



00FRMDLSPC  
0-0  
D(&)A

# FORMA DEL ESPACIO

EL ESTUDIO DE LOS COMPONENTES FÍSICO-SOCIALES PARA EL DESARROLLO DE PAUTAS DE REESTRUCTURACIÓN ESPACIAL EN AVENIDA SEGUNDA

DANIELA ARCE ALISA ALVARADO DANIELA ARCE ALISA ALVARADO



# RESUMEN

A través de los años, la trama urbana de San José ha sufrido una serie de transformaciones debido a la expansión de los centros urbanos de manera descontrolada; esto originó una ruptura en la malla establecida. Avenida Segunda como elemento lineal conector de múltiples redes, cambiante por sus núcleos estáticos y dinámicos, presenta un desbalance espacial por falta de organización de sus componentes y elementos urbanos.

El modelo de la forma del espacio propone el estudio de estrategias alternativas de planificación urbana en Avenida Segunda, mediante una metodología analítica que permite pasar del plano abstracto al plano operativo por medio de una triada de escalas codificadas a través de una organización de los componentes de las variables de estudio.

El objetivo del nuevo modelo urbano define la forma del espacio de dicha avenida y proyecta pautas de estructuración espacial, las cuales identifican acciones necesarias a nivel físico-espacial para disminuir el deterioro urbano de la senda. Se comprende que el espacio debe ser *una dualidad entre lo físico y lo sensorial* para entender el comportamiento de la ciudad y sus usuarios.

Through the years, the urban grid in San José, has suffered a series of transformations caused by the uncontrolled expansion of urban centers, this has originated a rupture in the established grid. Avenida Segunda as a linear connector element of multiple circulation networks, changing by its static and dynamic cores, presents an spatial disbalance because of the lack of organization of its components and urban elements.

The model of the shape of the space proposes the study of alternative strategies of urban planification in Avenida Segunda, through an analytical methodology that allows to go from the abstract plan to the operative plan through a triad of coded scales by an organization of the components of the variables in the study.

The objective of the new urban model defines the shape of the space of said avenue and projects guidelines of spatial structuring, which identify the necessary actions in a physical-spatial level to reduce the urban deterioration of the stretch. It is understood that the space has to be a duality between physical and sensory to comprehend the behavior of the city and its users.

# ABSTRACT

# AGRADECIMIENTOS

Primero, queremos expresar nuestra gratitud a Dios, por unirnos en el camino y por ser Él, nuestro guía principal de este proceso. Con corazones humildes agradecemos por su plan perfecto, haciéndonos brillar con su luz. Gracias por cuidar de nosotras en la travesía de esta obra, pues nos ha permitido cosechar de su mano este anhelo, siempre con su amor.

Proverbios 16:3

Pon en manos del Señor todas tus obras y tus proyectos se cumplirán.

Segundo, le agradecemos a la Universidad Latina por abrirnos las puertas de una nueva casa y al cuerpo docente que estuvo en el camino, por sembrar su conocimiento en nosotras y vernos al final de la trayectoria convertidas en profesionales; sin ustedes no habría sido posible alcanzar el objetivo.

Tercero, a nuestro tutor Arq. Franklin Ramírez, por creer en nuestro proyecto y aceptar el gran reto de ser nuestra segunda guía. Gracias por cultivar este trabajo final de graduación con profesionalismo, experiencia, sabiduría y conocimiento en el tema. Gratificamos la enorme motivación, orientación y apoyo durante todo el proceso.

Cuarto, a los compañeros que se convirtieron en amigos a lo largo de la carrera y que pronto se transformarán en colegas, les agradecemos por iluminarnos y hacer nuestra vida universitaria inolvidable, mediante el apoyo, la paciencia, los consejos, el esfuerzo y el crecimiento que compartimos estos años.

Por último, a mis padres, por ser un pilar fundamental en este tiempo transcurrido. Gracias por brindarme la oportunidad y las herramientas necesarias para trazar mi camino y siempre caminar de la mano junto a mí. A mis abuelitos por ser mis ángeles y mis motores de vida; bendecida por tenerlos durante este proceso, gracias por su bondad, amor y generosidad reflejada en cada pequeño detalle. A Diego Calvo, por impulsarme, por su ayuda y sus consejos para lograr materializar mi sueño. Y, a mi compañera de tesis, por convertirse en una amiga incondicional en esta etapa abundante de experiencias y momentos maravillosos. Agradecida por ser un apoyo mutuo y cumplir la meta juntas. Un placer coincidir en esta vida, te aprecio con todo mi corazón.

- Daniela

Agradezco a mis padres por siempre apoyarme en cada decisión a lo largo del camino. Gracias a mis amigos, Mich y Benja por ser personas tan especiales e increíbles, llenaron mi vida de momentos de aprendizaje y felicidad. Gracias a mi compañera por todo el esfuerzo y por impulsar mis capacidades durante todo el proceso de la investigación.

Por concluir, gracias a la vida por permitirme cerrar otra etapa tan maravillosa.

- Alisa

*Dedicamos esta tesis a nuestras familias  
por ser nuestro pilar incondicional y a  
nuestro equipo por todo el trabajo y  
esfuerzo.*

## DECLARACIÓN JURADA

Sede: Heredia, 23 / 04

El suscrito **Daniela Arce Araya** con cédula de identidad número **1 1712 0932** declara bajo fe de juramento, conociendo las consecuencias penales que conlleva el delito de perjurio, que soy autor(a) del presente trabajo final de graduación, para optar por el título de **Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo** de la Universidad Latina de Costa Rica y que el contenido de dicho trabajo es obra original del/la suscrito(a). Asimismo, autorizo a la Universidad Latina de Costa Rica, a disponer de dicho trabajo para uso y fines de carácter académico, publicitando el mismo en el sitio web; así como en el CRAI.

Ni la Universidad ni el jurado que califica este Proyecto Final de Graduación, serán responsables de las ideas expuestas por el/la autor(a).

Firma:



---

Nombre: Daniela Arce Araya

Cédula: 1 1712 0932

## DECLARACIÓN JURADA

Sede: Heredia, fecha 23/04

El suscrito **Alisa Alvarado Cordero** con cédula de identidad número **1 1668 0498** declara bajo fe de juramento, conociendo las consecuencias penales que conlleva el delito de perjurio, que soy autor(a) del presente trabajo final de graduación, para optar por el título de **Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo** de la Universidad Latina de Costa Rica y que el contenido de dicho trabajo es obra original del/la suscrito(a). Asimismo, autorizo a la Universidad Latina de Costa Rica, a disponer de dicho trabajo para uso y fines de carácter académico, publicitando el mismo en el sitio web; así como en el CRAI.

Ni la Universidad ni el jurado que califica este Proyecto Final de Graduación, serán responsables de las ideas expuestas por el/la autor(a).

Firma:



---

Nombre: Alisa Alvarado Cordero

Cédula: 1 1668 0498

San José, 21 de abril de 2021

Sres.

Miembros del Comité de  
Proyectos de Graduación

Estimados señores:

He revisado y corregido los aspectos referentes a la estructura gramatical, ortografía, puntuación, redacción y vicios del lenguaje del documento denominado: FORMA DEL ESPACIO. EL ESTUDIO DE LOS COMPONENTES FÍSICO-SOCIALES PARA EL DESARROLLO DE PAUTAS DE REESTRUCTURACIÓN ESPACIAL EN AVENIDA SEGUNDA, elaborado por las estudiantes Alisa Alvarado Cordero, cédula 116680498 y Daniela Arce Aray, cédula 117120932; proyecto de graduación para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo.

Respeté, a lo largo del trabajo, el estilo de las autoras.

Atentamente,



*M. Ed. Mauren González Jones  
Cédula 106960420  
Carné 0085  
Asociación Costarricense  
de Filólogos*



# CONCEPTOS

## 01

### 01 ASPECTOS GENERALES

*Definición del tema  
Planteamiento del problema  
Objetivos  
Estado del Arte*

## 02

### 02 MARCO TEÓRICO

*Conceptos Base  
Teorías Relacionadas  
Desarrollo de Temáticas*

## 03

### 03 MARCO METODOLÓGICO

*Enfoques y tipos de investigación  
Muestreo, Variables e Instrumentos  
Metodología analítica  
Programación y proyección  
Limitaciones y alcances*

# TEMA

## 04 ANÁLISIS DE SITIO

*Práctica Espacial*  
*Espacios de Representación*  
*Representación de los Espacios*

## 05 FORMA DEL ESPACIO: PAUTAS DE REESTRUCTURACIÓN ESPACIAL

*Modificación Espacial*  
*Reubicación, zonificación y delimitación*  
*Reglamentación de usos*

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

TABLA DE FIGURAS

LISTADO DE TABLAS

56

140

160

162

165





# ASPECTOS GENERALES

---

# ASPECTOS<sup>1</sup> GENERALES

---

Las ciudades se han convertido en los principales centros de concentración poblacional, lo cual ha creado un fenómeno de transformaciones a través de los años. Este proceso de expansión de las grandes áreas urbanas del fin de siglo es el reflejo de la falta de planificación de la ciudad como un organismo en conjunto.

El desarrollo de la ciudad y del espacio urbano, a través de la historia, ha demostrado que se reorganiza de acuerdo con las dinámicas físico-estructurales de la funcionalidad ligada a las prácticas sociales. De ahí, la importancia de reestablecer la ciudad según las necesidades urbanas, sociales y culturales, mediante pautas de estructuración espacial las cuales puedan generar un balance espacial dentro de la ciudad de San José.

El presente proyecto propone el desarrollo del concepto de la forma del espacio en la ciudad de San José a través del estudio de estrategias alternativas de planificación urbana en relación con las dinámicas sociales de la población, en donde se proyecte como un modelo urbano compuesto de pautas de organización espacial adaptables a otras ciudades, para analizar las diferentes configuraciones territoriales en San José e identificar los elementos físico-sociales y las problemáticas existentes; así se promovería una serie de soluciones óptimas que puedan trabajar como una red estratégica con el fin de recuperar la vida urbana saludable de la capital.

Como se observa en la **figura.2**, La investigación se sitúa en Avenida Segunda en la ciudad de San José, comprende desde calle 14 hasta calle 21. Se va a tomar esta sección de la avenida como zona de estudio por su gran importancia a nivel de flujos de movilidad, así como, su capacidad de conexión con otras partes de la ciudad. Es importante entender que esta senda ha sido parte fundamental en el desarrollo y organización de la ciudad y, además, ha sido escenario de muchos acontecimientos sociales a lo largo de la historia, por lo tanto, es fundamental recuperar esta parte de la ciudad para mejorar la calidad urbana del centro de la capital.

Todo esto se da con el objetivo de incentivar al cambio, a través de un proceso paulatino de regeneración urbana, mediante un plan estratégico que tome en cuenta la situación actual de San José, en donde se le brinda un valor simbólico para comprender que la forma y la esencia de la ciudad van más allá de sus propiedades físicas, patrones configurativos y fenómenos urbanísticos.

## PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA <sup>1</sup>

Las ciudades de nuestro país han sufrido una serie de transformaciones territoriales a través de los años. El crecimiento poblacional ha provocado que los centros urbanos se expandieran de manera descontrolada, por lo que crearon asentamientos horizontales en las periferias de la ciudad, lo cual provocó una ruptura con la trama urbana establecida.

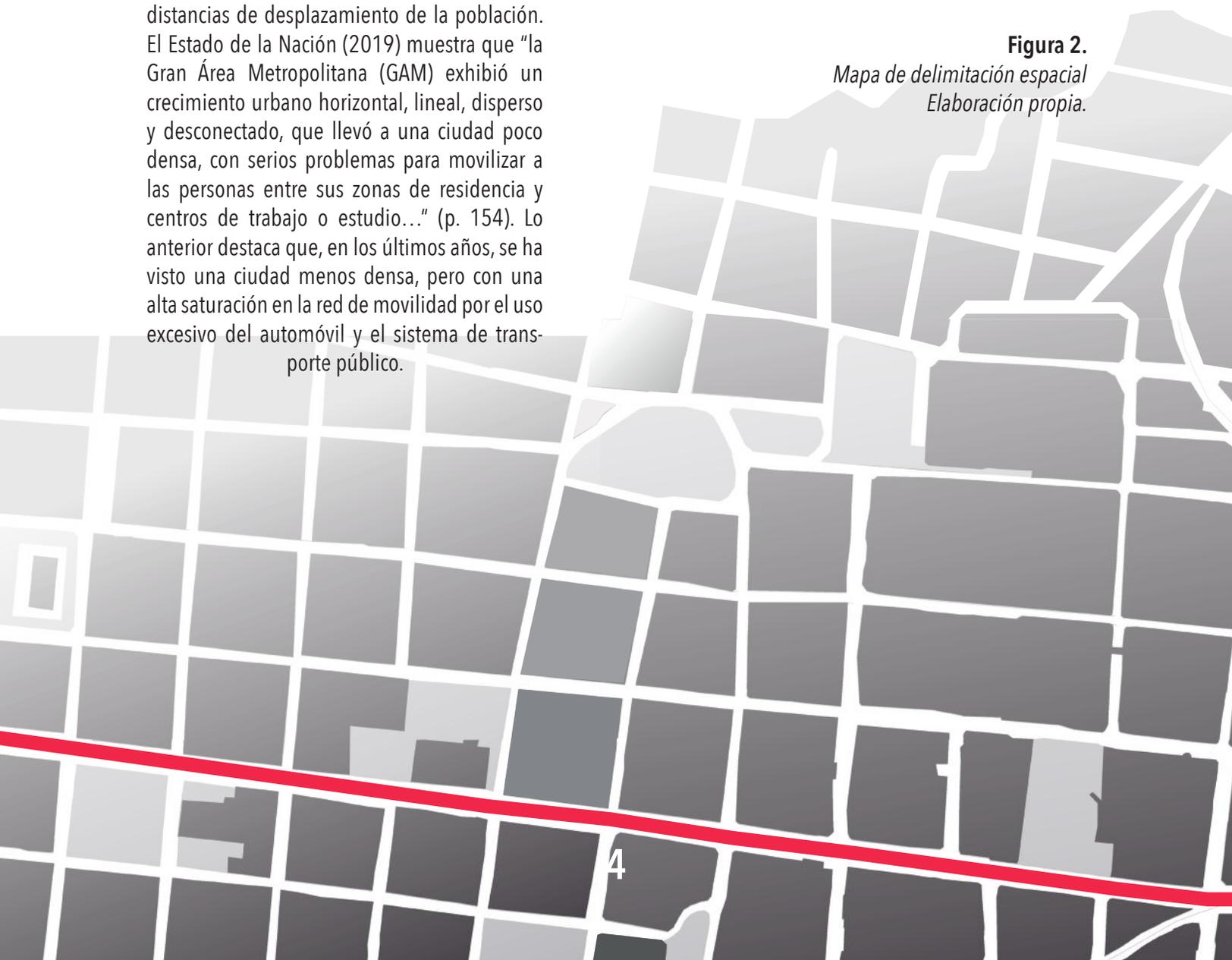
Como menciona Montes (2001) "Las principales críticas que se hacen a la planificación tradicional tienen relación con su falta de operatividad y con su desfase temporal frente a una realidad urbana en permanente cambio." (p. 5). En donde explica el resultado de las ciudades actuales con deficiencias en componentes estratégicos y flexibles los cuales no han logrado responder a los cambios sociales relacionados con la forma física de la ciudad.

Las regulaciones urbanísticas corresponden a una escala local en donde muchos de los equipamientos de uso público se encuentran dispersos dentro de las ciudades, además del establecimiento de núcleos habitacionales en las afueras de estas, han incrementado las distancias de desplazamiento de la población. El Estado de la Nación (2019) muestra que "la Gran Área Metropolitana (GAM) exhibió un crecimiento urbano horizontal, lineal, disperso y desconectado, que llevó a una ciudad poco densa, con serios problemas para movilizar a las personas entre sus zonas de residencia y centros de trabajo o estudio..." (p. 154). Lo anterior destaca que, en los últimos años, se ha visto una ciudad menos densa, pero con una alta saturación en la red de movilidad por el uso excesivo del automóvil y el sistema de transporte público.

La trama de la ciudad existe de manera formal, pero esta no ha logrado adaptarse a los cambios progresivos a nivel cultural. No se ha logrado entender cuáles son los elementos que conforman el espacio como tal, los planes o propuestas que se ha intentado ejecutar, solo han funcionado como soluciones temporales.

Al observar el comportamiento espacial que posee Avenida Segunda, se puede definir como un elemento lineal el cual distribuye y genera conexiones a nivel interno, así como con otros cantones de San José. Sin embargo, existe un descontrol vial por la forma de organización de flujos de movilidad.

**Figura 2.**  
*Mapa de delimitación espacial*  
*Elaboración propia.*



Si bien es considerada como una vía vehicular, esta senda se conforma de diversas líneas de movilidad. Existe una interacción muy fuerte entre las redes peatonales, así como vehiculares que provocan una saturación de la infraestructura urbana. Por otro lado, hay otros componentes urbanos los cuales forman parte de todas las dinámicas existentes que tienen gran influencia en la atracción de flujos de movimiento social. La alta presencia de comercio al sur de la avenida, así como el factor de conexión que representa la senda, provocan un incremento en la congestión vial. Esto ha generado un proceso de deterioro espacial paulatino el cual se ha ido extendiendo y replicando en otras partes de la ciudad.

Avenida Segunda es un espacio urbano muy complejo; sin embargo, abre la posibilidad de estudio para una posible solución por su capacidad de cambio. Estas redes de circulación son cambiantes y de carácter dinámico, pero se pueden establecer patrones de movimiento a través del estudio de cada una de ellas, para poder proponer una serie de soluciones óptimas que funcionen como una red de estrategias las cuales trabajen para recuperar la vida saludable de la ciudad.

Se evidencia que Avenida Segunda ha representado una senda de gran importancia a nivel urbanístico a través de los años dentro de la ciudad de San José. Como lo explica Urbina (2014):

La ampliación del costado sur de la Avenida Segunda evidenció el interés de los gobernantes nacionales en torno a la modernización urbanística de San José, donde la búsqueda en la regulación del flujo vehicular que transitaba por esta ciudad ... se hizo pese a la oposición de cierta parte de la ciudadanía que señalaba que ... estaba desarticulando el sentido urbano de las comunidades costarricenses. (p. 174)

Se reflejan las problemáticas de hace setenta años las cuales continúan repercutiendo. Esta ampliación se consideró apresurada e improvisada, por la necesidad de buscar la regulación del flujo vehicular generando impactos en la calidad de vida de la ciudadanía y el aumento en el proceso de deterioro urbano. Se pretendía resolver de manera temporal aspectos de movilidad y desplazamiento, y es así como se ignoraron otras necesidades de la población.

Si se contextualiza el medio actual, aún existe la necesidad de intervención a nivel de movilidad y organización espacial. Según el Estado de la Nación (2019):

El cambio hacia una mayor densificación del crecimiento urbano se puede considerar positivo, pues de forma recurrente este Informe ha señalado que el tipo de ciudad dispersa y desconectada que se desarrolló en la GAM (y hoy se reproduce en ciudades intermedias) genera serios impactos en la calidad de vida, la contaminación y la economía del país. (p. 158).

Por el crecimiento espontáneo de los centros urbanos, se ha reflejado un aumento en tiempo y distancia de los desplazamientos de la población. Este es el causante del congestionamiento y la saturación de las redes de flujo, que de alguna manera ha causado el deterioro físico espacial del medio urbano existente.

Figura 3.  
Avenida Segunda



Nota. Adaptado de *San José, Avenida Segunda*, por Natalia Díaz, 2014, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/39368072@N08/15232360056/>)

# ENUNCIADO PROBLEMÁTICO <sup>1</sup>



Figura 4.  
Avenida Segunda

Cómo el desarrollo de **pautas de estructuración** espacial puede identificar las acciones necesarias, para disminuir el proceso de deterioro urbano de **Avenida Segunda** en esta década del 2021

Nota. Adaptado de *Avenida Segunda bloqueada*, por Kim Kuhn, 2013, Flickr ([https://www.flickr.com/photos/jem\\_kuhn/9167165821/](https://www.flickr.com/photos/jem_kuhn/9167165821/))

---

# JUSTIFICACIÓN

---

Para comprender la ciudad de San José es necesario mirar al pasado y analizar su desarrollo, su estructura, su morfología y su dinamismo.

Como menciona Sasa (2017):

La ciudad de San José, como ciudad extendida y dispersa, de baja densidad habitacional, presenta problemas de continuidad del territorio, de cualificación de sus espacios al aire libre y vías públicas, así como una clara segregación social que se refleja en el territorio. La ocupación espontánea del espacio urbano respondiendo antes que, a planeamiento urbano y normativas, a la especulación privada, ha tenido como consecuencia la falta de jerarquías urbanas, crecimiento descontrolado de una expansión urbana con poco control estatal y municipal, y una estructura y tejido urbano indefinidos. (p. 11)

Estos problemas de la forma del espacio aumentan el proceso de deterioro urbano y la fragmentación de un proceso adaptable a la calidad de vida urbana y social. El desarrollo y la expansión del casco histórico de San José, comenzó a una escala micro, pero formal, en donde el trazado de la ciudad fue progresivo, sin embargo se torna aleatorio e irregular.

Según Calderón y Roque (s.f.):

El proceso de expansión de las grandes áreas urbanas del fin de siglo, nos dejó una red gigantesca de redes de conurbaciones dispersas, segregadas, difusas, integradas y desintegradas al proceso urbano. En efecto, está presentando una nueva trama que la está identificando en un espacio en el cual los emplazamientos, los objetos y las relaciones sociales de producción la asemejan de cierta manera a las tendencias de la globalización; un territorio que arraiga procesos contradictorios de la conformación del mismo. (párr. 1)

Toda esta circunstancia crea una sensación de incertidumbre dentro de la forma del espacio y desliga el entorno social al proceso de estructuración espacial. La ciudad actualmente está compuesta por elementos urbanos que se integran uno al otro, a pesar de ello, se percibe como el centro político, económico, comercial, industrial y de servicios. Deja rezagada la verdadera vivencia de la ciudad, donde los factores sociales y culturales se anexas al entorno físico. Ese es el momento, en donde las pautas forman parte de un papel importante para disminuir el proceso de deterioro urbano, formando una integración físico-espacial.

Avenida Segunda en San José posee un valor simbólico, por su horizontalidad establecida, en donde convive con vías de circulación peatonales y vehiculares, en las líneas Norte - Sur que existen en la ciudad de San José. Es importante desarrollar un modelo urbano que presente diversas formas de organización y estructuración espacial las cuales ayuden a reducir el deterioro actual del espacio urbano.

El presente proyecto busca proporcionar las pautas necesarias para un posible reacomodo del espacio a través de la clasificación de los componentes urbanos presentes en el medio urbano existente.

Figura 5.  
Teatro Nacional

1  
TECHNOLOGY IS THE  
ANSWER  
BUT WHAT WAS THE  
QUESTION?

- Cedric Price

TEATRO  
NACIONAL

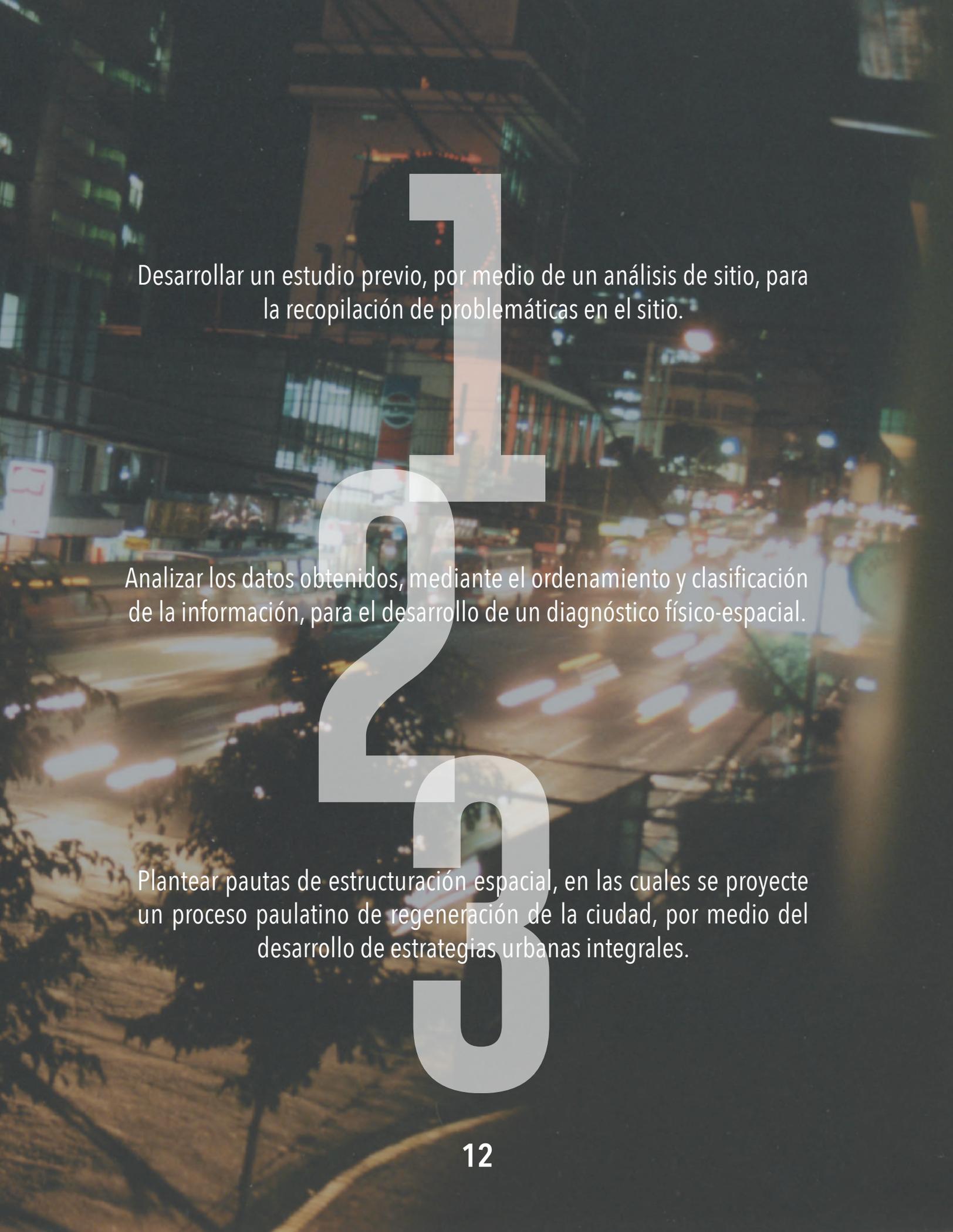
Nota: Adaptado de *National Theater, San Jose, Costa Rica*, por Bill Green, 2014, Flickr  
(<https://flickr.com/photos/leicamini/12760092183/>)

Figura 6.  
San José

## OBJETIVO GENERAL

Desarrollar pautas de estructuración espacial, las cuales identifiquen las acciones necesarias a nivel físico espacial para la disminución del deterioro urbano de Avenida Segunda en esta década del 2021.

Nota. Adaptado de *San José, Costa Rica / CR, 1994*, por William Veerbeek, 2009, Flickr ([https://www.flickr.com/photos/william\\_veerbeek/3551347176/](https://www.flickr.com/photos/william_veerbeek/3551347176/))



1

Desarrollar un estudio previo, por medio de un análisis de sitio, para la recopilación de problemáticas en el sitio.

2

Analizar los datos obtenidos, mediante el ordenamiento y clasificación de la información, para el desarrollo de un diagnóstico físico-espacial.

3

Plantear pautas de estructuración espacial, en las cuales se proyecte un proceso paulatino de regeneración de la ciudad, por medio del desarrollo de estrategias urbanas integrales.

---

# ESTADO DEL ARTE<sup>1</sup>

---

**Figura 7.**  
*Estación del Atlántico*



Nota. Adaptado de *San José, Costa Rica: Freight train passing by Atlantic station*, por Steven Edwards, 1979, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/26063636@N04/15505158025/>)

La forma del espacio es cambiante y adaptable a las necesidades de cada asentamiento, pues responde a factores urbanos, sociales, ambientales y económicos. Es importante la regeneración y la restauración de las ciudades por medio de la implementación de acciones y pautas destinadas a potenciar los valores, todo con la finalidad de mejorar la calidad de vida, el equipamiento e infraestructura urbanos y promover así la vida urbana saludable en centros urbanos en proceso de deterioro.

Actualmente existen procesos y modelos de reordenamiento en América Latina, los cuales son prolongados a largo plazo y funcionan o se ejecutan en torno a los gobiernos. Massiris, Espinoza, Ramírez, Rincón y Sanabria (2012) explican que

en nuestros países hay muchas dificultades en esto, porque toda nuestra planificación es cortoplacista, no va más allá de los periodos de gobierno, a cada gobernante le interesa solo mirar el tema en lo que corresponde a su gobierno, y el que sigue trata de minimizar o evitar aún los asuntos exitosos de su antecesor para no darle propaganda al anterior, sino que todo se concentre en lo que él hace. Ese tipo de "cultura" de la planificación ha sido desastroso, razón por la cual es imperioso un cambio fuerte en esa cultura de la planificación y esa cultura del cortoplacismo en América Latina". (p. 21.)

Por esta razón, los procesos se tornan paulatinos y estancan la visión primordial de funcionar por el bien común de las ciudades, problemática que ataca directamente a Costa Rica.

A nivel nacional predomina el enfoque de planificación física con énfasis urbanístico o municipal; Massiris et al. (2012) detallan que "en dichas políticas se observa una cierta debilidad normativa, la cual es evidente al tomar como indicador el fundamento legal de las mismas, especialmente la existencia de leyes específicas de ordenamiento territorial" (p. 25). Lo cual evidencia que no existe una ley específica a nivel de planeación de las políticas públicas del país, esto crea la posibilidad de generar pautas de estructuración espacial por medio de estrategias urbanas integrales las cuales respondan a las necesidades identificadas en Avenida Segunda.



Figura 8.  
Avenida Segunda

Nota. Adaptado de *Avenida Segunda*, por Marco Molina, 2013, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/129608871@N06/18124708585/>)

En la provincia de San José se rescatan planes de regeneración urbana, los cuales establecen patrones a través de estudios de movilidad, equipamiento urbano y peatonización para proponer soluciones óptimas y adaptables a la ciudad. "San José posible" es un proyecto que forma parte de la Comisión de Regeneración y Repoblamiento de ese sector. Consiste en la recuperación del espacio público de 16 cuadras, a partir de la Iglesia de la Soledad y hasta el Hospital San Juan de Dios. Se propuso reubicar varias paradas de autobuses las cuales se encontraban en dicha avenida, algunas calles (10, 4, 3 y 9) serán peatonales y tendrán acceso vehicular limitado y una avenida (4) será peatonal cruzada por rutas de travesía de velocidad controlada. Esto favorecería disminuir el caos actual de la ciudad, brindándoles a los peatones una ciudad interactiva, segura, limpia, fresca y arborizada.

Otro proyecto adaptado, en este caso a redes de circulación en otra ciudad de San José es "El reordenamiento vial de Tibás con carriles exclusivos para transporte público", el cual fue desarrollado en conjunto por Ingeniería de Tránsito del MOPT y la Municipalidad de Tibás.

Estos cambios procuran un mejor aprovechamiento de la infraestructura vial, priorizan el transporte público con carriles exclusivos y modifican la reorganización de paradas de autobús y taxis.

Esta propuesta pretende conectar varios centros de ciudad, brindar un transporte eficiente, rápido y óptimo, reducir el impacto en el flujo vehicular y crear una comunicación con el usuario dentro del sitio.

Estas propuestas, si bien no son parte de nuestra delimitación espacial, sí son de centros de ciudad que poseen características similares a las del centro de San José y Avenida Segunda. Ambas comparten una estructura urbana establecida, tránsito masivo de vehículos, líneas de autobuses y gran cantidad de peatones, lo cual aplica a la organización del espacio proyectando centros urbanos que resultan exitosos, brindándole la importancia a formular pautas de diseño y configuración para una mejor estructuración espacial de la ciudad.





# MARCO TEÓRICO

---

# CONCEPTOS <sup>2</sup> BASE

---

En el presente proyecto se describirán los conceptos y temáticas para contribuir al entendimiento del enfoque de la investigación dentro del contexto urbano.

## FORMA DEL ESPACIO

La definición del espacio ha presentado diversas interpretaciones a lo largo de la historia. Por lo tanto, es importante entenderlo como un concepto cambiante, Argan (1973) lo define como

una creación histórica (...). Premisa de esta creación histórica es que el concepto del espacio no es verificable solamente en cada una de las formas arquitectónicas, sino más bien en el conjunto de los edificios, en la relación que existe entre ellos y por ende también en el más amplio desarrollo de la arquitectura que es el urbanismo (p. 13).

Donde explica que en lugar de definir el concepto espacio, este se ha comportado más como una interpretación de sí mismo a lo largo de la historia. Sin embargo, este posee otras cualidades más allá de los aspectos físicos, sobre todo la forma y el conjunto de actividades que ocurren dentro de él.

Lynch (2008) añade que “la forma tiene que ser algo libre de trabas, plástica, en relación con los objetivos y las percepciones de sus ciudadanos” (p. 112). De acuerdo con lo anterior, es importante señalar que la correspondencia forma-espacio está directamente relacionada con la percepción de quien lo habita. El concepto de espacio podría considerarse como cambiante porque es adaptable, es capaz de transformarse dependiendo de quién lo utilice.

Sin embargo, el problema es que el espacio, como está concebido actualmente, no se entiende como una “cosa”, como un “algo” (Alexander, 2006). Cabe destacar que la esencia del espacio debería ser percibida igual que los componentes que lo limitan. Estos elementos aportan a nivel físico-espacial otro tipo de experiencias para el individuo. Sin embargo, el espacio puede ser considerado como “vacío” y, aun así, comportarse como tal.

Por lo tanto, se puede definir la forma del espacio como el conjunto de elementos que componen un lugar determinado, el cual lo definen no solo factores físicos como escalas, colores, luz, entre otros, sino también, el tipo de comportamientos sociales que ocurren en él para lograr entender qué tipo de estructura espacial posee. Para poder aplicar este concepto en el presente proyecto es imperativo entender la esencia de San José, desde lo más básico en términos de forma y función, así como su capacidad de transformarse y adaptarse a las dinámicas socioculturales que nacen y se desarrollan en él.

