

UNIVERSIDAD DE COSTA RICA
CONSEJO UNIVERSITARIO
ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA N.º 891
CELEBRADA EL 27 DE JULIO DE 1957



Acta de la sesión extraordinaria número 891, celebrada por el Consejo Universitario a las once horas del veintisiete de julio de mil novecientos cincuenta y siete, con asistencia del Rector Lic. Facio, quien preside; de los Decanos Prof. Trejos, Dra. Gamboa, Ing. Peralta, Prof. Portugués, Dr. Bolaños e Ing. Baudrit, del Vice-Decano Prof. Castro, del Ing. Jorge Emilio Padilla, Jefe del Departamento de Planeamiento y Construcciones; y del Secretario General a.i. Prof. Caamaño. El Prof. Monge Alfaro se excusó. El Lic. González se excusó por tener que ir a visitar su finca.

ARTICULO 01. El señor Rector manifiesta en nombre del Consejo Universitario, el sentimiento de pesar al Dr. Hernán Bolaños Ulloa, Decano de la Facultad de Odontología por el fallecimiento ocurrido en Santiago de Chile de su padre político, sentimiento que hace extensivo a su señora esposa.

Oportunamente el Consejo designará una comisión para visitar al Dr. Bolaños y a su señora.

ARTICULO 02. Se da lectura al informe del Ing. Jorge Emilio Padilla, que figura como anexo No. 1 de la presente acta:

XII Etapa de Planeamiento

Estadio, Zona Deportiva y Conexión de las Vías Nacionales con la Ciudad Universitaria:

Generalidades:

Esta etapa se inició el 5 de Marzo y por un plazo de tres meses. Posteriormente y por sugerencia de este Departamento el Consejo Universitario concedió una ampliación de 20 días por las siguientes razones.

El programa inicial incluía los estudios para relocalizar la Zona Deportiva con un estadio con capacidad para 9000 personas aproximadamente, así como los estacionamientos correspondientes y conexión de las vías nacionales con la Ciudad Universitaria. Posteriormente, y una vez iniciada esta etapa, se presentó el problema del sub-suelo del área de Educación y Bellas Artes que obligó a los Arquitectos no solamente a realizar un trabajo extra de relocalización de este núcleo sino también a un re-estudio del plan vial ya que los estacionamientos de vehículos variaron lo mismo que la localización de los anillos correspondientes. Además la llegada del distinguido escultor don Francisco Zúñiga obligó a los suscritos a verificar reuniones periódicas para aprovechar su asesoramiento en la integración de las artes plásticas de la Ciudad Universitaria.

Programa de necesidades:

El programa de necesidades correspondiente a esta etapa es el siguiente:

1º. Localización definitiva de la Zona Deportiva considerando un estadio de foot-ball para 9000 personas aproximadamente, 2 canchas de tenis, una piscina olímpica, un estadio de base-ball, un gimnasio y dos estacionamientos correspondientes a esta zona deportiva. Como condición primordial se fijó la circunstancia de que el estadio de foot-ball se pudiera construir sin afectar la actual biblioteca provisional, así como salvar los árboles existentes localizados en frente de la oficina del Departamento de Estadística.

2º. Estudio y recomendaciones referentes a la conexión de vías nacionales con la Ciudad Universitaria.

3º. Informe o memoria descriptiva del trabajo realizado.

PRESENTACIÓN:

La realización de esta etapa de planeamiento se presenta en 3 láminas que se refieren a lo siguiente:

1ª Lámina:

En esta lámina se muestra un esquema de los terrenos universitarios y su localización con las vías nacionales y el anteproyecto de circulación primaria del INVU. En este esquema se aprecia el problema actual del acceso principal a la Ciudad Universitaria y las arterias nacionales principales que conducen a Cartago y a San José, además de la sección de la proyectada vía de 40 metros de ancho, que pasa por la zona deportiva, y sobre la cual se harán comentarios posteriores en este mismo informe. Los otros dos esquemas que se presentan en esta lámina se refieren: uno a la solución inmediata y provisional del tránsito de la carretera de San Pedro a la Ciudad Universitaria y que únicamente consiste en un ordenamiento del tránsito en las vías existentes. Consideramos que inclusive la eficiencia de este plan provisional requiere un mejoramiento de las condiciones de los pavimentos existentes así como controles de seguridad adecuados en los dos cruces con el ferrocarril al Atlántico. El otro esquema se refiere a la solución definitiva de acceso principal a la Ciudad Universitaria. En este proyecto de solución se sugiere una arteria o boulevard de 20 metros de ancho de 2 vías con una zona verde central que forme eje con el edificio de la Rectoría y Administración. Este acceso utiliza en su totalidad la calle existente que pasa por la parte de atrás de la iglesia de San Pedro; tanto para la ampliación del ancho de esta vía como para su prolongación hasta la entrada de la Ciudad Universitaria será necesario adquirir terrenos particulares los cuales en algunos casos son propiedades construidas con edificaciones del costo relativamente bajo y en otro caso son solares sin edificación alguna. Deseamos aclarar que el problema del cruce con el ferrocarril se deberá resolver por medio de controles y señales adecuadas para evitar accidentes y garantizar la

