Municipal

LE-2

O3 - Generar pautas arquitectónicas para las actuales y nuevas edificaciones que resalten y articulen la imagen histórica de la ciudad.

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, CFIA, UCR-UNA-TEC, Colectivos civiles, ONG's, Embajadas

CONSIDERANDOS

- Reglamento de construcciones - INVU
- Plan Director Urbano
- Plan Regulador de San José

BENEFICIARIOS

Actuales y futuros habitantes, comerciantes, turistas nacionales e internacionales.

Línea Estratégica 3 – Diversificación económica



GENERALIDADES

LE-3

OBJETIVO GENERAL

Fomentar la diversificación productiva local y el incremento del valor agregado en las actividades económicas locales

OBJETIVO ESPECÍFICO

Fortalecer las actividades económicas locales a través de vocaciones territoriales que definan diversidad de zonas en la ciudad

01

PROBLEMÁTICA ATENDIDA

Particularización/especialización de la oferta económica por sectores, lo cual genera:

- Zonas sin ningún tipo de actividad económica establecida
- Zonas con un solo tipo de actividad económica, lo cual le hace dependiente de temporalidades y públicos específicos

La California



Temporalidad

Otoya

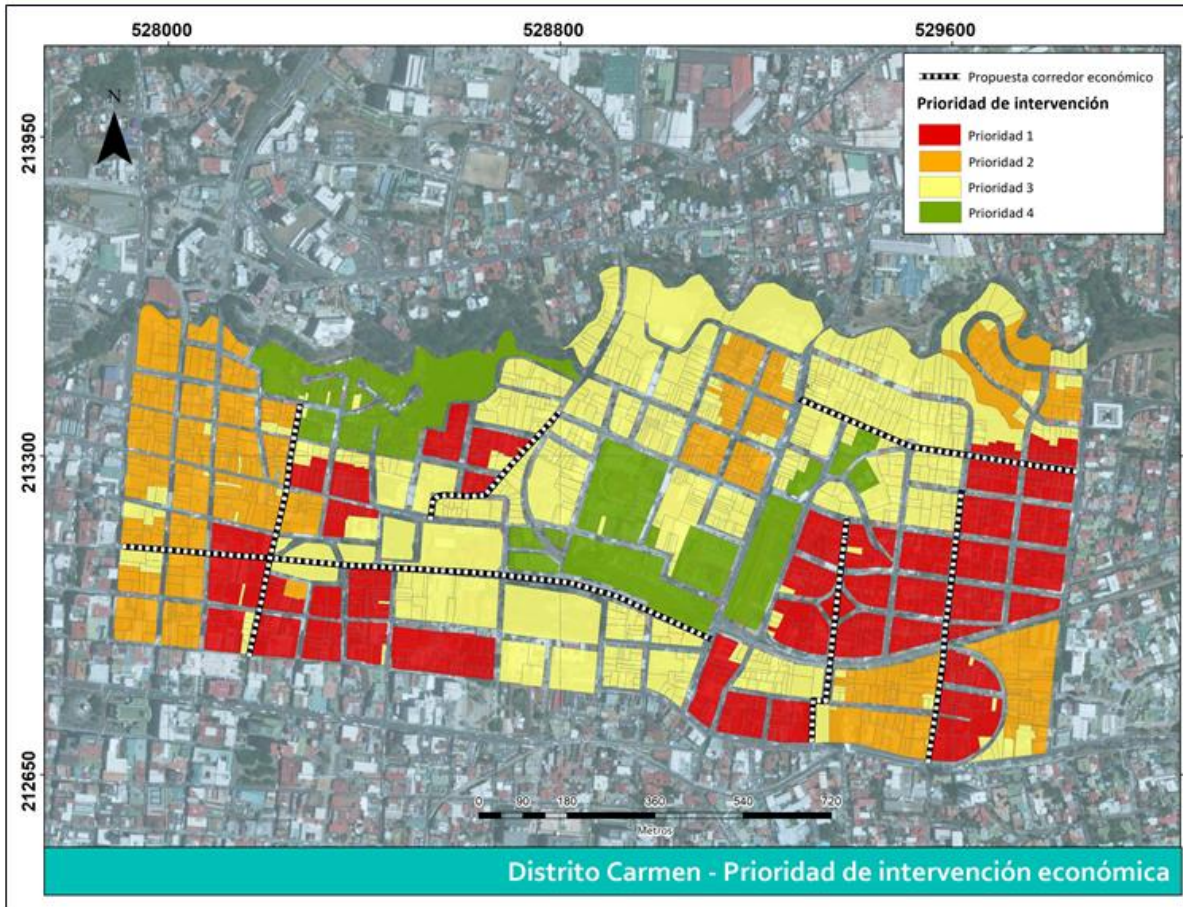


Empalme



PROYECTO: CORREDORES ECONÓMICOS

LE-3



BENEFICIARIOS

Comerciantes y emprendedores consolidados de la zona.

PUNTO DE PARTIDA

Departamento Desarrollo Económico, Social y Cultural – Municipalidad de San José

O1 - Fortalecer las actividades económicas locales a través de vocaciones territoriales que definan diversidad de zonas en la ciudad.

DESCRIPCIÓN

- Se cuenta con dos importantes ventajas identificadas en las fortalezas de la zona: ubicación geográfica y administrativa estratégicas, y servicios básicos consolidados.
- Se busca diversificar la oferta de comercio y servicios que ayude a reactivar la economía local.
- Basado en la experiencia de La Huaca en Veracruz, México, para esto es necesario:
 - Localización y evaluación del potencial económico (turístico, comercio y/o servicios, cultural) que contribuya a generar actividades en la zona.
 - Consolidación de corredores comerciales y de servicios, que generen empleo local, potencialicen el polígono y permitan a los barrios posicionarse dentro de la ciudad.
 - Creación de una Red interinstitucional articuladora de recursos públicos y privados para el desarrollo del distrito

CONSIDERANDOS

- Ley N° 8262: Ley de fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas
- Política Pública de Fomento a las PYME y al Emprendedurismo.
- Política de Fomento al Emprendimiento de Costa Rica

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, Banca Estatal y Privada, MEIC, ICT, Cámara de comercio

PROYECTO: CORREDORES ECONÓMICOS

LE-3

Potenciamiento de las ventajas competitivas territoriales (vocación)

Aprovechamiento sostenible de los recursos endógenos.

Promoción de la pequeña y mediana empresa

Economía social solidaria.

Promoción del liderazgo local

Fomento de la diversificación productiva local e incremento del valor agregado en las actividades económicas locales

Fortalecimiento de la gestión local en temas de sostenibilidad ambiental de los recursos naturales y actividades productivas locales.

PRODUCTOS ESPERADOS

O1 - Fortalecer las actividades económicas locales a través de vocaciones territoriales que definan diversidad de zonas en la ciudad.

CONSIDERANDOS

- Ley N° 8262: Ley de fortalecimiento de las pequeñas y medianas empresas
- Política Pública de Fomento a las PYME y al Emprendedurismo.
- Política de Fomento al Emprendimiento de Costa Rica

PUNTO DE PARTIDA

Departamento Desarrollo Económico, Social y Cultural – Municipalidad de San José

RESPONSABLES

Municipalidad de San José, Banca Estatal y Privada, MEIC, ICT, Cámara de comercio

BENEFICIARIOS

Comerciantes y emprendedores consolidados de la zona.

Línea Estratégica 4 – Movilidad segura y sostenible



GENERALIDADES**LE-4****OBJETIVO GENERAL**

Priorizar la red de movilidad del distrito hacia el peatón, mediante el fortalecimiento de un sistema integrado, seguro y sostenible

PROBLEMÁTICA ATENDIDA

Sistema de movilidad enfocado al vehículo particular que condiciona la disposición del espacio público

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Articular los diferentes sectores de la ciudad mediante el reordenamiento de la red vial nacional y municipal, sendas peatonales, ciclovías, y corredores verdes.

01

Incentivar la multimodalidad de los modos de transporte a través de la creación y fortalecimiento de iniciativas a favor del transporte público.

02

PLAN: CARRIL EXCLUSIVO PARA BUSES

LE-4



CONSIDERANDOS

- Cambios de vías
- Demarcación y semaforización de nuevos puntos
- Nueva carpeta asfáltica que soporte la nueva carga exclusiva

PUNTO DE PARTIDA

- Proyecto de Sectorización del Transporte Público del MOPT
- Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte – Municipalidad de San José

BENEFICIARIOS

Usuarios de las rutas de buses que transitan por el casco central de San José

O1 - Articular los diferentes sectores de la ciudad mediante el reordenamiento de la red vial nacional y municipal, sendas peatonales, ciclovías, y corredores verdes.

DESCRIPCIÓN

- La movilidad sostenible implica la priorización del transporte público por encima del privado.
- Con la creación de un carril exclusivo para autobuses, se busca disminuir los tiempos de viaje de las personas, haciéndolo a su vez una opción más atractiva para los usuarios.
- El fin es desestimular el uso del vehículo privado automotor, reducir el congestionamiento vial, disminuir los tiempos de viaje en autobús, y por ende, mejorar la calidad de vida de los usuarios de autobús.

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, MOPT, Concesionarios de rutas de autobús.

PROYECTO: NODO DE INTEGRACIÓN ATLÁNTICO

LE-4

O1 - Articular los diferentes sectores de la ciudad mediante el reordenamiento de la red vial nacional y municipal, sendas peatonales, ciclovías, y corredores verdes.

DESCRIPCIÓN

- Fomento de la inter y multimodalidad para la integración de los distintos medios de transportes y mercancías.
- Generación de nuevas y mejores conexiones en la ciudad para todos los ciudadanos.
- Habilitación de plataformas especiales de acceso para el usuario y las estaciones permitirá atender a poblaciones con capacidades diferentes y el cobro automatizado del servicio.



CONSIDERANDOS

- Construcción de explanada peatonal
- Habilitación de áreas verdes
- Demarcación de ciclovía
- Instalación de bolardos con iluminación
- Habilitación de las terrazas existentes

PUNTO DE PARTIDA

- Plan Nacional de Transportes
- Proyecto TRP - INCOFER

BENEFICIARIOS

Todos los usuarios de la red de infraestructura de movilidad dentro de la Gran Área Metropolitana

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, Gobierno Central – Despacho de la Primera Dama – INCOFER – ICE – CNFL

PLAN PILOTO: PACIFICACIÓN DE VÍAS



BENEFICIARIOS

Todas las personas que hagan uso de las vías y espacios propuestos

PUNTO DE PARTIDA

Plan Integral para la Pacificación de las Vías Públicas

LE-4

O1 - Articular los diferentes sectores de la ciudad mediante el reordenamiento de la red vial nacional y municipal, sendas peatonales, ciclovías, y corredores verdes.