## COMPONENTES URBANOS

La ciudad está compuesta por múltiples elementos que se integran uno al otro y han logrado transformarse conforme los centros urbanos han crecido. Noguera (1998) explica que

a medida que el área urbana fue creciendo, fue incorporando los componentes de la geografía del territorio, convirtiendo los arroyos en calles, los ríos en protagonistas de auténticos espacios urbanos, las irregularidades topográficas en escaleras y elementos de ordenación de la edificación (...). De esta manera, los componentes del territorio se reconocen en los tejidos urbanos, poniendo en evidencia que la ciudad considerada como un "lugar" es también territorio y como "cosa construida" establece una relación íntima. (p. 23)

De acuerdo con lo anterior, las ciudades han sido adaptaciones del ser humano a nivel físico las cuales reflejan las necesidades que se presentaron en algún momento determinado. Los núcleos urbanos están compuestos de espacios que generan conexiones a través del uso y su apropiación. Un ejemplo de esto sería el uso de la tierra como elemento simbólico que se encuentra directamente relacionado con la vivienda y las raíces culturales, el espacio construido y modificado también logra crear esa relación personal de un individuo hacia un lugar en específico. Al mismo tiempo, estos espacios permiten que exista un contacto humano por medio de las dinámicas sociales que suceden dentro de estos.

Pumarino (1975) expone que

lo urbano estaría definido no por las características físicas aparentes de un conjunto espacial (territorio definido, número de habitantes, actividades y usos de suelo, etc.), sino que por la presencia de ciertos elementos componentes que permiten multiplicar las posibilidades de interacción entre estos hasta un nivel que, convencionalmente, pasa de simple a complejo o de una baja variedad a otro altamente variado. (p. 16)

Se puede señalar que los componentes urbanos no se limitan a objetos o factores físicos presentes en los espacios, también existen algunos elementos los cuales sobrepasan barreras físicas que permiten atribuirle valores sociales y culturales al entorno.

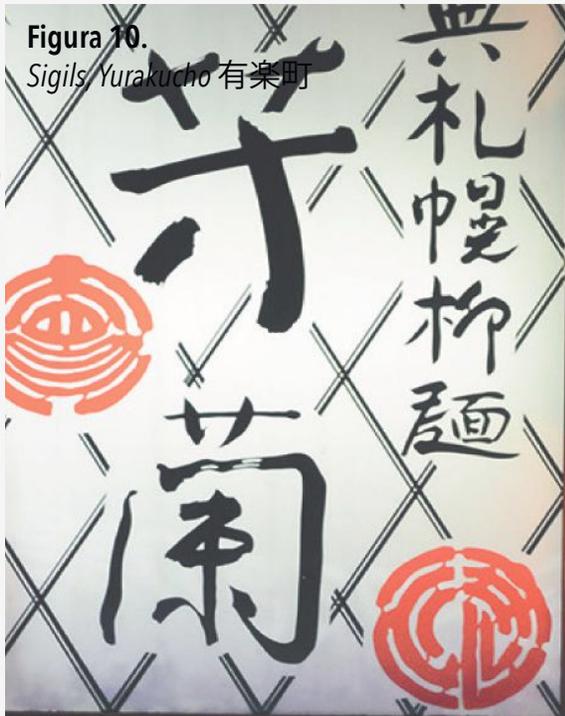
Por consiguiente, la ciudad debería ser memorable para quien la habita. Maldonado (citado en Leva, 2005) añade:

Unas condiciones óptimas que se conjugan y determinan sensaciones de confort en lo biológico y psicosocial dentro del espacio donde el hombre habita y actúa, las mismas en el ámbito de la ciudad están íntimamente vinculadas a un determinado grado de satisfacción de unos servicios y a la percepción del espacio habitable como sano, seguro y grato visualmente. (p. 17)

La imagen urbana es parte importante de la estructura espacial de las ciudades porque está ligada con la percepción de quien lo habita. Es un factor primordial para establecer la relación socioespacial entre el individuo y los espacios, pues permite desarrollar una memoria urbana que está vinculada con las emociones y sensaciones de los imaginarios colectivos e individuales.

MEMORABLE WENOBVBGE MEMORABLE WENOBVBGE

Figura 10.  
Sigils Yurakucho 有楽町



Por lo tanto, se pueden definir los componentes urbanos como los elementos físicos con carácter sociocultural los cuales forman parte de un conjunto que le permite a la ciudadanía vivir del espacio y crear una relación sensible con este. Para lograr aplicar este concepto en la investigación, se debe desarrollar un análisis de los componentes urbanos presentes en San José, que faculte a los individuos a establecer las relaciones socioculturales y qué aspectos físico-espaciales les posibilitan ser memorable.



Nota. Adaptado de Sigils, Yurakucho 有楽町, por Lukasz Palka Photography, 2021, Tokyo Street Photo (<https://tokyostreet.photo/post/640399831754489856/sigils-yurakucho-有楽町>)

TEL 3580-8868

MEMORABLE WENOBVBGE MEMORABLE WENOBVBGE MEMORABLE

MEMORABLE 31BAPQMEM MEMORABLE 31BAPQMEM MEMORABLE

MEMORABLE 31BAPQMEM MEMORABLE 31BAPQMEM MEMORABLE

## ESTRUCTURA ESPACIAL URBANA

A través de los años, el estudio de las ciudades se ha convertido en un desafío por su constante evolución, desarrollo acelerado y la cantidad de adaptaciones que han sufrido. Es importante entender que todos los centros urbanos poseen características propias las cuales permiten el funcionamiento interno-externo y estos elementos forman parte de su tejido espacial.

Bazant (1983) lo define como "el resultado de dos procesos interdependientes, por medio de los cuales edificios y actividades se ubican en determinados lugares" (p. 24). Donde comenta que la estructura espacial está conformada por dos elementos principales directamente relacionados pues dependen uno del otro. La vida urbana genera la necesidad de un espacio en el cual se pueda desarrollar. Es importante entender que el desarrollo de la ciudad se ha dado por cambios en la sociedad que modifican de alguna u otra manera el espacio físico.

La estructura espacial de la ciudad puede ser definida por dos componentes complementarios: primero, la distribución del espacial de la población (...), y segundo, el patrón de viajes que efectúan las personas cuando van de su residencia a su lugar de trabajo (...) Bertaud (2001). Un aspecto importante de la estructura urbana es el movimiento de los individuos. Las formas de desplazamiento son parte clave para el estudio de las ciudades, pues explican qué tipos de dinámicas pasan dentro de los centros urbanos, la relación de los corazones de ciudad con los asentamientos en las periferias y, además, ayudan a zonificar la ciudad por el ciclo constante de flujos que se dan día a día.

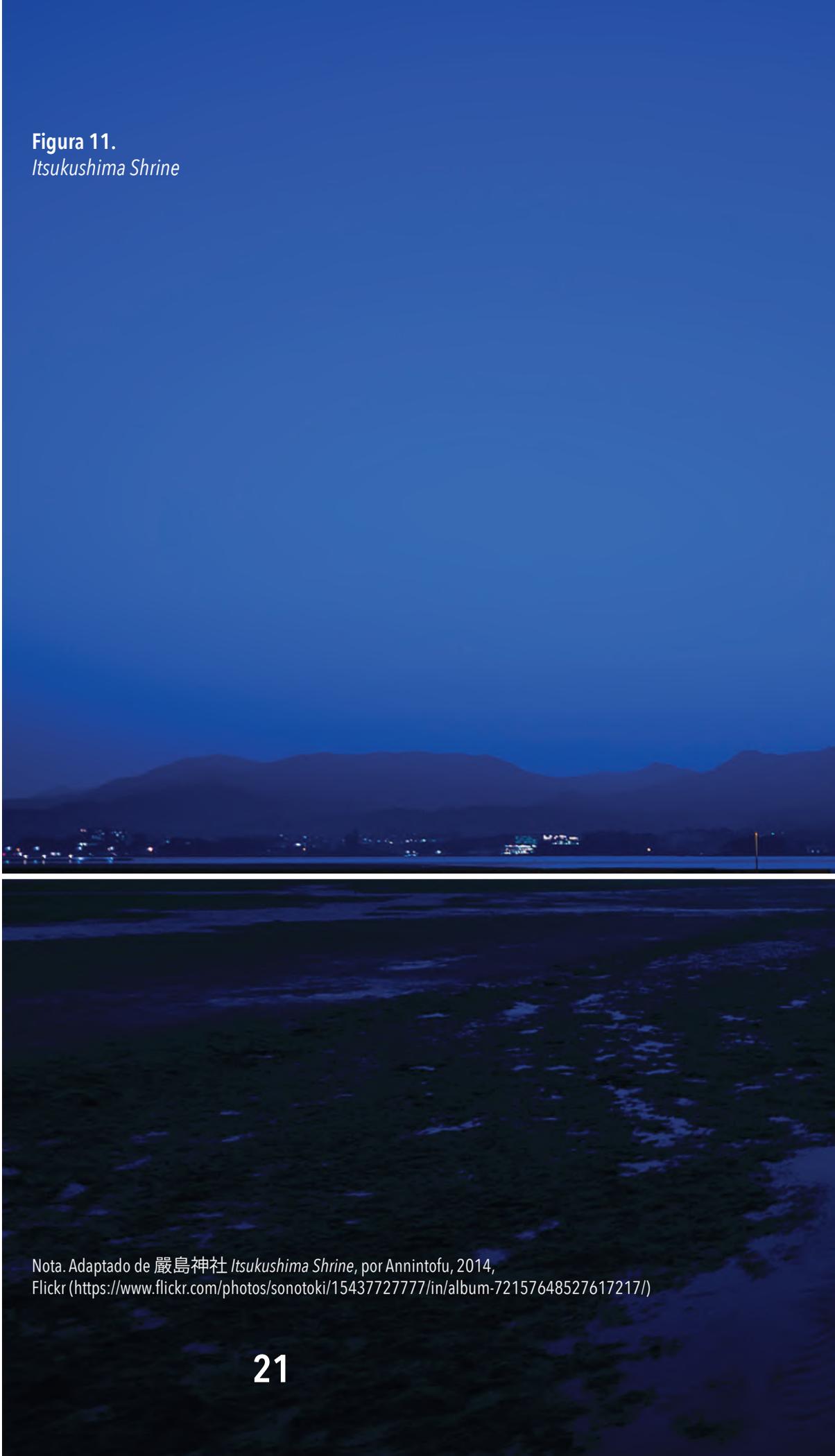
Ahora bien, para lograr entender la complejidad de las ciudades y así poder identificar algún tipo de estructura espacial, es fundamental dividir la ciudad en los diferentes elementos que la componen. Munizaga (2000) ilustra que "algunos factores importantes aplicables a la ciudad y sus partes" (p. 18), se les considera, "estructuralmente, como una totalidad, como una organización y elementos específicos" (Munizaga, 2000, p. 18). Las ciudades son organismos inteligentes los cuales funcionan de maneras determinadas, sin embargo, también es necesario profundizar en el estudio de todas las partes que las conforman porque existen diversos factores que influyen en su evolución.

Por lo tanto, la estructura espacial urbana podemos definirla como la forma de organización socioespacial de los diversos componentes urbanos que existen en la ciudad. Donde cada uno de estos trabaja en función de otro para crear todo un sistema de ordenamiento espacial que se ve reflejado a nivel micro o macro.

Por último, la manera de aplicar este concepto al proyecto sería efectuando un análisis para comprender la organización espacial actual en San José, determinar el funcionamiento de sus componentes, tanto de manera individual como colectiva para, finalmente, identificar los movimientos socioculturales y así definir la forma del espacio de San José.

# TEORÍAS RELACIONADAS <sup>2</sup>

Figura 11.  
*Itsukushima Shrine*



Nota. Adaptado de 厳島神社 *Itsukushima Shrine*, por Annintofu, 2014,  
Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/15437727777/in/album-72157648527617217/>)



Las ciudades han sido objeto de un cambio paulatino por diversos factores socioculturales. Estos han sido parte de la evolución de los centros urbanos, pues han influenciado en las configuraciones físico-espaciales de estas, dando como resultado las localidades contemporáneas que se viven día a día. Han existido diversas posturas sobre las razones detrás del cambio evolutivo de los medios urbanos, por lo tanto, se expondrán algunas teorías relacionadas con la presente investigación para contribuir al entendimiento del estudio que se elabora.

## TEORÍA DE LA FORMA URBANA

El sistema conceptual desarrollado por Rodwin y Lynch (1967, citado en Pumarino, 1975) ha aportado de alguna manera a la clasificación de los elementos de la estructura espacial urbana, diferenciando así entre los llamados espacios adaptados y flujos de personas y bienes. También expone más a fondo los componentes de la estructura física por medio de la categorización de elementos tipos, cantidad, densidad y otras que permiten determinar los patrones de la forma de la ciudad.

Pumarino (1975) comenta que a través de los años el enfoque de este tipo de clasificaciones ha sido limitado, aunque la práctica de planificación, en algunas regiones, se ha convertido en un esquema donde los problemas se formulan con base en la cualidad del entorno, y del diseño de los elementos físicos, que conforman el medio físico urbano, los cuales son los que adquieren gran importancia en relación con los comportamientos de los individuos con el espacio urbano. Se toman en cuenta diferentes modelos que forman parte de la estructura espacial urbana, entre esos están los modelos descriptivos, los explicativos y los de planificación. Es importante analizar cada uno de estos, pues muestran las diferentes vertientes de análisis de los comportamientos de la población y cómo estos influyen en la estructura urbana de la ciudad.

Los modelos descriptivos son aquellos donde su enfoque es sobre el uso del suelo y algunos modelos residenciales. Estos estudian las conexiones entre los usos de suelo de acuerdo con las actividades y desplazamientos de las personas y empresas. Luego se desarrollan los modelos explicativos, según Batty (1972, citado en Pumarino, 1975) este tipo de modelos poseen una limitación, la cual es el tratamiento del espacio urbano como si estuviera en un equilibrio estático.



Nota. Adaptado de *Columbus Avenue San Francisco*, por David Yu, 2021, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/davidyuweb/51029188277/>)

Figura 12.  
*Columbus Avenue San Francisco*



Además, presentan el problema del traslado de la información contextual en donde se involucren cambios de escala y complejidad del espacio urbano. Según Thompson (1964, citado en Pumarino, 1975), gracias a esto, se ha demostrado que las áreas urbanas no se expanden en relación con el crecimiento del empleo básico.

Por último, están los modelos de planificación. Estos vienen a complementar las categorías anteriores, pues explican los aspectos importantes de las estructuras económico-sociales y el entorno físico (Pumarino, 1975). Es interesante analizar las distintas formas de investigación que llegaron a definir estos modelos de entendimiento de la ciudad. Las ciudades son organismos complejos y dinámicos así que, el estudio de su estructura ha sido abarcado desde distintos enfoques para determinar cuáles han sido las razones de su crecimiento y evolución a través de los años.

Es importante desatacar que todos estos factores influyen en el comportamiento de la población con el espacio. Ayudan a entender las dinámicas internas de los centros urbanos y cómo se relacionan con la población. Por lo tanto, establece una conexión con la investigación, pues presenta un método de estudio de los patrones de comportamiento sociales asociados al uso del espacio que influyen en el funcionamiento interno-externo de la ciudad; además de plantear la idea de analizar cuál fue el proceso de expansión de la ciudad que dio como resultado las organizaciones espaciales actuales y cómo esto afecta el medio físico de las metrópolis.



Figura 13.  
Strut, Shibuya 渋谷

Nota. Adaptado de Strut, Shibuya 渋谷, s.a, s.f,  
Tokyo Street Photo (<https://tokyostreet.photo/post/177470597294/strut-shibuya-渋谷>)

## TEORÍA DE LAS REDES URBANAS

El tejido urbano es una estructura compleja y organizada que existe sobre todo en el espacio entre edificios (Gehl, 1987, citado en Salingaros, 2005). Donde esta red está compuesta por diversos elementos conectores que poseen diferentes escalas. Salingaros (2005) plantea tres principios estructurales de la red urbana: los nodos, las conexiones y la jerarquía. Basa la red urbana en nodos de actividad humana, las conexiones como pares que se forman entre los nodos complementarios y la jerarquía como una forma de organización de conexiones a diferentes escalas.

Los nodos deben atraer a los individuos para poder crear actividad urbana. Si bien existe una diferencia entre las conexiones visuales y los flujos de los individuos, las conexiones visuales son esenciales para crear la imagen del entorno urbano (Lynch, 1960; Hillier, 1996; Hillier y Hanson, 1984; citados en Salingaros, 2005).

Como lo describe Choay (1970), las vías son por donde los individuos transitan con más frecuencia, por eso forman parte clave en la construcción de la imagen urbana. Mientras ellos circulan por estos espacios, van organizando los elementos del entorno y los relacionan con el trayecto que están tomando o incluso consigo mismos.

Si bien las conexiones visuales son importantes, lo que determina la funcionalidad de una red urbana es su nivel de complejidad organizada (Salingaros, 2005). Estos nodos se conectan a través de un proceso complejo de organización. Estas conexiones están compuestas de pequeñas partes, además de ser múltiples e irregulares. Choay (1970) los define como nudos o núcleos, a estos puntos estratégicos, focos de actividad.

Estos pueden ser los cruces, las paradas dentro del sistema de transporte, así como puntos que concentren actividad urbana, como las esquinas. El aumento en las conexiones de estos nodos permite adquirir cierto orden, lo cual abre la posibilidad de que otros se conecten.

Debe existir un nivel de organización dentro de estos sistemas, sin embargo, eso no significa que las estructuras se mantengan rígidas. Como se explicó anteriormente, estas conexiones son irregulares porque son redes de flujos múltiples. Este sistema debería permitir a estas líneas de desplazamientos superponerse una encima de la otra, para expandir el número de conexiones. Sin embargo, es importante no sobrecargar estas vías de movilidad, pues pueden causar fricción dentro de este; comienzan a sobreponerse y con el tiempo, la línea de flujo más débil desaparece (Salingaros, 2005). Es de suma importancia clasificar estas redes para así obtener un balance de flujos dentro de las estructuras sin perder su funcionalidad y su complejidad.

Analizar las redes de movilidad facilita entender las dinámicas físico-sociales de manera colectiva y determinar las velocidades en las cuales se mueve la ciudad. Lamy (2006) explica que la fragmentación de los espacios y las temporalidades hacen que la movilidad social se convierta en un elemento fundamental en el entorno urbano. Donde describe que, si bien la ciudad es un sistema de flujos, mercancías e información, es importante considerar los lugares, pues estos son los puntos de actividad fijos que permiten esta movilidad.

Lo urbano está compuesto de redes de flujos y lugares (también llamados nodos, nudos o núcleos) los cuales permiten un equilibrio en el espacio.

En definitiva, es necesario el estudio y análisis de las redes de movilidad social para poder entender cuáles son los factores que activan el dinamismo de los espacios a través de los tipos de actividades que se generan en el medio urbano. El poder determinar estos componentes nos abre la posibilidad de entender más a fondo cómo está construido el espacio y cómo genera conexiones físico-sociales con los individuos que transitan en él.

Esta teoría establece una relación interesante con esta investigación, porque busca explicar la forma de comunicación urbana que tienen los individuos con el espacio y como eso genera una red o una estructura entre de los edificios. Expone que la ciudad va más allá de los núcleo o nodos existentes, aunque estos forman parte fundamental por ser los imanes de atracción humana, la esencia de la ciudad está compartida dentro y fuera de los edificios.

El nivel de comunicación que existe entre los individuos con el espacio modificado permite desarrollar otro tipo de conexiones íntimas y simbólicas las cuales muchas veces son vistas por encima. Sin embargo, este cuenta como uno de los componentes importantes de análisis porque son estas relaciones individuo-lugar las que atraen a las masas y, por eso, se crean estas redes de flujo e intercambio sociocultural.

## TEORÍA URBANA SIN CIUDADISMO METODOLÓGICO

Después de los desarrollos de los grandes centros urbanos, nace la pregunta: ¿Qué es lo que queda de la ciudad? La urbe tradicional entendida como el espacio paralelo al espacio rural de su alrededor. En donde el proceso de identificación de la forma del espacio de la ciudad y el urbanismo se ha ido destruyendo, donde los conceptos de urbano/rural y formal/informal se han mantenido distantes uno de otro (Wachsmuth, 2013). Como resultado, la teoría urbana crítica ha desechado la idea de dividir la ciudad y el campo.

En la década de los 60, empezó la preocupación por los urbanistas porque la ciudad tradicional se estuviera extinguiendo. Se resume el concepto de la ciudad tradicional en tres analogías: la ciudad en oposición al campo, la ciudad como un sistema autónomo y la ciudad como tipo ideal (Wachsmuth, 2013). Este modelo lo que ofrece es una crítica más detallada sobre el uso del concepto tradicional de la ciudad en la teoría urbana contemporánea y plantea soluciones alternativas sobre cómo abarcar los estudios y análisis sobre el tema.

Como Lefebvre (2003, citado en Wachsmuth, 2013) argumenta que, la urbanización es un proceso complejo basado en la reproducción del entorno construido que, de alguna manera, se vincula con el día a día de las estructuras globales del capital y el Estado. Sin embargo, Harvey (1996, citado en Wachsmuth, 2013) plantea que es necesario reconceptualizar el tema urbano, no como el estudio de las entidades llamadas ciudades, suburbios, zonas rurales, etc., sino como un estudio de los procesos de reproducción espacio-temporal. Además, explica que las investigaciones se han basado en el estudio de las propiedades físicas del espacio en lugar de preguntarse sobre los procesos que se dan en esos lugares.

El objetivo de estas críticas está dirigido a lo que ellos llaman ciudadismo metodológico. Lo describen como un enfoque analítico sobre la ciudad como lugar frente a la urbanización como proceso (Wachsmuth, 2013). Donde su fin es el uso de un objeto para describir un proceso. Este enfoque es capaz de identificar de manera errónea los procesos urbanos en la ciudad a través de sus características espaciales o ignorando las dimensiones no urbanas de los procesos de urbanización.

El ciudadismo metodológico buscar estudiar la ciudad como un emplazamiento en vez de un proceso, no pretende analizar los procesos sino el medio físico de esta. Si se analizan las tres analogías que se plantearon anteriormente, se puede observar que cada una de estas ha sido mal adaptada a las realidades urbanas contemporáneas (Wachsmuth, 2013). En decir que, bajo este enfoque analítico, las ciudades son lugares definidos en comparación con la no-ciudad.

Estas tres analogías aplicadas en la práctica, tienden a entrelazarse demostrando así que el espacio social posee una multidimensionalidad que los análisis urbanos tienen que enfrentar (Wachsmuth, 2013). Es ahí donde se pueden estudiar cada una de estas analogías para exponer el riesgo analítico del ciudadismo metodológico. La oposición campo-ciudad, en la mayoría de los casos, ha definido su objeto de estudio como el espacio modificado, en oposición a su entorno no-urbano, como el medio natural o lo rural. Un ejemplo de esto sería el contraste entre la industria y la agricultura (Massey, 1984, citado en Wachsmuth), como clave del desarrollo capitalista. Donde la industria se localiza en la ciudad y la agricultura en el campo.



Figura 14.  
CHROMODYNAMICS

Esto ha dado como resultado que, aunque ***lo urbano*** se entiende como un proceso, los lugares considerados ***no-ciudad,*** se eliminen de los análisis de las ciudades.

Nota. Adaptado de CHROMODYNAMICS, por Lukasz Palka Photography, s.f, lkazphoto (<https://www.lkazphoto.com/portfolio#/chromodynamics/>)

La segunda analogía sería la ciudad como un sistema autónomo. Donde se ha tratado como un sistema autónomo que posee su propia estructura interna, además de las leyes sociales que se han dado a lo largo de la historia. El concepto de ciudad como un sistema (Wachsmuth, 2013), se ve reflejado en el espacio urbanizado sobre territorialidad, ósea la ciudad como un conjunto interno que es delimitado usualmente por el estado o las divisiones regionales. Cuando la ciudad es analizada de esa forma, suele caer en el territorialismo metodológico (Agnew, 2994). Como resultado, este núcleo urbano es aislado de todo un contexto de escala mayor, con el fin de determinar su estructura interna (Brenner, 2009, citado en Wachsmuth), este tipo de análisis también es una forma de ciudadismo metodológico.

La analogía final de la ciudad tradicional es la ciudad como tipo ideal, donde las ciudades están validadas como ejemplos del concepto o categoría de "ciudad". Esta analogía se relaciona con una técnica de investigación comparativa (Wachsmuth, 2013), donde los núcleos urbanos son ciudades separadas y concebidas como lugares. Es ahí donde se puede observar la complejidad de las ciudades que estos análisis o teorías tienen que manejar y cómo se reflejan estos problemas con todas estas formas de ciudadismo metodológico.

Es ahí donde se sugieren formas alternativas a los estudios de la ciudad. Plantean dos estrategias para impulsar las teorías urbanas más allá del ciudadismo metodológico, esto sin abandonar la idea del concepto de ciudad completamente (Wachsmuth, 2013). La primera sería redefinir el significado que el concepto de ciudad tendrá en las teorías urbanas.

Wachsmuth (2013) plantea la interrogante de ¿Cómo tratar a la ciudad como una categoría de la práctica en vez de una categoría de análisis?

Si bien en el día a día ocupamos de abstracciones para poder otorgarle un sentido al medio urbano (González, 2013), como resultado solo podemos asimilar la urbanización en la realidad cotidiana a través de las representaciones.

Delgado (2018) lo define como espacios de representación, a aquellos espacios vividos que envuelven los aspectos físicos y los transforman en un almacenamiento de imágenes e imaginarios urbanos. Como bien lo describe Lefebvre (1991, citado en Delgado, 2018) en su triada espacial, las prácticas sociales toman forma mental como representaciones espaciales. La forma de estudiar la ciudad como una categoría de la práctica en lugar de un análisis plantea una metodología de investigación diferente para la teoría urbana tradicional. Les pide más atención a los procesos del sujeto urbano (Wachsmuth, 2013), es decir, que la ciudad está directamente relacionada con las representaciones de las experiencias ciudadinas del espacio urbano.

En segundo lugar, la ciudad no debería ser una simple representación "neutra" sino ideológica (Wachsmuth, 2014). Es ahí donde se necesita investigar cómo los mapas cognitivos de la ciudad identifican los procesos de urbanización y cómo estos pueden distorsionarlos. Otra estrategia alternativa es el desarrollo de herramientas teóricas más sólidas para el análisis de los procesos en diferentes escalas y espacios de la urbanización que no están relacionados adecuadamente con el concepto de ciudad. Los nuevos planteamientos provienen de lo que Brenner y Schmid (2012, citados en Wachsmuth, 2013) han definido como urbanización planetaria.

En ella explican y, de alguna forma confirman, la naturaleza analítica del ciudadismo metodológico, que los estudios urbanos se han enfocado en el análisis de la urbanización centralizada (Wachsmuth, 2013).

Esta problemática de concentración y extensión, aglomeración y dispersión de la urbanización planetaria ha llegado a ofrecer una posible alternativa de las teorías urbanas para integrar un análisis de procesos en vez de analizar tradicionalmente la ciudad como lo hace el ciudadismo metodológico.

Wachsmuth (2013) se plantea la siguiente interrogante: ¿Cuál va a ser el papel de la ciudad en el futuro? A medida que las ciudades evolucionan, de cómo avanza el desarrollo desbalanceado de los núcleos urbanos, cómo las escalas nacionales, globales y las formas socioespaciales se reproducen, este ciudadismo metodológico pretende clasificar y generar más variaciones al concepto de la ciudad para explicar la complejidad de esta como lugar. El objetivo de reorientar los estudios de la teoría urbana es con el fin de explicar los procesos de transformación de los espacios a través de nuevos métodos de análisis y buscar las formas en cómo estos están involucrados en la vida cotidiana y en la reproducción de las relaciones sociales como categorías de práctica.

Esta teoría intenta demostrar que los métodos de investigación de la teoría urbana se deberían mantener cambiantes porque al igual que la ciudad, estos evolucionan con el tiempo. Limitarse a estudiar las ciudades contemporáneas con metodologías que funcionaron en un tiempo determinado, de alguna forma ignora o excluye factores sociales importantes de los individuos que han desarrollado.

Esta teoría pone en perspectiva cómo se han manejado los estudios o análisis urbanos dentro de todos los contextos y cómo estos han fracasado o han dado resultados hasta cierto grado de profundidad urbana.

Esto establece una relación con esta investigación, pues se busca plantear una interrogante de ¿Cómo debería ser el estudio de los entornos urbanos en los contextos contemporáneos de las ciudades que transitamos? Y cuestionar si ese tipo de procesos analíticos han logrado identificar todos los factores necesarios para intervenir el espacio modificado. Analizar el proceso de las ciudades es una tarea muy compleja, por lo tanto, observar el desarrollo de todas estas metodologías y cómo han sido aplicadas en la ciudad es primordial, pues explica de alguna manera por qué estos fueron exitosos o no y cuáles han sido los factores que se han eliminado de estos estudios. La inclusión de todas estas teorías urbanas nos ayuda a plantear la idea de si las ciudades en nuestro contexto contemporáneo, han sido estudiadas de manera óptima.

Es importante destacar que si bien, lo que se busca es encontrar las pautas para la estructuración espacial, el desarrollo del análisis se debe hacer tomando en cuenta todos los factores necesarios para poder identificar las problemáticas, desarrollar un diagnóstico y así proyectar posibles soluciones que ayuden a un cambio progresivo a nivel socioespacial.

**Figura 15.**  
*Tokyo City View*

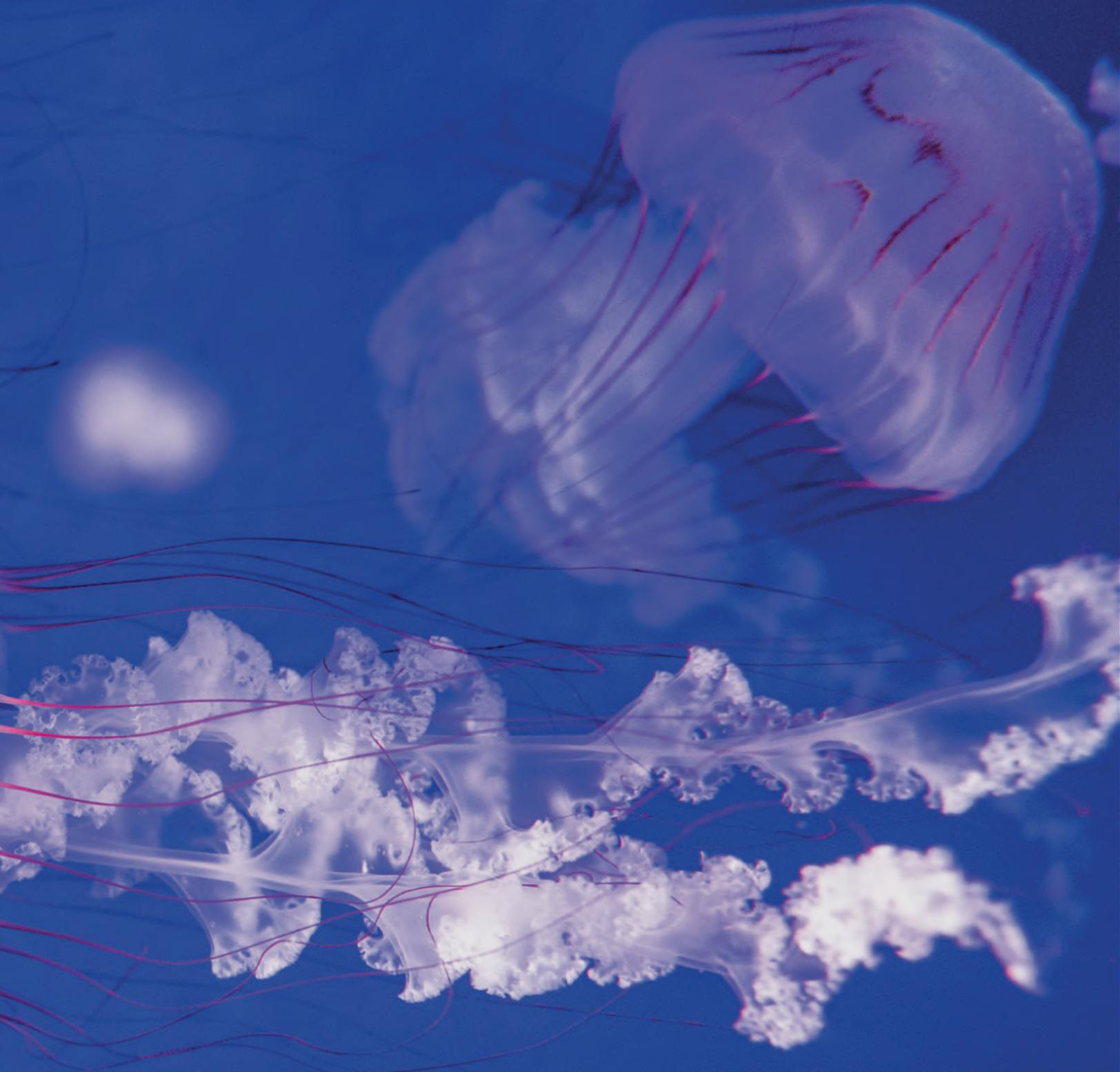
Nota. Adaptado de 六本木ヒルズ展望台 *Tokyo City View*, por Annintofu, 2019, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/49356354892/in/album-72157712570818027/>)

# DESARROLLO DE TEMÁTICAS<sup>2</sup>

Figura 16.  
*Sea Nettle*



Nota. Adaptado de クリサオラ・プロカミア *Sea Nettle*, por Annintofu, 2019,  
Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/49225958291/in/album-72157712181804827/>)



El análisis de la forma del espacio en San José desarrolla dentro de este varios conceptos, como la estructura espacial urbana. Para poder determinar la forma del medio urbano es necesario estudiar su naturaleza socioespacial para poder identificar cuáles son los componentes que conforman la realidad urbana de los espacios dentro de la capital.

Gurvitch (citado por Bassand, Kaufmann y Joye, 2001) explica que la realidad urbana está subdividida en tres ámbitos: la morfología, las prácticas sociales y las representaciones sociales. La morfología se entiende como el medio físico o entorno construido, redes técnicas de todo tipo como calles, entorno natural modificado (parques, jardines, etc.) y el territorio como tal (Bassand et al., 2001). Las prácticas sociales están relacionadas con los comportamientos sociales ejercidos por los individuos, los cuales se dividen en diversos aspectos: familia, ocio, economía, trabajo, cultura, entre otros.

Estos definen de manera distinta a la población, pues son primordiales para la construcción de alguna comunidad urbana. Estos controlan la morfología, por lo tanto, no existe la comunidad urbana sin prácticas sociales (Bassand et al., 2001). Sin embargo, estos son elementos más complejos, por consiguiente, son más difíciles de observar. Por último, se encuentran las representaciones colectivas, que serían componentes del imaginario urbano, ideas, símbolos, identidades, entre otros.

Si bien Gurvitch (citado por Bassand et al., 2001) establece cuáles son los elementos principales de las realidades urbanas, es necesario entender la forma de análisis de estos. Si se toma esta línea como una guía para construir la lista de los componentes, se tiene que establecer un proceso de análisis ajustado al contexto de la ciudad de San José. El estudio de la morfología de los espacios es fundamental porque permite determinar cómo está compuesto el medio urbano, sin embargo, el análisis de esta serie de características tiene que ir más allá de los aspectos físicos. Se va a establecer la relación físico-imaginaria de cómo estas influyen en el comportamiento de los individuos.