eficiencia del proyecto en referencia. Consideramos prudente que si el Consejo Universitario aprobara en principio este plan, deberían iniciarse las gestiones del caso lo antes posible para solucionar en la mejor forma los problemas económicos, administrativos, técnicos y legales de esta obra, ya que se sale de las esferas propiamente universitarias y abarca funciones inherentes a instituciones como el INVU; el MOP y la Municipalidad de San Pedro.

2ª Lámina:

Esta lámina muestra la ubicación definitiva del área deportiva que consta de las siguientes construcciones: estadio de foot-ball con pista para atletismo con graderías a ambos lados con capacidad total aproximada de 9000 espectadores, estacionamiento para 450 automóviles, piscina olímpica, 2 canchas de tenis, un estadio para base-ball y un gimnasio. La vía principal de acceso o sea la carretera que conduce a Sabanilla y de acuerdo con el anteproyecto de circulación primaria del área metropolitana de San José elaborado por el INVU., ha sido considerada y coordinada en el planeamiento que sometemos a la consideración de usted y del Consejo Universitario. Ahora bien, como el anteproyecto de circulación primaria del INVU considera una vía de 40 metros de ancho total en el tramo de la carretera a Sabanilla, construcción que no sabemos cuando sería posible realizar, se consideró prudente y práctico proyectar como solución inmediata, una arteria de 20 metros de ancho total incluyendo la carretera actual más una franja de los terrenos universitarios; solución que fue aprobada en principio por el Ing. Jenkins D. del INVU y que podría construirse inmediatamente sin los inconvenientes ni elevadísimo costo de la arteria de 40 metros comentada anteriormente. De esta manera el funcionamiento de los estadios de Foot-ball y Base-ball pueden garantizarse en forma deficiente cuando se verifiquen espectáculos públicos que requieren una cierta densidad de tránsito de vehículos. Asimismo, esta ampliación de la vía que conduce a Sabanilla está sujeta a la construcción de un paso a desnivel para salvar el cruce con el ferrocarril al Atlántico garantizando el máximo de seguridad y eficiencia. El acceso y salida de los vehículos a los estacionamientos se solucionó por medio de 3 comunicaciones dobles con la carretera principal, y el problema de la llegada y salida de los autobuses y carros de alquiler se resolvió por medio de una arteria interna, localizada al norte del estadio de foot-ball para evitar congestión en la carretera y además brindar el máximo de facilidad a los espectadores. Esta arteria interna de acceso a una plaza principal que por medio de rampas elevadas conecta con las boleterías y entradas a ambas graderías. La comunicación de estudiantes y profesores, del campus universitario al estadio y zona deportiva en general se conservó de acuerdo con la idea original de proyecto o sea, con un paso a desnivel en la parte nor-este.- Además y de acuerdo con el Consejo Universitario se ha proyectado una malla o verja metálica que independiza los estadios de Base-ball y Foot-ball de la zona académica cuando se lleva a cabo eventos ajenos a la Universidad. La ubicación de las demás necesidades deportivas se muestra claramente en esta lámina No. 2.

3ª Lámina:

Como se comentó anteriormente en este informe, las condiciones de soporte de sub-suelo en la zona donde originalmente estaba ubicado el edificio para la Facultad de Educación resultaron muy malas al hacer los sondeos y los anales correspondientes. Esta circunstancia obligó a re-estudiar dicha ubicación localizando los edificios, según su masa, con relación a tales condiciones de resistencia del sub-suelo. Además, la variante de localización de los edificios de este núcleo motivó consecuentemente una variación en los estacionamientos y el plan vial entre Ciencias y Letras y Química.