CONSIDERANDOS

- Reducción de las velocidades altas
- Creación de condiciones en las vías que obliguen a los conductores a actuar con cuidado y serenidad
- Restricción a la presencia de vehículos comerciales y extraños en áreas calmadas
- Mejoramiento de la apariencia y ambiente de las vías
- Reducción de la cantidad y gravedad de los accidentes

DESCRIPCIÓN

- Al estar el vehículo privado erróneamente colocado al tope de la pirámide de movilidad, se genera una supremacía del espacio hacia los carros, conllevando no sólo el acaparamiento del mismo, sino la generación de accidentes y actitudes violentas entre conductores, peatones, ciclistas, etc.
- El fin es generar estrategias que permitan la convivencia de los diferentes medios de transporte, priorizando el peatón

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, MOPT, Colectivos de movilidad

PROGRAMA - REDES DE DESESTIMULACIÓN DEL USO DEL VEHÍCULO PARTICULAR AUTOMOTOR

LE-4

O2 - Incentivar la multimodalidad de los modos de transporte a través de la creación y fortalecimiento de iniciativas a favor del transporte público.

PUNTO DE PARTIDA

- Decreto 37370-MOPT: Restricción vehicular.
- Decreto 40545-MOPT: Política Pública de Modernización del TP modalidad autobuses en el Área Metropolitana de San José.
- Proyecto Tren Eléctrico.

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, MOPT, Dirección de Cambio Climático MINAE, Alianza Empresarial para el Desarrollo (AED).

BENEFICIARIOS

Toda la población del distrito.



MAPA DE RESTRICCIÓN VEHICULAR

DESCRIPCIÓN

- Esta iniciativa busca generar redes de iniciativas organizacionales en empresas privadas e instituciones públicas que tengan dentro de su ámbito de acción el distrito Carmen, que promuevan la desestimulación del uso del vehículo privado automotor, con fundamento en el principio de RSE.
- Reducir la congestión vehicular en la zona de impacto.
- Mitigar los problemas ambientales y de salud derivados del transporte automotor.

ESTRATEGIAS

- Teletrabajo.
- Tarifas diferenciadas en TP.
- Incentivos laborales por el uso de TP.
- Carpooling (RV).
- Medidas restrictivas < Medidas favorecedoras

PROYECTO – PUBLICICLETA CARMEN

LE-4



O2 - Incentivar la multimodalidad de los modos de transporte a través de la creación y fortalecimiento de iniciativas a favor del transporte público.

PUNTO DE PARTIDA

- Rutas de Ciclovia San Pedro-Sabana.
- -Experiencia Municipalidad de Cartago: Proyecto BicipúbliCartago.

ACTORES CLAVE

Municipalidad de San José, Municipalidad de Cartago, MOPT, Colectivos como ChepeCletas.

BENEFICIARIOS

Toda la población del distrito.

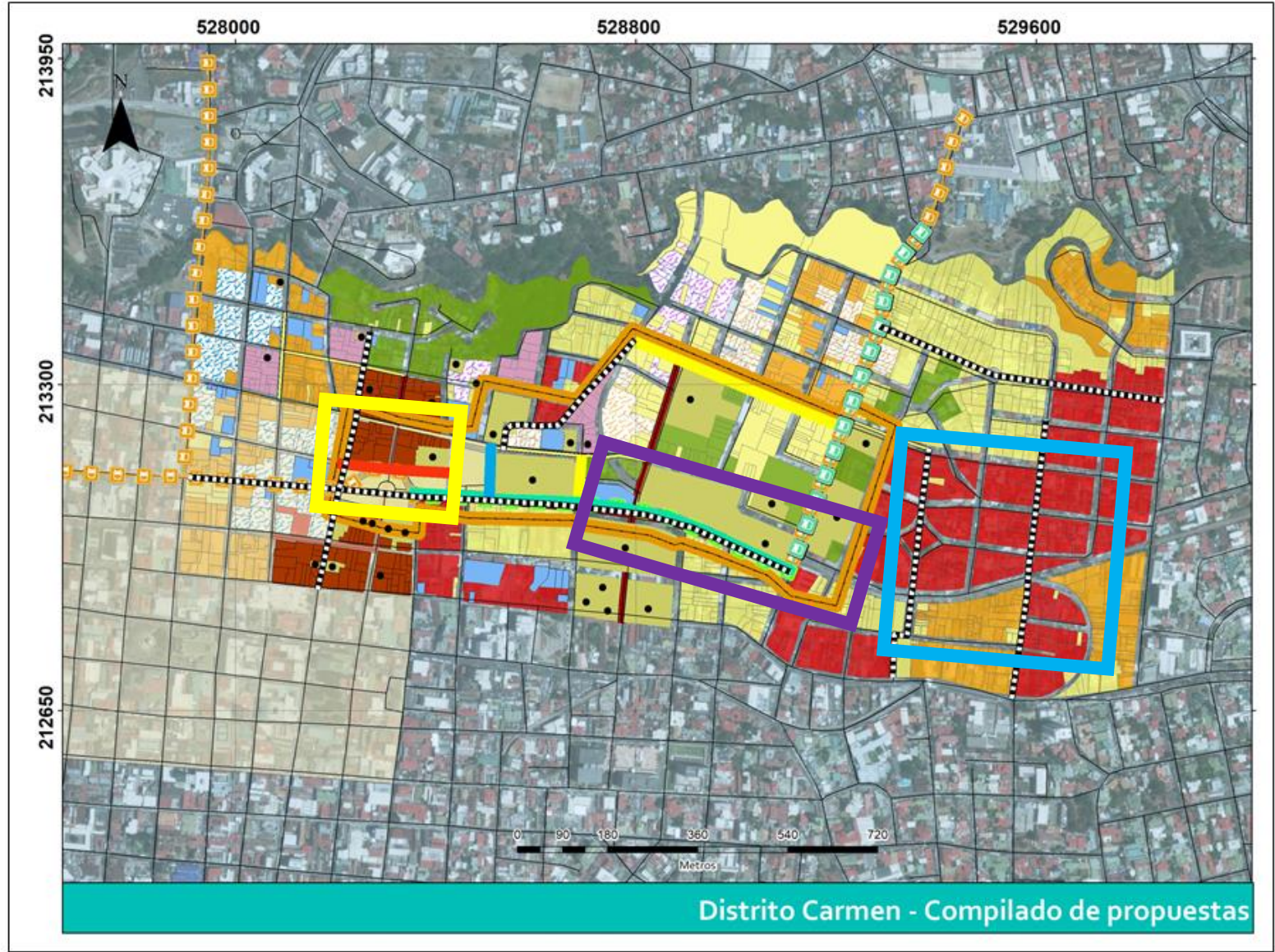
DESCRIPCIÓN

- Esta iniciativa busca promover el uso de las rutas de ciclovia existentes en la zona, con el fin de facilitar la conectividad de distintos sectores de interés mediante el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo al vehículo automotor en rutas cortas.
- Facilita y complementa el transporte intermodal en el distrito.
- Mejora la articulación barrial en el distrito y contribuye a la reducción de la contaminación atmosférica producto del uso del vehículo automotor.

COMPONENTES

- Estaciones de alquiler de bicicletas.
- Diseño y ubicación de ciclo parqueos.
- Reglamento de préstamo y uso de las bicicletas.
- Escuela de Manejo de Bicicletas.
- Ubicación clave.

LÍNEAS ESTRATÉGICAS



El mapa anterior corresponde a la unión de todos los mapeos realizados en los proyectos de las cuatro líneas estratégicas. Como se puede observar, se abarca casi en totalidad el área de estudio, y a su vez se entrelazan físicamente. Un mapa de compilación o consolidación puede representar un reto para su interpretación, debido a la superposición de capas, y por ende de información, por lo que se eligen tres zonas principales, basado en pesos establecidos en los mapeos, bajo la identificación de hotspots (puntos calientes), donde se contaba con mayor presencia de datos o según el peso dado al dato en sí. Cabe destacar que, en una potencial implementación de los objetivos y proyectos planteados, se debe de tomar en cuenta que estos se complementan, e incluso pueden depender los unos de los otros, para poderse llevar a cabo efectivamente.

En la zona número 1 (representada con un cuadro morado) se entrelazan proyectos de todas las líneas, y en donde destacan el Plan Piloto de Pacificación de Vías y el Carril Exclusivo para buses, la Estación de Ferrocarril al Atlántico como nodo de Integración y a su vez, un edificio con declaratoria patrimonial. Si bien directamente estos predios no cuentan con alta prioridad para el repoblamiento o la creación de incentivos económicos, la implementación de los proyectos antes mencionados definitivamente generaría un impacto positivo y serían aliados trascendentales para el éxito de proyectos en estas esferas a su alrededor.

La zona número 2 (representada con un cuadro amarillo), corresponde a una zona con alta prioridad para el repoblamiento, y en donde a su vez se cuenta con un alto potencial de declaración patrimonial de sus edificios. Un 60% de estos son de dos o más pisos, lo que permitirían la implementación de un modelo mixto, donde se cuente con comercios en su planta baja, y viviendas en las plantas altas, dando una solución completa. A su vez, se encuentra frente al Parque Morazán y en cercanía del Parque España, importantes puntos de arte y cultura durante festivales, y que solventarían la necesidad de espacio verdes para las nuevas soluciones habitacionales.

La zona número 3 corresponde a lo que hoy se conoce como el Paseo Gastronómico La Luz, en Barrio Escalante-Empalme. Si bien esta zona puede considerarse como consolidada, como se estudió en secciones anteriores, cuentan con una dependencia económica casi absoluta a un solo tipo de actividad (bares y restaurantes), lo que genera una temporalidad muy marcada del uso de los espacios, y lo que a su vez ha generado la migración de sus habitantes. Por tal razón, en términos económicos e incluso patrimoniales, se le asigna una alta prioridad de intervención.



PROYECTO PUNTUAL: REHABILITANDO EL ATLÁNTICO

La presente sección corresponde a una propuesta de mejoramiento urbano para la zona circundante a la Estación de Ferrocarril al Atlántico, en Barrio Aranjuez, San José. Con este se busca que los usuarios de la Estación y de su espacio público cuenten con un lugar seguro, agradable y confortable, con el fin de que se inste a una mayor utilización de este medio de transporte, y aquellos conectados con él.

Justificación

A nivel nacional, especialmente en el Gran Área Metropolitana de San José, se han venido creando y gestionando estrategias con el fin de desestimular el uso del vehículo particular, y pasar a un esquema de utilización de transportes más sostenibles y amigables con el ambiente, como lo es el transporte público, en modalidad de bus y tren.