Se va a tratar la morfología de la ciudad de San José desde los aspectos más básicos y tangibles, así como factores virtuales y socioculturales. Es ahí donde el estudio de las prácticas sociales viene a jugar un papel importante.

Como se explicó anteriormente, las prácticas sociales controlan la morfología, esta última trabaja de manera proporcional, los dos forman parte importante del análisis, uno nace y funciona gracias al otro. Como lo explica Bazant (1983) dentro del concepto de la estructura espacial urbana, estos son dependientes, pues es por las dinámicas sociales que los espacios funcionan, sin embargo, estos últimos nacieron por la necesidad de un medio de intercambio cultural que los individuos tienen de manera colectiva e individual.

Dentro de esas prácticas sociales se puede profundizar aún más para poder definir la lista de los componentes por analizar. Primero estarían las redes de circulación y los patrones de desplazamiento. Si bien estos están relacionados con la morfología en la parte de redes como calles, líneas de autobús, entre otros, los patrones de desplazamiento forman parte de los aspectos sociales y estos pueden funcionar en diferentes escalas. Si se toma el caso de San José, en específico Avenida Segunda. Esta funciona como una red de circulación a gran escala, por su función conectora con otras partes del corazón de la ciudad a nivel transversal, así como longitudinal.

De igual manera, dentro de esta se desarrollan diversas redes de circulación a menor escala. La acera, como línea de circulación peatonal paralela a la avenida, cuenta como parte de la malla de flujos de los individuos, por lo tanto, cuando estos cruzan las calles, crean una fricción de escalas de circulación.

Estos son aspectos importantes porque explica cómo se mueven de manera colectiva e individual, cómo el medio físico está afectando o no esa movilidad e incluso, cómo los individuos transforman estos medios para poder desplazarse.

Además de identificar cuáles son los tipos de redes existentes en el sitio, también es importante filtrar y organizar la información. Dentro de la teoría de redes urbanas, explican que es necesario clasificar las redes porque cuando estas se sobreponen, dependiendo de las escalas y el nivel de saturación que posean, puede desaparecer la línea más débil. Por la naturaleza del sitio por estudiar, es necesario formular un método de clasificación de información de redes de circulación para desarrollar posibles pautas de ordenamiento espacial dentro de Avenida Segunda.

Por último, estarían las representaciones colectivas, las cuales actúan como aspectos imaginarios y simbólicos. Lefebvre (1974, citado en Delgado, 2018) bajo su teoría del espacio, distingue tres formas de conceptualizarlo que se relacionan entre sí; la práctica espacial, espacios de representación y representaciones del espacio. Las prácticas espaciales corresponden al espacio percibido, los espacios de representación son el resultado de los espacios vividos que se convierten en imaginarios (Delgado, 2018). Y por último están las representaciones del espacio, estas serían la mezcla de la práctica del espacio y el espacio de representación.

**Figura 17.**  
*Shirakawago*

Nota. Adaptado de 白川郷 *Shirakawago*, por Annintofu, 2013, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/13266751154/in/album-72157632800855627/>)

Lefebvre (1974, citado en Delgado, 2018) toma una posición para teorizar el espacio estableciendo relaciones conceptuales para explicar fenómenos de la ciudad. Si establecemos una relación con el planteamiento de las realidades urbanas de Gurvitch (citado por Bassand et al., 2001) y las realidades diferenciadas de Lefebvre, estos tratan temas relacionados con los imaginarios urbanos y su relación con el espacio. Lefebvre (1974, citado en Delgado, 2018) busca desarrollar una idea escalonada de las representaciones sociales mientras que Gurvitch establece la lista de los componentes, clasificándolos en categorías. Si bien su proceso analítico y conceptual está formulado diferente, ambos desarrollan ideas que parten del pensamiento simbólico del espacio estableciendo una relación sensible de los individuos hacia él.

Una parte importante de la forma del espacio es el análisis y la comprensión de los componentes imaginarios que estos espacios generan en los individuos dentro de San José. Esto está relacionado con la imagen de la ciudad, este último también forma parte de los componentes de la estructura espacial urbana. Asiste a los observadores a crear una memoria urbana que les ayuda a recorrer el espacio, a conocerlo y a relacionarlo consigo mismos. También les da la oportunidad de manipularlo y transformarlo, permite su apropiación.

De igual forma, todos estos componentes de análisis tienen que ser traídos a la realidad contemporánea en estudio. Se debe identificar cuáles son los factores físico-espaciales que forman parte de la imagen urbana de Avenida Segunda, los cuales la convierten en uno de los ejes principales de circulación de la capital, no solo en función sino también el valor sociocultural.

Se debe investigar cómo este cordón de movilidad permite un intercambio sensible con aquellos que la recorren y qué tipos de imaginarios urbanos ha ayudado a crear en los individuos. Además, estudiar qué tipo de comunicación visual tiene con su entorno inmediato y cómo aquellos que transitan por ella logran incorporarla como parte de su memoria urbana de la ciudad de San José.

Para finalizar, también se tiene que incorporar a la lista de componentes todos los núcleos de actividad urbana que existen en el sitio. Esto no es solamente contar las plazas, los parques y los edificios, sino conceptualizar cuáles son esos nodos de conexión que permiten el dinamismo y funcionamiento del centro de San José. Como lo explica Choay (1970) en la teoría de las redes urbanas, estos focos de actividades pueden actuar a diferentes escalas y representaciones sociales dentro de la ciudad.

Estudiar cuáles son los espacios que poseen un valor simbólico entre la población para crear intercambios culturales y cuál es el papel de estos puntos en las dinámicas socioespaciales con Avenida Segunda.

Parte de la temática de la estructuración espacial del sitio es clasificar y organizar toda esta información para identificar todos los problemas y así, desarrollar un diagnóstico físico-espacial para determinar cuáles han sido las causas que han generado un deterioro urbano en esta parte de San José. Esto con el fin de proyectar posibles pautas de organización espacial que respondan al estudio y análisis de los componentes urbanos que conforman la estructura espacial urbana de la forma del espacio en Avenida Segunda.

I THINK THAT THE  
**IDEAL SPACE**  
MUST CONTAIN ELEMENTS OF  
*MAGIC, SERENITY,  
SORCERY AND MYSTERY.*

-Luis Barragán



**Figura 18.**  
*Museo del Louvre, 2017.*  
*Por Alisa Alvarado.*





# MARCO METODOLÓGICO

---

# ENFOQUE DE LA INVESTIGACIÓN<sup>3</sup>

---

El enfoque de la investigación es cualitativo debido a que se interpreta el fenómeno de la estructuración espacial, a través de las percepciones, experiencias y descripciones de los participantes en Avenida Segunda. Basado en la apreciación e interpretación de las sensaciones percibidas en el contexto natural, para comprender la ciudad.

La noción de estructura urbana tradicional determina que la ciudad se rige por medio de orden y organización de sistemas y subsistemas, como la morfología o composición de esta. Dentro de ella se identifican variables y se comprende el análisis de una suma de componentes, que se define como un sistema complejo de partes relacionadas entre sí; tales como actividades urbanas, económicas y sociales.

Pumarino (1975) menciona que el mito comienza cuando del análisis de una particular dimensión del fenómeno se termina por universalizar las características que asumen determinados procesos sociales, económicos, culturales o políticos que tienen lugar dentro de los espacios llamados "urbanos", para constituirlos en los prototipos más evolucionados que pueden alcanzar esos mismos procesos en cualquier situación de tiempo y/o lugar. (p. 1)

Se evidencia la dificultad, por definir qué es lo urbano y qué es la ciudad, cuando en realidad funcionan como un mismo mecanismo, con características y relaciones entrelazadas, en donde se aclara el tejido urbano multiconectado, mediante elementos urbanos reconocidos como el sistema vial, los espacios verdes, las sendas peatonales, las edificaciones, los equipamientos y las prácticas sociales de los habitantes.

La estructuración urbana es la relación espacial, perceptual y social que componen la ciudad. Las urbes se deben interpretar por su complejidad, sin dejar de ser organizadas, para evitar que se tornen caóticas. El tejido urbano, imita los métodos humanos del pensamiento y establece conexiones múltiples dentro de la ciudad. Estas conexiones desarrollan una mejor comprensión del espacio físico reconociendo patrones de actividad, prácticas sociales y sensaciones y percepciones del usuario en el sitio.

Fischler y Firschein (citados en Hernández, 2005) señalan que un componente central del intelecto humano es la capacidad de establecer conexiones. Las conexiones entre las ideas dan lugar a una mejor comprensión de la naturaleza. El reconocimiento de los patrones que se ocultan al observador ocasional es la llave del desarrollo científico. Estudios neurológicos demuestran que la mayor parte del cerebro está involucrado en la percepción. (párr. 2)

La identificación de pautas de estructuración espacial se pretende abarcarlas desde la exploración, la descripción, el entendimiento y la percepción de las experiencias de los participantes de la ciudad de San José para conocer la realidad vivida de esta ciudad.

Mediante el desarrollo de un modelo urbano, que presente diversas formas de organización y estructuración espacial, las cuales ayuden a reducir el deterioro actual del espacio urbano, con posibles adaptaciones a otras ciudades que presenten degradaciones en el medio ambiente, y en el deterioro de la calidad de vida de los ciudadanos, debido al proceso de globalización.

## DEFINICIÓN DE TIPO DE INVESTIGACIÓN

Para el desarrollo de la investigación es necesario el análisis de factores urbanos los cuales abarquen el estudio desde el medio físico hasta la percepción físico-imaginaria de los individuos. Por lo tanto, se definieron tres tipos de investigación, la descriptiva, la explicativa y la correlacional. La investigación descriptiva consiste en la recopilación de datos que describen los acontecimientos para después organizarlos y describir esa recopilación de datos (Glass y Hopkins citados en Abreu, 2012). Según lo anterior, esta forma de investigación busca recolectar los componentes para lograr describir un fenómeno, además de organizar la información de este.

Si se toma esa línea de investigación, lo que se busca es describir el fenómeno de la forma del espacio y cómo este se encuentra presente en el medio urbano contemporáneo. Este abarca toda la parte físico-imaginaria de las dinámicas socioculturales de la población con la ciudad, desarrollando la organización de todos los compuestos urbanos que forman parte de una estructura espacial del lugar.

Este fenómeno funciona como un sistema analítico urbano el cual recopila y organiza los datos sociales del medio físico, y plantea la línea de análisis característica del lugar en estudio, además de la lista de componentes necesarios para el análisis global del espacio.

Esto favorece determinar cuáles son los factores que permiten que el medio físico funcione, así como, la relación directa entre los comportamientos sociales y el espacio modificado. Esto faculta que se desarrollen una serie de diagnósticos físico-espaciales, los cuales engloben factores de forma y función con base en la percepción del individuo.

Luego de eso está la investigación correlacional. Para Cazau (citado en Abreu, 2012), la investigación correlacional busca determinar la relación entre los diversos fenómenos de estudio, donde esta busca analizar y medir el grado de relación entre variables de estudio. Partiendo de ahí, se busca establecer la relación entre los conceptos y las teorías presentadas en el capítulo anterior. Si bien, cada una de las teorías plantea una metodología analítica de las ciudades, es importante destacar la forma relacional que tienen con cada uno de los conceptos y cómo son aplicados en cada una de ellas.

Las teorías relacionadas plantean diferentes formas de estudios urbanos para explicar los fenómenos de expansión y movimiento dentro del medio físico. En primer lugar, está la *teoría de la forma urbana*, la cual busca explicar el fenómeno de la ciudad desde los aspectos cuantitativos, donde su lista de componentes urbanos es con base en datos y estadísticas relacionados con la población y cómo estos influyen en los cambios progresivos de la ciudad. Después está la *teoría de las redes urbanas*, que trata el entendimiento de las ciudades a través de las redes de flujos y los puntos de atracción social.

En ella se desarrollan ideas para determinar que el medio físico posee una estructura espacial urbana determinada con base en el dinamismo de los individuos.

Por último, está la *teoría urbana sin ciudadismo metodológico*, la cual presenta la crítica de las teorías urbanas, desarrollando formas alternativas de estudios de la ciudad. En esta se plantean analogías para presentar los procesos analíticos repetitivos que se han dado a lo largo de la historia y cómo estos deberían ser cambiantes al igual que los organismos que estudian, es decir, las ciudades. Es importante entender que, a pesar de que todas estas teorías abarcan formas de análisis distintas, tienen como objetivo el estudio de las ciudades desde diferentes aspectos que se complementan unos a otros.

Cada una de estas posturas presenta su lista de componentes urbanos por analizar, los cuales son parte de una estructura y organización dentro de su estudio con el fin de explicar los fenómenos evolutivos de las ciudades desde aspectos físicos, geográficos, así como los desplazamientos y el movimiento de los individuos, incluso si se plantea la idea de ver y analizar la ciudad como un proceso en vez de un lugar.

Es importante presentar todas estas posturas porque se puede observar las dinámicas de los estudios urbanos enfocados en diferentes aspectos que dependen unos de otros para funcionar. Las ciudades son organismos complejos y cambiantes, por lo tanto, el analizar cada uno de estos factores es importante pues forman parte de las capas que componen el medio físico e imaginario.

Por último, se encuentra la investigación explicativa. Esta tiene como objetivo explicar las cosas en detalle, construir y ampliar las razones detrás de la teoría. (Abreu, 2012). También tiene un mayor alcance al buscar una explicación del fenómeno para tratar de establecer la relación entre uno o más efectos o variables. Siguiendo esta línea de análisis, lo que se busca es explicar la razón por la cual ocurre el fenómeno y llevar más allá el desarrollo de la teoría. Es importante exponer los planteamientos teóricos de ciertos autores, analizarlos y traerlos al contexto en estudio, con el fin de interpretar la información, clasificarla y desarrollarla en relación con el sitio.

Se van a presentar las posturas teóricas de Georges Gurvitch y Henri Lefebvre como el punto de partida para la definición de los estudios por analizar en la investigación, todo esto desarrollado dentro de nuestro contexto urbano. Para empezar, están los componentes de la realidad urbana de Gurvitch (citado por Bassand et. al, 2001), donde determina tres factores que la conforman: la morfología: es todo lo que conforma el medio físico; las prácticas sociales: como la clave del funcionamiento de este medio urbano, y las representaciones sociales: las cuales son parte de los aspectos imaginarios y simbólicos.

Gurvitch clasifica cada uno de estos componentes dentro de sus mismas categorías para determinar la realidad urbana, sin embargo, es importante partir de este planteamiento analítico trayéndolo a la realidad en estudio que es Avenida Segunda. Es importante estudiar los primeros dos factores que determina este autor con agentes complementarios uno de otro. Se va a establecer una relación físico-imaginaria entre lo tangible y lo virtual, así como, estos se modifican entre sí.

Estudiando cada aspecto en términos de escalas, clasificándolo en diferentes categorías de análisis que conforman una estructura espacial: movilidad, zonas de actividad, componentes imaginarios (colectivos e individuales), imagen urbana y comunicación visual.

Dentro de esos factores a estudiar están las redes de circulación que conforman la parte física y los patrones de desplazamiento como la función social del mismo. A este último se le agregan las zonas de actividad como los nodos o puntos de conexión o intercambio de actividad urbano que están dispersos dentro del espacio.

Otro componente de análisis sería la imagen urbana de Avenida Segunda, determinar cuáles son los componentes visuales que la conforman, además de estudiar la relación de esta senda con su entorno modificado para determinar qué tipo de comunicación visual posee.

Por último, están las representaciones colectivas, las cuales se refieren a los aspectos simbólicos e imaginarios. Aquí se establece una relación entre los dos autores, pues ambos desarrollan el análisis de los aspectos virtuales que parten de las relaciones sensibles del espacio con los individuos. Lefebvre (1974, citado en Delgado, 2018) en su teoría del espacio define tres conceptos y establece relaciones entre ellos. Desarrolla una conceptualización por medio de niveles interconectados para explicar fenómenos de la ciudad por medios de aspectos más abstractos.

Al igual que con Gurvitch (citado por Bassand et al., 2001), con base en estos se va a desarrollar la guía de análisis de la parte de los imaginarios colectivos (representaciones sociales bajo la teoría de Gurvitch), en el contexto de Avenida Segunda. Estos son los aspectos sensibles que surgen como resultado de las experiencias de los individuos en el espacio. Dentro de estos están los aspectos simbólicos de los espacios a través de su conceptualización, por medio de escalas de atracción y actividad urbana, el sentido de pertenencia que tienen los individuos a estos y las memorias urbanas que son generadas por el medio físico-social y las formas de desplazamiento.

**Figura 20.**  
*Vaporized Memories*

Nota. Adaptado de *Vaporized Memories*, por Lukasz Palka Photography, s.f, lkaz photo (<https://www.lkazphoto.com/portfolio/#vaporized-memories/>)



## MUESTREO

El muestreo se ejecutará a través del estudio de la percepción del espacio de los usuarios además de la organización y categorización de los procesos de análisis por medio de escalas de información dentro de los diversos componentes de estudio.

## POBLACIÓN

La población en la cual se efectuará el muestreo es la que se ubica en los distritos de El Carmen, Merced, Hospital y Catedral, que forman parte del cantón central de San José.

# MUESTRA

Figura 21.  
深谷 唐沢川桜堤

La población total de los cuatro cantones sería de **47165 personas** lo cual resultaría en una muestra de **382 muestras** con un margen de de error del 5% y un 95% de confianza.

Nota. Adaptado de *Karasawa River in Fukaya*, por Annintofu, 2016, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/26320682420/in/album-72157666252225152/>)

---

# VARIABLES DE ESTUDIO <sup>3</sup>

---

El objeto de estudio en la investigación es la forma del espacio de Avenida Segunda. Debido a la naturaleza de las variables por estudiar, todas dependen una de la otra, sin embargo, se establecerán las relaciones con base en el estudio analítico que previamente se ha explicado; en donde las variables funcionan como un fenómeno de causa y efecto dada la relación físico social que poseen los componentes por investigar. Por lo tanto, el tipo de las variables dentro del análisis serán cualitativas.

**Cualitativas.** Dentro de la lista de variables cualitativas se clasificarán en nominales y ordinales. En donde las ordinales se ordenarán por medio de escalas de información para su análisis y las nominales, por medio de un mismo rango de estudio.

**Variables nominales.** Representan categorías dentro de la investigación; en primer lugar, los factores físicos, que incorporan el estudio de la morfología del sitio a estudiar y los comportamientos sociales de la ciudad, los cuales constituyen las manifestaciones colectivas e individuales de la población dentro de Avenida Segunda. En segundo lugar, los componentes imaginarios colectivos e individuales, que nacen a partir de las experiencias físico-sociales de las personas en el espacio. En tercer y último lugar, la imagen urbana, como la relación directa entre los aspectos físicos y las memorias o representaciones generadas por el entorno.

**Variables ordinales.** Simbolizan escalas ordenadas y puntuales dentro del estudio, iniciando con la comunicación visual, que es la relación entre los componentes urbanos, donde se establece una triada de información de análisis de relaciones, entre Avenida Segunda, el entorno inmediato y los usuarios que transitan en el espacio. Seguido de los elementos físicos y nodos de actividad con carácter sociocultural en el espacio, los cuales se clasifican entre factores dinámicos y estáticos; los dinámicos se clasifican en términos de desplazamiento con flujos constantes y temporales, como las paradas de autobús, esquinas y sendas, mientras que los estáticos se catalogan en estancias prolongadas, como las plazas o los comercios.

La organización espacial de la ciudad, proyectada al contexto de estudio, Avenida Segunda; las cuales son configuraciones que forman parte de la estructura urbana del medio físico. Donde las escalas de análisis se dividen en sendas y el espacio modificado o contexto inmediato. Para finalizar, se encuentran las redes de circulación, que se clasifican en escalas de desplazamiento dependiendo del tipo de movilidad, peatonal, en bicicleta, transporte público y automóvil.

## DEFINICIÓN DE VARIABLES INDEPENDIENTES Y DEPENDIENTES

Las variables independientes y dependientes son la relación causa-efecto de las características del objeto de estudio. Se establecieron patrones de relaciones, correspondientes a las escalas de información que se toman de cada una de las variables. Dentro de las variables independientes se encuentra en primer lugar los factores físicos y comportamientos sociales de la ciudad, donde su variable dependiente es la comunicación visual porque nace a raíz de las dinámicas entre el medio físico y los individuos.

En segundo lugar, los componentes imaginarios colectivos e individuales como variable dependiente, pues surgen de las manifestaciones en los elementos físicos y nodos de actividad con carácter sociocultural en el espacio. Para concluir, la organización espacial de la ciudad se cataloga como variable independiente, dado que determina las redes de circulación y los componentes de la imagen urbana de San José, como variables dependientes.

**Instrumentos.** La recolección de datos es un proceso relevante en la investigación, pues de ellos depende la confiabilidad y validez del estudio. Obtener información requiere de un desarrollo cuidadoso y metódico, mediante técnicas o instrumentos adecuados para su recolección. Dentro de la investigación se utilizan las herramientas tales como, las encuestas, entrevista, cuestionarios, observaciones directas, fotografías y mapeos propios. Cada concepto contiene tablas y su correspondiente interpretación; en este caso la variable y el instrumento por evaluar.

Las encuestas son la técnica de recolección más usada y se fundamenta en un cuestionario previamente establecido, el cual se prepara con el propósito de obtener información por parte de los individuos. Se debe tener precaución con este método de investigación, debido a que cada vez pierde mayor credibilidad por el sesgo de las personas encuestadas. Entre las modalidades de la encuesta, se encuentran las encuestas por teléfono, correo, personales y online. En este estudio, se efectúan de forma online para obtener respuestas de las preguntas, tales como ¿Cuál es la percepción del usuario? y ¿Los individuos viven experiencias en la ciudad?, planteadas en las tablas de variables. Así como para responder a las siguientes interrogantes: ¿Cómo se siente el usuario en la ciudad? ¿Los individuos comprenden la ciudad como organizada y ordenada?

Y, ¿El usuario se siente parte del progreso de la ciudad?, para una mejor comprensión del estudio.

Los cuestionarios son una herramienta de investigación, consisten en una serie de preguntas con el propósito de obtener información. Las interrogaciones deben estar redactadas de forma coherente, organizadas, secuenciadas y estructuradas con el fin de obtener las mejores respuestas. Existen numerosos formatos de cuestionarios, de acuerdo con la finalidad específica de cada uno, entre ellos se encuentran los orales, escritos, online, vía telefónica y presenciales. Para este estudio se trabajará con los cuestionarios online, para responder a distintas interrogantes como ¿La ciudad ofrece una sensación agradable? y ¿La percepción del espacio es sano, seguro y grato visualmente? para determinar variables del espacio en Avenida Segunda.

Las observaciones directas son la herramienta que favorece a la credibilidad, debido a que determinan la información directa y confiable, realizándolo en un proceso sistematizado y controlado. En este caso, se elaboran datos en condiciones registradas por el investigador, ya que el mismo puede manipular las variables. En la investigación, se abarcará este instrumento para conocer las respuestas a preguntas como ¿La ciudad logra el desarrollo y la planificación deseable? ¿El tejido urbano refleja una relación con las actividades de la ciudad? ¿El espacio construido logra una relación personal con el individuo? ¿La ciudad funciona de manera individual y colectiva? y brindar un panorama claro de la ciudad de San José.

Los datos recolectados dentro de este proceso de investigación poseen como finalidad desarrollar un análisis y filtrar la información oportuna. A través de estos datos recopilados, se obtendrá información exacta sobre el logro de aprendizajes y se podrá detectar el comportamiento de la estructuración espacial de la ciudad y los comportamientos socioculturales de la ciudad.

# TABLAS DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

Figura 22.  
竹香園 Chikkouen

Las tablas de operacionalización de variables permiten pasar del plano abstracto al plano concreto u operativo de la investigación. Se reflejan y relacionan los conceptos obtenidos del marco teórico, en un proceso de observación y orientación. En donde, se indica cómo se comprende el estudio desde un enfoque tangible. Los conceptos utilizados son la forma del espacio, los componentes urbanos y la estructura espacial urbana. De cada uno de ellos se indican las variables, los indicadores, los ítems y los instrumentos del análisis de la información.

Nota. Adaptado de 宮崎県日南市星倉, por Annintofu, 2012, Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/7144808687/in/album-72157629447681064/>)

# TABLAS DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES<sup>3</sup>

**Tabla 1.**  
*Tabla de variables 01*

| VARIABLES                                                                                                                                                               | INDICADORES                                                                                                                                                                                            | ÍTEMS                                                                                                                                                                                                                             | INSTRUMENTO                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Independiente - Causa</b></p> <p>Factores físicos y comportamientos sociales de la ciudad</p> <hr/> <p><b>Dependiente - Efecto</b></p> <p>Comunicación visual</p> | <p>Relación arquitectónica, urbana y actividades</p> <hr/> <p>Percepción forma-espacio</p> <hr/> <p>Experiencia físico-espacial del usuario</p> <hr/> <p>Función de transformación y adaptabilidad</p> | <p>¿Cuál es la percepción del usuario?</p> <hr/> <p>¿Cómo se siente el usuario en la ciudad?</p> <hr/> <p>¿La ciudad ofrece una sensación agradable?</p> <hr/> <p>¿La ciudad logra el desarrollo y la planificación deseable?</p> | <p>Encuesta</p> <hr/> <p>Encuesta</p> <hr/> <p>Cuestionario</p> <hr/> <p>Observación directa y mapeos propios</p> |



# TABLAS DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES <sup>3</sup>

Tabla 2.  
Tabla de variables 02

| VARIABLES                                                                                                                                                                                                                      | INDICADORES                                                                                                                                                                                                               | ÍTEMS                                                                                                                                                                                                                                                                             | INSTRUMENTO                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Independiente - Causa</b></p> <p>Elementos físicos y nodos de actividad con carácter sociocultural en el espacio.</p> <hr/> <p><b>Dependiente - Efecto</b></p> <p>Componentes imaginarios colectivos e individuales.</p> | <p>Integración y transformación de elementos urbanos</p> <hr/> <p>Adaptación y apropiación entre espacios y conexiones</p> <hr/> <p>Atribución de valores sociales y culturales al espacio</p> <hr/> <p>Imagen urbana</p> | <p>¿El tejido urbano refleja una relación con las actividades de la ciudad?</p> <hr/> <p>¿El espacio construido logra una relación personal con el individuo?</p> <hr/> <p>¿Qué tipo de experiencias viven los individuos en la ciudad?</p> <hr/> <p>¿La ciudad es memorable?</p> | <p>Observación directa y fotografías</p> <hr/> <p>Observación directa y fotografías</p> <hr/> <p>Encuesta</p> <hr/> <p>Cuestionario</p> |



# TABLAS DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES <sup>3</sup>

**Tabla 3.**  
*Tabla de variables 03*

| VARIABLES                                                                                                                                                                | INDICADORES                                                                                                                                                                                                    | ÍTEMS                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | INSTRUMENTO                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>Independiente - Causa</b></p> <p>Organización espacial de la ciudad</p> <hr/> <p><b>Dependiente - Efectos</b></p> <p>Redes de circulación</p> <p>Imagen urbana</p> | <p>Ordenamiento espacial reflejado en el medio físico</p> <hr/> <p>Relación de la vida urbana y el desarrollo de la ciudad</p> <hr/> <p>Evolución de la ciudad</p> <hr/> <p>Desplazamiento de los usuarios</p> | <p>¿Los individuos comprenden la ciudad como organizada y ordenada?</p> <hr/> <p>¿La ciudad funciona de manera individual y colectiva?</p> <hr/> <p>¿El usuario se siente parte del progreso de la ciudad?</p> <hr/> <p>¿Los usuarios transforman el medio físico en el momento de transitar en el mismo?</p> | <p>Encuesta</p> <hr/> <p>Observación directa</p> <hr/> <p>Encuesta</p> <hr/> <p>Observación directa</p> |



---

# METODOLOGÍA<sup>3</sup> ANALÍTICA

---

El sistema analítico urbano busca establecer una línea de análisis de sitio, a través del estudio de las variables de la investigación, por medio de una guía teórica que establece la relación de las vías conceptuales de los teóricos Gurvitch y Lefebvre.

La metodología analítica se plantea a través de la reinterpretación de las realidades diferenciadas de la teoría de Lefebvre (1974, citado en Delgado, 2018): la práctica espacial, los espacios de representación y las representaciones del espacio. Incorporando así, la lista de componentes de estudio de la realidad urbana, que plantea Gurvitch (citado por Bassand et al., 2001): morfología, prácticas sociales y componentes imaginarios; estableciendo una triada de escalas de análisis urbano, ajustadas al contexto de estudio. Se definirán las realidades de los dos autores como, analogías conceptuales urbanas, creando la relación de las guías teóricas, a través de una organización de los componentes de las variables de estudio.

En primer lugar, se presenta la práctica espacial, la cual Delgado (2018) la describe como “el más cercano a la vida cotidiana (...) escenario en que cada ser humano desarrolla sus competencias como ser social que se sitúa en un determinado tiempo y lugar” (p. 66). Lo anterior describe cómo se representan las vivencias y experiencias de los usuarios que transitan en un espacio determinado.

Estableciendo la relación entre las dos fuentes teóricas, donde la práctica espacial busca estudiar y analizar dos de los componentes de las realidades urbanas de Gurvitch; la morfología, siendo las propiedades, cualidades y carencias del entorno físico y las prácticas sociales, como las manifestaciones socioculturales relacionadas directamente al uso del espacio. Se presenta como la primera escala de análisis, por medio de instrumentos como observación, visita de sitio, análisis de movimiento de masas y experiencias del investigador.

En segundo lugar, se muestran los espacios de representación, los cuales Delgado (2018) los detalla como aquellos “que envuelven los espacios físicos y los convierten en albergue de imágenes e imaginarios. (...) le añaden cualidades sensibles o morales que en sí no tenían” (p. 66). Se refiere al intercambio físico-imaginario, el cual resulta en la proyección de expresiones socioculturales, relacionadas a las vivencias de los usuarios en un espacio determinado. En relación con lo anterior, los espacios de representación buscan estudiar la relación de las prácticas sociales con los componentes imaginarios que plantea Gurvitch, tales como imaginarios colectivos, imagen y memoria urbana. Por medio, del análisis de percepción de los individuos, mediante encuestas y la observación de patrones de comportamiento tanto individuales como colectivos.

En tercer y último lugar, se exponen las representaciones del espacio, las cuales Delgado (2018) puntualiza como “un espacio inicialmente solo teórico, pero que pugna por determinar el significado y el uso de los espacios sensibles de un modo u otro” (p. 66). Por lo cual, se determina el valor simbólico del entorno, para así, identificar el atractivo a nivel social.

Esta última analogía conceptual urbana, lo que busca es establecer un diagnóstico físico-espacial basado en los resultados de los análisis de las primeras dos escalas, para definir la forma del espacio en Avenida Segunda y proyectar así, las pautas de estructuración espacial del nuevo modelo urbano.

## FUENTES

Las fuentes primarias de la investigación se enfocan con base en libros, artículos, revistas y proyectos de investigación. En los aspectos generales, puntualmente en el planteamiento del problema, se utilizaron dos artículos y un proyecto de investigación. Estos fueron empleados para evidenciar los problemas de estudios urbanos ejecutados a nivel nacional, para presentar las principales críticas de la planificación urbana tradicional y para demostrar la importancia de Avenida Segunda como eje o senda peatonal del centro de San José y el porqué es importante estudiarla.

Por consiguiente, en la justificación se empleó una revista y un artículo. Aplicados para exponer los problemas urbano-geográficos de San José y los resultados de los procesos de expansión en las grandes áreas urbanas y cómo afecta a la ciudad.

Para finalizar con las fuentes del capítulo número uno, en el estado del arte, se encuentra un proyecto de investigación. Esta investigación lo que demuestra es que las estrategias de planificación urbana que se han desarrollado en América Latina han sido soluciones temporales que se ajustan a ideas o planes políticos en tiempos determinados y esto es una realidad que se debe enfrentar en Costa Rica.

En las fuentes del marco teórico se encuentran libros, artículos, revistas y proyectos de investigación. Para iniciar, en los conceptos base se utilizaron seis libros, un artículo, una revista y un proyecto de investigación. Estas fuentes funcionaron como guía y definición de los conceptos base de la investigación, para así determinar cómo y cuándo emplearlos.

En las teorías relacionadas, se presenta un libro que actúa como fuente primaria. Este se usó para fortalecer conceptos de las teorías de las redes urbanas. Como fuentes secundarias se emplearon tres libros y un artículo, pues son las reinterpretaciones teóricas por segundos autores con base en un autor en específico. Se presentan diferentes posturas de análisis urbano, para demostrar el uso de los conceptos anteriormente explicados y como son ejecutados desde los diferentes procesos analíticos de cada uno de los autores.

Por último, en la delimitación de temáticas y en tipos de investigación, se aborda un libro como fuente primaria y como fuente secundaria se aplicó de igual forma, otro libro. Ambos se utilizaron como base de conceptos de posturas teóricas, para determinar una línea guía analítica interpretada en el contexto de estudio; así se estableció la metodología de investigación y los componentes o variables de análisis.

En el marco metodológico, específicamente en el enfoque de la investigación, se referenció a dos libros de fuentes secundarias. Para demostrar la idea del enigma detrás del concepto de lo urbano y la importancia del estudio del intelecto humano y su capacidad de establecer relaciones. Por lo tanto, el estudio de la ciudad debe hacerse tomando en cuenta el análisis de la percepción de las experiencias de los individuos que transitan en el espacio por estudiar.