Consideración Final:

Como consecuencia de las modificaciones introducidas al núcleo de Educación, Bellas Artes y Zona Deportiva, fue necesario rectificar el trazo total del plan de vías de la Ciudad Universitaria, trabajo que no está incluido en estas láminas de presentación pero que se está remitiendo al Ing. Cadet para que pueda continuar con el cálculo y diseño específico de estas vías según su compromiso con la Universidad de Costa Rica.

El Ing. Padilla procede a dar una explicación de sus puntos de vista. Explica la solución para el acceso a corto plazo, y la solución a más largo plazo, con la participación de otras entidades del Estado como el INVU y las Municipalidades de San José y de Montes de Oca.

El señor Rector hace uso de la palabra y se inclina por mantener, en los pasos de vía, el actual sistema de guardas que previenen a los automovilistas. Prefiere ese sistema al sistema de semáforos. Le parece que la solución provisional complica el acceso de quienes vienen al Edificio de Agronomía. Prefiere que las cosas, mientras tanto, permanezcan como están.

La solución definitiva que propone el Ing. Padilla, le parece muy bien. El año próximo las cuatro quintas partes de la población universitaria estarán en San Pedro. Es preciso ir previniendo los problemas que se presentarán.

El Ing. Padilla dice que este proyecto de solución le fue consultado al Ing. Eduardo Jenkins, Jefe del Departamento de Urbanismo del INVU y le pareció satisfactorio.

El Ing. Peralta observa la existencia de un paso de nivel que podría eliminarse mediante una entrada subterránea.

El Ing. Padilla responde que el costo sería muy grande, porque afecta la altura de las propiedades vecinas que son muy valiosas.

El Lic. Facio observa que dentro de los planes que existen, está el de sacar el ferrocarril del área por donde ahora está. De manera que a largo plazo ese problema desaparecerá.

La Dra. Gamboa sugiere que compren algunos lotes sobre los pasos de nivel, para dar mayor visibilidad a quien pasa la vía, despejándolos de casas.

Se autoriza al señor Rector para iniciar conversaciones con el INVU, las Municipalidades de San José y Montes de Oca, y el Ministerio de Obras Públicas para llevar adelante el plan.

Igualmente para gestionar una ley de expropiación que autorice a la Institución a adquirir por vía de conversación directa con los propietarios de las fajas que se necesitan y para acudir a la expropiación solamente cuando sea necesario.

Observa que la expropiación, en los casos en que se precisó recurrir a ella en la adquisición de los terrenos de la Ciudad Universitaria, fue perjudicial en cuanto a precios.

Se explica lo relativo a las vías de acceso a la zona deportiva. Dice el señor Rector que la Universidad debe ceder una parte de veinte metros de ancho a la Municipalidad de Montes de Oca. Eso representará un área aproximada de tres mil trescientas varas cuadradas.

Se le propondría a la Municipalidad que la Universidad está dispuesta a esa cesión, siempre y cuando sean ellos los que asfalten o pavimenten.

El Ing. Padilla observa que sin haberse construido esa calle el estadio no podrá funcionar.

Se aprueba la etapa relativa al estadio y se acuerda autorizar la cesión de los terrenos necesarios para la vía de acceso.

El Ing. Padilla explica lo de los suelos deficientes en el área de los edificios de Educación y Bellas Artes.

Esa deficiencia se debió a una falla causada por probable acumulación de materias orgánicas llevadas por las quebradas.

Explica la localización de los edificios atendiendo a la construcción de los más pesados en los terrenos más adecuados.

Señala que el núcleo cuenta con un estacionamiento para Bellas Artes, Educación y el teatro.

La Dra. Gamboa prefiere que en vez del estacionamiento, que afeará el espacio, se haga un parque y se localice éste en otro lugar.

El señor Rector dice que la solución será hacer pérgolas o alguna otra cosa para dar mayor realce al conjunto.

Se aprueba.

El Lic. Facio dice que las vías de Educación Química costarán como setecientos mil colones.

Propone que como el teatro todavía no va a construirse, no se haga ese estacionamiento situado ahí, lo que significará una apreciable economía de dinero.

Así se acuerda; comunicando lo correspondiente al Departamento y al Ing. Cadet encargado de los trabajos.

El Ing. Padilla hace algunas observaciones, para concluir, en relación con el edificio de Ingeniería. Dice que como el costo de la pintura en aceite resultaba muy elevado, aproximadamente sesenta mil colones se dispuso se pintara en agua lo que costaba más o menos ¢22.000,00.