Con el fin de posibilitar esto, se deben de crear estrategias y soluciones integrales, que consideren no sólo al medio de transporte en sí mismo, sino también su entorno. En general, paradas y terminales de buses, y en este caso, estaciones del tren, cuenta con deterioro y abandono, lo cual acarrea problemáticas como inseguridad y falta de confort para los usuarios.

Un proyecto con mejoras para la Estación de Ferrocarril al Atlántico puede representar no sólo una mejora para su área inmediata, sino para San José como cantón, pues el sitio representa un importante nodo de integración entre el tren y diversas rutas de autobuses provenientes de otros cantones.

Actualmente con lo básico: Espacio físico, comercio variado, rutas de autobuses convergiendo en el lugar. Sin embargo, todo esto se encuentra aislado, por lo que el espacio público no es atractivo. Plantear una serie de pautas urbanas para el mejoramiento del área circundante a la Estación puede representar mayor atracción de personas, no sólo para la utilización del servicio, sino como reactivación social y económica de la zona.

Objetivos del proyecto

Objetivo General

Proponer pautas urbanas de intervención para la zona circundante a la Estación de Ferrocarril al Atlántico, San José, con el fin de mejorar el nodo de integración de transporte.

Objetivos Específicos

- Diagnosticar la zona de estudio con el fin de reconocer las áreas con problemáticas, deterioro y potencial de mejora.
- Establecer acciones puntuales de mejoramiento urbano que cumplan con los estándares de accesibilidad y confort para todas las personas.
- Fomentar la inter y multimodalidad para la integración de los distintos medios de transportes y mercancías.

Antecedentes

Como se mencionó, el sitio de estudio corresponde a un ya reconocido, más no totalmente consolidado, nodo de integración. Ya se cuenta con iniciativas (planes, proyectos y políticas) en torno al nodo, no directamente sobre mejoramiento urbano del área circundante a la estación, pero si respecto a este medio de transporte y su relación con otros. Por ejemplo:

- Política Sectorial de Modernización del Transporte Público Remunerado de Personas Modalidad Autobús – MOPT
- Proyecto Tren Rápido de Pasajeros - INCOFER
- Plan de Desarrollo Municipal 2017-2020 – Municipalidad de San José
- Plan maestro de regeneración urbana y reconversión productiva para los cuatro distritos centrales de San José – UCR-Tecnalia-BID
- Análisis de prefactibilidad técnica de un sistema de transporte masivo en San José - CFIA
- Propuesta de intervención urbano-arquitectónica para la modernización del tren interurbano del Gran Área Metropolitana en el trayecto Alajuela-San José – Jennifer Jiménez y Gustavo Meléndez – TEC
- Plan Operativo del Proyecto de Sectorización - MOPT
- Plan Maestro Transversal 24 – Tándem-Municipalidad de San José
- Plan Director Urbano de San José – Municipalidad de San José
- Proyecto Ciudad Gobierno - MOPT

Actividades y componentes del proyecto

Para poder lograr los objetivos propuestos, es importante llevar a cabo una serie de actividades que contemplan las pautas de intervención. Más adelante, se enlistan los responsables, duración y fuentes de financiamiento. A continuación, se enlistan:

1. Pacificación de la vía frente a la Estación

Como parte del Plan Operativo del Proyecto de Sectorización, se tiene previsto transformar el Paseo de las Damas en una vía exclusiva para autobuses. Considerando esto, se propone:

1. Vía compartida autobús-ciclista-peatón: Para así priorizar el ingreso a la capital de transportes sostenibles y masivos
2. Demarcación de ciclovía, que se una a la existente entre San Pedro y Sabana

3. Limitar la velocidad de los autobuses a 30 Km/h, para que se seguro para los peatones y ciclistas y se eviten posibles accidentes.
4. Demarcación de zonas peatonales: No sólo con pintura, sino también con loza podó táctil que permita su uso para personas con visión limitada.



Imagen 25: Estrategias para la pacificación de vías.
Fuentes varias obtenidas de Google, 2019.

2. Tratamiento de aceras

Considerando que la vía se limitará a autobuses y bicicletas, se propone el ensanche de aceras, tanto del lado de la Estación, como en la cara del frente. Con esto, no sólo se amplía el espacio para el peatón, sino que también se puede dar la colocación de mobiliario urbano que permita la estancia de personas en el área. Esto a su vez llega a alimentar a los comercios existentes frente a la Estación. Se propone la instalación de una calzada con diferentes texturas, colores, patrones y sin obstáculos que limiten o dificulten el tránsito.

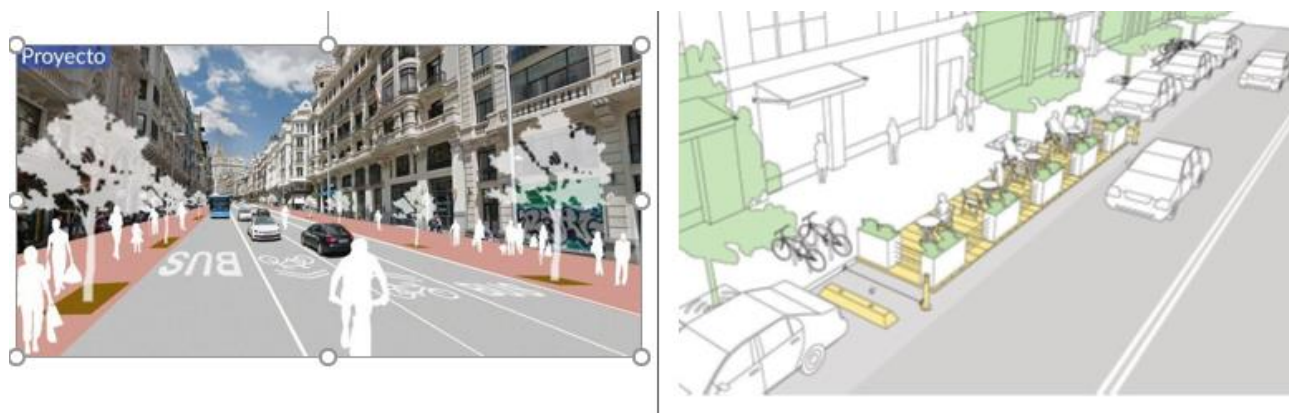


Imagen 26: Tratamiento de aceras.
Fuentes varias obtenidas de Google, 2019.

3. Colocación de mobiliario urbano

Con el fin de que en el espacio se dé la convergencia de diversas actividades, a diferentes horas y con diferentes actores (invitación), se propone la colocación de mobiliario que permita la estancia y el disfrute del espacio, para que se dé la apropiación de este. Para esto, es necesario:

- Colocación de bancas en distintos sectores, tanto del lado de la Estación, como en la acera del frente
- Luminarias altas y a nivel de piso, que permita la utilización de los espacios por la noche, y que den una mejor percepción respecto a la seguridad.
- Colocación de bebederos: Actualmente, no se cuenta con ningún grifo o fuente de agua al exterior. Se plantean bebederos con diferentes alturas, que permita el consumo de agua potable para todas las personas, y a su vez para sus mascotas.
- Cicloparqueos: Actualmente, en la entrada a la Estación se cuenta con uno, pero este pasa desapercibido y en la mayoría del tiempo, se encuentra en desuso. Se plantea el reemplazo de este y la instalación de uno nuevo, que además de funcional, sea artístico y decorativo.
- Mejorar y aumentar la vegetación, tanto árboles como arbustos. Estos pueden brindar sombra y generar sensación de frescura.



Imagen 27: Ejemplos de mobiliario urbano por implementar.
Fuentes varias obtenidas de Google, 2019.

4. Implementación de mejoras tecnológicas

Como parte de las mejoras al espacio público, a nivel mundial se está dando la implementación de tecnología, creando ciudades conectadas e inteligentes. En el área de estudio, ya se cuenta con semáforos alimentados con luz solar, y en conjunto con esto se propone:

- Instalación de estaciones de carga celular
- Wi-Fi abierto
- Pantallas con información de arribos y salidas tanto de bus como de tren, así como información relevante sobre la ciudad (eventos, lugares históricos y/o patrimoniales cercanos, etc).



Imagen 28: Intervenciones para las mejoras tecnológicas.
Fuentes varias obtenidas de Google, 2019.

5. Campaña de comunicación y promoción

Con el fin de promover la inter y multimodalidad, es importante realizar una campaña de comunicación y promoción de los cambios y pautas por establecer, con el fin de mantener a la población usuaria enterada. Esto no sólo ayuda a afrontar mejor los cambios, sino también llega a mostrar de manera clara de qué trata el proyecto. Para esto, se debe de contar con:

- Elaboración de un mensaje claro y conciso
- Establecimiento del público meta, y su respectiva lista de control
- Identificación de canales de comunicación y difusión: Generación de marketing y relaciones público-privadas

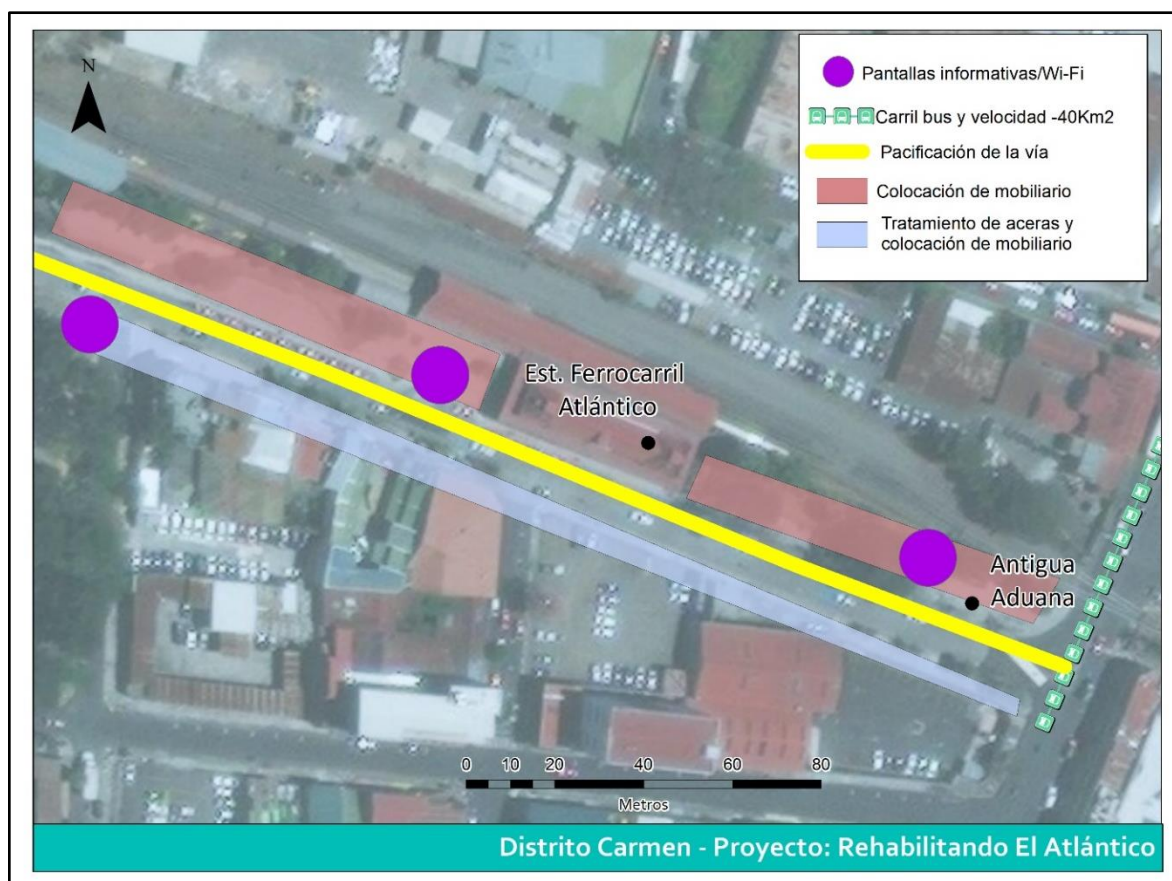


Imagen 29: Ejemplo de campañas promocionando el transporte público.
Fuentes varias obtenidas de Google, 2019.