# PROGRAMACIÓN <sup>3</sup>

La tabla de cronograma es un esquema metodológico, basado en relación con los objetivos, la cual se desarrolla en etapas y semanas. Se elabora por medio de fases de análisis, diagnósticos y planteamiento de pautas; para finalizar el trabajo de investigación con recomendaciones y conclusiones.

| Actividad                                                                 | Encargado                                                         | Inicio    | Finalización | Duración  | Enero    |          | Febrero  |          |
|---------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------|--------------|-----------|----------|----------|----------|----------|
|                                                                           |                                                                   |           |              |           | Semana 1 | Semana 2 | Semana 3 | Semana 4 |
| Revisión con el tutor                                                     | Arq. Franklin Ramirez                                             | 18/1/2021 | 22/1/2021    | 1 semana  | ■        |          |          |          |
| Redacción de la metodología analítica                                     | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 25/1/2021 | 29/1/2021    | 1 semana  |          | ■        |          |          |
| Formulación de cuestionarios y encuestas                                  | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 01/2/2021 | 12/2/2021    | 2 semanas |          |          | ■        |          |
| Aplicación de los instrumentos de análisis y estudio de campo             | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 08/2/2021 | 26/2/2021    | 3 semanas |          |          |          | ■        |
| Interpretación de los resultados de análisis y desarrollo del diagnóstico | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 22/2/2021 | 12/2/2021    | 3 semanas |          |          |          |          |
| Formulación de las pautas de estructuración espacial                      | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 08/3/2021 | 19/3/2021    | 2 semanas |          |          |          |          |
| Conclusiones y recomendaciones                                            | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 22/2/2021 | 15/3/2021    | 3 semanas |          |          |          |          |
| Cambios                                                                   | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 22/3/2021 | 26/3/2021    | 1 semana  |          |          |          |          |
| Revisión final con el tutor                                               | Arq. Franklin Ramirez                                             | 29/3/2021 | 02/4/2021    | 1 semana  |          |          |          |          |
| Presentación privada                                                      | Arq. Franklin Ramirez, Arq. Randall Solís y Arq. Rodrigo Martínez | 05/4/2021 | 09/4/2021    | 1 semana  |          |          |          |          |
| Presentación pública                                                      | Arq. Franklin Ramirez, Arq. Randall Solís y Arq. Rodrigo Martínez | 26/4/2021 | 30/4/2021    | 1 semana  |          |          |          |          |
| Realización de la presentación y documento final                          | Daniela Arce y Alisa Alvarado                                     | 01/2/2021 | 02/3/2021    | 9 semanas |          |          |          | ■        |



---

# LIMITACIONES<sup>3</sup> Y ALCANCES

---

A continuación, se desarrollarán las limitaciones principales para la investigación, las cuales afectan el proceso analítico en el medio físico en estudio. La primera limitación corresponde al COVID-19, una pandemia presentada en el país desde el 06 de marzo del 2020. Esta epidemia, representa la principal limitación debido a que, afecta las dinámicas sociales que se generan en el medio físico.

Uno de los factores que afectan estas dinámicas sociales son las restricciones sanitarias, las cuales marcan un patrón de desplazamiento inusual e irregular, debido a que la población no se puede movilizar a nivel peatonal, de transporte público ni vehicular, dentro de las ciudades del país.

Otro factor corresponde a la cuarentena y las medidas de salud e higiene, pues promueven el distanciamiento social, por lo tanto, las manifestaciones sociales comienzan a disminuir y las actividades se tornan individuales; se comienza a presentar la inactividad de la sociedad y los patrones de comportamiento se distorsionan.

Otros aspectos condicionales en la investigación se reflejan en el análisis de la información, debido a que el límite de tiempo para permanecer en Avenida Segunda se reduce, lo cual afecta el análisis del entorno y representa un nivel de riesgo para las investigadoras. Además, la información recolectada por medio de los instrumentos se verá afectada por la situación actual de la pandemia; por este acontecimiento, no se llegará a la muestra establecida de 382 encuestas, por lo tanto, se trabaja con una muestra de 260, es decir, un 68 % del total del margen.

Asimismo, las personas darán su punto de vista, de la percepción del espacio, basada e influenciada por las condiciones temporales que se están viviendo en el país. Esta información no estará traída al contexto real, si los individuos estuvieran expuestos a otras condiciones sociales, económicas y de salud.

Los alcances del proyecto se derivan en puntos progresivos, comenzando por el estudio del espacio, el cual determina cómo se deberían llevar a cabo los análisis de la ciudad de Costa Rica, para plantear una solución efectiva e intervenir el medio físico adecuadamente. Luego determinar un diagnóstico físico-espacial, el cual abarque las variables de estudio, para concluir con las problemáticas del sitio y cuáles podrían ser las posibles soluciones a las necesidades. Para concluir, ejecutar el diseño de pautas de estructuración espacial, para presentar y adaptar en diversos escenarios, con el fin de mejorar progresivamente la ciudad.

Figura 23.  
新宿御苑

IF YOU CONSIDER  
ONLY UTILITY,  
THE THINGS YOU BUILD SOON  
*BE USELESS*

-Roger Scruton

Nota. Adaptado de *Shinjuku Gyoen*, por Annintofu, 2016,  
Flickr (<https://www.flickr.com/photos/sonotoki/25720793843/in/album-72157666252225152/>)



# ANÁLISIS DESENTIHO

# ANÁLISIS DE SITIO <sup>4</sup>

La forma del espacio de Avenida Segunda se analizará con base en las tres analogías planteadas en el marco metodológico. Se comienza por la práctica espacial, como el factor de estudio de los componentes físicos de la ciudad y los comportamientos sociales propios del sitio, abordándolos desde la perspectiva de los escenarios urbanos, los cuales trabajan en relación con escalas de actividad y movimiento de los usuarios. Los escenarios urbanos, se clasifican en tres prácticas espacio temporal distintas, cada una de estas, se ubica en un día específico de la semana, empezando con el domingo, luego el sábado y, por último, un día entre semana.

Donde por motivos de la pandemia actual del COVID-19, la información y el entorno son analizados bajo sus términos y se ven influenciados por los cambios sociales y restricciones sanitarias que llevan al incremento del teletrabajo y el uso de herramientas virtuales para reuniones y demás actividades.

Por ello, podemos asumir que, de lunes a viernes, los factores, comportamientos, flujos vehiculares y peatonales que presenta la ciudad de San José, específicamente Avenida Segunda, se mantienen constantes por las regulaciones nacionales. Las conductas, se manejan por horarios y aunque esta arteria de la ciudad se mantiene como vía comercial y conexión de urbe, el mayor tránsito se presenta por los factores de trabajo y sus condicionantes.

El análisis de sitio se visualizará desde las siguientes tres perspectivas: la organización del uso de suelo, la comunicación visual y los imaginarios urbanos. De esa forma se refleja el estudio y la comprensión de la ciudad, mediante componentes clasificados en categorías como patrones de actividad, nodos de actividad, circulaciones, flujos, elementos urbanos, escalas, percepciones y prácticas sociales individuales y colectivas.

El uso de suelo representa el conjunto de actividades, la zonificación de la superficie, la intensidad de los usos y la escala o cobertura del sitio. Este se encuentra sujeto a normativas generales y específicas según la municipalidad correspondiente al terreno. Como muestra la **figura 25**, el uso de Avenida Segunda se encuentra en la Municipalidad de San José y designa el sitio como comercial en primer plano, institucional y gubernamental como segundo y áreas verdes y comunales en tercer y último lugar.

**Figura 25.**  
*Uso de Suelo.*

Comercial (ZC - 1)      Servicios Institucionales, comunales y gubernamentales (ZSI CG)      Áreas verdes y comunales      Zona Residencial 1 (ZR-1)

Nota. Adaptado de *Zonificación uso de suelo*, por Municipalidad de San José, 2018  
Msj (<https://www.msj.go.cr/MSJ/DatosAbiertos/SitePages/zonificacion.aspx>)

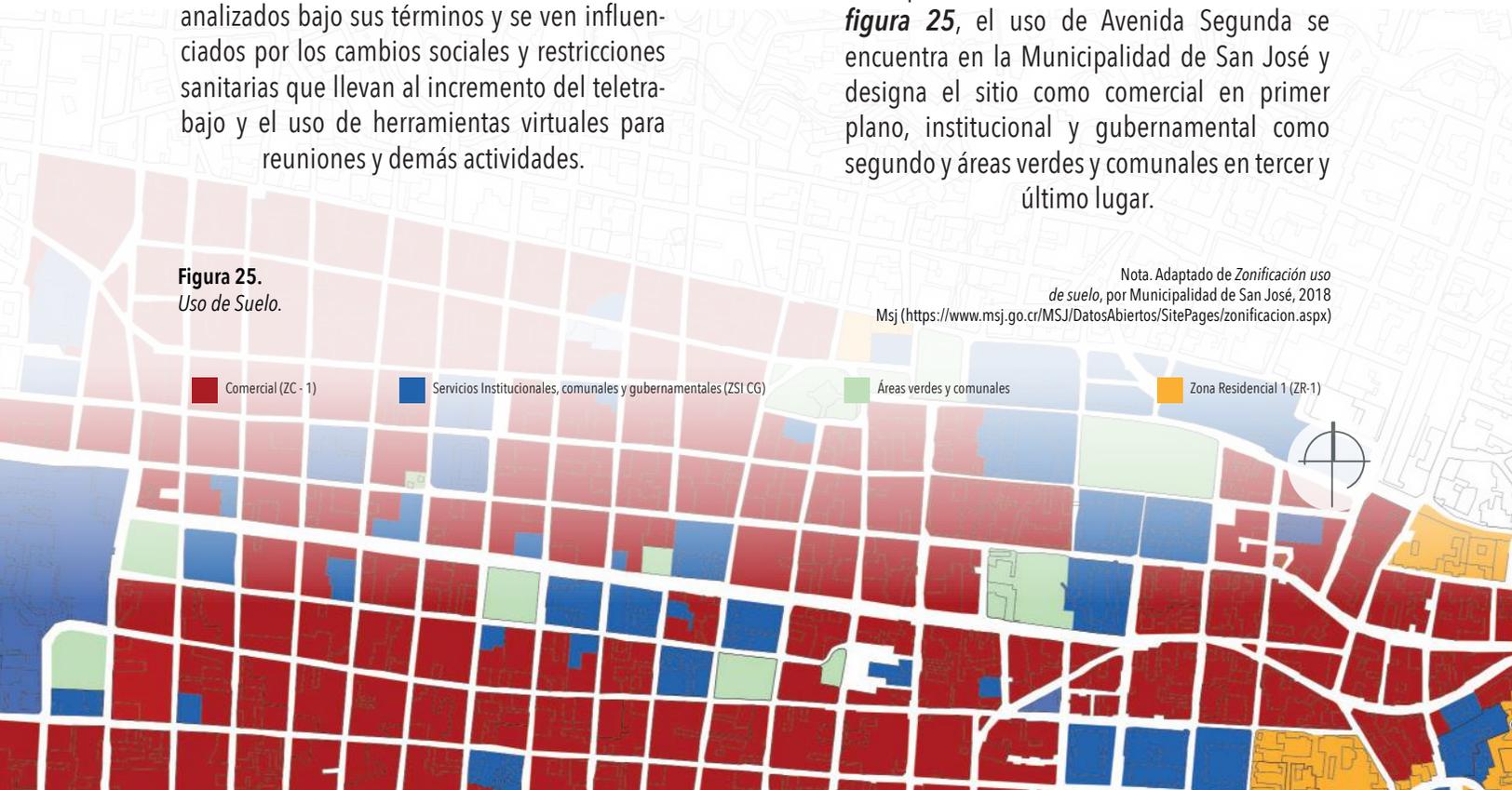




Figura 26.  
*Diarios urbanos vol.2, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



END  
1922

60

Figura 27.  
*Diarios urbanos vol.3, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



# PRÁCTICA ESPACIAL

# ESCENARIO 1

Esto designa el sitio como una zona comercial activa, de alto tránsito vehicular y peatonal, sin embargo, la práctica social distingue diversos comportamientos y velocidades dentro de esta, incluso es estudiada en un mismo escenario urbano. Se toma el domingo como el primer escenario. Como se muestra en la **figura 28**, esta avenida se dividió en tres zonas, analizando una lista de componentes urbanos dependiendo de sus escalas de actividad; partiendo así de una analogía teatral fragmentada en actos desarrollada a través de la secuencia de un individuo abstracto cambiante, que no posee género, color, ni forma, pero adopta características conforme su transitar por Avenida Segunda. El tema de género se utilizará para establecer la relación con los colores y el desarrollo narrativo del análisis, el estudio se hará con base en las dinámicas y acontecimientos urbanos que ocurran en el sitio.

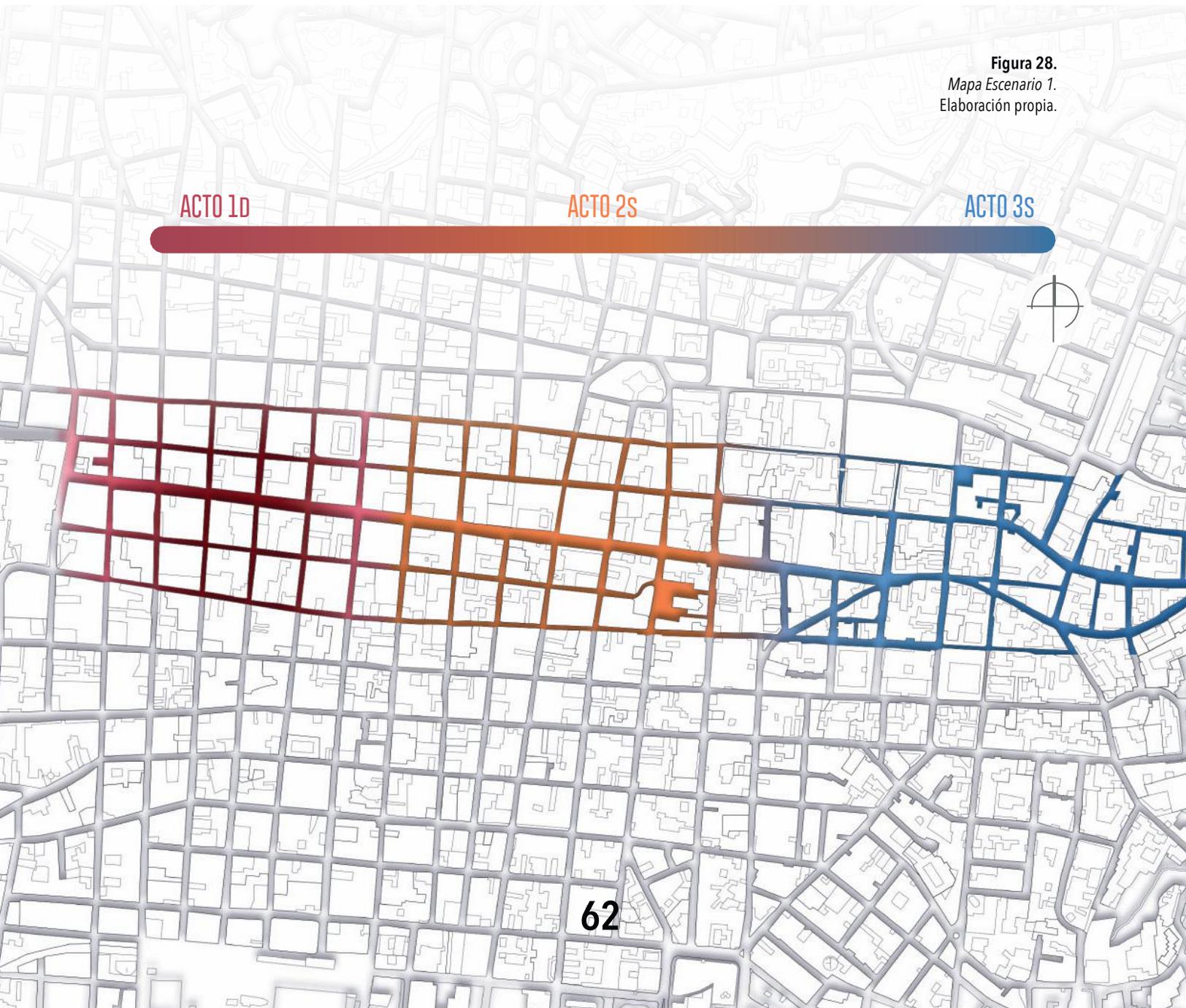
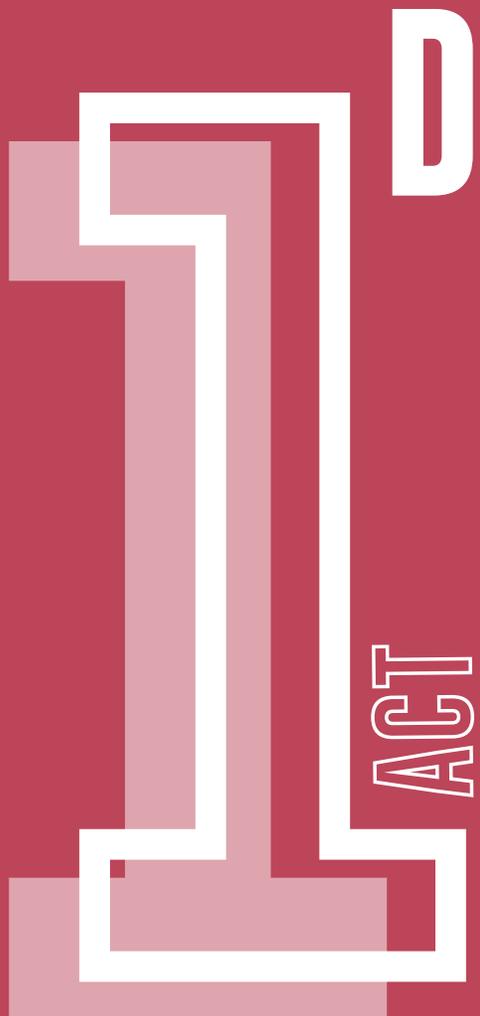


Figura 28.  
Mapa Escenario 1.  
Elaboración propia.

**Figura 29.**  
*Diarios urbanos vol.4, 2021*  
Por Alisa Alvarado.







# ESCENARIO 1 - ACTO 1d

El primer escenario ocurrió el domingo, en el parque de *La Merced*. Quien haya visitado este sitio, pudo apreciar un imán de peatones que constantemente llegaban y se aglomeraban en pequeños grupos en los perímetros de este. Un panorama abierto con un conjunto de árboles que permite apreciar los edificios alrededor no puede disimular aquel **color rojo** que se asimila a los taxis a lo largo de la avenida. Se asemeja a un individuo masculino, quizá adulto, con una voz grave que se replica por el pito de los automóviles que pasan de manera continua por la senda.

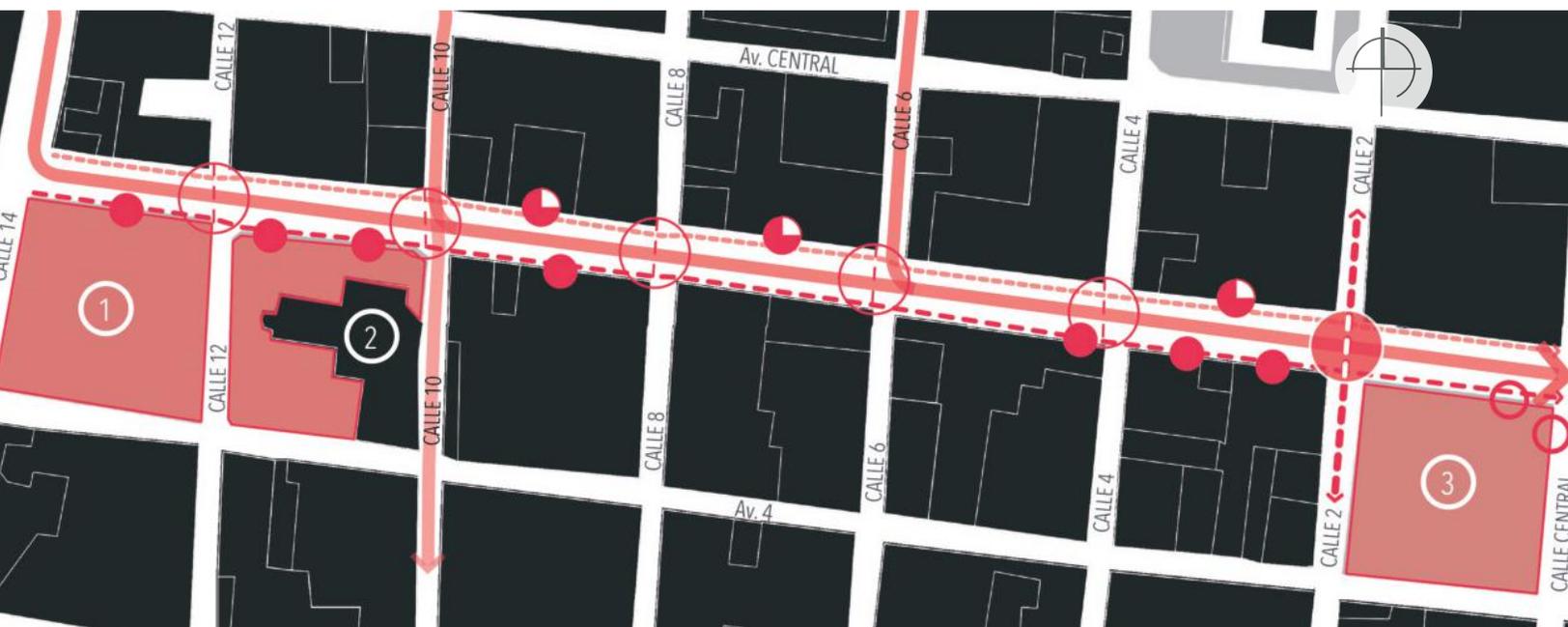
Con una topografía irregular caminando en dirección al este, por aceras color terracota que combinan con la cubierta de la iglesia, el humo y el dinamismo de los peatones en medio de un ambiente de pandemia, sin ningún árbol que permita tomar un respiro, debe de ser insostenible para muchos.

Esta atmósfera rojiza se extiende de manera lineal por el primer tercio de la avenida, para después adentrarse en un mar de comercios mientras se camina por una acera aún más estrecha que la anterior, la cual, además, comparte con algunas paradas de autobús ubicadas de manera aleatoria. Como se muestra en la **figura 30**, algunas están en las esquinas en orientación al este, compartiendo con los puestos de ventas y acompañando a los pasos peatonales, otras en medio de la cuadra o en las otras esquinas. El sofoco que muchos deben de sentir al viajar por esta parte de la ciudad con el único accesorio que los mantiene seguros del COVID-19, la mascarilla, más el calor y la escasez de elementos verdes en los caminos que van o vienen de recorrer.

**Figura 30.**  
*Mapa Acto 1d.*  
Elaboración propia.

## SIMBOLOGÍA

-  Flujo vehicular bajo
-  Flujo peatonal alto
-  Flujo peatonal bajo
-  Paradas de autobús
-  Paradas de taxi
-  Zonas de carga y descarga
-  Paso peatonal de alto flujo
-  Paso peatonal de flujo bajo
-  Centros de aglomeraciones
-  1. Parque de La Merced
-  2. Iglesia de La Merced
-  3. Parque Central





**Figura 31.**  
*Diarios urbanos vol.5, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

La sombra de estos aleros que se extienden para cubrir la acera comienza a cerrar el panorama amplio que se vivió algunas cuadras atrás, sin embargo, no contribuye con el contraste que genera esta humedad acumulada en las aceras que seguro no han recibido sol en un par de años, además de todos los rótulos y carteles colocados unos sobre otros, como un aviso de que ese es el lugar indicado para lo que sea que anda buscando. Las múltiples texturas y acabados en el piso se pelean unas con las otras para sobresalir, sin embargo, terminan fragmentando la acera. Con la vista en los pies para ver por donde se camina y así evitar una caída, los individuos no podrían concentrarse en más de una cosa a la vez.





---

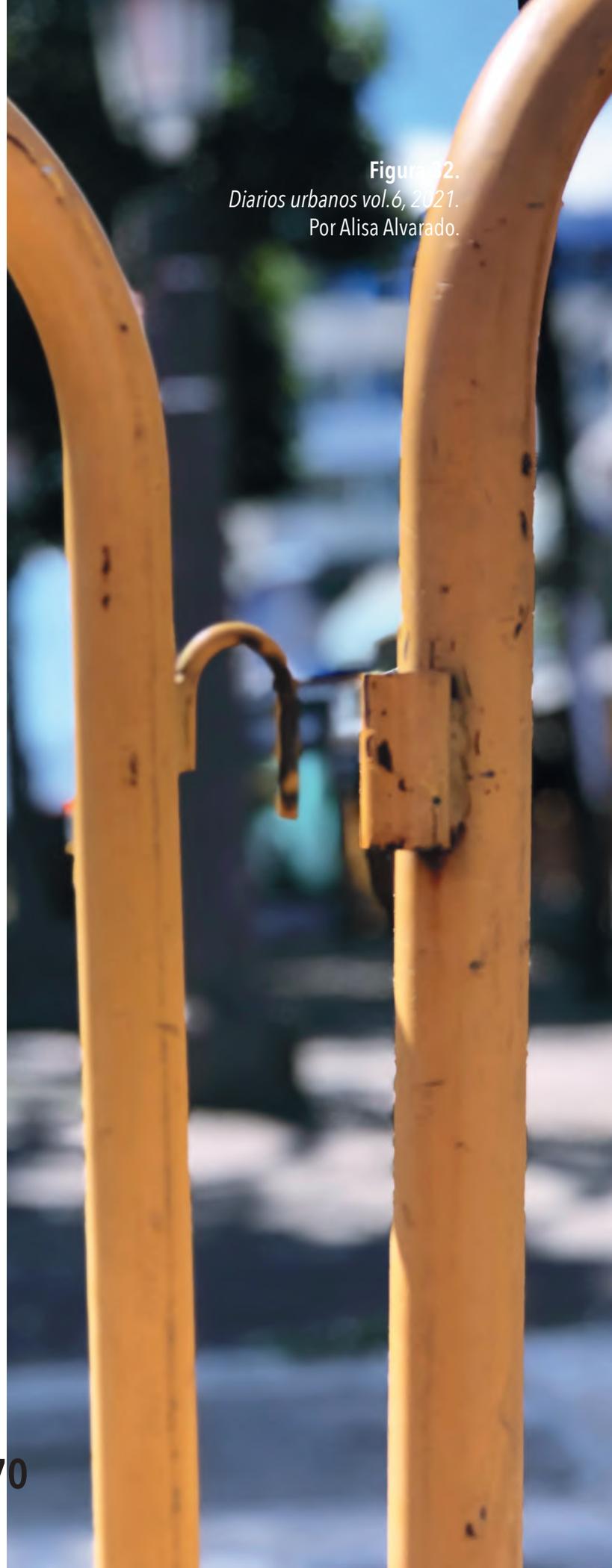
# ESCENARIO 1 - ACTO 2D

---

Poco después de pasar por aquellos túneles de humedad, se aproxima *Calle 2*. Un espacio amplio al costado del Parque Central de la capital nacional. Con un acabado de piso uniforme, limpio, lleno de peatones, sin embargo, no se siente igual que el *parque de La Merced*. La transición de colores que presenta siendo igualmente activo, deja mucho que observar y analizar. Ha pasado de rojo a naranja, el sol sigue brillando como un día de verano. Aquel individuo masculino envejeció, es mucho más cálido, alegre. Se detiene a hablar con otros o simplemente para dar los buenos días. Justo eso se puede observar en este acto, la vivencia de la pandemia de este lado de San José deja un comportamiento parecido al que se vivió anteriormente, aunque no se siente igual.

Se hallan pequeñas aglomeraciones en el perímetro de este, los densos árboles proporcionando sombra para aquellos que se encuentran hablando de cómo estuvo su semana o de qué se aproxima en la que sigue. Aquellas barras amarillas que dividen a los grupos de sentarse en una banca en el interior del parque solo representan límites físico-temporales, estos amigos que seguro tienen varios años de estarse reuniendo todos los domingos, no van a permitir que esta tradición muera. Genera una sensación de energía y entusiasmo sin ser caótica, se mantiene controlada. Esa atmósfera naranja se extiende de manera lineal por el segundo tercio de la avenida.

Figura 52.  
*Diarios urbanos vol.6, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.





**Figura 33.**  
*Diarios urbanos vol.7, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

Topografía plana, una serie de árboles que acompañan a la catedral para crear un ambiente fresco y agradable de transitar. Calle 1, como el límite de la visual histórica que viene desde la calle anterior, esta senda rodeada de dos masas sólidas, grises, que cambian sus pieles conforme el sol se mueve en el sur. El observador es el único que puede apreciar la apertura de una esquina junto a la torre del banco, una sensación infinita y efímera a la vez, que solo se puede captar si el lente de la cámara está apuntando hacia la dirección correcta. Aceras amplias, con proyección de sombra de los grandes edificios para continuar el camino hacia el este de la ciudad.

La mascarilla ha dejado de ser una molestia, se puede caminar sin miedo a tropezar. Aquellos que se mueven en sentido contrario no parecen tener prisa, caminan a un paso controlado. Aproximándose a otra línea de flujo peatonal perpendicular a la avenida, con mensajes simbólicos en el piso, de quienes pelean por una causa, un derecho, una libertad. Un panorama extenso con el Teatro Nacional como protagonista, que se apoya de unos cuantos actores de reparto con sus grandes copas que bailan junto a los que se dirigen hacia la plaza del norte. Otros atraviesan la avenida en sentido sur, para llegar al río de actividad en otras partes de San José, como se observa en la **figura 34**.

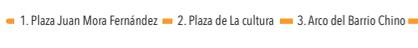
Se continúa así con una secuencia de paradas de autobús, que charlan con los pequeños jardines continuos al edificio, sería interesante saber cuáles son esas conversaciones que permiten crear un ambiente tan placentero para caminar.

Acompañado de una topografía irregular que baja en dirección al este. Aquel que transite en este sentido ha de sentir alivio de bajar, pero no tan agradable para el que tenga que subir aquellas pendientes, que se asemejan a las montañas que forman parte del fondo en cada una de las pinturas del artista urbano que intenta compartir algunos fragmentos de ciudad a través de su arte.

Finalmente se llega a *Calle 9*, cuya puerta es un arco tradicional chino. Pintado de rojo para representar la fortuna y la buena suerte, quizá quienes pasan a través de él, no pierden el autobús o no olvidan la sombrilla en los días lluviosos. Como una avenida infinita en dirección al sur para experimentar otro tipo de escenas urbanas como la que se encuentra en la entrada de este.

**Figura 34.**  
Mapa Acto 2d.  
Elaboración propia.

**SIMBOLOGÍA**

-  Flujo vehicular bajo
-  Flujo peatonal alto
-  Flujo peatonal bajo
-  Paradas de autobús
-  Paradas de taxi
-  Zonas de carga y descarga
-  Paso peatonal de alto flujo
-  Paso peatonal de flujo bajo
-  Centros de aglomeraciones
-  1. Plaza Juan Mora Fernández 2. Plaza de La cultura 3. Arco del Barrio Chino



CALLE 9 CALLE 9

Figura 35.  
Diarios urbanos vol. 8, 2021.  
Por Alisa Alvarado





# 3<sup>d</sup> ACT

# ESCENARIO 1 - ACTO 3D

La obra está llegando a su final, a continuación, con su último acto en este escenario de domingo. Interesante ver cómo las aceras no han variado mucho en dimensión, sin embargo, los otros componentes urbanos han ido cambiando gradualmente. Esta zona es azul, semejante al cielo. Aquel individuo masculino que envejeció se encontró evolucionando para toparse con un cuerpo un poco más pequeño, de género femenino. Capaz de ejecutar múltiples tareas a la vez, con una inteligencia emocional que le ayuda a recordar cuál fue el lugar donde vivió momentos de felicidad.

Como aquel parque donde se reunía a conversar, o a apreciar el entorno del gran castillo amarillo en lo alto. La paz que trasmite escuchar los pájaros cantando desde la cumbre de los árboles, apreciando la delicadeza de las nubes dispersas en el cielo, se asimila a ese individuo femenino.

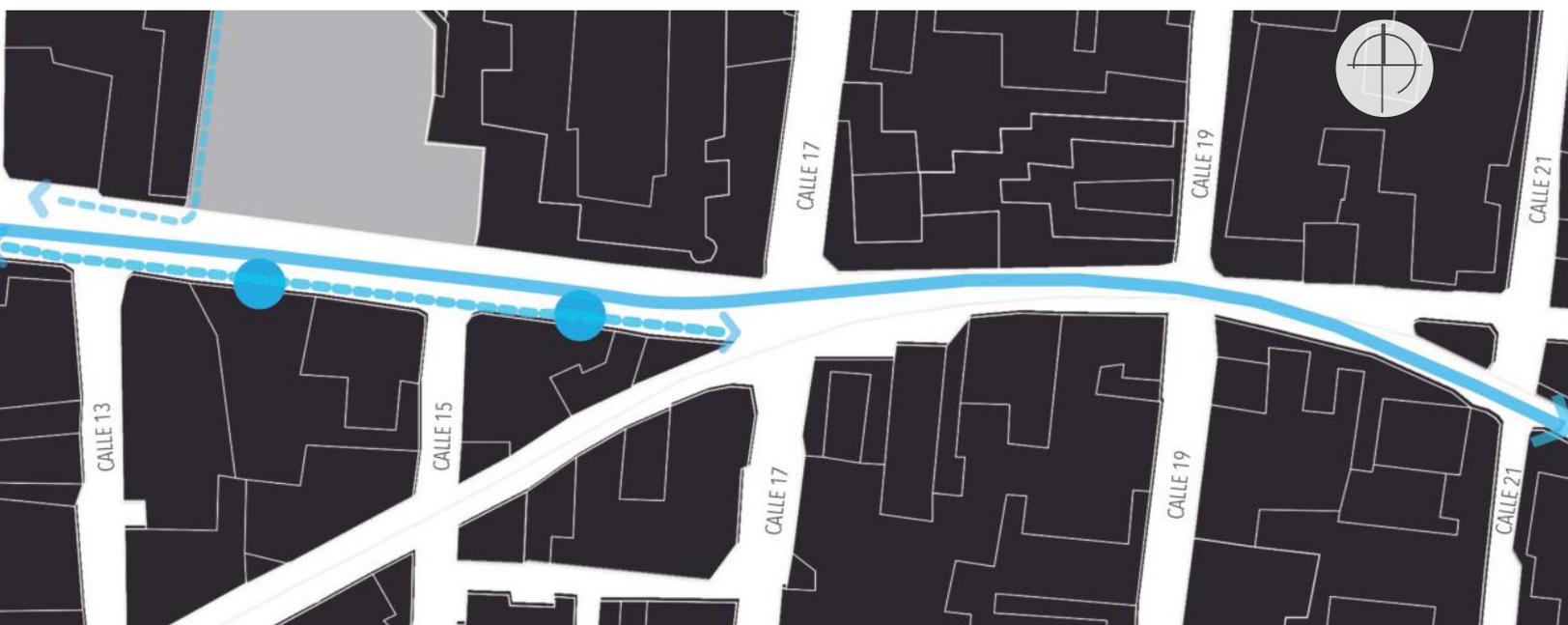
Según el ángulo de donde se observe, la gran senda conectora continúa en sentido este, perdiéndose en el horizonte para poder llegar a otras partes de San José. La topografía se torna irregular una vez más, sin embargo, no hay nadie transitando por esta zona. Como se observa en la **figura 36**, los automóviles pasan, sin embargo, este sector de la ciudad se mantiene en silencio. No hay excesos de humedad ni calor, el panorama es bastante amplio para evitar esa sensación de encierro. Algunos individuos esperan el autobús para poder llegar a su destino. Esta atmósfera azul se extiende y concluye con el primer escenario en el último tercio de la avenida.