Se dejó impermeabilizado y se propuso hacer ambos trabajos, de impermeabilización y de pintura con aceite, dentro de los cinco años siguientes.

Es conveniente ir pensando en hacer ese trabajo.

Igualmente el remodelado de los ventanales, mediante la colocación de vitricotas.

También cubrir el tanque del agua de manera que no tenga tan feo aspecto y modificar la forma de la marquesina. Indica luego algunos trabajos precisos en el interior del edificio.

El costo aproximado será de ¢200.000.

Se aprueba lo propuesto, para realizarlo cuando sea posible de acuerdo con la capacidad económica de la Institución.

Se acuerda enviar una nota expresando a los arquitectos la satisfacción del Consejo por la realización de los trabajos por ellos desempeñado, dentro del planeamiento de la Ciudad Universitaria.

A las 11: 40 se levanta la sesión.

Prof. Carlos A. Caamaño
Secretario General a. i.

ACTA EXTRAORDINARIA # 891

ANEXO # 1

XII ETAPA DE PLANEAMIENTO
ESTADIO - ZONA DEPORTIVA Y CONEXIÓN DE LAS VIAS NACIONALES
CON LA CIUDAD UNIVERSITARIA

GENALIDADES.

Esta etapa se inició el 5 de Marzo y por un plazo de 3 meses. Posteriormente y por sugerencia de este Departamento el Consejo Universitario concedió una ampliación de 20 días por las siguientes razones:

El programa inicial incluía los estudios para relocalizar la Zona Deportiva con un estadio con capacidad para 9000 personas aproximadamente, así como los estacionamientos correspondientes y conexión de las vías nacionales con la Ciudad Universitaria. Posteriormente, y una vez iniciada esta etapa, se presentó el problema del sub-suelo del área de Educación y Bellas Artes que obligó a los Arquitectos no solamente a realizar un trabajo extra de relocalización de este núcleo sino también a un reestudio del plan vial ya que los estacionamientos de vehículos variaron lo mismo que la localización de los anillos correspondientes. Además la llegada del distinguido escultor don Francisco Zúñiga obligó a los suscritos a verificar reuniones periódicas para aprovechar su asesoramiento en la integración de las artes plásticas de la Ciudad Universitaria.

PROGRAMA DE NECESIDADES:

El programa de necesidades correspondiente a esta etapa es el siguiente: 1° Localización definitiva de la Zona Deportiva considerando un estadio de foot-ball para 9000 personas aproximadamente, 2 canchas de tenis, una piscina olímpica, un estadio de base-ball, un gimnasio y dos estacionamientos correspondientes a esta zona deportiva. Como condición primordial se fijó la circunstancia de que el estadio de foot-ball se pudiera construir sin afectar la actual biblioteca, provisional, así como salvar los árboles existentes localizados en frente de la oficina del Departamento de Estadística. 2°.- Estudio y recomendaciones referentes a la conexión de vías nacionales con la Ciudad Universitaria, 3°.- Informe o memoria descriptiva del trabajo realizado.

PRESENTACIÓN

La realización de esta etapa de planeamiento se presenta en 3 láminas que se refieren a lo siguiente:

1° Lámina:

En esta lámina se muestra un esquema de los terrenos universitarios y su localización con las vías nacionales y el anteproyecto de circulación primaria del INVU. En este esquema

se aprecia el problema actual del acceso principal a la Ciudad Universitaria y las arterias nacionales principales que conducen a Cartago y a San José, además de la sección de la proyectada vía de 40 metros de ancho, que pasa por la zona deportiva, y sobre la cual se harán comentarios posteriores en este mismo informe. Los otros dos esquemas que se presentan en esta lámina se refieren: uno a la solución inmediata y provisional del tránsito de la carretera de San Pedro a la Ciudad Universitaria y que únicamente consiste en un ordenamiento del tránsito en las vías existentes. Consideramos que inclusive la eficiencia de este plan provisional requiere un mejoramiento de las condiciones de los pavimentos existentes así como controles de seguridad adecuados en los dos cruces con el ferrocarril al Atlántico. El otro esquema se refiere a la solución definitiva de acceso principal a la Ciudad Universitaria. En este proyecto de solución se sugiere una arteria o boulevard de 20 metros de ancho de 2 vías con una zona verde central que forme eje con el edificio de la Rectoría y Administración. Este acceso utiliza en su totalidad la calle existente que pasa por la parte de atrás de la iglesia de San Pedro; tanto para la ampliación del ancho de esta vía como para su prolongación hasta la entrada de la Ciudad Universitaria será necesario adquirir terrenos particulares los cuales en algunos casos son propiedades construidas con edificaciones del costo relativamente bajo y en otro caso son solares sin edificación alguna. Deseamos aclarar que el problema del cruce con el ferrocarril se deberá resolver por medio de controles y señales adecuadas para evitar accidentes y garantizar la eficiencia del proyecto en referencia. Consideramos prudente que si el Consejo Universitario aprobara en principio este plan, deberían iniciarse las gestiones del caso lo antes posible para solucionar en la mejor forma los problemas económicos, administrativos, técnicos y legales de esta obra, ya que se sale de las esferas propiamente universitarias y abarca funciones inherentes a instituciones como el INVU, el MOP y la municipalidad de San Pedro.