- Generación de herramientas de comunicación
- Contratación de publicidad para la generación de diseños y contenidos
- Generar indicadores de control y seguimiento

Sitios de implementación

Conociendo la importancia de la Estación de Ferrocarril al Atlántico como Nodo de Integración del transporte, como hito de la ciudad y de declaratoria patrimonial, se elige como sitio de implementación de las mejoras antes mencionadas; correspondiente además a la Zona de prioridad número 1 del Plan Maestro de Renovación Urbana. Estas se ubican en lugares identificados como prioritarios tras visitas a la zona, tomando en cuenta los criterios de diseño estudiados en la sección de insumos teóricos-conceptuales. Su implementación vendría a solventar problemáticas actuales como la falta de información en tiempo real de viajes en tren y autobús, la poca o nula accesibilidad al espacio para personas con problemas de movilidad, e incitaría a la utilización del espacio público y a la estancia en el mismo.



Mapa 7: Proyecto Rehabilitando El Atlántico – Propuestas.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

Actividades/Componentes: Actores – Duración – Financiamiento

En la siguiente tabla se enlistan cada una de las actividades y componentes por realizar, en el posible escenario de implementación del proyecto. A su vez, se representa la posible duración de implementación, las fuentes de financiamiento y los responsables de ejecución, según la obra.

ACTIVIDADES	COMPONENTES	RESPONSABLES	DURACIÓN	FINANCIAMIENTO
Pacificación de la vía frente a la Estación	Vía compartida autobús-ciclista-peatón	MOPT-MSJ	1 mes	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras
	Demarcación de ciclovía	MOPT-MSJ	2 semanas	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras
	Limitar la velocidad de los autobuses a 30 Km/h	MOPT-MSJ	1 mes	MOPT-Ing. Tránsito
	Demarcación de zonas peatonales	MOPT-MSJ	2 semanas	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras
Tratamiento de aceras	Ensanche de aceras	MSJ-INCOFER-Propietarios	6 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras + Propietarios
	Instalación de texturas	MSJ-INCOFER-Propietarios	6 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras + Propietarios
Colocación de mobiliario urbano	Colocación de bancas	MSJ-INCOFER	6 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras
	Colocación de bebederos	MSJ-AyA	6 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras+AyA
	Colocación de luminarias	MSJ-CNFL	8 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras+CNFL
	Cicloparqueos	MSJ-INCOFER-Propietarios	2 meses	Propietarios, INCOFER, Colectivos ciclistas
	Instalación de vegetación	MSJ-INCOFER	3 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana y Obras
Implementación de mejoras tecnológicas	Instalación de estaciones de carga celular	MSJ-ICE-CNFL	6 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana + ICE
	WiFi abierto	MSJ-ICE-CNFL	8 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana + ICE
	Pantallas informativas	MSJ-ICE-CNFL-IMC (propuesto)	10 meses	Presupuesto municipal POA: Gestión Urbana+ICE
Campaña de comunicación y promoción	Elaboración del mensaje	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	2 meses	Presupuesto municipal POA + INCOFER
	Establecimiento del público meta, y su respectiva lista de control	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	2 meses	Presupuesto municipal POA + INCOFER
	Identificación de canales de comunicación y difusión	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	2 meses	Presupuesto municipal POA + INCOFER
	Generación de herramientas de comunicación	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	5 meses	Presupuesto municipal POA + INCOFER
	Contratación de publicidad para la generación de diseños y contenidos	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	2 meses	Presupuesto municipal POA + INCOFER
	Implementación comunicación	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	A lo largo del proyecto	Presupuesto municipal POA + INCOFER
	Generar indicadores de control y seguimiento	Empresa subcontratada publicidad-MSJ	10 meses	Presupuesto municipal POA + INCOFER

Tabla 3: Plan de implementación Rehabilitando El Atlántico.

Fuente: Elaboración propia, 2019

Cronograma de actividades

Se proponen las siguientes fechas de inicio del proyecto, así como se prevé la duración de cada componente. Estas fechas, por supuesto, pueden ser movibles tomando en consideración la duración de aprobación de presupuestos y permisos, sin embargo, una vez pasada las fases administrativas, es importante respetar los tiempos propuestos para que el proyecto se lleve a cabo en el tiempo estipulado, para que sea funcional lo antes posible, y que los atrasos no representen inversiones adicionales no contempladas.

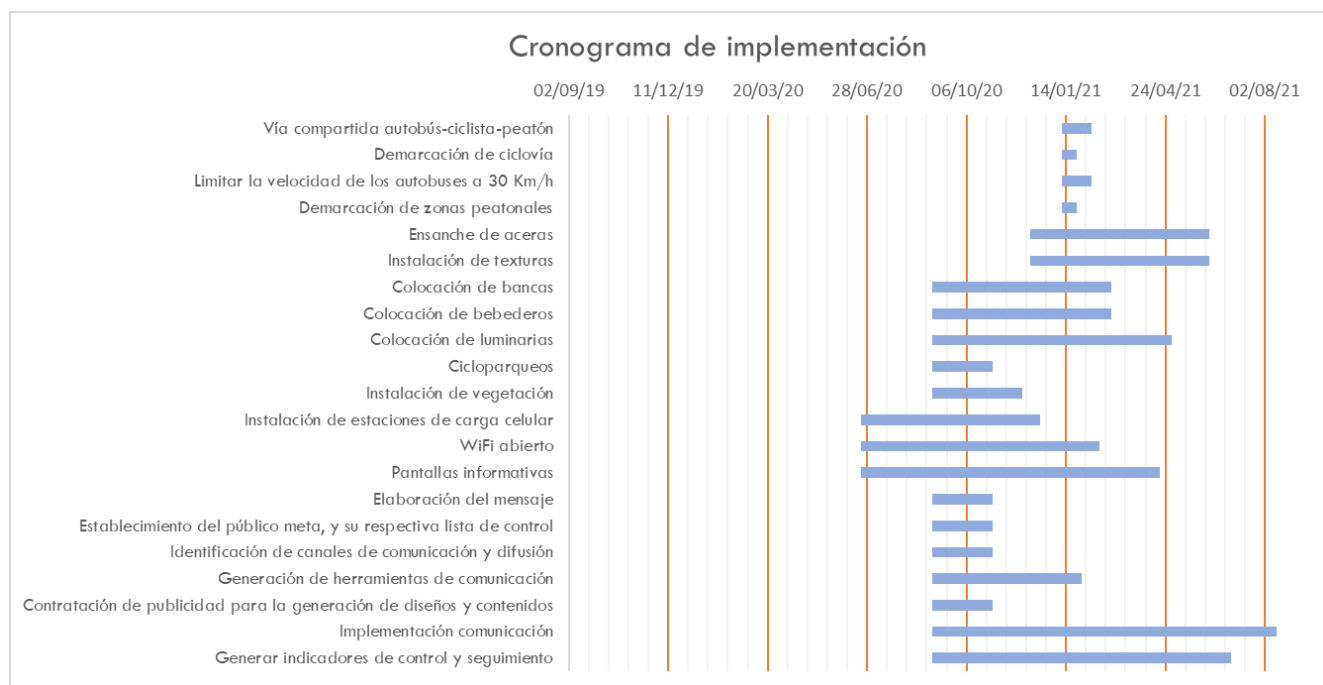


Tabla 4: Cronograma de implementación.

Fuente: Elaboración propia, 2020.

Riesgos del proyecto

Es normal que con cualquier proyecto que se implemente, se acarren una serie de riesgos de variada índole, debido a situaciones inesperadas, asuntos ajenos al control de quien implementa el proyecto, cambios de normativas, entre otros. Para este y cualquier proyecto siempre es importante la identificación de posibles riesgos, con tal de contar con planes de acción que lleven a los mismos resultados, sin afectar el producto final. A continuación, se enlistan una serie de riesgos identificados tras, con su(s) respectiva(s) posibles acciones de mitigación:

	Riesgos identificados	Acciones de mitigación
Físico/Ambientales	Mayor demanda energética proveniente de las estaciones de carga, pantallas y aumento de luminarias	Implementación de paneles solares
Institucionales	Falta de coordinación entre los diversos actores involucrados	Creación de un órgano implementador que cuente con representación de cada institución - Comisión plenaria.
	Excesiva tramitología y burocracia en la obtención de permisos	Agilización de trámites para proyectos con participación de la Municipalidad (implementador)
	Falta de conciliación con sector privado - Propietarios	Creación de incentivos por mejora
Financieros	Imposibilidad de acceder al presupuesto municipal	Buscar actores privados
Reputacionales	Mala opinión por el cierre de la vía para vehículos particulares	Campañas de auge al transporte público y transportes sostenibles + Muestra de los cambios realizados en el sector como mejora y atracción de personas.

Tabla 5: Riesgos identificados del proyecto y acciones de mitigación.
Fuente: Elaboración propia, 2020.

Consideraciones normativas

Es importante resaltar que, con proyectos como el presente, siempre deben de considerarse los aspectos normativos para conocer la viabilidad de implementación. Actualmente, la factibilidad de las propuestas se ven respaldadas por:

- Reglamentos de Desarrollo Urbano del Cantón San José → Anteriormente conocido como Reglamento del Plan Director Urbano de San José. En estas se regula y se dan especificaciones técnicas de implementación. Contempla:
 - Formas de intervención, licencias urbanísticas, normas de afectación al diseño y construcción de obras.

- Reglamento de espacios públicos, vialidad y transporte
- Reglamento de publicidad exterior
- Reglamento sobre la Formulación, Variación y Evaluación al Plan Operativo Anual (POA) y Presupuesto Ordinario de la Municipalidad de San José → En donde se permite la modificación anual de lo contemplado en el Plan Operativo Anual. Esto permitiría la designación de fondos para el proyecto propuesto y sus fases.
- Reglamento General Oficial del Comité Gerencial en Tecnologías de Información → Asesoramiento en la implementación de Tecnologías de la Información a nivel municipal.
- Reglamento para la Gestión Ambiental, Gestión de Riesgo, Atención de Emergencias y Desastres → En materia de Gestión Ambiental, cumpliendo con lo establecido a las leyes que se acoge, debe fomentar la implementación de transportes y tecnologías sostenibles, así como la colocación de nueva vegetación que atraiga fauna urbana.
- Reglamento para la celebración por el INCOFER de alianzas estratégicas o cualquier otra forma de asociación → En conjunto con la Ley de Fortalecimiento del INCOFER, se propone este reglamento que insta la creación de alianzas estratégicas para el mejoramiento de todos los componentes del ferrocarril. Esto es trascendental bajo la necesidad de convocar un órgano implementador.

Estrategia de gestión

Como estrategia de gestión, se propone a la Municipalidad de San José como principal ente gestor del proyecto, al ser un espacio bajo su jurisdicción, lo que implicaría que la Municipalidad debe guiar y supervisar el avance del proyecto. Como tareas de la estrategia e indicadores de progreso se cuenta con:

- Designar responsables de la ejecución, que como se vio en Plan de Implementación, se enlista una serie de actores clave que son necesarios para poder ejecutar las obras. Por ejemplo, para la instalación de las pantallas informativas, se necesita de la alianza con la CNFL-RACSA que colabore con la instalación de estas.
- La generación de alianzas con los actores identificados a su vez genera un compromiso, que se concreta con la aceptación de medidas y responsabilidades compartidas, donde cada una de las partes vele por el cumplimiento de tareas en el tiempo estipulado; esto a la vez porque en algunos casos, la implementación de una parte depende de la conclusión de otra.
- El establecimiento de un Órgano implementador responsable de velar porque cada una de las fases del proyecto se cumplan como se debe, y que el presupuesto se acople y sea ejecutado según lo pactado.

La imagen 32 corresponde a un resumen de la estrategia de gestión y pasos a seguir:

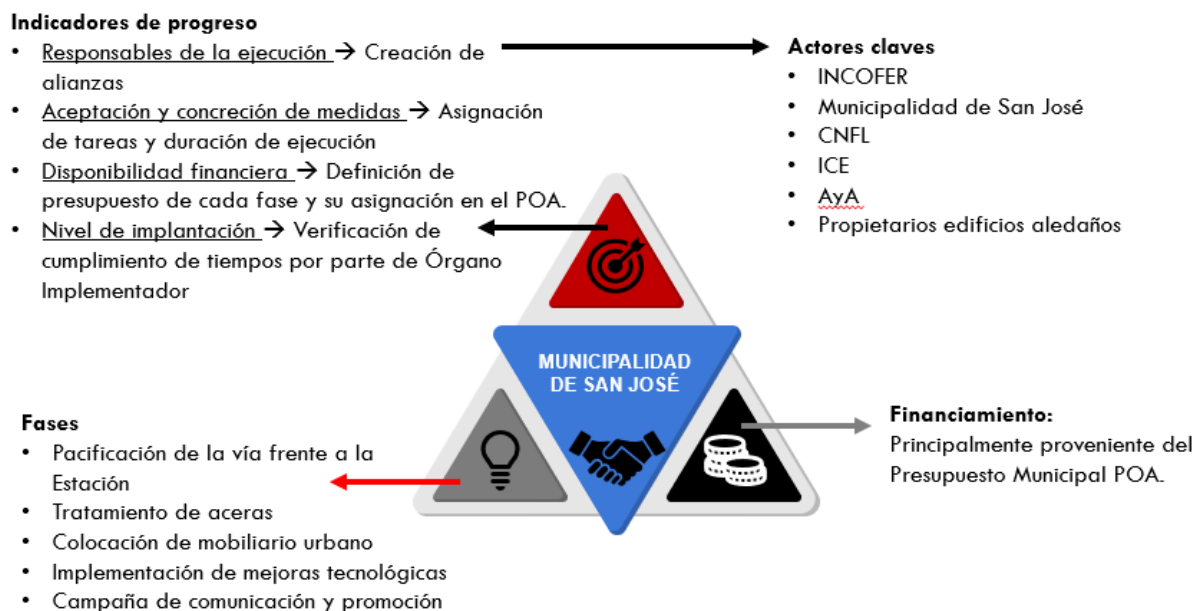


Imagen 30: Estrategia de gestión del proyecto.

Fuente: Elaboración propia, 2019.

Evaluación del TFIA

Como parte de medir si el proyecto planteado puede ser útil y exitoso en caso de su implementación, a continuación, se cuenta con una evaluación multicriterio, basada en la metodología propuesta por el Arq. Jorge Evelio Ramírez. En esta se toman en cuenta una serie de variables enfocadas en la sostenibilidad, según las siguientes componentes:

- Físico-ambientales: Examina el medio ambiente, características geográficas y morfológicas del área de estudio.
- Socioculturales: Enfocada en los grados de inversión y desarrollo social, representatividad cultural e integración social. Se verán muchas variables de índole físico-morfológicas, pero con el enfoque en el confort de los usuarios del espacio.
- Económico-financieras: La cual cuenta con variables como la rentabilidad del proyecto, su mantenimiento y operación con el tiempo, los plazos de ejecución y la población beneficiada.

Cada una de las variables enlistadas cuenta con una puntuación máxima de 3, las cuales se ponderan con la totalidad por componente. Además, las ponderaciones se realizan en dos fases, una más general que la otra, pero que al final suma la calificación final, la cual denota un rango de éxito:

- 1-60% - sin posibilidad de éxito
- 61-70% - pocas probabilidades de éxito
- 71-80%- regulares posibilidades de éxito
- 81-90%- buenas posibilidades de éxito
- 91-100%- excelentes posibilidades de éxito

Cabe destacar, que para efectos de esta investigación, algunas de las variables no fueron contempladas en ninguna etapa, por lo que la calificación puede considerarse arbitraria.

Sostenibilidad Físico Ambiental			
Variabes	Estados	Valor	Puntaje
1-Contexto inmediato del proyecto (favorece la condición de ciudad compacta)	1.a- Urbano denso más de 400 habit./Ha.	3	3
	1.b- Urbano-entre 150 y 399 habit./Ha. 2	2	
	1.c- Semi Urbano-entre 50 y 149 habit./Ha.	1	
	1.d- Rural-menos de 50 habit./Ha.	0	
2- Tamaño del terreno	2.a- Más de 50.000 metros cuadrados	3	3
	2.b- Entre 25.000 y 50.000 metros cuadrados	2	
	2.c- Entre 10.000 y 24.999	1	
	2.d- Menos de 10.000 m2	0	
3-Huella de edificaciones y pavimentos impermeables sellado de piso (área construida a nivel de la planta principal o nivel 0)	3.a- Ocupa menos del 25% del terreno disponible	3	2
	3.b- Ocupa entre 25 y 34% del terreno disponible	2	
	3.c- Ocupa entre 35 y 69% del terreno disponible	1	
	3.d- Ocupa más del 70% del terreno disponible	0	
4- Impactos del proyecto - (Grado de alteración del terreno)	4.a- Muy bajo impacto ambiental - Terreno muy alterado (suelo y vegetación)	3	3
	4.b- Bajo impacto ambiental - Terreno alterado (suelo y vegetación)	2	
	4.c- Regular impacto ambiental - Terreno poco alterado (suelo y vegetación)	1	
	4.d- Alto impacto ambiental - Terreno sin alteración (suelo y vegetación)	0	
	TOTAL	Máximo 12	Obtenido: 11 - 0.916 - 36.6%

Sostenibilidad socio cultural			
Variables	Estados	Valor	Puntaje
5-Inversion social	5.a- Alto grado de devolución social (satisfacción y bienestar socio cultural)	3	3
	5.b- Regular grado de devolución social (satisfacción y bienestar socio cultural)	2	
	5.c- Bajo grado de devolución social (satisfacción y bienestar socio cultural)	1	
	5.d- Muy bajo grado devolución social (satisfacción y bienestar socio cultural)	0	
6-Desarrollo social apropiado	6.a- Da acceso a diversos grupos sociales (ingresos: alto-medio-medio bajo - bajo)	3	2
	6.b- Da acceso a algunos grupos sociales (ingresos: medio-medio bajo - bajo)	2	
	6.c- Da acceso a pocos grupos sociales (ingresos: alto-medio)	1	
	6.d- Da muy poco acceso a grupos sociales (ingresos: alto)	0	
7- Representatividad cultural	7.a- Brinda gran sentido de pertenencia (me siento o no representado y libre de expresame)	3	2
	7.b- Brinda regular sentido de pertenencia (me siento o no representado y libre de expresame)	2	
	7.c- Brinda poco sentido de pertenencia (me siento o no representado y libre de expresame)	1	
	7.d- No brinda sentido de pertenencia (me siento o no representado y libre de expresame)	0	
8- Integracion social	8.a- El proyecto facilita mucho la cohesion social (organización y metas participativas)	3	2
	8.b- El proyecto facilita la cohesion social (organización y metas participativas)	2	
	8.c- El proyecto facilita poco la cohesion social (organización y metas participativas)	1	
	8.d- El proyecto no permite la cohesion social (organización y metas participativas)	0	
	TOTAL	Máximo 12	Obtenido: 9 - 0.750 - 30%

Sostenibilidad económico financiero			
Variables	Estados	Valor	Puntaje
9-Inversion financiera	9.a- Superior a 50 millones de US dólares	3	1
	9.b- Entre 30 y 49.9 millones de US dólares	2	
	9.c- Entre 10 y 29.9 millones de US dólares	1	
	9.d- Menos de 10 millón de US dólares	0	
10-Generación de empleo de calidad y fomento del desarrollo empresarial	10.a- El proyecto genera y fomenta mucho la calidad de empleo local y el desarrollo empresarial	3	3
	10.b- El proyecto genera y fomenta regular la calidad de empleo local y el desarrollo empresarial	2	
	10.c- El proyecto genera y fomenta poco la calidad de empleo local y el desarrollo empresarial	1	
	10.d- El proyecto genera y fomenta muy poco la calidad de empleo local y el desarrollo empresari	0	
11-Expectativa de desarrollo (según solvencia del ente gestor y promotor)	11.a- Proyecto con muchas posibilidades de realizarse a mediano plazo (2 a 3 años)	3	3
	11.b- Proyecto con regulares posibilidades de realizarse a mediano plazo (2 a 3 años)	2	
	11.c- Proyecto con pocas posibilidades de realizarse a mediano plazo (2 a 3 años)	1	
	11.d- proyecto con muy pocas posibilidades de realizarse a mediano plazo (2 a 3 años)	0	
12-Beneficios socio económicos del proyecto (área de influencia)	12.a-Beneficia indirectamente a más de 50.000 habitantes	3	3
	12.b-Beneficia indirectamente entre 20.000 y 50.000 habitantes	2	
	12.c-Beneficia indirectamente entre 5.000 y 19.999	1	
	12.d-Beneficia indirectamente a menos de 5.000 habitantes	0	
	TOTAL	Máximo 12	Obtenido: 10 - 0.833 - 33.6%

Sostenibilidad Físico Ambiental			
Variables	Estados	Valor	Puntaje
1.1-Asoleamiento (directamente o por refracción de rayos solares en pisos o por reflejo en edificios)	1.a- Piso absorbe bien el calor, sin refracción/ edificaciones - buena sombra arbórea edificios bajos, mucha arborización y materiales de calle de alta absorción	3	2
	1.b- Piso regular absorber calor, poca refracción/edificaciones - media arborización	2	
	1.c- Piso poca absorber calor, regular refracción/edificaciones - poca arborización	1	
	1.d- Piso no absorbe calor, alta refracción/edificaciones - sin arborización	0	
1.2- Manejo de la luminosidad y el ofuscamiento visual	2.a- Buena protección (área de paso, estar, estacionamiento) buen manejo color retiros amplios con parqueos sobre calle e internos	3	2
	2.b- Regular protección (área de paso, estar, estacionamiento) regular manejo color	2	
	2.c- Poca protección (área de paso, estar, estacionamiento) poco manejo del color	1	
	2.d- Sin protección (área estar, estacionamiento) mal manejo color	0	
1.3- Manejo de vegetación (siempre verdes)	3.a- Cubre pisos y especies locales (endémicas) en alto grado (más de 80%) arborización de hoja perenne no endémica pero con zacates de la zona	3	2
	3.b- Cubre pisos y especies locales (endémicas) en buen grado (60% a 80%)	2	
	3.c- Cubre pisos y especies locales (endémicas) en regular grado (40% a 59%)	1	
	3.d- Cubre pisos y especies locales (endémicas) en poco grado (menos de 40%)	0	
1.4- Superficie de pisos (sellado y grado de infiltración, incluye estacionamientos y accesos viales)	4.a- Menos del 10% de área sellada antiderrapante que infiltra el agua las superficies no serán de concretos o asfalto, solo adoquín para calles	3	2
	4.b- Entre el 10% y 25% de área sellada antiderrapante, regular infiltración agua	2	
	4.c- Entre 24.99% y 50% de área sellada semi derrapante, poca infiltración agua	1	
	4.d- Más de 50% de área sellada derrapante y sin infiltración de agua	0	
1.5 Manejo del agua (escorrentía, cauces y evacuación)	5.a- Obras de recolección muy bien integradas y mimetizadas de tipo tradicional subterráneo con colectores a nivel	3	2
	5.b- Obras de recolección bien integradas y poco visibles	2	
	5.c- Obras de recolección regular integración y visibles	1	
	5.d- Obras de recolección poco integradas y muy visibles	0	
1.6- Manejo del relieve (Movimientos de tierra)	6.a- Traslado de tierra y gradeo del terreno mínimo nivel freático alto por lo que se usan parqueos a nivel y el área ya está nivelada	3	3
	6.b- Traslado de tierra y gradeo del terreno regular	2	
	6.c- Traslado de tierra y gradeo del terreno alto	1	
	6.d- Traslado de tierra y gradeo del terreno muy alto	0	
1.7- Uso del suelo (según vulnerabilidad y riesgo)	7.a- Zonificación permite muy buena protección (derrumbe, inundación u otro) e gran área del humedal contiguo permite solventar el problema único de inundación	3	3
	7.b- Alguna zonificación permite buena protección (derrumbe, inundación u otro)	2	
	7.c- Poca zonificación permite regular protección (derrumbe, inundación u otro)	1	
	7.d- Mala zonificación permite poca protección (derrumbe, inundación u otro)	0	
1.8- Protección e incidencia de vientos	8.a- Excelente disposición de árboles u otro para protección vientos dominantes protección natural por su ubicación topográfica y área de humedal	3	2
	8.b- Buena disposición de árboles u otro para protección vientos dominantes	2	
	8.c- Regular disposición de árboles u otro para protección vientos dominantes	1	
	8.d- Sin disposición de árboles u otro para protección vientos dominantes	0	
1.9- Protección de ruidos	9.a- Se reduce mucho el ruido externo (mediante barreras árboles u otros) perfiles exterior	3	2
	9.b- Se reduce normalmente el ruido externo (mediante barreras árboles u otros)	2	
	9.c- Se reduce poco el ruido externo (mediante barreras árboles u otros)	1	
	9.d- Se reduce muy poco el ruido externo	0	
1.10- Capacidad de soporte del lugar	10.a- Excelente relación área (estar- flujos) y actividades programadas muchos parqueos a nivel restan áreas de estar	3	3
	10.b- Buena relación área (estar- flujos) y actividades programadas	2	
	10.c- Regular relación área (estar- flujos) y actividades programadas	1	
	10.d- Mala relación área (estar- flujos) y actividades programadas	0	
1.11- Disposición y manejo de desechos	11.a- Recolección muy frecuente (3 días/semana), separación y tratamiento "in situ" servicio municipal deficiente y bajo nivel de conciencia ambiental	3	3
	11.b- Recolección frecuente (2 días/semana), separación	2	
	11.c- Recolección poco frecuente(1 día/semana) y sin separación	1	
	11.d- Recolección muy poco frecuente y sin separación	0	
1.12- Manejo de aguas servidas	12.a- A red de cloacas (colector público)	3	3
	12.b- Tratamiento y reciclaje "in situ" - sistema de reuso	2	
	12.c- A red de cloacas (colector público) sin planta de tratamiento	1	
	12.d- Mediante fosas sépticas y drenajes	0	
1.13- Materiales usados (según consumo energético en su fabricación y transporte)	13.a- Materiales de bajo consumo energético - selección muy rigurosa proyecto de mediana inversión no permite importación directa de materiales específicos	3	2
	13.b- Materiales de bajo consumo energético - selección rigurosa	2	
	13.c- Materiales de bajo consumo energético - selección poco rigurosa	1	
	13.d- Materiales de bajo consumo energético - selección muy poco rigurosa	0	
	TOTAL	Máximo 39	Obtenido: 31 - 0.794 - 31.3%

Sostenibilidad socio cultural			
Variables	Estados	Valor	Puntaje
2.1- Equipamiento servicios socio comunitarios	1.a- Espacio amplio para actividades comunitarias permanentes y temporales mas servicios como parada de buses y espacio publico	3	3
	1.b- Espacio suficiente para actividades comunitarias temporales	2	
	1.c- Espacio restringido para actividades comunitarias temporales	1	
	1.d- Sin espacio para actividades comunitarias	0	
2.2- Equipamiento recreativo deportivo	2.a- Espacio permite actividades recreativo deportivo +10	3	2
	2.b- Espacio permite actividades recreativo deportivo 7-10	2	
	2.c- Espacio permite actividades recreativo deportivo 3-6	1	
	2.d- Espacio permite actividades recreativo deportivo menos de 3	0	
2.3- Equipamiento cultural	3.a- Espacio permite actividades culturales simultáneas +10	3	3
	3.b- Espacio permite actividades culturales simultáneas 7-10	2	
	3.c- Espacio permite actividades culturales simultáneas 3-7	1	
	3.d- Espacio permite actividades culturales simultáneas 1-2	0	
2.4- Accesibilidad e interrelación con el contexto	4.a- Espacio territorialmente muy neutro, con acceso en más de 7 sitios	3	2
	4.b- Espacio Territorialmente neutro, con acceso en 5 o 6 sitios	2	
	4.c- Espacio territorialmente semi neutro , acceso en 3 o 4 sitios	1	
	4.d- Espacio territorialmente poco neutro, acceso en 1 o 2 sitios	0	
2.5-Funcionamiento y zonificación del uso del suelo	5.a- Edificios y otros muy bien relacionados y muy bien ordenados por zonas	3	2
	5.b- Edificios y otros bien relacionados y ordenados por zonas	2	
	5.c- Edificios y otros poco relacionados y poco ordenados por zonas	1	
	5.d- Edificios y otros sin relación ni ordenados por zonas 0	0	
2.6- Secuencias de llegada al proyecto	6.a- Llegadas principales muy invitadoras y bien jerarquizadas	3	2
	6.b- Llegadas principales invitadoras y jerarquizadas	2	
	6.c- Llegadas principales poco invitadoras y poco jerarquizadas	1	
	6.d- Llegadas principales sin importancia y sin jerarquía	0	
2.7- Continuidad - fluidez espacial (recorridos cenésticos)	7.a- Excelente condición de fluidez espacial y transparencia	3	3
	7.b- Buena condición de fluidez espacial y transparencia	2	
	7.c- Regular condición de fluidez espacial y transparencia	1	
	7.d- Poca condición de fluidez espacial y transparencia	0	
2.8- Integración y diversidad de ambientes	8.a- Alta diversidad espacial y alta coherencia formacolor (bordes y pisos)	3	2
	8.b- Buena diversidad espacial y buena coherencia forma-color (bordes y pisos)	2	
	8.c- Poca diversidad espacial y poca coherencia formacolor (bordes y pisos)	1	
	8.d- Sin diversidad espacial y sin coherencia forma - color (bordes y pisos)	0	
2.9- Significado del lugar (tema e imagen)	9.a- Excelente tematización e imagen facilita mucho la interpretación del sitio	3	3
	9.b- Buena tematización e imagen facilita la interpretación del sitio	2	
	9.c- Regular tematización e imagen facilita poco la interpretación del sitio	1	
	9.d- Mala tematización e imagen no facilita la interpretación del sitio	0	
2.10- Calidad sensible del lugar	10.a- Recorridos y obras de acompañamiento excelente disposición y diseño	3	2
	10.b- Recorridos y obras de acompañamiento- buena disposición y diseño	2	
	10.c- Recorridos y obras de acompañamiento- regular disposición y diseño	1	
	10.d- Recorridos y obras de acompañamiento-mala disposición y diseño	0	
2.11- Interacción visual y seguridad	11.a- Diseño con buena visibilidad facilita mucho la seguridad ciudadana	3	2
	11.b- Diseño con regular visibilidad facilita la seguridad ciudadana	2	
	11.c- Diseño con poca visibilidad facilita poco la seguridad ciudadana	1	
	11.d- Diseño sin visibilidad no facilita la seguridad ciudadana	0	
2.12- Frecuencia de vistas al exterior	12.a- Excelente condición de permeabilidad e integración del paisaje externo	3	2
	12.b- Buena condición de permeabilidad e integración del paisaje externo	2	
	12.c- Regular condición de permeabilidad e integración del paisaje externo	1	
	12.d- Poca condición de permeabilidad e integración del paisaje externo	0	
2.13- Mobiliario urbano e iluminación (espacio abierto)	13.a- Mobiliario e iluminación facilita jornada de uso de (más de 16 horas)	3	3
	13.b- Mobiliario e iluminación facilita jornada de uso (12 - 16 horas)	2	
	13.c- Mobiliario e iluminación facilita jornada de uso (8-12 horas)	1	
	13.d- Mobiliario e iluminación facilita jornada de uso (menos de 8 horas)	0	
2.14-Señalización general (incluye evacuación en condición de emergencia)	14.a- Excelente red de información general y del manejo del Proyecto del manejo del Proyecto	3	1
	14.b- Muy buena red de información general y del manejo del Proyecto	2	
	14.c- Buena red de información general y del manejo del Proyecto	1	
	14.d- Mala red de información general y del manejo del Proyecto	0	
2.15- Control y vigilancia	15.a- Previsto circuito TV, cierre físico del lugar y recorridos regulares	3	1
	15.b- Previsto zonas de vigilancia (puestos fijos) y recorridos regulares	2	
	15.c- Puestos fijos y recorridos regulares ocasionales	1	
	15.d- Poco control y vigilancia	0	
	TOTAL	Máximo 45	Obtenido: 33 - 0.733 - 33.33%

Sostenibilidad económico financiero			
VARIABLES	ESTADOS	VALOR	PUNTAJE
3.1- Rentabilidad del Proyecto (aplica únicamente para proyectos privados)	1.a- Rendimiento anual muy alto, más del 16%	3	2
	1.b- Rendimiento anual alto, entre el 8% y el 16%	2	
	1.c- Rendimiento anual medio, entre el 6% y el 8%	1	
	1.d- Rendimiento anual bajo, menos del 6%	0	
3.2- Mantenimiento y operación	2.a- Costo de mantenimiento y limpieza muy bajo	3	2
	2.b- Costo de mantenimiento y limpieza bajo	2	
	2.c- Costo de mantenimiento y limpieza medio	1	
	2.d- Costo de mantenimiento y limpieza alto	0	
3.3- Plazos de ejecución	3.a- Plazo de construcción estimado 14 meses	3	1
	3.b- Plazo de construcción estimado 18 meses	2	
	3.c- Plazo de construcción estimado 24 meses	1	
	3d- Plazo de construcción estimado + de 24 meses	0	
3.4- Razón Costo/Beneficio	4.a- Costo del proyecto muy inferior al Beneficio social - C/B en relación de 1 a 1.5	3	3
	4.b- Costo del proyecto inferior al Beneficio social - C/B en relación de 1 a 1.25	2	
	4.c- Costo del proyecto similar al Beneficio social - C/B en relación de 1 a 1	1	
	4.b- Costo del proyecto mayor al Beneficio social - C/B en relación de 1 a menos de 1	0	
3.5- Población beneficiada	5.a- Población tributaria 50.000 o más, utilización efectiva del proyecto 25% o más	3	3
	5.b- Población tributaria 20.000 a 49.999,utilización efectiva del proyecto 20% a 24.99%	2	
	5.c- Población tributaria 5.000 a 19.999, utilización efectiva 10% a 19,99%	1	
	5.d- Población tributaria menos 5.000, utilización efectiva menos del 10%	0	
	TOTAL	Máximo 15	Obtenido: 11 - 0.730 - 11.11%

Sumando todos los porcentajes obtenidos tras la evaluación, se obtiene un puntaje de **75,75%**, denotando regular posibilidad de éxito. Dentro de la sostenibilidad físico-ambiental, las variables con mayor puntaje son el uso del suelo y la capacidad de soporte del lugar, las cuales fueron identificadas como una fortaleza durante la etapa de diagnóstico, al ser una zona con pocos a nulos riesgos físicos. De igual manera, se cuenta con una buena disposición de manejo de desechos y de aguas servidas; una ventaja de contar con la ciudad capital en su totalidad conectada a la red de alcantarillado sanitario.

En la sostenibilidad sociocultural, las variables con mayor calificación son la posibilidad del espacio de soportar equipamiento cultural, lo cual se ve reflejado durante los diferentes festivales y ferias de arte y cultura que se han dado en Carmen en los últimos años (FIA, Transitarte, entre otros). Esto ha llevado a que la zona sea identificada de primera mano como un sitio de turismo cultural, que puede ser mejor explotado en la imagen de la ciudad. Morfológicamente, se presenta una conexión entre espacios y una continuidad-fluidez espacial, lo cual facilita lo anteriormente mencionado.

Por último, la sostenibilidad económico-financiera, resalta con buena calificación la población beneficiada, que a diferencia de proyectos en otros lugares, sobrepasa los límites del distrito Carmen, al ser una zona de alto tránsito de personas que llegan a San José por estudio o trabajo, o como conexión con otras partes

de la GAM. Igualmente, la razón costo-beneficio es mucho menor a la inversión, pues muchas de las mejores propuestas representan más un tema de voluntad y de creación de alianzas, que de inversión monetaria.

A pesar de lo anterior, la calificación obtenida no es la mejor debido a que son necesarios cambios especialmente en la parte administrativa, con la labor de la Municipalidad como ente que llevaría la batuta en un escenario de implementación. Sobre esto, cabe destacar que los principales cambios deberían darse en:

- **Mantenimiento:** Al proponerse nuevo mobiliario urbano que necesitaría constante mantenimiento para evitar su deterioro, lo cual en la actualidad es algo que no se realiza de la mejor manera.
- **Cumplimiento de plazos de ejecución:** Como se mencionó en el apartado del proyecto de Rehabilitando el Atlántico, la creación de cronogramas debe ir más allá de un requisito para aprobación del proyecto, sino que sea una guía que se cumpla para evitar posibles incrementos de presupuesto, atrasos de las obras e incomodidad de los usuarios al presentarse posibles cierres temporales de diversos lugares.
- **Control y vigilancia:** Los sitios desocupados o con poca visitación hace que ciertos sitios en la zona de estudio sean percibidos como inseguros para los peatones. Si bien es algo que justamente busca cambiar el Plan Maestro en cuestión, cambios como vigilancia por circuito de TV y recorridos regulares de policía Municipal, se pueden realizar previo a la implementación de cualquier proyecto, para que sea aún más atractivo contemplar la zona para estos.

CONCLUSIONES

Se planteó como objetivo de investigación el desarrollar un plan maestro para la renovación urbana del distrito Carmen en San José. Esto se realizó con el fin de contar con una propuesta integral que mejore la dinámica y funcionalidad de este sector, que funcione como línea base en potenciales futuras intervenciones.

San José, a lo largo de la historia, se posicionó como el punto central de operaciones comerciales, de conexión entre otros cantones, así como sitio de importantes instituciones educativas y estatales. Carmen específicamente, cuenta con una rica historia, pues fue acá donde se establecieron los primeros pobladores de San José con una visión de urbanización, en donde se quería dejar atrás la concepción de villa, a pasar a ser una ciudad cosmopolita, diga de ser la capital.

A pesar de las fortalezas y potencialidades de la ciudad, con el paso del tiempo se ha visto una drástica reducción de la población habitante, especialmente en el distrito Carmen, convirtiéndose prácticamente en una zona de paso, así como de comercios dependientes de temporalidades o actividades específicas. Esto ha conllevado una serie de problemáticas, debido al deterioro y el abandono de la zona, no sólo por parte de las autoridades competentes del municipio, sino también por la ausencia de personas.

Ahondando más en el distrito, Carmen cuenta con siete barrios que, a pesar de su cercanía inmediata, cuentan con grandes diferencias respecto a sus usos y operación. Se podría decir que cada uno es un mundo. Por un lado, barrio Carmen centro, dedicado casi en su totalidad al área comercial, con oferta variada, y muy poca población habitante. Barrio Escalante y Barrio California, más enfocados en el entretenimiento, con una gran oferta de restaurantes y bares, que si bien son separados por una calle, se nota gran diferencia entre la población meta. Barrios Otoya y Amón, los más antiguos, en donde la componente patrimonial es su diferenciador. Barrio Aranjuez, con su gran foco en el Hospital Calderón Guardia y las instituciones educativas, lo cual genera alta visitación. Por último, barrio Empalme, el cual pasa casi desapercibido y absorbido por Escalante y Los Yoses, sin ningún tipo de diferenciador.

En cada uno de ellos, se encontraron las problemáticas y potencialidades específicas, lo que permitió una zonificación inicial con el fin de tener áreas prioritarias para la propuesta de planes y proyectos. Cabe destacar que muchas de las propuestas aplican fuera del área de estudio, e inclusive sirven como apoyo a planes y proyectos ya concebidos para otros sectores de San José. Siempre es importante destacar que cualquier propuesta que se realice, por más mínima que sea el área, tendrá una repercusión en su entorno.

Tras el diagnóstico, se concluye que las áreas prioritarias son el patrimonio, el repoblamiento inclusivo y la regeneración urbana, la componente económica, y la movilidad. Cada una de estas debe de contemplar la gobernanza, identificando claramente actores clave y potenciales responsables, los cuales deben de articularse para poder tener éxito en cualquiera de las propuestas.

Para la línea estratégica de Patrimonio, es importante recordar que San José cuenta con una iniciativa actual de la creación y declaración de un Centro Histórico, como se tiene en muchas ciudades capitales del mundo. Una visión reducida, y malas decisiones de parte de ciertos gobiernos, conllevaron que muchas de las edificaciones patrimoniales de San José fueran demolidas, negando esa historia tangible a las actuales generaciones, como fue el caso de la antigua Biblioteca Nacional (actualmente un parqueo), o la casa de Juan Rafael Mora Porras, convertida en una tienda.

Esta propuesta de Centro Histórico deja por fuera gran cantidad del área de Carmen, inclusive los barrios Amón y Otoya, los cuales cuentan con un legado de edificaciones de arquitectura variada, influenciada por la población migrante del siglo XIX. Además, se deja a un lado museos y parques icónicos de la ciudad. Por tal razón, desde la línea de patrimonio, se propone la modernización de la reglamentación patrimonial de la Municipalidad de San José, la declaración de más edificaciones como patrimoniales, así como la creación de corredores que articulen integralmente lo existente, con lo nuevo. Esto, por supuesto debe de tomar en cuenta las iniciativas de cultura que se realizan desde hace una década.

Para el eje de repoblamiento, como se mencionó, la ausencia y creciente disminución de la población en el distrito es crítica, pues una ciudad integral debe de contar con población habitante, que viva y le dé carácter a la ciudad. Por tal razón, se propone la creación de un banco de suelos que se traduzca en la posibilidad de dar vivienda digna a población de todos los estratos. Para esto, además de la articulación entre instituciones y una gran voluntad política, se debe de contar con atractores. La implementación de diferentes pautas de diseño que hagan a la ciudad más accesible y segura para todos debe ser prioridad. Esto a su vez complementa los esfuerzos de la componente patrimonial, devolviendo la población, se genera de nuevo el sentido de comunidad, donde se reaviva y se cree nueva historia.

Por supuesto, una ciudad debe también de proveer posibilidades de empleo de calidad. Por tal razón, desde el eje económico se identifica la importancia de la diversificación, así como de la especialización. Por áreas, como se mencionó, se encuentran tendencias de comercio, como la zona de bares y restaurantes. En muchos casos, estos operan en franjas horarias específicas, lo cual da vida a los espacios en momentos específicos. Estas temporalidades generan que muchos sectores no sean visitados, pues no

hay razones para hacerlo. Esta falta de vitalidad conlleva percepciones de inseguridad, lo cual a su vez se traduce en descuido y deterioro en muchos casos. En el eje de economía, se plantea la creación de corredores económicos, que conecten las áreas identificadas como prioritarias para la dinamización de la economía.

Con respecto a la movilidad, se debe de comprender que es un eje que no puede verse como aislado al entorno, pues representa la conexión de Carmen con el “mundo” alrededor. A diario, por el distrito circulan gran cantidad de personas, las cuales utilizan el transporte público. En el caso de los autobuses, Carmen es atravesado por diversas líneas provenientes de cantones aledaños como Goicoechea y Montes de Oca. Además, se cuenta con la Estación de Ferrocarril al Atlántico. Estos factores pueden considerarse beneficiosos para el área, pues se cuenta ya con una dinámica que posibilite la circulación por San José sin la dependencia del vehículo automotor privado. Como parte de las propuestas, se tiene la continuación de un carril de bus exclusivo proveniente de Goicoechea, así como la peatonalización de áreas clave. Esto se ve acompañado por un plan piloto de pacificación de vías, en donde el peatón siempre sea la prioridad, pero que se permita medios de circulación sostenibles como la bicicleta.

Por último, y ligado a lo anterior, se propone un plan específico al nodo de integración del Atlántico, en donde se vea la zona como un centro de la multimodalidad, en donde se tenga la posibilidad de hacer conexiones con otros cantones y provincias, de manera rápida y efectiva. Además, de contar con distintas amenidades, así como mobiliario que inste a quedarse, que la espera sea segura y accesible para todos.

Tras toda la recopilación de información, tras el análisis y estudio de hallazgos, y tras la concepción de propuestas, se concluye que San José cuenta con la ventaja de tener todo el potencial para que un plan de renovación urbana sea ejecutado con éxito, solo necesita ser explotado. Se necesita eso sí de un reordenamiento administrativo real, que permita que las iniciativas propuestas se puedan llevar a cabo, y en donde la población residente, aunque sea escasa, tenga voz en las decisiones y cambios a implementar.

BIBLIOGRAFÍA

- Alvarado, C., Adame, S., & Sánchez, R. (2017). Habitabilidad urbana en el espacio público, el caso del centro histórico de Toluca, Estado de México. *Sociedad Ambiente 1758*, 129-169.
- Arteaga, I. (2009). De la acumulación de partes a la configuración de un todo. En M. Borrero-Durán, *Metodología de análisis para la implementación de proyectos urbanos en la ciudad compacta* (págs. 81-94). San José.
- Ayuntamiento Vitória-Gasteiz. (s.f). *Metodología de análisis de habitabilidad urbana*. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
- Bambó, R., & Monclus, J. (2019). *De la manzana a la supermanzana: recuperación e innovación en la cultura urbanística*. Granada: II Congreso Internacional Cultura y Ciudad.
- Barrantes, M. (1964). *Reseña geográfica del Cantón Central de San José*. San José: Ministerio de Transportes - Instituto Geográfico de Costa Rica.
- Berrios-Espezúa, M. (2010). *La Renovación Urbana*. Obtenido de Blog: Sociología y Política: <http://marioberriose.blogspot.com/2010/10/la-renovacion-urbana.html>
- Borrero, F. (2015). *Metodología de análisis para la implementación de proyecto urbanos en la ciudad compacta*. San Pedro: Escuela de Arquitectura UCR.
- Capel, H. (2016). *Pensar en ciudades habitables para el futuro*. Lisboa: Finisterra.
- Conserve energy. (2017). *What is urban sprawl?* Obtenido de Conserve energy: <https://www.conserve-energy-future.com/causes-and-effects-of-urban-sprawl.php#:~:text=Urban%20sprawl%20is%20basically%20another,more%20and%20more%20rural%20land>.
- De-Souza, F. (2009). *Métodos de Planejamento Urbano: Projetos de Land Readjustment e Redensolvimento Urbano*. São Paulo: Paulo's Editora.
- Dirección de Planificación y Evaluación - Observatorio Municipal. (2013). *Ficha de Información Distrital - Distrito Carmen*. San José: Observatorio Municipal - Municipalidad de San José.
- Doebele, W. (2002). *Introductory Remarks in name of the Workshop: Tools for Land Management and Development: Land Readjustment*. Cambridge: Lincoln Institute of Land Policy.
- Foro Edificación Sostenible de la Comunitat Valenciana. (2015). *Guía de estrategias de Regeneración Urbana*. Valencia: Instituto Valenciano de la Edificación.
- Gómez-Barrantes, M. (1968). *Informe de la encuesta de fecundidad en el área metropolitana*. San José: Instituto Centroamericano de Estadística.

- Hameed, R., & Nadeem, O. (2008). Challenges of Implementing Urban Master Plans: The Lahore Experience. *International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering Vol. 2, No. 12*, 1297-1304.
- Ide-Pairoa, A. (2012). *Renovación urbana sustentable: Estrategias de poblamiento para la ciudad de Puerto Montt*. Puerto Montt: Universidad de Chile.
- Instituto de Investigaciones Sociales. (1976). *La Población de Costa Rica*. San Pedro: Instituto de Investigaciones Sociales, UCR.
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. (2017). *Reglamento de Renovación Urbana*. San José: INVU.
- Lándazuri, A., & Mercado, J. (2004). Algunos factores físicos y psicológicos relacionados con la habitabilidad interna de la vivienda. *Medio ambiente y comportamiento humano*, 89-113.
- Ley 4240. (1968). *Planificación Urbana*. San José, Costa Rica: Diario Oficial La Gaceta.
- Lynch, K. (2015). *La imagen de la ciudad*. España: Editorial Gustavo Gill.
- Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio. (2017). *Gestión del POT - Instrumentos*. Bogotá: Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio.
- Moreno, S. (2008). La habitabilidad urbana como condición de calidad de vida. *Palapa vol. III*, 47-54.
- Morgan, D. (2006). Los Usuarios del Espacio Público como Protagonistas en el Paisaje Urbano. *Revista de Arquitectura - Universidad Católica de Colombia*, 34-41.
- Mumford, L. (1961). *The city in history*. New York: Harcourt, Brace and World.
- Municipalidad de San José. (2016). *Proyecto Ciudad Gobierno - Costa Rica*. San José: Municipalidad de San José.
- Observatorio Municipal. (2010). *Estudio de las Condiciones de Habitabilidad Urbana del Cantón San José*. San José: Municipalidad de San José.
- Organismo de Investigación Judicial. (2013). *Asaltos atendidos por el Organismo de Investigación Judicial, periodo 2009- 2012*. San José: Organismo de Investigación Judicial.
- Pérez, G. (2014). El Plan Maestro como instrumento de diseño urbano: potencialidades y limitantes. El caso de la ciudad de Antofagasta. *Revista AUS 15*, 16-21.
- Permanyer, L. (2008). *L'Eixample, 160 anys d'Historia*. Barcelon: Viena Edicions.
- Programa Estado de la Nación. (2019). *Informe Estado de la Nación 2019*. San José: Servicios Gráficos AC.
- Quesada, F. (2007). *La Modernización entre Cafetales: San José, Costa Rica, 1880-1930*. Helsinki: Universidad de Helsinki.
- Quijada, M. (2011). *Plan maestro*. Obtenido de Blog de Planificación : <http://planificaciondeunagerenciaefectiva.blogspot.com/2011/04/plan-maestro.html>
- Richardson, H. (1971). *Economía del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

- Rojas, E. (2004). *Volver al centro: La recuperación de áreas urbanas centrales*. NA: Banco Interamericano de Desarrollo.
- Rueda, S. (1996). Habitabilidad y calidad de vida. *Textos sobre sostenibilidad 1041-3624-1*, 29-33.
- Rueda, S. (2004). *Urbanismo ecológico*. Barcelona: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.
- Rueda, S. (2016). *La Supermanza: Nueva célula urbana para la construcción de un nuevo modelo funcional y urbanístico de Barcelona*. Barcelona: BCNecología.
- Segovia, O., & Neira, H. (2005). *Espacios públicos urbanos: Una contribución a la identidad y confianza social y privada*. Santiago: Revista invi.
- Solís-Moreira, J., & Coto-Murillo, P. (2014). *Convivencia urbana en San José. Un estudio sobre las prácticas cotidianas, las representaciones y proyecciones de las y los habitantes de barrio Cristo Rey y Escalante (2011-2013)*. San Pedro: CICDE-UNED.
- Tándem Arquitectura. (2018). *Plan Maestro Transversal 24*. San José: Municipalidad de San José.
- Tecnológico de Costa Rica. (2014). *Atlas geográfico*. Cartago: Tecnológico de Costa Rica.
- Tecnológico de Costa Rica. (2017). *Centro Histórico de San José 1851*. San José: Tecnológico de Costa Rica.
- Universidad de Los Andes. (2018). *Plan Parcial Triangulo de Fenicia*. Bogotá: Imagine Consultores.
- Universitat de Barcelona. (2016). *La imagen de la ciudad: legibilidad y propiedades*. Obtenido de Blog de Psicología Ambiental: http://www.ub.edu/psicologia_ambiental/unidad-2-tema-3-2-3
- Velásquez, C. (2015). *Espacio público y movilidad urbana: Sistemas Integrados de Transporte Masivo*. Barcelona: Universitat de Barcelona.