## SIMBOLOGÍA

 Flujo vehicular bajo

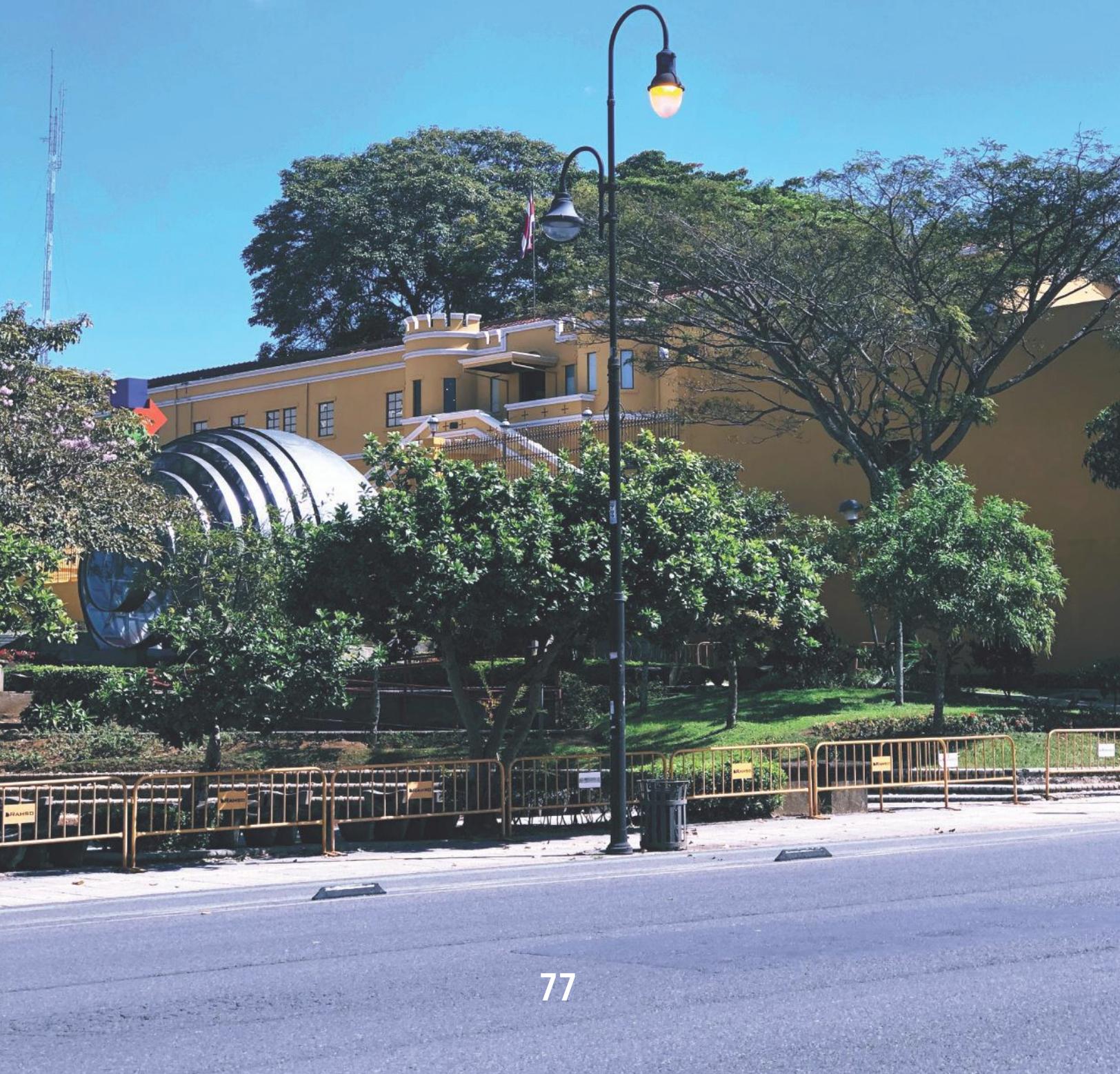
 Flujo peatonal alto

 Paradas de autobús



**Figura 36.** Mapa Acto 3d.  
Elaboración propia.

**Figura 37.**  
*Diarios urbanos vol.9, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



# ESCENARIO 2

El segundo escenario toma lugar el sábado. *El parque de La Merced* parece no haber cambiado desde la última vez que aquel individuo visitó esta parte de San José. La fila en la parada se extiende mientras que estos se aglomeran a la sombra de los árboles. Los autobuses vienen y van, este escenario se pinta de rojo, similar al domingo. Sin embargo, presenta un género no binario. Es neutral, no se identifica como masculino o femenino. Los individuos que parecen tener prisa, adónde tendrán que llegar. Esos túneles llenos de comercios parecen ser los únicos lugares para protegerse del calor; no obstante, las aceras parecen ser incapaces de soportar ese tránsito excesivo de peatones. Las esquinas como puntos estratégicos esperan a sus acompañantes, quienes compran el pan para tomar café en la tarde o las fresas del vendedor tan agradable del puesto de colores. Aquellos individuos que deben caminar por estas sendas tan irregulares tratan de no tocarse los unos a los otros en este ambiente de pandemia. La calle aparenta estar más saturada por los camiones que vienen a dejar la carga de la semana para los almacenes. Parece ser que esta atmósfera rojiza se extendió, como se puede apreciar en la **figura 38**, la zona naranja se redujo.

**Figura 38.**  
Mapa Escenario 2.  
Elaboración propia.

ACTO 1S

ACTO 2S

ACTO 3S





**Figura 39.**  
*Diarios urbanos vol. 10, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

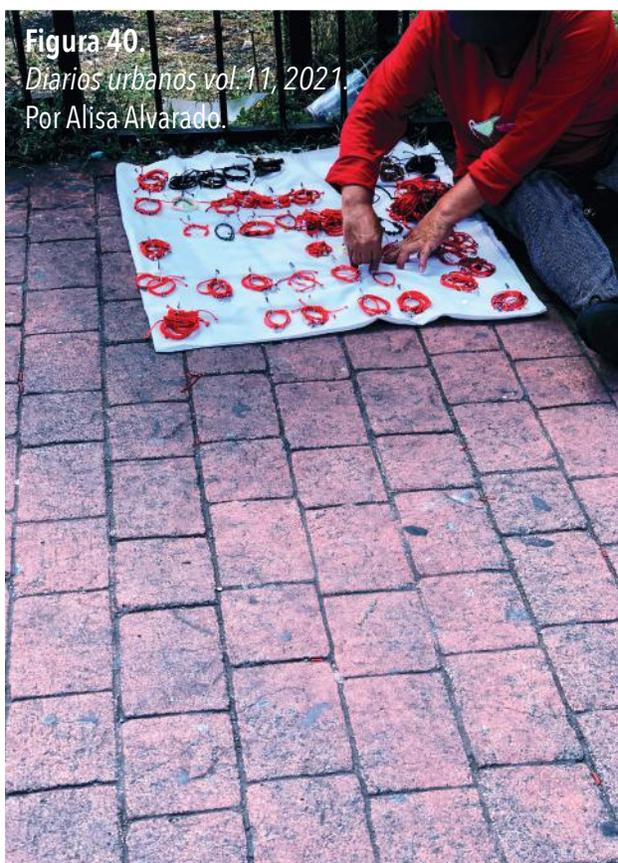
**Calle 2**  
tan movida como la última vez, se  
transformó en escena de las  
**ventas**  
**ambulantes**  
que se atraviesan  
en el camino de los  
**individuos**



# 1 ACT S

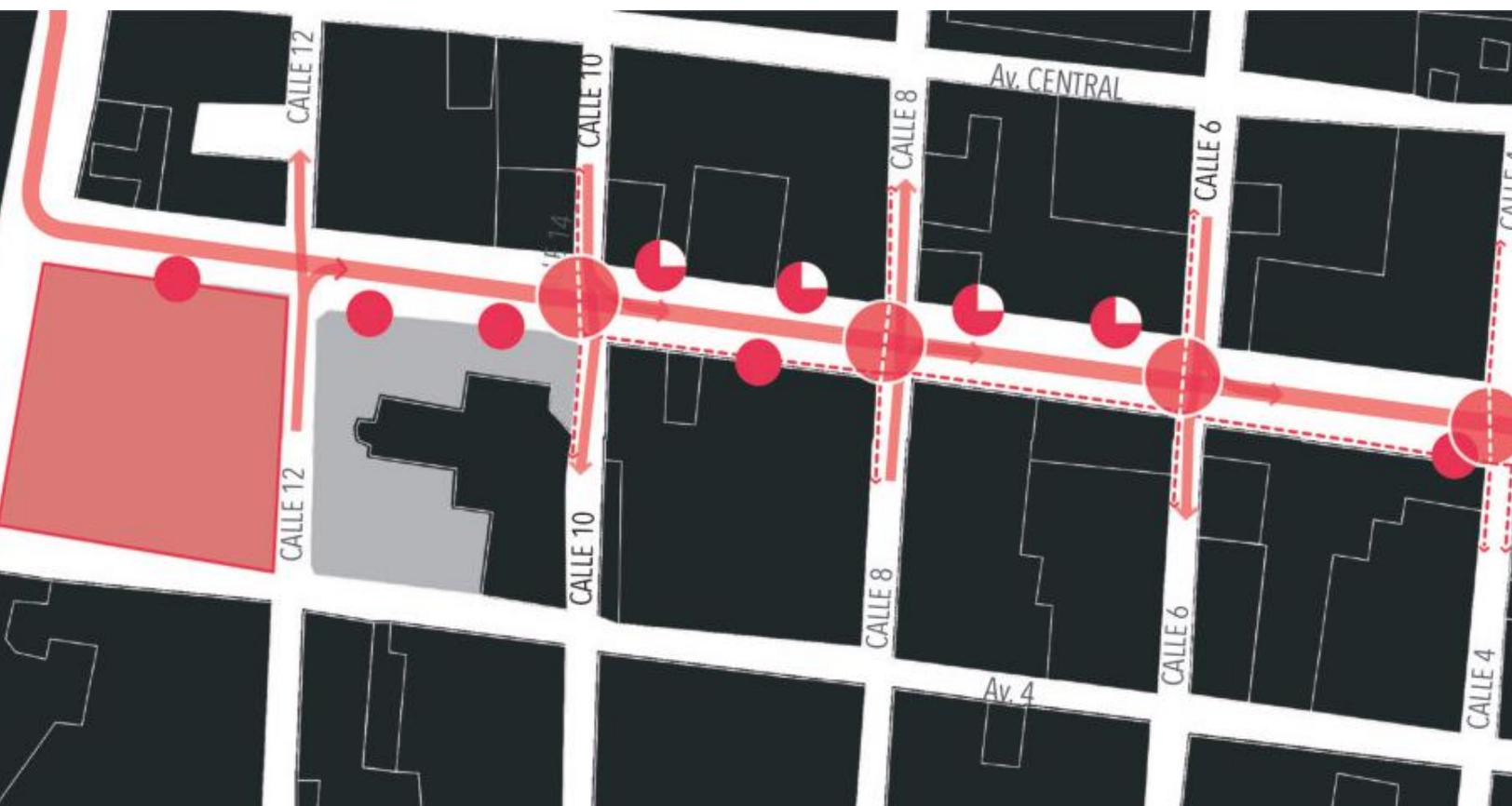
# ESCENARIO 2 - ACTO 1S

Como se muestra en la **figura 42**, la ciudad se ve casi tan dinámica como las mascarillas de formas y colores que vende el simpático señor en silla de ruedas que abre su sombrilla para no quemarse, porque seguramente olvidó su gorra y bloqueador.



## SIMBOLOGÍA

- Flujo vehicular bajo
- Flujo peatonal alto
- Flujo peatonal bajo
- Paradas de autobús
- Paradas de taxi
- Zonas de carga y descarga
- Paso peatonal de alto flujo





**Figura 41.**  
Diarios urbanos vol. 12 2021  
Por Alisa Alvarado.

El flujo de peatones aumentó, la velocidad de la ciudad incrementó. Aquellos locales comerciales con sus grandes carteles y la música a todo volumen parecen tener un karaoke en lugar de una tienda. ¿Se habrán acostumbrado a estar al lado del parlante? Muchos deben de sentir un ligero dolor de cabeza con solo pasar por esta senda tan activa, **color rubí intenso**, no me imaginamos de qué han de vivir esos trabajadores.

Como se puede observar en la **figura 41**, quien atraviese el parque consigue apreciar ese desfile de taxis que, gracias al sol, se intensifica su color, solo para llegar al costado de la Catedral, donde los vehículos se ordenan en fila a disfrutar de la sombra de los árboles que comparten acera con los peatones, se puede considerar como el lugar ideal para refrescarse después de un largo recorrido bajo el sol, siempre y cuando no venga el famoso tráfico a pedirles que sigan circulando.

**Figura 42.**  
Mapa Acto 1s.  
Elaboración propia.

-  Paso peatonal de flujo bajo
-  Aglomeración de automóviles
-  Aglomeración de ventas ambulantes
-  Centros de aglomeraciones
-  1. Sector suroeste del Teatro Nacional
-  2. Sector noreste del Ministerio de Hacienda



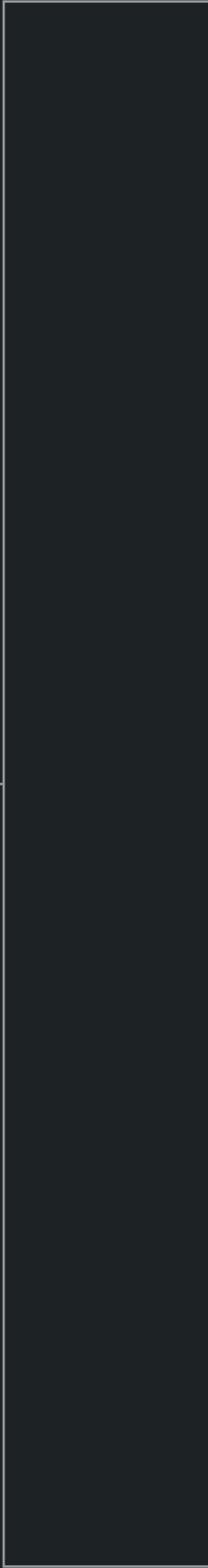


Figura 43.  
*Diarios urbanos vol. 13 2021.*  
Por Alisa Alvarado



Camino hacia el este, se puede ver el Teatro a la distancia. Ahí los policías se aglomeran con sus bicicletas para repartirse las calles que han de recorrer. Así como una aglomeración de peatones en la esquina suroeste del teatro que se replica como un espejo del otro lado de la avenida, en la entrada del Ministerio de Hacienda. Pequeños grupos de pie o sentados disfrutando de la sombra, la brisa o del helado que les ayude a combatir ese calor tan insostenible que se extiende por toda esa zona. Mientras ven como aquellos nómadas se atraviesan de un lado a otro por el paso peatonal para dirigirse hacia sus destinos.

Las calles aunque sean de peatones o vehículos, se comportan igual. Las masas se mueven hacia el norte o sur dependiendo de la orientación de la calle creando nodos en cada una de las esquinas, así como muchos se dirigen hacia el este donde estos flujos se fusionan.



# 2 ACTs

# ESCENARIO 2 - ACTO 2s

Esta última cuadro se siente neutral, quizás es porque el individuo ha cambiado de zona. Sin embargo, no posee género, no se puede identificar como tal. Los repartidores de comida descansan bajo la sombra al costado del teatro esperando al próximo cliente. La actividad baja, los peatones disminuyen la velocidad. Ha pasado a **naranja**. Esta zona se redujo de manera significativa, algunos dirán que es el intermediario entre los dos polos de la avenida. Como se muestra en la **figura 45**, las paradas de autobús representan los imanes de actividad en esta parte de la ciudad.



Grupos de individuos esperando pacientemente, es agradable. Poder tomar un descanso del atareado mundo que viven los del oeste de la avenida, con aceras más amplias, árboles, jardines, una parada digna para hablar con la señora, que viene llegando, de cómo está el clima y de lo incómodo que es salir de la casa con mascarilla. Los parqueos públicos como la solución para el que disfruta de venir a San José, pero no le agrada la idea del transporte público, menos en esta época de pandemia.

**Figura 45.**  
Mapa Acto 2s.  
Elaboración propia.

## SIMBOLOGÍA



**Figura 46.**  
*Diarios urbanos vol. 15, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.





# 3 ACTs

# ESCENARIO 2 - ACTO 3S

Como se muestra en la **figura 47**, esta zona no ha cambiado. Sigue igual de azul, el individuo se ha transformado a esa forma femenina y delicada.

Aquellos que transitaban se fueron quedando a lo largo de la avenida ejecutando sus tareas, efectuando sus compras o agarrando el autobús de regreso a su casa. Solo se puede ver a un pequeño grupo de individuos frente al museo, la Plaza de la Democracia se torna en el escenario de un encuentro entre amigos que vienen de almorzar. Así como otro grupo de policías en bicicletas preparándose para seguir con la labor de vigilar las calles y avenidas.

La ciclovía presenta un flujo constante de individuos que toman su último aliento para llegar a la cima, sobre esa pendiente tan inclinada que la acompañan unos cuantos árboles tan altos como para llegar a contarles a quienes se encuentran arriba qué está pasando abajo, como si fueran mundos diferentes. Así es como finaliza el último acto de este escenario, donde se distorsionaron las zonas anteriormente zonificadas reflejando así la vida urbana del sábado en Avenida Segunda.

## SIMBOLOGÍA



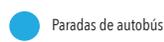
Flujo vehicular bajo



Flujo peatonal alto



Flujo peatonal bajo

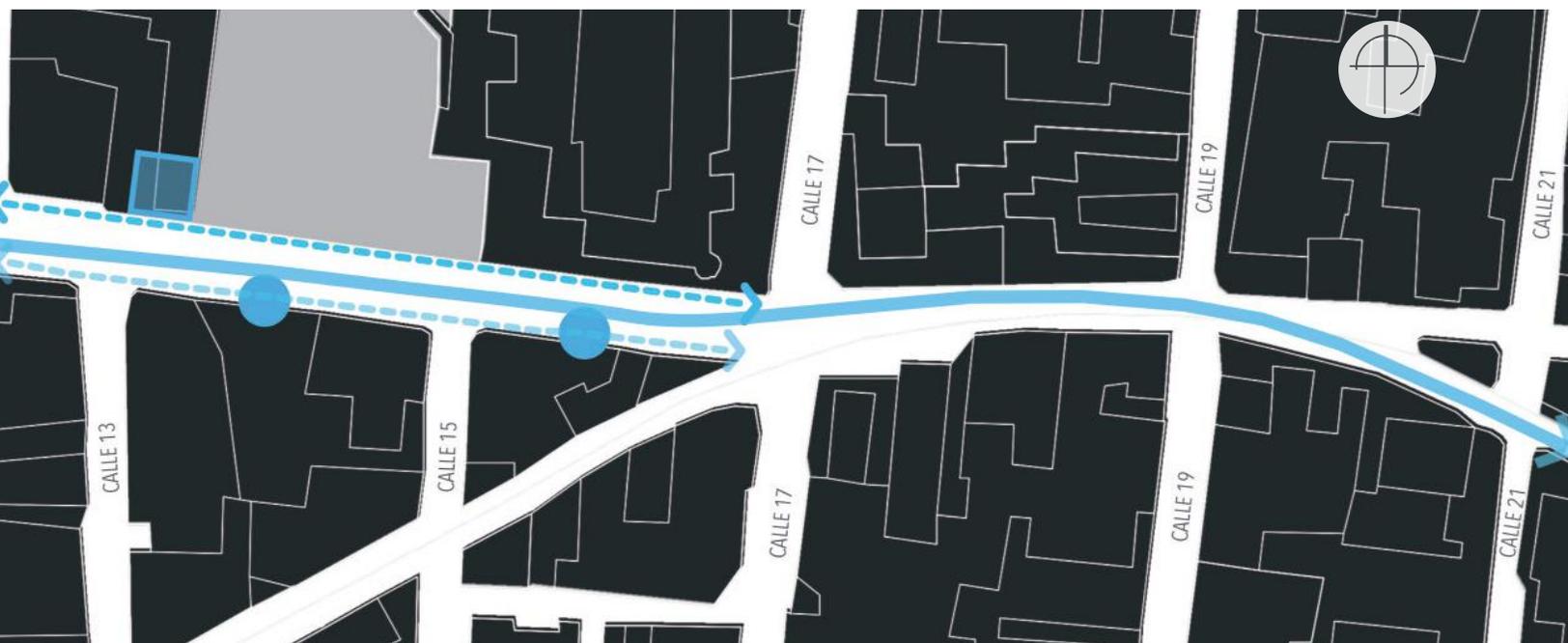


Paradas de autobús



Paradas de bicicletas

**Figura 47.**  
*Mapa Acto 3s.*  
Elaboración propia.



**Figura 48.**  
*Diarios urbanos vol. 16, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



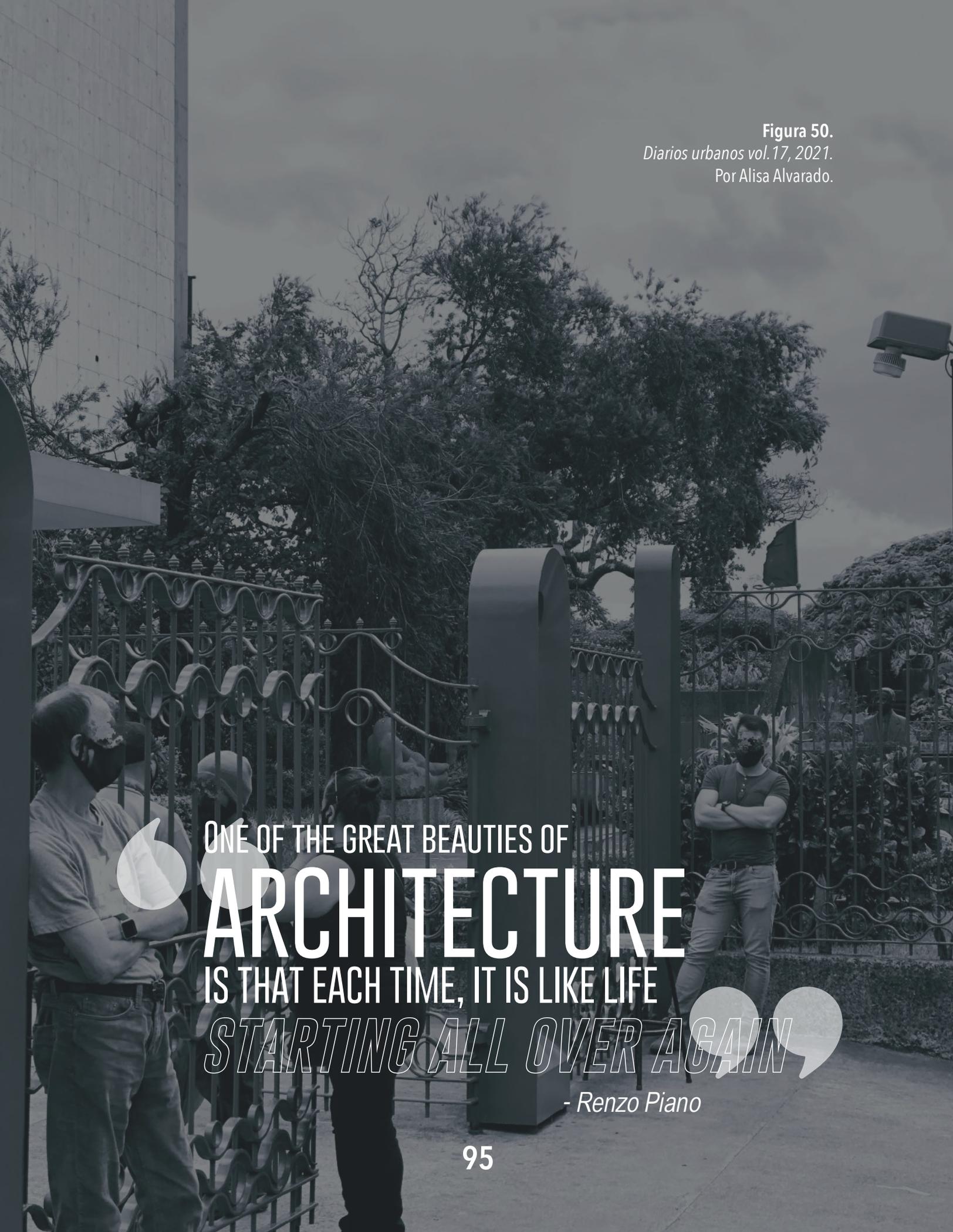
# ESCENARIO 3

El tercer escenario toma lugar el viernes. Este último actuará como el análisis urbano entre semana, donde se puede asumir que estos comportamientos se mantienen constantes de lunes a viernes. Los flujos y movimientos de la ciudad se apegan a horarios de trabajo, así como de cierre y apertura de edificios gubernamentales, comercios y demás. La ciudad se distorsiona nuevamente, como se observa en la **figura 49**, se mantienen dos polos bastante marcados, la zona azul desapareció. Es así como se abre el telón en la entrada de Avenida Segunda, el *parque de La Merced*.

**Figura 49.**  
Mapa Escenario 3.  
Elaboración propia.



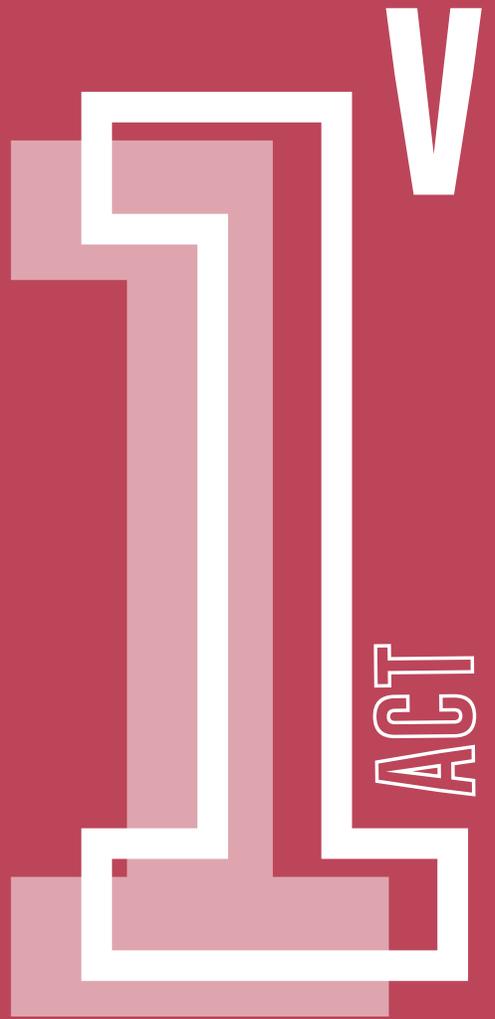
Figura 50.  
Diarios urbanos vol. 17, 2021.  
Por Alisa Alvarado.



ONE OF THE GREAT BEAUTIES OF  
**ARCHITECTURE**  
IS THAT EACH TIME, IT IS LIKE LIFE  
*STARTING ALL OVER AGAIN*

- Renzo Piano





# ESCENARIO 1 - ACTO 1v

El individuo llega por última vez a visitar aquella senda dentro de la capital nacional. Como se puede apreciar en la **figura 52**, la ciudad es **roja como la sangre**, pero aparenta tener un género femenino, la ciudad se siente como una mujer. Con panoramas amplios, pero con prisa, seguro tiene que llegar a alguna reunión del trabajo o decidió ir de compras con sus amigos.

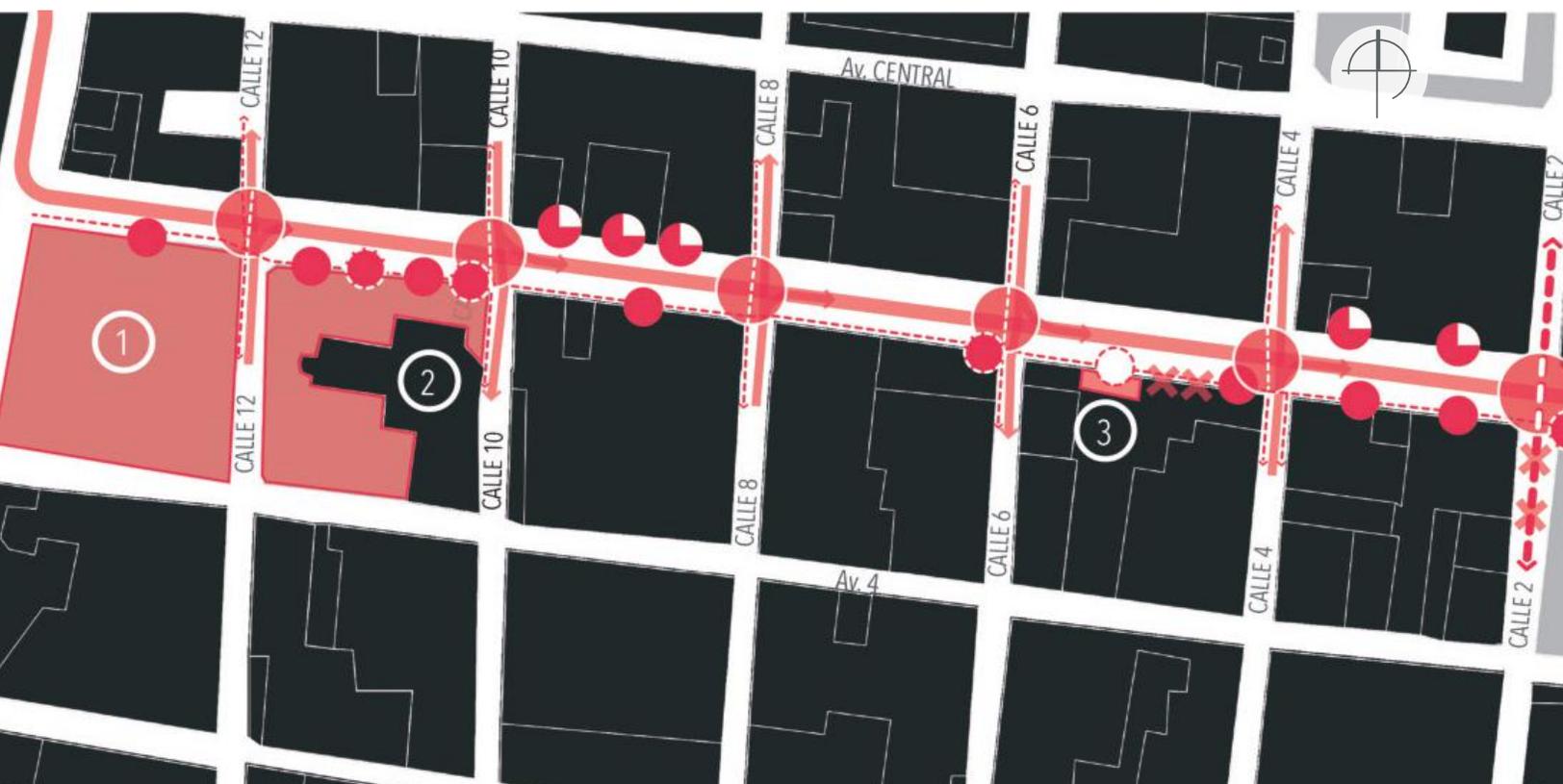
La atmósfera no se siente pesada, las aceras no se encuentran saturadas, sin embargo, la ciudad nunca se detiene, las dinámicas sociales se extienden dentro de ella. Este rojo es más frío, quizá porque el clima se encuentra fresco, una brisa corre para aliviar el estrés de la semana para los peatones que vienen y van.

Y así comienza su camino el individuo dinámico y cambiante, atravesando la ciudad. El parque de La Merced no cambia, sigue siendo la estación temporal que ve pasar a los individuos subir y bajar del autobús, además de los nómadas urbanos como esperan en las paradas vender algo de su arsenal de snacks.

Los puestos comerciales se mantienen en silencio. Se puede transitar de manera libre, siempre y cuando se fije por donde pasa, la pelea eterna entre las texturas del piso continúa. Conforme este individuo transita la senda en sentido este, el movimiento de la calle se asemeja a los cambios de color de un semáforo.

## SIMBOLOGÍA

- Flujo vehicular bajo
- Flujo peatonal alto
- Flujo peatonal bajo
- Paradas de autobús
- Paradas de taxi
- Zonas de carga y descarga
- Aglomeración de automóviles
- Aglomeración de ventas ambulantes
- Aglomeración de basura
- Parques activos
- Paso peatonal de alto flujo



Primero **rojo**, que lo acompaña el silencio, perfecto para apreciar el canto de los pájaros para después pasar a **verde** y escuchar el motor que suena más fuerte, acelerando, con tal de llegar antes al siguiente semáforo para no perder su lugar en la fila. Entre semáforo y semáforo la ciudad se da un respiro de la actividad.

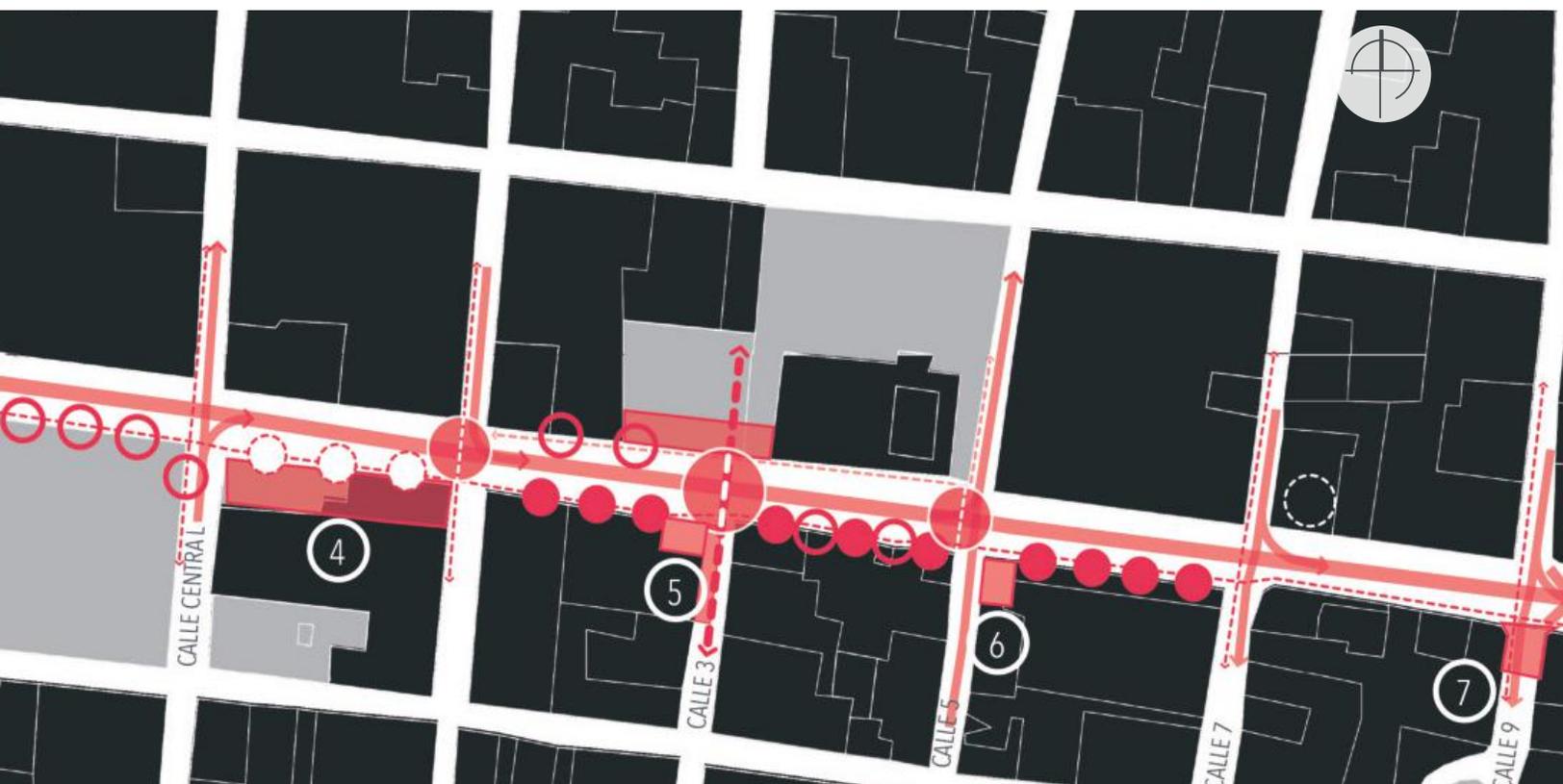
Los edificios gubernamentales como los protagonistas de la obra, atrayendo la actividad que se distribuye en los dos lados de la avenida. Qué alivio el que toma el bus y llega 15 minutos antes de la cita que tenía programada. La ciudad se mantiene rojiza hasta *Calle 9*, acompañando el arco chino en la entrada que convive con los taxis que se acumulan. El observador se detiene a apreciar un acontecimiento particular de este escenario, cómo los postes de luz tomaron el trabajo de las paradas de bicicletas, distribuidos al largo de la avenida.