2º Lámina:

Esta lámina muestra la ubicación definitiva del área deportiva que consta de las siguientes construcciones: estadio de Foot-ball con pista para atletismo con graderías a ambos lados con capacidad total aproximada de 9000 espectadores, estacionamiento para 450 automóviles, piscina olímpica, 2 canchas de tenis, un estadio para base-ball y un gimnasio. La vía principal de acceso o sea la carretera que conduce a Sabanilla y de acuerdo con el anteproyecto de circulación primaria del área metropolitana de San José elaborado por el INVU, ha sido considerada y coordinada en el planeamiento que sometemos a la consideración de usted y del Consejo Universitario. Ahora bien, como el ante proyecto de circulación primaria del INVU considera una vía de 40 metros de ancho total en el tramo de la carretera a Sabanilla, construcción que no sabemos cuando sería posible realizar, se consideró prudente y práctico proyectar como solución inmediata, una arteria de 20 metros de ancho total incluyendo la carretera actual más una franja de los terrenos universitarios; solución que fue aprobada en principio por el Ing. Jenkins Dobles del INVU y que podría construirse inmediatamente sin los inconvenientes ni elevadísimos costo de la arteria de 40 metros comentada anteriormente. De esta manera el funcionamiento de los estadios de Foot-ball y Base-ball pueden garantizarse en forma

deficiente cuando se verifiquen espectáculos públicos que requieren una cierta densidad de tránsito de vehículos. Así mismo, esta ampliación de la vía que conduce a Sabanilla está sujeta a la construcción de un paso a desnivel para salvar el cruce con el ferrocarril al Atlántico garantizando el máximo de seguridad y eficiencia. El acceso y salida de los vehículos a los estacionamientos se solucionó por medio de 3 comunicaciones dobles con la carretera principal, y el problema de la llegada y salida de los autobuses y carros de alquiler se resolvió por medio de una arteria interna, localizada al norte del estadio de fútbol para evitar congestión en la carretera y además brindar el máximo de facilidad a los espectadores. Esta arteria interna de acceso a una plaza principal que por medio de rampas elevadas conecta con las boleterías y entradas a ambas graderías. La comunicación de estudiantes y profesores, del campus universitario al estadio y zona deportiva en general se conservó de acuerdo con la idea original del proyecto o sea, con un paso o desnivel en la parte nor-este.

Además y de acuerdo con el Consejo Universitario se ha proyectado una malla o verja metálica que independiza los estadios de Base-ball y Foot-ball de la zona académica cuando se lleva a cabo eventos ajenos a la Universidad. La ubicación de las demás necesidades deportivas se muestra claramente en esta lámina N° 2.

3° Lámina:

Como se comentó anteriormente en este informe, las condiciones de soporte de sub-suelo en la zona donde originalmente estaba ubicado el edificio para la Facultad de Educación resultaron muy malas al hacer los sondeos y los anales correspondientes. Esta circunstancia obligó a re-estudiar dicha ubicación localizando los edificios, según su masa, con relación a tales condiciones de resistencia del sub-suelo. Además, la variante de localización de los edificios de este núcleo motivó consecuentemente una Variación en los estacionamientos y el plan vial entre Ciencias y Letras y Química.

Consideración final:

Como consecuencia de las modificaciones introducidas al núcleo de Educación Bellas Artes y Zona Deportiva, fue necesario rectificar el trazo total del plan de vías de la Ciudad Universitaria, trabajo que no está incluido en estas láminas de presentación pero que se está remitiendo al Ing. Cadet para que puede continuar con el cálculo y diseño específico de estas vías según su compromiso con la Universidad de Costa Rica.