Figura 51.  
Diarios urbanos vol. 18, 2021  
Por Alisa Alvarado.

Figura 52.  
Mapa Acto 1v.  
Elaboración propia.

- Centros de aglomeraciones
- 1. Parque de la Merced
- 2. Iglesia de la Merced
- 3. Condominio las Américas
- 4. Sector Norte de la Catedral Metropolitana de San José
- 5. Sector Noroeste del Ministerio de Hacienda
- 6. Sector Norte de la CCSS
- 7. Arco del Barrio Chino





2<sup>v</sup>  
ACT

# ESCENARIO 1 - ACTO 2v

Este pasa de rojo a naranja, continúa por aquella acera hasta toparse con el puesto de flores en la esquina, que cuenta cómo los enamorados pasan cada 14 de febrero a comprar un ramo para su pareja, o de aquel señor que le compra un girasol a su esposa todas las semanas antes de tomar el bus a su casa.

Hoy no existe esa atmósfera azul, la ciudad se mueve y se prende, hoy parece ser de género masculino. Quizá como un ejecutivo, algo callado pero listo para levantar su voz en medio de una reunión si no le parece en qué dirección llevan el proyecto en el que ha trabajado por meses. Los automóviles pasan de manera constante, no se sienten las pausas, pues los semáforos dejaron esta parte de la ciudad.

Como se observa en la **figura 53**, las paradas de autobús son los actores de reparto en esta obra de viernes por la tarde. Pequeñas aglomeraciones esperando pacientemente, mientras que quienes deciden caminar atraviesan la Plaza de la Democracia para seguir hacia otras partes de San José. Es así como concluye este acto del último escenario.

**Figura 53.**  
Mapa Acto 2v.  
Elaboración propia.

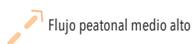
## SIMBOLOGÍA



Flujo vehicular bajo



Flujo peatonal alto



Flujo peatonal medio alto



Paradas de autobús



Paso peatonal de medio flujo



Centros de aglomeraciones



1. Sector Sur de la Caja de Ande



2. Plaza de la Democracia y de la Abolición del Ejército

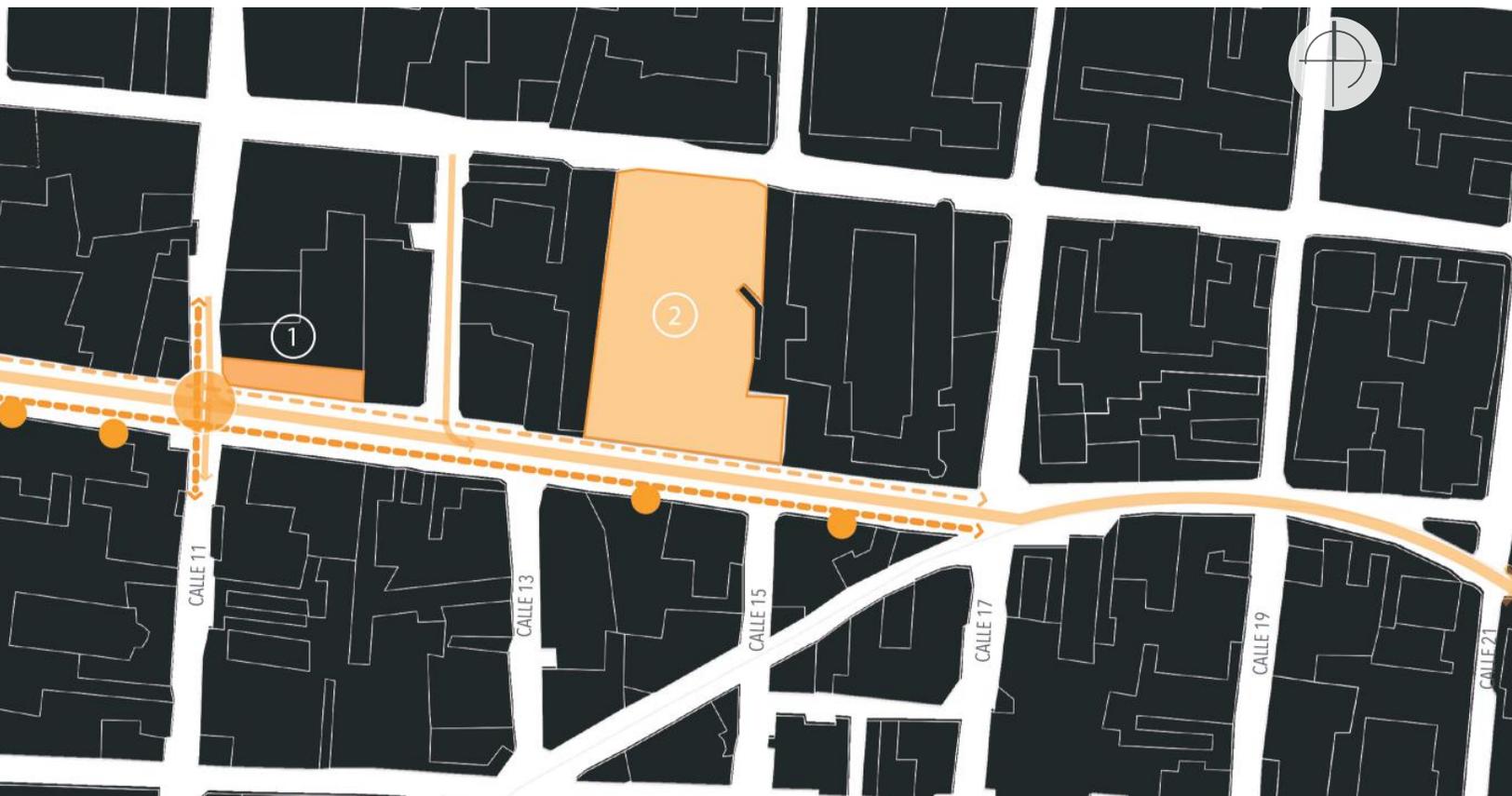




Figura 54.  
*Diarios urbanos vol. 19, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



**Figura 55.**  
Escenarios urbanos.  
Elaboración propia.

En la última parte de la práctica espacial, se pueden identificar una serie de denominadores en común, los cuales se presentan en todos los escenarios urbanos espacio-temporal analizados en Avenida Segunda. Los factores protagonistas, se clasifican en flujos y nodos de actividad.

Los flujos se catalogan en vehiculares y peatonales, siendo ambas circulaciones activas constantes, mediante líneas de autobús, tránsito de automóviles, movilidad de los usuarios y zonas de carga y descarga alternas. La movilidad vehicular presentó variación en los distintos escenarios observados, sin embargo, se mantuvo activa y con flujo constante. La red de peatones se inclinó a transitar por el lado sur de la avenida, por las condiciones climáticas del sector y las variables físico-espaciales, como el uso de suelo por su ambiente predominante de comercios, las texturas y dimensión de aceras y los espacios de arborización.

Los nodos de actividad se catalogan como dinámicos y estáticos, ambos, se encuentran ubicados y aglomerados físicamente en los primeros dos tercios de la avenida, según los escenarios urbanos, mencionándose entre ellos, las paradas de autobús, los puestos de venta, los locales, los edificios gubernamentales y los parques de la senda.

Las paradas de autobús se presentan como un nodo dinámico, localizándose de manera aleatoria y desordenada por la arteria, en algunos espacios reduciendo la dimensión de la acera impidiendo el tránsito libre de peatones. Los puestos de venta se delimitan como dinámicos, situados en las esquinas, obstruyendo el transitar de los pasos peatonales y creando aglomeraciones en las esquinas. Los locales comerciales se delimitan como polos en la avenida, presentando el sector este poca dinámica en contraste con el polo oeste, el cual manifiesta la mayor escala de actividad.

Los edificios gubernamentales se presentan como el primer nodo con características estáticas, extendiendo entre semana, la actividad de la ciudad hacia las periferias debido al intercambio de transeúntes. Finalmente, los parques también poseen cualidades estáticas, convirtiéndose en los imanes de actividad, complementando así a la ciudad con los nodos anteriormente mencionados.

La práctica espacial, concluye que la senda presenta diversas escalas de circulación que se interponen unas a las otras creando una fricción entre ellas. Destacando que la infraestructura actual no soporta la carga de flujos peatonales que presenta el sitio. Encontrándose centralizada la actividad en un polo de la avenida, creando un desbalance a nivel físico-espacial y social de Avenida Segunda.



LAS  
AMERICAS



**Figura 56.**  
*Diarios urbanos vol.20, 2021.*  
Por Alisa Alvarado

# ESPACIOS DE REPRESENTACIÓN

---

# ESPACIOS DE REPRESENTACIÓN<sup>4</sup>

---

Siguiendo con el desarrollo de la metodología analítica, se encuentran los espacios de representación. Como el estudio de las percepciones, sensaciones e interpretaciones de los individuos del entorno urbano. Por medio de una encuesta previamente estructurada y dividida en cuatro secciones. Los aspectos generales para recopilar información de edad, género, entre otros, y la utilización de las tres analogías conceptuales urbanas como secciones dentro de la encuesta para establecer las escalas de análisis y así, clasificar la información. La primera sección *<práctica espacial>*, la cual recopila las acciones de los individuos en el sitio, para continuar con la temática sensorial donde se estudian las interpretaciones del entorno de la muestra en estudio *<espacios de representación>* y, por último, analizar la memoria urbana y la comunicación visual que posee Avenida Segunda con los usuarios que transitan en ella *<representación de los espacios>*.

La muestra de estudio previamente establecida era de 382 con un margen de error del 5 % y un 95 % de confianza. Sin embargo, por la condición actual de la pandemia, no se pudo alcanzar la muestra total. Por consiguiente, se trabaja con una muestra de 260, que representa un 68 % del total mencionado anteriormente.

## ASPECTOS GENERALES

Los aspectos generales recopilan los rangos de edad, el género, así como el motivo por el cual los individuos visitan San José, la frecuencia con que la visitan, el medio de transporte empleado y de qué forma recorren Avenida Segunda.

En primer lugar, se encuentran **los rangos de edad**, donde el 48,5 % se encuentran entre los 18-30 años, luego con un 31,9 % entre los 40-50 años, un 12,3 % entre los 30-40 años, un 5 % de 60 o más años y, por último, un 2,3 %, el cual corresponde a menor de edad. Se presenta así el porcentaje más alto de jóvenes adultos dentro del rango de edad. Con respecto al **género**, el 53,8 % se identifica como femenino, el 44,2 % como masculino y el 1,9 % no lo indica. Designando al género femenino como el porcentaje más alto en relación con el total de la muestra.

Seguidamente, se muestran **los motivos por los cuales los usuarios visitan la ciudad de San José**, en relación con el 100 % de las muestras. Del total de la muestra, un 33,1 % señala que su desplazamiento se debe a trabajo, un 30,8 % para actividades de ocio, un 41,2 % por motivo de compras, un 21,5 % para estudio, posteriormente un 9,2 % que representa la opción de otros, siendo respectivamente un 3,2 % por salud, otro rango de 3,2 % por motivo de paso o transición por la ciudad y un 0,4 % independiente para turismo urbano, ensayos, actividades, entre otros. Finalmente, con un 8,5 % por ser su lugar de residencia. Identificando esta senda como mixta con respecto a su multifuncionalidad, ofreciendo diversos panoramas para su transitar.



**Figura 57.**  
*Diarios urbanos vol.21, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

**La frecuencia** con la cual los individuos visitan la capital, en correspondencia con el 100 % del total. Se muestra inicialmente con un 46,9 % la opción que los usuarios rara vez visitan San José, con un 21,2 % más de tres veces a la semana, un 19,6 % indica, una vez a la semana, un 5,8 % dos veces a la semana, similar al 5,4 % que visita tres veces a la semana y para finalizar un 1,2 % que no visita la ciudad. Representando, con casi la mitad de la muestra, que los usuarios de vez en cuando deciden trasladarse a la ciudad de San José.

**El medio de transporte** que utilizan las personas para llegar a la ciudad de San José se efectúa con base en el 100 % del muestreo, donde el vehículo privado es el más utilizado con un 69,2 %, seguidamente de un 40 % que utiliza el medio público del autobús

Un 21,9 % se traslada en los servicios privados de las compañías como Uber, Didi o Taxi, el 7,3 % se transporta en tren, un 5,8 % se desplaza caminando y solo el 1,5 % utiliza la bicicleta. Esto evidencia que la ciudad es más concurrida por medios privados que por medios públicos, según el cuestionario.

**La forma de recorrer Avenida Segunda** se demarcó de la siguiente manera; el 54,2 % de los individuos caminan esta arteria urbana, el 49,2 % usa vehículo privado, un 15 % la recorren en los servicios privados como Uber, Didi o Taxi, un 12,7 % utiliza el autobús, desplazando a la bicicleta con un 1,5 %.

## SECCIÓN 1 - PRÁCTICA ESPACIAL

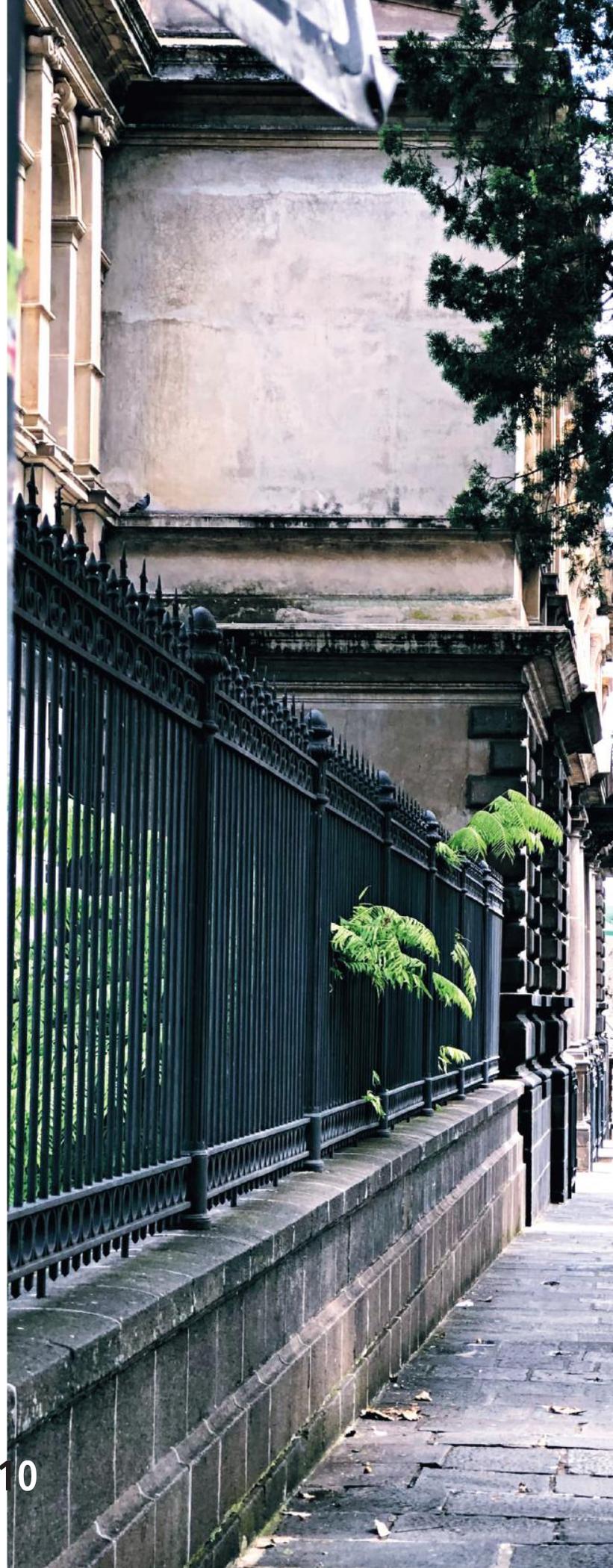
La práctica espacial comprende al uso del espacio, extrayendo datos tangibles y físicos dentro de la ciudad, como la calidad de la infraestructura, la cual comprende las aceras, calles y edificaciones y el mobiliario urbano como componente de los elementos urbanos.

***Califique del 1 al 5 la calidad de la infraestructura en Avenida Segunda, siendo 1 la calificación mas baja y 5 calificación mas alta (el estado de las aceras, calles, edificaciones, entre otros).***

La primera incógnita, muestra la clasificación del 1 al 5 de la calidad de la infraestructura en Avenida Segunda, donde 1 es la clasificación más baja y 5 la clasificación más alta, demostró que, con un 50 % la población la cataloga con un rango de 3, un 24,6 % con un 2, el 18,1 % con un 4, siendo con un 5,8 % la categoría de 1 y finalmente un 1,5 % la numera con un 5. Lo cual refleja que los individuos distinguen la ciudad en una escala de 3 a 1 con mayor porcentaje.

***Dentro de Avenida Segunda, ¿considera usted que existe mobiliario urbano? Y, de encontrar mobiliario urbano en Avenida Segunda, ¿hace uso del mismo?***

Posteriormente, se evidencia si dentro de la senda, los usuarios consideran que existe mobiliario urbano; a lo cual un 50,4 % de las muestras reflejan que no, siendo el mayor porcentaje, dejando con un 43,1 % la respuesta sí. Consecutivamente, se considera si de encontrar mobiliario urbano en la avenida los individuos hacen uso de este, a lo cual la mayoría con un 56,9 % se refiere a negativo y un 43,1 % afirman su respuesta.





**Figura 58.**  
*Diarios urbanos vol.22, 2021*  
Por Alisa Alvarado.

***Si se realizara una intervención urbana en Avenida Segunda, ¿Cuáles de estas opciones de mobiliario urbano le gustaría ver implementadas?***

De efectuarse una intervención urbana en Avenida Segunda, se ejemplifican distintas opciones de mobiliario urbano, las cuales podrían ser implementadas en función del 100 % de las muestras.

El 76,9 % selecciona que la senda podría contar con más arborización, un 74,6 % indica que las aceras deberían ser más amplias y un mayor número de alumbrado público sobre la senda, un 56,5 % opta por una mejor señalización en la avenida, el 48,8 % elige la reubicación de paradas de autobús y taxi, más un carril exclusivo y diferenciado para autobuses, y con el mismo número del 48,8 % se encuentra la opción de espacios de interacción y descanso dentro de la ciudad.

Consecutivamente, un 44,6 % escoge la división de carriles para las diferentes líneas de transporte, con un 43,1 % se destaca los cambios de textura para los recorridos y en último lugar con un 31,2 % prefiere más pasos peatonales. Se expresa así que la ciudad requiere más mobiliario urbano del que se ofrece en la actualidad, y se destacan todas las opciones con un porcentaje significativo para brindar seguimiento.

## ¿Cuándo recorre la ciudad de San José, cual ruta utiliza de manera longitudinal?

La **figura 59** señala tres sendas para recorrer la ciudad de San José de manera longitudinal. La primera ruta se encuentra al costado norte, llamada Avenida Central, la segunda, es la vía de estudio, Avenida Segunda y la tercera Avenida 4, la cual se halla al costado sur de la figura. Se demuestra con un 49,2 % que la senda más transitada es Avenida Segunda, con un 46,9 % Avenida Central y por último con un 3,8 % selecciona Avenida 4. Esto justifica la importancia de la vía de estudio, para brindarle un espacio físico-espacial agradable a los usuarios.



## SECCIÓN 2 - ESPACIOS DE REPRESENTACIÓN

Los espacios de representación reflejan la percepción de los usuarios con base en la ciudad, analizando las experiencias vividas individuales y colectivas, considerando sensaciones visuales y perceptuales como la seguridad y la contaminación al transitar la avenida.

### *¿Le gusta transitar por Avenida Segunda?*

Como primera interrogante, se muestra si a los usuarios les parece atractivo recorrer Avenida Segunda, a lo cual el 51,5 % de los usuarios lo reflejan de manera positiva y un 48,5 % en versión contraria. Al dividirse el porcentaje por poco a la mitad, se evidencia una delgada línea entre opositores y partidarios de la ciudad.

***Califique del 1 al 5 si Avenida Segunda, le genera una sensación agradable al momento de transitarla, a nivel visual y perceptual, siendo 1 la calificación mas baja y 5 calificación mas alta.***

Posteriormente, se destaca en una clasificación del 1 al 5 si la senda genera una sensación agradable al momento de circular por esta, donde 1 es la clasificación más baja y 5 la clasificación más alta. Con un 35,8 % la población la cataloga con un rango de 3, con un porcentaje más bajo del 35 % se evidencia en la categoría del número 2, un 15,4 % la denomina en el puesto 1, con un 13,1 % se refleja la casilla del número 4 y por último con un 0,8 % el puntaje más alto con 5.

### *¿Considera que Avenida Segunda es un espacio limpio a nivel de ambiente y contaminación?*

Se expone a los usuarios, si consideran que Avenida Segunda es un espacio limpio a nivel de ambiente y de contaminación, a lo cual un 94,6 % emite la respuesta en negativo y solo un 5,4 % opina lo inverso. Se comprueba la disconformidad de los individuos a nivel físico-espacial del sitio.

***Califique del 1 al 5 el nivel de seguridad que siente al recorrer Avenida Segunda, siendo 1 la calificación mas baja y 5 calificación más alta.***

Nuevamente en una categorización del 1 al 5, se expone el nivel de seguridad que perciben los sujetos al recorrer la vía, donde 1 es la clasificación más baja y 5 la clasificación más alta. Un 33,8 % la posiciona con el número 3, un 33,5 % la evidencia con 2, con un 19,2 % se refleja el puesto 1, en seguida un 12,3 % lo categoriza con el puesto 4 y tan solo el 1,2 % la enumera con un 5. Se justifica que más de la mitad de la población presencia un nivel de inseguridad importante en el sitio.

### *¿Considera que Avenida Segunda es un espacio inclusivo?*

Finalmente, se demuestra si la avenida es un espacio inclusivo el cual facilita la convivencia en la ciudad, a lo cual un 85 % del total manifiesta la negación y un 15 % emite su voto en positivo. Esto ejemplifica, que la mayoría de las personas no aprecian un espacio con integración ni accesibilidad sensorial.

### SECCIÓN 3- REPRESENTACIÓN DE LOS ESPACIOS

Las representaciones del espacio analizan la memoria urbana y la comunicación visual sobre Avenida Segunda, considerando si la senda posee características de un espacio organizado, ordenado, memorable y si se adecua a las necesidades individuales y colectivas de los usuarios.

#### ***¿Considera Avenida Segunda como un espacio organizado y ordenado? ¿Por qué?***

Como primera interrogante en esta sección, se toma en consideración si la vía estudiada es catalogada como un espacio organizado y ordenado, justificando la respuesta por parte de los encuestados. Del total de la muestra el 75,8 % selecciona la opción negativa y dentro de este número se clasifica en dos opciones, con el 20,3% quienes no dieron razón por la cual no se considera regulado y el 79,7 % justificó esa percepción con respuestas como "factores de ambiente como contaminación visual, perceptual y sónica, basura, exceso de vehículos, abundancia de vendedores ambulantes, planificación urbana caótica de la ciudad referente a carriles exclusivos, aceras en mal estado, puestos de venta aleatorios, entre otras".

El 6,5 % del total opta por la opción positiva y dentro de este rango de igual forma, se dividen en dos opciones, un 82,4 % justifica su impresión con respuestas como "factores de arraigo cultural, al estar dentro el casco histórico de San José se organiza la ciudad a sus alrededores, su trazo entrecruza nodos de interacción entre edificios, parques y plazas, entre otras" y el 17,6 % no corrobora la percepción organizada de la ciudad.

Un 12,3 % de la población se deriva hacia justificaciones que se pueden considerar como negativas, pues dentro de sus respuestas se encuentran factores que consideran que la vía posee características para ser ordenada, sin embargo, las actividades sociales, la cultura del país, la basura, la parte estética y sus líneas de circulación no lo permiten. A diferencia de un 0,8 %, que se puede considerar como réplicas positivas, las cuales detallan que la senda se encuentra adecuadamente distribuida para el tránsito de vehículos.

El 1,5 % de las reacciones se catalogan como respuestas neutrales, en donde se detalla que Avenida Segunda se percibe de manera ordenada, pero quedan aspectos para mejorar. Finalmente, el 3,1 % no presenta información adicional significativa para la investigación.

#### ***¿Considera usted que Avenida Segunda es un espacio memorable?***

Como segunda incógnita, se desarrolla la temática para identificar si la senda es un espacio memorable para la población. Con un 53,8 %, los usuarios seleccionan la opción negativa, en donde, dentro de este panorama un 66,4 % justifica las respuestas con frases como "la ciudad ha sido saqueada de las obras arquitectónicas, deteriorando los recuerdos culturales de épocas atrás, la senda se inclina al tránsito vehicular excluyendo de mantenimiento urbano a los espacios para peatones, sus actividades combinadas se tornan caóticas perdiendo la percepción memorable de la ciudad por la gran cantidad de información difícil para decodificar". El restante 33,6% no aportan razón por la cual no se considera como un espacio memorable.



Con el 37,7% los encuestados optan por la votación positiva, en donde dentro de este rango se fracciona en dos opciones, el 83,7% justifica su reacción, destacando puntos como “la ciudad presenta aleatoriamente edificaciones llamativas, representativas e históricas, brindándole inconscientemente un recorrido al peatón, así como la gran área comercial colocada a lo largo de la senda; las vías de transporte impactan como una ruta emblemática para la capital, posibilitando una conexión en la ciudad, entre otras” y el 13,3% restante, no valida su percepción memorable.

Un 3,5% se inclina hacia justificaciones que se pueden considerar como positivas, redactando en la cuesta factores como “los ciudadanos de Costa Rica pueden localizar Avenida Segunda, por su trazo longitudinal, su zona actividad comercial, su historia arquitectónica y su icónico patrimonio”. Al contrario del 2,7%, que sus argumentos se consideran como negativos, pues expresa “frustración por la caótica senda por la que transitan, tanto vehículos como peatones, por sus centros de aglomeración y los atascos en la vía, además de sus malos olores y su decadencia en la imagen urbana”.

El último 2,3% de las reacciones, se clasifican como respuestas que no aportan información adicional significativa para la investigación.

**Figura 60 .**  
*Diarios urbanos vol.23, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

### ***¿Reconoce usted estos lugares?***

Posteriormente, se expone a los usuarios si reconocen lugares simbólicos y representativos de Avenida Segunda, mediante fotografías de la imagen urbana del sitio. A lo cual, un 98,5% identifica el edificio del BCR, un 86,5% localiza al Teatro Nacional, el 78,5% distingue el Museo de Jade, otro 75,8% reconoce la obra arquitectónica de la CCSS, un 73,8% determina el costado sur del parque Central, el 70% detalla la esquina oeste de la Caja de Ande, otro 68,8% simpatiza con el edificio de Las Arcadas, un 66,2% conoce la acera norte de la edificación de Hacienda, el 64,2% encuentra una fotografía de Avenida Segunda desde la Plaza de la Democracia

Finalmente, un 62,3% registra el comercio Musi ubicado en diagonal al BCR. Comprobando que con el porcentaje más bajo de 62,3%, se asume que todos los lugares son reconocibles por la muestra del estudio.

### ***¿Considera que Avenida Segunda funciona de manera individual y colectiva?***

Para concluir con las encuestas, se analiza si Avenida Segunda funciona de una manera individual y colectiva, a lo cual un 52,3% manifiesta una negación y un 47,7% emite el voto de manera positiva. Esto denota una balanza equiparada entre ambas respuestas.

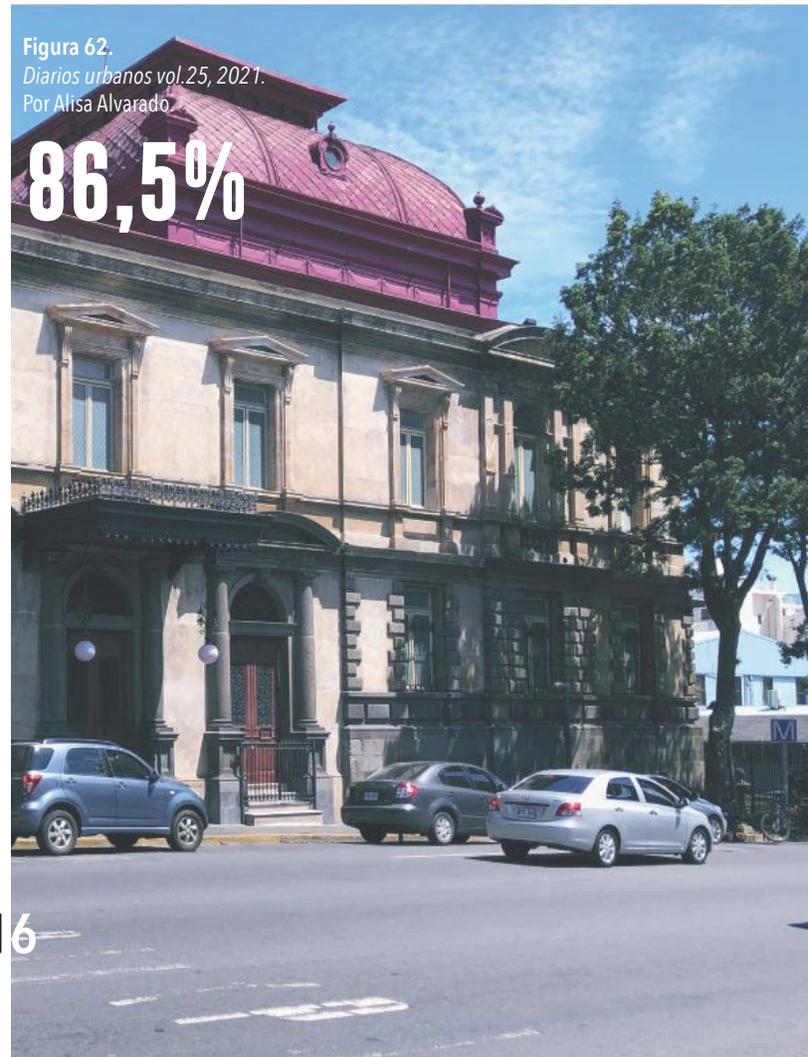




Figura 63.  
Diarios urbanos vol.26, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

78,5%



Figura 64.  
Diarios urbanos vol.27, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

75,8%



Figura 65.  
Diarios urbanos vol.28, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

73,8%

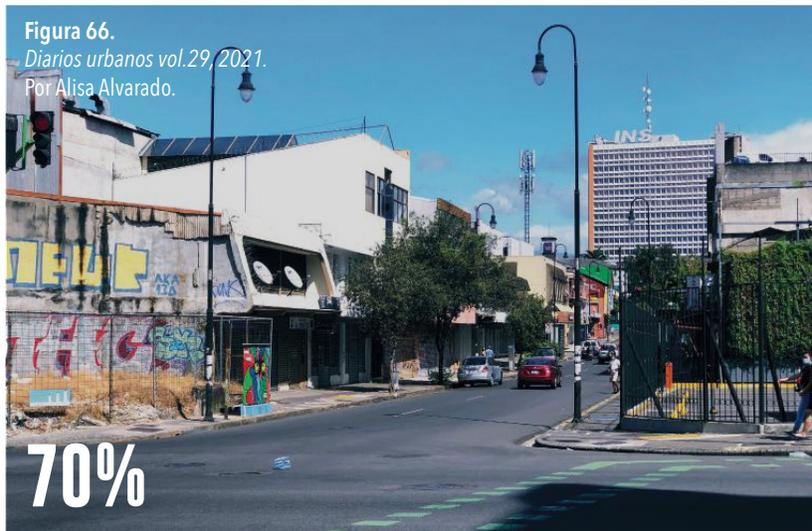


Figura 66.  
Diarios urbanos vol.29, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

70%



Figura 67.  
Diarios urbanos vol.30, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

68,8%



Figura 68.  
Diarios urbanos vol.31, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

66,2%



Figura 69.  
Diarios urbanos vol.32, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

64,2%



Figura 70.  
Diarios urbanos vol.33, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

62,3%

Al concluir con los espacios de representación, se puede identificar que la razón de visita de los usuarios a San José es por motivos de compras y transitan rara vez por la zona, el vehículo privado como el medio de transporte más usado para trasladarse y la forma más común para desplazarse dentro de Avenida Segunda es caminando, según los resultados de la sección de aspectos generales.

La práctica espacial que comprende los aspectos tangibles de la ciudad presenta que los individuos consideran que la infraestructura se encuentra en mal estado, además de que no existe mobiliario urbano dentro de Avenida Segunda y de haberlo, no hacen uso de este. Si se hiciera una intervención en la zona de estudio, los resultados apuntarían que los usuarios implementarían más arborización junto con aceras más amplias y mayor número de alumbrado público. Además de expresar que los peatones transitan de manera longitudinal por Avenida Segunda, convirtiéndola en la senda con más flujo en la zona.

Continuando con los espacios de representación como la percepción de los usuarios, esta presenta que a la mayoría de los individuos sí les parece atractivo recorrer Avenida Segunda, sin embargo, es importante destacar que muchos no consideran agradable el sitio en su totalidad, pues casi un 100% de la muestra lo encuentra como un espacio sucio y contaminado, además de percibirlo como inseguro y poco accesible e inclusivo.

Y por último, las representaciones del espacio como el análisis de la comunicación visual y memoria urbana, expone que los individuos no consideran el espacio como organizado por factores de contaminación visual, exceso de vehículos y basura, así como una planificación urbana caótica, aceras en mal estado, entre otros.

Por otro lado, un alto porcentaje afirma que, sí es ordenado por el arraigo cultural, una pequeña parte se mantienen neutrales con sus respuestas presentando aspectos que pueden mejorar, otros demuestran respuestas que pueden considerarse positivas o negativas que se relacionan con las razones explicadas anteriormente, así como una minoría que no aporta información significativa a la investigación.

Siguiendo con el factor memorable de Avenida Segunda, donde la mayoría considera que no es memorable por su comportamiento caótico, contaminación, para seguir con los que expresan que, si es memorable por sus emblemáticas edificaciones y función conectora, una parte no exhibe razones detrás de su percepción memorable, así como los que expresan respuestas positivas o negativas que se corresponden a las razones anteriormente desarrolladas, para finalizar con una minoría que no contribuye con datos relevantes para la investigación.

El estudio de la memoria urbana por medio del reconocimiento de lugares simbólicos dentro de Avenida Segunda expone que más del 50% de la muestra reconoce estos lugares, se puede asumir que todas estas escenas son parte clave en la construcción del imaginario urbano de los usuarios que transitan por el sitio. Por último, los resultados de las encuestas presentan que la mayoría de la muestra consideran que la ciudad no funciona de manera colectiva e individual. Esto muestra que el medio físico posee aspectos positivos valorados por muchos individuos, sin embargo, también existen factores negativos que pueden ser mejorados de manera paulatina para crear un cambio y un impacto positivo en la vida urbana de las personas y el entorno físico.



**Figura 71.**  
*Diarios urbanos vol.34, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

Finalmente, la última analogía espacial urbana que completa el análisis de la forma del espacio de Avenida Segunda, las representaciones del espacio, que busca analizar el significado y el uso de los espacios sensibles. Como el factor de estudio de la comunicación visual y la memoria urbana en relación con las percepciones de los individuos, esta última etapa se aborda desde los colores de la ciudad, los contrastes urbanos-ambientales y cómo estos influyen en la imagen urbana, afectando la armonía y la continuidad visual físico-ambiental manifestando actualmente un posible deterioro, por los cambios bruscos de color, la contaminación visual y sonora como reflejan los espacios de representación.



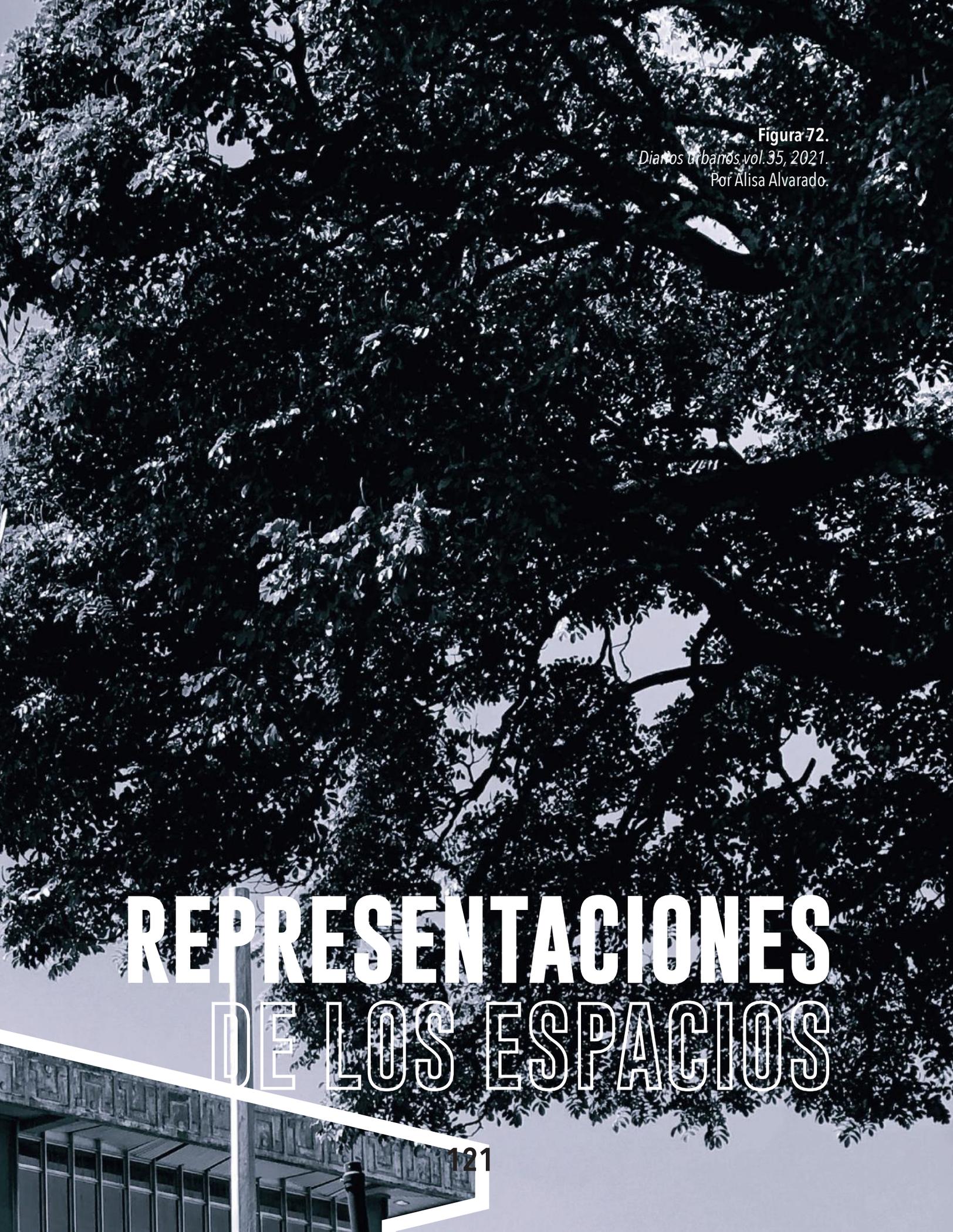


Figura 72.  
*Días urbanos* vol. 35, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

# REPRESENTACIONES DE LOS ESPACIOS

# REPRESENTACIONES<sup>4</sup> DE LOS ESPACIOS

El estudio de los colores de la ciudad se llevará a cabo mediante códigos de color llamados OOPVNTN. El nombre surge como resultado de la reinterpretación del sistema Pantone de comunicación e identificación de color. Este lo que busca es distinguir los colores físico-ambientales de 16 escenarios emblemáticos de Avenida Segunda, a través de un código que parte del nombre de la joya arquitectónica por medio de siglas y el número del cuadrante en el que se encuentra, enumerándolos del 1 al 16 por medio del número antes del PVNTN.

Como se muestra en la **figura 74**, la delimitación espacial del sitio consiste en un eje lineal compuesto de 18 cuadrantes los cuales incluyen un lado norte y un lado sur de la avenida.

**Figura 73.**  
Códigos PVNTN.  
Elaboración propia.



Donde el primer número del código representará el cuadrante, del 1 al 18 y el segundo le corresponderá a la ubicación dentro de ese cuadrante, donde 1 es el norte y el 2 el sur.

Lo más importante de esta última etapa de análisis es recopilar los diversos códigos visuales que conforman la imagen urbana de esta zona de la ciudad, para finalmente, establecer qué tipo de comunicación visual poseen, clasificándolos en escalas de información de contrastes urbanos y continuidad espacial. Los colores urbanos se analizarán por cuadrantes, se presentarán los diversos escenarios dentro de ellos para determinar si existe armonía entre ellos o si se distorsionan entre sí, lo cual afectaría la memoria urbana y el comportamiento de los individuos.



**Figura 74.**  
Mapa Cuadrantes urbanos.  
Elaboración propia.

Figura 75.  
*Diarios urbanos vol.36, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

# COLORES DE LA CIUDAD

**Figura 76.**  
01PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

Unos de los escenarios más emblemáticos del análisis fue el parque de La Merced y la iglesia ubicada al costado este. Estos, aunque se encuentren en diferentes cuadrantes <1 y 2>, presentan dinámicas visuales interesantes. Estos cuadrantes dialogan por el arraigo cultural, el cual viene desde la época colonial, la configuración espacial del Parque de la Merced <PBC1-2> permite tener un panorama amplio gracias a su apertura, la escala de los edificios a su alrededor se mantiene baja, y el conjunto de árboles proporciona unas condiciones climáticas que le otorga una atmósfera verde y agradable. Por el otro lado, la Iglesia <ILM2-2> exhibe una paleta de colores que representa sentimientos de paz, limpieza y pureza, sin embargo, esto no se refleja con las escenas vividas, por la cantidad de basura que se acumula en los alrededores.



**01PVNTN**  
1-2  
  
**PBC**

**Figura 77.**  
*02PVNTN*, 2021.  
Por Alisa Alvarado.



**02PVNTN**  
2-2  
  
**ILM**

Figura 78.  
03PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.



YOU PILE UP ASSOCIATIONS  
THE WAY YOU PILE UP BRICKS.

**MEMORY**  
ITSELF IS A FORM OF  
*ARCHITECTURE.*

- Louise Bourgeois



03PVNTN

5-1



BCR

El BCR <BCR5.1> se ubica en el cuadrante 5, distinguido como una esquina emblemática desde que era conocido como el "banco negro". Se presentaba como un edificio sobrio por su tonalidad oscura que le otorgaba el granito. Sin embargo, desde su intervención este ha tomado una imagen más corporativa y comercial con el uso de los colores rojo, blanco y azul para proyectar un sentimiento de poder financiero, devolviéndole así, la energía que evidencian las escalas de actividad de la senda.



Figura 79.  
04PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.



Figura 80.  
05PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

El antiguo cine Palace <ACP7-1> ubicado en el cuadrante 7, ha sufrido de una serie de transformaciones a lo largo de la historia. Empezó como una joya arquitectónica art déco en Costa Rica, para pasar a ser un centro de comidas rápidas con una paleta de colores más llamativa y comercial para finalmente cambiar, repentinamente, a una fachada completamente roja; lo cual viene a romper con el hilo histórico de esta zona. Ubicado al lado del Teatro Melico Salazar <TMS7-1>, con su código de color neutral que ayuda a resaltar su estética neoclásica, fragmentó la continuidad y armonía espacio-ambiental, generando un impacto y una distorsión visual del lado norte de la avenida.

Sin embargo, la oposición de lenguajes no termina ahí, la calle se ha convertido en el límite entre las escenas del norte y el sur. El parque Central <PC7-2> como el corazón de la ciudad, un medio físico verde, fresco, escenario de actividades y manifestaciones culturales. Este cuadrante se siente como una constante batalla de expresiones de color que influyen en las condiciones ambientales del sitio. Con dos polos, uno como una cápsula de serenidad y el otro como una pieza de historia dividida en dos.

**Figura 81.**  
*06PVNTN, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



**06PVNTN**  
7-2  
PC

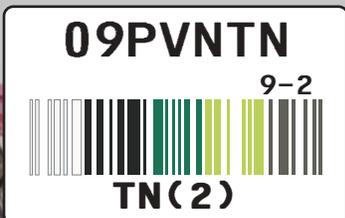
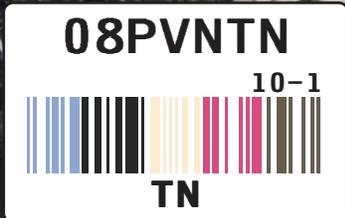


**Figura 82.**  
*07PVNTN, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



El Banco Popular <BP9-2> como la esquina emblemática del cuadrante 9 del lado sur, con una apariencia más ejecutiva gracias a la secuencia de arcos de su fachada, además de la tonalidad gris fría que representa el orden y la constancia. Esta gran masa de concreto genera un ambiente más fresco y agradable al pasar, es un lugar limpio con la apertura de la esquina para generar una sensación de amplitud, el edificio no se siente masivo o invasivo.

**Figura 83.**  
*08PVNTN, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



El Teatro Nacional <TN10-1> en el cuadrante 10, se presenta como una obra neoclásica con una cubierta rojiza y muros neutrales para crear un contraste armonioso y romántico entre las texturas y las ventanas del edificio. Sin embargo, también presenta una variación en su código PVNTN, es uno de los escenarios que exhibe dos códigos visuales, <TN10-1(2)>. Este se mantiene más neutral en relación con la fachada, pero ahora es una atmósfera verde, serena, genera mucha paz. Este conjunto de árboles le otorga un confort climático a la fachada sur, lo cual la convierte en el lugar ideal para transitar.

**Figura 84.**  
*09PVNTN, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

Figura 85 .  
10PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado



El Edificio de la CCSS <CCSS11-2> como el reflejo del Movimiento Moderno localizado en el cuadrante 11, con una grilla de llenos y vacíos creando un ambiente de tranquilidad con esa tonalidad azul para reflejar la salud y la protección, acompañado de unos grandes muros de concreto expuesto a los costados este-oeste con pequeños detalles en amarillo para proyectar inteligencia y orden. De igual manera este gran edificio es acompañado por la Torre Jenaro Valverde Marín <TJVM11-2> del lado sur, con un aspecto pesado característico de movimiento brutalista, con el concreto de protagonista para resaltar los patrones estructurales del edificio. Juntos dialogan en armonía gracias a sus configuraciones geométricas, además de presentar una escala similar.



**11PVNTN**  
 11-2  
  
**TJVM**

**Figura 86 .**  
*11PVNTN, 2021.*  
 Por Alisa Alvarado.

Figura 87.  
12PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.



El Arco Chino <AC (12-13)2> que se encuentra entre dos cuadrantes como la puerta de Calle 9, conocido como el Paseo de los Estudiantes, en alto de color rojo para reflejar calidez, alegría y buena suerte. Rodeado de un entorno colorido con tonalidades amarillas generando una atmósfera llena de energía y optimismo.



Figura 88.  
13PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

**13PVNTN**  
14-1  
CA



Figura 89.  
14PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

**14PVNTN**  
14-2  
ASECCSS



Figura 90.  
15PVNTN, 2021.  
Por Alisa Alvarado.

**15PVNTN**  
14-2  
RLE

La Caja de Ande <CA14-1> como una masa blanca minimalista en el norte del cuadrante 14, con algunos detalles en metal creando contraste y dimensión, además del espejo de agua en su fachada principal que genera una sensación de paz al escuchar el agua caer. Atravesando la calle en el sur, se encuentra el edificio de la ASECSS <ASC14-2> presentándose como una caja de vidrio, con tonalidades de azul, con unos elementos en amarillo, con un lenguaje parecido a los otros edificios gubernamentales de otros cuadrantes. Imagen corporativa, entendimiento y poder. Continuando por el lado sur, se encuentra el Restaurante El Lobo Estepario <RLE14-2> con una escala pequeña, una fachada llena de ilustraciones de comida de colores, además de un alero turquesa que amarra ese pedacito de arte y cultura en este sector de San José.

Finalmente, el último escenario emblemático de los colores de la ciudad, El Museo Nacional <MN16-1> ubicado en el cuadrante 16. Un complejo arquitectónico con una tonalidad de amarillo agradable a la vista que genera una atmósfera de alegría y calidez como un día de verano. Dialogando con la plaza de la democracia al costado oeste, con un panorama amplio para apreciar una secuencia de piezas arquitectónicas en el entorno.



**Figura 91.**  
*16PVNTN, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.



**16PVNTN**

16-1

**MN**

# VISUALES CÓDIGOS ALZNVFEZ CÓDIGOS

CÓDIGOS VISUALES 23AVZIV 20AID00 CÓDIGOS VISUALES

CÓDIGOS ALZNVFEZ CÓDIGOS VISUALES CÓDIGOS ALZNVFEZ CÓDIGOS

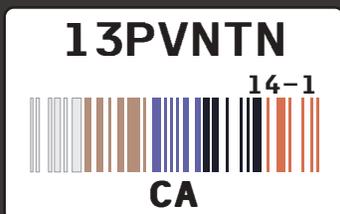
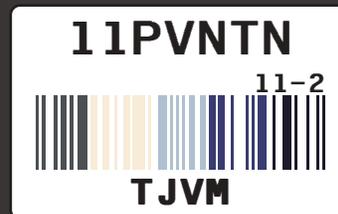
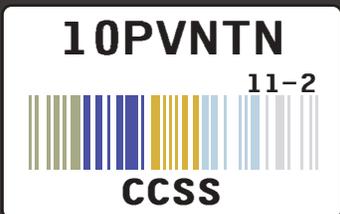
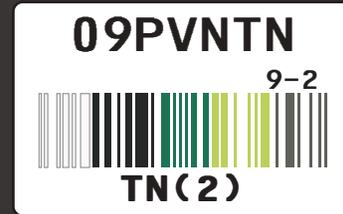
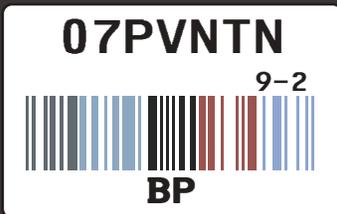
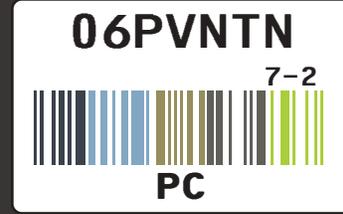
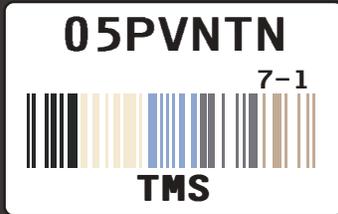
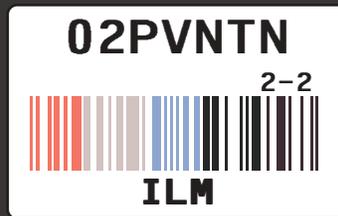
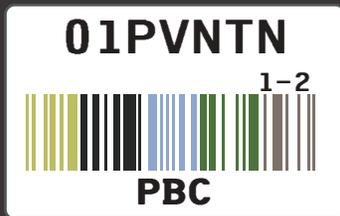
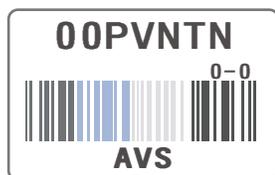


Figura 92.  
Códigos visuales, 2021.  
Elaboración propia

ALZNVFEZ CÓDIGOS VISUALES CÓDIGOS

**Figura 93.**  
Código PVNTN Avenida Segunda.  
Elaboración propia.



Para concluir el estudio de la representación de los espacios en relación con la comunicación visual y memoria urbana, se expone que Avenida Segunda exhibe diversos códigos de color presentes dentro de ella. Muchos de estos se encuentran en armonía porque trabajan una sintonía de colores, sin embargo, una gran parte de los edificios emblemáticos que existen y ayudan a la creación de los imaginarios urbanos, generan contrastes y distorsiones en la imagen urbana del sitio, por los cambios bruscos de colores y texturas rompiendo la continuidad visual y física que en algún momento existió entre las edificaciones.

Como resultado del análisis de los colores de ciudad, se puede definir que existe un común denominador en la paleta de color, esto refleja aspectos negativos y positivos, en donde se evidencia una realidad en tonos fríos, lo cual representa una ciudad más neutra, ordenada y constante; sin embargo la sintonía de color no se percibe por la saturación visual de elementos aleatorios como el exceso de rótulos y aleros de distintas texturas y tamaños, además del inadecuado tratamiento a nivel rasante por el repentino y consecutivo cerramiento de panoramas en algunas zonas de la avenida, los cuales no permiten apreciar los edificios en su totalidad, asimismo como el exceso de contaminación ambiental y sonora actual, como lo reflejan los espacios de representación, identificando la ciudad como sucia, poco memorable y en progresivo deterioro.

La escasez de arborización en algunas partes de la avenida crea fragmentos vegetales aleatorios dentro de la senda, recreando una imagen mucho más sucia y menos verde, influyendo en los comportamientos sociales de las masas por las altas temperaturas que, incita a los usuarios a aglomerarse en zonas donde predomina la sobra, creando una saturación que impide el flujo libre y constante en las aceras como se exhibe en la práctica espacial.

Surge un desbalance visual estableciendo focos sensoriales cambiantes a lo largo de la senda, por lo tanto, es importante rescatar la salud urbana del espacio, a través de la consistencia de una serie de elementos que ayuden a tratar factores como la escala urbana y elementos vegetales balanceados a lo largo de la senda para mejorar de manera paulatina la imagen urbana y la vivencia del espacio de los individuos dentro de Avenida Segunda.





# LA FORMA DEL ESPACIO

---

# FORMA DEL ESPACIO <sup>5</sup>

---

En el último capítulo de la investigación, se desarrollará el planteamiento de las pautas de regeneración urbana en Avenida Segunda. Estas pautas, son recomendaciones basadas en el análisis de sitio, previamente realizado, funcionando complementariamente entre sí. Las mismas pueden ser recreadas como un plan piloto, siendo estrategias de prueba y error para evaluar los impactos positivos y/o negativos en relación con la ciudad de San José. De esta manera, se demostrará si las pautas son eficaces de manera colectiva y/o individual en el sitio, aplicándose de manera paulatina para comprobar resultados.

El modelo de la *Forma del Espacio* se clasifica en tres categorías, las cuales abarcan la modificación espacial, reubicación, zonificación y delimitación y, por último, reglamentación de usos. El objetivo principal de las pautas, se basan en los resultados de las tres analogías de estudio del capítulo anterior, con la finalidad de descentrificar la senda para crear un balance a lo largo de la misma, creando modificaciones físico-espaciales para que la ciudad funcione colectivamente con los usuarios.

## MODIFICACIÓN DEL ESPACIO

Los códigos de configuración espacial se basan en una guía de distribución de los elementos urbanos dentro de San José; creando una práctica social por parte de los usuarios, de uso y vivencia del sitio. Su objetivo, es la búsqueda de la modificación del espacio para potencializar el valor urbano-social de Avenida Segunda, mejorando por medio de estas variables, la vida urbana de los individuos en los núcleos urbanos de la ciudad, como las paradas de autobús, los quioscos de venta, arborización, iluminación y el mobiliario urbano. La codificación de las modificaciones espaciales, buscan la diversificación de las cuadras en términos de uso urbano, mediante nuevas distribuciones universales para el sitio, tratando atributos del espacio con el fin de disminuir el desbalance causado por la aglomeración, saturación y la aleatoriedad de la actividad urbana.

Dentro de las configuraciones espaciales, las categorías de actividad se clasifican en dinámicas y estáticas, explorando diversas composiciones para crear una armonía continua en la senda, para establecer un uso urbano mixto y evitar la imparcialidad de la ciudad. El primer común denominador en los códigos se representa por medio de la amplitud de la acera, debido a que la práctica espacial refleja un factor importante en términos de flujos y movilidad de los peatones, en donde el espacio no responde a la cantidad de actividad. El otro común denominador, se determina con la apertura de las esquinas, delimitando el espacio en los bordes de las cuadras, con el fin de evitar la saturación en conjunto con los pasos peatonales. La acera y la amplitud de las esquinas, debe permitir un flujo constante y libre para posibilitar el juego de los núcleos urbanos, los cuales se identifican como el conjunto de elementos y componentes variables en la codificación.

**Figura 95.**  
*Diarios urbanos vol. 39, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

Los elementos urbanos se definen por ser tangibles y de uso diario, permitiendo el intercambio de las actividades socioculturales dentro de Avenida Segunda. Clasificándose en las paradas de autobús, los puestos de venta o quioscos y el mobiliario urbano. Los componentes urbanos son los complementos a nivel físico-ambiental para el desarrollo de las actividades dentro de la senda. Organizándose en la vegetación alta o baja y la iluminación.

Parte de las recomendaciones de la estructuración espacial, es evitar la saturación de las aceras, creando en las pautas, límites que varían dependiendo entre los elementos y componentes. Las configuraciones de los elementos urbanos tendrán un máximo de tres por cuadra, ya que son los que abarcan un área mayor y actualmente son los que se encuentran obstruyendo el flujo libre peatonal. Por otro lado, la distribución de los componentes urbanos se define con un mínimo de tres por cuadra, debido a la escasez que se evidencia en el sitio según la etapa analítica y a la percepción de los usuarios en la fase de los espacios de representación.

A continuación, se presentarán las configuraciones espaciales personificadas por diagramas, categorizados en tres prototipos. El primer conjunto, se delimita por las características de las paradas de autobús, como puntos de llegada y de partida, la segunda agrupación, se distingue por presentar sectores de estancia, acompañados del componente vegetación y para finalizar, se encuentra el tercer grupo, diferenciado por interpretar zonas de paso agregándole pequeños núcleos de dispersión a la ciudad.



# CONFIGURACIONES ESPACIALES

**Figura 96.**  
Diagrama CE-01.  
Elaboración propia.



En las **figuras 96 y 97**, se presenta el primer conjunto de diagramas, mostrando el común denominador de las paradas de autobús. Actualmente, la alta presencia de buses en la senda se debe al ingreso y salida de usuarios por medio del transporte público, siendo estas propuestas promotoras de potenciar y promover el uso del traslado urbano estatal.

En la **figura 96**, se muestran dos paradas de autobús en los extremos, creando focos de transporte en las esquinas balanceado por un puesto de venta en el centro, el cuál atrae a los usuarios y permitiendo así un intercambio, finalizando con el componente urbano de iluminación, agregándole un valor de seguridad al sitio. La **figura 97**, pauta de igual forma al diagrama anterior, las paradas de autobús a los bordes, con la diferencia de proyectar en la mitad una zona para colocar mobiliario urbano, creando una zona de descanso entre la actividad de la vía, acompañándose de vegetación para generar una sensación agradable entre componentes y elementos urbanos.

## Elementos Urbanos

- Mobiliario Urbano  Parada de autobús   
Puestos de venta o quioscos 

## Componentes Urbanos

- Iluminación  Vegetación 



**Figura 97.**  
Diagrama CE-02.  
Elaboración propia.

# CONFIGURACIONES ESPACIALES

**Figura 98.**  
Diagrama CE-03.  
Elaboración propia.



## Elementos Urbanos

- Parada de autobús
- Mobiliario Urbano
- Puestos de venta o quioscos

## Componentes Urbanos

- Vegetación
- Iluminación

La segunda agrupación, como se representa en las **figuras 98 y 99**, muestra la similitud en el mobiliario urbano planteado. En la actualidad, según los resultados de los espacios de representación, los usuarios no perciben equipamiento sobre la senda, proyectando mediante estas propuestas, incentivar la colocación de este para el uso dentro de Avenida Segunda.

En la **figura 98**, se presentan dos puestos de venta en los extremos de la vía, esta demarcación, se encuentra actualmente dentro de la malla de la ciudad, siendo un factor destacado en el sitio, acentuando el mobiliario urbano en el centro de ambos, proporcionando un respiro en conjunto con la vegetación propuesta. La **figura 99**, coloca el equipamiento urbano en los costados, brindándole a las cuadras un descanso de la actividad de la ciudad, con la parada de autobús en el medio se reaviva el dinamismo disminuyendo poco a poco por la arborización que lo acompaña.



**Figura 99.**  
Diagrama CE-04.  
Elaboración propia.

# CONFIGURACIONES ESPACIALES

**Figura 100.**  
Diagrama CE-05.  
Elaboración propia.



El tercer grupo, como muestran las **figuras 100 y 101**, presentan su semejanza en la implementación de componentes urbanos como la vegetación y la iluminación, para aquellos sitios de tránsito fluido. En estos diagramas, se destaca la modificación del espacio, el cual le proporciona, valores agregados a la senda acompañando al espacio existente.

La **figura 100**, señala como punto focal, el uso del mobiliario urbano, como acaparador del núcleo actividad en la vía, custodiado por vegetación para refrescar el sitio e iluminación generadora de sensaciones de protección en los extremos. El último esbozo, la **figura 101**, se percibe como un lugar de paso, para aquellas cuadras con menos dinamismo, generada solamente con componentes urbanos; la vegetación y la iluminación crean una visual agradable al usuario y establecen nuevas percepciones en la ciudad.

Las configuraciones espaciales son intercambiables, pues las variaciones de cada una de las categorías buscan impulsar el uso de los diversos componentes y elementos urbanos.

## Elementos Urbanos

- Mobiliario Urbano 
- Parada de autobús 
- Puestos de venta o quioscos 

## Componentes Urbanos

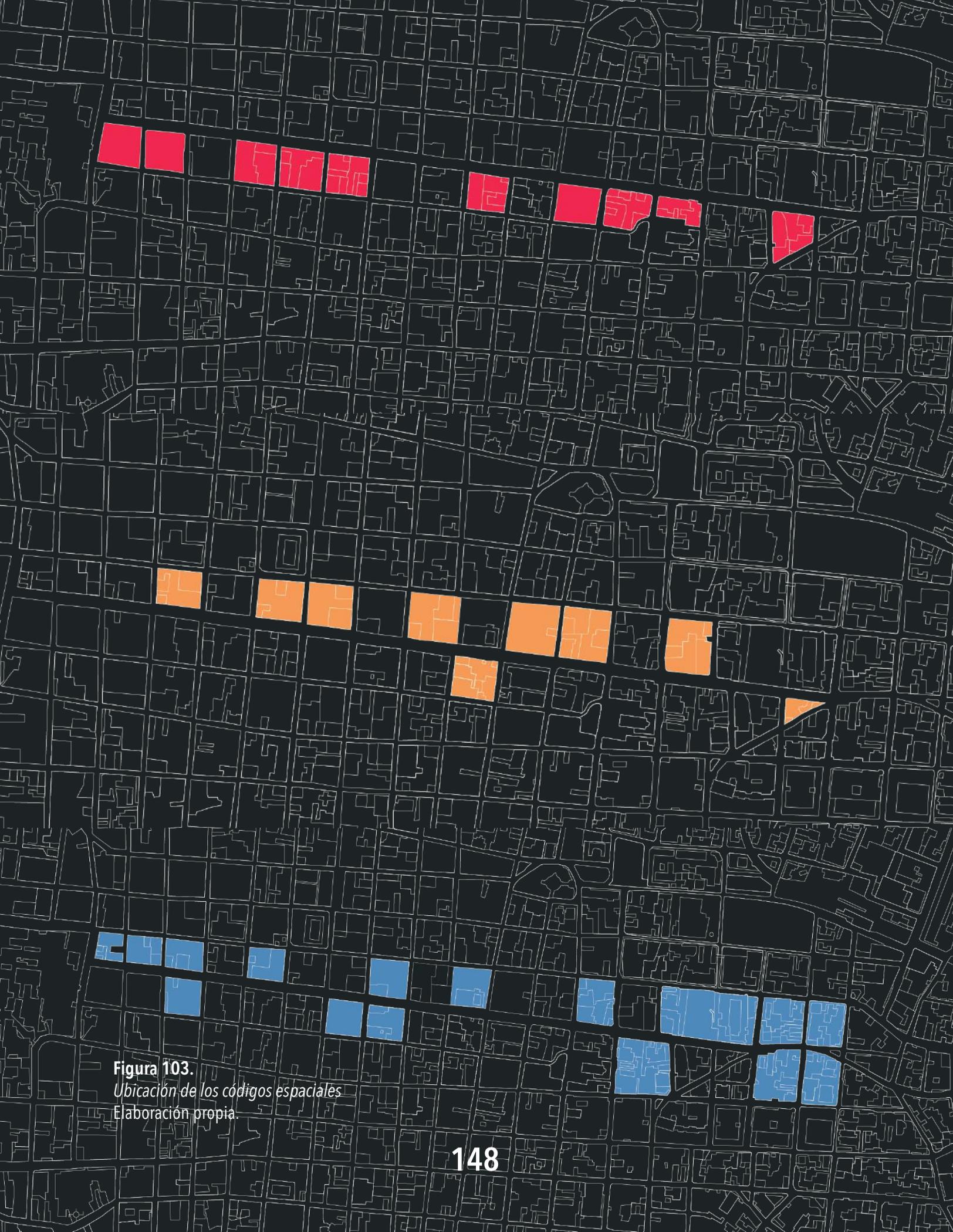
- Iluminación 
- Vegetación 



**Figura 101.**  
Diagrama CE-06.  
Elaboración propia.

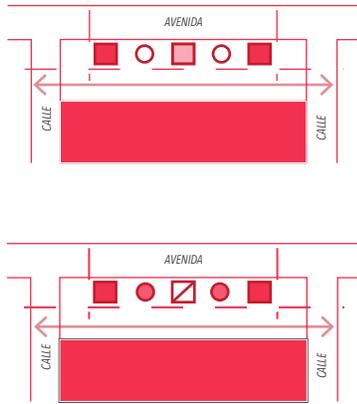


Figura 102.  
*Diarios urbanos vol.40, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

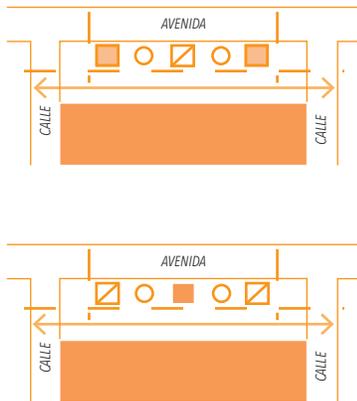


**Figura 103.**  
*Ubicación de los códigos espaciales*  
Elaboración propia.

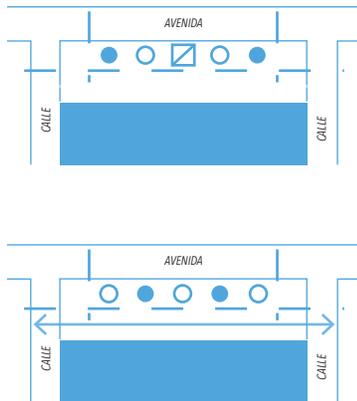
**Figura 104.**  
CES-01  
Elaboración propia.



**Figura 105.**  
CES-02  
Elaboración propia.



**Figura 106.**  
CES-03  
Elaboración propia.



Como se muestra la **figura 103**, esta triada de colores representa las tres categorías de códigos espaciales que esta ubicados en diversas cuadras al largo de Avenida Segunda. Partiendo de la primera agrupación, las paradas de autobús representándose con el rojo. Estas se localizarían en las cuadras orientadas al sur, donde actualmente presentan un alto flujo de peatones y centros de aglomeración por los puntos de transporte estatal, con el fin de reorganizar estos núcleos de elevado atractivo social que obstruyen el flujo peatonal.



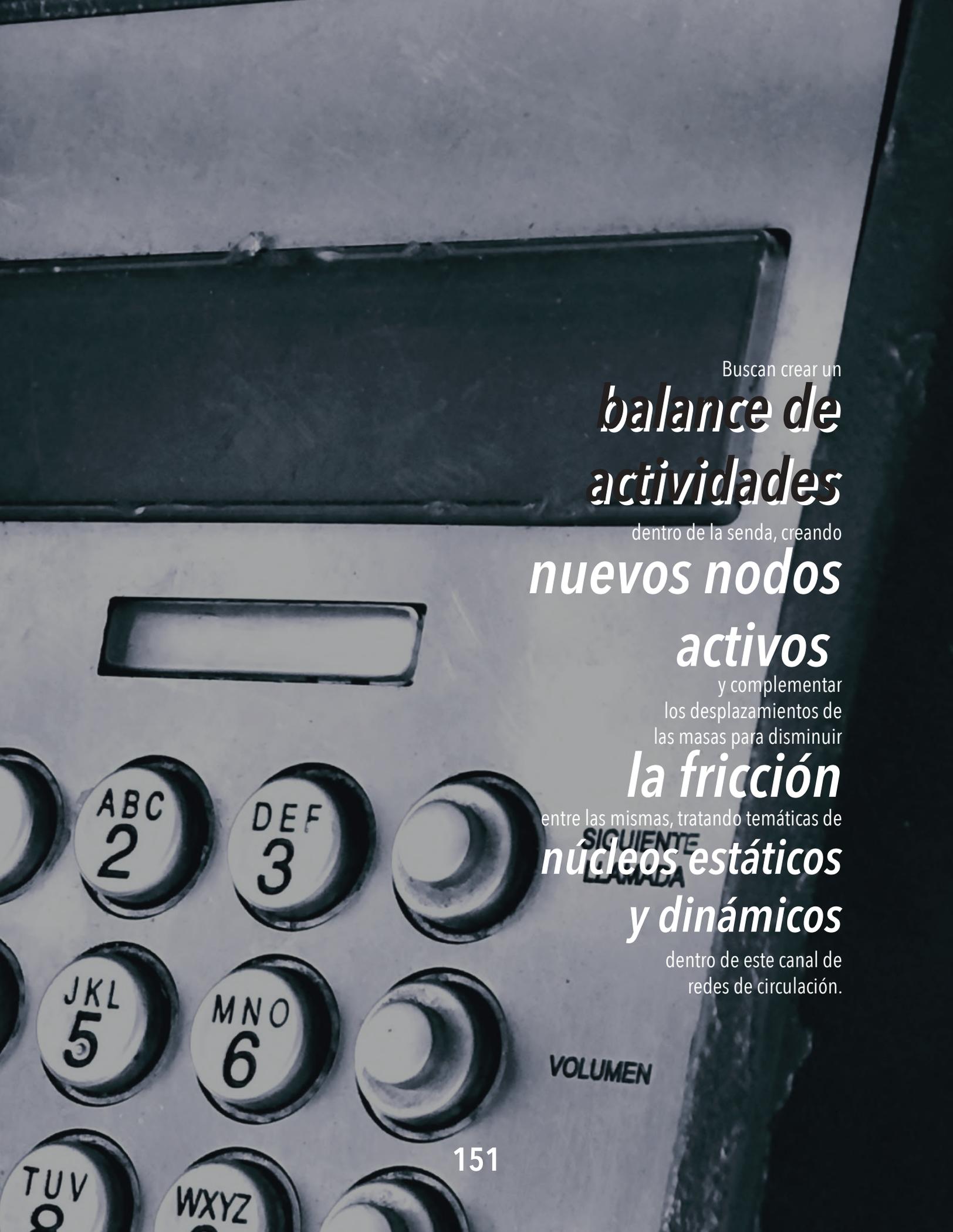
Continuando con los sectores de estancia como la segunda codificación en naranja. Estos que buscan reacomodar los puestos de venta que actualmente se encuentran dispersos, así como la expansión de la actividad hacia el norte de la avenida donde existe una falta de mobiliario y estaciones dinámicas.



Para finalizar con las zonas de paso en azul, como los potenciadores del uso de elementos urbanos a través del uso de arborización para disminuir la contaminación y el alumbrado público para proporcionar mayor seguridad en esta parte de la ciudad. Trabajando como complementos del entorno para mejorar la imagen de la ciudad y la vivencia de los usuarios.

**Figura 107.**  
*Diarios urbanos vol.41, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

El enfoque de los diagramas se deriva a complementar todos los núcleos urbanos en la codificación, originando armonía entre ellos. Demostrando que los elementos y los componentes urbanos son capaces de coexistir en la misma cuadra, siguiendo los lineamientos establecidos anteriormente, fusionándose, creando mixticidad y formulando múltiples configuraciones intercambiables para emplazar en la ciudad.



Buscan crear un

# *balance de actividades*

dentro de la senda, creando

# *nuevos nodos*

# *activos*

y complementar los desplazamientos de las masas para disminuir

# *la fricción*

entre las mismas, tratando temáticas de

# *núcleos estáticos*

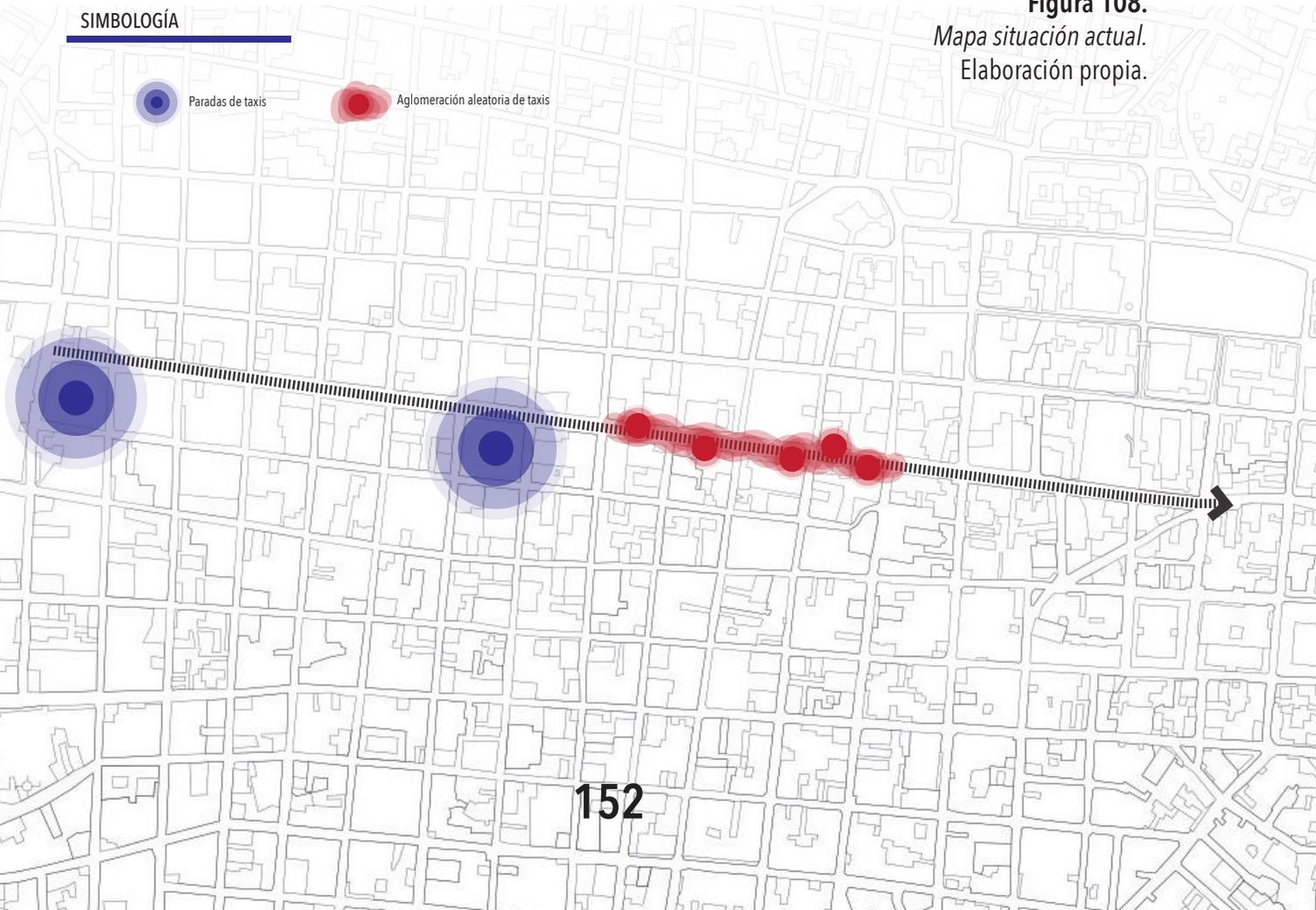
# *y dinámicos*

dentro de este canal de redes de circulación.

## REUBICACIÓN, ZONIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN

Las pautas que se desarrollarán en la categoría de reubicación no son cambios propiamente del espacio, sino variaciones en la ubicación de factores que acompañan a la movilidad de los peatones. En primer lugar, se encuentran las paradas de taxi. Como se observa en la **figura 108**, esas se encuentran culturalmente establecidas en los perímetros de los parques en el sur de la avenida, abarcando uno o dos costados de estos. Sin embargo, este grupo de individuos ha convertido sitios aleatorios de la ciudad anexos a otros puntos focales de actividad, ocasionando aglomeraciones y obstrucciones dentro de otras redes de circulación presentes, como las líneas de autobús.

Las mayores aglomeraciones de taxis se encuentran en los primeros dos tercios de la avenida, es importante replicar estos nodos de conexión en las zonas con baja actividad, pues el sitio no posee otro polo dinámico al sur, una alternativa para reubicación sería un posible eje lineal que permita recolectar estos micronúcleos que actualmente se encuentran dispersos de manera desordenada por la senda, y relocalizarlos. Las calles como conexiones transversales presentan menor flujo activo, convirtiéndolas en la opción ideal para una posible parada de taxis. Actualmente este fenómeno está presente en Calle 11 al costado oeste del Edificio de la Caja de Ande.



Este, aunque es de menor escala comparado a las otras paradas, permite un flujo vehicular sobre la calle. Como se observa en la **figura 109**, existen otras calles de bajo tránsito, un claro ejemplo de esto sería Calle 13. Rodeada de comercios, próxima a la Plaza de la Democracia, figura ser uno de los ejes ideales para la reubicación de una nueva parada de taxis. De esta forma, los posibles bloqueos que se dan en la senda podrían disminuir, permitiendo el flujo libre de los vehículos, así como un nuevo imán de actividad para incentivar el balance urbano dentro de Avenida segunda.

Por otro lado, estas nuevas localizaciones deben ser demarcadas para lograr microzonificaciones dentro de los espacios, tal como se vive con las ciclovías en la capital, estas nuevas paradas deben de presentar una limitación físico-espacial para evitar bloqueos de los flujos.

El objetivo de las pautas es lograr la armonía entre los componentes urbanos, por lo tanto, es importante separar sin desasociarlos, para permitir el funcionamiento interno y natural que tiene la ciudad. Así como actualmente la senda presenta sus divisiones de carriles, debería de existir un carril exclusivo para líneas de autobús. Como se exhibe en la práctica espacial, el sur presenta el tránsito más fuerte de líneas de transporte estatal, sin embargo, estas se ven obstaculizadas por diversos factores como los micronúcleos de taxis dispersos aleatoriamente, vehículos privados parqueados, incluso la propia saturación de las paradas de autobús aglomeradas en una sola cuadra. Esta delimitación permitirá trabajar en relación con las configuraciones espaciales previamente explicadas para promover el uso del transporte público y permitirles a las múltiples redes de circulación funcionar, sin crear fricción entre ellas.

**Figura 109.**  
Mapa pautas de reubicación.  
Elaboración propia.



## REGLAMENTACIÓN DE USOS

Para finalizar, estarían las reglamentaciones de usos. Estas se presentarán como lineamientos ya establecidos, sin embargo, el objetivo de las pautas de estructuración espacial es presentar alternativas para sus aplicaciones, basado en los resultados de la etapa analítica que trabajen en función con las configuraciones espaciales.

La práctica espacial expone una lista de fenómenos que contribuyen o causan caos dentro de la senda. Vehículos parqueados que obstruyen con el tránsito libre, las paradas informales de taxis dispersas, así como las zonas de carga y descarga que dialogan con la alta presencia de comercios. Estos representan una de las principales problemáticas del congestionamiento vial actual.

El Ministerio de Obras Públicas (2002) exhibe que los horarios donde se permite la labor de carga y descarga es entre las veinte horas a las cinco y treinta horas, de lunes a viernes. Sin embargo, en el sitio se presenta el incumplimiento de este ya que, en los escenarios de viernes y sábado, las zonas de carga y descarga se mantuvieron activas y produjeron obstrucciones en la senda.

Por el otro lado, los horarios en los domingos y feriados no presentan ningún tipo de restricción siempre y cuando no generen situaciones de congestionamiento vehicular (MOPT, 2002). El domingo se mostró como el día de menor actividad vehicular dentro de Avenida Segunda, aunque estas zonas se presentaron bastante aglomeradas a los costados de la vía, las obstrucciones se mantuvieron bajas. El modelo urbano proyecta el domingo como el escenario ideal para la apertura de las zonas de carga y descarga sin restricciones de horarios como ya está establecido.

Permitiendo tener un día fijo a la semana más los feriados, para el establecimiento de estas estaciones estáticas que trabajan en relación con los comercios. Las nuevas aplicaciones son enfocadas propiamente para Avenida Segunda y se basan en los resultados de la práctica espacial, las cuales son proyectados en relación con el enfoque de la propuesta. Al igual que las configuraciones espaciales, estas nuevas aplicaciones de normativa se tienen que presentar y aplicar para medir resultados en el impacto positivo o negativo. Es importante crear esa cultura urbana de uso de los espacios de manera consciente para mejorar paulatinamente la ciudad.



**Figura 110.**  
*Diarios urbanos vol.42, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

# CONCLUSIONES

Al retomar la pregunta de investigación del presente trabajo, las pautas se desenvuelven como acciones necesarias a nivel físico espacial, para disminuir el deterioro urbano de Avenida Segunda. Se proyecta como un proceso paulatino de regeneración para la ciudad de San José.

El nuevo modelo busca codificar cada una de las escalas de análisis para definir la forma del espacio del sitio por medio de tres factores principales que la determinan como una senda longitudinal y porque debería de ser estudiada. Delimitándola como, un canal compuesto de redes, dinámico con focos fuertes estáticos de actividad, cambiante, presentando dualidad por sus polos, un área compleja, heterogénea, con escala media, una paleta de colores en su mayoría homogénea y personificándose con una apreciación sensorial caótica y a su vez ordenada.

El planteamiento del modelo de *la forma del espacio* expone cómo la ciudad se encuentra en un constante deterioro, en donde la vida urbana no es ideal, óptima ni saludable; el medio físico ni las prácticas sociales trabajan en relación uno con el otro de la manera más efectiva, resultando en una falta de cultura urbana por parte de los individuos además de un entorno desordenado y caótico. El sitio carece de una serie de elementos a nivel físico ambiental que limitan la cantidad de experiencias y expresiones culturales por parte de los usuarios.



Figura 111  
Diarios urbanos vol.43, 2021  
Por Alisa Alvarado



El nuevo modelo busca establecer lineamientos como recomendaciones dentro de un proceso cambiante donde mide su eficacia y los impactos positivos o negativos sobre el medio ambiente y sus individuos. Mejorar la percepción y las experiencias para aquellos que la visitan, modelando espacios cohesivos e inclusivos que integren las necesidades colectivas e individuales de los usuarios.

La reglamentación espacial, con sus códigos de diagramas, presentan los núcleos urbanos, los cuales evidencian que los elementos y los componentes urbanos funcionan de manera intercambiable para una trama urbana dinámica, generando dinamismo y mixticidad, expandiendo y creando nuevos centros de atractivo social en otras partes de la ciudad, balanceando ambos polos este-oeste y norte-sur para no perder esa continuidad cultural a lo largo de la senda. Opuesto a la reubicación y delimitación de las redes de circulación y nodos estáticos, las cuales se presentan como un límite físico espacial preciso para emplazar en el eje, reubicando focos dispersos de actividad para ordenarlos en una zona determinada de la ciudad. Trabajando en conjunto con la reglamentación de usos, la cual busca reinterpretar los lineamientos existentes y encontrar alternativas de uso basado en los resultados de la etapa analítica para determinar cuáles serían los escenarios ideales que funcionarían en relación con las primeras dos escalas del modelo urbano.

Para finalizar, estos tres niveles buscan establecer nuevo sistema de estudio y proyección de las ciudades a nivel nacional, donde es necesario analizar los dos grandes factores que componen los centros urbanos, siendo su forma tangible modificable y sus individuos, para entender de manera global cómo se comporta el entorno y como estos actúan dentro de él.





**Figura 112.**  
*Diarios urbanos vol.44, 2021.*  
Por Alisa Alvarado.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Abreu, J. L. (2012). Hipótesis, Método & Diseño de Investigación (Hypothesis, Method & Research Design). *Daena* 7 (2):187-197.  
Recuperado de [http://www.spentamexico.org/v7-n2/7\(2\)187-197.pdf](http://www.spentamexico.org/v7-n2/7(2)187-197.pdf)
- Alexander, C. (2006). *The Heart of the City. The Necessary Binding Force That Creates the Core of Every City*.  
Recuperado de <http://www.livingneighborhoods.org/library/the-heart-of-the-city-v18.pdf>
- Argan, G.C. (1973). *El Concepto Del Espacio Arquitectónico desde el Barroco a nuestros días*.  
Recuperado de <https://historiandotodos.files.wordpress.com/2014/04/argan-giulio-el-concepto-del-espacio-arquitectc3b3nico-desde-el-barroco-a-nuestros-dc3adas.pdf>
- Bassand, M. Kaufmann, V. y Joye, D. (2001). *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausana, Suiza: Presses polytechniques et universitaires romandes.  
Recuperado de <https://books.google.co.cr/books?id=ITO3QQK86OQC&printsec=frontcover&dq=Enjeux+de+la+sociologie+urbaine&hl=es-419&sa=X&ved=2ahUKEwjb17Cl6eXvAhWYQjABHYsyDOMQ6AEwAHoECAMQAg#v=onepage&q=Enjeux%20de%20la%20sociologie%20urbaine&f=false>
- Bazant, S. J. (1983). *Manual de Criterios de Diseño Urbano*.  
Recuperado de <https://urbanismodos.files.wordpress.com/2014/07/manual-de-criterios-de-disec3b1o-urbano-jan-bazant-s.pdf>
- Bertaud, A. (2001). *Metropolis: A Measure of the Spatial Organization of 7 Large Cities*.  
Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/238775276\\_Metropolis\\_A\\_Measure\\_of\\_the\\_Spatial\\_Organization\\_of\\_7\\_Large\\_Cities](https://www.researchgate.net/publication/238775276_Metropolis_A_Measure_of_the_Spatial_Organization_of_7_Large_Cities)
- Calderón, H., y Roque, J. (s.f.). *La ciudad, el espacio urbano y la globalización*.  
Recuperado de <https://archivouel.tripod.com/fglob.pdf>
- Choay, F. (1970). *Urbanismo. Utopías y Realidades*. Barcelona, España: Lumen.
- Delgado, M. (2018). El urbanismo contra lo urbano. La ciudad y la vida urbana en Henri Lefebvre. *REVISTARQUIS*, 7(1). Doi: <https://doi.org/10.15517/ra.v7i1.31895>
- Lamy, B. (2006). Sociología urbana o sociología de lo urbano. *Estudios Demográficos y Urbanos*, 21(1),211-225.Doí:<http://dx.doi.org/10.24201/edu.v21i1.1267>
- Leva, G. (2005). *Indicadores de Calidad de Vida Urbana. Teoría y Metodología*.  
Recuperado de [http://hm.unq.edu.ar/archivos\\_hm/GL\\_ICVU.pdf](http://hm.unq.edu.ar/archivos_hm/GL_ICVU.pdf)
- Lynch, K. (2008) *The Image of the City*.  
Recuperado de <https://taller1smcr.files.wordpress.com/2015/06/kevin-lynch-la-imagen-de-la-ciudad.pdf>
- Massiris, A., Espinoza, M., Ramírez, T., Rincón, P., Sanabria, T. (2012). *Procesos de ordenamiento en América Latina y Colombia*. (Trabajo fin de máster inédito). Universidad Nacional de Colombia, Facultad de Artes, Colombia.  
Recuperado de <https://www.eafit.edu.co/innovacion/diplomado-oot/sesion3/ProcesosOrdenamientoAmericaLatinaColombia.pdf>

Montes, P. (2011) *El Ordenamiento Territorial como Opción de Políticas Urbanas y Regionales en América Latina y el Caribe*.

Recuperado de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5739/S011111024\\_es.pdf](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/5739/S011111024_es.pdf)

Munizaga, V. G. (2000). *Macroarquitectura: tipologías y estrategias de desarrollo urbano*.

Recuperado de <https://es.scribd.com/doc/281142581/MACROARQUITECTURA-TIPOLOGIAS-Y-ESTRATEGIAS-DE-DESARROLLO-URBANO>

Noguera, E. J. (1998) *Elementos De Ordenación Urbana*. Recuperado de <https://es.slideshare.net/Urba2014/noguera-julio-esteban-elementos-de-ordenacion-urbana>

Programa Estado de la Nación. (2019). *Estado de la Nación 2019*. Recuperado de <https://estadonacion.or.cr/informe/?id=5f2e98c1-f88c-4f51-a151-475c342583ed>.

Pumarino, G. (1975). *Teorías y modelos de la estructura social y espacial urbana*. Revista EURE - Revista de Estudios Urbano Regionales, 4(11). Recuperado de <https://eure.cl/index.php/eure/article/view/858/715>

Salinas, N. A. (2005). *Teoría de las Redes Urbanas*. (A. N. Hernández, Trad.) Recuperado de <https://applied.math.utsa.edu/~yxk833/urbanweb-spanish.pdf>

Sasa, Z. (2017). San José, ciudad y evolución. La pérdida de la cohesión urbana (p. 9-69). On the waterfront. *Public Art. Urban Design. Civic Participation. Urban Regeneration*, 52, 9-69. Recuperado de <https://revistes.ub.edu/index.php/waterfront/article/view/18612/21120>

Urbina C. (1). Imposición Política, Iglesia y modernización urbanística. El caso de la Avenida Segunda de San José, Costa Rica (1951-1972). *Revista De Ciencias Sociales*, (14 3). Doi:<https://doi.org/10.15517/rcs.v0i143.14578>

Wachsmuth, D. (2013). Teoría urbana sin ciudadismo metodológico. (I. González, Trad.) *Urban NSS06*, pp. 22-35.

Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es>

## TABLA DE FIGURAS

| Figuras                                                           | Página |
|-------------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 1 Plaza de la Cultura Fuente: Flickr                       | 1      |
| Figura 2 Mapa de delimitación espacial Fuente: Elaboración propia | 3      |
| Figura 3 Avenida Segunda Fuente: Flickr                           | 6      |
| Figura 4 Avenida Segunda Fuente: Flickr                           | 8      |
| Figura 5 Teatro Nacional Fuente: Flickr                           | 10     |
| Figura 6 San José Fuente: Flickr                                  | 11     |
| Figura 7 Estación del Atlántico Fuente: Flickr                    | 13     |
| Figura 8 Avenida Segunda Fuente: Flickr                           | 14     |
| Figura 9 Museo del Louvre Fuente: Elaboración propia              | 15     |
| Figura 10 Sigils Yurakucho Fuente: Tokyo Street Photo             | 19     |
| Figura 11 Itsukushima Shrine Fuente: Flickr                       | 20     |
| Figura 12 Columbus Avenue San Francisco Fuente: Flickr            | 23     |
| Figura 13 Strut, Shibuya Fuente: Tokyo Street Photo               | 25     |
| Figura 14 Chromodynamics Fuente: Ikazphoto                        | 28     |
| Figura 15 Tokyo City View Fuente: Flickr                          | 30     |
| Figura 16 Sea Nettle Fuente: Flickr                               | 31     |
| Figura 17 Shirakawago Fuente: Flickr                              | 33     |

| Figuras                                                    | Página |
|------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 18 Museo del Louvre Fuente: Elaboración propia      | 36     |
| Figura 19 Museo del Louvre Fuente: Elaboración propia      | 37     |
| Figura 20 Vaporized Memories Fuente: Ikazphoto             | 42     |
| Figura 21 Karasawa River Fuente: Flickr                    | 43     |
| Figura 22 Chikkouen Fuente: Flickr                         | 47     |
| Figura 23 Shinjuku Gyoen Fuente: Flickr                    | 55     |
| Figura 24 Diarios urbanos vol.1 Fuente: Elaboración propia | 56     |
| Figura 25 Uso de Suelo Fuente: Elaboración propia          | 58     |
| Figura 26 Diarios urbanos vol.2 Fuente: Elaboración propia | 59     |
| Figura 27 Diarios urbanos vol.3 Fuente: Elaboración propia | 60     |
| Figura 28 Mapa Escenario 1 Fuente: Elaboración propia      | 62     |
| Figura 29 Diarios urbanos vol.4 Fuente: Elaboración propia | 63     |
| Figura 30 Mapa Acto 1d Fuente: Elaboración propia          | 66     |
| Figura 31 Diarios urbanos vol.5 Fuente: Elaboración propia | 67     |
| Figura 32 Diarios urbanos vol.6 Fuente: Elaboración propia | 70     |
| Figura 33 Diarios urbanos vol.7 Fuente: Elaboración propia | 71     |
| Figura 34 Mapa Acto 2d Fuente: Elaboración propia          | 72     |

## TABLA DE FIGURAS

| Figuras                                                        | Página |
|----------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 35 Diarios urbanos vol.8<br>Fuente: Elaboración propia  | 73     |
| Figura 36 Mapa Acto 3d Fuente:<br>Elaboración propia           | 76     |
| Figura 37 Diarios urbanos vol.9<br>Fuente: Elaboración propia  | 77     |
| Figura 38 Mapa Escenario 2 Fuente:<br>Elaboración propia       | 78     |
| Figura 39 Diarios urbanos vol.10<br>Fuente: Elaboración propia | 79     |
| Figura 40 Diarios urbanos vol.11<br>Fuente: Elaboración propia | 82     |
| Figura 41 Diarios urbanos vol.12<br>Fuente: Elaboración propia | 83     |
| Figura 42 Mapa Acto 1s Fuente:<br>Elaboración propia           | 83     |
| Figura 43 Diarios urbanos vol.13<br>Fuente: Elaboración propia | 84     |
| Figura 44 Diarios urbanos vol.14<br>Fuente: Elaboración propia | 88     |
| Figura 45 Mapa Acto 2s Fuente:<br>Elaboración propia           | 88     |
| Figura 46 Diarios urbanos vol.15<br>Fuente: Elaboración propia | 89     |
| Figura 47 Mapa Acto 3s Fuente:<br>Elaboración propia           | 92     |
| Figura 48 Diarios urbanos vol.16<br>Fuente: Elaboración propia | 93     |
| Figura 49 Mapa Escenario 3 Fuente:<br>Elaboración propia       | 94     |
| Figura 50 Diarios urbanos vol.17<br>Fuente: Elaboración propia | 95     |
| Figura 51 Diarios urbanos vol.18<br>Fuente: Elaboración propia | 99     |

| Figuras                                                            | Página |
|--------------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 52 Mapa Acto 1v Fuente:<br>Elaboración propia               | 99     |
| Figura 53 Mapa Acto 2v Fuente:<br>Elaboración propia               | 99     |
| Figura 54 Diarios urbanos vol.19<br>Fuente: Elaboración propia     | 102    |
| Figura 55 Escenarios urbanos Fuente:<br>Elaboración propia         | 103    |
| Figura 56 Diarios urbanos vol.20<br>Fuente: Elaboración propia     | 104    |
| Figura 57 Diarios urbanos vol.21<br>Fuente: Elaboración propia     | 107    |
| Figura 58 Diarios urbanos vol.22<br>Fuente: Elaboración propia     | 109    |
| Figura 59 Mapas rutas longitudinales<br>Fuente: Elaboración propia | 111    |
| Figura 60 Diarios urbanos vol.23<br>Fuente: Elaboración propia     | 112    |
| Figura 61 Diarios urbanos vol.24<br>Fuente: Elaboración propia     | 115    |
| Figura 62 Diarios urbanos vol.25<br>Fuente: Elaboración propia     | 116    |
| Figura 63 Diarios urbanos vol.26<br>Fuente: Elaboración propia     | 116    |
| Figura 64 Diarios urbanos vol.27<br>Fuente: Elaboración propia     | 117    |
| Figura 65 Diarios urbanos vol.28<br>Fuente: Elaboración propia     | 117    |
| Figura 66 Diarios urbanos vol.29<br>Fuente: Elaboración propia     | 117    |
| Figura 67 Diarios urbanos vol.30<br>Fuente: Elaboración propia     | 117    |
| Figura 68 Diarios urbanos vol.31<br>Fuente: Elaboración propia     | 117    |

## TABLA DE FIGURAS

| Figuras                                                         | Página |
|-----------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 69 Diarios urbanos vol.32<br>Fuente: Elaboración propia  | 117    |
| Figura 70 Diarios urbanos vol.33<br>Fuente: Elaboración propia  | 117    |
| Figura 71 Diarios urbanos vol.34<br>Fuente: Elaboración propia  | 119    |
| Figura 72 Diarios urbanos vol.35<br>Fuente: Elaboración propia  | 121    |
| Figura 73 Códigos PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia           | 122    |
| Figura 74 Mapa Cuadrantes urbanos<br>Fuente: Elaboración propia | 122    |
| Figura 75 Diarios urbanos vol.36<br>Fuente: Elaboración propia  | 123    |
| Figura 76 01PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 124    |
| Figura 77 02PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 125    |
| Figura 78 03PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 126    |
| Figura 79 04PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 128    |
| Figura 80 05PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 128    |
| Figura 81 06PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 129    |
| Figura 82 07PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 130    |
| Figura 83 08PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 131    |
| Figura 84 09PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 131    |
| Figura 85 10PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                 | 132    |

| Figuras                                                              | Página |
|----------------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 86 11PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                      | 133    |
| Figura 87 12PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                      | 134    |
| Figura 88 13PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia a                    | 135    |
| Figura 89 14PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                      | 135    |
| Figura 90 15PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                      | 135    |
| Figura 91 16PVNTN Fuente:<br>Elaboración propia                      | 136    |
| Figura 92 Códigos visuales Fuente:<br>Elaboración propia             | 138    |
| Figura 93 Código PVNTN Avenida<br>Segunda Fuente: Elaboración propia | 139    |
| Figura 94 Diarios urbanos vol.38<br>Fuente: Elaboración propia       | 140    |
| Figura 95 Diarios urbanos vol.39<br>Fuente: Elaboración propia       | 143    |
| Figura 96 Diagrama CE-01 Fuente:<br>Elaboración propia               | 144    |
| Figura 97 Diagrama CE-02 Fuente:<br>Elaboración propia               | 144    |
| Figura 98 Diagrama CE-03 Fuente:<br>Elaboración propia               | 145    |
| Figura 99 Diagrama CE-04 Fuente:<br>Elaboración propia               | 145    |
| Figura 100 Diagrama CE-05 Fuente:<br>Elaboración propia              | 146    |
| Figura 101 Diagrama CE-06 Fuente:<br>Elaboración propia              | 146    |
| Figura 102 Diarios urbanos vol.40<br>Fuente: Elaboración propia      | 147    |

## TABLA DE FIGURAS

| Figuras                                                                   | Página |
|---------------------------------------------------------------------------|--------|
| Figura 103 Ubicación de los códigos espaciales Fuente: Elaboración propia | 148    |
| Figura 104 CES - 01 Fuente: Elaboración propia                            | 149    |
| Figura 105 CES - 02 Fuente: Elaboración propia                            | 149    |
| Figura 106 CES - 03 Fuente: Elaboración propia                            | 149    |
| Figura 107 Diarios urbanos vol.41 Fuente: Elaboración propia              | 150    |
| Figura 108 Mapa Situación Actual Fuente: Elaboración propia               | 152    |
| Figura 109 Mapa Pautas de reubicación Fuente: Elaboración propia          | 153    |
| Figura 110 Diarios urbanos vol.42 Fuente: Elaboración propia              | 156    |
| Figura 111 Diarios urbanos vol.43 Fuente: Elaboración propia              | 157    |
| Figura 112 Diarios urbanos vol.44 Fuente: Elaboración propia              | 159    |

## LISTADO DE TABLAS

|                                                     |    |
|-----------------------------------------------------|----|
| 1. Tabla 1 Tabla de variables 01 .....              | 48 |
| 2. Tabla 2 Tabla de variables 02 .....              | 49 |
| 3. Tabla 3 Tabla de variables 03 .....              | 50 |
| 4. Tabla 4 Tabla de proyección y programación ..... | 50 |

# “Carta autorización del autor (es) para uso didáctico del Trabajo Final de Graduación”

Vigente a partir del 31 de Mayo de 2016, revisada el 24 de Abril de 2020

Instrucción: Complete el formulario en PDF, imprima, firme, escanee y adjunte en la página correspondiente del Trabajo Final de Graduación.

Yo (Nosotros):

Escriba Apellidos, Nombre del Autor(a). Para más de un autor separe con " ; "

Arce Araya, Daniela; Alvarado Cordero, Alisa.

De la Carrera / Programa: **Arquitectura y Urbanismo**

autor(es) del trabajo final de graduación titulado:

**FORMA DEL ESPACIO:**

**EL ESTUDIO DE LOS COMPONENTES FÍSICO-SOCIALES PARA EL DESARROLLO DE PAUTAS DE REESTRUCTURACIÓN ESPACIAL EN AVENIDA SEGUNDA**

Autorizo (autorizamos) a la Universidad Latina de Costa Rica, para que exponga mi trabajo como medio didáctico en el Centro de Recursos para el Aprendizaje y la Investigación (CRAI o Biblioteca), y con fines académicos permita a los usuarios su consulta y acceso mediante catálogos electrónicos, repositorios académicos nacionales o internacionales, página Web institucional, así como medios electrónicos en general, Internet, intranet, DVD, u otro formato conocido o por conocer; así como integrados en programas de cooperación bibliotecaria académicos, que permitan mostrar al mundo la producción académica de la Universidad a través de la visibilidad de su contenido.

De acuerdo a lo dispuesto en la Ley No. 6683 sobre derechos de autor y derechos conexos de Costa Rica, permita copiar, reproducir o transferir información del documento, conforme su uso educativo y debiendo citar en todo momento la fuente de información; únicamente podrá ser consultado, esto permitirá ampliar los conocimientos a las personas que hagan uso, siempre y cuando resguarden la completa información que allí se muestra, debiendo citar los datos bibliográficos de la obra en caso de usar información textual o paráfrasis de la misma.

La presente autorización se extiende el día (Día, fecha) **23** del mes **abril** de año **2021** a las **6 pm**. Asimismo doy fe de la veracidad de los datos incluidos en el documento y eximo a la Universidad de cualquier responsabilidad por su autoría o cualquier situación de perjuicio que se pudiera presentar.

Firma(s) de los autores

Según orden de mención al inicio de ésta carta:

