

ESCUELA ARQUITECTURA URBANISMO TEC

TEC Tecnológico de Costa Rica

# 2024

## BULEVAR LAS FLORES

Propuesta urbana de espacio público como **nodo regenerativo** que articule el centro cantonal de Flores generando un **circuito de identidad** 

Trabajo final de graduación para optar por el título de Arquitecta con el grado académico de Licenciatura.

Modalidad: Proyecto Urbano.

PAMELA MARÍA AZOFEIFA UGALDE San José, Costa Rica Marzo 2024

#### CONSTANCIA DE DEFENSA PÚBLICA

El presente Proyecto Final de Graduación titulado "Bulevar Las Flores: Propuesta urbana de espacio público como nodo regenerativo que articule el centro cantonal de Flores generando un circuito de identidad", presentado el día 11 de marzo del 2024, ha sido defendido ante el tribunal examinador como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura, en la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

El proyecto fue desarrollado por la estudiante Pamela María Azofeifa Ugalde, carnet 201708421, cuya orientación y supervisión estuvo a cargo del profesor Msc. Arq. Carlos Azofeifa Ortiz, asimismo de los lectores Arq. Adriana Fuentes Fernández y el Msc. Arg. Guido Muñoz Solano.

El tribunal examinador aprueba que este documento sea de conocimiento público y acuerda declarar el proyecto:

Aprobado

Calificación

Msc. Arg. Carlos Azofeifa Ortiz

**Profesor Tutor** 

Arg. Adriana Fuentes Fernández

Lectora

Msc. Arg. Guido Muñoz Solano

Lector

Pamela María Azofeifa Ugalde Estudiante

#### **AGRADECIMIENTOS**

Primero que todo agradecerle a Dios por ayudarme a crecer cada día un poco más procurando ser mejor persona y luchando por dejar este mundo mejor de lo que lo encontramos dando un granito de arena cada día.

segundo lugar, quiero agradecerle a mi padre y a mi madre que han sido mi mayor soporte durante toda mi vida, ambos me han enseñado a ser quien soy y a entender lo valiente que puedo llegar a ser si me lo propongo. A mi hermano mayor por ser la persona que pone las expectativas cada día más altas para motivarnos a alcanzarlo e incluso superarlo, además de ser mi consejero y quien me dice las cosas sin pelos en la lengua. A mi hermano menor por ser mi pañuelo de lágrimas, mi psicólogo y uno de mis confidentes. además de ser mi aprendiz y quien me recuerda que debo cuidar el eiemplo que le doy a los demás.

También quiero agradecer a mi familia en general, tíos, tías, primos, primas, abuelo y abuelas por brindarme una mano cada que la pedía. Sin embargo, quiero agradecer especialmente a prima Fabiola Fallas por ser mi zona segura desde que nacimos, pero en especial quiero agradecerle por ser la mejor fotógrafa de talleres donde logró capturar todos y cada uno de los sentimientos encontrados en cada rostro, en cada ser humano que interactúa con otro sin importar la edad. Plasmar la esencia de las personas en una fotografía es digno de admirar.

Así mismo quiero agradecerle a todas aquellas personas que conocí en la universidad, tanto a los profesores que nos transmitieron todo el conocimiento que pudieron como a los estudiantes quienes llegaron a ser conocidos, amigos, pareja y desconocidos. Puedo decir con orgullo que llevo muchos recuerdos y muchas experiencias con cariño.

Toda la carrera fue muy retadora, pero en especial los últimos años, no sólo por la carga académica sino también por la carga física y psicológica. Allí fue donde descubrí el verdadero significado de amor propio y el esfuerzo que conlleva estar bien con uno mismo, por eso quiero agradecerme a mí misma por no desfallecer en el

intento. Muchas veces dudé de mis capacidades, inclusive llegué a pensar que nunca me iba a graduar, pero este trabajo viene a demostrarme que sí pude salir adelante a pesar de los altibajos de la vida y que lo podré seguir haciendo cuantas veces me lo proponga.

Por último, pero no menos importante quiero agradecerle a aquel quien fue mi compañía inseparable por tantos años; compañero de trabajos, risas y obstáculos superados. Estaré eternamente agradecida con la vida por hacernos coincidir y conectar como nunca antes. Espero que algún día nuestros caminos vuelvan a encontrarse mientras tanto sólo puedo decir gracias, gracias por ayudarme a crecer.

#### **DEDICATORIA**

Para todas aquellas mujeres que han dado su vida por los demás sacrificando sus más grandes sueños. En especial a mis abuelas María Cristina Josefa Socorro Gómez Ledezma y Benedicta Delsa Cubero Barrantes, quienes han dado su vida por nosotros y se merecen que les dediquemos todos y cada uno de nuestros logros. No es mucho, pero es una forma de inmortarlizarlas agradeciendo infinitamente por todo el amor que siempre nos han dado.

#### **RESUMEN**

Flores es el cantón más pequeño que posee Costa Rica; sin embargo, es de los más afectados por los efectos negaticos de la urbanización como el deterioro y abandono del espacio público, la eliminación gradual de los sitios de encuentro y foros sociales, desarticulación del espacio público, desplazamiento del peatón por el vehículo, disminución de la estancia y transitabilidad peatonal, deterioro de la calidad de vida comunal, contaminación ambiental y sónica, islas de calor, mobiliario ineficiente, poca arborización e inequidad de los elementos urbanos y medios de transporte.

Como parte de las estrategias para recuperar el centro cantonal histórico y devolverle al peatón su valor en el espacio público, la Municipalidad de Flores está trabajando en la propuesta de un bulevar en donde el proyecto a desarrollar viene a formar parte del aporte local municipal que vele por la movilidad sostenible, el desarrollo urbano orientado al transporte, el equipamiento colectivo, la valoración del espacio público, el enverdecimiento de la zona y la equidad de los usuarios en el diseño.

A lo largo del documento, se abordarán temáticas vigentes en cuanto a la recuperación de áreas urbanas centrales, y se incorporarán de acuerdo a las necesidades de los espacios públicos; regenerando la zona desde la visión de cuatro áreas: lo económico, lo social, lo ambiental y lo urbano. Lo que se busca es realizar un análisis de sitio para mostrar el estado actual de la Plaza Central, el Parque Pentecostés y las aceras que los conectan, identificar las características de los habitantes y transeúntes y sus actividades obligatorias y opcionales para reforzarlas tomando en cuenta las opiniones del pueblo a través de talleres y cuestionarios donde el diseño propuesto sea participativo, creativo e inclusivo.

Por último, la propuesta se divide en las tipologías de vías, puntos de convergencia, diseño de la plaza central, diseño del parque Pentecostés y el diseño de quipamiento colectivo específico para la aplicación del programa urbano propuesto a través de la integración del FODA y la aplicación de categorías, metas, estrategias y acciones.

**Palabras clave:** Regeneración urbana, Nodo, espacio público, bulevar, diseño urbano, equipamiento colectivo, circuito, reforzamiento de identidad, peatonalización, arborización y revalorización del patrimonio.

#### **ABSTRACT**

Flores is the smallest canton in Costa Rica; However, it is one of the most affected by the negative effects of urbanization such as the deterioration and abandonment of public space, the gradual elimination of meeting places and social forums, dismantling of public space, displacement of pedestrians by vehicles, decrease in the stay and pedestrian walkability, deterioration of the quality of communal life, environmental and noise pollution, heat islands, inefficient furniture, little arborization and inequity of urban elements and means of transportation.

As part of the strategies to recover the historic cantonal center and give pedestrians back their value in public space, the Municipality of Flores is working on the proposal for a boulevard where the project to be developed becomes part of the local contribution that ensures for sustainable mobility, transport-oriented urban development, collective equipment, the valuation of public space, the greening of the area and the equity of users in the design.

Throughout the document, current issues regarding the recovery of central urban areas will be addressed, and they will be incorporated according to the needs of public spaces; regenerating the area from the vision of four areas: the economic, the social, the environmental and the urban. What is sought is to carry out a site analysis to show the current state of the Plaza Central, Pentecostés Park and the sidewalks that connect them, identify the characteristics of the inhabitants and passers-by and their mandatory and optional activities to reinforce them taking into account the opinions of the people through workshops and questionnaires where the proposed design is participatory, creative and inclusive.

Finally, the proposal is divided into the typologies of roads, convergence points, design of the Plaza Central, design of Pentecostés Park and the design of specific collective equipment for the application of the proposed urban program through the integration of the SWOT and the application of categories, goals, strategies and actions.

**Keywords:** Urban regeneration, node, public space, boulevard, urban design, collective equipment, circuit, identity reinforcement, pedestrianization, tree planting and patrimony revaluation.

CAP. I. ASPECTOS INTRODUCTORIOS	014
I. I. JUSTIFICACIÓN	016
I. II. PROBLEMA, NECESIDAD U OPORTUNIDAD	017
I. III. OBJETIVOS	020
GENERAL	
ESPECÍFICOS	020
I. IV. DELIMITACIÓN	020
FÍSICA	
SOCIAL	021
INTERDISCIPLINARIA	022
I. V. MARCO CONCEPTUAL	023
1. CIUDADES SOSTENIBLES.	
1. 1. CONCEPTUALIZACIÓN DE CIUDADES SOSTENIBLES	023
1. 2. ENFOQUE AMBIENTAL	
1. 3. ENFOQUE SOCIAL	
1. 4. ENFOQUE ECONÓMICO	
2. REGENERACIÓN URBANA	
2. 1. CONCEPTUALIZACIÓN DE REGENERACIÓN URBANA	
2. 2. LA REGENERACIÓN URBANA Y SU RELEVANCIA EN A SOCIEDAD	
2. 3. COMPONENTES DE LA REGENERACIÓN URBANA	
3. EL PEATÓN COMO EJE CENTRAL	
3. 1. CONCEPTUALIZACIÓN DEL PEATÓN Y LA IMPORTANCIA DE LA TRANSITABILIDAD	
3. 2. INTEGRACION DEL PEATON EN EL DISENO	
I. VI. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	
I. VII. MARCO NORMATIVO	
CAP II. ANÁLISIS DE SITIO	
II. I. DATOS GENERALES	
II. II. UNIDADES DE PAISAJE	
II.III. TALLER DE DIAGNÓSTICO PARTICIPATIVO	
II.IV. FICHAS MOBILIARIO Y VEGETACIÓN EXISTENTE	112
II.V. FODA GENERAL	
CAP III. USUARIO Y PROGRAMA	
III. I. ANÁLISIS DE DATOS A PARTIR DEL MIDEPLAN (2017)	

III. II. ANÁLISIS DE DATOS A PARTIR DE LOS CENSOS DEL INEC (2011)	146
III. III. ANÁLISIS DE DATOS A PARTIR DEL CUESTIONARIO	154
III. IV. CONTEO DE PERSONAS Y ANIMALES	
III. V. HALLAZGOS E IMPLICACIONES	
CAP IV. PROPUESTA DE DISEÑO	
IV. I. FODA INTEGRADO	
IV. II. MARKETING URBANO	198
IV. III. PROGRAMA	200
IV. IV. PROPUESTA DE DISEÑO	
IV. V. ESTIMACIÓN DE COSTOS	346
ASPECTOS FINALES	348
CONCLUSIONES GENERALES	350
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	352
ANEXOS	355
ANEXO I. CUESTIONARIO	
ANEXO II. TABLAS DE CONTEO	358
ANEXO III. GUÍA DEL TALLER PARTICIPATIVO	





#### I.I. JUSTIFICACIÓN

Ante la presencia de escasos espacios públicos, algunos incluso en mal estado que han provocado el deterioro de la calidad de vida comunal de las personas, surge la necesidad de estudiar el estado actual del espacio público y las vías de movilidad existentes en el centro cantonal de Flores, entre la plaza y el parque Pentecostés. Dentro del estudio previamente realizado se identificaron problemáticas como: las bancas en mal estado o incómodas, poca arborización, islas de calor, limitados puntos de recreación, estaciones de tren descuidadas, paradas de autobús en mal estado, un fuerte apego al vehículo privado y una desvinculación entre la vida privada de los edificios y la vida pública de las calles. Con el propósito de hallar soluciones se toma en cuenta el análisis de sitio, análisis de usuario y las perspectivas de los habitantes de la zona para el desarrollo de una propuesta de intervención urbana donde el peatón sea el eje central en el proceso de regeneración del espacio público del cantón mientras se promueve el desarrollo integral de Flores.

El presente proyecto plantea una intervención urbana enfocada en el peatón, el mejoramiento de infraestructura urbana, el impacto ambiental y la evolución económica del cantón debido al aumento significativo de población y a un mayor dinamismo en cuanto a comercio y servicios tanto dentro del cantón como en sus alrededores. Siendo, además. un punto de conexión con otros cantones pertenecientes a la Gran Área Metropolitana a través de diversos medios de transporte. Para ello, resulta de especial interés conocer cuáles son las diferentes estrategias que ayudan a mejorar la transitabilidad y estancia de la zona mientras aportan al desarrollo sostenible de la comunidad a través de un bulevar que armoniza la relación entre los usuarios, los medios de transporte y el enverdecimiento del sitio, brindando una ruta alterna que oxigena la zona.

Por un lado, el proyecto busca proporcionar información de utilidad a la municipalidad de Flores para mejorar el conocimiento sobre las problemáticas que vive actualmente. A su vez, es un elemento de respaldo que apoya la actualización del vínculo entre dicha institución y el INCOFER. También sirve como instrumento de planificación para otras instituciones interesadas tanto del sector público como del privado que están colindantes al bulevar. Por otro lado, es un trabajo que sirve de referencia como caso de estudio para futuros proyectos académicos relacionados directamente con el diseño de intervenciones urbanas como lo es el uso de los bulevares.

Debido a que la municipalidad no cuenta con suficientes diagnósticos del centro cantonal se ha evidenciado un mayor declive en el desarrollo de la movilidad sostenible; la escasa planificación urbana orientada al transporte, la desvinculación entre el equipamiento colectivo de la zona, la desvalorización del espacio público, la poca arborización, las islas de calor y la inequidad de los elementos urbanos y medios de transporte, hacen que el presente trabajo refuerce los conocimientos sobre la situación actual y las posibles tendencias por las que puede optar el municipio. Al tratarse de un diseño urbano de un bulevar se aporta un trabajo con alto nivel de resolución en su diseño con aspectos

técnicos, paisajísticos, de movilidad y elementos mobiliarios que pretende hacer más placentero la estancia y transitabilidad de los usuarios.

#### I.II. PROBLEMA, NECESIDAD U OPORTUNIDAD

En la actualidad se viven las consecuencias que generó el auge del vehículo privado, fue un invento muy útil que permitió grandes avances en las sociedades, pero su uso excesivo ha generado impactos negativos en la mayoría de las ciudades, por no decir que en todas. Lo que ha propiciado el desplazamiento del peatón y el deterioro del espacio público en su mayoría. Dentro de las problemáticas urbanas se encuentran "el ruido, la polución, la poca cantidad de espacio, el riesgo de accidentes y condiciones de uso casi siempre deplorables son el panorama general con el que deben enfrentarse los usuarios en la gran mayoría de las ciudades". (Gehl, 2014).

Sin embargo, como Jan Gehl comenta (2014) se ha evidenciado que las ciudades demuestran un

compromiso para mejorar la calidad de vida cuando revalúan su concepto de lo público y, a partir de esto, proveen más zonas verdes, parques, infraestructuras para la recreación y otros espacios públicos.

A nivel mundial, también se observa cómo "existen fracturas v barreras entre los espacios centrales de la ciudad y los distritos exteriores, y de éstos últimos entre sí para restablecer la continuidad del espacio público". (Lázaro, 12 de mayo del 2016, pág. 13). Se establece por tanto que las actividades urbanas han cambiado, "el lugar tradicional que ocupaba el espacio urbano como sitios de encuentro y foro social para los habitantes de las ciudades se ha ido reduciendo y en algunos casos se ha llegado gradualmente a eliminar". (Gehl, 2014).

Cada vez se deteriora más la calidad de vida de la persona, "el peatón ha perdido su área de circulación y los vehículos han desplazado casi totalmente al ciudadano, pues cada vez se requiere mayor espacio para los vehículos, con el consecuente desalojo de actividades de recreación y deporte".

(CFIA, 2020, pag. 31).

Debido a ello, se detecta el fenómeno llamado la paradoja del gigantismo "esta se alimenta con más de lo mismo, más transporte, que demandará más vialidades, las vialidades alimentan la existencia de más autos, los autos demandan más y más vialidades y así sucesivamente". (Espinosa, 2013, pág. 112). Esto quiere decir que, si se trabaja en mejorar las condiciones del transporte público, la demanda del vehículo privado disminuye y las vías dejarían de saturarse como se ha venido viviendo en el sector urbano.

A nivel nacional, en Costa Rica el desarrollo de las ciudades "se ha dado de una forma continua, pero con poca planificación... Como resultado de esta falta de planificación, las ciudades estructuralmente son confusas, fragmentadas y excluyentes social y físicamente". (CFIA, 2020, pág. 31). Pero la situación no se limita a la dispersión territorial, sino que también el país "enfrenta desórdenes de movilidad urbana y de tener espacios públicos inclusivos y seguros, aunado a una carencia de infraestructura vial,

una red de transporte público ineficiente y un crecimiento en el transporte privado que no cesa y no se encuentra organizado". (Calderón, 16 de julio del 2021).

Es una realidad el decir que no solo a nivel mundial, sino también a nivel nacional el peatón ha sido vilmente desplazado por el vehículo privado y los intereses de unos cuantos, dejando de lado el beneficio colectivo y comunal. "El Gran Área Metropolitana es donde se concentra la mayor parte de problemas medioambientales, la contaminación ambiental y sónica que produce serios problemas repercutiendo en la calidad de vida de la población, generando problemas en la salud y por ende en el rendimiento económico". (Calderón, 16 de julio del 2021).

Para ello, los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) se presentan como metas a las cuales las ciudades y comunidades deben aspirar para llegar a la sostenibilidad. En total son 17 los ODS que nacieron de la Agenda 2030, de los cuales cabe rescatar el número 11: ciudades y comunidades sostenibles. Para planificar acorde este objetivo es relevante comprender que

consiste en "lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles". (ONU, 2018, pág. 51).

En respuesta a lo anterior, la Unión Nacional de Gobiernos Locales de Costa Rica ha propuesto desarrollar del plan proyecto MUEVE donde se busca el mejoramiento urbano con planes constructivos a nivel local donde se planifique el desarrollo urbano orientado al transporte y que cada municipio pueda incluirlo en sus respectivos presupuestos para ejecutarlo a futuro. Con esto se pretende fortalecer la gobernanza urbana intermunicipal, la reactivación económica, prosperidad e innovación urbana en el área de influencia del Tren Metropolitano. mejorar la calidad ambiental y la resiliencia de las áreas circundantes y conectoras de los corredores de transporte masivo, la inclusión de poblaciones vulnerabilizadas v el respeto a la equidad de género en la gestión del desarrollo urbano orientado al transporte. (UNGL, 2020).

Dentro de los 15 cantones integrantes está el cantón de Flores, el cual, ha experimentado un aumento

significativo de la población, pasando de 15 038 personas en el 2000 a 20 037 en el 2011, con un aumento de sus sufras de manera exponencial para el censo del 2022. Lo cual, influye en la generación de una transformación en el dinamismo interno, ya que hay más concentración poblacional que se debe desplazar por distintas necesidades. Además, se caracteriza por un dinamismo en cuanto a comercio y servicios, pues en este convergen muchos negocios y es un punto de conectividad externa con otros cantones, es decir, la movilización de personas se da por diferentes necesidades como por estudio. ocupación, movilidad Intracantonal e Intercantonal. (Murillo, M., 2014).

En síntesis, el proyecto a desarrollar viene a formar parte del aporte local municipal donde se vele por la movilidad sostenible, el desarrollo urbano orientado al transporte, el equipamiento colectivo, la valoración del espacio público, el enverdecimiento de la zona y la equidad de los usuarios en el diseño; todo ello aplicado en el centro histórico del cantón.

Por lo tanto, la interrogante a responder corresponde a:

¿Cuál es la propuesta urbana de espacio público donde se regenere y articule las áreas verdes de recreación con las edificaciones de mayor valor histórico - patrimonial del centro cantonal de Flores generando así un circuito de identidad?



#### I.III. OBJETIVOS

#### **GENERAL**

Desarrollar una propuesta urbana de espacio público como nodo regenerativo que articule las áreas verdes de recreación y las edificaciones de mayor valor histórico - patrimonial del centro cantonal de Flores generando un circuito de identidad.

#### **ESPECÍFICOS**

- Realizar un diagnóstico de sitio a partir de las condiciones físicas actuales para el planteamiento de pautas y estrategias de diseño que potencien la regeneración del espacio público del centro cantonal de Flores.
- Identificar las características y actividades de los habitantes y transeúntes del centro cantonal de Flores para el establecimiento de un programa urbano donde el peatón sea el eje central.
- Definir una propuesta urbana de espacio público que articule las áreas verdes de recreación y las edificaciones de mayor valor

histórico - patrimonial del centro cantonal de Flores generando un circuito de identidad de la zona.

### I.IV. DELIMITACIÓN FÍSICA

El proyecto de intervención urbana consiste en un boulevard que será ubicado en el cantón de Flores en la provincia de Heredia. La zona posee una altitud media de 1086 msnm. es de los cantones más pequeños del país al tener un área de 6.96 km² y está delimitado por dos ríos, al noroeste con el río Segundo y al suroeste con el río Burío. A pesar de su tamaño, por él pasan cuatro rutas nacionales (3, 119, 123 y 129) y la línea interurbana operada por el INCOFER. Se caracteriza por ser una zona predominantemente residencial, pero en las últimas décadas ha tenido un fuerte auge comercial por su fácil acceso y cercanía con las cabeceras de provincia como Alajuela, Heredia y San José.

El emplazamiento del proyecto se propone dentro del casco cantonal donde intersecan varios modos de transporte (tren, bus, automóviles y peatones), se concentra equipamiento educativo, recreativo, de culto, gubernamental y salud; aunque sigue habiendo un predominio de zonas residenciales.

Ahora bien, el proyecto de intervención urbana se plantea iniciar desde la plaza de San Joaquín de Flores, conectando la escuela, la plaza y la municipalidad, hasta llegar al parque del Pentecostés, sitio donde se encuentra el jardín de niños, la cruz roja y la clínica. El proyecto se plantea en dos fases: Fase A y Fase B.

La primera fase que es el recorrido principal, el cual está en la Avenida Central del cantón, va desde la plaza hasta el parque donde hay una distancia lineal de 500 m en longitud y un ancho de 15 m incluyendo las aceras y la línea del tren, eso daría un área de 7500 m² a intervenir.

La segunda fase, es decir, la Fase B son vías complementarias que enriquecerán el proyecto al sacarlo de la linealidad y conformar dos circuitos; en cada extremo se conforma un circuito.

Por un lado, en la parte noroeste estaría el circuito que rodea la plaza, pasando por el frente de la escuela y dobla por el costado norte de la plaza hasta llegar al Centro Diurno del Adulto Mayor y conectarse con el boulevard.

Por otro lado, en la parte sureste el boulevard llega al parque, pero baja por el lado este para pasar por el río Burío, llega a la ruta nacional 3, sigue en dirección oeste hasta llegar a la clínica y sube hacia el norte para pasar por la clínica y regresar al parque. Esta segunda fase tiene el recorrido norte una distancia de 600 m lineales con un ancho de 12 m da un área de 7200 m² y el recorrido sur tiene las mismas dimensiones, por lo que serían otros 7200 m². En total el área a intervenir, sumando ambas fases, es de 1700 m lineales y de 21900 m² en área.

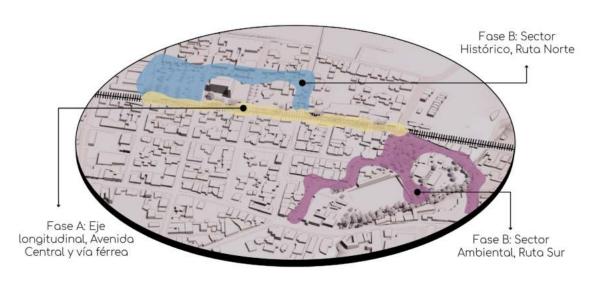


Figura 1: Diagrama de las zonas a intervenir, elaboración propia.

#### SOCIAL

El espacio social que delimita el alcance del proyecto es el del distrito San Joaquín, ya que es la cabecera del cantón, sitio donde se ubica la propuesta. Según información del Cneso Nacional de Población y Vivienda del 2011 del Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC), el distrito contaba para ese año con una población de 20 037 habitantes para una densidad de área de 2 879 habitantes por kilómetro cuadrado.

El proyecto está orientado a los usuarios permanentes y temporales. En primera instancia están los usuarios permanentes del boulevard que son aquellos niños y adultos que utilizan con regularidad las instalaciones educativas (estudiantes desde los 5 a los 12 años y los profesores), instalaciones gubernamentales que serían personas trabajadoras en edad productiva, adultos mayores que asisten al Centro Diurno para el Adulto Mayor y familias que asisten a la clínica

y la iglesia.

Los mencionados son quienes transitarían por la zona en horario de entre semana al igual que quienes utilizan el transporte público como la estación del tren y la parada de bus. Sin embargo, al ser un espacio público también están los usuarios temporales que son aquellos visitantes de la zona que llegan con menor regularidad como los fines de semana cuando van a la feria, juegan en la plaza, en el parque y realizan demás actividades efímeras.

Para ellos se pretende lograr la transformación y aprovechamiento del espacio público donde se promueva las relaciones entre lo público-privado, la intermodalidad de transportes y se refuerce la convivencia comunitaria e identidad de la zona mejorando la imagen del cantón.

#### **INTERDISCIPLINARIA**

La presente investigación se abordará desde el ámbito de la arquitectura y el diseño urbano mediante la propuesta de peatonalización de vías que actualmente son vías vehiculares. A su vez, la necesidad fue detectada e impulsada por la municipalidad de Flores con quienes se trabaja colaborativamente en la toma de decisiones, integrando este proyecto en los planes municipales o en la cartera de proyectos donde se involucran otras profesiones afines como urbanistas, paisajistas, ingenieros de tránsito, etc.

Además, se considera prudente el apoyo de INCOFER, ya que un tramo de la ruta del Boulevard de Flores está sobre las vías férreas, por lo que el proyecto viene a reforzar la actualización del convenio entre ambas entidades públicas.

Por último, se pretende incluir la opinión de los vecinos y usuarios de los tramos a intervenir mediante cuestionarios y un taller participativo con el fin de verdaderamente integrar al peatón en el diseño.



#### I.V. MARCO CONCEPTUAL

#### 1. CIUDADES SOSTENIBLES

## 1.1. CONCEPTUALIZACIÓN DI CIUDADES SOSTENIBLES

La conceptualización de las ciudades sostenibles deriva del conjunto de los conceptos independientes. Por un lado, está el término de ciudades, las cuales "son un bien de consumo

colectivo que deben brindar bienestar, equilibrio y competitividad... donde se desenvuelven las relaciones cotidianas de tránsito, encuentro y recreación de los habitantes". (CFIA, 2020, pág. 22). A su vez, la ciudad "se construye a través de muchos años y muchas personas. Es una creación colectiva. Por lo tanto, cuando se hacen planes para su expansión, remodelación u obras aisladas, se debe contemplar el tiempo como un factor primordial". (Schjetnan, 2010, pág. 49). Esto

quiere decir que cada planificación e intervención de la ciudad debe ser diseñada con los habitantes actuales, pero contemplando también los habitantes del futuro, ya sea a un plazo de cinco, diez o treinta años desde su realización.

Por otro lado, está el término de sostenibilidad, se define como "satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la habilidad de las futuras generaciones de satisfacer sus

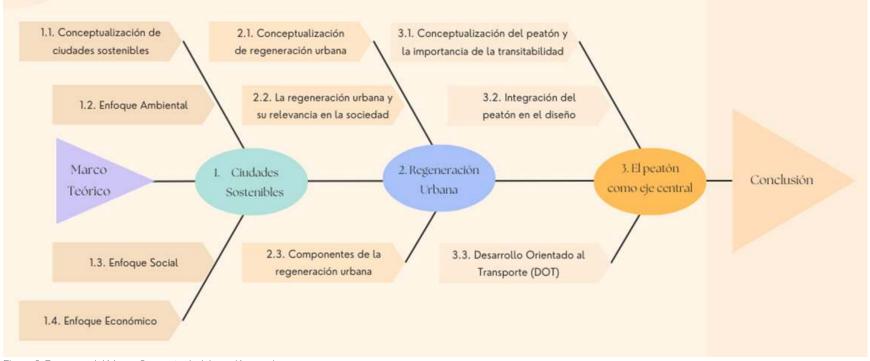


Figura 2: Esquema del Marco Conceptual, elaboración propia.

necesidades propias". (ONU, 1987). Este concepto va relacionado con la idea de que los recursos naturales son finitos, por lo que el cuidado de estos debe ser previsto para el futuro.

Ahora bien, si se tienen ambos conceptos definidos entonces se puede decir que "una comunidad sostenible es bien construida, accesible, dotada de buenos comercios y que ofrece oportunidades en los ámbitos laboral, educativo y recreativo". (Waterman, 2009, pág. 111). Genera un balance entre los enfoques ambiental, social y económico para el desarrollo de la sociedad que habita la ciudad.

#### 1.2. ENFOQUE AMBIENTAL

Analizar el enfoque ambiental es de suma relevancia ya que "la percepción del medioambiente genera en cada persona una imagen mental de las partes de la ciudad en mutua relación física". (Schjetnan, 2010, pág. 46). Es decir, aspectos sencillos de la ciudad como la orientación, desplazamiento, uso, seguridad e identidad se ven directamente influidas por su estado y su calidad en dicho enfoque.

Además, se encuentran varios como la arquitectura elementos del paisaje, corredores biológicos, arborización. movilidad sostenible y la lucha general contra el cambio climático. Todos estos, junto con otros más, integrados generan en armonía el famoso término conocido como Green City, el cual es "una forma de aumentar la sostenibilidad de las áreas urbanizadas... incluye características de otros conceptos urbanos, ya que es la ciudad en un encuentro con la naturaleza, utiliza la restauración de los valores del ecosistema urbano. minimiza el consumo de recursos y energía, y aprovecha los servicios ecosistémicos del contexto". (Manea, 2014).

La arquitectura del paisaje Tim Waterman la define como "la implicación modular, la gestión del mundo físico y los entornos naturales que habitamos". (Waterman, 2009, pág. 8). Esta rama de la arquitectura genera un aporte arduo contra el cambio climático al valorizar la naturaleza como elemento esencial del diseño. Sin embargo, es más amplia de lo que parece, ya que "combina las perspectivas social, económica, medioambiental y cultural... Por lo que

diseña espacios que son al mismo tiempo sostenibles y placenteros en su aspecto visual". (Waterman, 2009, pág. 11). De allí que sea una disciplina inexacta, siendo su finalidad ordenar los elementos y darle un funcionamiento acorde al contexto.

A lo anterior se le suma la arborización urbana, la cual es "el manejo de los árboles como contribución al bienestar fisiológico, sociológico y económico de sociedad que habita las ciudades. Se relaciona con los parches urbanos de bosque, agrupaciones menores de árboles y los árboles individuales que están en el contexto habitacional de la gente". (CFIA, 2020, pág. 180). En otras palabras, es la utilización de árboles para enverdecer las áreas urbanas, a ello se le pueden agregar otras estrategias pero a una menor magnitud como lo son el uso de los jardines polinizadores, iardines de lluvia, huertas urbanas. compostaje urbano, entre otras.

Los Corredores Biológicos Interurbanos (CBI) por su parte, son "una extensión territorial urbana que proporciona conectividad entre paisajes, ecosistemas y hábitats modificados o naturales... Estos espacios contribuyen

al mantenimiento de la biodiversidad posibilitando la migración, dispersión de especies de flora y fauna e incluyen las dimensiones culturales, socioeconómicas y políticas". (MINAE, 2016, art. 5). Los CBI son una estrategia más elaborada sobre la planificación, diseño e intervención vegetal en el área urbana no solo por propiciar una relación entre el entorno y el humano, sino que también propicia información, educación, conexiones, respeto y cuido, generando un vínculo más fuerte entre ambos.

#### 1.3. ENFOQUE SOCIAL

En el desarrollo social se debe considerar la convivencia y vínculo que existe o que puede existir entre el sector público y el privado, ya que "se trata de que los equipamientos asuman un papel activo en la articulación y dinamización de la vida social y comunitaria de un barrio, lo que supone apoyar, integrar y colaborar con organizaciones vecinales y sociales, y con pequeñas empresas locales". (Lázaro, 12 de mayo del 2016, pág. 13). Para ello se debe comprender el significado de equipamiento colectivo, el cual es "un nodos que articulan los tejidos urbanos,

representan una gran oportunidad para generar espacios de encuentro donde se facilite la participación y se desarrolle una identidad común.

emplazamiento las edificaciones y el diseño del espacio público son relevantes para la calidad de vida, ya que "la proximidad física es un factor determinante para propiciar el roce social. Viviendas próximas entre sí favorecerá que los usuarios inicialmente establezcan contacto visual v posteriormente relación personal, lo cual con el tiempo va creando una red social que fortalece el sentido comunitario". (Bazart, 2013, pág. 37).

#### 1.4. ENFOQUE ECONÓMICO

En este enfoque se destacan las estrategias de reactivación económica conideas de una ciudad visionaria como lo es la ciudad inteligente, trabajando la movilidad sostenible, mejorando la economía local y potenciando estrategias de publicidad y mercadeo que ayuden a intensificar la identidad de la comunidad.

Las Smart Cities o Ciudades

Inteligentes "se concentran desarrollar el papel de la infraestructura de las Tecnologías de la Información Comunicación (TIC), aunque también se ha llevado a cabo mucha investigación sobre el papel del capital humano/educación, el capital social y el interés ambiental como importantes impulsores del crecimiento urbano". (Caragliu, 2009, pág. 3) En otras palabras, el planeamiento y diseño de las ciudades inteligentes está fuertemente ligado al desarrollo tecnológico, lo que permite un mayor auge económico.

Otra manera de lograr un equilibrio en la sostenibilidad, pero con una fuerte influencia económica es direccionar la movilidad actual hacia una movilidad sostenible, esto quiere decir que "el sistema de transporte y movilidad actual es el formulado en la era de los combustibles fósiles, pues sobrevive entre otras razones, gracias a ellos. Es necesario plantear un modelo de movilidad que abandone los combustibles fósiles como base de su funcionamiento, pues la sociedad del siglo XXI está llamada a ser la que formule una economía libre de carbono y el transporte es un pilar fundamental para hacerlo". (Fundación Renovables,

2020).

La economía no es un factor que solamente se deba ver de manera macro. analizar y trabajar a nivel micro también es relevante, por ejemplo, reactivando la economía a nivel local "las estrategias se deben plantear orientadas a la intervención en barrios tomando como base de partida el conocimiento de los sectores de la economía local, formal e informal existente". (Lázaro, 12 de mayo del 2016, pág. 11). Esto quiere decir que todos los trabajos realizados actualmente en la comunidad tienen el mismo nivel de importancia, ya que excluir uno de otro genera un deseguilibrio negativo en el desarrollo local. Se pueden dar alternativas que mejoren las condiciones de algunos, pero todas las tipologías deben ser consideradas dentro de la demanda laboral de la zona.

El place branding o mercadeo de ciudades es una estrategia para la comercialización de la imagen de una ciudad, lo cual "ofrece un marco conceptual para gestionar las relaciones de intercambio entre las ofertas y las demandas urbanas... Se plantea un proceso estratégico más

amplio, que culmina con la creación de lemas y logotipos urbanos". (Muñiz, 2010). Esta es una manera de darse a conocer como comunidad a nivel regional, nacional e internacional, ya que sería una manera de generar una marca fácil de reconocer y recordar para los demás.

#### 2. REGENERACIÓN URBANA

## 2.1. CONCEPTUALIZACIÓN DE REGENERACIÓN URBANA

En ONU Habitat menciona que "la regeneración urbana consiste en la remodelación de áreas urbanas consolidadas en el centro de la ciudad y se utiliza como un mecanismo para invertir un proceso de decadencia económica, demográfica y social a través de una intervención que en muchos casos viene marcada por una fuerte acción pública". (Lázaro, 12 de mayo del 2016). Es decir, procura sacar adelante a las comunidades deterioradas en todos los ámbitos para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

## 2.2. LA REGENERACIÓN URBANA Y SURELEVANCIA EN LA SOCIEDAD

Es importante considerar que "el gran reto de la regeneración urbana está en hacer compatible la mejora de las condiciones de vida del tejido urbano existente, donde se desarrolla actividad social y económica, sin provocar el desplazamiento forzoso de la población como si fuera un efecto colateral inevitable". (Lázaro, 12 de mayo del 2016). Sin embargo, su elaboración puede generar grandes beneficios para los habitantes como es el incremento del valor del suelo y un mayor dinamismo económico y social en la localidad.

Cabe mencionar que en "la regeneración urbana están la mayoría de los casos van relacionados con el aumento de la productividad urbana, la creación de empleo, la atracción de la inversión, el aumento de la accesibilidad a la vivienda, la capitalización de las infraestructuras existentes, la reducción de la delincuencia, la revitalización de las instalaciones obsoletas, la conservación de edificios históricos y la reducción de la contaminación atmosférica". (Lázaro, 12 de mayo del

2016). Debido a lo anterior, se considera relevante integrar a los vecinos en el planteamiento y diseño de la intervención urbana.

## 2.3. COMPONENTES DE LA REGENERACIÓN URBANA

Los componentes para destacar de la regeneración urbana son los espacios públicos, espacios desuso, elementos patrimoniales y el equipamiento colectivo. En primera instancia, los espacios públicos son "zonas del entorno humano en las que el encuentro entre los miembros de una comunidad se da en forma indiscriminada, pero bajo controles de orden general". (Schjetnan, 2010, pág. 13). A su vez, funcionan como "catalizador para la regeneración verdes, áreas calles. urbana: parques, equipamientos colectivos e instalaciones públicas tienen una gran capacidad de transformación". (Lázaro. 12 de mayo del 2016).

No obstante, es importante también considerar la definición de calle, ya que este es el foco de intervención para el emplazamiento de la propuesta. "La calle tiene un carácter utilitario,

es el espacio por el cual se traslada la población y también se organiza y comunica los predios y edificios... Propicia sol, luz y aire a los edificios; y es el medio para que se genere la vida comunitaria dentro de la ciudad". (Schjetnan, 2010, pág. 38). Además, es el sitio donde no solo se circula, sino que también "es la expresión tangible del espíritu de una nación o de su falta de espíritu, no es únicamente un par de líneas estridentes que corren paralelas sobre un plano". (Espinosa, 2013, pág. 72). Si las condiciones de la calle mejoran, la calidad de vida del peatón también mejorará.

Otro de los elementos del espacio público es la plaza, punto de reunión comunal desde tiempos históricos, es donde "se crea un lugar para las personas que las humanizan por contacto mutuo, las proveen de un refugio de tránsito enloquecedor y las liberan de la tensión de las presiones de los túneles de las calles... Esta se componedetres elementos: los distintos grupos de edificios circundantes, los pisos y la esfera imaginaria del cielo. Pero las decisiones más definitorias se dan en el piso y la traza de la plaza". (Espinosa, 2013, pág. 74). Tanto la calle

como la plaza son espacios públicos que se vinculan directamente con el desarrollo de la vida comunitaria.

En mayoría de las comunidades se encuentran espacios en desuso, estos son todos aquellos "espacios infrautilizados o marginales que pudieran mejorar su funcionalidad como una herramienta útil para intervenir sobre la ciudad existente. Se trata de identificar áreas de oportunidad, suelos pendientes de algún proceso de gestión, parcelas con edificación abandonada o solares sin edificar que puedan ser activados para resolver demandas vecinales actuales". (Lázaro, 12 de mayo del 2016, pág. 13).

Es inevitable tener espacios en ese estado, inútiles por así decirlo, pero parte del análisis urbano es detectar todos estos rincones y darles una utilidad en función de la ciudadanía. A la hora de hablar sobre regeneración también hay que considerar los equipamientos colectivos o "los espacios físicos que soportan las actividades sociales y comunitarias de la población, tales como la recreación, educación, salud, seguridad, culto y otras actividades que tienen que ver

con el comercio, la cultura y la administración pública". (Alcaldía de Manizales, 2015). Entre más diverso sea la cantidad de equipamientos más símbolos representativos tendrá la zona.

Por último, los elementos patrimoniales de la zona es otro aspecto por considerar, debido a la revalorización que le da a la zona al ser elementos tan característicos, son otra manera de trabajar la identidad de la zona, es decir, "el objeto tangible o intangible de pertenencia, que puede ser: individual o colectiva; privada o pública, natural o cultural. Al heredar o adquirir un patrimonio, nos hacemos dueños de uno o varios bienes y sobre ellos adquirimos derechos y deberes". (Chang, 2010). Sin embargo, para enfatizar aún más el concepto de patrimonio arquitectónico es destacable, va que "el inmueble de propiedad pública o privada con significación cultural o histórica. Se declara de interés público la investigación, la conservación, la restauración, la rehabilitación y el mantenimiento del patrimonio histórico-arquitectónico". (Asamblea Legislativa, 20 de octubre de 1995).

En la planificación y el diseño de peatón. la regeneración urbana conocer la historia y la situación actual de las ciudades es relevante porque es lo que ha mantenido vivo el sitio a través de los años.

#### 3. EL PEATÓN COMO EJE **CENTRAL**

#### 3.1. CONCEPTUALIZACIÓN DEL **PEATÓN Y LA IMPORTANCIA DE LA TRANSITABILIDAD**

El concepto de peatón viene siendo dado por la "persona que se moviliza a pie. Dentro de esta categoría se incluyen a las personas con discapacidad o movilidad reducida, sea que utilizan sillas de ruedas u otros dispositivos que no permiten alcanzar velocidades mayores a 10 km/h para su movilidad". (Asamblea Legislativa, 9 de abril del 2021). Sin embargo, su relevancia recae cuando se considera como aquel "quien le da vida a la ciudad, establece lazos con los otros y contribuye a que las sociedades dejen de ser un conjunto de extraños". (Espinosa, 2013, pág. 115). La calidad de la ciudad no sería la misma sin el

A la hora de diseñar es importante que "los espacios abiertos urbanos conformen secuencias que ayuden a la transición entre el espacio privado y el espacio público, buscando lograr una continuidad entre los locales para actividades íntimas, actividades mini comunales y los espacios públicos, dando a cada nivel la suficiente diferenciación". (Schjetnan, 2010, pág. 68). Esto para que los usuarios no sientan de manera brusca el pasar de un punto al otro, el confort del diseño debe contemplar dicha transición.

Es importante considerar el tema de la transitabilidad en la sociedad, ya que su ineficiencia se deriva de la ausencia de planificación, es decir, "la inexistencia de servicios, equipamiento, centros de actividad, así como una ubicación lejana, genera crecimiento espontáneo e incontrolado de servicios sustitutivos, por ello, el peatón se ve obligado a usar el automóvil para el recorrido que seguirá a dirigirse a los centros de actividad". (Espinosa, 2013, pág. 14).

Para optimizar la transitabilidad

de los peatones y convertirlas en distancias caminables se debe considerar las rutas contrazos actuales, ya que "es crítico reconocer la ruta real, puesto que será recorrida por los usuarios todos los días, algunas veces más de una vez, de ida y vuelta. Estas están relacionadas con el ambiente urbano y son factores que influyen". (Espinosa, 2013, pág. 47).

## 3.2. INTEGRACIÓN DEL PEATÓN EN EL DISEÑO

diseño urbano integración del peatón sobresale entre otras porque "la gente se comporta de manera diferente en el espacio público, de acuerdo con su forma, su calidad y su localización. Igualmente, los individuos tienen sentido de pertinencia frente a este, únicamente, cuando pueden disfrutarlo directamente". (CFIA, 2020, pág. 22). Se puede desarrollar mediante "nuevas formas de inclusión social, propiciando entornos más equitativos en los que se facilite el acceso a servicios y a nuevas oportunidades, promoviendo la participación y movilización de sus ciudadanos y reflejando la diversidad cultural y social de las ciudades".

(Lázaro, 12 de mayo del 2016). Es decir, evitando la exclusión social elaborando una propuesta inclusiva, participativa y diversa se logra un diseño urbano más asertivo.

Las últimas décadas se ha generado una tendencia que desplaza al peatón, a la persona como individuo perteneciente a una localización geográfica. Para poder revertir esta tendencia, se debe considerar como prioridad la escala humana, la escala donde "la peatonalización de las calles influye directamente en el comportamiento de la gente, entre más espacios para las personas haya, más crece la vida pública de las ciudades. El ser urbano es capaz de conectar con gente que no conoce, allí es donde se desarrolla la vida pública". (Dalsgaard, 21 de febrero de 2013).

Para ello, la perspectiva de género es uno de los puntos a considerar porque "asume la diferencia de poder entre hombres y mujeres, y su diferente acceso a los bienes sociales como el empleo, la renta, la vivienda, la seguridad, la participación o el tiempo". (Lázaro, 12 de mayo del 2016). Considerar el diseño no solo desde

un tema generacional sino también de género es relevante por las diversas percepciones que existen del espacio público, su utilidad y su seguridad. Lo anterior se relaciona con un diseño

Lo anterior se relaciona con un diseño adaptable a las temporalidades, ya que no es lo mismo un espacio público diurno que un espacio público nocturno. La seguridad en ambos casos va a determinar su uso y popularidad, es decir, "no cabe hablar de equidad e igualdad si la mitad de la población sufre temor o restringe el uso y disfrute a causa del miedo". (Lázaro, 12 de mayo del 2016).

Hay quienes comentan que la vida es como una caminata de manera análoga con la transitabilidad y seguridad del espacio público, es decir, "una caminata puede ser una peregrinación, un calvario o un via crucis dependiendo de nuestro estado mental, nuestra condición física y el clima". (Espinosa, 2013, pág. 117). Además, considerar el diseño universal o la accesibilidad universal al entorno físico es esencial, va que "un entorno que permite su utilización con seguridad y eficacia para el mayor número de personas... Forma parte de un modelo de desarrollo holístico que

no se limita a programas aislados o "ayudas", sino que es inclusivo y permite la participación en todas las esferas de la sociedad que potencia la independencia personal". (CNREE, CFIA, 2010).

Por lo tanto, para diseñar con el peatón como eje central hay que considerar sus perspectivas, emociones, sentimientos y opiniones a la hora de realizar todo el proceso de planificación. A final de cuentas ellos son los usuarios del espacio público y son quienes van a determinar la calidad de este.

## 3.3. DESARROLLO ORIENTADO AL TRANSPORTE (DOT)

En cuanto se habla de regenerar una comunidad y se considera al peatón como eje fundamental, el Desarrollo Orientado al Transporte sale a relucir, ya que el enfoque está en reacomodar las ciudades y darles un orden beneficiando a las personas. Dicho modelo consiste en "ofrecer una forma de desarrollo urbano más sostenible desde el punto de vista ambiental al reducir la necesidad de viajar y al facilitar un cambio modal del automóvil

entre los residentes. Su objetivo es fortalecer la integración entre los sistemas de transporte público y el desarrollo urbano mediante la creación de lugares en los que el transporte público sea fácilmente accesible para muchas actividades". (Curtis, 2012).

Utilizar el TOD es ventajoso porque vincula diferentes medios de movilidad en un diseño armonioso. dentro de los cuales vincula el uso del transporte público como el autobús, el tren y los taxis junto con el vehículo privado, las bicicletas y los peatones. Para ello se desarrolla el término de estaciones intermodales. las cuales se refiere a "integración institucional, operacional y física, entre más de un modo de transporte para facilitar los viajes puerta a puerta de bienes o personas y optimizar el aprovechamiento de las ventajas técnicas de cada uno". (Goncalves, 1990: Pitsiava-Latinopoulou Iordanopoulos, 2012; Caneva - Flores, 2018).

Desarrollar un diseño que vincule al peatón con diferentes medios de transporte en un espacio público que posee vegetación y actividades diversas que atrae a las personas a estar más tiempo del que transita, es una manera de solucionar problemáticas existentes que deterioran el espacio y a las personas, por lo que la sostenibilidad no es imposible de lograr. Existen muchos conceptos y teorías que velan por el desarrollo y el mejoramiento de las ciudades. La cuestión está en ponerlos en práctica.

## I.VI. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

La metodología del proyecto a realizar se propone desde el enfoque de tipo cualitativo, debido a que como menciona Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014) su propósito consiste en reconstruir la realidad, tal y como la observan los actores de un sistema social definido. Además, se introduce en las experiencias de los participantes con los que se construye el conocimiento utilizando técnicas para recolección de datos como la observación no estructurada, revisión de documentos, discusión en grupo, evaluación de experiencias personales v demás interacciones con individuos. grupos o comunidades.

Ahora bien, el tipo

de colectividad vinculadas a un ambiente, investigación de este trabajo es de propicia el cambio social, transforma tipo Investigación-acción, ya que la realidad y toma consciencia del pretende comprender y resolver papel de las personas en el proceso problemáticas específicas de una de transformación. (Hernández, R.,

Fernández, C. y Baptista, P., 2014). En sí, el fin último de este proyecto es diseñar un bulevar con y para los habitantes del centro cantonal y sus transeúntes.

OBJETIVOS	ACTIVIDADES	INSTRUMENTO	PRODUCTOS	FUENTE
Realizar un análisis de sitio que	Visita para el levantamiento de sitio	Bitácoras de campo: fichas, mapeos, croquis, perfiles y diagramas	Diagnóstico del entorno físico, urbano y ambiental	Trabajo de campo, datos secundarios, Snit Visor, Global Mapper y QGIS
identifique las problemáticas del centro cantonal para el planeamiento de	Análisis del contexto inmediato	Anotaciones, descripciones y FODA	dibano y ambientar	
pautas y estrategias de diseño que respondan de manera eficiente en el	Levantamiento del entorno físico, edilicio, urbano y ambiental	Fotografías como recolección de datos	Síntesis de la situación actual	
diseño del bulevar	Recolección de datos topográficos y climáticos	Observación participativa	Pautas/ estrategias de diseño urbano	
Definir el perfil de usuario y las actividades de la población habitante y	Visita al sitio y dinámicas que permitan la interacción con los usuarios	Observación y conteo de usuarios de los diferentes medios de transporte y del espacio público	Síntesis de las características de usuarios - Perfil de usuario	Trabajo de campo, usuarios y
transeúnte del centro cantonal para satisfacer las necesidades del espacio	Recolección de datos demográficos y socioeconómicos	Aplicación de cuestionarios a los usuarios del sector	Programa urbano del bulevar	transeúntes del centro cantonal, datos del INEC y datos secundarios
público mediante el diseño del bulevar	Diagramación y esquematización de datos	Taller participativo	Programa urbano dei bulevai	
	Planteamiento de las actividades esenciales y opcionales del proyecto	Bocetos, bitácoras de diseño, exploraciones con maquetas y demás		
	Estrategias del espacio urbano y estudio de tipologías	técnicas manuales para la expresión gráfica en 2D y 3D		
3) Proponer un bulevar como parte del	Desarrollo conceptual, estructural y material de la propuesta urbana	Modelación virtual en 2D con programas como llustrador,	Diseño definitivo de la propuesta	Estudio de casos con datos secundarios e información recopilada en las etapas anteriores
diseño urbano del centro cantonal de Flores donde se considere la regeneración del espacio público	Exploración de mobiliario	Photoshop, Indesign y Autocad		
	Integración de instalaciones mecánicas, eléctricas y de seguridad humana	Modelación virtual en 3D con programas como Revit, Lumion y		
	Corroboración de estrategias pasivas	Enscape		
	Presupuesto económico	Programas de Office para elaboración	Newson - A W W W I I I I I I	
	Diseño definitio del bulevar como intervención urbana	de tablas y gráficos	Síntesis de las estrategias aplicadas	

Figura 3: Esquema de la Metodología de Investigación, elaboración propia.

#### I.VII. MARCO NORMATIVO

El Marco Normativo se divide en tres categorías: Urbano, Vial v Arquitectónico. En el primero se encuentran la Ley 4240 o Ley de Planificación Urbana, el Reglamento de Renovación Urbana, el Reglamento de Construcciones del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU), Plan Regulador Urbano - Reglamento de Zonificación, Plan Regulador Urbano -Reglamento de Vialidad y Transporte, Plan Regulador Urbano - Reglamento Ambiental y la Ley 7575 o Ley Forestal. Estos velan por el buen desarrollo de los centros urbanos según los elementos naturales, artificiales y humanos.

En el segundo tema, se mencionan aspectos de relevancia sobre la vialidad a nivel nacional y cantonal. Ahí está la Ley 5066 o Ley General de Ferrocarriles, el Decreto número 22483 del MOPT sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales, el CD-AC-021-2022 Reglamento de Pasajeros, el Reglamento para el otorgamiento de permisos - reforma y el Reglamento de los derechos de vías. Los cuales velan por el cuidado, mantenimiento y

aplicación de los elementos viales para un libre tránsito peatonal, vehicular y ferroviario.

En la tercera categoría se mencionan temas de mayor especificidad que entran dentro de los aspectos arquitectónicos y técnicos. Entre ellos están la Ley 7600 o Ley Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, el Reglamento Nacional de Protección Contra Incendios y el Código de Instalaciones Hidráulicas y Sanitarias.

Cada uno contiene los capítulos, artículos y especificaciones necesarias que se requieren para el buen manejo de la normativa en el desarrollo del proyecto del bulevar en el centro cantonal de Flores.

LEY	- REGLAMENTO - NORMATIVA	CAPÍTULO	ARTÍCULO
		Sección Primera, Capítulo Primero: Plan Nacional de Desarrollo	Art. 2: Funciones de la Planificación Urbana
		lea	Art. 3: Preparación del Plan Nacional de Desarrollo Urbano
	Ley 4240 de	Sección Segunda: Capítulo Segundo: Reglamentos de Desarrollo	Art. 20: Condiciones por promover
	Planificación	Urbano	Art. 21: Principales reglamentos
	Urbana	Canitada Canta Bananasián Habana	Art. 53: Permisos a la municipalidad
		Capítulo Sexto: Rennovación Urbana	Art. 55: Gastos
		Sección Tercera, Capítulo Cuarto: Contribuciones Especiales	Art. 71: Costos
		Canitula Brimara, Canavalidades	Art. 1: Objetivo
		Capítulo Primero: Generalidades	Art. 4: Definiciones
	Reglamento de	Capítulo Segundo: De la Renovación Urbana	Art. 6: Causas para la renovación urbana
	Renovación	Capítulo Tercero: Del Plan Proyecto de Renovación Urbana	Art. 9: Participación Ciudadana
	Urbana	Capítulo Cuarto: Del Proyecto de Renovación Urbana	Art. 10: Objetivo del proyecto de renovación urbana
		Carrifold College Instrumented de mostife del contente	Art. 15: Prácticas incentivables
		Capítulo Quinto: Instrumentos de gestión del suelo urbano	Art. 17: Concesión de mayor edificabilidad por inversión en espacio público
		Capítulo Primero: Ámbito de aplicación	Art. 3: Definiciones
		Capítulo Tercero: disposiciones Generalidades	Art. 13: Accesibilidad
			Art. 14: Diseño sostenible
		Capítulo Cuarto: Disposiciones sobre seguridad humana y	Art. 27: Distancia entre los componentes de medios de egreso
			Art. 30: Ancho de los medios de egreso
			Art. 32: Medios de egreso de escaleras
			Art. 33: Dimensión de los medios de egreso de escaleras
			Art. 35: Disposiciones para medios de egreso de escaleras exteriores
			Art. 36: Requisitos de las barandas
			Art. 37: Requisitos de pasamanos
			Art. 39: Rampas de medios de egreso
			Art. 54: Iluminación de emergencia
			Art. 68: Red de abastecimiento de agua para hidrantes
			Art. 69: Instalación de los hidrantes
			Art. 73: Rutas de acceso para el cuerpo de bomberos
		Capítulo Quinto: Vías Públicas	Art. 75: Ejecución de obras en vías públicas
		Capítulo Sexto: Normativas Urbanísticas	Art. 89: Alineamiento de vías férreas
	Reglamento de		Art. 110: Aceras
	Construcciones del INVU	es	Art. 116: Instalación para servicios públicos
			Art. 121: Drenaje pluvial
			Art. 130: Vastíbulos y áreas de dispersión
			Art. 151: Pararrayos
			Art. 341: Dimensiones
9			Art. 344: Casetas de control
Ā			Art. 347: Lotes para estacionamiento

꼺			Art. 349: Altura mínima en edificaciones para estacionamiento
			Art. 352: Rampas para vehículos
			Art. 353: Protecciones
		Capítulo Vigésimo: Estacionamientos	Art. 354: Acceso a pisos superiores
		oupitalo vigosino. Estacionamentos	Art. 355: Ventilación e iluminación
			Art. 363: Ángulos de estacionamiento
			Art. 365: Cálculo de estacionamiento para comercio
			Art. 368: Cálculo de estacionamiento para salas de espectáculos
			Art. 371: Cálculo de estacionamiento para restaurantes, cafeterías y bares
			Art. 374: Cálculo de estacionamientos para locales de culto, y edificaciones comunales
		Capítulo Vigésimosétimo: Obras de superficie en derechos de vía	Art. 444: Aceras en vías públicas
		Capítulo Primero: Objetivos y fines	Art. 2: Fines del reglamento
		Capítulo Tercero: Clasificación de zonas, usos y destinos	Art. 6: Usos de la tierra
	Plan Regulador	Capítulo Cuarto: La zona del centro histórico (ZCH)	Art. 10: Definición de la zona del centro histórico
	Urbano,	Capítulo Décimo Cuarto: La zona de protección forestal (ZPF).	Art. 41: Definición de la zona de protección forestal
	Reglamento de	Capítulo Décimo Quinto: Zonas verdes de parque (ZVP)	Art. 44: Definición de las zonas verdes de parque
	Zonificación		Art. 45: Establecimiento de zonas
			Art. 47: Para la ZVP se establecen las siguientes regulaciones
		Capítulo Décimo Sexto: La zona vial (ZV)	Art. 49: Fin de la zona vial
	Blee Beaudades	Capítulo Primero: Fines y objetivos	Art. 1: Fines
			Art. 2: Objetivos
		Capítulo Segundo: Vías primarias nacionales	Art. 4: Derecho de vía
	Plan Regulador Urbano,		Art. 5: Velocidad
	Reglamento de	Capítulo Tercero: Vías secundarias nacionales	Art. 9: Derecho de vía
	Vialidad y		Art. 45: Diseño
	Transporte		Art. 46: Ubicación
	•	Capítulo Noveno: Senderos peatonales y/o alamedas	Art. 47: Derecho de vía
			Art. 48: Aceras
			Art. 49: Longitud
	Blood Book Loads	Capítulo Primero: Disposiciones generales	Art. 2: Principios
	Plan Regulador	Capitulo Frimero: Disposiciones generales	Art. 3: Definiciones
	Urbano, Reglamento	0	Art. 7: Funciones de la Comisión
	_	Capítulo Segundo: Organización administrativa municipal para la gestión del ambiente	Art. 20: Funciones del Comité
	Ley 7575, Ley Forestal	Capítulo Cuarto: Protección forestal	Art. 33: Áreas de protección

	Decreto número 22483 del MOPT sobre las dimensiones de los derechos de vía en los ferrocarriles nacionales	Capítulo Segundo: Derecho de vía en el sector Atlántico	<b>Art. 6</b> : Derechos de vía en la sección Alajuela - San José
			Art. 47: Cruces de vías
	Ley 5066, Ley General de	Capítulo Cuarto: Disposiciones Generales	Art. 49: Cruce de caminos
	Ferrocarriles	Capitulo Cuarto: Disposiciones Generales	Art. 53: Prohibiciones peatonales
	remocarines		Art. 55: Prohibiciones automotrices
Vial	CD-AC-021-2022 Reglamento de Pasajeros	Capítulo Sétimo: Derechos, Deberes y Prohibiciones	Art. 24: Derechos, deberes y prohibiciones
	Reglamento para el otorgamiento de permisos - reforma	Capítulo Segundo: Definiciones	Art. 2: Derecho ferroviario
		Capítulo Sétimo: Del mobiliario urano	Art. 31: Ubicación del mobiliario urbano
	Reglamento de los derechos de vías	Capítulo Octavo: Parabuses, casetas y escampaderos	Art. 33: Criterios aplicables a la publicidad en el mobiliario Art. 36: Características de las parabuses y sus mensajes
			Art. 38: Dimensiones
			Art. 41: Dimensiones del área publicitaria
		Capítulo Noveno: De los rótulos de funcionamiento	Art. 54: Prohibición para pintar anuncios o rótulos con colores asociados con las señales de tránsito
		Capitulo Segundo: Principios Fundamentales	Art. 7: Información
			Art. 8: Programas y servicios
			Art. 9: Gobiernos locales
			Art. 10: Comunidad
			Art. 41: Especificaciones técnicas reglamentarias
		Capítulo Cuarto: Acceso al Espacio Físico	Art. 42: Requisitos técnicos de los pasos peatonales
	Lay 7600 Lay		Art. 43: Estacionamientos
	Ley 7600, Ley Igualdad de		Art. 45: Medidas técnicas
	Oportunidades para las Personas	Capítulo Quinto: Acceso a los medios de transporte	Art. 47: Taxis
	con Discapacidad		Art. 48: Terminales y estaciones
			Art. 49: Facilidades de estacionamiento
		Capítulo Sexto: Acceso a la información y a la comunicación	Art. 50: Información accesible
		Capítulo Sétimo: Acceso a la cultura, el deporte y las actividades	Art. 54: Acceso

		recreativas	Art. 55: Actos discriminatorios
			Apartado 7.1: Generalidades
			Apartado 7.3: Barandas
SOS			Apartado 7.4: Pasamanos
Ξ			Apartado 7. 7: Ancho libre
ctó			Apartado 7.8: Dirección y fuerza para abrir
<u>ë</u>		0	Apartado 7.13: Escaleras
Arquitectónicos		Capítulo Sétimo: Medios de egreso	Apartado 7.14: Características de las escaleras
⋖			Apartado 7.16: Rampas
			Apartado 7.18: Capacidad de los medios de egreso
			Apartado 7.19: Cantidad de medios de egreso
	Reglamento		Apartado 7. 23: Descargas de salida
	Nacional de		Apartado 7. 26: Área de refugio
	Protección Contra		Apartado 8.1: Generalidades
	Incendios		Apartado 8.4: Aberturas verticales
			Apartado 8.8: Tipos de construcción
			Apartado 13.2: Rociadores automáticos
			Apartado 13.4: Bomba contra incendios
			Apartado 14.2: Instalación de hidrantes
		Oupliano Galorocavo. Marantes	Apartado 14.3: Ubicación de hidrantes
			Apartados 18.1: Estaciones de servicio
		Capítulo Octogésimo: Requerimientos para ocupaciones	Apartados 18.3: Plantas de generación eléctrica
		especiales	Apartados 18.6: Asientos fijos como tribunas, graderías, redondeles, circos o acomodaciones similares
	Código de Instalaciones Hidráulicas y Sanitarias	Capítulo Quinto: Piezas sanitarias	Art. 5: Número requerido de piezas sanitarias

Figura 4: Esquema del Marco Normativo, elaboración propia.







### II.I. DATOS GENERALES

### **UBICACIÓN**

El bulevar las Flores se compone de tres partes: Sector A, Sector B Norte y Sector B Sur. Todas las partes se encuentran en el Centro Histórico del cantón. Este se ubica en el país de Costa Rica, en la provincia de Heredia, en el cantón de Flores y en el distrito de San Joaquín, el cual es la cabecera del cantón. El eje principal del bulevar está sobre la avenida central desde la calles dos y la calle Sta. Marta. Los otros dos ejes rodean dos zonas relevantes, el del sur rodea la zona verde de parque según indica el mapa de usos de suelo, en el cual se encuentra el parque Pentecostés, el estadio municipal y las canchas comunales; el del norte rodea una parte del centro histórico, en donde se encuentra la escuela Estados Unidos de América, pasa por la plaza, la iglesia Católica y baja por el Centro Diurno para el Adulto Mayor. Estas rutas son para articular las áreas verdes de recreación y las edificaciones de mayor valor histórico y patrimonial generando un circuito que refuerce la identidad de Distrito: San Joaquín la zona.

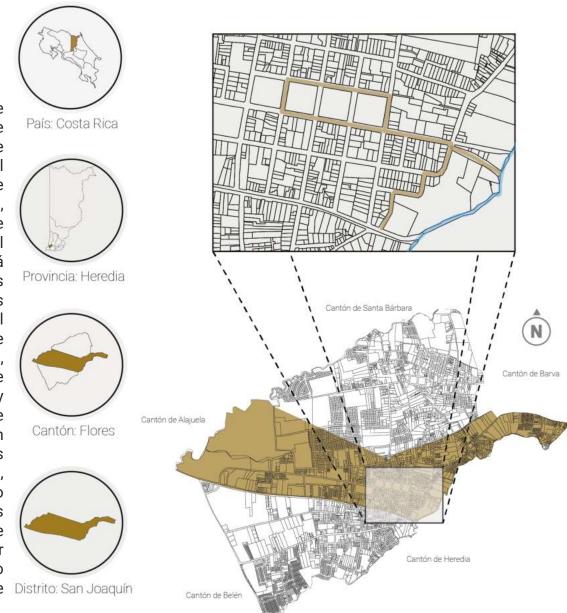
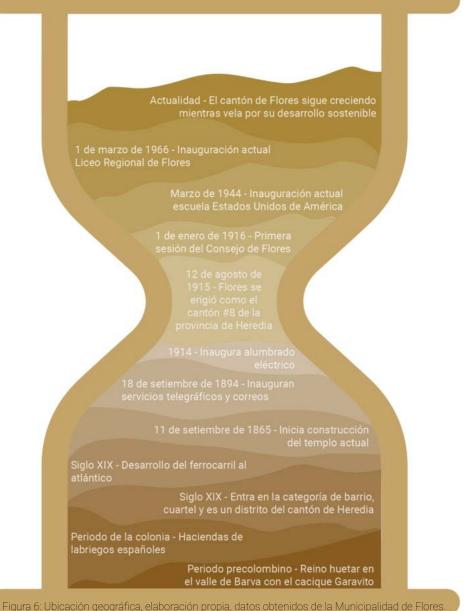


Figura 5: Ubicación geográfica, elaboración propia, datos obtenidos de la Municipalidad de Flores.

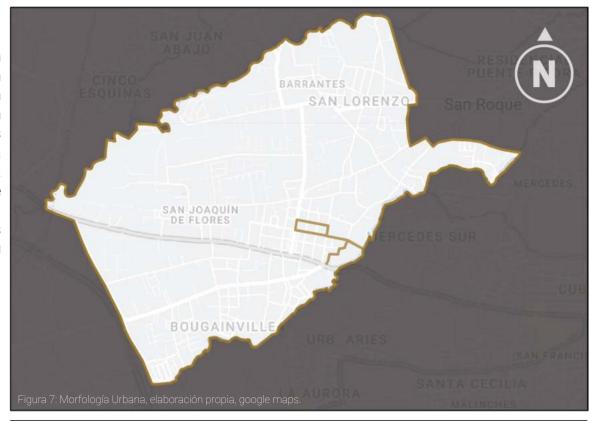
#### **HISTORIA**

El cantón de Flores es el cantón más pequeño del país, el cuál lleva 108 años desde su fundación. Sus primeros asentamientos tuvieron origen en el periodo precolombino siendo parte del reino huetar en el valle de Barva como se solía conocer con el cacique Garabito. En el periodo de la colonia pasó a ser haciendas de españoles quienes poco a poco fueron urbanizando la zona hasta darle la categoría de barrio y distrito del cantón de Heredia. La instalación del ferrocarril al atlántico fue un gran auge para el desarrollo de Flores, ya que propició la inserción de aspectos como la construcción del templo actual, instalación de servicios telegráficos y correos e incluso el alumbrado eléctrico. Lo anterior permitió que el 12 de agosto de 1915 Flores se erigiera como el cantón #8 de la provincia de Heredia. Posterior a ello siguieron llegando nuevas mejoras como la inauguración de la actual escuela y el liceo (Municipalidad de Flores, 2023). Actualmente el cantón sigue creciendo mientras vela por trabajar en el desarrollo de la manera más sostenible posible.



## **MORFOLOGÍA URBANA**

La morfología urbana del cantón inició con una retícula ortogonal con calles y avenidas, las cuales se fueron extendiendo según su crecimiento. Sin embargo, conforme se acerca a los límites noroeste y sureste su morfología varía y pasa a ser más orgánica, ya que colinda con dos ríos, al noroeste colinda con el río Segundo Barva y al sureste colinda con el río Burío, los cuales modifican la retícula según su forma.



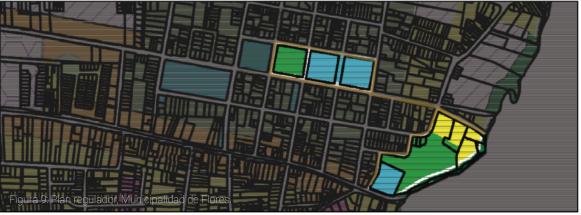


#### **USOS DEL SUELO**

#### **PLAN REGULADOR URBANO**

Los usos de suelo varían según su temporalidad, por ejemplo, en el distrito del norte se ve un predominio de la Zona Mixta Residencial Comercial mientras en el distrito del sur predomina la Zona Urbana de Expansión de Alta Densidad, ambos son los distritos más jóvenes y de reciente crecimiento mientras que en el centro cantonal o el distrito central se evidencia que hay tres usos de suelo predominantes como la Zona Centro Histórico, Zona Institucional Existente y Zona Verde de Parque. Estos últimos son los de mayor valor histórico y cultural del cantón.

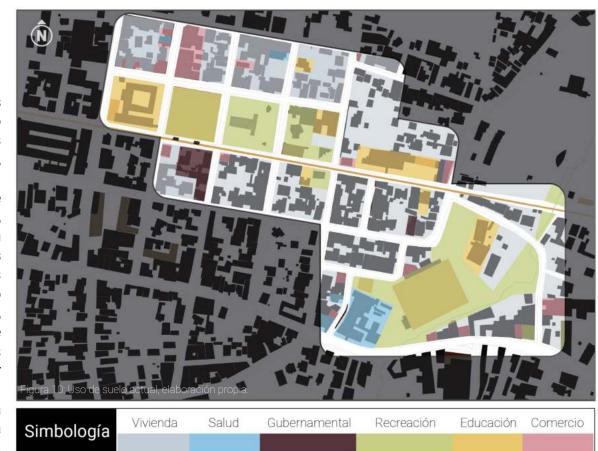




#### **USO DE SUELO ACTUAL**

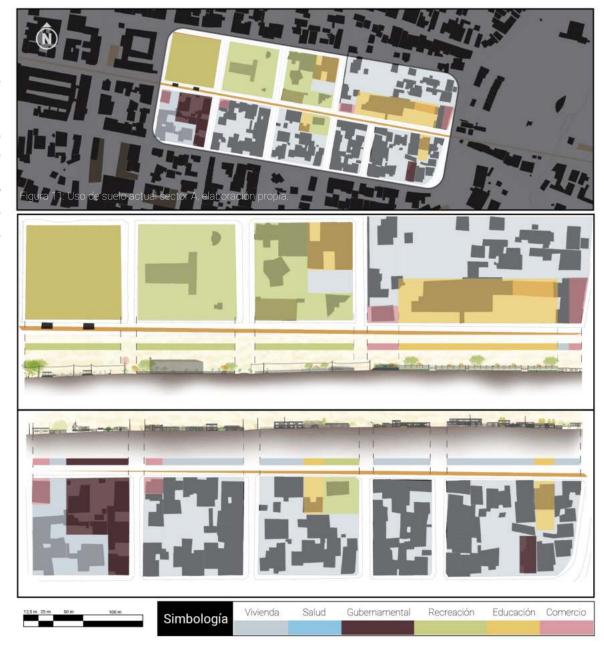
#### **SECTOR A, B NORTE Y B SUR**

Actualmente existen seis usos de suelo a una escala micro por donde pasa el bulevar, los cuales son: vivienda, salud, gubernamental, recreación, educación y comercio. Sobre el eje principal o el sector A se encuentran instituciones educativas. instituciones recreación de religiosa y deportiva, instituciones gubernamentales, viviendas y unos pocos comercios. En los otros ejes o sectores B norte y B sur es diferente, ya que el B norte es principalmente vivienda con unos cuantos comercios mientras que el B sur posee el mayor espacio de recreación y de salud del cantón. La parte de salud se debe a la ubicación de la sede de la clínica de la Caja Costarricense del Seguro Social, la cual es la única del cantón.



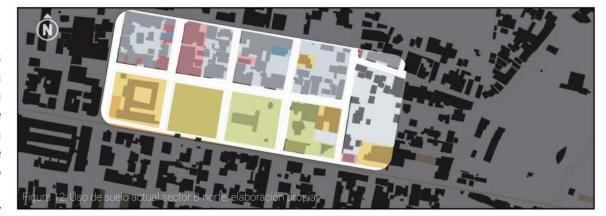
#### **SECTOR A**

El Sector A o eje principal del proyecto colinda con dos caras, la norte y la sur. Además, la línea férrea del tren interurbano atraviesa la calle por la mitad. En dicho tramo el principal uso de suelo establecido por el plan regulador del cantón es el Centro Histórico. Sin embargo, hay diversas tipologías como lo es el uso religioso, recreativo, habitacional, comercial e institucional.



#### **SECTOR B**

El Sector B o ejes secundarios del proyecto se divide en dos partes, la norte y la sur, las cuales complementan y unifican los espacios a vincular entre la Zona Centro Histórico y la Zona Verde de Parque. En el tramo norte el principal uso de suelo establecido por el plan regulador del cantón es el Centro Histórico. Sin embargo, hay diversas tipologías como lo es el uso habitacional y comercial. En el tramo sur sí se conserva el uso de suelo que establece la municipalidad en mapa de usos de suelo.







## **LLENOS-VACÍOS**

En el mapa se ve que a nivel de análisis los llenos son todos aquellos espacios que están sin construir, ya que están llenos de vida mientras que los vacíos, por el contrario, son aquellos espacios que poseen una edificación, llámese casa, templos, salones, clínica, edificios, etc. Las zonas deportivas son llenos que posee el centro cantonal, pero se distinguen por su actual uso.

El porcentaje de áreas verdes o en este caso de llenos va estrictamente relacionado con el desarrollo urbano a lo largo del tiempo. En las figuras se ve el aumento de la construcción o de los vacíos desde 1986, donde había un gran predominio de la cobertura vegetal, se puede decir que había un 20% construido y un 80% de vegetación. Para 1996 dicha cobertura fue disminuyendo, pasando por un 40% de vacíos y un 60% de llenos. Aún la vegetación predominaba. Sin embargo, para el 2007 los llenos pasaron a estar por debajo de la mitad mientras aumentaba gradualmente hasta llegar al 2017 donde se evidencia una relación de 80% construido versus un 20% de toda la cobertura vegetal a nivel cantonal.

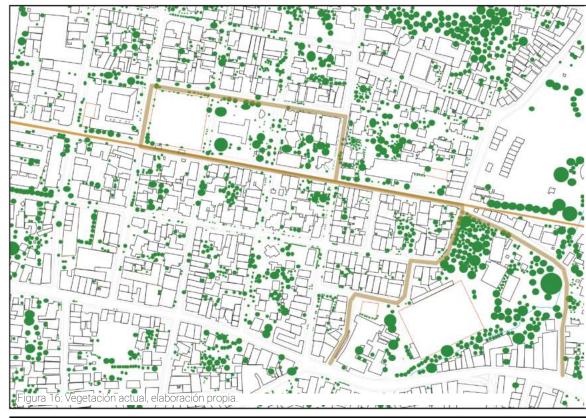




### **VEGETACIÓN-TEMPERATURA**

En relación con el tema anterior, los llenos son aquellos espacios sin construir, en estos mismo se encuentran árboles y arbustos, los cuales se ubican según el siguiente mapa. La mayoría de los árboles se encuentra dentro de las cuadras, sin embargo hay ciertos puntos en donde la vegetación también se encuentra en las aceras como lo es la calle norte de la iglesia, además de los alrededores de la plaza, las laderas del río Burío y el punto que posee la mayor concentración de vegetación, o sea el pulmón del cantón, es el parque Pentecostés.

A pesar de haber una fuerte presencia de vegetación, los gráficos de la evolución de la temperatura según los "diagramas de Hawkins", evidencian que en poco más de un siglo la temperatura promedio ha estado en constante aumento hasta llegar a variar 0,2 °C. Por lo que la relación entre la cobertura vegetal existente y el aumento de la temperatura está desproporcionada, esto influye directamente en el efecto urbano llamado "islas de calor", las cuales son una problemática a nivel urbano.





## CLIMA - TOPOGRAFÍA

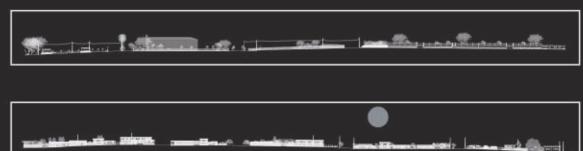
Dentro de las condiciones climáticas se encuentran aspectos como la dirección de los vientos predominantes que provienen del noreste al igual que las precipitaciones pluviales. La zona se caracteriza por tener las condiciones de un bosque tropical húmedo premontano, es decir, la temperatura oscila entre 17°C y 24°C, con una temperatura promedio de 21.7°C y una precipitación promedio de 2040.2mm anuales (CFIA, 2020).

A nivel topográfico el cantón de Flores se encuentra en un valle por lo que posee una altura de 1086.3 m sobre el nivel del mar (CFIA, 2020). Dicho valle colinda al este con el Alto de Ochomogo, al oeste los Montes del Aguacate, al norte la Cordillera Volcánica Central y al sur con los Cerros del Tablazo, Candelaria y Puriscal (Solano, J. y Villalobos, R.).

Otras cualidades son las visuales aprovechables del volcán Barba al norte, el volcán Poás al noroeste y el volcán Irazú al este; además están los recorridos solares que varían según el equinoccios del 21 de marzo y el 21 de septiembre.



Figura 18: Analisis de sitio, elaboración propia.



#### **EQUIPAMIENTO COLECTIVO**

Dentro equipamiento del colectivo se encuentran servicios del ámbito de la salud, gubernamentales, de recreación, educación y comercio. En la salud están la clínica como punto de mayor relevancia, la cruz roja, farmacias y veterinarias privadas. En lo gubernamental está la municipalidad, la fiscalía, la biblioteca pública y el Instituto Costarricense de Electricidad (ICE). En lo recreativo hay diversidad de usos como lo es centros religiosos, centros de arte, áreas deportivas y áreas de estar. En lo educativo hay tanto a nivel privado como público en kinder, guarderías, escuelas, colegios, institutos y centros de cuido para el adulto mayor. Por último, en el comercio hay un predominio de restaurantes, aunque también hay panaderías, heladerías, pulperías, supermercados, tiendas en general, bancos, salones multiusos. mecánicos vehiculares, parqueos y fábricas.

Todas y cada una de las actividades están dispersas por toda la zona sin ninguna conexión.

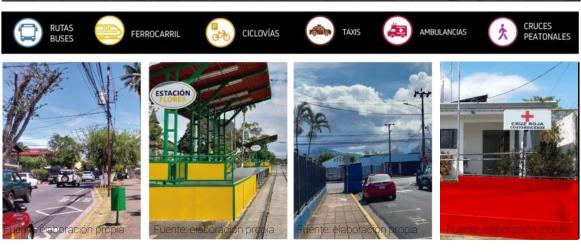


### **MOVILIDAD URBANA - RUTAS**

A nivel cantonal existen varias rutas establecidas de manera fija y otras que pueden variar según su necesidad. Por ejemplo, la línea férrea es una ruta fija ya establecida junto con su parada bien demarcada, las rutas de los buses también son fijas, pero se pueden ajustar según los trabajos viales del momento, sus paradas son fijas, pero no todas están bien demarcadas y sólo unas pocas poseen una casetilla. Mientras que las rutas de las ambulancias y taxis varían constantemente. Tienen un punto fijo del cual parten y regresan pero el trayecto de este siempre varía según el cliente.

Actualmente no existe una ciclovía, por eso no se ve en el mapa y sobre los cruces peatonales sólo hay tres establecidos con semáforo porque están sobre la ruta 3.





## INTENSIDAD DE FLUJOS VEHICULARES

La cantidad de flujos vehiculares en parte se ve influenciada por el tipo de calle, la ruta 3 al ser una ruta nacional es la que mayor tránsito posee, ya que es un conector directo entre Heredia centro y Alajuela centro. Otra ruta nacional es la calle 3, ya que conecta Belén con Barva, aunque no suele ser tan transitada. Las demás calles al ser rutas cantonales poseen un menor tránsito. Sin embargo, en la realidad suelen ser parqueaderos al haber demanda de servicios y pocos espacios de parqueos. Dichas calles se dividen en primarias y secundarias cantonales.





### **CONTEO DE VEHÍCULOS**

La realización del conteo de vehículos se dividió en tres horarios: mañana de 7:30 am a 9:30 am, tarde de 11:30 am a 1:00 pm y noche de 6:00 pm a 8:00 pm. Cada uno por cuatro días, dos en periodo de vacaciones y dos en periodo de clases para comparar los comportamientos según las actividades necesarias y opcionales en diferentes temporalidades.

En el horario de la mañana se observó que el medio de transporte que más se utiliza indiferentemente de la hora es el vehículo privado o carro, en segundo lugar las motos y en tercero las bicicletas. En la primera media hora las busetas tienen fuerte presencia por los centros educativos, al igual que la policía, pero su presencia merma conforme avanza el día. Por horarios laborales los camiones también parten a las 7:30 am, luego disminuyen pero se mantienen a lo largo del día, al igual que los taxis. Dado que no es una ruta de buses estos casi no circulas a excepción de aquellos que vienen vacíos del garaje. Por último la presencia de aviones era notable al estar a 5.4km del aeropuerto internacional Juan Santamaría.



#### NOTA:

- El día 12 de julio pasó 1 cuadraciclo.
- El día 16 de julio pasó 1 motoneta.
- El día 17 de julio los buses que pasaron iban vacíos.
- El día 24 de julio pasaron 2 niños aprendiendo a usar la bicicleta.

MEDIO DE TRANSPORTE	CARROS	BUSES	TAXIS	AMBULANCIAS	POLICÍA	CAMIONES	AVIONES	BUSETAS	MOTOS	BICICLETAS
DÍA 1 - VACACIONES 12/07/2023										
										9
DÍA 2 - VACACIONES 16/07/2023										
						7				12
										20
	234									31
										34
										97
DIA1-CLASES 17/07/2023										
										5
										5
										15
	1 694									34
DIA 2 - CLASES 24107/2023										
										15
										23
										34
										27
	708									99

### **CONTEO DE VEHÍCULOS**

En el horario de la tarde se observó que el medio de transporte que más se utiliza indiferentemente de la hora es el vehículo privado o carro, en segundo lugar las motos y en tercero las bicicletas pero en menor medida comparado con el bloque de la mañana.

El uso de las busetas conserva su presencia en periodo lectivo, aunque en vacaciones de medio año sigue siendo utilizada, ya que ciertos centros educativos como guarderías siguen en funcionamiento debido a que no todo el sector laboral posee vacaciones.

La policía conserva su presencia de manera constante conforme avanza el día y es independiente del periodo lectivo, al igual que los taxis, las ambulancias y los aviones.

Los camiones al ser utilizados como transporte de mercadería y ser de la empresa privada el periodo de vacaciones varía, por ello su presencia es continua a pesar de las horas o los días.



#### NOTA:

- El día 25 de enero no hubo ningún aspecto relevante.
- El día 16 de julio pasó 1 cuadraciclo y 4 niños aprendiendo a usar la bicicleta.
- El día 6 de marzo pasó 1 bus vacío.
- El día 8 de mayo no hubo ningún aspecto relevante.

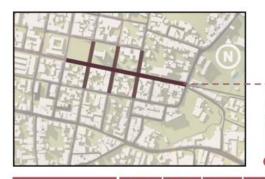
DIA 1 - VACACIONES   25/01/2023   11:30 - 12:00 md   270   0   12:30 - 01:00 pm   333   0   12:30 - 01:00 pm   483   0   12:30 - 01:00 pm   430   0   12:30 - 01:00 pm   430   0   12:30 - 01:00 pm   422   1   12:30 - 01:00 pm   42:30	3 ( 12 )	1 0 0 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 3 3 2	16 43 83 4 5 5	1 0 0 1 1 0 0 4 1 5 5	0 0 0 0 0	64 51 57 172 26 42 57 125	16 4 2 22 22 17 58
25/01/2023  11:30 - 12:00 md	5 ( 3 ( 12 )	0 1 0 0 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	16 43 83 4 4 5	0 1	0 0 0	51 57 172 26 42 57	2 22 22
11:30 - 12:00 md 270 0  12:00 - 12:30 pm 341 0  12:30 - 01:00 pm 333 0  TOTAL 944 0   DIA 2 - VACACIONES 16107/2023  11:30 - 12:00 md 343 0  12:00 - 12:30 pm 440 0  12:30 - 01:00 pm 483 0  TOTAL 1 266 0   DIA 1 - CLASES 06103/2023  11:30 - 12:00 md 353 0  12:00 - 12:30 pm 430 0  12:30 - 01:00 pm 430 0  12:30 - 01:00 pm 422 1	5 ( 3 ( 12 )	0 1 0 0 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	16 43 83 4 4 5	0 1	0 0 0	51 57 172 26 42 57	2 22 22
12:00 - 12:30 pm 341 0  12:30 - 01:00 pm 333 0  TOTAL 944 0   DIA 2-VACACIONES 16IO7/2023 11:30 - 12:00 md 343 0  12:00 - 12:30 pm 440 0  12:30 - 01:00 pm 483 0  TOTAL 12:66 0   DIA 1-CLASES 06IO3/2023 11:30 - 12:00 md 353 0  12:00 - 12:30 pm 430 0  12:30 - 01:00 pm 430 0  12:30 - 01:00 pm 422 1	5 ( 3 ( 12 )	0 1 0 0 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	16 43 83 4 4 5	0 1	0 0 0	51 57 172 26 42 57	2 22 22
12:30 - 01:00 pm 333 0  TOTAL 944 0  Dia 2 - VACACIONES 16!07/2023  11:30 - 12:00 md 343 0 12:00 - 12:30 pm 440 0 12:30 - 01:00 pm 483 0  TOTAL 12:66 0  Dia 1 - CLASES 06/03/2023  11:30 - 12:00 md 353 0 12:00 - 12:30 pm 430 0 12:30 - 01:00 pm 430 0 12:30 - 01:00 pm 422 1	3 ( 12 )	1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 0 0	43 83 4 5 5	0 4	0 4 1	57 172 26 42 57	
TOTAL 944 0  DÍA 2 - VACACIONES 16/07/2023  11:30 - 12:00 md 343 0 12:00 - 12:30 pm 440 0 12:30 - 01:00 pm 483 0 TOTAL 12:66 0  DÍA 1 - CLASES 06/03/2023  11:30 - 12:00 md 353 0 12:00 - 12:30 pm 430 0 12:30 - 01:00 pm 422 1	3 3 6		83 4 5 5	4	0 4	172 26 42 57	
DÍA 2 - VACACIONES 16/07/2023  11:30 - 12:00 md	6		5 5	4	4	42 57	19 22 17
16/07/2023  11:30 - 12:00 md	6		5 5	4	4	42 57	19 22 17
11:30 - 12:00 md 343 0  12:00 - 12:30 pm 440 0  12:30 - 01:00 pm 483 0  TOTAL 1 266 0   DIA 1 - CLASES O6/03/2023  11:30 - 12:00 md 353 0  12:00 - 12:30 pm 430 0  12:30 - 01:00 pm 422 1	6		5 5	4	4	42 57	19 22 17
12:00 - 12:30 pm	6		5 5	4	4	42 57	22 17
12:30 - 01:00 pm 483 0 TOTAL 1 266 0 DIA 1 - CLASES 06/03/2023 11:30 - 12:00 md 353 0 12:00 - 12:30 pm 430 0 12:30 - 01:00 pm 422 1	6		5	1 5	1	57	17
TOTAL 1 266 0  DIA 1 - CLASES O6/03/2023  11:30 - 12:00 md 353 0  12:00 - 12:30 pm 430 0  12:30 - 01:00 pm 422 1	12		14	5	E		0.3
DIA 1 - CLASES 06103(2023 11:30 - 12:00 md 353 0 12:00 - 12:30 pm 430 0 12:30 - 01:00 pm 422 1	100				9	1123	36
06/03/2023       11:30 - 12:00 md     353     0       12:00 - 12:30 pm     430     0       12:30 - 01:00 pm     422     1			-	100		10000	
06/03/2023       11:30 - 12:00 md     353     0       12:00 - 12:30 pm     430     0       12:30 - 01:00 pm     422     1							
12:00 - 12:30 pm 430 0 12:30 - 01:00 pm 422 1							
12:30 - 01:00 pm 422 1	7	2 0		1	16	35	5
The state of the s		0 0	35	1	11	67	9
TOTAL 1205 1	8 (	0 1	24	1	20	81	19 33
	23 1	2 1	87		47	183	33
DÍA 2 – CLASES O8/05/2023							
11:30 - 12:00 md 343 0	13	2 0	23	0	18	75	- 4
12:00 - 12:30 pm 438 0	16 (	0 1	30	1	12	77	6
12:30 - 01:00 pm 396 0	100-1	1 2	30 32	0	6	73	7
TOTAL 1 177 0	11	3 3	85	1	46	225	17

### **CONTEO DE VEHÍCULOS**

En el horario de la noche se observó que el medio de transporte que más se utiliza indiferentemente de la hora es el vehículo privado o carro, en segundo lugar las motos y en tercero las bicicletas pero en menor medida comparado con el bloque de la mañana. Sin embargo, es relevante acotar que después entre las 7:30 pm y las 8:00 pm había una disminución drástica de estos. Así mismo las busetas disminuían su presencia, ya que los centros educativos no tienen horario nocturno.

La policía conserva su presencia, en menor medida, pero de manera constante al igual que los taxis, las ambulancias y los aviones. De igual modo los camiones conservan su presencia pero conforme se adentraba la noche era menor la cantidad.

Es relevante acotar que el día 26 de julio la presencia de vehículos se mantuvo similar a los otros días, pero hubo caos vial porque ese día había una celebración comunal y los carros circulaban con dificultad debido a la cantidad de carros parqueados.



#### NOTA:

- El 24 de enero los buses que pasaron iban vacíos.
- El 27 de enero los buses que pasaron iban vacíos.
- El día 18 de julio los buses que pasaron iban vacíos.
- -El día 26 de julio de 7:30pn a 8:00pm hubo caos vial a la salida de misa tipo 7:30pm por la cantidad de carros parqueados y la cantidad de carros circulando y los buses que pasaron iban vacíos.

MEDIO DE TRANSPORTE	<b>a</b>			<b>(29</b>	<b>(a)</b>		9	(\$130)	<b>3</b>	<b>₹</b>
IKANSPORIE	CARROS	BUSES	TAXIS	AMBULANCIAS	POLICÍA	CAMIONES	AVIONES	BUSETAS	MOTOS	BICICLETAS
DÍA 1 - VACACIONES 24/01/2023										
6:00 - 6:30 pm	418	0	3	0	3	4	1	0	61	10
6:30 - 7:00 pm	410	1	7	0	2	7	Ö	0	70	9
7:00 - 7:30 pm	369	2	9	1	1	8	0	0	49	11
7:30 - 8:00 pm	336	0	2	1	1	4	1	0	53	9
TOTAL	1533	3	21	2	7	23	2	0	233	39
DÍA 2 - VACACIONES 27/01/2023										
6:00 - 6:30 pm	580	0	1	0	0	8	1	0	58	13
6:30 - 7:00 pm	535	2	4	0	0	8	0	0	55	9
7:00 - 7:30 pm	524	0	2	0	1:	4	2	0	56	8
7:30 - 8:00 pm	490	1	1	0	0	3	0	0	67	3
TOTAL	2129	3	8	0	1	23	3	0	236	33
DÍA 1 – CLASES 1807/2023										
6:00 - 6:30 pm	644	2	2	0	1	4	2	9	68	15
6:30 - 7:00 pm	570	2	3	0	2	9	2	3	74	15 14 16
7:00 - 7:30 pm	553	1	6	0	1	11	0	9	59	
7:30 - 8:00 pm	337	1	3	0	1	5	0	2	61	7
TOTAL	2 104	6	14	0	5	29	4	23	262	52
DÍA 2 - CLASES 26/07/2023										
6:00 - 6:30 pm	535	0	3	1	1	13	1	8	72	16
6:30 - 7:00 pm	374	0 2	7	0	1	11	0	7	73	12
7:00 - 7:30 pm	662	0	.4	0	0	5	1	3	71	6
7:30 - 8:00 pm	516	2	3	1	0	3	0	3	52	7
TOTAL	2 087	4	17	2	2	0	2	21	268	41

### II.II. UNIDADES DE PAISAJE

Las unidades de paisaje son una herramienta clave para el análisis de sitio a nivel urbano, ya que permite generar relaciones a una escala micro dándole sentido a la evolución urbana considerando aspectos como la ubicación del sitio, la imagen objetiva y emotiva, fotografías del dinamismo de la zona con las edificaciones existentes y una tabla de valores donde se evalúa qué tan bien se ha venido desarrollando y qué aspectos se deben trabajar con prioridad.

Además cada unidad posee dos mood boards donde se amplía la imagen con fotografías de elementos naturales, culturales o arquitectónicos que embellecen la zona destacando los valores visuales y las características que refuerzan la identidad de la zona, junto con su respectiva paleta vegetal.

Por último, cada una posee un análisis de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas (FODA) según corresponda. Esto para trabajar de una manera micro a macro la detección de problemáticas físicas que el bulevar debe ayudar a solventar.



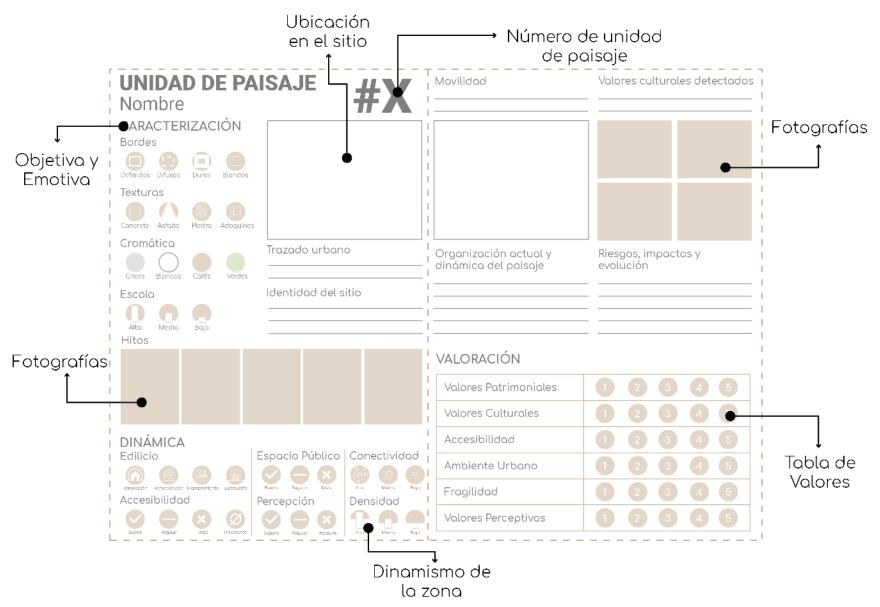


Figura 23: Guía para el estudio de las fichas de Unidades de Paisaje, elaboración propia.

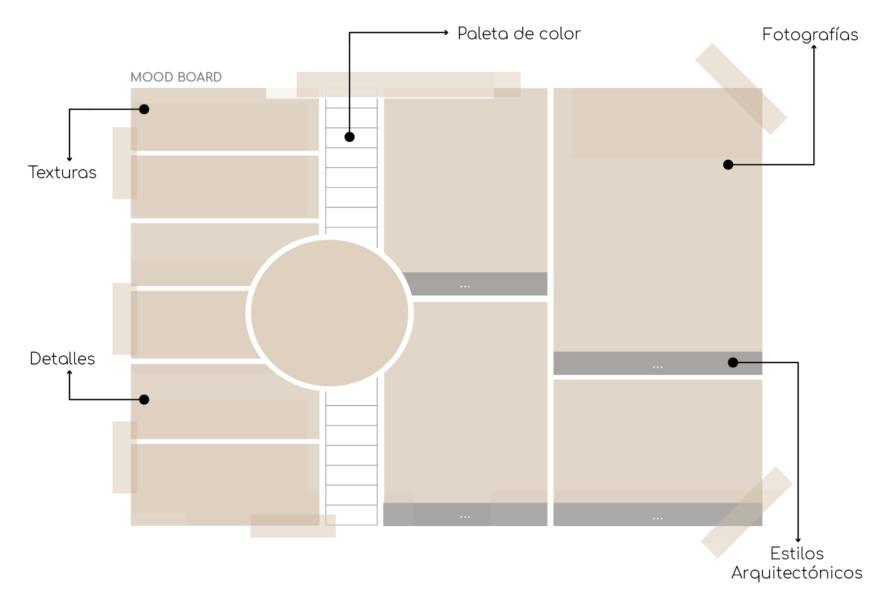
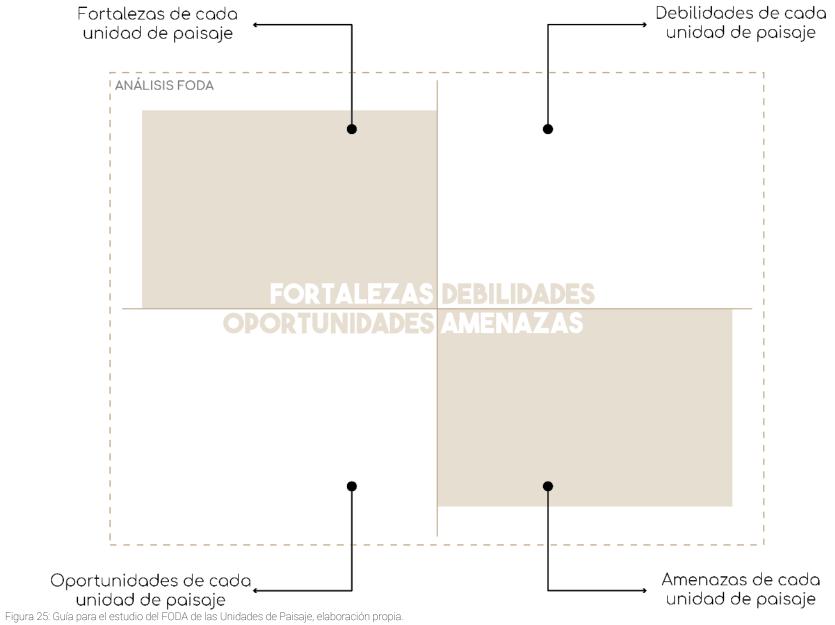


Figura 24: Guía para el estudio del mood board de las Unidades de Paisaje, elaboración propia.



## **UNIDAD DE PAISAJE**

## Unidad Gubernamental

#### CARACTERIZACIÓN

#### **Bordes**











#### Texturas









Cromática











#### Escala







#### Trazado urbano

Retícula ortogonal con calles y avenidas. Entre las avenidas 1 - 2 y las calles 0 - 4.

#### Identidad del sitio

Posee elementos propios de un centro cantonal 1

#### Hitos











### DINÁMICA

#### Edilicio





Accesibilidad









Percepción











Espacio Público Conectividad





#### Movilidad

Posee alto tránsito vehicular y peatonal, la línea férrea del Atlántico y no cuenta con ciclovía.



#### Organización actual y dinámica del paisaje

Durante el día hay mucho movimiento peatonal I y vehícular por los horarios laborales, en horas de la tarde este disminuye pero la plaza es el punto de recreo. En la noche se vuelve más inseguro por

#### Detalles culturales detectados

La plaza es el principal punto de encuentro urbano









#### Riesgos, impactos y evolución

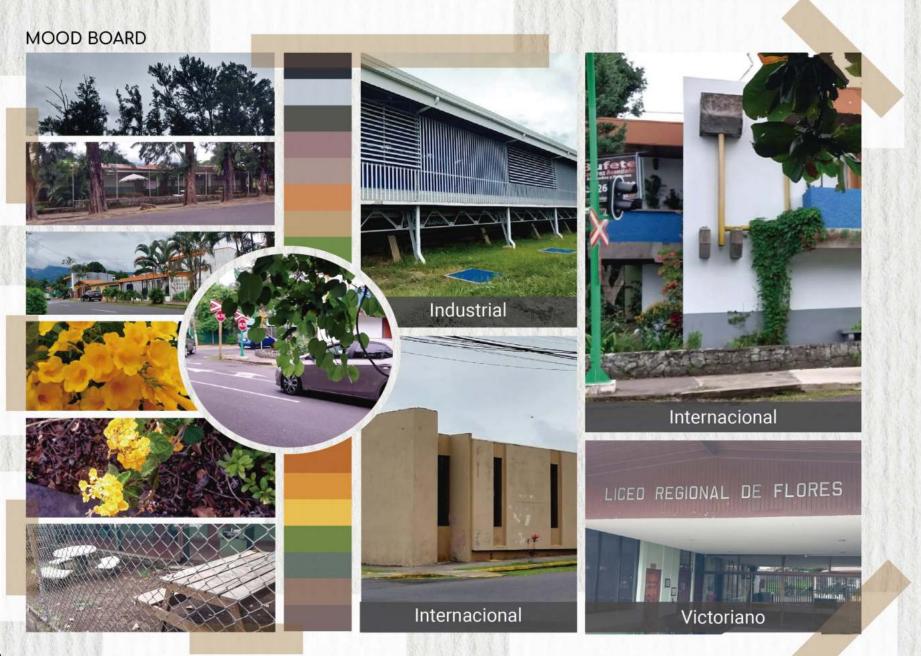
Difícil acceso para todo público, contaminación sonora y ambiental, degradación del espacio público, poca variedad de áreas de disfrute urbano, pocos espacios de parqueos, predo

### VALORACIÓN

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5







### ANÁLISIS FODA

- La zona posee una identidad cultural, cierto interés turístico, instituciones educativas públicas y privadas y el comercio predominante gastronómico.
- Percepción de barrio seguro para recorrer, es un centro histórico enriquecido en cultura por sus edificaciones históricas y de patrimonio y es el punto de partida de actividades patrióticas.
- La plaza está en buen estado al igual que los árboles aledaños y posee ciertos recorridos interesantes con espacios verdes que dan sombra y descanso.
- Representa un nodo de movilidad con medios de transportes varios que conecta Alajuela y Heredia, posee la ubicación de una parada del tren, la vivienda existente es en escala barrial con elementos de valor histórico y patrimonia, variedad de estilos.

- Riesgo de desaparición del comercio local y tradicional, además de la existencia de trabajos ilegales o informales por desigualdad y pobreza.
- Inseguridad en espacios públicos en horario nocturno, es un sector expuesto a manifestaciones y expresiones políticas, es una zona de trabajo donde en el día se observa gran movimiento activo y en la noche la inseguridad aumenta.
- Contaminación sónica, sensorial y olfativa motivo de exceso de vehículos privados, la plaza es el único sitio de espacios deportivos públicos, la cobertura vegetal escasas y no articuladas.
- Rigidez y desconexión de usos y servicios de equipamiento urbano de usos y servicios de equipamiento urbano, difícil acceso universal en aceras y espacios públicos, transformación de la imagen tradicional a una más contemporáneas, carencia de espacios de parqueos, potencial destrucción del patrimonio por la construcción de nuevas edificaciones, pocas actividades a realizar, inexistencia de ciclovía y las velocidades de las avenidas son altas lo que dificulta el tránsito peatonal.

# FORTALEZAS DEBILIDADES ODORTUNIDADES AMENAZAS

- La Unidad de Investigación y Desarrollo, ubicada en Heredia del CINDE, el fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL y las tendencias de peatonalización de vías.
- La Aplicación del Programa del Adulto Mayor (PAM) en el sector occidente, el Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA), el Art City Tour, el Consejo Nacional de Juventudes, las Becas y fondos del Ministerio de Cultura y Juventud y los barrios bar con actividades diurnas y nocturnas.
- La CNFL y sus procesos de Educación Ambiental, los Programa País de Carbono Neutralidad, el Programa de Educación y Sensibilización Ambiental de la municipalidad de San José a través de las bibliotecas municipales.
- El Proyecto MUEVE, el Plan Proyecto de regeneración urbana del centro de San José, una parte del trayecto del Tren Eléctrico con Influencia del DOT y el Plan GAM del INVU.

- Reducción de presupuesto municipal para el mantenimiento y la construcción de obra pública.
- Debido a la expansión de la mancha de comercio y servicio, la organización de tránsito y la congestión vial son factores que han provocado el éxodo de población del centro cantol hacia los cantones aledaños
- Aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos en la ruta 3.
- Destrucción de edificaciones con valor patrimonial en zonas aledañas, para elaboración de construcciones nuevas y la distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano.

### **UNIDAD DE PAISAJE**

## Unidad Religiosa

### CARACTERIZACIÓN

#### Bordes



















Cromática

















#### Escala





#### Trazado urbano

Retícula ortogonal con calles y avenidas. Entre las avenidas 0-1 y las calles 0-3.

#### Identidad del sitio

La iglesia es el principal atractivo turístico y los estilos neoclásico y victoriano resaltan la zona

#### Hitos











### DINÁMICA

Accesibilidad

Edilicio























Espacio Público Conectividad













#### Movilidad

Posee alto tránsito vehicular y peatonal, la línea



#### Organización actual y dinámica del paisaje

Entre semana hay movimiento peatonal y vehicular semana la gente recurre por actividades religiosas o por asistir a la feria que se realiza en el parqueo.

#### Valores culturales detectados

La piedra y la madera como principal elemento constructivo, murales y vitrales internos decorativo







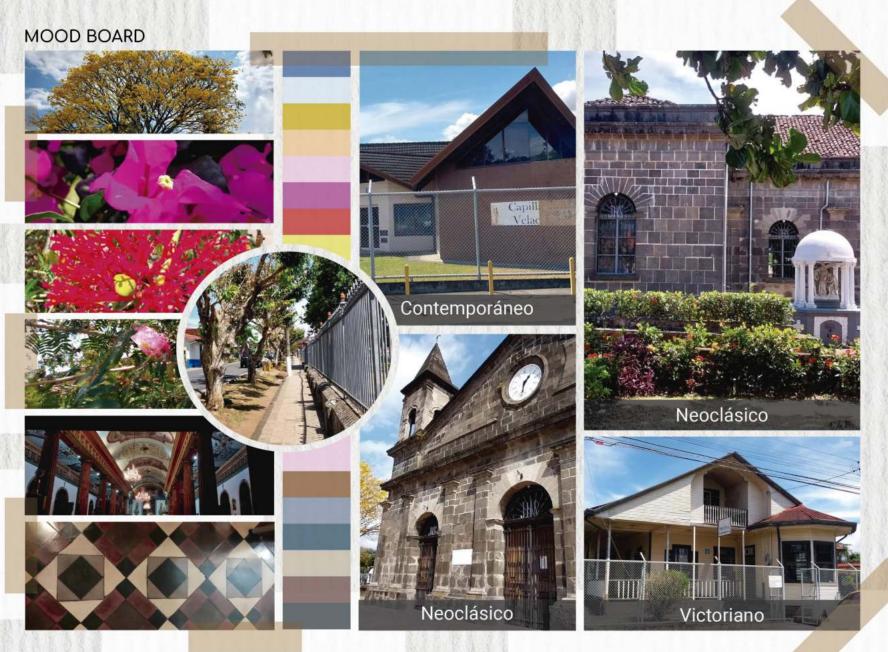


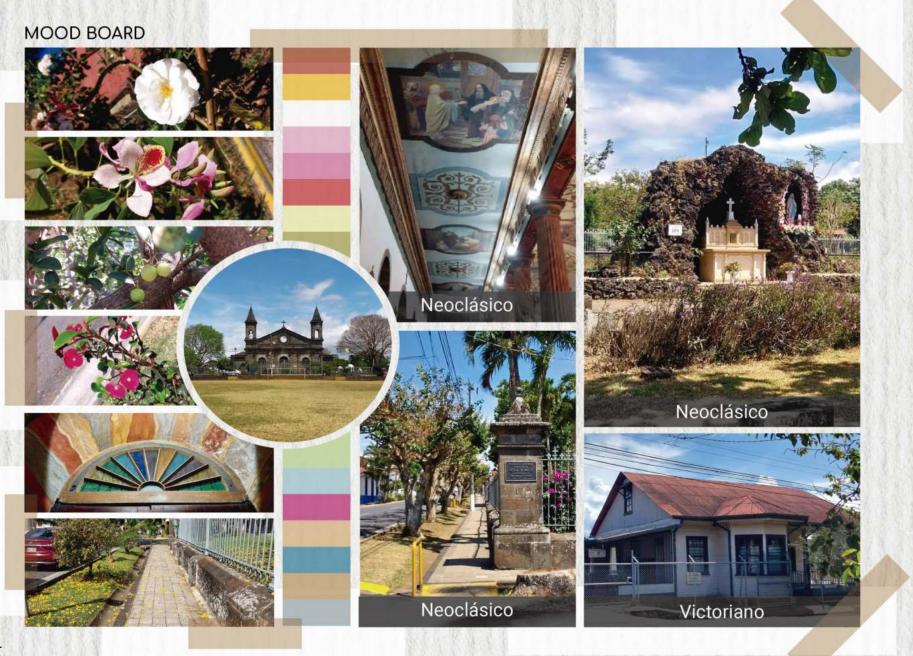
#### Riesgos, impactos y evolución

Transformación de la imagen tradicional en una contemporánea, degradación del público, poca variedad de áreas de disfrute urbano, pocos espacios de parqueos, predo minancia del vehículo y abandono del peatór

### VALORACIÓN

Valores Patrimoniales	1	2	3	4	5
Valores Culturales	1	2	3	4	5
Accesibilidad	1	2	3	4	5
Ambiente Urbano	1	2	3	4	5
Fragilidad	1	2	3	4	5
Valores Perceptivos	1	2	3	4	5





### ANÁLISIS FODA

- La zona posee una identidad religiosa y patrimonial, es de gran interés turístico, además de ser un punto de interés para la inversión pública y privada.
- Es un referente cultural por las edificaciones culturales de relevancia nacional, existen espacios para realizar encuentros, actividades de socialización y da la percepción de barrio seguro y se conoce por ser una zona de actividades religiosas donde en el día presenta movimiento activo.
- La zona tiene algunos microambientes tanto dentro de los jaridnes como en las afueras de la iglesia y las zonas verdes están en buer estado.
- Posee un eje longitudinal muy fuerte por donde pasa la línea del tren posee varios elementos y edificaciones de valor histórico y patrimonial con variedad de estilos arquitectónicos como el neoclásico y victoriano

- Riesgo de desaparición del legado histórico y de valor patrimonial, además de la presencia de formas de trabajo ilegal o informal por la desigualdad socioeconómica.
- En la noche la inseguridad aumenta por su soledad, hay despoblamiento de los centros urbanos por la prioridad comercial que no incitan la permanencia.
- Inexistencia de espacios verdes de recreación y ocio de manera pública, la cobertura vegetal no está articulada y hay contaminación ambiental y sónica por el exceso de vehículos.
- Escases de parqueos, inexistencia de ciclovía, caos vial por el exceso de vehículos, velocidades altas en las avenidas lo que dificulta la seguridad peatonal, el desarrollo de la infraestructura va en función del vehículo, hay carencia de mobiliario urbano que incentiven la permanencia y hay difícil acceso universal a las aceras y espacios públicos.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

## OPORTUNIDADES AMENAZAS

- Las tendencias de peatonalización de vías y el Fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL.
- El Art City Tour programa de recorridos nocturnos por centros culturales y las becas o fondos que impulsan el quehacer de la cultura y el fomento de las artes por parte del Ministerio de Cultura y Juventud.
- La municipalidad de San José cuenta con la comisión del Programa de Gestión Ambiental Institucional para la recuperación de Materiales Valorizables y el Programa de Educación y Sensibilización Ambiental de la municipalidad de San José a través de las bibliotecas municipales que se llega a diversos grupos poblacionales para la concientización en el tema ambiental.
- El Proyecto MUEVE, el Plan Proyecto de regeneración urbana del centro de San José, el Plan GAM del INVU y las tendencias de nuevas plataformas tecnológicas en el ámbito de la movilidad (ZipCar, Omni).

- Fuga de divisas.
- Debido a la expansión de la mancha de comercio y servicio, la organización de tránsito y la congestión vial son factores que han provocado el éxodo de población del centro cantol hacia los cantones aledaños
- Aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos en
- Destrucción de edificaciones con valor patrimonial, la distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano y la mayor parte de las edificaciones subutilizadas del cantón se localizan en dicho distrito.

## **UNIDAD DE PAISAJE**

## Unidad de Salud

### CARACTERIZACIÓN

Bordes































#### Escala







### Hitos









Espacio Público | Conectividad

Entre la avenida 2 - ruta 3 y las calles 3-66.

El parque Pentecostés es el pulmón del cantón,

Trazado urbano

Identidad del sitio



### DINÁMICA

Accesibilidad

Edilicio































#### Movilidad

Posee alto tránsito vehicular y peatonal, la línea férrea del Atlántico y no cuenta con ciclovía.



#### Organización actual y dinámica del paisaje

Durante el día hay movimiento peatonal

#### Valores culturales detectados

El parque es el principal punto de encuentro









#### Riesgos, impactos y evolución

Difícil acceso para todo público, contaminación

## VALORACIÓN

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5





### ANÁLISIS FODA

- Es un sector de gran concurrencia por el estadio municipal y la clínica pública, posee una identidad de cuidado de la salud por lo que es un punto de interés público y privado con gran convergencia de distintos usos de suelo.
- Es un referente cultural al poseer edificaciones educativas, de salud y receación, además de los espacios deportivos y de recreación como e parque Pentecostés, todos esos espacios permiten el desarrollo de actividades de encuentro y socialización lo que da una percepción de barrio seguro.
- Es el sector con mayor predominio de parque y áreas verdes con recorridos interesantes, espacios verdes, sombras y descansos.
- Es una ruta importante de ambulancias por lo que representa un nodo de movilidad importante con gran presencia de vehículos, predomina la escala barrial con vivienda y comercio tradicional, los estilos arquitectónicos presentes son neobrutalismo, neovictoriano, moderno e industrial

- Hay escases de comercio donde desaparece el comercio local y tradicional y surgen trabajos ilegales o informales por la desigualdad socioeconómica.
- Abandono de elementos urbanos como el parque Pentecostés y el río Burío, despoblemiento por la ausencia de actividades que no incitan la permanencia, inseguridad en espacios públicos en horario diurno y nocturno, durante el día hay movimiento activo pero en la noche aumenta la inseguridad por su soledad.
- Cuencas hidrográficas contaminadas y descuidadas al igual que las áreas verdes y parques, mal manejo de los residuos sólidos en áreas verdes, inundación por acumulación de basura, malas condiciones de alcantarillas y contaminación ambiental.
- Caos vial por exceso de vehículos y escasos espacios de parqueos, abandono de la infraestructura subutilizada, inseguridad por el abandono del espacio público, carencia de mobiliario urbano que incentiven la estadía peatonal, inexistencia de ciclovía y difícil acceso universal.

## **FORTALEZAS**

## DORTUNIDADES AMENAZAS

- La Unidad de Investigación y Desarrollo, ubicada en Heredia del CINDE, el Centro Internacional de Derecho Registral (CINDER) impulsa la inversión con propósito y el Fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL.
- El Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA), el Consejo Nacional de Juventudes y los barrios bar son muy populares en San José se componen de actividades diurnas y nocturnas.
- El Programa Huella del futuro, el proyecto de Rutas Naturbanas, el Programa Nacional de Corredores Biológicos con los Corredores Biológicos Interurbanos (CBI) y el Programa de Educación y Sensibilización Ambiental de la municipalidad de San José.
- El Proyecto MUEVE, el Plan GAM del INVU, el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles y las tendencias de nuevas plataformas tecnológicas en el ámbito de la movilidad (ZipCar, Omni).

- La reducción de presupuesto municipal para el mantenimiento y la construcción de obra pública.
- La segregación de grupos sociales marginados en las periferias de la ciudad.
- Las fábricas aledañas provocan el aumento de contaminación y la contaminación de los recursos hídricos a lo largo y ancho del río Burío.
- La distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano y la mayor parte de las edificaciones subutilizadas del cantón se localizan en dicho distrito.

## **UNIDAD DE PAISAJE**

Unidad Barrio de Transición

### CARACTERIZACIÓN

#### Bordes









#### **Texturas**











#### Cromática













#### Escala





### Hitos









Fuertemente marcado por las clases sociales



### DINÁMICA

Edilicio



























#### Movilidad



#### Organización actual y dinámica del paisaje

#### Valores culturales detectados









#### Riesgos, impactos y evolución

Difícil accesa para todo público, contaminació

### VALORACIÓN

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5













Trazado urbano

Identidad del sitio















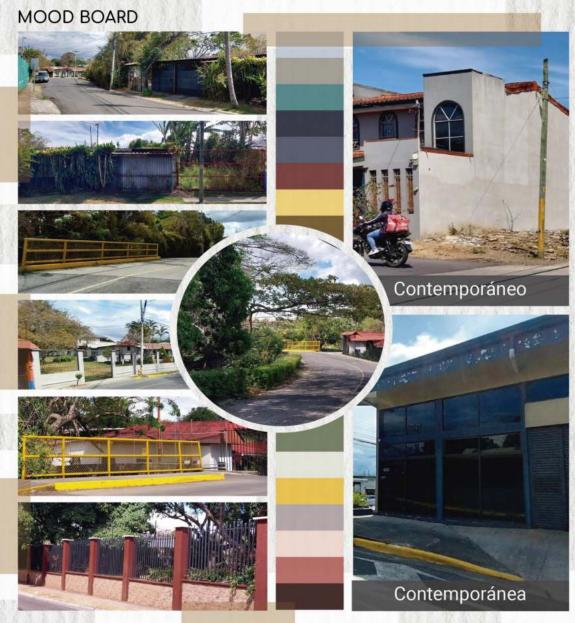
















- La zona posee una identidad residencial mixta donde convergen distintos usos de suelo que propicia la actividad como lo es la estancia de la imprenta Conlith.
- Es un punto de convergencia social donde conviven diferentes clases sociales.
- La mayor área verde está en las laderas del río
- Predomina la vivienda en escala barrial donde existen estilos arquitectónicos como el tropical y contemporáneo.
- Riesgo de desaparición del comercio local y tradicional, además de las actuales formas de trabajo de manera ilegal o informal dado por la desigualdad en clases socioeconómicas.
- Fuerte rechazo por elementos urbanos como lo es el río, además de la segregación entre comunidades del sector este y oeste con viviendas en estado informal y en precariedad.
- Mal manejo de los residuos sólidos, inundaciones por acumulación de basura, malas condiciones del río y alcantarillas, poca conciencia ecológica, cuencas hídricas contaminadas y la cobertura vegetal descuidada y en mal estado.
- Viviendas en estado informal, poca zona permeable por construcción desmedida y carencia de paisajes definidos y diseñados, carencia de mobiliario urbano, inexistencia de ciclovía, rigidéz y desconexión de usos y servicios de equipamiento urbano, difícil acceso universal a las aceras y espacios públicos.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

- La Unidad de Investigación y Desarrollo, ubicada en Heredia del CINDE, las nuevas empresas especializadas en construcción, las inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños y el fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL.
- La Aplicación del Programa del Adulto Mayor (PAM) en el sector occidente y el Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA) para personas jóvenes y adultas que no han terminado la educación formal que desean una formación técnica para incorporarse al mundo del trabajo.
- El Programa Huella del futuro sobre proyectos de reforestación y restauración de ecosistemas, la implementación adaptada del proyecto de Rutas Naturbanas y el Programa Nacional de Corredores Biológicos con los Corredores Biológicos Interurbanos (CBI).
- El Plan GAM del INVÚ y el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles apoya los planes de los gobiernos locales.

- La fuga de divisas.
- La gentrificación y la segregación de grupos sociales marginados en las periferias de la ciudad.
- · Las fábricas aledañas provocan el aumento de contaminación y la contaminación de los recursos hídricos a lo largo y ancho del río Burío.
- La mayor parte de las edificaciones subutilizadas del cantón se localizan en dicho distrito.

Unidad Residencial Baja



## CARACTERIZACIÓN

























Escala













## Media

# Trazado urbano

Retícula ortagonal, ubicado entre las avenidas 0 - 5 v las calles 4 - Sant. Marta.

#### Identidad del sitio

La zona es predominantemente habitacional con pocos comercios locales como heladerías. pizzería, comida caribeña y ferretería

#### Alta Hitos











#### DINÁMICA

Accesibilidad

Edilicio

































#### Movilidad

Posee moderado tránsito vehicular y peatonal, es zona de paso para Santa Bárbara y Barvo



#### Organización actual y dinámica del paisaje

la tarde este disminuye y la inseguridad aumenta

#### Valores culturales detectados

Las viviendas son coloridas, de materiales varios y hay mayor presencia de vegetación en las aceras









#### Riesgos, impactos y evolución

Espacios con acceso difícil no apto para todo espacio público, inexistencia de actividad urbana

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5





- La zona posee una identidad residencial mixta, es un punto de interés para la inversión tanto pública como privada y rescata el comercio local y barrial.
- La percepción del barrio es segura para recorrer.
- Las zonas verdes existentes están en buen estado
- Predomina la vivienda en escala barrial con comercio antiguo y tradicional, posee elementos y viviendas de valor histórico y es ur importante punto de ingreso hacia Barva o Santa Bárbara.
- Tiene riesgo de desaparición del comercio local y tradicional, posee formas de trabajo ilegal o informal por la desigualdad y pobreza.
- En el día se observa gran movimiento activo y en la noche la inseguridad aumenta por su soledad, además posee riesgo de gentrificación en las zonas barriales.
- Hay contaminación sónica, sensorial y olfativa motivo del exceso de vehículos privados, la cobertura vegetal es escasa con pocos espacios públicos y sin articular.
- Se da el desarrollo de infraestructura en función del transporte motorizado (carro centrismo), representa un nodo de movilidad con altos flujos para ser una zona residencial, hay pocas actividades, abandono de infraestructura subutilizada, difícil acceso universal en aceras y espacios públicos con escaso mobiliario que propicie la estadía peatonal y parqueo de bicicletas.

# FORTALEZAS DEBILIDADES

- Las nuevas empresas especializadas en construcción y las inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños.
- La Aplicación del Programa del Adulto Mayor (PAM) en el sector occidente.
- El Programa País de Carbono Neutralidad para el combate contra los Gases del Efecto Invernadero.
- El Proyecto MUEVE plan maestro y constructivo de una intervención urbana orientada al transporte a nivel de gobiernos locales, el Plan GAM del INVU pretende generar un reequilibrio del entorno natural, agro productivo y urbanístico y el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles apoya el desarrollo y ejecución de los planes de acción de los gobiernos locales.

- La fuga de divisas
- La gentrificación y la segregación de grupos sociales marginados en las periferias de la ciudad.
- El Aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos
- La Destrucción de edificaciones con valor patrimonial en zonas aledañas, para elaboración de construcciones nuevas y la distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano.

## Unidad Residencial Media

#### CARACTERIZACIÓN

#### Bordes



















Cromática









#### Escala







#### Identidad del sitio

Trazado urbano

La zona es predominantemente habitacional, con

Retícula ortogonal, ubicada entre las rutas

- 129 v las calles Trejos - Vidal,

#### Hitos











#### DINÁMICA

Edilicio



























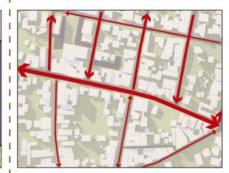








#### Movilidad



#### Organización actual y dinámica del paisaje

Durante el día hay movimiento peatonal la tarde este disminuye y la inseguridad aumenta.

#### Valores culturales detectados





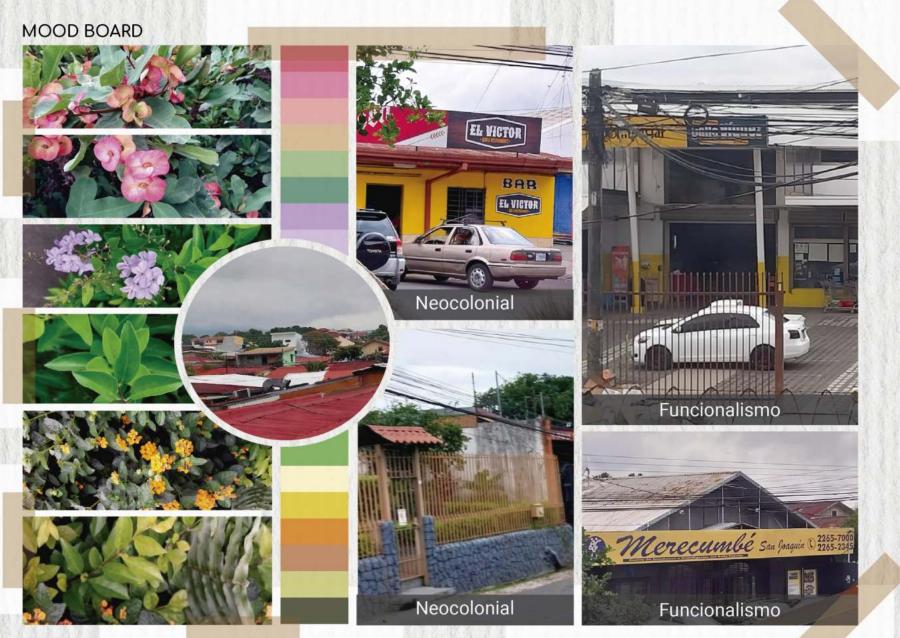


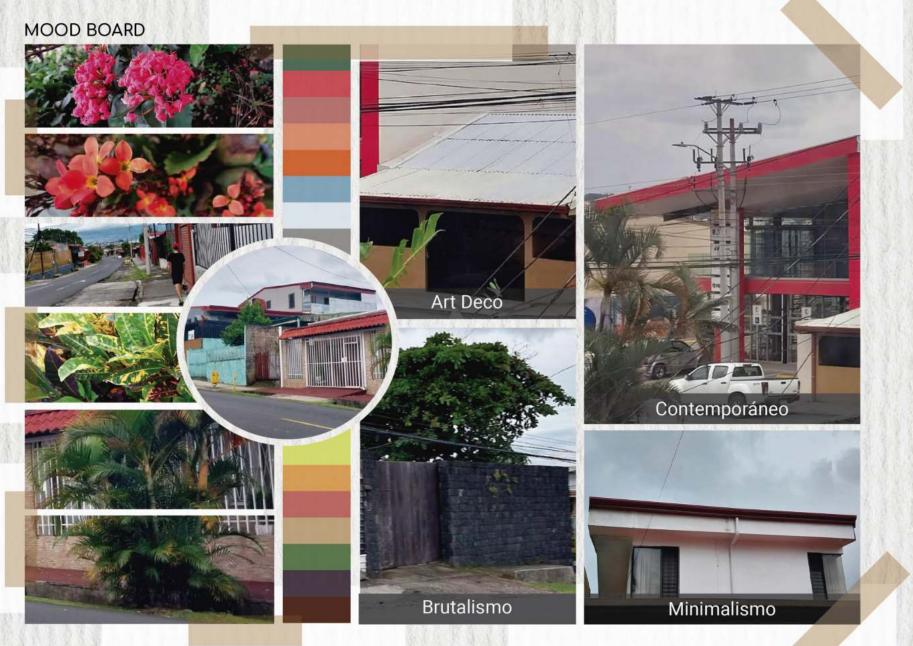


#### Riesgos, impactos y evolución

Espacios con acceso difícil no apto para todos del espacio público, poca actividad urbana

Valores Patrimoniales	1	2	3	4	5
Valores Culturales	1	2	3	4	5
Accesibilidad	1	2	3	4	5
Ambiente Urbano	1	2	3	4	5
Fragilidad	1	2	3	4	5
Valores Perceptivos	1	2	3	4	5





- Posee diferentes clases sociales, las formas de trabajo ilegal o informal surgen por la desigualdad económica y produce un riesgo de la desaparición del comercio local y tradicional.
- Hay segregación entre comunidades del sector este y oeste por diferencias en clases sociales, hav inseguridad e indigencia en espacios públicos en horario nocturno, hay riesgo de gentrificación en zonas barriales y pérdida de identidad cultural por el incremento de comercios no tradicionales.
- Posee contaminación sónica, sensorial y olfativa por el exceso de vehículos privados, además la cobertura vegetal existente es escasa y no está articulada y hay poca zona permeable por la carencia de paisajes definidos y diseñados.
- Hay caos vial por el exceso de vehículos, desarrollo de la infraestructura en función del carro, inexistencia de ciclovía, pocas actividades por realizar, difícil acceso universal en aceras y espacios públicos, carencia de mobiliario urbano y hay altas velocidades en avenidas.

#### **DEBILIDADES FORTALEZAS**

- La Unidad de Investigación y Desarrollo, ubicada en Heredia del CINDE, las nuevas empresas especializadas en construcción y las inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños.
- La aplicación del Programa del Adulto Mayor (PAM) en el sector occidente y el Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA) para personas jóvenes y adultas que quieren incorporarse al mundo del trabajo.
- La CNFL invierte en procesos de Educación Ambiental basada en una pedagogía de la acción y para la acción y el Programa País de Carbono Neutralidad para el combate contra los Gases del Efecto Invernadero.
- El Proyecto MUEVE plan maestro y constructivo de una intervención urbana orientada al transporte a nivel de gobiernos locales, el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles apoya el desarrollo y ejecución de los planes de acción de los gobiernos locales y las tendencias de nuevas plataformas tecnológicas en el ámbito de la movilidad (ZipCar, Omni).

Unidad Comercial Baja

#### CARACTERIZACIÓN

#### Bordes











#### Texturas









Cromática











#### Escala









Retícula ortogonal, entre la avenida y las calles 0 - Santa Marta

#### Identidad del sitio

Trazado urbano

#### Hitos











#### DINÁMICA

Accesibilidad

Edilicio





























# Espacio Público | Conectividad







#### Movilidad



#### Organización actual y dinámica del paisaje

#### Valores culturales detectados







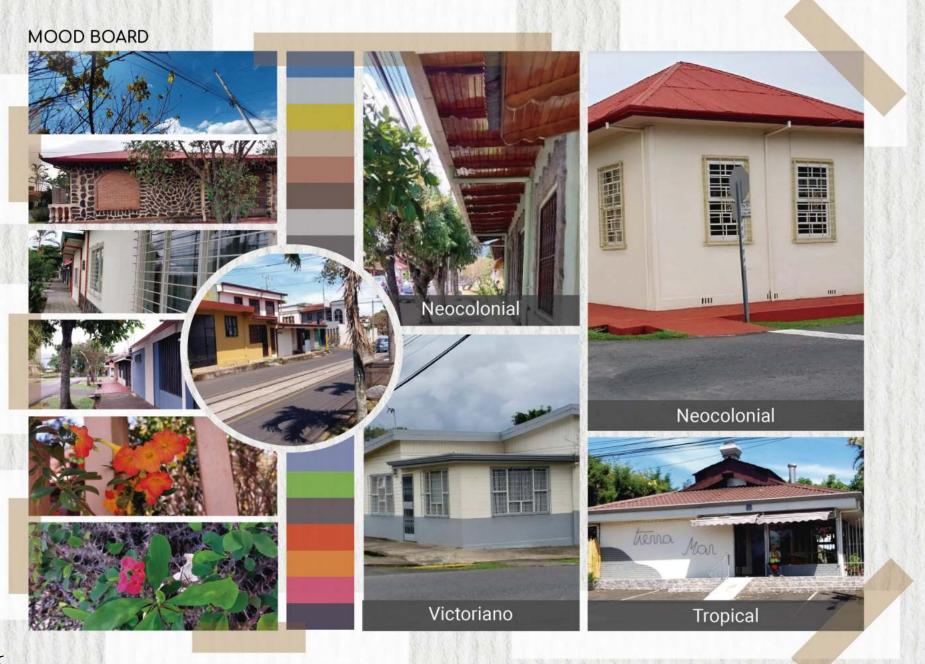


#### Riesgos, impactos y evolución

Difícil accesa para todo público, contaminació

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5





- Es una zona residencial con predominio de viviendas adaptadas al uso comercial, es de gran interés turístico, posee una identidad gastronómica y educativa, es un punto de interés para la inversión pública y privada.
- Es un referente cultural al poseer edificaciones culturales de relevancia cantonal, tiene espacios para realizar encuentros y actividades de socialización, tiene pluralidad cultural al ser un punto de convergencia social y posee la percepción de barrio seguro.
- Las zonas verdes existentes están en buen estado y posee algunos recorridos interesantes con espacios verdes sombras y descansos
- Predomina la vivienda en escala barrial con comercio educativo y gastronómico, los edificios institucionales están centralizados, hay elementos y edificios de valor histórico y los estilos arquitectónicos existentes son neoclásico, neocolonial, ecléctico, victoriano y tropical.

- Hay desaparición del comercio local y tradicional, además de la presencia de trabajo ilegal o informal por la desigualdad y pobreza.
- Hay despoblamiento de los centros urbanos por la prioridad comercial y gubernamental que no incitan la permanencia, hay inseguridad e indigencia en espacios públicos y riesgo de gentrificación.
- Hay contaminación sónica, sensorial y olfativa por el exceso de vehículos, la casntidad de zonas verdes y espacios públicos accesibles son escasos y no están articulados.
- Hay transformación de la imágen tradicional y amenaza la destrucción del patrimonio no declarado por la construcción de nuevas edificaciones, inexistencia de ciclovías, caos vial, desarollo de infraestructura en función del vehículo desplazando al peatón, abandono de infraestructura subutilizadam difícil acceso universal en aceras y espacios públicos, carencia de mobiliario urbano que propicie la estadía del peatón y las velocidades de las avenidas son altas dificultando el tránsito del peatón en una zona barrial.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

- El Centro Internacional de Derecho Registral (CINDER) asesora y guía empresas de alta tecnología para establecerse en el país, las nuevas empresas especializadas en construcción y las inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños.
- El Art City Tour programa de recorridos nocturnos por centros culturales, las becas y fondos que impulsan el quehacer de la cultura y el fomento de las artes por parte del Ministerio de Cultura y Juventud y los Barrios bar son actividades diurnas y nocturnas.
- La CNFL invierte en procesos de Educación Ambiental basada en una pedagogía de la acción y para la acción, el Programa de Educación y Sensibilización Ambiental de la municipalidad de San José a través de las bibliotecas municipales.
- El Proyecto MUEVE, el Plan GAM del INVU pretende generar un reequilibrio del entorno natural, agro productivo y urbanístico y el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles.

- La reducción de presupuesto municipal para el mantenimiento y la construcción de obra pública y la fuga de divisas.
- La gentrificación y la expansión de la mancha de comercio y servicio, la organización de tránsito y la congestión vial son factores que han provocado el éxodo de población del centro cantol hacia los cantones aledados.
- El aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos en la ruta 3.
- La destrucción de edificaciones con valor patrimonial en zonas aledañas, para elaboración de construcciones nuevas y la distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano.

## Unidad Comercial Media

#### CARACTERIZACIÓN

#### Bordes





















#### Cromática











#### Escala









#### Trazado urbano

Retícula ortogonal, con calles y avenidas. Entre la avenida 0 - 5 y las calles 1 - Ki Kon.

#### Identidad del sitio

El sector comercial abunda más que el residencial, la tarde este disminuye y la inseguridad aumenta.

#### Hitos









Espacio Público | Conectividad



#### DINÁMICA

Accesibilidad

#### Edilicio





























#### Movilidad



#### Organización actual y dinámica del paisaje

Durante el día hay movimiento peatonal

#### Valores culturales detectados

Viviendas antiguas de estilo colonial e incluso en









#### Riesgos, impactos y evolución

Degradación del espacio público y abandono de

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5





- La zona es residencial con predominio de viviendas adaptadas al uso comercial, es un sector de gran interés turístico, predomina el comercio gastronómico y es un punto de interés público y privado.
- Hay existencia de actividades diurnas y nocturnas, además de poseer espacios para realizar encuentros y actividades de socialización, la percepción es de barrio seguro para recorrer.
- La zona posee algunos recorridos interesantes con espacios verdes, sombras y descansos, todos en buen estado.
- Predomina la vivienda en escala barrial con comercio adaptado a las edificaciones que originalmente eran viviendas, posee elementos y edificaciones de valor histórico y existen varios estilos arquitectónicos como el colonial, neocolonial, victoriano, funcional y contemporáneo.
- Hay riesgo de desaparición del comercio local y tradicional, además de las formas de trabajo ilegal o informal presentes por la desigualdad y pobreza.
- Hay riesgo de gentrificación, inseguridad en espacios públicos en horario diurno y nocturno y despoblamiento de los centros urbanos por la prioridad comercial e institucional que no incitan a la permanencia.
- La cobertura vegetal es escasa y no está articulada al igual que los espacios públicos, hay contaminación sónica, sensorial y ambiental por el exceso de vehículos.
- Hay abandono de la infraestructura subutilizada, destrucción del patrimonio no declarado por nuevas construcciones, desarrollo de infraestructura en función del vehículo, caos vial por el exceso de vehículos, inexistencia de ciclovías, difícil acceso universal en aceras y espacios públicos, carencia de mobiliario urbano que incite la estadía del peatón.

# FORTALEZAS DEBILIDADES

- El Centro Internacional de Derecho Registral (CINDER), las tendencias de peatonalización de vías, las inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños y el fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL.
- El Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA), el Consejo Nacional de Juventudes donde se dialoga directamente sobre las prioridades de la juventud costarricense y los Barrios bar son muy populares entre adultos jóvenes con actividades diurnas y nocturnas.
- La CNFL invierte en procesos de Educación Ambiental basada en una pedagogía de la acción y para la acción, el Programa País de Carbono Neutralidad y el Programa Huella del futuro sobre proyectos de reforestación y restauración de ecosistemas.
- El Proyecto MUEVE, el Plan Proyecto de regeneración urbana del centro de San José, el Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles y las tendencias de nuevas plataformas tecnológicas en el ámbito de la movilidad (ZipCar, Omni).

- La fuga de divisas.
- La gentrificación y la expansión de la mancha de comercio y servicio, la organización de tránsito y la congestión vial son factores que han provocado el éxodo de población del centro cantol hacia los cantones aledaños. Además de la segregación de grupos sociales marginados en las periferias de la ciudad.
- El aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos
- La destrucción de edificaciones con valor patrimonial en zonas aledañas, para elaboración de construcciones nuevas, la distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano y la mayor parte de las edificaciones subutilizadas del cantón se localizan en dicho distrito.

## **Unidad Comercial Alta**

## CARACTERIZACIÓN

































#### Escala







#### Hitos









Espacio Público | Conectividad

Retícula ortogonal, ubicado entre la avenida

Es la zona con mayor flujo vehicular y con mayor

concentración de negocios como Palí, bancos,

Trazado urbano

Identidad del sitio



#### DINÁMICA

Accesibilidad

Edilicio























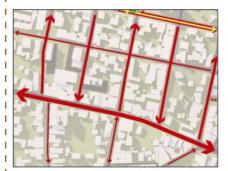








#### Movilidad



#### Organización actual y dinámica del paisaje

Durante el día hay movimiento peatonal

#### Valores culturales detectados

Es el punto con mayor arquitectura moderno





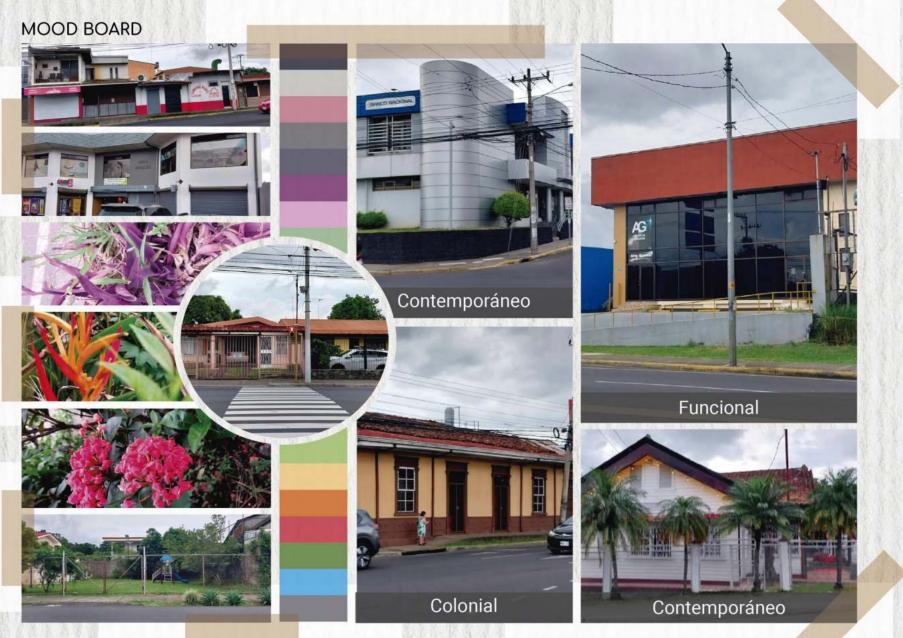




#### Riesgos, impactos y evolución

Contaminación sonora y ambiental por la gra público, aunque tiene actividad urbana es escazo

Valores Patrimoniales	1 2 3 4 5
Valores Culturales	1 2 3 4 5
Accesibilidad	1 2 3 4 5
Ambiente Urbano	1 2 3 4 5
Fragilidad	1 2 3 4 5
Valores Perceptivos	1 2 3 4 5





- Es una zona comercial alta con baja densidad de viviendas, de ahí su identidad comercial donde predominan comercios bancarios, supermercados e inclusive la sede del Poder Judicial, posee una convergencia de distintos usos de suelo lo que propicia la diversidad de actividades y el interés de invertir a nivel público y privado.
- Presenta espacios para realizar encuentros y actividades de socialización con actividades diurnas y nocturnas, es un referente cultural por sus edificaciones de relevancia cantonal.
- La zona tiene recorridos interesantes con espacios verdes, sombra y descansos en estado regular.
- Representa un nodo de movilidad con altos flujos de tránsito que favorecen el desarrollo comercial, gran acceso de conexiones de transporte a diferentes zonas del país por la ruta nacional 3, la zona residencial al norte posee elementos y edificaciones de valor histórico con estilos colonial, funcional, victoriano, ecléctico, internacional y contemporáneo.

- La desigualdad comercial se denota en los diferentes tipos de trabajos ilegales o informales, además de la desaparición del comercio local y tradicional.
- Hay riesgo de gentrificación y despoblamiento del centro urbano por la prioridad comercial que no incita la permanencia, lo que aumenta la inseguridad e indigencia en los espacios públicos de día y de noche.
- La cobertura vegetal es baja y no está articulada, además de la contaminación ambiental y sónica por el exceso de vehículos.
- Desarrollo de infraestructura en función del transporte motorizado, caos vial por el exceso de vehículos, abandono de infraestructura subutilizada, destrucción del patrimonio no declarado, carencia de mobiliario urbano que incentiven la estadía peatonal, las velocidades de las avenidas son altas lo que dificulta el tránsito peatonal y aumenta la carencia de paisajes definidos y diseñados.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

- El Centro Internacional de Derecho Registral (CINDER), las inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños y el fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL.
- La aplicación del Programa del Adulto Mayor (PAM) en el sector occidente, el Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA) para personas jóvenes y adultas que quieren incorporarse al mundo del trabajo, el Consejo Nacional de Juventudes y los Barrios bar con actividades diurnas y nocturnas.
- El Programa País de Carbono Neutralidad para el combate contra los Gases del Efecto Invernadero, la municipalidad de San José cuenta con la recuperación de Materiales Valorizables y el Programa de Educación y Sensibilización Ambiental de la municipalidad de San José.
- El Proyecto MUEVE, parte del trayecto del Tren Eléctrico con influencia del DOT y el Plan GAM del INVU y su formulación de la propuesta del Centro Cívico Nacional y Anillo de Renovación Urbana de San José con siete zonas de intervención.

- La fuga de divisas
- La gentrificación y la expansión de la mancha de comercio y servicio, la organización de tránsito y la congestión vial son factores que han provocado el éxodo de población del centro cantol hacia los cantones aledaños
- Las fábricas aledañas provocan el aumento de contaminación, el aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos en la ruta 3 y la contaminación de los recursos hídricos a lo largo y ancho del río Burío
- La destrucción de edificaciones con valor patrimonial en zonas aledañas para elaboración de construcciones nuevas.

# II. III. TALLER PARTICIPATIVO

Dentro de la metodología se aplicaron diversas herramientas de recolección de datos, una de ellas fue el desarrollo de dos talleres participativos en la comunidad. El primero fue elaborado con personas adultas mayores que asisten con regularidad al Centro Diurno para el Adulto Mayor ubicado en una de las cuadras de intervención urbana. El segundo fue con personas infantes y adolescentes de entre 10 y 14 años que forman parte de una asociación recreativa y sin fines de lucro llamada Guías y Scouts, quienes se reúnen cada sábado en el parque Pentecostés a realizar sus reuniones de juegos y aprendizaje. Este último fue relevante ya que son de los poquitos grupos comunales que realmente visitan y aprovechan de las instalaciones de dicho parque.

Ambos talleres tenían dos objetivos:

1. Crear un primer acercamiento analítico del centro histórico cantonal que identifique la situación actual desde la percepción de los adultos mayores/ los niños y adolescentes.

2. Identificar posibles soluciones desde la percepción de los adultos mayores/ los niños y adolescentes para la regeneración del espacio público actual.

Dichos objetivos fueron los que establecieron las actividades a desarrollar y su información a obtener. Dado que las poblaciones eran distintas se hicieron diferentes actividades en ambos casos. En el primero se hicieron actividades pasivas como el uso de manualidades al tener una hoja o fotografía con la cual podían colorear, escribir, recortar y pegar mientras que en el segundo las actividades fueron más dinámicas donde los participantes podían correr, descifrar pistas, tirar globos, brincar, pegar y dibujar.

El primer taller se dividió en dos fases, en la primera se realizó un diagnóstico de la situación actual del parque Pentecostés, la Iglesia, la plaza y las calles/ aceras que conectan dichos hitos; en la segunda actividad se realizó una propuesta de cómo se embellecen las vías según la percepción de cada uno.

El segundo taller se dividió en tres fases en donde la primera fue sobre identificar la situación actual del parque Pentecostés, la Iglesia, la plaza y las calles/ aceras que conectan dichos hitos; la segunda y tercera actividad fue sobre mencionar fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de dichos hitos; la última actividad fue dirigida hacia la propuesta de un parque soñado, ya que ellos se desenvuelven principalmente en esa zona.

Ambos talleres fueron enriquecedores ya que en el primero participaron 35 personas y en el segundo 13 personas quienes expresaron su opinión de la manera más sincera y colaborativa posible. A continuación se detallarán los resultados obtenidos de ambos talleres.

## CENTRO DIURNO PARA EL ADULTOMAYOR

El primer objetivo se logra al realizar una actividad de diagnóstico donde los adultos mayores hablan sobre lo que recuerdan que hay tanto positivo como negativo en el Parque Pentecostés, en la plaza y la iglesia y en las calles y aceras del centro cantonal de Flores.

La edad que predominó en la población participante del taller fue de 75 - 79 años, 85 - 89 años y 70 - 74 años. En menor cantidad estaban guienes poseían entre 80 - 84 años, 90 o más y de 60 - 64 años. Aunque hubo un 17.1% que no mencionó su edad. Esta división de edades se realizó para saber las diferentes percepciones y necesidades dentro de la misma población adulta mayor. Además, se les pregunta sobre los medios de transporte que más utilizan, destacando el uso del vehículo privado, tren, buseta y taxi. Cabe mencionar que el bus, motocicleta y bicicleta siguen siendo medios de uso a pesar de las limitaciones físicas. El caminar también es relevante, ya que siguen siendo peatones dentro de la comunidad.

#### 1. Edad

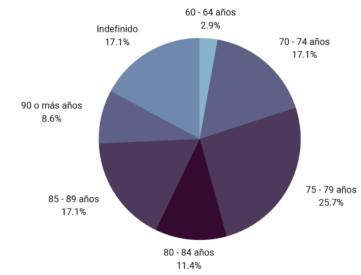
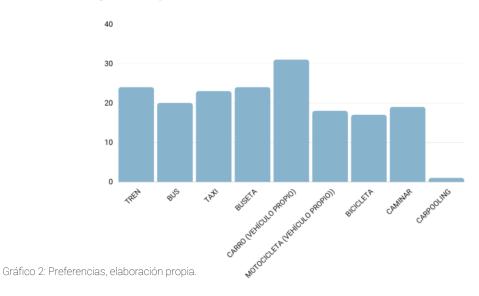


Gráfico 1: Edad de los adultos mayores participantes del taller, elaboración propia.

#### 2. ¿Cómo le gusta viajar?



Sobre la percepción del parque Pentecostés la mayoría comenta que está entre regular y muy bonito lo cual es coherente con la cantidad de mobiliario público o en este caso se les preguntó específicamente por las bancas donde un 52.8% comenta que sí hay mientras que el otro 47.2% menciona que no.

Ahora bien, sobre la accesibilidad al caminar se conserva la coherencia, ya que el 51.5% comenta que sí se puede caminar por ahí mientras que el 48.5% menciona que no. Ambos datos justifican el estado regular del parque.

Para cerrar con esta sección se les pidió que mencionan cosas que hay actualmente en el parque donde se destacan elementos como los árboles, las bancas, el frescor y el verdor que caracteriza y embellece el parque, las sombras, la vegetación como los cipreses y pinos, el play para infantes, las máquinas de hacer ejercicio y las aves que alegran el paisaje.

No obstante, también mencionan aspectos negativos como lo es el deterioro, descuido y mal estado

#### 3. ¿Cómo es el parque Pentecostés?

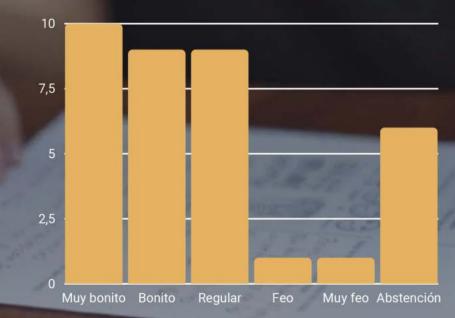


Gráfico 3: Percepción del parque Pentecostés, elaboración propia

#### 4. ¿Tiene bancas?

# NO SÍ 52.8% Gráfico 4: Mobiliario del parque, elaboración propia.

#### 5. ¿Se puede caminar por ahí?

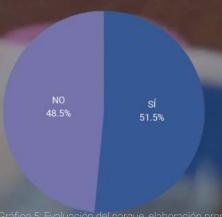


Gráfico 5: Evaluación del parque, elaboración propia.

de las bancas, los caminos, la falta de iluminación, la escasa oferta de actividades, su poca publicidad y su ubicación actual lejos del centro que lo vuelve poco atractivo. Todos estos aspectos negativos se ven reflejados en la inseguridad, el peligro, el abandono y el deterioro que vive el parque a pesar de su belleza vegetal.

6. ¿Qué cosas hay en el parque?

Hay lugar para caminar, las bancas son regulares y en muy mal estado.

A mí no me gusta lo veo inseguro, por lo tanto es peligroso, mucha gente ni sabe cómo se llama, por eso no es visitado.

## Tienen muchos árboles, es fresco y bonito.

El parque está alejado del centro, por lo tanto hay gente que no sabe que existe, le falta iluminación, se pueden hacer actividades que promuevan su visita y sea mpas conocido y desde luego visitado. El parque es un lugar muy bonito para llegar a descansar, tiene muy buena ubicación donde se puede recibir sol, tiene diferentes bancas para descansar y se puede hacer caminatas.

# Hay arboles y bancas. Está el tren y hay árboles florales que son muy bonitos. Hay bancas y amacas para niños.

El parque es muy bonito, solo que no tiene bancas, sí se puede caminar, está rodeado de verde, muchos árboles, le falta un poco de iluminación porque por la noche es peligroso, falta vigilancia policial en todo el cantón.

Hay flores. Hay palmeras, árboles, carros y zacate. Hay árboles, flores, tunas, sombras, personas y carros. Hay árboles que dan sombra, aceras en no muy buen estado. Hay pasto, me gusta pasear y disfruto con mis compañeros

El parque tiene una hermosa vegetación de árboles de ciprés y pinos y al fondo tiene un play grande que está en condiciones un poco deterioradas y se llama parque Pentecostés, se llega por la línea férrea.

El parque se encuentra rodeado de árboles, sí se puede caminar ahí, es muy fresco, no tiene bancas y son muy necesarias.

Hay mucha vegetación, árboles frondosos y aves que alegran el paisaje.

Hay árboles y juegos para niños.

Figura 26: Opiniones del parque Pentecostés, elaboración propia.

Sobre la percepción de la plaza y la iglesia católica de San Joaquín la mayoría comenta que están en un estado muy bonito, aunque posee deficiencias en la cantidad de mobiliario público donde la mayoría con un 55.6% comenta que sí hay mientras que el otro 44.4% menciona que no.

La accesibilidad, en este caso, al caminar se menciona que sigue su estado es de manera regular, ya que el 52.8% comenta que sí se puede caminar por ahí mientras que el 47.2% menciona que no.

Ahora bien, sobre las cosas que hay actualmente en la plaza y la iglesia sobresalen elementos como las palmeras, los árboles que han estado sembrando, las bancas, las sombras, la vegetación como el cortés amarillo y los basureros.

Otros aspectos positivos que rescatan es el valor histórico de la zona, la belleza arquitectónica, la visita de familias, el jugar fútbol como principal actividad, los juegos de pólvora como actividad nocturna, pasear a las mascotas, caminar, descansar y ver

7. ¿Cómo son la plaza y la iglesia católica de San Joaquín?

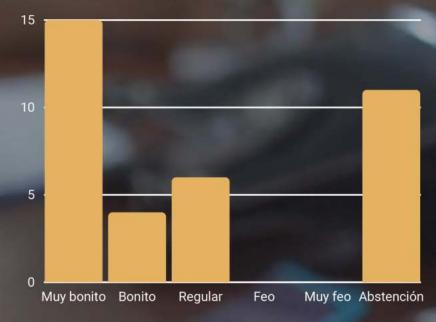


Gráfico 6: Percepción de la plaza central y la iglesia, elaboración propia.



los atardeceres como actividades rutinarias de disfrute de la zona.

De manera negativa mencionan la falta de bancas para la cantidad de gente que llega, el poco mantenimiento que se le da y la limitada oferta de actividades para toda la población, pero principalmente para el deporte y la recreación de la niñez.

10. ¿Qué cosas hay en la plaza y la iglesia católica de San Joaquín?

Hay árboles, flores, basureros y servicios.

# Juegan fútbol y llegan niños del kinder.

Me gusta caminar por ahí, me divierte mucho y me gusta mucho, soy muy feliz.

Es muy bonito, me gusta la plaza y la iglesia por muchas razones, podemos promover deporte o pasar una hermosa tarde.

Hay bancas. Hay imágenes religiosas, flores y árboles con sombra.

Hay árboles bonitos, no hay flores y juegan en la plaza.

Para mí es linda y ese viacrucis es una belleza, una reliquia, no me canso de admirarla, pero deberían de pintarlas más a menudo. La plaza está en muy buen lugar para descansar, sería mejor si tuviera más actividades para hacer ejercicios en especial para niño.

# Personas pasean a sus perros. Se juega fútbol. Hay árboles y juegan fútbol.

# Hay bancas y árboles que dan sombra.

La iglesia es muy bella, la plaza está bien cuidada y hay suficientes basureros.

Todo es bonito y es un orgullo para todo el cantón, se puede hacer muchas actividades, caminar, hacer deporte y pasar un rato.

Les falta bancas y más distracciones para niños y grandes.

Sobre la percepción de las calles y las aceras de San Joaquín la mayoría decidió abstenerse a decir una opinión al respecto mientras que la otra mitad comenta que están en un estado entre muy bonito y regular, lo cual es coherente con la cantidad de mobiliario público donde la mayoría con un 61.1% comenta que no hay y el otro 38.9% menciona que sí.

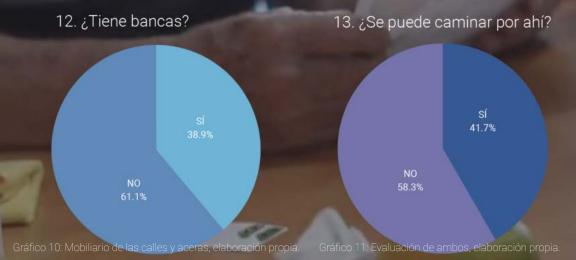
La accesibilidad, en este caso, al caminar se menciona que sigue siendo de manera mala, ya que el 58.3% comenta que no se puede caminar por ahí y el 41.7% menciona que sí.

Ahora bien, sobre las cosas que hay actualmente en las calles y las aceras sobresalen principalmente aspectos negativos como lo es la falta de sombra, la falta de mobiliario, el deterioro por su descuido, la cantidad de huecos, la cantidad de flujo vehicular, la poca variedad vegetal, sin presencia de flores, la prioridad que tiene el vehículo sobre el peatón, la poca oferta de actividades opcionales, el mal mantenimiento de los caños que se encuentran taqueados o llenos de agua lo que dificulta el drenaje de estos y la presencia de animales





Gráfico 9: Percepción de las calles y aceras del centro cantonal, elaboración propia.



indeseados como los zancudos.

Algunos de los aspectos positivos que rescatan son las sombras que hay actualmente por los árboles que existen, la estación del tren que sí tiene mantenimiento, los tramos en los que sí se puede caminar y la calidez de las personas.

14. ¿Qué cosas hay en las calles y aceras de San Joaquín?

## Son fáciles de caminar y tienen sombra.

En ciertas partes no hay presas, mucho hueco en la carretera, se podrían sembrar más árboles y matas de flores.

La estación del tren, bancas, muchos árboles y la gente es muy especial. Hay pelea de perros. Hay árboles y bancas.

En general, sus calles y aceras están bien. Lo único es que los caños siempre se mantienen llenos de agua y con basura. Los árboles dan buen aspecto, lo único es que no se preocupan por mantener limpieza en los frentes, por lo que hay mucho zancudo.

¿Le hace falta bancas y que tenga más distracciones para niños y para los adultos, sus aceras están bastante malas, más para nosotros los adultos mayores.

Los estudiantes deben hacer en los días libres actividades como bailes, ejercicios rítmicos y juegos tanto para niños como para grandes.

# Hay arbolitos. Hay palmeras grandes.

Hay pocas aceras que tienen flores, no hay árboles en las aceras, las aceras son difíciles de caminar y están llenas de huecos.

Tiene una estación del tren y se mantiene bien limpio, se puede caminar.

Las aceras todas son muy malas, algunas calles también. No hay donde sentarse ni sombra.

# Es zona de carros.

comenten cómo era antes el centro cantonal poder determinar aspectos que se puedan recuperar, por ejemplo, la filarmónica que desapareció y antes era una actividad

Por último, se les pide que de entretenimiento cultural comunal, la vegetación frutal que ha escaseado, la tranquilidad que había por la poca cantidad de vehículos y por ende mayor seguridad porque la gente andaba más en la calle.

Algunos consideran que la zona sigue igual mientras otros notan diferencias aunque sigue teniendo el atractivo que lo caracteriza.

15. ¿Cómo era San Joaquín cuando usted era joven?

Joven no vivía aguí, debe haber sido muy bonito, por ser campo. Habían muchos árboles de flores moradas, frutales, chircas y jugaban jackses.

No habían bancas, muchos huecos, habían flores, más árboles con sombra, el lugar de marcar era en las enredaderas de la muni y la gente andaba en la calle, era más social antes no había luz y era más inseguro.

El cantón de Flores cuando yo era joven había mucha actividad los domingos tocaba la filarmónica y existía mucha gente y también habían juegos de fútbol de niños y jóvenes, por las noches había juegos de pólvora en la plaza.

Los domingos había una filarmónica para entretener, pero no volvió a haber música.

# Sigue igual. Siempre ha sido muy bonito.

Un lugar muy lindo y tranquilo. Se podía andar en las noches en las calles, no había berjas en las casas, se podía llegar hasta la cocina. El papá de mis hijos estudiaba en el cementerio por la paz y tranquilidad tan grande que había. En la casa de mis suegros había una cocina de leña. Yo palmeaba tortillas hechas a mano. Se viajaba en casadora. La gente era muy cariñosa y amable.

# Siempre ha sido bonito. Para mí es muy bonito. Era bonito, con mucho carro y la mayoría eran casas. Era diferente.

Habían 5 perros que servían para entretener. La gente corría varios perros. Se daban los viernes mucho dentro de los carros. Todos era bravos Tengo 8 ños de que vivo aquí, me gusta mucho San Joaquín.

Siempre me ha gustado.

El segundo objetivo se cumple al darles diferentes fotografías de las calles actuales y pedirles que le peguen o dibujen elementos urbanos que ellos consideren prudentes para embellecer los distintos lugares, ya sean las calles y aceras, el parque o la plaza y la iglesia.

Dentro de los elementos que más repitieron están las luminarias para contrarrestar la inseguridad nocturna donde 20 de los 35 participantes las consideraron de gran relevancia. El instalar flores y árboles como vegetación para embellecer las áreas con mayor verdor y colores, además de las sombras que proyectan y el aumento de áreas verdes con zacate. Otra instalación que destaca es el de las bancas, juegos de mesa, mesas y sillas, es decir, mobiliario urbano donde se pueda sentar, descansar y pasar el rato. El uso de una ciclovía en puntos específicos donde se incentive este medio de transporte lo sugieren como una opción siete personas del taller al igual que una fuente de agua que lo sugieren dos participantes. En menor cantidad pero no menos importante, sugieren un kiosco, un área de recreo infantil y un puente.

ELEMENTOS URBANOS A CONSIDERAR EN EL DISEÑO	CANTIDAD DE ADULTOS MAYORES QUE LO SUGIEREN
Luminarias	20
Flores	16
Árboles	15
Bancas	13
Ciclovía	7
Juegos de mesa	4
Mesas y sillas	3
Zacate	2
Fuente de agua	2
Kiosco	1
Play infantil	1
Puente	1

## GUÍAS Y SCOUTS DE COSTA RICA. GRUPO 12, SECCIÓNDETROPA

El primer objetivo se logra al realizar una actividad de diagnóstico donde los jóvenes de edades entre 10 y 14 años responden preguntas sobre lo que hay tanto positivo como negativo en el Parque Pentecostés, en la plaza y la iglesia y en las calles y aceras del centro cantonal de Flores.

Inicialmente se les pregunta por los medios de transporte que más utilizan para ir al centro educativo y cuando van de paseo, en ambos casos destaca el vehículo privado, la buseta y caminando.

En segunda instancia se les pregunta específicamente por el parque Pentecostés, a lo que responden que hay contaminación, inseguridad por robos y personas fumando o tomando, falta de seguridad, falta de basureros e inexistencia de baños públicos. Es un lugar regular en seguridad, pero muy bonito en estética, ya que tiene mucha vegetación, máquinas de hacer ejercicio y una bonita vista.

1. Cuando va a la escuela o al colegio ¿en qué medio de transporte viaja?









CAMINANDO

2. Cuando va de paseo ¿en qué medio de transporte viaja?







CARRO

BUSETA

CARRO

**BUSETA** CAMINANDO

3. ¿Cómo es el parque pentecostés?











5. ¿Qué cosas no hay en el parque

CONTAMINACIÓN

ROBOS

**FUMAN** 

BEBEN

INSEGURO

4. ¿Qué cosas hay en el parque Pentecostés?















MÁQUINAS DE **EJERCICIO** 

NATURALEZA

BONITA VISTA

SEGURIDAD **BASUREROS** 

**BAÑOS** 

6. ¿Qué tan seguro es el parque Pentecostés?











MUY SEGURO SEGURO

REGULAR INSEGURO MUY INSEGURO

7. ¿Qué tan bonito es el parque Pentecostés?









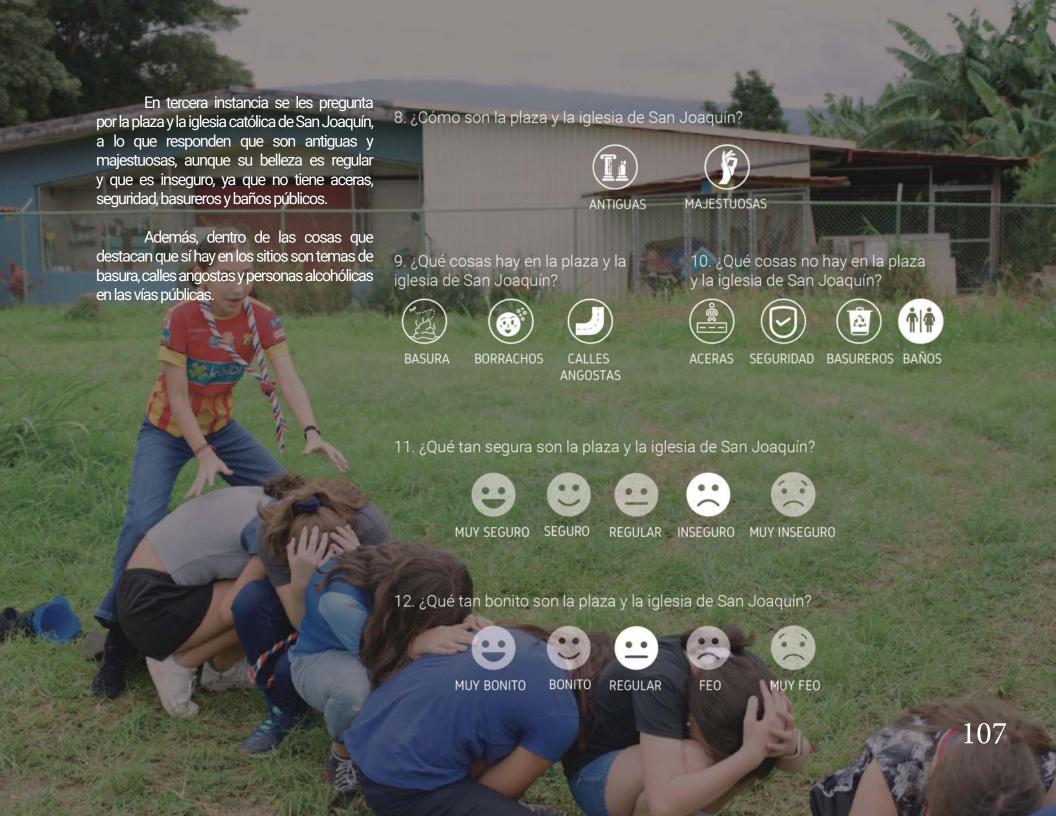


MUY BONITO BONITO

REGULAR

FE<sub>0</sub>

MUY FEO



Para cerrar con la primera actividad y la parte de diagnóstico se les pregunta por las calles y las aceras de San Joaquín, a lo que responden que están regulares porque les falta un mayor mantenimiento y no tienen tapas de alcantarillado, pero sí tienen postes de luz. Son zonas inseguras y en condiciones regulares, por lo que pueden mejorar.

En la segunda y tercera actividad se arma un FODA con las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que los mismos infantes y adolescentes detectan. Esta actividad es para profundizar en la percepción de ellos, en donde las fortalezas que posee el centro cantonal son sobre la presencia de mobiliario, la variedad de actividades a pesar de las limitaciones físicas, los árboles y el verdor y la cercanía institucional. Las debilidades son principalmente de contaminación, inseguridad, deterioro e inaccesibilidad al entorno físico.

Las oportunidades que se ofrecen son para innovar en seguridad, espacios de recreación y reforzamiento comunal, aumentar la vegetación, la iluminación y una mayor oferta de equipamiento colectivo. En las amenazas se mencionan temas de inseguridad e ineficiencia en estructuras físicas, actividades opcionales que minimicen las actividades actuales y la saturación de elementos o actividades que impacten negativamente en la imagen actual.

¿Cómo son las calles y las aceras de San Joaquín?



REGULAR



FALTA MAYOR MANTENIMIENTO

4. ¿Qué cosas hay en las calles y las aceras de San Joaquín?

15. ¿Qué cosas no hay en las calles y las aceras de San Joaquín?



POSTES DE LUZ



TAPAS DE ALCANTARILLADO

16. ¿Qué tan segura son las calles y las aceras de San Joaquín?









MUY SEGURO SEGURO REGULAR INSEGURO MUY INSEGURO

17. ¿Qué tan bonito son las calles y las aceras de San Joaquín?









MUY BONITO

BONITO

REGULAR

**FEO** 

MUY FEO

#### ANÁLISIS FODA

- Presencia de mobiliario para hacer ejercicio
- Decoración actual del sitio
- Hay diversas actividades
- La presencia de la iglesia embellece la zona
- Hay árboles y presencia de gente
- La cercanía con las instituciones educativas incentiva a que las personas lleguen al sitio.
- Hay bastante zona verde
- La zona está en constante mantenimiento.

- Hay mucha basura y pocos basureros.
- Mucha mucha gente que hace cosas indebidas.
- Es insegura y peligrosa por lo solitario que es.
- Hay personas que dejan la basura.
- El play está todo rayado y descuidado.
- Hay suciedad.
- Las aceras están a desnivel.
- Hay inseguridad por robos y asaltos.
- Hay conflicto de vías por el predominio del carro, pero también por el cruce de la vía férrea.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

## OPORTUNIDADES AMENAZA

- Más atención policial y vigilancia con cámaras.
- Arreglar mobiliario ya existente como las llantas o el tobogán y pintar el play o colocar nuevos columpios y un basurero de clasificación de residuos.
- Más juegos para niños porque los que hay no son suficientes.
- Un huerto con protección.
- Limpiar la acera, correr postes y colocar un kiosco y algo para sentarse.
- Arreglar las canchas, poner bancas y caminos nuevos.
- Poner flores y árboles.
- Mejorar la estación del tren y poner puestos de comida.
- Más iluminación y señalización.
- Baños públicos.
- Áreas con sombras y mesitas.
- Mejorar la seguridad a nivel general.

- El cableado eléctrico a la intemperie es peligroso porque se puede caer un árbol o una rama sobre estos, es mejor subterráneo.
- Un restaurante competiría con los usos de suelo de la zona, a igual que un banco.
- Si se coloca un huerto hay que hacerlo con cuidado de que no se lo roben.
- Una piscina no es un uso útil para la zona
- No poner tantos póstes, arreglar y reubicar los que existen.

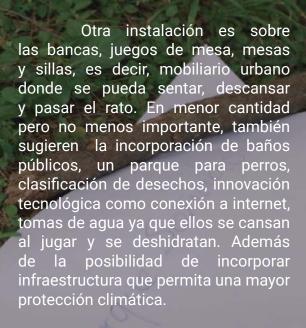
El segundo objetivo se cumple con la última actividad la cual consistía en dejarles expresar los elementos que consideran esenciales para crear "mi parque soñado" en donde podían dibujar, escribir o pegar recortes de elementos urbanos para poner y embellecer los distintos lugares, ya sean las calles y aceras, el parque o la plaza y la iglesia.

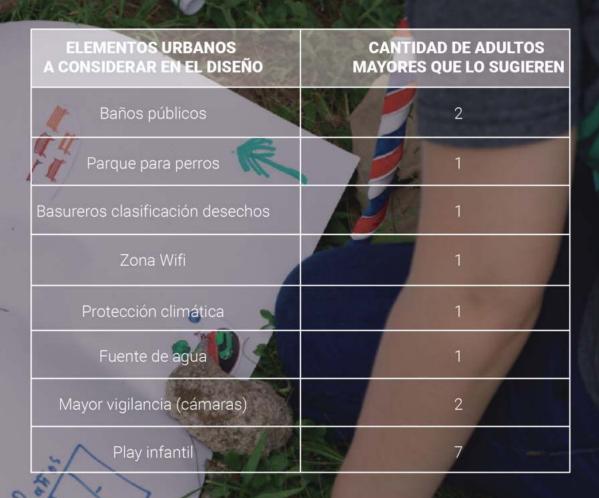
Dentro de los elementos que más repitieron el que posee un mayor predominio es la instalación de un mejor área de recreo infantil. Como segundo lugar está la instalación de flores, árboles y áreas verdes para embellecer las áreas con mayor verdor y colores.

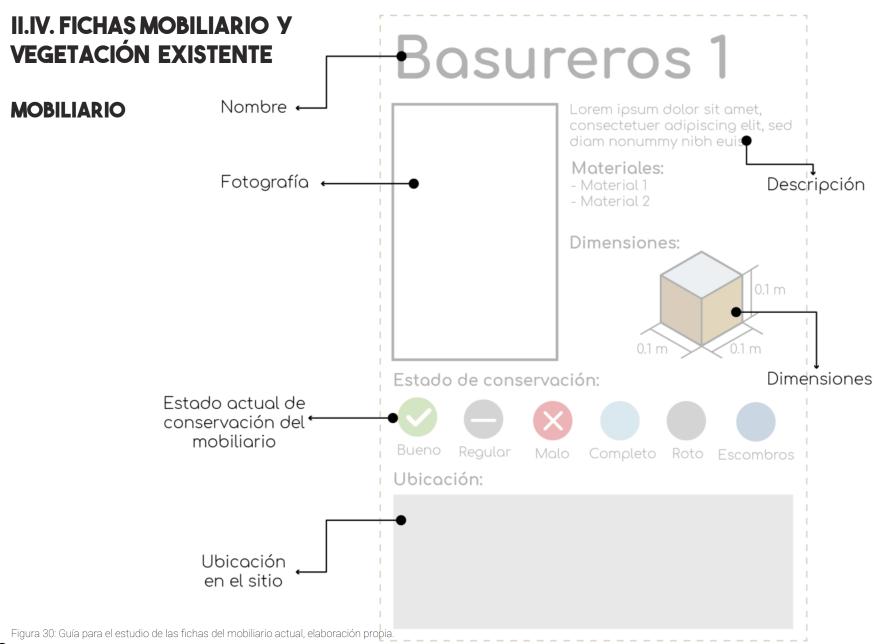
Las luminarias y la instalación de cámaras fueron medios que sugirieron para contrarrestar la inseguridad actual y aumentar la vigilancia policial.

La ciclovía también la sugieren como un elemento importante a implementar, ya que les permite variar la manera de ejercer los recorridos.

ELEMENTOS URBANOS A CONSIDERAR EN EL DISEÑO	CANTIDAD DE ADULTOS MAYORES QUE LO SUGIEREN
Luminarias	3
Flores	6
Árboles	5
Bancas	4
Ciclovía	3
Juegos de mesa	
Mesas y sillas	
Zacate	1







## Basureros 1

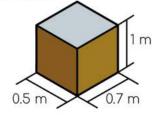


Se encuentra uno en cada esquina de la plaza y en cada cruce hay al menos uno.

#### Materiales:

- Acero
- Pitura verde

#### Dimensiones:



Estado de conservación:















#### Ubicación:



## Basureros 2

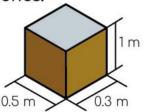


Se encuentra uno en costado norte y otro al sur de la plaza.

#### Materiales:

- Acero
- Pitura azul

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:



Bueno



Regular









Ubicación:



# Basureros 3

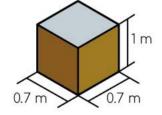


Se encuentra en algunas de las casas que hay en la calle del bulevar.

#### Materiales:

- Acero
- Pintura roja

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:











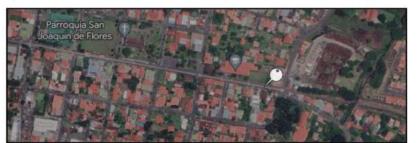




#### Regular Malo

Completo Roto Escombros

#### Ubicación:



# Parqueo Bicis

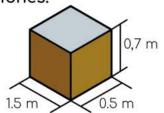


Se encuentran dos al costado sur de la plaza.

#### Materiales:

- Acero
- Pintura negra

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:













Ubicación:



## Semáforos

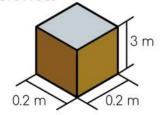


Se encuentra uno en cada esquina de la plaza y en cada cruce hay al menos uno.

#### Materiales:

- Acero
- Pitura verde
- -Conexión eléctrica

#### Dimensiones:



Estado de conservación:













Completo Roto Escombros

#### Ubicación:



# Luminarias 1

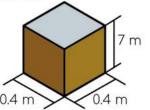


Se encuentra una en cada poste.

#### Materiales:

- Concreto
- Conexión eléctrica

#### Dimensiones:



Estado de conservación:



1 1

1 1

1.1

1 1

















## Luminarias 2 Punto Eléctrico

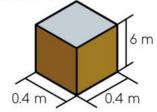


Se encuentran tres al costado norte y tres al costado sur de la plaza

#### Materiales:

- Acero
- Concreto
- -Conexión eléctrica

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:









Completo







#### Ubicación:



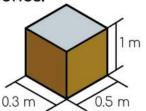


Se encuentra al menos uno en cada cuadra del bulevar.

#### Materiales:

- Acero
- Concreto
- Conexión eléctrica

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:













Ubicación:



# Cámaras

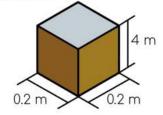


Se encuentra en la esquina sureste de la plaza.

#### Materiales:

- Acero
- Conexión eléctrica

#### Dimensiones:



Estado de conservación:









Completo





#### Ubicación:



## Paneles Solares

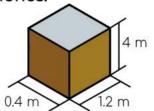


Se encuentra al menos uno en cada cuadra del bulevar.

#### Materiales:

- Acero
- Concreto
- Conexión eléctrica

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:













Ubicación:



## Bancas 1

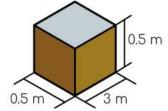


Se encuentra uno al costado este y otro al oeste de la plaza.

#### Materiales:

- Acero
- Pitura verde y gris

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:















#### Ubicación:



# Bancas 2

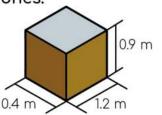


Se encuentran al rededor de la plaza, en total hay 22.

#### Materiales:

- Acero
- Concreto
- Pintura negra

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:



1 1

1 1

1 1











Ubicación:



## Bancas 3

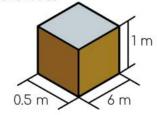


Se encuentra uno en la esquina suroeste de la plaza.

#### Materiales:

- Concreto
- Pitura azul y celeste

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:













Completo Roto Escombros

#### Ubicación:



# Postes

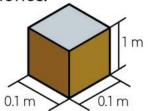


Se encuentra al frente del edificio de velación.

#### Materiales:

- Concreto
- Pintura amarilla
- Cinta reflectiva

#### Dimensiones:



#### Estado de conservación:













Ubicación:



## **VEGETACIÓN** Nombre común → Nombre común Nombre científico • → Nombre científico ▶ Familia Familia ← Dimensiones Altura: Fronda: Dimensiones Fotografía + Características: Características Servicios Ecosistémicos Servicios ecosistémicos Ubicación: Ubicación en el sitio Figura 31: Guía para el estudio de las fichas de la vegetación actual, elaboración propia.

### Características:





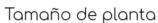






















Necesidad de sol





Origen



Florecimiento





Follaje llamativo



Refugio de fauna

### Servicios Ecosistémicos:



Valor estético



Valor social



Aporte de aroma



Ornamental



Mitigación del ruido



Polinización



Regulación del clima



Control de plagas



Maderable



Erosión



Frutales



Medicinales

## Alacancillo o Rabo de Gato

Stachytarpheta frantzii Pol

Verbenaceae



**Dimensiones** Altura: 0.4-2m Fronda: 1 m

#### Características:

















Tipo: Hierba o subarbusto

Servicios Ecosistémicos











#### Ubicación:



## Campanilla Palmeada

Ipomoea Cairica (L.) Sweet

Convolvulaceae



**Dimensiones** Altura: 10cm Fronda: 10 m

#### Características:











Tipo:





Trepadora, herbácea y perenne



Servicios Ecosistémicos













### Lantana

Lantana aculeata L.

Verbenaceae



**Dimensiones** Altura: 2m Fronda: 1m

#### Características:















**Tipo:** Hierba o subarbusto

Servicios Ecosistémicos











Ubicación:



### || Loro

∷ Ardisia elliptica Thunb.

| Rosaceae



**Dimensiones** Altura: 15m Fronda: 3m

#### Características:













Τίρο:



Árbol y arbusto





Servicios Ecosistémicos













### Maná

Jatropha multifida L.

Euphorbiaceae



**Dimensiones** 

Altura: 70cm Fronda: 2m

#### Características:

















Tipo: Arbusto

Servicios Ecosistémicos









#### Ubicación:



### **Cortez amarillo**

Bignoniaceae



**Dimensiones** 

Altura: 35m Fronda: 7 - 14m

#### Características:

















Tipo: Árbol

Servicios Ecosistémicos













## Nazareno o Capuchina

Tibouchina uevilleana (DC.) Cogn.

Melastomataceae



**Dimensiones** 

Altura: 2m Fronda: 1m

#### Características:

















Tipo: Arbusto

Servicios Ecosistémicos





#### Ubicación:



## || Escobillón rojo

|| Callistemon viminalis

Myrtaceae



**Dimensiones** 

Altura: 8m Fronda: 1m

#### Características:

















Tipo:

Árbol pequeño o arbusto grande

Servicios Ecosistémicos









### Amor de hombre

Tradescantia pallida (Rose)

Commelinaceae



**Dimensiones** Altura: 0.2-0.4m Fronda: 7-15 cm

#### Características:

















**Tipo:** Planta ornamental

Servicios Ecosistémicos









#### Ubicación:



## 

|| Euphorbiaceae



**Dimensiones** Altura: 3m Fronda: 0.4m

#### Características:











Tipo:



Arbusto perenne





Servicios Ecosistémicos











## Banano rojo

Musa veluntina H. Wendl & Drude Musaceae



**Dimensiones** Altura: 2m Fronda: 1m

#### Características:

















Tipo: Plátano silvestre

Servicios Ecosistémicos









#### Ubicación:



## ∀ Veranera o Buganvilla

∷ Bougainvillea glabra Choisy

| Nyctaginaceae



**Dimensiones** Altura: 10m Fronda: 0.1m

#### Características:











Tipo:





Planta perenne trepadora



Servicios Ecosistémicos















## **Ginger rojo o Platanillo**

Alpinia purpurata (Vieill)

Zingiberaceae



**Dimensiones** Altura: 0.8-2.5m Fronda: 0.15m

#### Características:

















**Tiρo:** Hierbas

Servicios Ecosistémicos







#### Ubicación:



## | Barbasquillo

∷ Zygia longifolia

|| Leguminosae



**Dimensiones** Altura: 5-15m Fronda: 1.5-3.5m

#### Características:

















Tipo: Árbol

Servicios Ecosistémicos









### Lirio

## Hippeastrum reginae (L.)

Amaryllidaceae



**Dimensiones** Altura: 0.6m

Fronda: 0.5m

Características:

















**Tipo:**Planta bulbosa

Servicios Ecosistémicos









#### Ubicación:



## 

Styphonolobium japonicum (L.)

Leguminosae



**Dimensiones** Altura: 5-10m Fronda: 0.8m

Características:











Tipo:



Árbol leguminoso





Servicios Ecosistémicos











## Nopal de cochinilla

Nopalea cochenillifera (L.)

Cactaceae



**Dimensiones** Altura: 4m Fronda: 0.2m

#### Características:

















Tipo: Cactus, árbol con expansión

Servicios Ecosistémicos







#### Ubicación:



### Sauco amarillo

Tecoma stans (L.)

Bignoniaceae



**Dimensiones** Altura: 2m Fronda: 1m

#### Características:







Arbusto o árbol pequeño





Tipo:







Servicios Ecosistémicos















### Palma real

## Roystonea regia (knuth)

Arecaceae



**Dimensiones** Altura: 25-40m Fronda: 2m

#### Características:

















Tipo: Palmera

Servicios Ecosistémicos









#### Ubicación:



## | Palmera bambú

## || Dypsis lutescens

!! Arecaceae



**Dimensiones** Altura: 1.5-6m Fronda: 2-3m

#### Características:

















Tipo: Palmera

Servicios Ecosistémicos



1.1











## Pino australiano

Casuarina cunninghamiana

Casuarinaceae



**Dimensiones** Altura: 25-30m Fronda: 2m

#### Características:

















Tipo: Roble de río o pino australiano

Servicios Ecosistémicos









Ubicación:



## **∷** Guayaba

∷ Psidi̇̀um guajava

Mirtáceas



**Dimensiones** Altura: 2.5-10m Fronda: 2-3m

#### Características:











Tipo:





Arbusto o árbol pequeño



Servicios Ecosistémicos













## **Roble Sabana**

Tabebuia rosea

Bignoniaceae



**Dimensiones** 

Altura: 1-30m Fronda: 2m

#### Características:

















Tipo:

Árbol neotropical

Servicios Ecosistémicos









#### Ubicación:



## Corona púrpura

Petrea volubilis

!! Verbenaceae



**Dimensiones** 

Altura: 4-12m Fronda: 0.1-1m

#### Características:



















Tipo:

Arbusto semitrepador

#### Servicios Ecosistémicos













### Saúco amarillo

Tecoma stans

Bignoniaceae



**Dimensiones** Altura: 2-8m Fronda: 2-3m

#### Características:















Tipo: Arbusto o árbol pequeño

Servicios Ecosistémicos









Ubicación:



### Corona de cristo

∷ Euphorbia milii

|| Euphorbiaceae



**Dimensiones** Altura: 1-1.8m Fronda: 0.5-1m

#### Características:

















Τίρο: Arbusto

Servicios Ecosistémicos



1.1









## Rosa mosqueta blanca

Rosa moschata

Rosaseae



**Dimensiones** Altura: 1m Fronda: 0.5-1m

#### Características:













Es un arbusto



Tipo:

Servicios Ecosistémicos









Ubicación:



## ☐ Rosa de provenza

Rosa gallica L.

Rosaceae



**Dimensiones** Altura: 2m Fronda: 1-2m

#### Características:











Τίρο:



Es un arbusto





Servicios Ecosistémicos

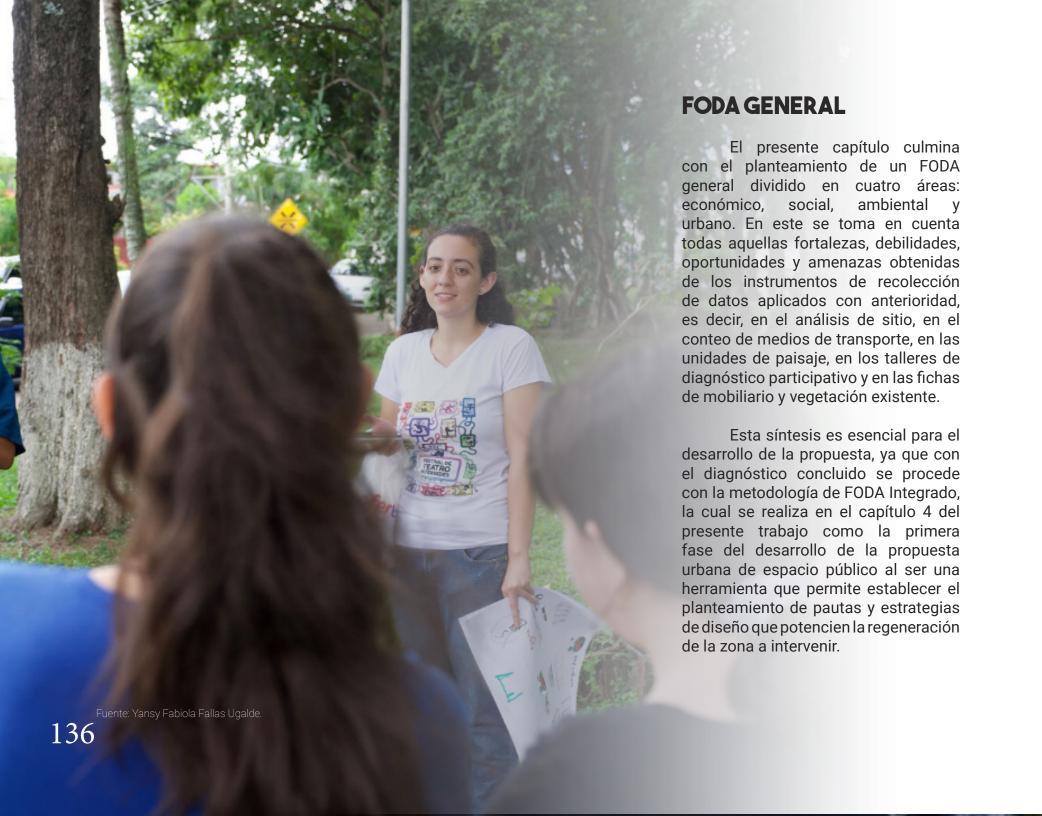












#### ANÁLISIS FODA GENERAL - ECONÓMICO

- **F1.** La zona posee una identidad de centro comunal al poseer edifios gubernamentales, religiosos, educativos, residencial mixta, recreación y deporte.
- **F2.** Es un sector de gran concurrencia por la iglesia, la plaza, las escuelas, el estadio municipal y la clínica.
- **F3.** Punto de interés para la inversión tanto pública como privada a nivel de vivienda, educación y comercio.
- **F4.** Convergencia de distintos usos de suelo lo que propicia actividad diversa, el comercio predominante es gastronómico.
- F5. Conserva el comercio local y barrial
- **F6.** Posee fábricas como la de hielo y la de papel
- F7. Viviendas adaptadas al uso comercial.
- F8. Zona con baja densidad de viviendas
- F9. Comercio privado bancarios y de supermercados
- F10. Comercio público como la sede del poder judicial

- D1. Riesgo de desaparición del comercio local y tradicional.
- D2. Formas de trabajo ilegal o informal por desigualdad y pobreza.
- D3. Riesgo de desaparición del legado histórico y del valor patrimonial.
- D4. Diferentes clases sociales.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

## **OPORTUNIDADES AMENAZAS**

- 01. Unidad de Investigación y Desarrollo, ubicada en Heredia del CINDE.
- **O2.** Centro Internacional de Derecho Registral (CINDER) asesora y guía empresas de alta tecnología para establecerse en el país. Convirte en socio estratégico para una productividad sostenible e impulsa la inversión con propósito.
- 03. Nuevas empresas especializadas en construcción.
- 04. Tendencias de peatonalización de vías.
- **05.** Inmobiliarias interesadas en desarrollos residenciales en los barrios aledaños.
- 06. Fondo de desarrollo de redes eléctricas inteligentes (REI) de la CNFL.

- **A1.** Reducción de presupuesto municipal para el mantenimiento y la construcción de obra pública.
- A2. Fuga de divisas.

#### ANÁLISIS FODA GENERAL - SOCIAL

- **F11.** Percepción de barrio seguro para recorrer
- F12. Tiene pluralidad cultural, al ser un punto de convergencia social.
- F13. Existencia de actividades diurnas y nocturnas
- **F14.** Es un punto de convergencia social. La plaza es el principal espacio para realizar encuentros y actividades de socialización.
- **F15.** Existencia de actividades, eventos, dinámica y rutas culturales.
- F16. Es un referente cultural al poseer edificaciones culturales di relevancia nacional.
- F17. Presencia de espacios para realizar encuentros y actividades di socialización.
- F18. Es el punto de partida de las actividades patrióticas

- D5. Movimiento diurno pasivo (tránsito) e inseguridad (solitario).
- **D6.** Inseguridad por robos, presencia de drogadictos, borrachos e indigencia en espacios públicos en horario diurno y nocturno.
- **D7.** Es un sector expuesto a manifestaciones y expresiones políticas.
- **D8.** Despoblamiento de los centro urbanos por la prioridad comercial e instituciones gubernamentales que no incitan la permanencia.
- D9. El sector se conoce como una zona de trabajo.
- D10. Abandono de elementos urbanos.
- **D11.** Segregación entre comunidades del sector este y oeste con viviendas en estado informal y en precariedad con carencia de acceso a servicios
- D12. Riesgo de gentrificación en zonas barriales.
- **D13.** En el sur hay pérdida de identidad cultural, por el incremento de comercios no tradicionales.
- **D14.** Despoblamiento de los centro urbanos por la prioridad comercial e instituciones gubernamentales que no incitan la permanencia.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

- 07. Aplicación del Programa del Adulto Mayor (PAM) en el sector occidente.
- **O8.** Centro Integrado de Educación de Adultos (CINDEA) para personas jóvenes y adultas que no han terminado la educación formal que desean una formación técnica para incorporarse al mundo del trabajo.
- **09.** Art City Tour programa de recorridos nocturnos por museos, galerías y centros culturales de la ciudad de San José con acceso gratuito.
- **010.** Consejo Nacional de Juventudes donde se dialoga directamente sobre las prioridades de la juventud costarricense.
- **011.** Becas y fondos que impulsan el quehacer de la cultura y el fomento de las artes por parte del Ministerio de Cultura y Juventud.
- **012.** Barrios bar son muy populares en San José se compone mayoritariamente de adultos jóvenes con fiestas diurnas y nocturnas.

- A3. Gentrificación
- A4. Debido a la expansión de la mancha de comercio y servicio, la organización de tránsito y la congestión vial son factores que han provocado el éxodo de población del centro cantol hacia los cantones aledaños
- A5. Segregación de grupos sociales marginados en las periferias de la ciudad.

#### ANÁLISIS FODA GENERAL - AMBIENTAL

- F19. La plaza está en buen estado al Igual que los árboles aledanos. F20. Posee recorridos interesantes con espacios verdes que dan sombra v descanso
- **F21.** La zona tiene algunos microambientes tanto dentro de los jardines como en las afueras de la iglesia.
- **F22.** Zonas verdes existentes en buen estado
- F23. La mayor área verde está en las laderas del río

- **D15.** Contaminación sónica, sensorial y olfativa motivo de exceso de vehículos privados.
- D16. Escasa cantidad de zonas verdes y parques públicos accesibles.
- **D17.** Posee cuencas contaminadas y descuidadas.
- **D18.** Mal manejo de residuos sólidos en las áreas verdes
- **D19.** Cobertura vegetal escasa y no articulada.
- **D20.** Poca zona permeable por construcción desmedida y carencia de paisajes definidos y diseñados.
- **D21.** Descuido de espacios de ocio y recreación.
- **D22.** Inundaciones por acumulación de basura, malas condiciones de alcantarillas y el pobre mantenimiento de estas, incrementado por una poca conciencia ecológica.
- D23. Escasa cantidad de zonas verdes y espacios públicos accesibles.

## FORTALEZAS DEBILIDADES

## OPORTUNIDADES AMENAZAS

- **013.** La CNFL invierte en procesos de Educación Ambiental basada en una pedagogía de la acción y para la acción.
- **014.** Programa País de Carbono Neutralidad para el combate contra los Gases del Efecto Invernadero.
- **015.** Programa Huella del futuro sobre proyectos de reforestación y restauración de ecosistemas.
- **016.** La municipalidad de San José cuenta con la comisión del Programa de Gestión Ambiental Institucional, para la recuperación de Materiales Valorizables
- **017.** Implementación adaptada del proyecto de Rutas Naturbanas.
- **018.** Programa Nacional de Corredores Biológicos con los Corredores Biológicos Interurbanos (CBI) al ser extensiones territoriales urbanas que proporcionan conectividad entre áreas silvestres protegidas, paisajes microcuencas y espacios verdes.
- **019.** Programa de Educación y Sensibilización Ambiental de la municipalidad de San José a través de las bibliotecas municipales que se llega a diversos grupos poblacionales para la concientización en el tema ambiental.

- A6. Fábricas aledañas provocan el aumento de contaminación
- **A7.** Aumento de contaminación ambiental por el aumento de vehículos en la ruta 3.
- A8. Contaminación de los recursos hídricos a lo largo y ancho del río Burío.

#### ANÁLISIS FODA GENERAL - URBANO

**F24.** Representa un nodo de movilidad con medios de transporte varios, lo que favorecer al desarrollo comercial

F25. La vivienda existente es en escala barrial con comercio antiguo y tradiciona

F26. El distrito posee elementos y edificios de valor histórico y patrimoniales

F27 Acceso de conexiones de transporte público y privado con diferentes rutas

**-28.** Existe variedad de estilos arquitectónicos, entre ellos neocoloniales neoclásicos, victorianos, funcionalismo, minimalismo, neovictoriano neobrutalismo y contemporáneos.

F29. Centralización de edificios institucionales

F30. Ubicación de una parada del tren.

F31. Es un importante punto de ingreso hacia Alajuela, Heredia, Barva, Santa Bárbara v San José

**F32.** El sector norte se conoce como una zona de residencias y el sur escomercial por la ruta nacional 3.

F33. Presencia de espacios que incentivan el desarrollo deportivo

F34. La zona está en constante mantenimiento

**D24.** Rigidez y desconexión de usos y servicios de equipamiento urbano.

**D25.** Desarrollo de infraestructura en función del transporte motorizado (carro centrismo).

**D26.** Transformación de la imagen tradicional a una más contemporánea.

**D27.** Carencia de espacios de parqueos.

D28. Destrucción del patrimonio por la construcción de nuevas edificaciones.

D29. Pocas actividades a realizar.

D30. Inexistencia de ciclovía.

D31. Carencia de equipamiento colectivo.

D32. Las velocidades de las avenidas son altas, dificultando el tránsito peatonal.

**D33.** Poca zona permeable por construcción desmedida y carencia de paisajes definidos y diseñados.

D34. Caos vial por exceso de vehículos.

D35. Viviendas en estado informal.

D36. Abandono de infraestructura subutilizada.

D37. Difícil acceso universal en aceras y espacios públicos.

D38. Carencia de paisajes definidos y diseñados.

D39. Ineficiencia en la infraestructura urbana actual.

# FORTALEZAS DEBILIDADES

**020.** Proyecto MUEVE plan maestro y constructivo de una intervención urbana orientada al transporte a nivel de gobiernos locales.

021. Plan Proyecto de regeneración urbana del centro de San José.

022. Parte del trayecto del Tren Eléctrico. Influencia del DOT.

**023.** Plan GAM del INVU pretende generar un reequilibrio del entorno natural, agro productivo y urbanístico.

**024.** Programa de Ciudades Emergentes y Sostenibles apoya el desarrollo y ejecución de los planes de acción de los gobiernos locales.

**025.**Tendencias de nuevas plataformas tecnológicas en el ámbito de la movilidad (ZipCar, Omni).

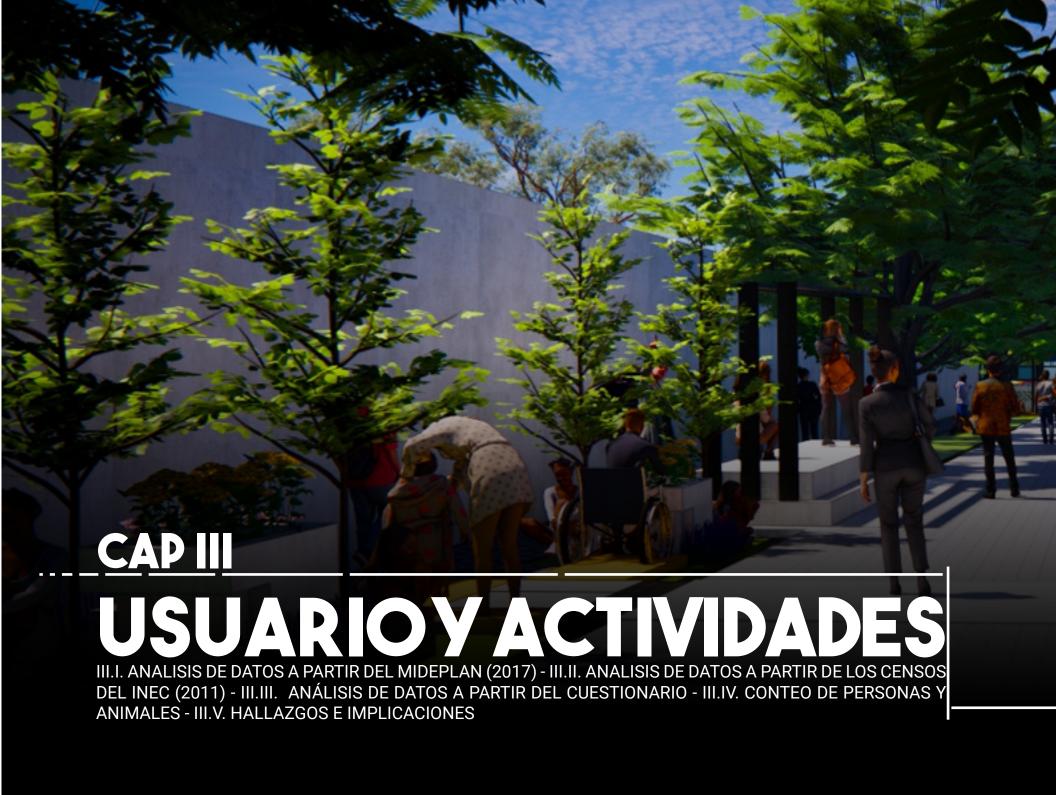
**026.** El INVU formula la propuesta del Centro Cívico Nacional y Anillo de Renovación Urbana de San José con siete zonas de intervención.

A9. Destrucción de edificaciones con valor patrimonial en zonas aledañas, para elaboración de construcciones nuevas.

A10. Distribución desequilibrada de usos y servicios en el casco urbano

**A11.** La mayor parte de las edificaciones subutilizadas del cantón se localizan en dicho distrito.







que estos conllevan a la hora de elaborar la propuesta de intervención urbana para el centro cantonal de Flores.

## III.I. ANÁLISIS DE DATOS A PARTIR DEL MIDEPLAN (2017)

### CANTÓN DE FLORES



INDICE DE DESARROLLO
SOCIAL - NIVELES

1000
750
500
250
0
the standard stan

Uno de los pasos esenciales en el proceso de diseño es identificar y definir el tipo de usuarios permanentes y temporales que darían uso de la propuesta del bulevar una vez sea construida, esto a su vez permite un mayor acercamiento a las necesidades urbanas de las personas y determinar un programa más específico. Dentro de las herramientas utilizadas en la recolección de datos se encuentra la revisión bibliográfica de datos secundarios de fuentes confiables como el MIDEPLAN y los Censos del INEC.

En primera instancia se recolectaron los datos generales del Índice de Desarrollo Social del cantón de Flores, ya que "buscan alcanzar una mayor calidad de vida de la población, mediante una sociedad más igualitaria, participativa e inclusiva" (MIDEPLAN, 2017), es decir, el nivel de desarrollo de los distritos del cantón determina la relevancia para intervenir la zona.

Sin embargo, ¿qué áreas analiza los Índices de Desarrollo Social para calificar los cantones y distritos según los niveles que establece? ¿cuáles son esos niveles? El MIDEPLAN se basa en

cinco áreas generales las cuales son la económica en donde se analiza la participación en la actividad económica y el gozo de condiciones adecuadas de inserción laboral que permitan un nivel de vida digno; la participación social que se refleja en los procesos cívicos nacionales - locales, para que se desarrolle en la población el sentido de pertenencia y cohesión social con el sentimiento de participación activa responsable del deber y derecho de los ciudadanos; la salud orientada a gozar de una vida sana y saludable que implica el conteo y acceso a redes formales de servicios de salud como la nutrición apropiada y demás aspectos que garanticen una adecuada calidad de vida de la población; la educación relacionada con la disponibilidad y el adecuado acceso de la población a los servicios de educación y capacitación favoreciendo un adecuado desarrollo del capital humano; por último, la seguridad analizada desde la condición básica para que las personas puedan desarrollar sus capacidades, vivir y desenvolverse en un entorno que amenazan su integridad física (MIDEPLAN, 2017).

Ahora bien. mencionadas anteriormente son evaluadas con una calificación del 0 al 100, siendo 0 el punto más bajo de calificación. Dicha calificación determina el nivel del IDS de cada distrito. los cuales son cinco: I - nivel muy bajo, II - nivel bajo, III - nivel medio, IV - nivel alto y V - nivel muy alto. Estos niveles determinan la necesidad de del país. (MIDEPLAN, 2017).

En este caso, se observa que los tres distritos que posee Flores se encuentran en el nivel V o nivel muy alto, ya que el promedio total obtenido de cada uno es superior a 75. En los gráficos adjuntos se analiza la situación específica de cada uno.

En primera instancia aparece el distrito San Joaquín con un 64.01 en economía, 71.85 en participación electoral, 82.14 en salud, 76.12 en educación y 83.13 en seguridad. Esto quiere decir que las áreas de seguridad v salud son las más fuertes mientras que la economía es la que requiere de una intervención más próxima.

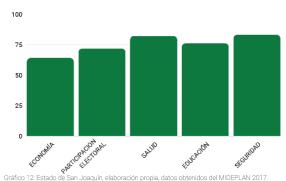
En segundo lugar está el distrito

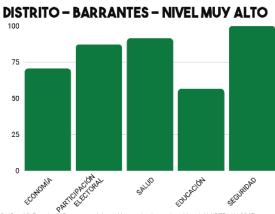
Barrantes con un 70.55 en economía. 87.25 en participación electoral, 91.47 en salud, 56.56 en educación y 100 en seguridad. Al igual que el distrito anterior, en este las áreas de seguridad y salud son las más fuertes mientras que la economía y educación son las más deficientes de la zona.

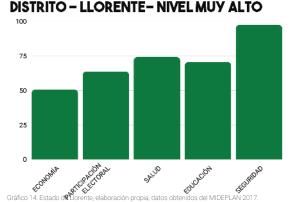
Por último, el distrito de Llorente intervenir cada uno de los 488 distritos cuenta con un 50.64 en economía, 63.75 en participación electoral, 74.25 en salud, 70.65 en educación y 97.51 en seguridad. En este caso la seguridad destaca notablemente entre las demás mientras que la economía y la participación electoral disminuyeron notablemente.

> En síntesis, a nivel cantonal la seguridad es un área que se ha trabajado bastante bien a nivel general; sin embargo, a pesar de ser uno de los cantones mejores establecidos del país por estar en la GAM y tener niveles muy altos de desarrollo, la economía está muy insuficiente en los tres distritos. Por lo que la propuesta urbana a desarrollar debe ayudar a impulsar un mayor aumento en la economía de la zona a intervenir.

#### DISTRITO - SAN JOAQUÍN- NIVEL MUY ALTO







## III.II. ANÁLISIS DE DATOS A PARTIR DEL CENSO DEL INEC (2011)

El centro histórico cantonal de Flores se encuentra en el distrito de San Joaquín. La información presente pretende determinar un perfil básico y general de los habitantes del distrito como insumo para el desarrollo del proyecto final de graduación.

Los Censos del INEC son otra fuente de información confiable que se utilizan como herramienta de recolección de datos para comprender las características generales y específicas de los usuarios dados.

En este caso los datos obtenidos por parte del INEC son categorizados en seis tipos diferentes de perfiles para una mejor abstracción de las características de estas personas, los cuales son: perfil demográfico, perfil económico, perfil educativo, perfil disponibilidad de servicios básicos y equipamiento, perfil estado de viviendas y perfil necesidades insatisfechas.



Fuente: elaboración propia, datos obtenidos del censo 2011 elaborado por el INEC









**FEMENINA** 

3701





POBLACIÓN MASCULINA 3 472

POBLACIÓN 15-64 AÑOS 71 %







POBLACION 6 AÑOS O MÁS 8.7 %

POBLACIÓN 15 AÑOS O MENOS 20.3 %

POBLACIÓN DISCAPACITADA 10.7 %

Figura 33: Perfil demográfico, elaboración propia, datos obtenidos del CENSO 2011

Dentro del perfil demográfico se encuentran datos como el área total del terreno y la población total para entender mejor la densidad poblacional. Además de datos como la cantidad de población femenina vs la masculina, cantidad de población discapacitada y la población según el rango de edad, los cuales se dividen en tres: población infantil que incluye a los menores de 15 años, la población adulta mayor que son aquellos mayores a 64 años y la población trabajadora que va desde los 15 a los 64 años.

El distrito de San Joaquín cuenta con un área total de 2.58 km2 de superficie habitada por 7173 habitantes, lo que genera una relación de densidad poblacional de 2490.6. Dentro de la población total se observa que hay un predominio en la población femenina por 229 personas de diferencia en relación con la población masculina.

A su vez, se observa el gran predominio que posee el distrito en la población trabajadora con un 71% del total, posterior a ello sigue la población infantil con un 20.3% y luego la población adulta mayor con un 8.7% siendo estos la minoría. Sin embargo, hay un

notable porcentaje de la población discapacitada a considerar con un 10.7%. Este último es fundamental considerarlo para el diseño del bulevar.

Otros aspectos a considerar que aparecen en la figura X. son: el 100% de la población es urbana, lo que quiere decir que no existe un sector rural en todo el distrito; esto influye directamente en que el índice de desarrollo humano esté en un nivel alto y que haya un menor índice de pobreza y pobreza extrema. Sin embargo, su desarrollo urbanístico ha causado que los asaltos destaquen como el principal delito de la zona.

Por último, el indicador etnoracial predominante es la población mestiza con un 85%, se considera este detalle por un tema cultural, ya que el cantón de Flores y en especial el centro histórico destaca por sus actividades mensuales religiosas, en especial las celebraciones católicas.

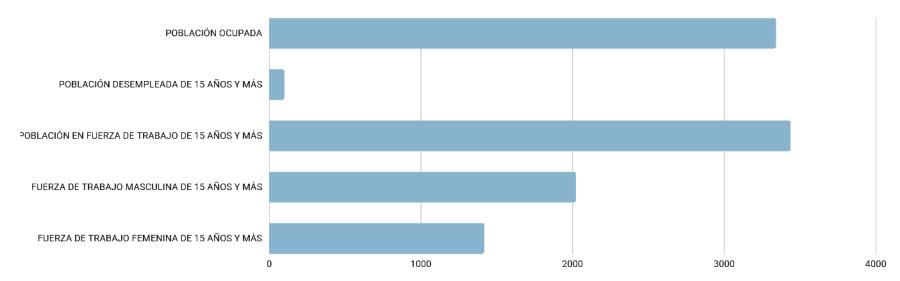
## **PERFIL ECONÓMICO**

En el Perfil económico se observa en la figura XX que el total de la población empleadora es de 3340 habitantes, en donde la mayoría de las personas son de 15 a 64 años con 3438 habitantes contra 98 personas sin trabajo. Entre ellos existe una notable diferencia al haber 2021 personas masculinas mientras que hay 1417 personas femeninas en el ámbito laboral.

Ahora bien, como la mayoría de la población está en edad productiva es importante tomar en cuenta el sitio donde trabaja, ya que en la figura X el 64.1% trabaja fuera del cantón mientras que una minoría con el 35.4% trabaja en el cantón de Flores. Esto quiere decir, que más de la mitad de la población se desplaza para laborar diariamente en horas pico, por lo que la movilidad requiere ser intervenida para lograr una mayor sostenibilidad en el distrito. A esto se le suma que el 82% de los trabajadores está dentro del sector privado.

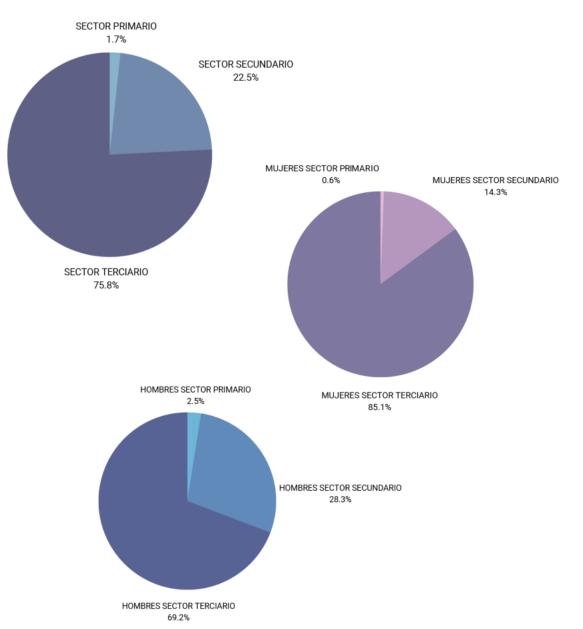
En la figura XX, es curioso analizar que el sector de mayor peso es el sector terciario con un 75.8% de la población, un 22.5% en el sector secundario y un 1.7% en el sector primario. Por un lado, están la población femenina donde el 85.1% trabaja en el sector terciario, el 14.3% está en el sector secundario y el 1.7% en el primario. Por otro lado, está la población masculina donde el 69.2% está ubicada en el sector terciario, el 28.3% en el secundario y el 2.5% en el primario.

En lo anterior se evidencia un notable predominio de las mujeres empleadas en el sector terciario comparado con el sector primario y secundario donde domina la cantidad de hombres empleados. Se debe recordar que el sector primario se basa



en la agricultura y ganadería esencialmente, el sector secundario en diversidad de actividades industriales y el sector terciario en todos aquellos servicios que una comunidad necesita; esto con el fin de observar la especialización calificada que requiere un sector en comparación a otro.

El sector laboral predominante según el género es importante saberlo porque establece qué tipos de comercios abundan en relación al tipo de usuarios, es decir, dictamina ciertas pautas de diseño según el espacio y el usuario a intervenir.





En el Perfil educativo uno de los aspectos relevantes es la cantidad de guarderías en comparación a la cantidad de centros diurnos mayor, este dato es congruente con el tamaño de la población infantil y la población adulta mayor, ya que el primero posee 31.6% y el segundo 2.9% de la población total. Además, gracias al aumento de centros educativos el 0.9% representa una minoría de personas analfabetas.

Otro aspecto a considerar es que a pesar de tener un gran porcentaje de la población general en educación básica con un 88.6%, esta se fragmenta entre la cantidad de personas con al menos un año de secundaria con un 75.2% versus la cantidad de gente con educación superior con un 41.3%. Al estar alto el nivel de la educación regular con un 73.7%, quiere decir que casi tres cuartas partes de la población posee una escolaridad promedio de 11 años. Si se relaciona estos datos con la importante actividad de trabajadores en el sector terciario se entiende que las personas requieren de especialización básica para conseguir trabajo.

Ahora bien, si se hace la comparativa entre la cantidad de gente

empleada con el bajo nivel económico del cantón según los IDS y la cantidad de gente que trabaja fuera del cantón, se concluye que la cantidad de ingresos es baja a pesar del nivel de empleabilidad.

Lo anterior se refuerza al analizar los últimos datos en los que el 81% de la población ha utilizado un celular, el 69.7% ha utilizado una computadora y el 67.5% ha usado internet para cualquier cosa, o sea en estudio, trabajo, ocio o recreación.

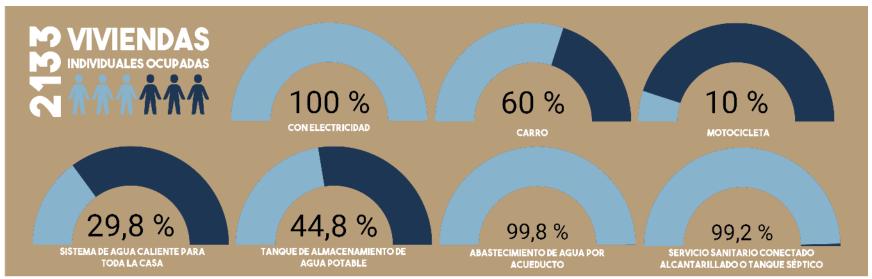


Gráfico 17: Perfil de disponibilidad de servicios básicos y equipamiento, elaboración propia, datos obtenidos del CENSO 2011

En el perfil disponibilidad de servicios básicos y equipamiento se destaca que la totalidad de las viviendas cuentan con electricidad y casi todas cuentan con abastecimiento de agua por acueducto y servicio sanitario conectado al alcantarillado o tanque séptico.

Sin embargo, menos de la mitad con un 44.8% cuentan con un almacenamiento extra de agua potable o un sistema de agua caliente como lo es el 29.8%.

De las 2133 viviendas individuales ocupadas se estima que

son habitadas por 3 personas en promedio, lo que permite considerar que en promedio las viviendas son ocupadas por familias de pocos miembros.

Otros aspectos a considerar es el uso de los vehículos privados como el carro y la motocicleta donde poco más de la mitad con un 60% posee el primer medio de transporte mientras que apenas un 10% posee el segundo. Estos son relevantes para considerar la relevancia que poseen ambos en el día a día de los habitantes y transeúntes de la zona.



En el perfil estado de viviendas se obtiene que el 89.62% de las viviendas están en buen estado mientras el 9.51% están en estado regular al presentar una carencia y el 0.87% están en mal estado al presentar al menos dos carencias.

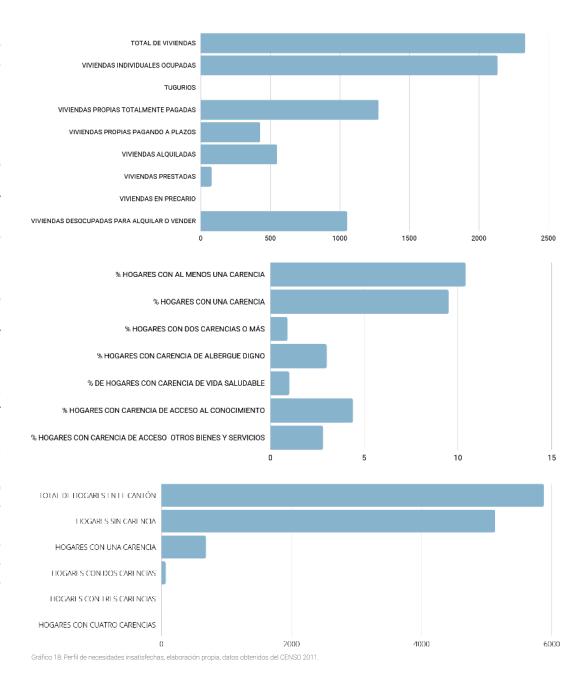
El uso del cielo raso está presente en un 93.1% de las viviendas por lo que va de la mano con el estado antes mencionado de las viviendas. Esto va de la mano con el hecho de que la totalidad de las viviendas cuentan con electricidad aunque un 15.2% de las viviendas siguen utilizando el gas como medio para cocinar. La relevancia de estos datos recaen en la cobertura y estabilidad con la que cuenta el distrito de San Joaquín.

Otros aspectos a considerar son el fuerte uso del camión de basura para eliminar desechos con un 99.9% de las viviendas a pesar del surgimiento de las viviendas que separan y clasifican estos desechos donde se cuenta con un 49.1% que separan los plásticos, un 43.5% que separan el papel y un 27.9% que separan los residuos orgánicos. Estos datos son importantes al considerar el nivel que poseen actualmente en la cultura del reciclaje y clasificación de residuos.

Aún es notable ver que es menos de la mitad de la población que tiene este hábito, por lo que a nivel urbano es un aspecto a desarrollar y trabajar en la enseñanza y cuido del ambiente.

Por último, en el perfil de necesidades insatisfechas encuentran el total de viviendas en relación con las viviendas que están totalmente pagadas, las que están alquiladas, las que están desocupadas para alguilar o las viviendas prestadas. va que estas son parte del mercado inmobiliario donde permite evidenciar el movimiento económico que va teniendo como lo es la cantidad de viviendas desocupadas en relación al total de viviendas que llegan a ser casi la mitad de estas con 1051 viviendas. es decir, casi la mitad de la población prefiere vivir en otros cantones y por eso tienen las viviendas desocupadas.

Las viviendas con una o varias carencias son relevantes de considerar a pesar de la inexistencia de tugurios y precarios, ya que dentro de estas destacan de mayor a menor medida: la carencia de acceso al conocimiento con un 4.4%, carencia de un albergue digno con un 3%, acceso a otros bienes y servicios con un 2.8% y carencia de vida saludable con un 1%, es decir, de 2177 viviendas el 9.51% posee una de estas y el 0.87% posee al menos dos.



## III.III. ANÁLISIS DE DATOS A PARTIR DE LOS CUESTIONARIOS

A partir de los cuestionarios se recolectó información complementaria a los censos y al análisis de sitio, ya que se abarcan temas de seguridad, percepción y sugerencias del espacio público. En total se recolectaron 126 respuestas.

Las primeras preguntas eran de aspectos básicos para identificar a la población participante, en donde participaron desde los 11 años hasta los 80 años, aunque el 56.3% estaba entre los 21 y 49 años y el 32.5% era entre los 50 y los 64 años, es decir, la población con mayor participación fue aquella ubicada en edad productiva. Además, más de la mitad con un 61.1% del total era parte de la población femenina.

A su vez, se consideró la ubicación habitacional y la ocupación para ver la relación con la zona de intervención, en donde sólo el 12% no viven actualmente en el distrito.

#### 1. Edad

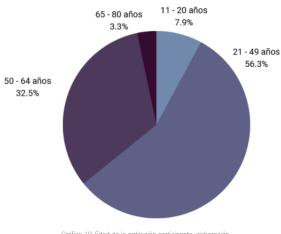


Gráfico 19: Edad de la población participante, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

#### 2. Género

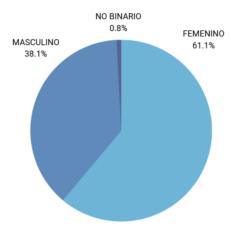


Gráfico 20: Género de la población participante, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

#### 3. ¿En cuál distrito vive?

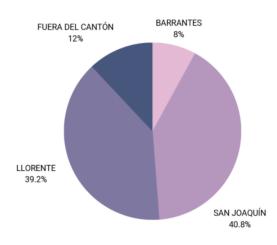


Gráfico 21: Distrito en el que viven, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

#### 4. ¿Cuál es su ocupación?

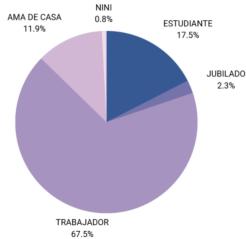


Gráfico 22: Ocupación, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

A nivel económico se consultó sobre el tipo de empleo si es público o privado para identificar a los mayores empleadores de la zona, en este caso quedaron casi empates. Sin embargo, al mencionar la ubicación de la zona laboral se evidencia que el 50.9% de los participantes laboran fuera del cantón. Este dato es relevante va que las rutas de movilidad son de suma importancia para el traslado de personas que estudian o trabajan. Ahora bien, considerando que la mitad de las personas viajan diariamente se debe considerar el tiempo de traslado en donde casi tres cuartas partes de la población dura máximo una hora en desplazarse, el 14.3% dura entre una y dos horas y una minoría dura más de dos horas solamente trasladarse del lugar habitacional al lugar laboral.

Dado lo anterior se hace la comparativa entre los medios de transporte más solicitados en periodo lectivo y vacacional donde el vehículo propio es el más utilizado en ambos periodos, pasando por el caminar, el bus, el tren y aplicaciones de vehículos como Uber o Didi. En menor medida están las bicicletas, las busetas, los taxis, las motocicletas, las bicimotos y los carpooling.

#### 5. ¿Su ocupación es del sector público o privado?

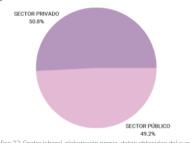
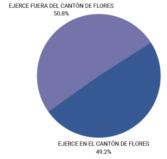
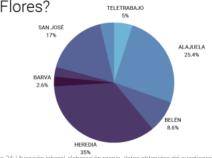


Gráfico 23: Sector laboral, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario

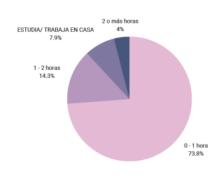
#### 7. Si su respuesta fue no ¿en cuál cantón lo ejerce?



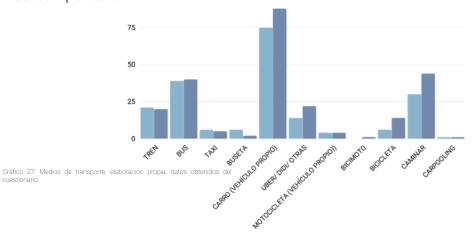
#### 6. ¿Su ocupación lo ejerce en el cantón de Flores?



#### 9. ¿Cuánto dura en desplazarse?



#### 8. ¿Cuáles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar vs en su tiempo libre?100



Una vez pasadas las preguntas generales se procede con las preguntas más específicas de percepción del sitio en donde se dividió en tres secciones: el parque Pentecostés, La Iglesia Católica con la plaza y las calles y aceras de la Avenida Central.

Por un lado, sobre el parque Pentecostés se comenta un nivel regular de inseguridad durante el día, pero este se eleva durante las horas de la noche. También se menciona la poca o nula existencia de mobiliario urbano apropiado para estar o sentarse.

Por otro lado, el 81.7% comenta que el parque no cumple con la Ley 7600, casi la mitad con un 49.2% comenta que en definitiva no es un sitio para pasar tiempo con los familiares, amigos o seres queridos, aunque un 36.9% lo consideraría. Dentro del 11.9% que dijo que sí iría y los que mencionaron un tal vez están los fines de semana como los días de mayor disponibilidad para asistir y recrearse en la zona con un 72.2% de asistencia mientras que un 27.8% comenta que entre semana es un horario más accesible para visitar la zona.



Para el 49.2% que mencionó que la zona no es atractiva para ir a estar con familiares, amigos o seres queridos las razones que más mencionaron fueron sobre temas de seguridad, confort, accesibilidad, estética, mobiliario, cercanía o inclusive mencionaron sobre la escasa o nula oferta de actividades necesarias, opcionales y sociales que

15. Si su respuesta fue no ¿por qué?

el parque Pentecostés ofrece para incentivar las visitas a este. En sí, la identidad del sitio es confusa al ser bello por su vegetación, pero insegura por su abandono y descuido.

A raíz de esto se les pide sugerencias de cambios en el parque en donde mencionaron cómo contrarrestar

las problemáticas antes mencionadas como la implementación de una mejor infraestructura, dinamismo en el parque como el uso de trampolines, variedad la vegetación actual al igual que el mobiliario urbano y la implementación de nuevos espacios como un anfiteatro para las artes o un kiosco y sitios de esparcimiento con zonas de picnic.

Me parece un lugar inseguro, personas con malas intenciones gueden ocultarse en el lugar muy fàcilmente Me asusta que me asalten, en la noche dueren indigentes en el play de los niños. Está alejado y un poco solitario. No me gusta. No me agrada. No lo veo apropiado. Peligroso y solo. No es llamativo y por su soledad permite muchos actos negativos para los niños y adolescentes No hay nada interesante. Porque no hay donde sentarse Por inseguro y muy poco o casi nada lugares para sentarse. Un poco alejado de mi casa. Porque no frecuento ese lugar con gente cercana. Porque no es seguro, los muchachos usan para aventuras iene llamativos para ir a "tardear Físicamente no es bonito, totalmente abandonado No hay nada ahi para pasarlo bonito. Le falta condiciones para pasar en familia o amigos. No hay mucho que hacer y si ya no hay niños que puedan usar el play no hay mucho más que hacer. ridad poco atractivo mucha droga nada para niños y mucho menos disfrutar en familia. Porque es bastante solitario y no hay comercios para actividades inmediatos, como heladerías...

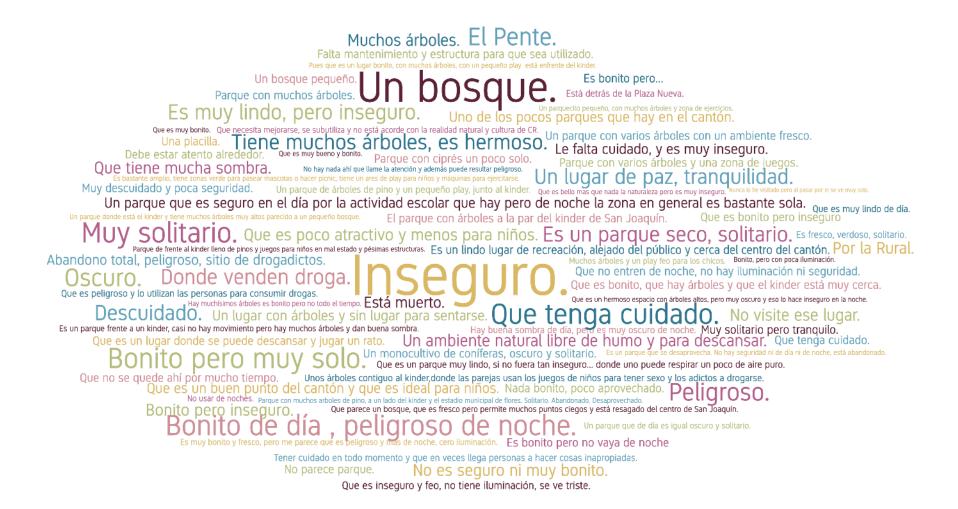
No existen, lo que nosotros le llamamos pollitos y bancas seguras o confortables que llamen la tensión. Para ir a descansar.

Figura 36: Percepción del parque Pentecostés, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

Es oscuro y desabrido, no es un parque.

Creo que falta mejorar los espacios de zona verde.

#### 16. Si tuviera que describirle el parque a alguien que no lo conoce ¿Qué le diría?



#### 17. Si pudiera cambiar algo del parque ¿Qué cambiaría?

Renovación completa con especies nativas. Algo más accesible, interesante y llamativo. Su distribución y darle más mantenimiento para que se vea verde como antes. Que haya espacios para cómodos, lindos y seguros para sentarse y pasar un rato con la naturaleza. Los juegos para niños, máguinas de ejercicio, colocaría, sitios de esparcimiento, y juegos para niños más bonitos y en mejor ubicación. Mi hijo asiste a los Scout los sábados en la mañana, hace falta algún ranchito con agua potable, mesas, bancas, iluminación de noche. El parque se está desaprovechando porque los fines de semana se podrían realizar actividades... hace falta seguridad. Cambiaría los tipos de árboles ya que lo que hay no sirve y podría frutales para diversidad de aves. Arboles e infraestructura. Cortar unos árboles, poner infraestructura, sembrar césped. Incorporar elementos del cantón, darle vida con actividades el fin de semana. Lo haría mucho más atractivo para los niños, con más zonas de juegos para niños. Zonas verdes, más iluminación. El tipo de vegetación.

Reducir la cantidad de árboles de manera estrategica para que no facilite el escondite de personas para fumar u otras actividades que ponen en peligro a los demás. Realizar un espacio en Flores en el cual las personas puedan llevar a sus perros como un parque especial para eso.

Pondría vegetación, bancas, una fuente, un kiosco.y seguridad, cámaras botón de alarma o guardas.

Me gustaría un rancaito. Pondría meiores aceras, más luz, más bancas, Mayor presencia policial. Paulatinamente cambiaria los árboles foraneos por natvos que produzcan fruto para atraer fauna, especialmente aves. amente cambiaria los árboles foraneos por natvos que produzcan fruto para atraer fauna, especialmente aves.

Me gustaría más rampas.

Pequeños senderos.

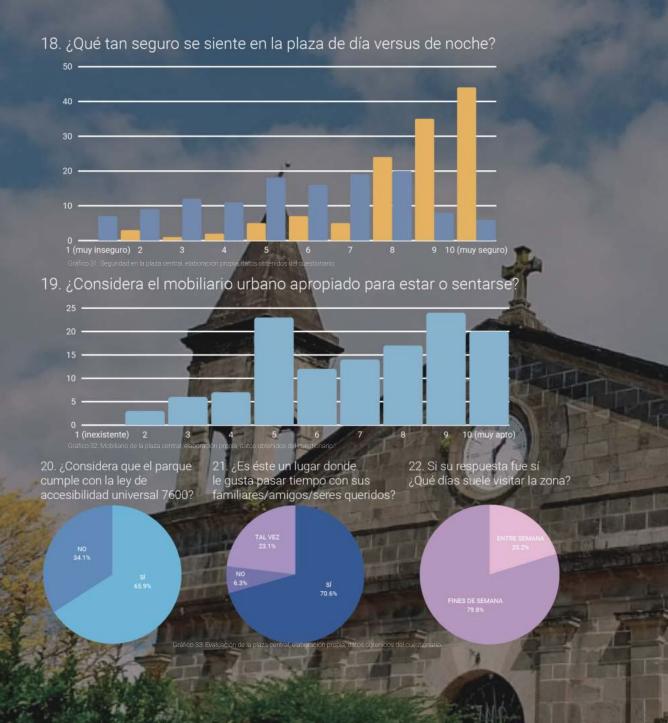
Agregaria atracciones, asientos cómodos, le pondria algún llamativo para que la gente lo visite y lo vea como una opción para ir a pasar un rato en familia o con amigos, zona de fogatas (seguras) con su instalación adecuada, mesitas de Picnic, parque para perros. 🖊 Lo cambiaría totalmente, nuevas especies de árboles, un uso más apropiado y lo integraria dentro de planes y uso del comité de deportes y otras actividades del cantón. Que tubiera un anfitreatro para la música y las artes por lo menos una tarima. cia , camaras de vigilancia, una vitrina con libros y otra con juegos de mesa, con Poner más luz, colocar tubo, colocar bancas, agregar trampolines. Limpiar, pavimentar, pintar.

Más iluminación, cámaras de seguridad, zonas para biciclateas y policías para patrullar. Menos árboles y más matas con flores. Diversificaria los árboles, rampa de acceso, lugares cómodos para compartir. El vandalismo. Todo el aspecto está muy abandonado. Ponerle luz tipo faroles, caminos, sembrar flores para darle vida y mesas de semento entre otros. El play hacer de la zona verde llamativo y ser más limpio, poner mesitas y bancas Infraestructura, luz, zona de comercio. Artesanal. Emprendedores. Baños públicos. Pondría mesas de picnic y tomas de agua.

En la segunda sección se hicieron las mismas preguntas que en el parque Pentecostés, pero para la Iglesia Católica y la plaza en donde al contrario del primero, este es un sector con un mayor nivel de seguridad principalmente durante el día, ya que para la noche este disminuye en un 50%.

Sobre el mobiliario urbano se menciona que acá sí hay lugares aptos para estar o sentarse. No todos están de acuerdo en su adaptabilidad, pero al menos existe a diferencia del parque Pentecostés.

En este caso el 65.9% comenta que sí se cumple con la Ley 7600, casi dos terceras partes con un 70.6% comenta que sí es un sitio para pasar tiempo con los familiares, amigos o seres queridos, aunque un 23.1% lo pone en duda. Dentro del 70.6% que dijo que sí iría y los que mencionaron un tal vez están los fines de semana como los días de mayor disponibilidad para asistir y recrearse en la zona con un 79.8% de asistencia mientras que un 20.2% comenta que entre semana es un horario más accesible para visitar la zona.



Para el 6.3% que mencionó que la zona no es atractiva para ir a estar con familiares, amigos o seres queridos las razones que más mencionaron fueron sobre temas de confort, cercanía, protección climática, accesibilidad y la limitada oferta de actividades opcionales y sociales que la plaza e iglesia ofrecen. La identidad del sitio

es hermosa al ser un sitio de reunión pública, de tradición, tranquilo, céntrico, con usos mixtos y la estación del tren; en sí, es la imagen representativa del cantón de Flores.

Sin embargo, algunas de las de una infraestructura con protección

climática, pilas de agua, mayor accesibilidad, un mayor dinamismo al mezclar actividades deportivas sociales, iluminación nocturna. de mobiliario. diversidad baños públicos, un bulevar, variedad de mejoras que se le deben hacer a la actividades y áreas de recreo para zona van dirigidas a la implementación adultos mayores, infantes y mascotas.

23. Si su respuesta fue no ¿por qué?

# No es cómodo.

Muy concurrida los fines de semana. Pocas actividades culturales.

# No está cerca de mi casa. Prefiero otro lugar con más sombra.

Llevan muchos perros que dejan las veces por la plaza y los niños se ensucian los zapatos.

No me gusta el fútbol. No tiene las guías para personas ciegas. Figura 39: Percepción de la plaza central, elaboración O a COSTUMORO

161

24. Si tuviera que describirle la plaza y la iglesia a alguien que no los conoce ¿Qué le diría?



## El césped y haría un bulevar en la calle frente a la iglesia. La plaza, haría un parque y unas canchas más pequeñas, un kiosco como antes lo tenía San Joaquín. Actualmente hay actividades deportivas pero no las hay para la familia. La forma de cuidar más las zonas verdes, los árboles que ya tenemos, plantar flores y concientizar para cuidar entre todos. Pondría pilas para tomar agua. Poner un lugar de juegos para niños. La otra mitad haría un anfiteatro y una cancha multiusos. después tienen que talarlos y así es por todo San Joaquín , nadie sabe de árboles y los colocan inmensos debajo de los cables , es un desorden, también en la iglesia ( colocaron un sauce llordon a la par de una banca y la acera por dónde pasa la gente Involucrar al comercio local, y que más adelante va a tapar La terminal del tren. entre semana y fines de semana. Es nuestro lugar para correr y brincar.. Me encantaria que la mitad de la plaza fuera un parque con muchos árboles y zonas verdes donde hacer picnic, con mesas y bancas para sentarse con los abuelos a conversar... Y la otra mitad de la plaza fuera una cancha de fotbol 5 o de basquetbol, porque también es importante el deporte y porque se hacen actividades en el centro que unen a la comunidad. Zona para actividades musicales y teatrales. Las áreas de reposo. Algún lugar para resguardarse de la lluvia o del sol. Mantenimiento de aceras. Pondría más basureros y tubo de agua para uso público. Mejoria el internet gratis puesto que llegan muchos turistas. No quitar la plaza, sólo achicarla

ndría bolsas para las cacas de los perros. Más bancas. Mantenimiento a la plaza.

Marcaría tableros y cosas de juegos tradicionales. Pondría m[as seguridad ya que en ocasiones se encuentran personas que hacen comentarios irrespetuosos a las mujeres.

Que tubiera espacios variados para diferentes actividades.

Más campo para disfrute de las personas.

Pondría bolsas para las cacas de los perros.

En la tercera sección se hicieron las mismas preguntas que las dos anteriores, pero para las aceras y la calle de la Avenida Central en donde pasa la línea férrea. En este caso el nivel de inseguridad es más relativo, ya que durante el día está entre un 8 y un 7 siendo el 10 muy seguro mientras durante la noche el nivel baja entre un 3 y 5 en la escala.

Sobre el mobiliario urbano se menciona que no hay lugares aptos para estar o sentarse, ya que es una zona meramente de paso. Debido a ello más de la mitad con un 56.3% comenta que no es una zona para estar o pasar tiempo con los familiares, amigos o seres queridos. El 27.8% comenta que tal vez y un 15.9% que sí es una zona para estar.

Dentro del 15.9% que dijo que sí iría y los que mencionaron un tal vez están los fines de semana como los días de mayor disponibilidad para asistir y recrearse en la zona con un 61.9% de asistencia mientras que un 38.1% comenta que entre semana es un horario más accesible para visitar la zona.



Para el 56.3% que mencionó que la zona no es atractiva para ir a estar con familiares, amigos o seres queridos las razones que más mencionaron fueron sobre temas de abandono, subutilizada, limitada a las actividades necesarias como transitar, conflicto intermodal, accesibilidad y predominio del tren. La identidad del sitio es de un sector con

alto tránsito y flujo vehicular, recorrido de la línea ferroviaria, solo por la poca o inexistente oferta que invite a estar, sin atractivos e inseguro.

No obstante, algunas de las mejoras que sugieren van dirigidas a la implementación de una infraestructura con mayor confort, accesibilidad, iluminación, señalización, variedad de mobiliario, mayores atractivos y zonas acogedoras para el público, limitar el acceso vehicular, tránsito controlado, mayor vegetación de diversos tamaños, una ciclovía, más parqueos, información turística del cantón, peatonalización de la vía y espacios de estar y descanso.

30. Si su respuesta fue no ¿por qué? Bonita pero le falta mobiliario. En ella se encuentra la via férrea, hay mucha presa en la calle detrás del templo católico en horas pico de mañana y tarde, los fines de semana es muy concumida por la feria. Se puede transitar bien. Pareciera cuidado. Es utilizada sólo de paso, no posee atractivo Travecto paralelo a la línea férrea con algunos puntos comerciales atractivos y una escuela privada de noche poco movimiento lejos de plaza e iglesia. Es un lugar bonito para caminar. Es sólo una calle para uso de transporte automotor nada más. Se encuentra al costado sur de la Iglesia de San Joaquín donde está la línea Un lugar muy transitado y de noche muy solo. Flores es muy bonito.

Figura 42: Percepción de las calles y aceras, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

31. Si tuviera que describirle Avenida Central a alguien que no la conoce ¿Qué le diría?

No es turístico es pueblerino nada más. Porque no hay dónde sentarse ni dónde pasar ratos de ocio ni de entretenimiento. No tiene sombra ni bancas suficientes. No es un lugar para la recreación. No tiene sentido ir a una calle. Porque me quedo en la plaza. No es lo más atractivo para pasar tiempo frente a una vía pública, aunado a que no hay centro de diversión en su recorrido. No es atractivo para pasar tiempo en familia. Es un área comercial solamente. Porque es una calle. No hay un lugar bonito para estar. No hay bancas. Hay otros lugares mejores. No es un bulevar para pasar un rato. C. Solamente en la parte que incluye la plaza lo demás es solitario y pasan muchos carros. Porque no hay lugares para actividades. No es un sitio apto para eso, es sólo una carretera para transitar, con viviendas y edificios. No todos los sitios "tienen que ser" para No es un lugar para pasar en familia Prefiero la plaza, no hay dónde sentarse, poco atractivo. No es un lugar para pasar en familia. No es una área de reci Porque es una calle que sólo es para tránsito vehícular y tren. No hay atractivos. No hay comodidad ni agua para lavarse las manos No me parece un lugar apropiado para estár con la familia. Únicamente lo visito de paso o si debo hacer alguna diligencia cerca No es para estar ahí. No me gusta. decir casi nada, no hav dónde sentarse. Es un sitio de tránsito actualmente y lejos de centro histórico casi no hay comercio. Hay ruido del tren y de los carros, prefiero algo sin ruido.

#### 32. Si pudiera cambiar algo de la zona ¿Qué cambiaría?



Por último se les dio la libertad de sugerir a nivel general o específico aspectos que consideran relevantes de intervenir. Algunos de estos fueron sobre la vegetación y la siembra de árboles o jardines que embellecen la zona. La iluminación nocturna para contrarrestar la inseguridad en dicha temporalidad. La ampliación de usos deportivos y recreativos como lo es la ciclovía, un kiosco, áreas para mascotas, áreas de estar y de descanso, áreas infantiles, áreas para adultos mayores,

iniciativas con los Objetivos de turistas y transeúntes de la zona. Desarrollo Sostenible, mayor diversidad de mobiliario aunque rescatando los pollitos que son un elemento urbano tradicional del centro cantonal. Desviar el tránsito vehicular para una mayor apropiación peatonal. Mejoramiento de infraestructura eléctrica y de alcantarillado. Revalorización del sector patrimonial e histórico. Rediseñar la estación del tren según los espacios urbanos. Actividades para los jóvenes y mayor comercio para la atracción de

En general, mejorar la seguridad, enverdecer la zona, aumentar el programa de actividades urbanas con actividades opcionales y sociales para el disfrute de todas las edades. Mejorar las infraestructuras, reacomodar los flujos de circulación y priorizar al peatón para reforzar la identidad de la zona, el corazón histórico y el pulmón verde del centro cantonal de Flores.

#### 33. Comente qué aspecto le gustaría mejorar y cómo.

Tramitar lugares para asientos y paradas de buses. Basureros y espacios de comer. Promover más actividades. Yo realizaría un bulevar sobre la calle frente a la escuela. Mayor vigilancia, aseo y control de tránsito. SETIALIZACIOTI.

Más comercio en zona paralelas a la línea férrea entre puntos de iglesia y pulpería cinco esquinas. Más iluminación tipo vintage. Un lugar cómodo como un kiosco. San Joaquín no tiene área para mascotas. Más espacios para sentarse, ya sea a esperar el tren, tomar un descanso (los que hagan ejercicio). Desconozco si es posible poner faros, lindas canastás con flores, adoquines, hacer un bulevar sería lindo. lo que me preocupa es el peligro por el paso del tren. En las noches se requiere más presencia policial, se reúnen jóvenes a consumir y robar. Demarcaciones, señalización, pasos peatonales para caminantes, es que por ese lugar llevo a mi mamá de 80 años a caminar y las aceras son horribles, choca uno con las matas o hay que esquivarlas. Sería bonito que sea calle para caminar con Faroles en el medio con jardines pintorescos y atracciones cómo ventas de helados y/o comidas de paso. Hacer como una estación verdadera donde llegue el tren, que haya donde esperarlo y cuente con cafetería talvez algunas tiendas tipo mol. Calles y alcanrillados. Poner más pollitos (bancas). Mayor espacio para entretenimiento y descanso, agregaría una ciclovía, cámaras de seguridad y botón de auxilio. Poner zonas verdes, arbustos o árboles para crear sombras. Aceras, no hay frente a la escuela privada, por la línea del tren. as aceras, Luz y plantas sería una buena idea. y peor aún algunos sectores se sienten los malos olores clásicos de las aguas negras, se vale soñar con un gran proyecto para el cantón. Las aceras, las haría más anchas y planas, aptas para personas con poca movilidad. Mejoraría el espacio que se encuentra en la acera en la esquina diagonal a la plaza por el bar el Chavo ya que en ocasiones se encuentran personas en estado de ebriedad. Hacer un bulevar la zona disminuiría el tránsito de vehículos y potenciaría más actividades urbanas que revaloricen el sector patrimonial de la zona. dad me gustaría las vías más limpias y aceras reparadas ya que son húmedas. Facilidad para transitar como peatón. La verdad me gustaría las vías más limpias y aceras reparadas ya que son húmedas. Ciclovía. Recreativo. La señalización de esta vía es extraña, hay señales que no se ven, sería linfo que el andén del tren fuera más bonito, más acorde con la arquitectura del templo. Hay iniciativas nacionales como el atlas verde, proyecto tevu, ODS que podrían dar integridad a estos sitios, un centro urbano integrado y seguro es primordial. Basureros v bancas Armonizar el casco histórico, murales y demás. La seguridad con cámaras y un centro de monitoreo. El cantón de flores no tiene flores. Ciclovía, más árboles y asientos. comunidades casi no hay actividades para jóvenes. Mejor limpieza de las calles, arreglando aceras, la estación del tren y del parque Pentecostés. Creando espacios que armonice con el lugar y sean seguros para estar.

Crear espacios para la tertulia.

Figura 45: Sugerencias generales por mejorar, elaboración propia, datos obtenidos del cuestionario.

# III.IV. CONTEO DE PERSONAS Y ANIMALES

#### AVENIDA CENTRAL - MAÑANA

La realización del conteo de personas y animales se dividió en los mismos tres horarios que el conteo de vehículos: mañana de 7:30 am a 9:30 am, tarde de 11:30 am a 1:00 pm y noche de 6:00pm a 8:00pm. Cada uno por cuatro días, dos en periodo de vacaciones y dos en periodo de clases para comparar los comportamientos según las actividades necesarias y opcionales en diferentes temporalidades.

En el horario de la mañana se observó que en promedio la presencia de personas masculinas es mayor a la presencia de personas femeninas, sin embargo ambos tienen una presencia activa a estas horas. Ahora bien, en temas generacionales los adultos mayores tienen una mayor presencia en comparación con los infantes, ya que los infantes que circulaban eran porque iban para la escuela mientras que los adultos mayores transitaban más por actividades opcionales que necesarias.



- El día 12 de julio estuvieron 4 trabajadores municipales limpiando las calles, el tren pasó 3 veces, los indefinidos eran bebés en coches.
- El día 16 de julio habían 2 wachimanes que cuidaron los carros de las misas de 8am y 10am, hubo 1 vendedor de lotería, pasaron 20 corredores y 1 vendedor de copos.
- El día 17 de julio pasó el tren 3 veces y hubo 10 corredores.
- El día 24 de julio pasaron 34 corredores, 2 indigentes, el copero llegó a las 8:45am, fue un día feriado, pasó el camión del reciclaje.

USUARIOS	PEMENINO PEMENINO	MASCULINO MASCULINO	? INDEFINIDO		? INDEFINIDO	INFANTE	ADULTO	ADULTO MAYOR	
DÍA 1 - VACACIONES				TOTAL					TOTAL
									130
									91
									90 395
DÍA 2 - VACACIONES 16/07/2023				TOTAL					TOTAL
							73		
									08
							36		48
									139
									80 48 139 364
DÍA 1 – CLASES 17/07/2023				TOTAL					TOTAL
									119
							65		82
									82 93
	224								458
DÍA 2 - CLASES 24/07/2023				TOTAL					TOTAL
									41
									7B
									78 70 78
									78
TOTAL	113	152	2	267	Ð	26	210		267

## AVENIDA CENTRAL - MEDIO DÍA

En el horario de la tarde se observó que en promedio la presencia de personas femeninas es mayor a la presencia de personas masculinas, aunque al igual que en la mañana ambos tienen una presencia activa a estas horas.

En temas generacionales los adultos mayores tienen una menor presencia en comparación con los infantes, ya que en horarios lectivos hacen cambios de turno y los menores de edad contando adolescentes se apoderan del espacio público. Aunque en periodo de vacaciones la presencia de estos disminuye, por lo que se confirma que dicha población asiste meramente por las actividades necesarias. Dicha población explora las actividades opcionales una vez estando en el sitio, pero solamente llegan por un tema de obligatoriedad, no por ocio mientras los adultos mayores sí transitan más por actividades opcionales que necesarias.



- El día 25 de enero pasaron dos personas con discapacidad física, 3 ventas ambulantes y 6 personas en patineta.
- El día 16 de julio pasó 1 cuadraciclo, 1 vendedor de helados, 1 vendedor de copos y 4 niños aprendiendo a usar la bicicleta.
- El día 6 de marzo pasó 1 persona con carrito de helados y otro con carrito de copos, 3 personas pasaron corriendo y 11 bebés en coches.
- El día 8 de mayo no tuvo nada en peculiar.

USUARIOS	(2)	(d)	(?)		(?)	( )		(A)	
the had a distributed and a	FEMENINO	MASCULINO	INDEFINIDO		INDEFINIDO	INFANTE	ADULTO	ADULTO MAYOR	
DÍA 1 - VACACIONES 25/01/2023				TOTAL					TOTAL
11:30 - 12:00 md	52	56	0	108	0	4	100	4	108
12:00 - 12:30 pm	37	42	0	79	0	- 4	72	3	79
12:30 - 01:00 pm	31	35	0	66	0	0	64	2	79 66
TOTAL	120	133	0	253	0	8	236	9	253
DÍA 2 - VACACIONES 16/07/2023				TOTAL					TOTAL
11:30 - 12:00 md	39	45	0	84	0	4	61	19	84
12:00 - 12:30 pm	66	50	1	117	0	7	112	8	127
12:30 - 01:00 pm	53	42	3	98	0	4	90	4	98
TOTAL	158	137	4	299	0	15	263	31	309
		8							
DÍA 1 - CLASES 06/03/2023				TOTAL					TOTAL
11:30 - 12:00 md	60	44	7	111	0	32	75	4	111
12:00 - 12:30 pm	53	32	3	88	0	12	70	6	
12:30 - 01:00 pm	54	33	i	88	0	19	60	9	88 88
TOTAL	167	109	11	287	0	63	205	19	287
DÍA 2 - CLASES 08/05/2023				TOTAL					TOTAL
11:30 - 12:00 md	45	64	0	109	0	23	74	12	109
12:00 - 12:30 pm	47	37	ō	84	0	22	50	12	84
12:30 - 01:00 pm	38	39	0	77	0	15	57	5	77
TOTAL	130	140	0	270	0	60	181	29	270

#### **AVENIDA CENTRAL - NOCHE**

En el horario de la noche se observó que la presencia de personas masculinas es mucho mayor a la presencia de personas femeninas. Considerando las horas observadas se puede decir que la principal razón es la inseguridad nocturna y la escasa oferta de actividades opcionales y sociales en dicha temporalidad.

En temas generacionales los adultos mayores tienen una menor presencia en comparación con los menores de edad, ya que en horarios nocturnos es más la cantidad de jóvenes que salen, en este caso los infantes incluyen adolescentes y todos aquellos considerados menores de edad.

Un claro ejemplo de que las actividades opcionales y sociales activan la vida nocturna se da en el día 26 de julio, ya que ese día habían fiestas comunales y juego de pólvora, lo cual aumentó drásticamente la presencia juvenil y adulta al triplicar la cantidad de gente.



- El 24 de enero pasó una persona con discapacidad física.
- El 27 de enero pasaron 2 personas en patineta, 4 personas ebrias y 2 coches de bebé.
- El día 18 de julio pasó el tren 2 veces y hubo 8 corredores.
- El día 26 de julio pasó 1 corredor en la primera media hora, habían 2 wachiman, el vendedor de copos se fue tipo 6pm, llegaron vendedores ambulantes tipo 7pm, pasó 1 persona en silla de ruedas, hubo simarrona tipo 7:30pm, pasó el tren 2 veces y hubo juego de pólvora a las 9pm.

USUARIOS	Q FEMENINO	MASCULINO	? INDEFINIDO		? INDEFINIDO	INFANTE	ADULTO	ADULTO MAYOR	
DÍA 1-VACACIONES 24/01/2023				TOTAL					TOTAL
6:00 - 6:30 pm	49	76	0	125	0	9	111	5	125
6:30 - 7:00 pm	30	45	1	76	0	6	64	6	76
7:00 - 7:30 pm	45	37	0	82	0	7	74	1	82
7:30 - 8:00 pm	22	26	0	48	0	2	44	2	48
TOTAL	146	184	1	331	0	24	293	15	331
DÍA 2 - VACACIONES 27/01/2023				TOTAL					TOTAL
6:00 - 6:30 pm	47	70	0	117	0	3	108	6	117
6:30 - 7:00 pm	40	78	0	118	0	8	108	2	118
7:00 - 7:30 pm	29	51	0	80	0	2	75	3	80
7:30 - 8:00 pm	16	29	0	45	0	2	42	1	45
TOTAL	132	228	0	360	0	15	333	12	360
DÍA 1 – CLASES 18/07/2023	9			TOTAL					TOTAL
6:00 - 6:30 pm	63	86	1	150	0	7	140	3	150
6:30 - 7:00 pm	54	73	0	127	0	8	110	9	127
7:00 - 7:30 pm	32	62	1	95	0	2	91	2	95
7:30 - 8:00 pm	8	38	0	46	0	1	45	0	46
TOTAL	157	259	2	418	0	18	386	14	0
DÍA 2 - CLASES 26/07/2023				TOTAL					TOTAL
6:00 - 6:30 pm	98	105	0	203	0	22	173	8	203
6:30 - 7:00 pm	113	134	0	247	0	48	191	8	247
7:00 - 7:30 pm	260	254	1	515	0	132	356	27	515
7:30 - 8:00 pm	324	352	0	676	0	121	534	21	676
TOTAL	795	845	1	1 641	0	323	1 254	64	1 641

#### AVENIDA CENTRAL - MAÑANA

En el conteo de animales se contemplaron varias categorías para conocer la fauna que transita por la zona, en este caso estaban los animales domésticos como los caninos y felinos, aunque también se consideraron animales silvestres como las aves y los roedores. Dado que es una zona urbana era poco probable tener presencia de animales de granja, pero igual se contemplaron en la tabla. Otros silvestres a considerar fueron de menor tamaño como insectos y arácnidos.

En el horario de la mañana se observó que las aves son el animal con mayor presencia al igual que los insectos polinizadores mientras que los animales domésticos como los perros que asisten es porque los dueños los sacan a pasear.



- El día 12 de julio los otros animales que hubo fueron abejas y arañas.
- El día 16 de julio los otros animales que hubo fueron arañas.
- El día 17 de julio no hubo otros animales.
- El día 24 de julio los otros animales que hubo fueron insectos.

ANIMALES	CANINO	FELINO	AVES	ROEDORES	GRANJA	MARIPOSAS	OTROS
DÍA 1-VACACIONES 12/07/2023							
	1	0		0	0	0	0
	2	0		0	0	3	8
	0	0		0	0	6	2
9:00 - 9:30 am	7	0		0	0	8	1 01
	10	0		0	0	17	11
DÍA 2 - VACACIONES 16/07/2023							
	0	0		0	0	0	0
8:00 - 8:30 am	3	0		0	0	0	0
	2	0	44	0	0	0	2
9:00 - 9:30 am	5	0		0	0	0	0
	10	0	131	0	0	0	2
DÍA 1 - CLASES 17/07/2023							
	3	0	15	Ð	0	Ü	Ð
8:00 - 8:30 am	6	0	21	D	0	0	0
	1	0	18	0	0	0	0
	3	0	14	0	0	0	0
TOTAL	13	0	68	0	0	0	0
DÍA 2 - CLASES 24/07/2023							
	5	0	46	0	0	0	2
	11	0	42	0	0	6	Đ
8:30 - 9:00 am	6	0	28	0	0	0	0
		0	37	Ð	0	0	D
TOTAL	28	0	153	0	0	0	0

## AVENIDA CENTRAL - MEDIO DÍA

En el horario de la tarde se observó que al igual que en la mañana las aves son el animal con mayor presencia ya que viajan entre los árboles que existen dentro de las edificaciones. Los insectos por otro lado pasan entre las flores de los antejardines o flores que están en las aceras actuales, estos están en menor cantidad, pero cumplen un rol igual de importante que las aves ya que ayudan en los procesos de polinización y distribución de semillas para la siembra de nueva vegetación. Ayudan en conservar el balance del ecosistema.

Los animales domésticos que aparecen se limitan a los perros porque son aquellos que asisten con sus respectivos dueños. Sin embargo, algunos eran perros callejeros.



#### **AVENIDA CENTRAL - NOCHE**

En el horario de la noche se observó que la cantidad de animales cambia, por ejemplo en el día las aves eran pájaros diurnos mientras que en la noche habían lechuzas que viven en el campanario de la iglesia. Además habían animales nocturnos como murciélagos.

A esta hora también se vieron otros animales urbanos como los gatos callejeros que andan por los techos de las casas y los roedores que andan por las alcantarillas. No se observaron insectos ya que son mayoritariamente animales diurnos.

Al igual que en los otros horarios los perros que llegan son aquellos que asisten con sus respectivos dueños, quienes por temas laborales tienen más tiempo libre entre las 6:00 pm y las 7:00 pm sin importar si están en periodo lectivo o vacacional.



ANIMALES	CANINO	FELINO	AVES	ROEDORES	GRANJA	MARIPOSAS	OTROS
DÍA 1 - VACACIONES 24/01/2023							
6:00 - 6:30 pm	6	0	0	0	0	0	0
6:30 - 7:00 pm	7	0	0	1	0	0	0 0 0
7:00 - 7:30 pm	8	0	0	0	0	0	0
7:30 - 8:00 pm	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL	26	0	0	1	0	0	0
DÍA 2 - VACACIONES 27/01/2023							
6:00 - 6:30 pm	6	1	1	0	0	0	0
6:30 - 7:00 pm	6	1	0	0	0	0	0 0 0
7:00 - 7:30 pm	2	0	0	0	0	0	0
7:30 - 8:00 pm	3	0	0	0	0	0	0
TOTAL	17	2	1	0	0	0	0
DÍA 1 – CLASES 18/07/2023							
6:00 - 6:30 pm	10	0	4	0	0	0	0
6:30 - 7:00 pm	7	0	0	0	0	0	0 0 0
7:00 - 7:30 pm	6	0	3	0	0	0	0
7:30 - 8:00 pm	3	1	0	0	0	0	0
TOTAL	26	1	7	0	0	0	0
DÍA 2 - CLASES 26/07/2023							
6:00 - 6:30 pm	7	0	0	0	0	0	0
6:30 - 7:00 pm	2	1	0	0	0	0	0 0 0
7:00 - 7:30 pm	5	0	0	0	0	0	0
7:30 - 8:00 pm	9	0	0	0	0	0	0
TOTAL	23	1	0	0	0	0	0

## III.V. HALLAZGOS E IMPLICACIONES

Este tercer capítulo culmina con el planteamiento de una tabla de síntesis sobre los hallazgos detectados en la fase de análisis con todos aquellos aspectos obtenidos de los instrumentos de recolección de datos aplicados con anterioridad, es decir, análisis de datos secundarios dadas por el MIDEPLAN y los Censos, el cuestionario y el conteo de personas y animales.

Todos estos aspectos son esenciales y se deben contemplar en la fase de diseño desde las áreas de lo económico, social, ambiental y urbano. De allí surgen las implicaciones, ya que son las maneras de contrarrestar o reforzar los hallazgos.

Esta síntesis es esencial para el desarrollo de la propuesta, ya que con el análisis de usuario y las actividades se integra en el capítulo 4 del presente trabajo al ser una herramienta que permite establecer el planteamiento de pautas y estrategias de diseño que potencien la regeneración de la zona a intervenir.

#### **HALLAZGOS**

# La inseguridad aumenta por la falta de iluminación, abandono de espacios subutilizados y escaza oferta urbana. Deterioro y reducción del espacio público.

Limitación de usos urbanos.

Predominio de la población femenina. En horario nocturno disminuye el flujo peatonal en general. Exclusión social y física. Desarticulación entre espacios de convergencia social.

Apesar de tener un alto índice de desarrollo, el aspecto económico es el más débil. Tres cuartos de la población está en edad productiva y más de la mitad trabaja fuera del cantón.

EC

ENTAL

Zona 100% urbana. Aumento de la contaminación ambiental, sonora e hídrica. Islas de calor. Escaza cobertura vegetal. Desarticulación entre áreas verdes. Mal manejo de los residuos.

#### **IMPLICACIONES**

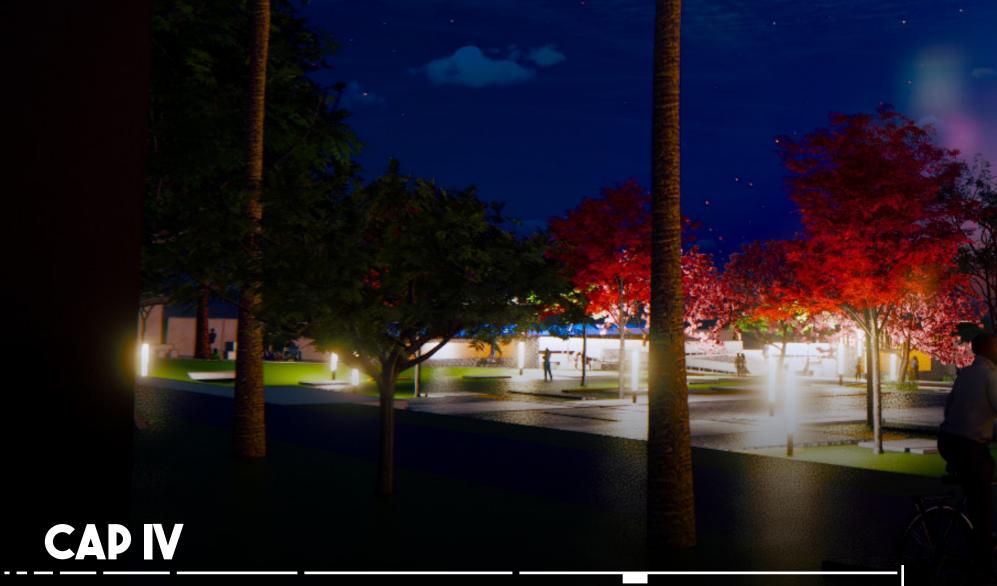
Contrarresto de la inseguridad con iluminación y diversidad de actividades para el aumento de ojos en la ciudad. Articulación y revalorización de hitos urbanos.

Mayores espacios con equidad de género. Aumentar la oferta de actividades nocturnas. Generación de foros sociales. Reforzamiento de espacios de intercambio cultural y deportivo.

Aumentar la oferta comercial y de servicios para fortalecer el desarollo económico. Brindar una mayor oferta laboral local. Conexión entre comercios actuales. Reactivación diurna y nocturna. Espacios multiusos.

Fortalecer las áreas verdes y las riberas del río para disminuir el impacto negativo de una zona urbana. Arborización. Drenajes pluviales. Espacios públicos de protección climática. Clasificación de residuos.





# PROPUESTA DE DISEÑO

IV.I. FODA INTEGRADO - IV.II. MARKETING URBANO - IV.III. PROGRAMA - IV.IV. PROPUESTA DE DISEÑO - IV.V. ESTIMACIÓN DE COSTOS





Este capítulo presenta la integración del FODA realizado con anterioridad, las diferentes categorías, metas, estrategias y acciones que surgen de las necesidades actuales de la comunidad a intervenir. También muestra la imagen objetiva y el marketing urbano, es decir, hacia dónde puede direccionarse la visión a futuro del centro cantonal y cómo pueden utilizar todo este material para darle publicidad a la zona y reforzar la identidad de la zona. Luego se muestra el programa urbano y la propuesta de intervención urbana a diferentes escalas, desde la tipología de las vías hasta el equipamiento colectivo y sus detalles. Por último hay un estimado de los costos para la elaboración de dicho proyecto.

# IV.I. METODOLOGÍA DE FODA INTEGRADO

La metodología de FODA Integrado consiste en agarrar el FODA general realizado con anterioridad en el segundo capítulo del presente trabajo para enlazar los respectivos elementos y obtener categorías, metas, estrategias y acciones de diseño (CAME). Todo esto como una primera fase de la propuesta donde se trabaja la imagen objetiva de la zona ligado al objetivo general y objetivos específicos de la propuesta.

En primera instancia se establece la imagen objetiva de la propuesta, es decir, la imagen que se quiere lograr a futuro del centro cantonal de Flores a partir de la propuesta de intervención urbana de espacio público, lo cual va de la mano con el objetivo general del proyecto. Ambos dan pie a las metas, estrategias y acciones que se categorizan en diferentes áreas para generar un desarrollo integral del proyecto.



Figura 46: Propuesta de logo para la publicidad del bulevar, elaboración propia.

#### **IMAGEN OBJETIVA**

Consolidar una Comunidad Regenerativa como núcleo del centro cantonal de Flores a partir del concepto de CDI como parte de las estrategias para crear un impacto social, económico y ambiental positivo para el centro cantonal.

#### **OBJETIVO GENERAL**

Fortalecer el centro cantonal de Flores a partir del desarrollo de la propuesta urbana de espacio público como nodo regenerativo que articule las áreas verdes de recreación y las edificaciones de mayor valor histórico patrimonial generando un circuito de identidad en la zona.

#### **CATEGORÍAS Y METAS**

COMERCIO

Propiciar el desarrollo comercial, a través del fortalecimiento de PYMES, comercios consolidados, tradicionales y alternos.

CULTURAL Y DEPORTIVO

Concientizar a la población sobre el valor cultural - deportivo y la importancia de su conservación para reforzar la identidad cultural del distrito.

**3** AMBIENTAL

Potencializar los valores naturales y la cercanía con los servicios ecosistémicos para e aprovechamiento integral de este recurso.

MOVILIDAD

Mejorar la calidad de las opciones de movilidad en el centro cantonal para que se promueva su uso.

ESPACIO PÚBLICO

Mejorar el entorno urbano del centro cantonal de Flores a través de la implementación de espacio público y urbano.

#### **ESTRATEGIAS Y ACCIONES**

COMERCIO

Propiciar el desarrollo comercial, a través del fortalecimiento de PYMES, comercios consolidados, tradicionales y alternos.

1.1. PYMES

Impulsar y apoyar el desarrollo de las PYMES dentro del centro cantonal de Flores para mejorar las condiciones de la economía local.

**F1. F3. F5. F7. F8. F9.03. 05.** Posibilitar el auge comercial, gracias a la imagen y diversidad comercial, con el fin de explotar la identidad de comercio tradicional y antiguo que posee el sector permitiendo de esta forma el desarrollo de PYMES y comercios locales familiares.

Brindar espacios públicos para la exposición de proyectos y realización de ferias como nuevos espacios de oportunidac comercial tradicional y familiar con flexibilidad temporal.

**D1. D2. D4. A2.** Apoyar y fortalecer las PYMES para fomentar el balance entre las nuevas opciones de comercio que se pretenden atraer y el comercio tradicional y familiar existente en la

Diseñar infraestructura de uso comercial mixto para incentivar el comercio tradicional y local.

F11.F12. F14. F15. 09. 011. 012. Propiciar dinámicas diurnas/ nocturnas aprovechando la variedad comercial del sitio y aumentando su seguridad

Crear espacios públicos que propicien bolsas de actividad constantes y permitían obtener más ojos en la ciudad en los lugares concurridos y estratégicos como el Parque Pentecostés, la iglesia y la plaza.

Incentivar el vínculo público-privado entre la policía municipal y la organización vecinal para mejorar la seguridad local

**D6. D9. D10. O12.** Dotar de infraestructura pública relacionada a variedad de comercios para asi mejorar la vivencia y la temporalidad en la ciudad

Utilizar las rutas comerciales más fuertes dentro del centro cantonal para crear una red que conecte distintos comercios y se potencie así esta actividad.

Rediseñar y mejorar la calidad de la aceras, accesibilidad, equipamiento y servicios como tomas de agua potable y servicio eléctrico para su uso público.

### 1.2. COMERCIO TRADICIONAL

Rescatar y fortalecer el comercio tradicional de la zona y la identidad que aporta.

**D1. D2. 02. 04.** Reforzar el comercio tradicional y local en las zonas de desarrollo para aumentar las tendencias de peatonalización y la oferta de empleo a partir de una producción sostenible.

Crear un desarrollo comercial mixto (tradicional y contemporáneo) para explotar la diversidad e identidad comercial del sector desde una perspectiva organizada.

Incentivar a desarrolladoras o empresas para que involucren comercio local dentro de sus proyectos.

**D8. D12. D14. A3.** Estandarizar los precios de los alquileres como medida de control para prevenir la gentrificación por elevación de estos.

Crear nuevas políticas, junto a la Municipalidad de Flores, que regulen los precios de alquiler para salvaguardar la permanencia de los habitantes originarios en relación a los nuevos permitiendo a su vez la mezcla de clases sociales en un mismo sector.

### 1.3. COMERCIO NUEVO

Promover nuevos comercios por parte del sector privado permitiendo generar nuevas oportunidades de trabajo.

**F4. F6. O1. O2. O6.** Crear núcleos tecnológicos y diversos, aprovechando la convergencia de usos de suelo que posee la zona, con el objetivo de crear nuevas oportunidades laborales de mano de obra especializada.

Brindar espacios con avances tecnológicos donde la economía se base en el conocimiento para que a través de la ciencia y la investigación se mejore la productividad de la zona.

Colocar puntos de información histórica, cultural, deportiva y ambiental que identifican las edificaciones y las características del sector con avances tecnológicos.

**D2. D4. O1. 02. O3.** Generar nuevo comercio relacionado a nuevos usos de empresas especializadas para diversificar y aumentar la oferta así como generar nuevas oportunidades do ampleo.

Brindar espacios para capacitación accesible y asequible a toda la población interesada en integrarse a un mejor ambiente laboral.

Proponer infraestructura y equipamiento urbano aptos para el desarrollo de actividades educativas con avances tecnológicos.

**D3. O3. O6.** Proteger el legado histórico y de valor patrimonial con las nuevas empresas especializadas, las nuevas redes inteligentes y la peatonalización de las vías

Propiciar alianzas cooperativas entre instituciones públicas y privadas a nivel de enseñanza, concientización e información.

# CULTURAL Y DEPORTIVO

Concientizar a la población sobre el valor cultural - deportivo y la importancia de su conservación para reforzar la identidad cultural del distrito.

### 2.1.

#### CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Incentivar la promoción de la preservación, reactivación de bienes y zonas barriales cor valores patrimoniales, culturales e identidad del paisaje urbano.

**F26. F28. A9.** Concientizar sobre la importancia de la conservación de edificaciones con valor patrimonial para evitar el deterioro y la destrucción de estos

Restaurar y adaptar los espacios en desuso para hacer más atractiva la zona y revalorizar la zona

Colocar puntos informativos sobre la historia del patrimonio construido presente en el distrito

Revalorizar el patrimonio dentro del centro histórico cantonal a través de alianzas público-privado.

F25. F32. F26. F28. A9. A11. Reforzar la identidad del centro cantonal con los diversos elementos históricos, culturales y naturales donde se reinterprete lo existente y se armonice lo antiguo con lo contemporáneo.

Utilizar lo existente como generador de diseño con aspectos como el círculo cromático y su morfología

Difuminar límites entre el volumen construido y el espacio público de modo que el paisaje fluya entre lo nuevo y lo viejo.

Caracterizar las calles según las identidades identificadas en las unidades de paisaje para diversificar las actividades y los usos

Utilizar la historia del paisaje como estructura multifuncional que reinterpreta lo existente y enmarca las actividades identitarias de la zona.

Crear recorridos históricos informativos, con el fin de revalorizar el patrimonio, dando uso de actividades diversas y abiertas al público para reforzar la identidad de la comunidad.

### 2.2. CONVERGENCIA SOCIAL

Incorporar programas y espacios de atención para la integración de la población del centro cantonal de flores.

F12. F13. 07. Reforzamiento de los centros dedicados al adulto mayor para mejorar los espacios de convergencia social.

Diseñar espacios para el adecuado desenvolvimiento del adulto mayor en el espacio público.

Realizar al menos un taller donde se considere la opinión del adulto mayor.

F12. F14. F17. O8. O10. Potenciar la opinión de los habitantes y transeúntes para mejorar el desenvolvimiento de las personas en las actividades opcionales y sociales de la comunidad

Desarrollar talleres participativos para obtener insumos de las poblaciones infantiles y adultos mayores para abordar e déficit del espacio público.

Aplicar un cuestionario donde la población en general pueda opinar sobre las necesidades y posibles soluciones para el mejoramiento del espacio público.

F1. F2. F3. F16. F17. F18. A5. Promover una mayor oferta de actividades culturales, educativas y patrióticas donde se disminuya la segregación social y se integre a toda la comunidad.

Incentivar el deporte de manera espontánea e informal con montículos de escalada, barras de equilibrio, anillos de gimnasio y sacos de boxeo.

Vincular nuevos programas y actividades culturales con dinámicas como el Art City Tour, el Paseo de los Museos, e circuito T y demás aplicados en otros cantones para ampliar la oferta cultural pública y privada del distrito.

**F20. 013. 016. 019.** Propiciar espacios de capacitación sostenible y gestión de residuos, por medio de la implementación de programas de educación y sensibilización ambiental dentro del distrito en los espacios públicos como parques, para involucrar a la comunidad en el valor propio de los espacios verdes, esto a través de vínculos municipales.

Forjar alianzas tanto con el comercio predominante como con los negocios familiares y de menor escala para convertirlos en puntos de canje de Ecoins.

Realizar talleres sobre la creación, cuido y mantenimiento de jardines pluviales, jardines polinizadores y compostajo urbano para incentivar la participación comunal.

F25. F26. F28. F29. F33. F34. O21. O23. O24. Potenciar espacios públicos con actividades opcionales y sociales que complementen las actuales actividades necesarias que se desarrollan en la zona mientras se revalorizan las edificaciones potrimoniales o históricos

Usar los espacios intersticiales donde se renueven con programas de espacios verdes, zonas de ocio y recreación.

Aplicar el concepto de ventanas históricas donde se remarcan elementos culturales tanto a nivel tangible como intangible, por ejemplo usar barandas que no impidan la visión contínua del paisaje o usar marcos a distancia que encuadren paisajes.

Diseñar transciciones entre el espacio interno y el externo.

### 2.3. PROMOCIÓN DE ACTIVIDADES

Promover la participación de la ciudadanía en actividades culturales y deportivas para la reactivación diurna y nocturna del sector.

Incentivar la realización de actividades de interés turístico cultural, aprovechando de esta forma la variedad de obras edilicias con relevancia nacional, del sector.

Crear espacios que permitan la exhibición, exposición y presentación de actividades culturales en horarios diurno y nocturno a través de recorridos quiados aprovechando el interés turístico cultural del distrito.

**D5. D7. D13. O9. O10.** Regular el desarrollo en zonas barriales y la riqueza cultural para mantener y reforzar su identidad.

Incentivar a los desarrolladores de construcción dentro del centro cantonal al otorgar espacios urbanos de calidad que permitan este tipo de actividades.

F24. F27. F30. F31. F33. A10. A11. Consolidar y ampliar una diversidad de circuitos de tipo cultural, deportivo y gastronómico para equilibrar la distribución de los usos y servicios a través de los altos flujos de tránsito que posee el distrito, lo que puede

Incorporar anfiteatros para el desarrollo de actividades culturales así como la implementación de nichos deportivos a lo largo de la zona.

Crear e implementar avenidas de paseos gastronómicos

Diseñar un centro cultural integral para favorecer la creación de bolsas de actividades y la promulgación de la cultura enlazandose con el circuito de teatros presentes en el sector.

D24. D26. D28. D29. D31. D36. D38. A9. A10. A11. Incorporar elementos culturales y deportivos que establezcan una red de acupuntura urbana para fomentar un desarrollo meior distribuido a lo largo del distrito.

Reforzar los espacios deportivos para fomentar la actividad física e impactar de manera positiva la población en vulnerabilidad económica, alejando los de la calle.

Jsar los espacios vacíos con usos de arte que refuercen la actividad cultural de la zona



Potencializar los valores naturales y la cercanía con los servicios ecosistémicos para e aprovechamiento integral de este recurso.

## 3.1. GESTIÓN AMBIENTAL

Concientizar a la población sobre la importancia de los servicios ecosistémicos a través de la gestión y tratamiento de residuos para hacer efectivo el desarrollo sostenible de la zona.

Implementar actividades y elementos de reciclaje, reducción y reutilización que se complementen entre sí para la regeneración del espacio público y e Generar alianzas entre la municipalidad y recicladoras privadas para establecer distintos puntos y mejor distribuidos er el distrito para mejorar la recolección de residuos valorizables en la zona.

Incorporar filtraciones de agua pluviales y grises de manera natural y artificia

Reciclar las aquas grises de los comercios para regar jardines y áreas verdes

Cultivar los productos que se consumen de manera participativa y comunal.

# D15. D18. D22. O13. O16. O19. Desarrollar programas de gestión de residuos tanto individuales como colectivos entre los edificios y comunidades para mejorar la

liar la municipalidad con las recicladoras privadas cercanas como puntos estratégicos para campañas semanales de ecolección de residuos valorizables.

### 3.2. MATERIALES

Incorporar materiales que disminuyan el consumo y favorezcan el diseño para el desarrollo de nuevas infraestructuras.

**D15. D18. D21. O13. O14.** Utilizar la innovación de materiales, técnicas e instalaciones para una mejor gestiór del consumo.

Incorporar colinas elásticas y resbaladizas o trampolines como materiales poco convencionales

Usar materiales como policarbonato translúcido que permitan el paso de la luz, pero no de la lluvia

Considerar materiales como hormigón, piedra y acero inoxidable tienen una mayor resistencia a la interperie.

Aplicar los reflejos y las superposiciones de cubiertas son un material que se camufla entre los elementos naturales y el entorno construido.

Usar energías limpias con páneles solares en el equipamiento colectivo.

F19. F20. F21. A6. A7. A8. Implementar materiales ecológicos y locales para las nuevas intervenciones o construcciones para reducir la huella de carbono.

Establecer como requisito para nuevas obras de infraestructura la implementación de al menos un material ecológico ya sea reciclado, asfalto permeable o concreto permeable para reducir la huella de carbono del distrito.

### 5.5. PARTICIPACIÓN COMUNAL

Desarrollar espacios con riqueza natural en el centro cantonal a través de la participación ciudadana y la educación ambiental.

D16. D17. D19. A7. A8. Crear espacios públicos de interacción natural con plantaciones nativas que refuercen la identidad de la zona

Aprovechar el sector de la plaza y el parque Pentecostés como un núcleos de información y capacitación sostenible

Arborización con especies autóctopas y de crecimiento rápido

Fertilizar el suelo con abundante hierba de flores silvestres y arbustos nativos.

Purificar el agua mediante procesos naturales utilizando vegetación nativa acuática

F19. F20. F22. F23. A6. A7. A8. Incorporar dinámicas colaborativas en ciertos recorridos en conjunto con la comunidad en temas de concientización ambiental como arborizar, implantar jardines pluviales o jardines polinizadores para disminuir el impacto negativo que poseen las empresas y personas sobre el ambiente.

Mejorar y dinamizar las aceras actuales con recorridos más atractivos y seguros a lo largo de todo el distrito que motiven a los peatones a caminar por trayectos que actualmente son inseguros por las altas velocidades de los vehículos o por ser sectores aislados.

Aplicar jardines colgantes como vivero de árboles y plantas de raíces poco profundas que se puedan transplantar y remover según las necesidadesespontáneas.

Incorporar plantaciones didácticas como las huertas comunales, los jardines polinizadores y el compostaje urbano.



Mejorar la calidad de las opciones de movilidad en el centro cantonal para que se promueva su uso.

### 4.1. MOVILIDAD ALTERNATIVA

Mejorar los sistemas de movilidad alternativa dentro del distrito, asegurando un transporte de calidad con una dinámica urbana que priorice otros medios de transporte por encima del desplazamiento vehicular.

**F20. F22. A7.** Generar nuevas alternativas móviles amigables con el ambiente para diversificar la movilidad de manera sostenible.

Vincular empresas privadas y públicas que incentiven y beneficien a quienes utilicen medios de transporte eléctrico como el automóvil eléctrico, el autobús eléctrico y el tren eléctrico.

Ubicar puestos de alquiler y venta de bicicletas al igual que sus parqueos correspondientes en puntos específicos del distrito y que están conectados por una ruta de ciclovía segura.

**D25. D27. D30. D32. D34. O20. O22. O25.** Incrementar las opciones de transporte pasivo, mejorar el transporte colectivo y reorganizar el transporte motorizado, como también desarrollar infraestructura necesaria para el transporte alternativo.

Ubicar puntos específicos a lo largo del distrito donde las personas puedan hacer uso de servicios de carsharing o automóviles compartidos con otras personas mediante reserva previa y con tarifas de uso por hora o por día a través de aplicaciones para celular.

Fortalecer alianzas estratégicas público - privado para la promoción de medios de transporte alternativo, basándose er la facilidad de usos y su impacto ambiental.

### 4. 2. MEJORAR RUTAS

Incrementar la inversión óptima en infraestructura viales alternas para promover su uso y pacificación de carreteras.

D28. D36. O20. 21. O24. O26. Gestionar una señalización informativa adecuada para posicionar el centro cantonal histórico con el centro cantonal contemporáneo como punto turístico, histórico y de referencia

Implementar el uso de códigos QR en las diferentes paradas de autobús y trenes para visualizar de manera más eficiente los horarios, precios y rutas de dichos transportes colectivos a lo largo de todo el distrito.

Contrastar colores y formas para la diferenciación entre elementos de seguridad y de peligro

Hacer uso de señalamiento y puntos informativos a través de tótems digitales para que las personas pueden acceder a información relevante de obras arquitectónicas y urbanas y su importancia en el distrito.

D24. D25. D26. D29. D37. D31. A10. Hacer un uso compartido o mixto en las calles para aprovechar de mejor manera el suelo invertido en vías de comunicación.

Generar una variedad de tipologías de calles que reorganicen el transporte motorizado para disminuir la inseguridad via existente del distrito.

Actualizar y reacomodar la red de infraestructura vial buscando la liberación de los embotellamiento en las entradas del distrito

D25. D32. D34. D39. A10. A11. Intervenir las intersecciones conflictivas para disminuir el riesgo de accidentes viales y pacificar el tránsito vehicular.

Pacificar el tránsito de la zona reduciendo el riesgo en las intersecciones conflictivas del distrito

# 5 ESPACIO PÚBLICO

Mejorar el entorno urbano del centro cantonal de Flores a través de la implementación de espacio público y urbano.

### 5.1. USO DEL SUELO

Explotar la diversidad de usos de suelo en la zona con el fin de descongestionar las vías actuales.

F11. F14. F17. A4. Reubicar usos actuales para disminuir la congestión vial y la organización del tránsito para aumentar la seguridad del barrio y aumentar los puntos de convergencia

Diseñar edificaciones que sustituyan los actuales usos de las calles donde la temporalidad juega un papel importante como la calle Santa Marta, calle Clínica Jorge Volio y la calle 3A, las cual entre semana son parqueadero de carros y y obstruven el paso o la realización de actividades comunales.

## 5.2. VINCULACIÓN DEL ESPACIO

Reactivar el entorno urbano público generando una red con los servicios ecosistémicos para aumentar el valor natural de la zona.

F19. F20. F21. F22. O14. O15. Utilizar vegetación como elemento vinculador, para aprovechar las zonas verdes y parques en buen estado que se encuentran dentro del centro cantonal, así como el aprovechamiento de la arboricultura urbana.

Crear una red de infraestructura pública verde (aceras, paredas de autobús, calles compartidas, jardines de lluvia) que conecte la plaza con el parque Pentecostés.

Unificar las áreas verdes con vegetación nativa y específica que caracterice la zona.

**F20. F23. O15. O17. O18.** Implementar proyectos como las rutas naturbanas con el corredor biológico interurbano Burío, a través de recorridos interesantes, con espacios verdes, de sombra y descanso para promover su uso y estancia.

Diseñar un nodo de conexión entre el tramo existente del río Burío y el parque Pentecostés para que incorpore rutas de ciclovía que transiten también al rededor del estadio municipal así como usar elementos de arborización, estrategias de tránsito accesible para personas con discapacidad, entre otros.

Colaborar con los actores de Rutas Naturbanas para intervenir la ladera del río Burío con senderos, plazas, miradores recorridos que conectan distintos puntos de acupuntura urbana.

D17. D23. D16. O16. O17. O18. Potenciar los servicios ecosistémicos del corredor interurbano Río Burío en conjunto a todas las áreas verdes del centro cantonal para crear infraestructura verde dentro de la zona, consolidando la cobertura forestal para su protección y fortalecimiento.

Usar jardines de lluvia y vegetación de ladera en el margen del río Burío que ayude a filtrar las aguas de lluvia que fluyen por escorrentía hacia este para evitar la llegada de aceites y contaminantes al río a través del agua.

. Vincular las ara aumentar rar el diseño Expandir la huella verde por las calles para umentar la huella verde y área permeable del centro cantonal.

el área permeable y me<sup>'</sup>jorar el diseño del paisaje en el espacio público. **F31. F32. 021. 023. 025. 026.** Crear conexiones con las rutas importantes Diseñar nuevas tipologías de calles y aceras en concordancia con los distintos anchos de calle para incorporar en su diseño más espacio permeable, mejores drenajes, jardines de lluvia y jardines de polinizadores.

nexiones con las rutas importantes cundantes, que mejoren la vilidad vehicular pública y privada, n el objetivo de disminuir los Integrar las superficies al hábitat natural

Utilizar la dinámica de los corredores intersticiales para vincular rutas principales y secundarias con rutas terciarias para rescatar las calles subutilizadas y peligrosas a lo largo de las unidades de paisaje habitacionales.

Crear sendas en ejes específicos que interconecte puntos importantes dentro del distrito.

D24. D26. D29. D33. D38. O21. O23. O24. Interconectar los espacios públicos de manera que haya un desarrollo sostenible y que aproveche los valores de los recursos naturales

Mejorar la seguridad vial con elementos naturales que sirvan de barreras protectoras.

Modular las formas y estructuras aplicadas para interconectar los espacios cubiertos y descubiertos.

Utilizar los elementos naturales como componentes diferenciadores de las diversas rutas de movilidad.

### 5. 5. RENOVACIÓN DEL ESPACIO

Fomentar la temporalidad y permanencia de los usuarios en la zona mejorando el equipamiento urbano de manera inclusiva.

**F1. F2. F7. F10. 04. 06.** Propiciar la regeneración urbana, construcción de equipamiento colectivo de calidad políticas y acciones para mejorar la seguridad local.

Proponer espacio público con flexibilidad de usos tanto formal como informa

Brindar espacios de esparcimiento y concentración socail y comercial

F3. F4. F6. F7. F9. F10. A1. A2. Involucrar a la empresa privada en el desarrollo de infraestructura y obra pública como áreas verdes, calles, aceras y comunales para obtener más ingresos económicos que mejoren la calidad del espacio público.

Realizar alianzas público privadas donde se motive a la empresa privada a financiar el mejoramiento del espacio público.

Buscar el financiamiento público-privadas para hacer factible el desarrollo de este tipo de proyectos.

**D11. D12. D13. D14. O15 O13.** Diseñar equipamiento urbano asequible para distintos grupos sociales y propicie la generación de un repoblamiento más inclusivo

Restaurar las infraestructuras en desuso para darles un enfoque mixto con accesibilidad universal

Diseñar espacios públicos comunales que generen nuevos espacios de encuentro y educación para toda la población

Diseñar equipamiento colectivo para brindar opciones a los distintos grupos etarios y sociales.

Diseñar mobiliario para infantes donde se amplíe la variedad de actividades opcionales y el disfrute del espacio público

Diseñar mobiliario para adultos mayores donde se amplíe el confort acorde a sus necesidades físicas y sociales

Utilizar los elementos de juego y deporte con cuerdas, barras y pared de escalar se combinan con el aprendizaje urbano.

Incorporar la variedad topográfica con valles y colinas se vuelven comprensibles por medio de la expresión plástica para el disfrute de los infantes.

F11. F14. F13. F15. F17. A4. A5. Brindar infraestructura que genere lazos de conexión entre los diferentes	Implementar espacios de tertulia en parques para aumentar la convergencia social y las estadías prolongadas en zonas de paso.						
	Reconectar la ciudad para el peatón mediante accesos universales como rampas donde se suturen los desniveles importantes.m						
	Hacer puentes entre los bordes mediante plataformas de estancias.						
D10. D11. D14. A5. Aplicar características de las Zonas Especiales de Interés Social (ZEIS) para salvaguardar las opciones de							
espacio público de calidad en las cercanías de las viviendas asequibles para los sectores más vulnerables de la zona.							
D13. A3. A4. Incentivar el uso de "Community land trusts" (fideicomisos de tierra comunitaria, o CLTs), donde							
las organizaciones locales desarrollan y gestionan activos comunitarios en nombre de la comunidad.							
D16. D21. D22. O13. O14. O15. Mejorar la calidad de los espacios							
públicos de circulación, ocio y recreación para mejorar la calidad de vida social de la comunidad.							
D16. D18. D20. D21. D23. A6. A8. Reconvertir infraestructura subutilizada en parques ecológicos y							
ecomuseos para evitar la demolición de recursos valiosos y orientar el desarrollo hacia la comunidad.							

D15. D17. D18. D22. A7. A8. Mejorar el drenaje pluvial en las aceras, potenciar la permeabilidad del suelo y trabajar alternativas en los tratamientos de residuos comunales para evitar las inundaciones en las vías públicas de la zona.	Mejorar la red pluvial del centro cantonal y apoyar esta mediante jardines de lluvia en aceras y zonas verdes, así como el uso de asfaltos permeables para aumentar la permeabilidad del suelo respecto al agua de lluvia.						
D15. D20. D21. A6. A7. A8. Mejorar el alumbrado público con energías limpias para colaborar con el programa de Costa Rica Carbono	Restituir el alumbrado público que involucren la recolección de energía de fuentes limpias y renovables.						
Neutral, mejorar la calidad del espacio público e impulsar un estilo de vida más sostenible entre las familias de la comunidad.	Centrar la iluminación principal con postes de luz a distintas alturas que utilicen fuentes de energía limpia.						
<b>F24. F27. F30. O20. O22.</b> Mejorar la infraestructura actual de la estación del tren y la parada de bus, las cuales se convertirían en generadoras de	Proponer un diseño más atractivo para las paradas de autobús y de tren actuales del distrito que mejoren la estadía y seguridad de los usuarios.						
actividad económica para crear un espacio de convergencia de usos comerciales y de movilidad que	Proponer mobiliario urbano neutro con bancos de hormigón, bancas fijas y formas con usos infinitas.						
brinden mayor eficiencia a la ciudad y nuevas ofertas laborales.	Crear usos compartidos y nuevas sendas peatonales.						
D25. D31. D35. D37. D39. O21. O22. O26. Proponer equipamientos urbanos faltantes en el distrito, acorde	Realizar fichas del mobiliario y la vegetación existente para identificar las deficiencias del espacio urbano actual.						
a las necesidades de la población y el modelo de CDI.	Proponer infraestructuras en circuito aprovechando las oportunidades de desarrollo de Proyecto Gobierno y la propuesta del INVU de Centro Cívico para generar una ciudad más compacta.						
D24. D26. 29. D33. D38. O20. O22. O23. O24. Propiciar espacios públicos de protección climática con materiales resistentes para un mayor disfrute caracterizando las áreas según la flexibilidad del clima y la temporalidad.	Diseñar nichos de protección climática con materialesc omo policarbonato translúcido sobre una estructura metálica.						
	Considerar diseños abovedados que protegen de la lluvia y el calor para una estancia de mayor confort en el exterior.						

D25. D27. D30. D32. D34. D37. D39.
A10. Mejorar la infraestructura urbana con una visión dirigida hacia el peatón y el ciclista pero sin desplazar el vehículo privado para diversificar la movilidad de manera sostenible.

| Implementar formas en diferentes niveles en un mobiliario urbano dinámico con múltiples usos como escaleras, rampas, cubiertas, escenario y estanterías.

| Rediseñar las condiciones físicas de las calles y aceras actuales donde se muestre un predominio del peatón y ciclista sobre el vehículo.

| Rescatar y adecuar los edificios subutilizados para la activación de los espacios públicos y ampliar las áreas de ocio y recreo.

| Propiciar espacios de convergencia de movilidad.
| Restaurar y adaptar los espacios en desuso para hacer más atractiva la zona, atraer a las empresas privadas a invertir y generar mayor cantidad de ofertas de trabajos.

Una vez obtenidas las diversas acciones categorizadas según las metas, se procede con el planteamiento del mapa de actores según las entidades locales, regionales, nacionales e internacionales.

Cada actor se coloca según el sector al que pertenece ya sea salud, gubernamental, recreación, educación y comercio, las categorías dadas por los usos de suelo y el equipamiento colectivo actual. Otros aspectos que se consideran son el nivel de interés que va desde muy interesado, interesado o poco interesado. Además del nivel de

influencia ya sea bajo, medio o alto.

Dicha herramienta sirve para visualizar tanto las entidades públicas como las privadas y las alianzas que se pueden generar entre estas en las diversas áreas que se ha venido trabajando el FODA Integrado: económico, social, ambiental y urbano.

Asimismo se consideran las herramientas de gestión del suelo para brindar una propuesta acorde con el desarrollo sostenible, ya que considera prácticas para proteger el suelo y su rendimiento. Para ello se consideran aspectos como incentivos económicos,

capturas de plusvalía y la enajenación voluntaria o forzosa.

#### **MAPA DE ACTORES**

#### **SECTOR**



GUBERNAMENTAL

RECREACIÓN

EDUCACIÓN

COMERCIO

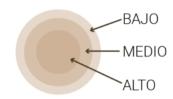
#### **INTERÉS**

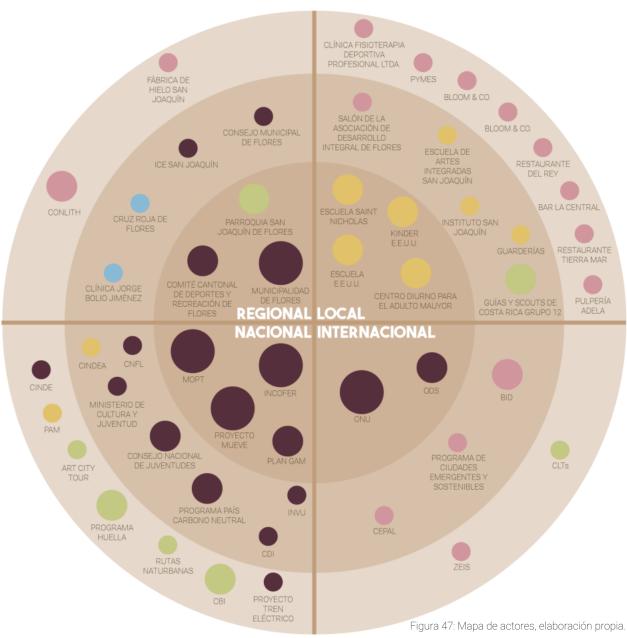


INTERESADO

POCO INTERESADO

#### **INFLUENCIA**





#### **GESTIÓN DEL SUELO**



- Para las edificaciones patrimoniales o con potencial patrimonial.
- Beneficios de edificabilidad para quienes otorguen territorio para el espacio público
- Para quienes disminuyan la huella de carbono y aumentan la permeabilidad de la zona.
- Propietarios beneficiados que contribuyan con el mejoramiento del entorno urbano público.



- Aumento del valor de los terrenos colindantes a las calles intervenidas en la propuesta.
- Beneficios para las entidades públicas y privads que colaboren con la intervención de espacio público en el centro cantonal de Flores.



- Expropiación de terrenos subutilizados públicos o privados.
- Cesión del derecho de un bien o una propiedad de manera voluntaria.
- Venta o alquiler de propiedades subutilizadas.

#### LINEAMIENTOS DE DISEÑO



Promover un consumo responsable mediante un sistema financiero comprometido con el progreso de la sociedad.



Incentivar la apropiación ciudadana integral del espacio público.



Motivar el uso del tansporte eficiente con un menor consumo de recursos, optimizando los costes con un vínculo directo con la tecnología



Mejorar la calidad del espacio urbano aprovechando el contexto donde el espacio se vea inmerso a en una optimización del uso de los recursos naturales.



Generar nodos que disminuyan el conflicto intermodal de manera segura para el peatón donde la ciudad sea un espacio dinámico y caminable.



Mitigar el impacto de la ciudad sobre el ambiente y reducir la contribución al calentamiento global.

#### IV.II. MARKETING URBANO

El marketing urbano va de la mano con la imagen objetiva mencionada al inicio del capítulo, la cual consiste en la imagen que se quiere lograr a futuro. Sin embargo, en este caso también trata sobre la conceptualización del proyecto a intervenir y la línea de publicidad que lograría la zona para adentrarse en un mundo competitivo turístico y de atracción no solo a nivel local sino también a nivel regional, nacional e internacional.

El concepto de nodo regenerativo consiste en establecer un circuito donde se regenerará el espacio público integrando las cinco categorías de las metas, es decir, los ámbitos que conforman una ciudad manteniendo una relación entre los elementos a través de los lineamientos de diseño.

Con la presente propuesta se pretende pasar de un modelo convencional a uno regenerativo, es decir, evolucionar el desarrollo sostenible del centro cantonal de Flores donde no solamente se trabaje lo social, económico y ambiental, sino también el entorno urbano para reforzar la identidad de la zona.

#### NODO REGENERATIVO

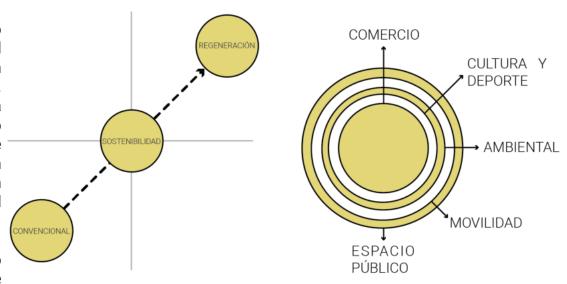




Figura 48: Nodo regenerativo, elaboración propia.



#### IV.III. PROGRAMA URBANO

El programa urbano del presente proyecto viene dado por la metodología de FODA Integrado realizado con anterioridad, lo cual responde a las áreas trabajadas: económico, social, ambiental y urbano.

A su vez, de las acciones antes planteadas sugieren los espacios pragmáticos, las pautas formales y los tipos de mobiliarios por diseñar. Todo esto para establecer un diseño integral que responda de manera más asertiva a las problemáticas detectadas en el diagnóstico realizado.

			EQUIPAMIEN	NTO COLECTIVO		
	ESPACIO	PERSONAS	CANTIDAD	ÁREA (m2)	ÁREA TOTAL	DESCRIPCIÓN
	Infraestructura de uso comercial	2	4	1	4	Son equipamientos colectivos como puestos fijos de ventas como chinamos
	Espacios para bolsas de actividad	3	4	1,5	6	Son espacios de estancia para las ventas ambulantes o ventas informales como chanceros
	Puestos de exposición de mercancías para PYMES	2	10	1.5	15	Son estancias con mobiliario fijo a diferentes niveles para poner exposiciones temporales
COMERCIAL	Paseo gastronómico - áreas de comer	40	1	840	840	Ubicado frente a los comercios gastronómicos, cerca de Food Trucks, requieren mesas, sillas, iluminación nocturna, protección climática y tomas de agua
	Puntos de información tecnológica	1	10	1	10	Son puestos ubicados a lo largo del recorrido, principalmente en cada hito donde se puede consultar información turística de la zona
	Espacios para ferios diurnas y nocturnas	40	1	840	840	Se utiliza un mobiliario neutro fijo con flexibilidad de uso donde de manera temporal se puedan colocar PYMES para vender sus productos y cuando no sea un mobiliario urbano
	Espacios para capacitaciones al aire libre	10	2	6	12	Son espacios de estancia y reunión de grupos pequeños, requieren de instalación eléctrica e iluminación. Requiere de protección climática
				SUBTOTAL	1727	

	ESPACIO	PERSONAS	CANTIDAD	ÁREA (m2)	ÁREA TOTAL	DESCRIPCIÓN
	Exposición de proyectos artísticos - nichos culturales	1	20	1	20	Ubicado en el parque Pentecostés y a lo largo de las calles residenciales de estadía baja, pero tránsito álto
	Circuito cultural	no aplica	1	21900	21900	Es el recorrido cultural que vincula varios elementos puntuales
SOCIAL	Espacios de esparcimiento y concentración etérea	6	20	3	60	Son xonas puntuales con diversidad de mobiliario según el grupo etéreo que predomina en la calle
	Anfiteatro de intercambio cultural	15	1	40.5	40.5	Necesitan instalación eléctrica, internet, asientos, tarima y bodega
	Espacio público formal e informal	4	20	1.5	30	Son estancias con mobiliario mixticidad de usos
	Ventanas históricas	2	12	1	12	Son estructuras que enmarcan edificaciones con valor arquitectónico e histórico
				SUBTOTAL	22062.5	

Figura 48: Nodo regenerativo, elaboración propia.

	ESPACIO	PERSONAS	CANTIDAD	ÁREA (m2)	ÁREA TOTAL	DESCRIPCIÓN
	Aumento de área permeable	no aplica	1	4380	4380	El área verde mínima es el 20% del área total del terreno para construcción de viviendas, la idea es tratar de replicario en el espacio público
	Compostaje Urbano	1	8	1	8	Cubículos de compostaje en puntos específicos
	Clasificación de desechos	1	8	1	8	Basureros identificables, algunos ubicados cerca del compostaje urbano
AMBIENTAL	Jardines de lluvia	no aplica	2	850	1700	Está a lo largo del recorrido de las calle, es en vez de los caños
	Mirador hacia el río	25	1	30	30	Ubicado en el Parque Pentecostés en dirección al río
	Plantaciones didácticas	1	20	1	20	Ubicados a lo largo del recorrido
	Nichos de protección climática	4	15	4	60	Ubicados a lo largo del recorrido, protección solar y pluvial
				SUBTOTAL	6206	

	ESPACIO	PERSONAS	CANTIDAD	ÁREA (m2)	ÁREA TOTAL	DESCRIPCIÓN
	Puntos de convergencia de movilidad	8	13	120	1560	Son los cruces o esquinas del recorrido
	Corredores intersticiales	30	1	840	840	Espacios de transición
	Puntos de transporte eléctrico y carsharing	1	4	14.3	57.2	Zonas de cargar para carro eléctricos dentro del parqueo
	Estación del tren	40	1	225	225	Renovar el actual diseño de la estación del tren
	Cuarto de lactancia	1	1	3	3	Debe contemplarse lavamanos, cambiador y silla
	S.S. Públicos (7600)	1	4	2.25	9	Ubicados en la plaza y el parque, inodoro y lavamanos, iluminación artificial y ventilación natural
	Tomas de agua (humanos y mascotas)	1	10	0.25	2.5	Ubicados a lo largo de los recorridos, su diseño es apto para humanos y mascotas
	Parada de bus	6	1	3.5	3.5	Diseñar la actual parada de bus
URBANO	Cuarto eléctrico - parqueo subterráneo	1	1	16	16	General en sótano de la plaza
	Cuarto telecomunicaciones - parqueo	1	1	12	12	General en sótano de la plaza
	Cuarto de bombas y equipo hidroneumático - parqueo subterráneo	1	1	70	70	Se ubica fuera del edificio a la par de los baños, agregar sistema de recolección de agua pluvial
	Parqueo y alquiler de bicicletas	no aplica	30	2.88	86.4	Ubicados en la plaza y el parque Pentecostés
	Parqueo carros y motos	no aplica	306	14.3	4375.8	Es subterráneo debajo de la plaza
				SUBTOTAL	7260.4	
				SSEIGIAL	7.200.4	
			CIRCULAC	CIÓN MIN 30%	11176.77	

48432.67

Figura 49: Programa urbano dividido en cuatro categorías, elaboración propia.

## IV.IV. PROPUESTA DE DISEÑO

#### **SECTORES DE INTERVENCIÓN**

La propuesta a intervenir se divide en dos fases, la Fase A es donde pasa la vía férrea en sentido este-oeste. Siendo a su vez la Avenida Central de disño cantón. La segunda fase se divide en dos, la norte y la sur, las cuales están ubicadas de acuerdo a los puntos cardinales que las nombra, teniendo como punto de partida el eje de la línea del tren.

La primera abarca las cuadras que rodean el centro y la actual plaza central. La segunda rodea la zona de recreación donde se encuentra el parque Pentecostés, el estadio municipal y la clínica pública Jorge Bolio Jiménez.

La división en fases se da como una herramienta gráfica a la hora de explicar el proyecto, aunque también sirve como método de priorización a la hora de realizar las intervenciones en la construcción.

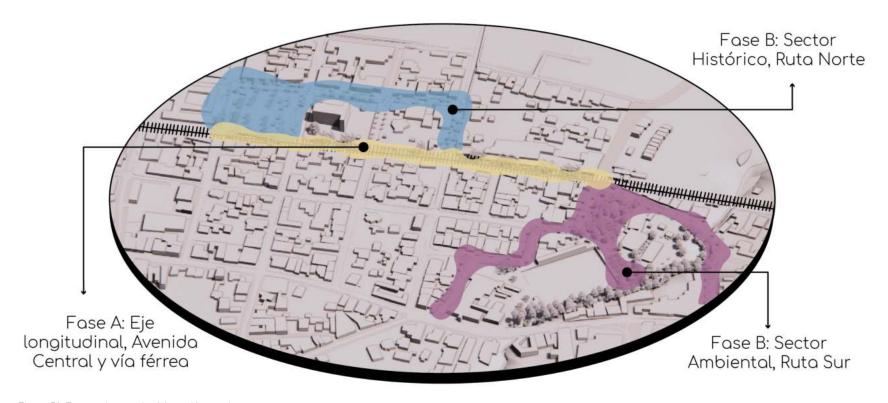
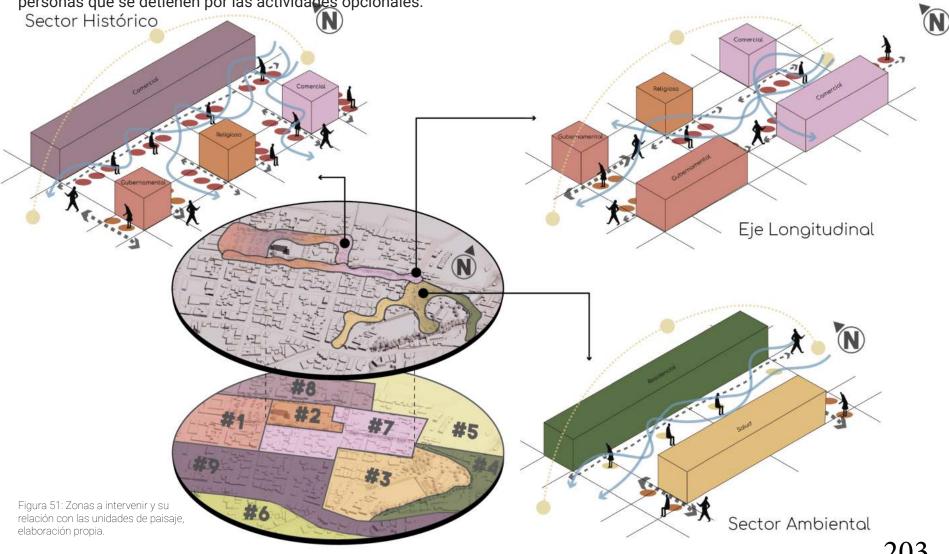


Figura 50: Zonas a intervenir, elaboración propia.

#### TRANSITABILIDAD VS ESTADÍA

La relaciones entre las Unidades de Paisaje y las Actividades se determina por el nivel de transitabilidad y de estadía según cada calle a intervenir. El primero son las personas circulando por las actividades necesarias y el segundo son las personas que se detienen por las actividades opcionales.



#### CRITERIOS FORMALES **INTERVENCIÓN**

Al igual que el programa, la metodología aplicada con anterioridad permitió la extracción de doce aspectos a considerar en el proceso de la evolución formal del proyecto, los cuales se dividen en la geometría, los usos, la colocación espacial, los colores y los tamaños. Además, permite dar un punto de partida en el proceso de diseño, de tal forma que la propuesta se lique con todo el proceso anterioridad.

> aspectos a considerar Otros

están relacionados con el aprovechamiento de los materiales. el empleo de la vegetación y la jerarquización de los usuarios sobre la vía. Estos doce aspectos se vinculan con los lineamientos de diseño para diagnóstico desarrollado con establecer la composición básica del conjunto, las sendas, las instalaciones y los mobiliarios.

















Dominio peatón sobre el vehículo

Mixticidad de usos

Integrar el entorno construido con el natural

Vegetación como elemento diferenciador

Figura 52: Criterios formales de intervención, elaboración propia.

### PROPUESTA VEGETAL NODO REGENERATIVO

La vegetación propuesta es flora nativa, productiva y con servicios ecosistémicos para promover una mejora ambiental en la regeneración de los ecosistemas que están casi extintos por el desarrollo urbano de la zona. Esta misma se manejó en tres diferentes escalas para poder componer espacios públicos agradables de acuerdo a las necesidades.

Los libros que se usaron para corroborar los usos y los servicios ecosistémicos fueron: 1- Árboles y arbustos para uso urbano en el Valle Central, Costa Rica. De Morales, J. et al. (2012). 2- Árboles y arbustos de importancia para las aves del Valle Central de Costa Rica. De Estrada, A. y Sánchez, J. (2011). 3- Guía para el diseño y la construcción del espacio público. Del CFIA (2020).

De la misma paleta vegetal surge la paleta de color a utilizar.





#### Características:

















Tamaño de planta













Necesidad de sol



Mantenimiento





Florecimiento





Follaje llamativo











Origen

#### Servicios Ecosistémicos:



Valor estético



Valor social



Aporte de aroma



Ornamental



Mitigación del ruido



Polinización



Regulación del clima



Control de plagas



Maderable



Erosión



De consumo



Medicinales



Uso en aceras



Uso en parques/plazas



Uso en ciclovías



Uso en alamedas

# **Hierbas/ Plantas**

### Rabo de Gato Stachytarpheta frantzii Pol Lantana Lantana aculeata L. Tipo: Hierba o subarbusto Características:

Servicios Ecosistémicos











# **Arbustos**

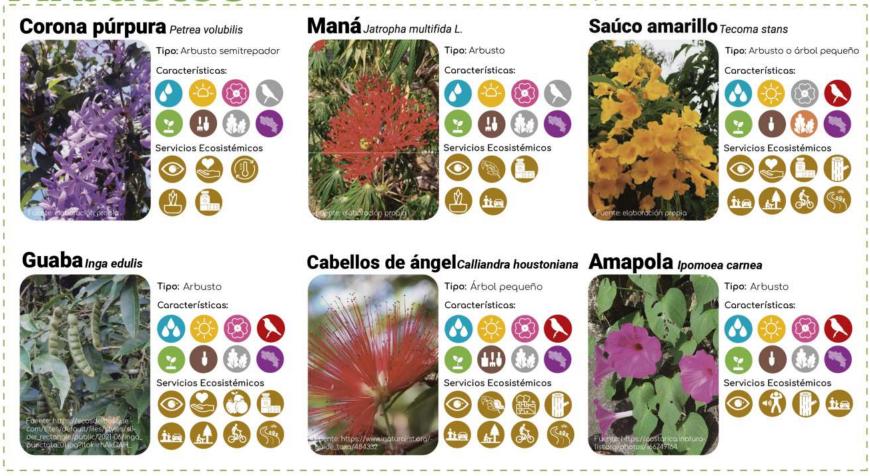


Figura 55: Paleta vegetal propuesta, elaboración propia.

# Árboles

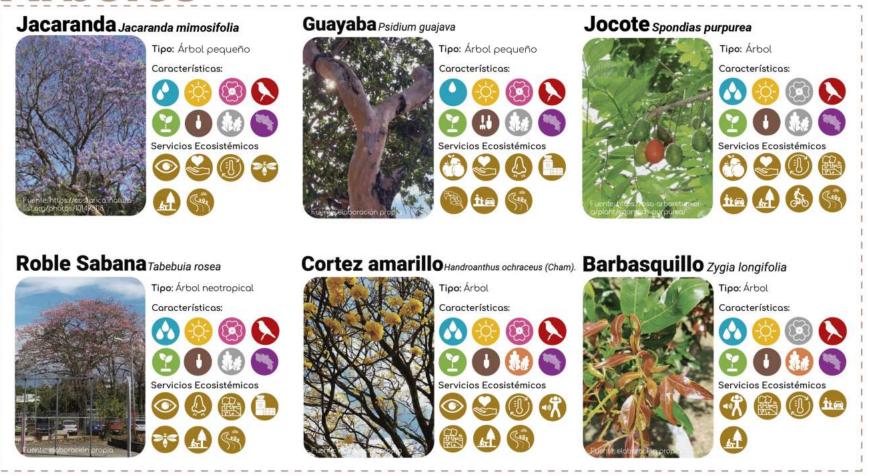


Figura 56: Paleta vegetal propuesta, elaboración propia.

### CIRCUITO DE JARDINES PLUVIALES

Los jardines pluviales ayudan en la filtración del agua a los suelos mientras disminuye el rebalse de los caños. Además de tratar las aguas a través del uso de plantas acuáticas y las capas de grava y piedra que poseen.

En este caso los caños se convierten en jardines al cambiarles la materialidad de concreto por grava y piedra que permiten el drenaje del agua. Los nodos de intersección cuentan con pozos que reciben una mayor cantidad de agua llovida los cuales redireccionan

dicha agua hacia el río, permitiendo una directa evacuación del agua ya filtrada en el río.

El circuito funciona en su totalidad por la gravedad, aunque se divide en dos recorridos: a nivel de piso y los subterráneos. Estos últimos son exclusivos para redireccionar el agua.

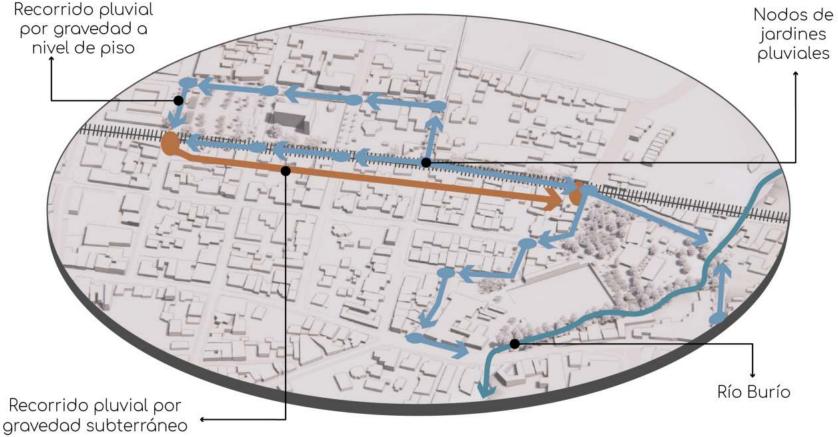


Figura 57: Recorrido del agua pluvial recolectado por los jardines pluviales, elaboración propia



### Hierbas/ Plantas acuáticas

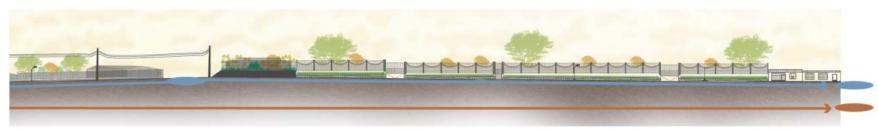


Figura 59: Paleta vegetal acuática propuesta, elaboración propia





Figura 61: Visualización de los jardines pluviales, elaboración propia.



### DIAGRAMACIÓN DEL PROGRAMA

#### Económico

- 1 Infraestructura de uso comercial
- 2 Espacios para bolsa de actividad
- 3 Exposición de mercancías PYMES
- 4 Áreas de comer
- 5 Puntos de información tecnológica
- 6 Espacios para ferias temporales
- Capacitaciones al aire libre

#### Social

- Nichos culturales
- ② Circuito cultural
- 3 Esparcimiento y concentración etéra
- Espacio de intercambio cultural
- Espacio público formal e informal
- 6 Ventanas históricas

#### Ambiental

- 1 Aumento de área permeable
- 2 Compostaje urbano
- 3 Clasificación de desechos
- 4 Jardines de Iluvia
- Mirador hacia el río
- 6 Plantaciones didácticas
- Nichos de protección climática

#### Urbano

- Puntos de convergencia
- 2 Estación del tren
- 3 Parada de bus
- 4 S.S. Públicos (7600)
- 6 Bebederos de agua potable
- 6 Alquiler de bicicletas
- Parqueo público subterráneo



Apoyo de PYMES

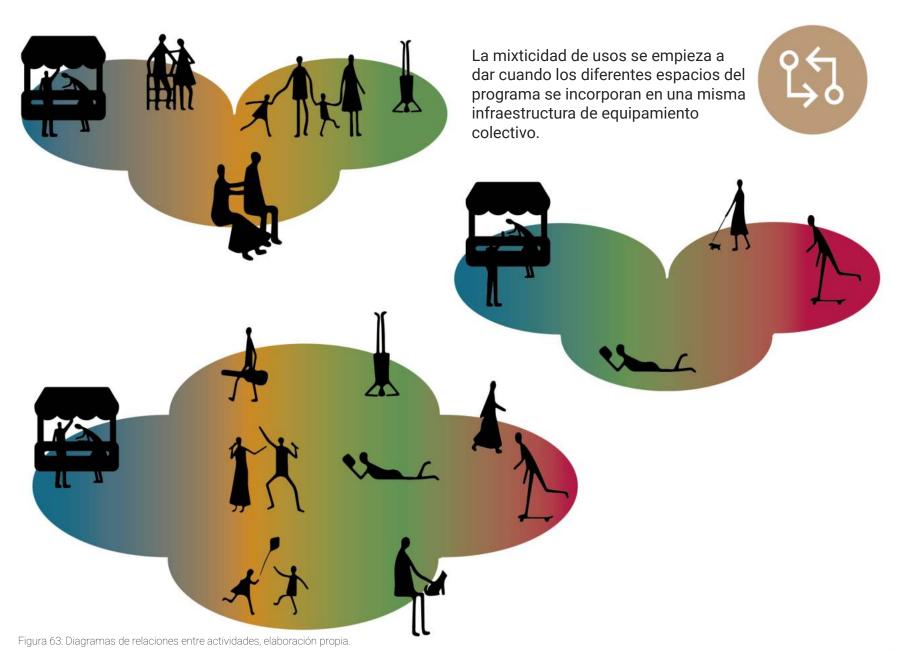








Prioridad transeúntes









## TIPOLOGÍA DE VÍAS Y PUNTOS DE CONVERGENCIA

En la tipología de vías propuestas se encuentran tres tipos según su ubicación, ya que se caracterizan por la necesidad de cada sector: las vías que están ubicadas a lo largo del eje longitudinal, las vías que están ubicadas en el sector norte y las vías que están en el sector sur.

No obstante, la propuesta también posee cuatro tipos de puntos de convergencia, los cuales son las intersecciones entre calles.

Las siguientes intervenciones viales muestran una imagen del estado actual versus la propuesta como punto de comparativa entre los usos, los materiales y la apropiación del espacio público desde el punto de vista del peatón.

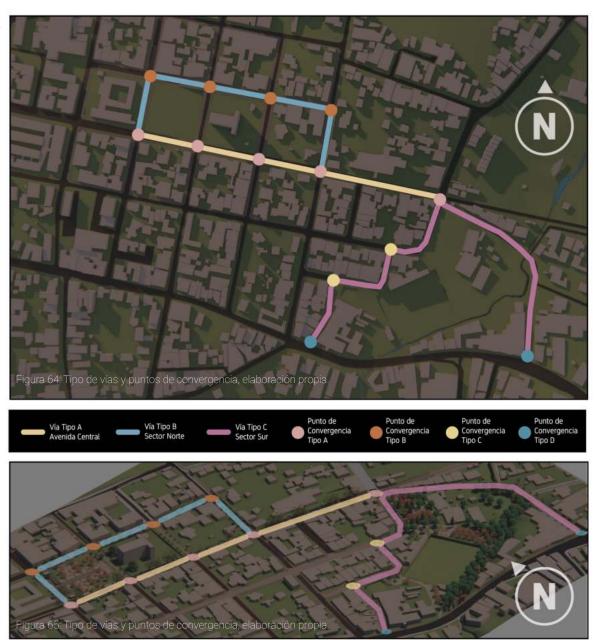
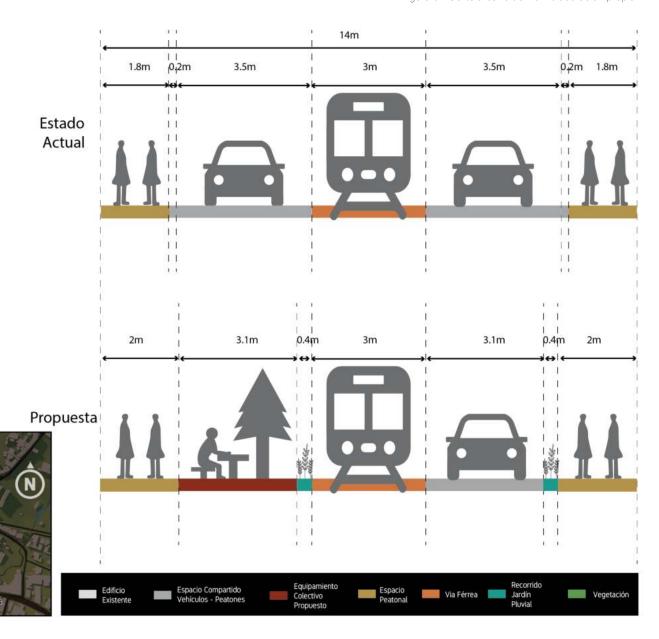
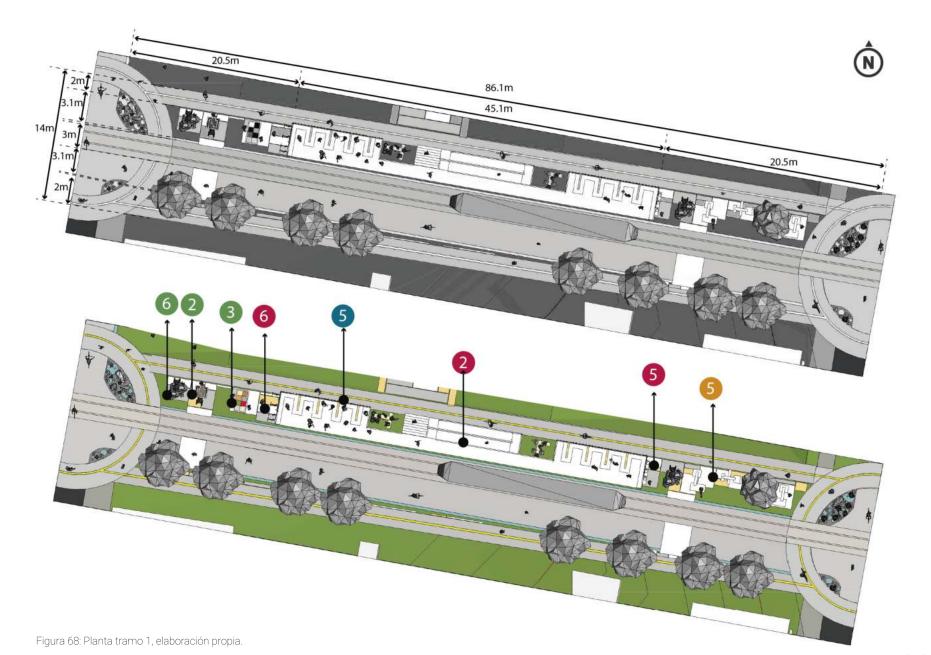
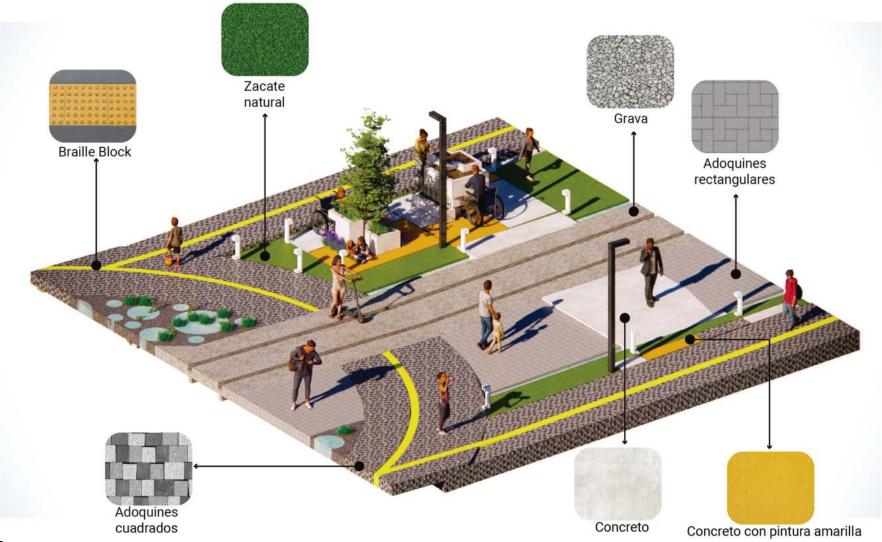
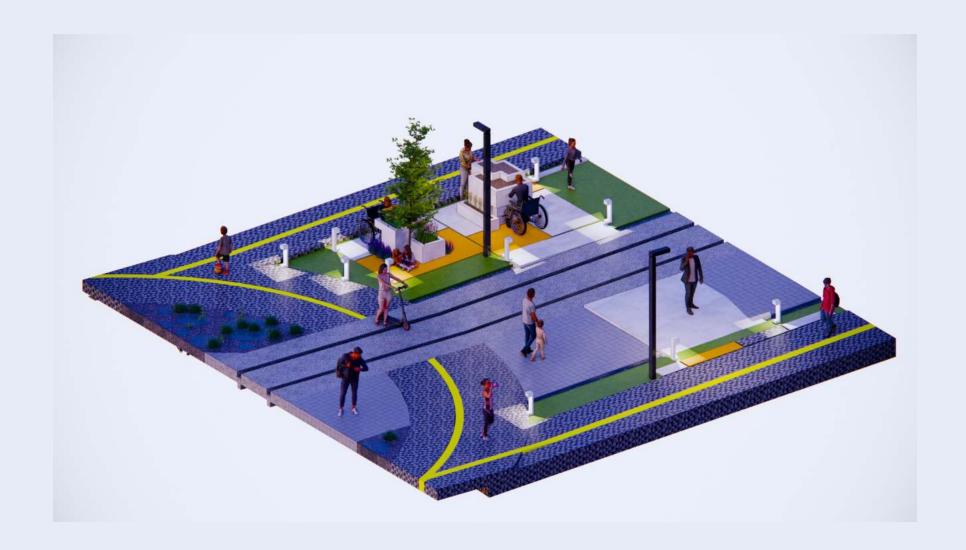


Figura 67: Corte urbano tramo 1 elaboración propia.









Fuente: elaboración propia.

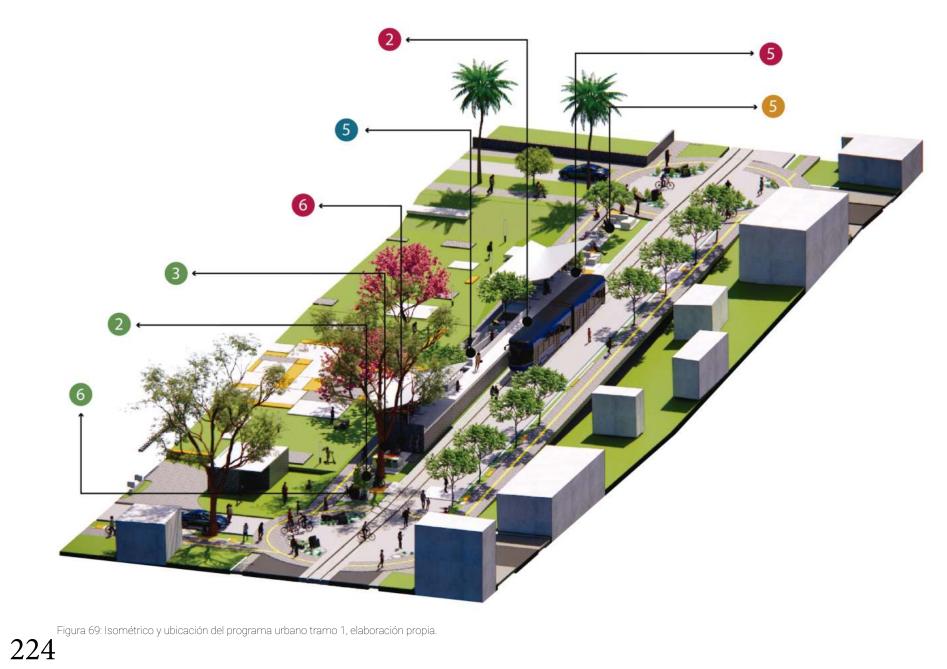
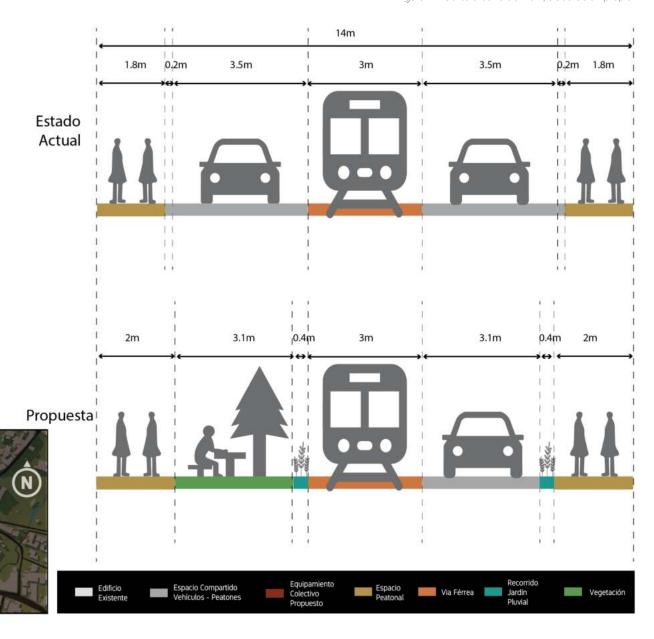
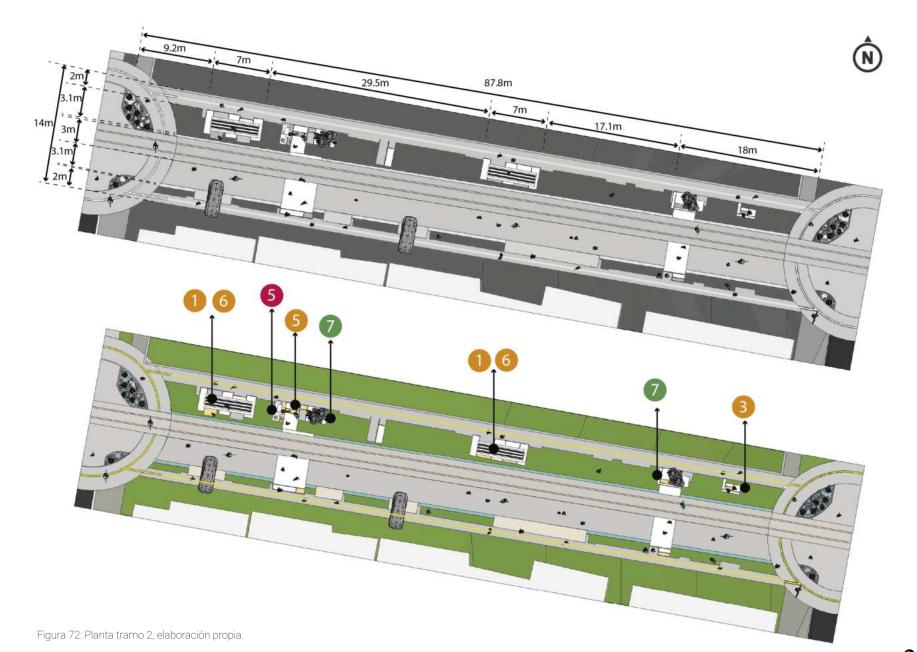
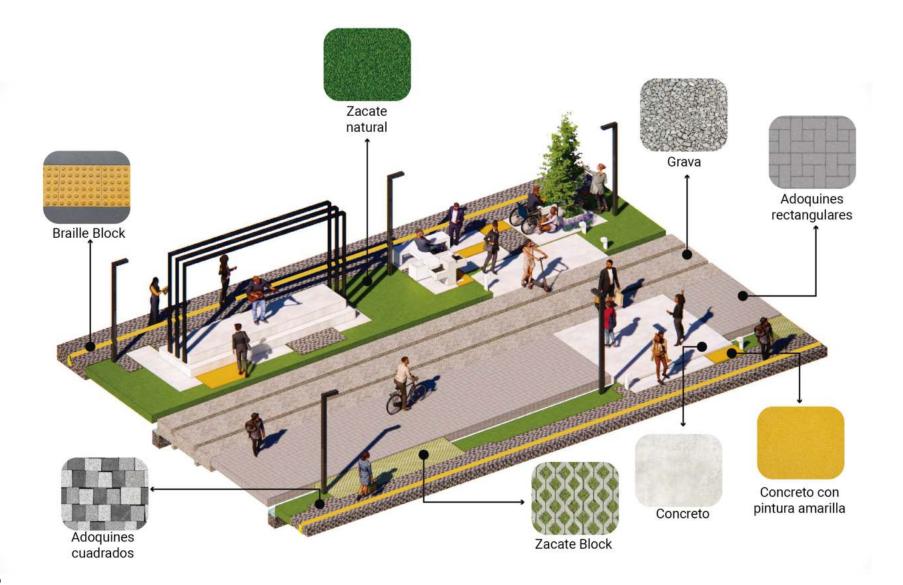




Figura 71: Corte urbano tramo 2, elaboración propia.









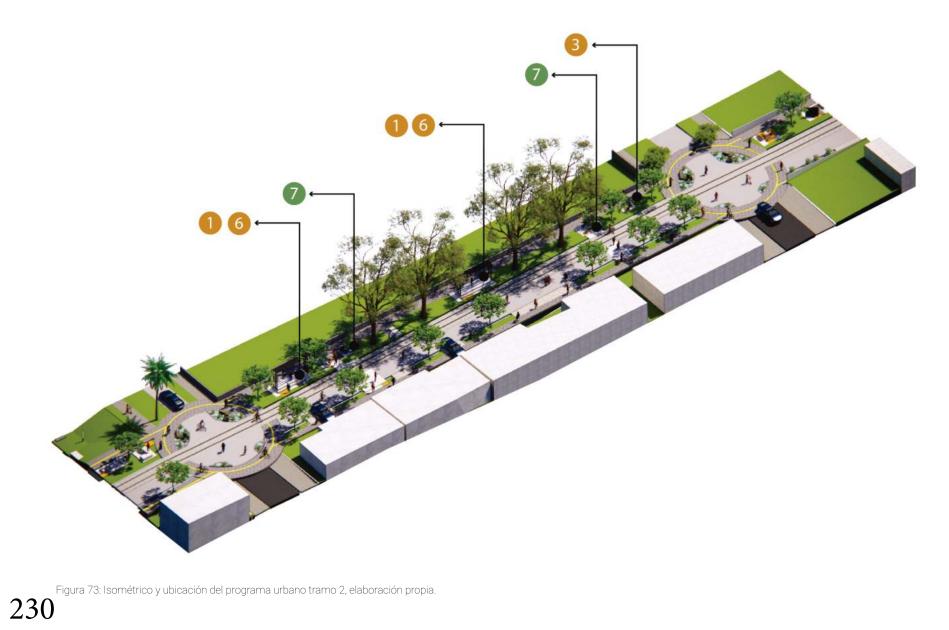
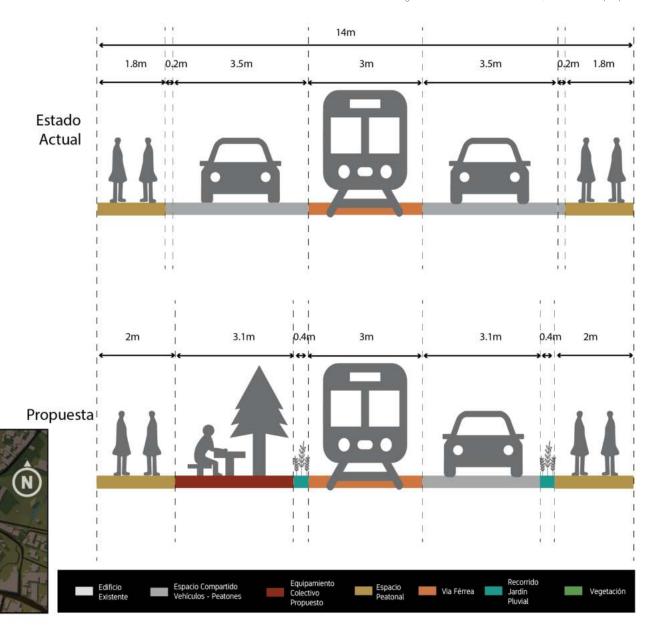
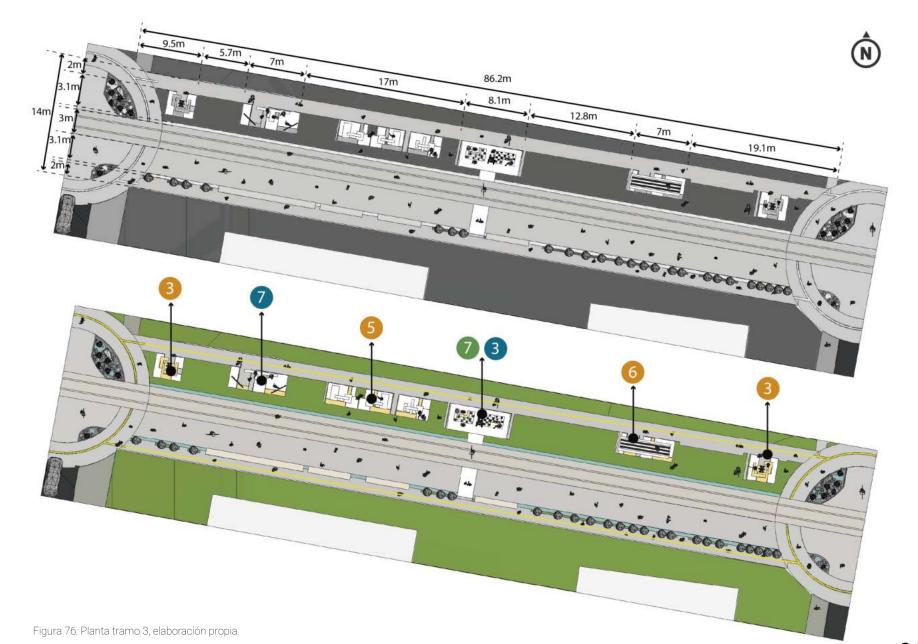
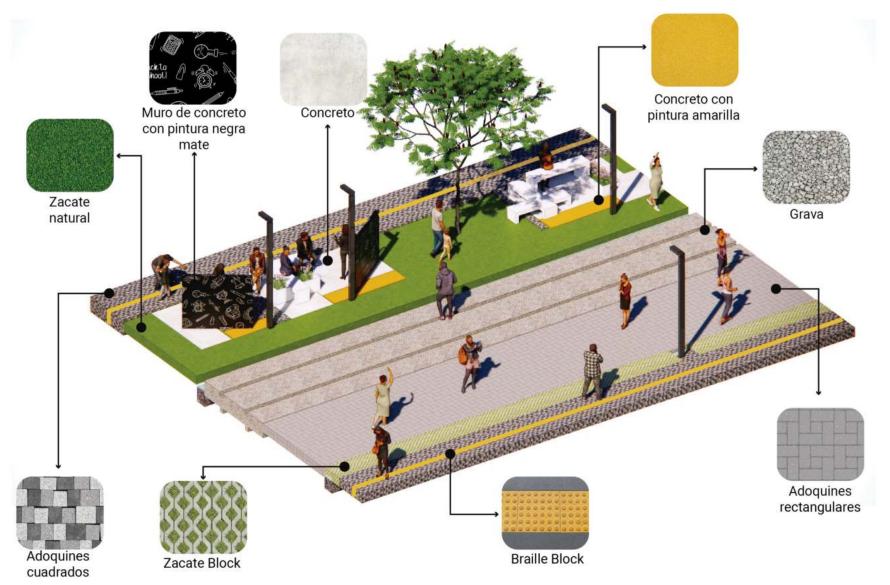




Figura 75: Corte urbano tramo 3, elaboración propia.

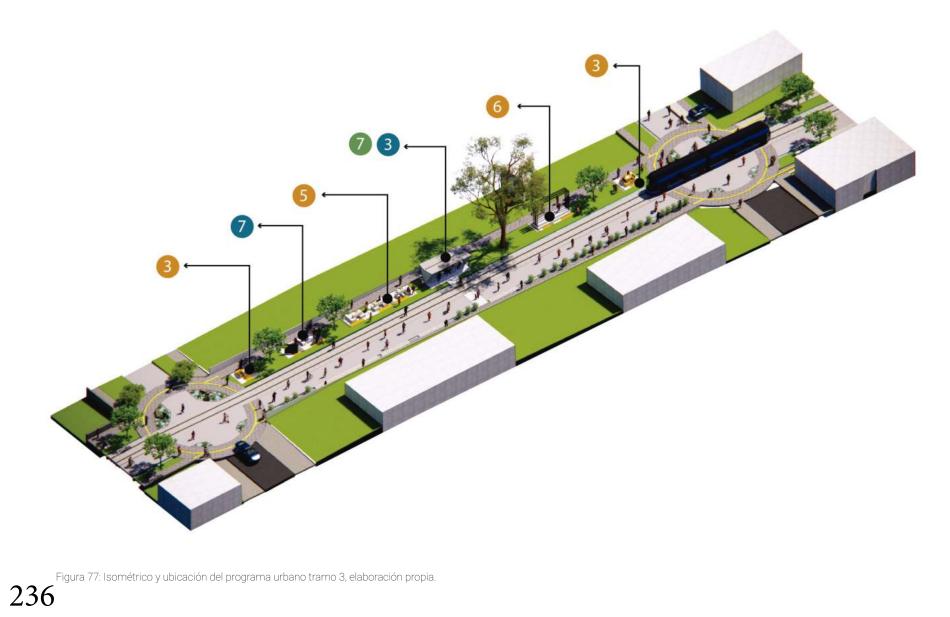






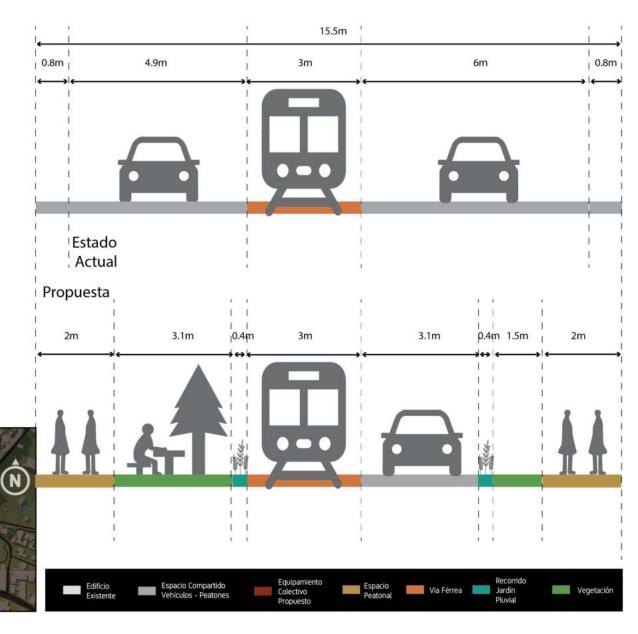


Fuente: elaboración propia.

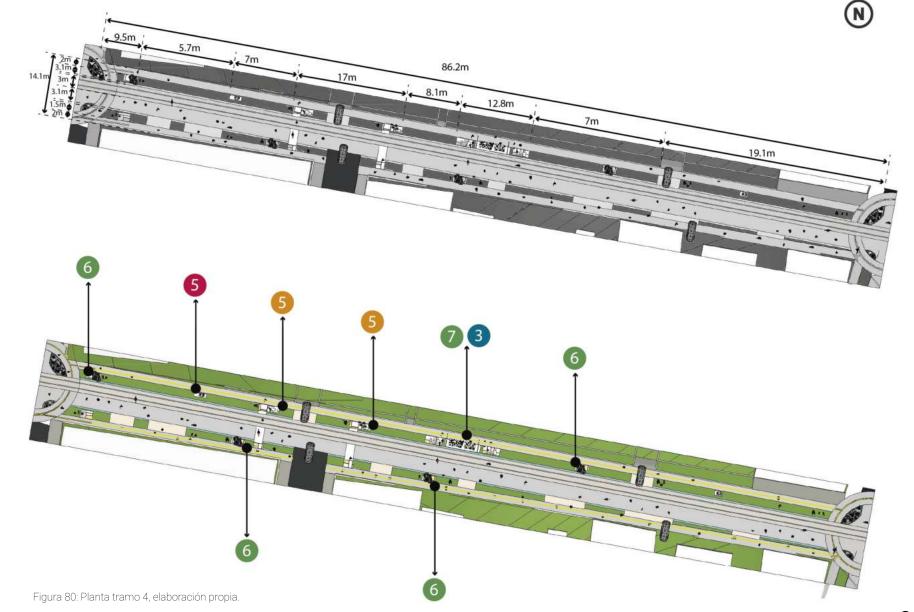


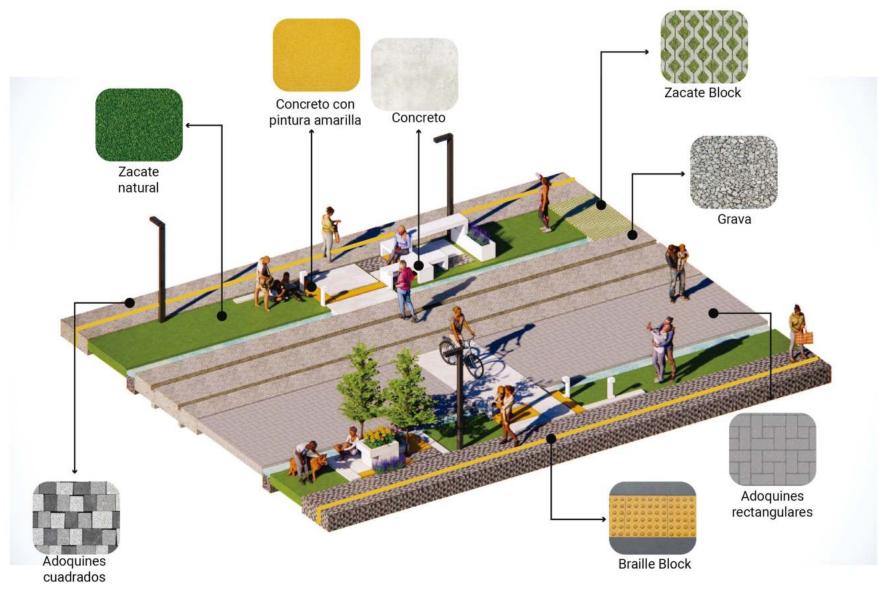


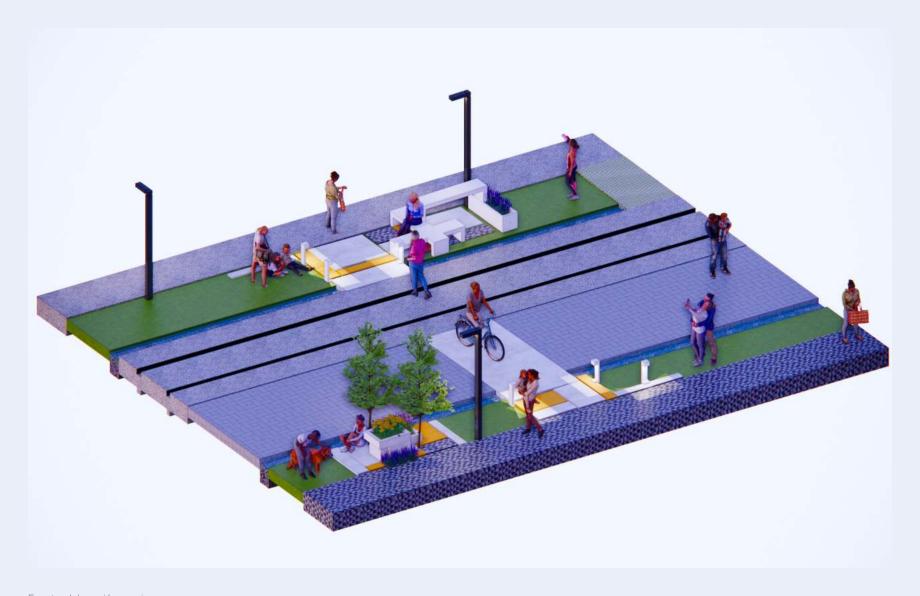
## VÍA TIPO A AVENIDA CENTRAL TRAMO 4









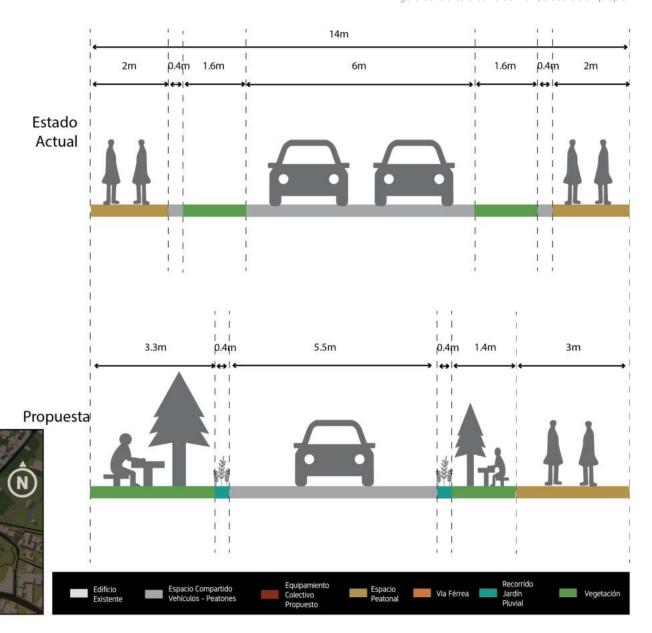


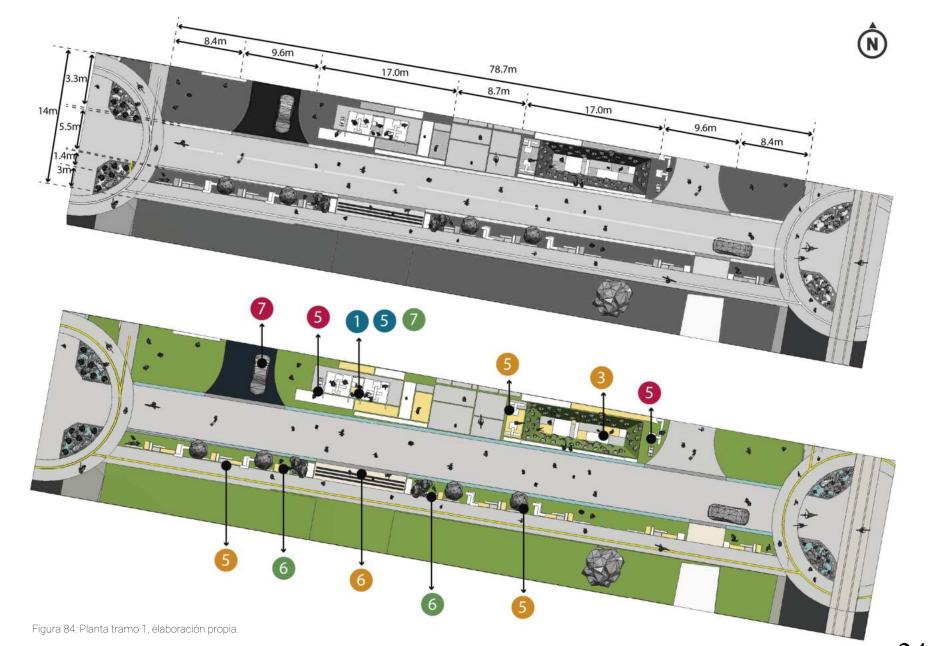
Fuente: elaboración propia.

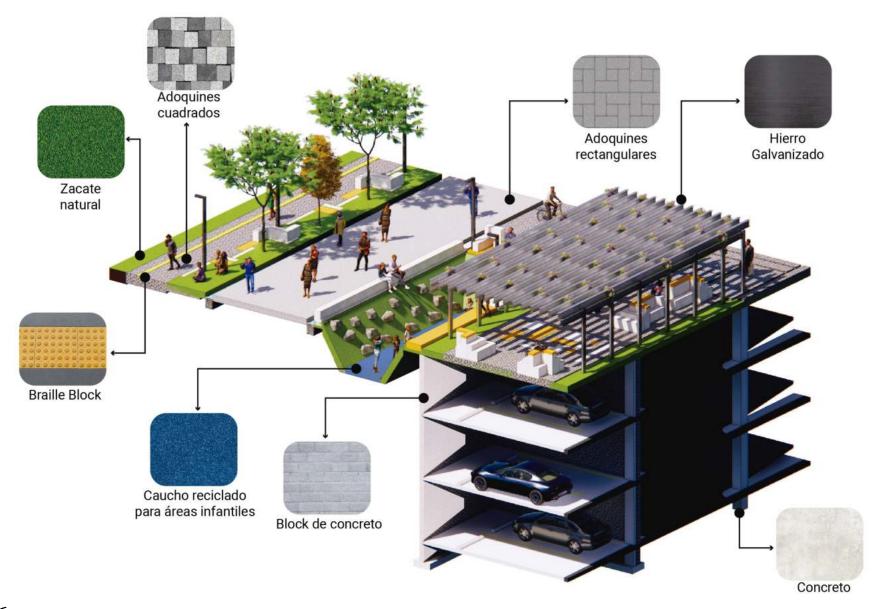




Figura 83: Corte urbano tramo 1, elaboración propia.









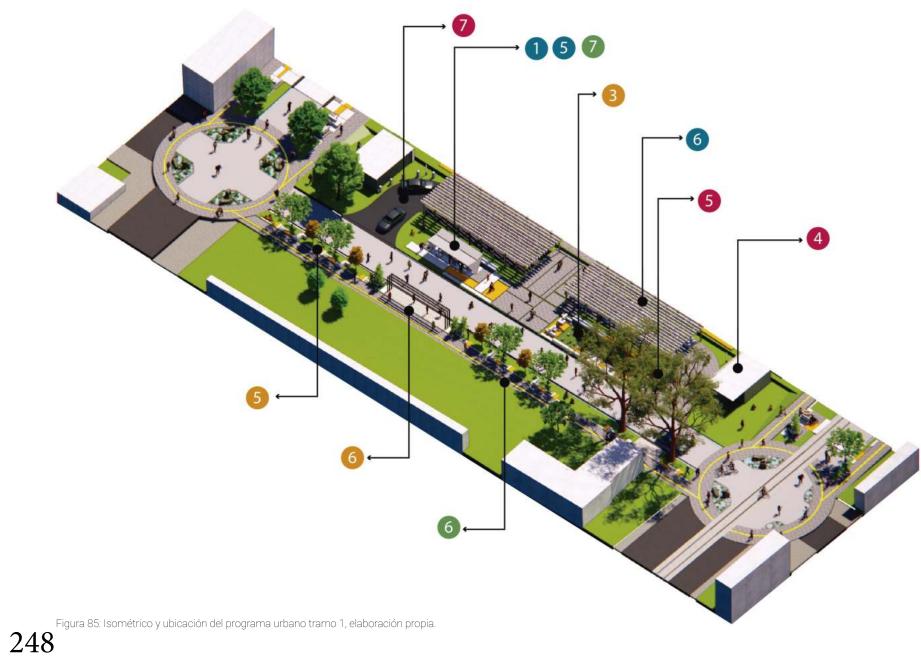
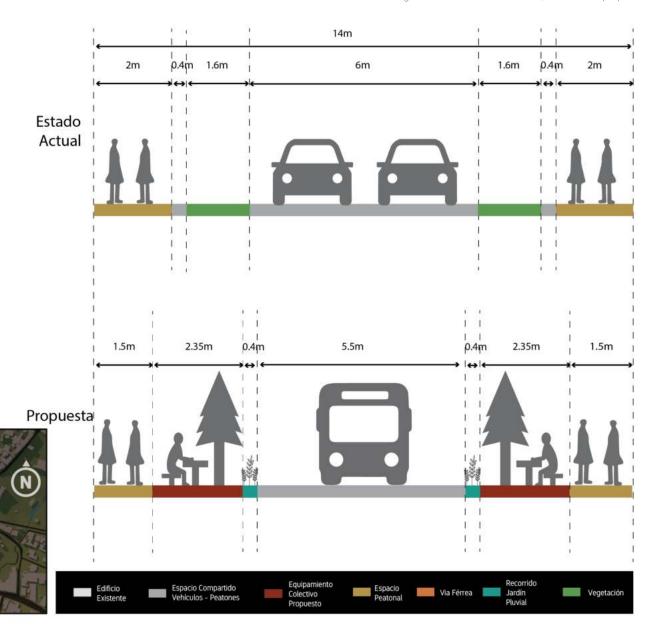
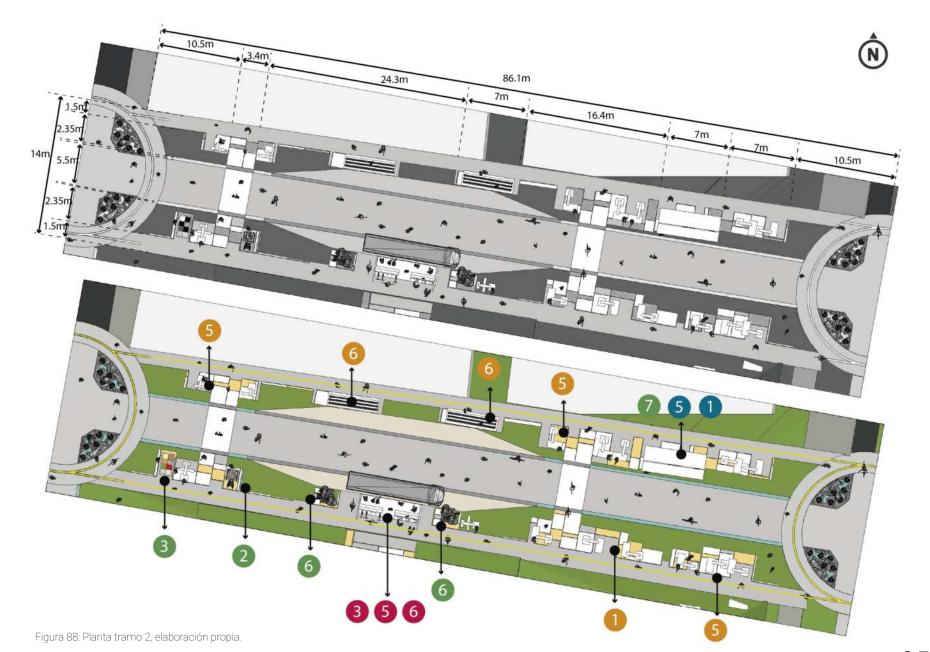
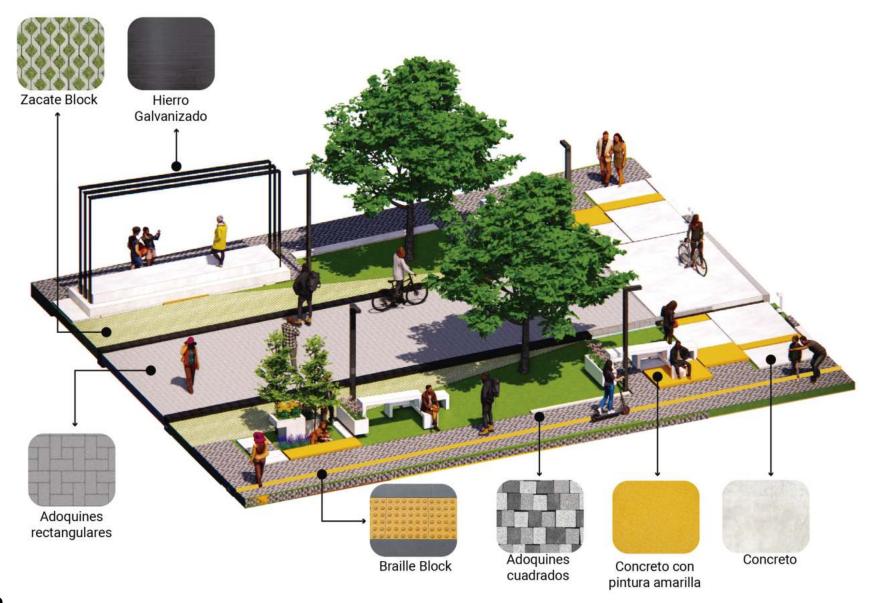




Figura 87: Corte urbano tramo 2, elaboración propia.









Fuente: elaboración propia.

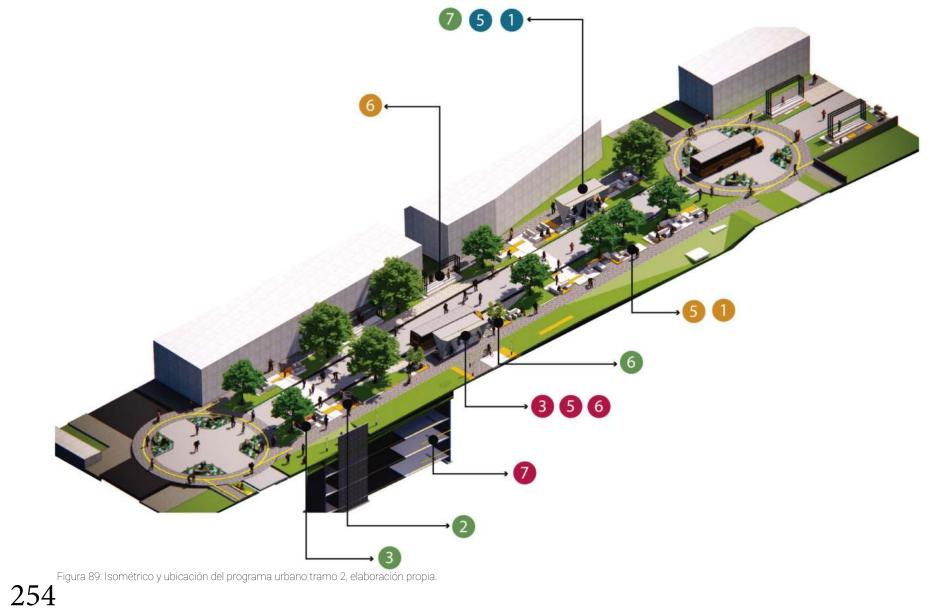
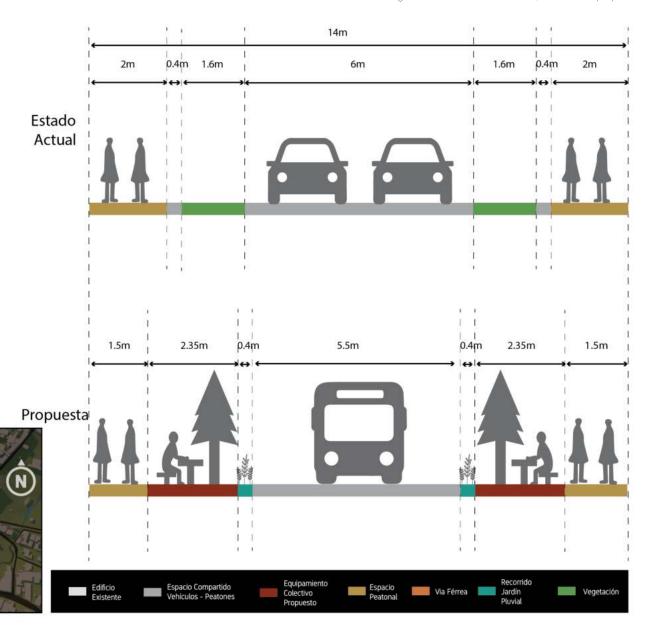
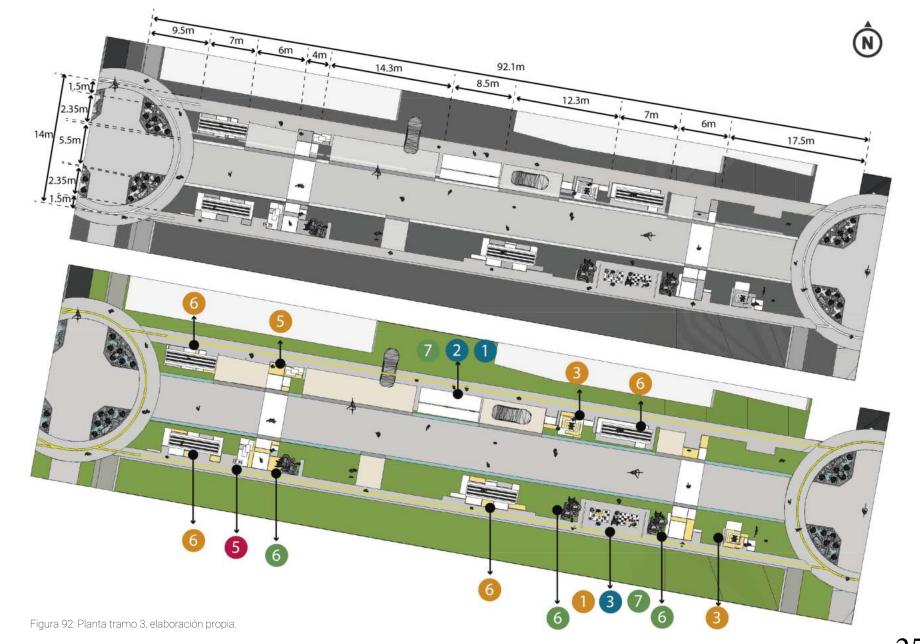


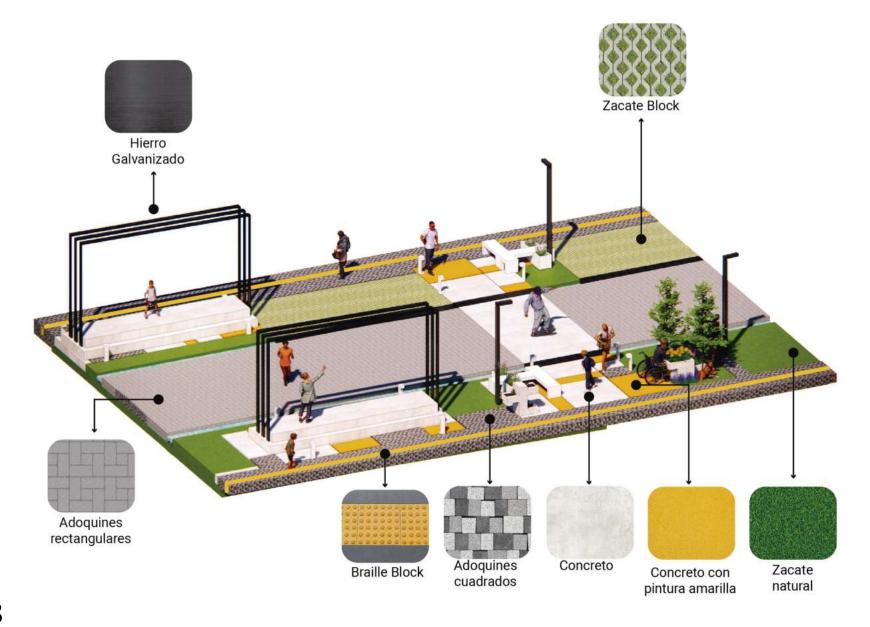


Figura 91: Corte urbano tramo 3, elaboración propia.





Materialidad Fuente: elaboración propia.





Fuente: elaboración propia.

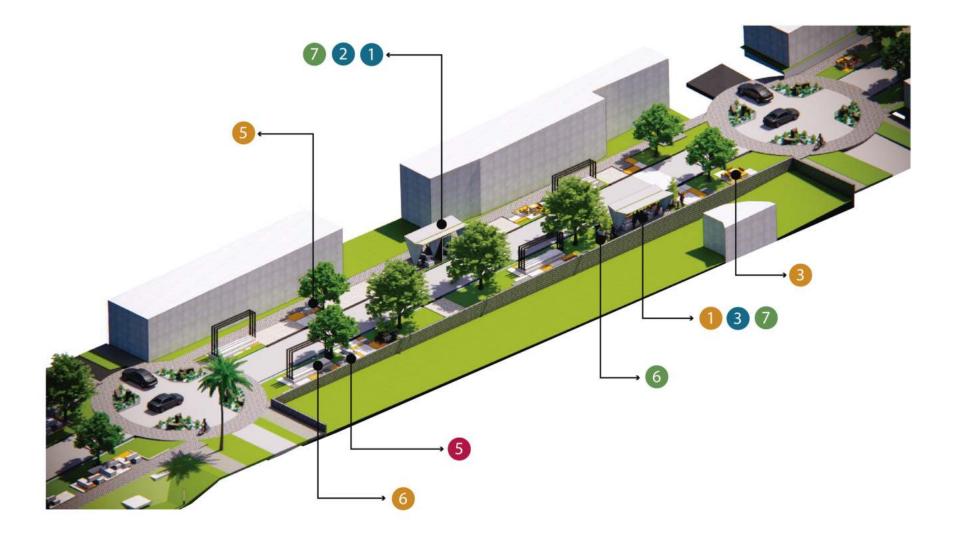
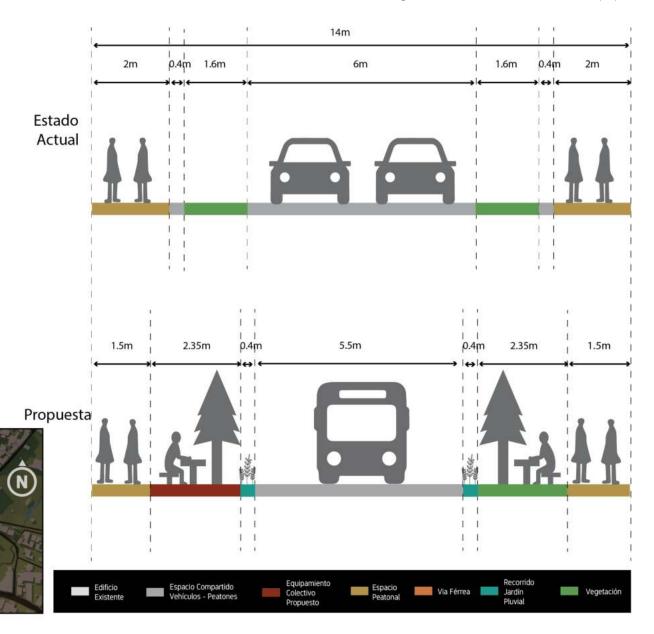
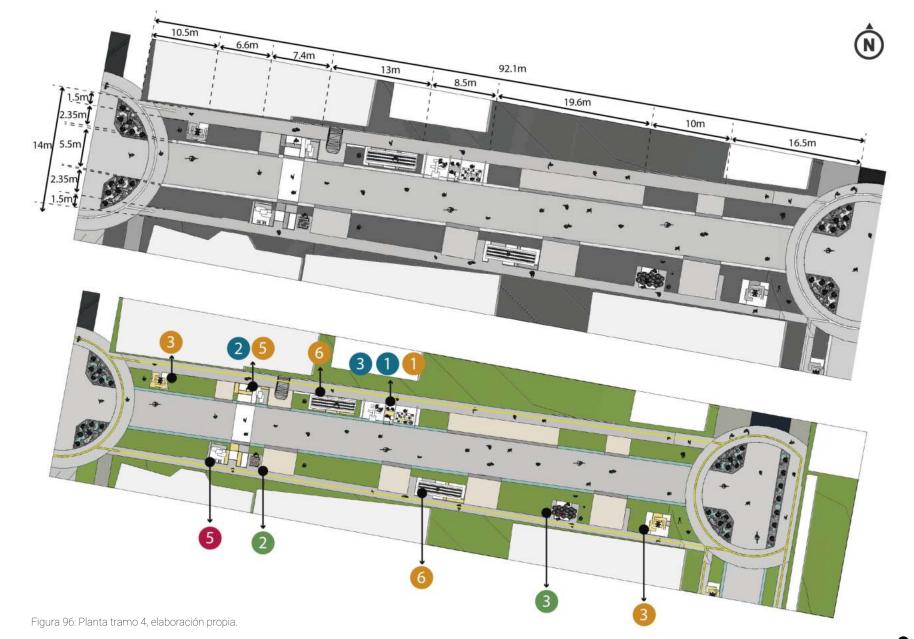


Figura 93: Isométrico y ubicación del programa urbano tramo 3, elaboración propia.

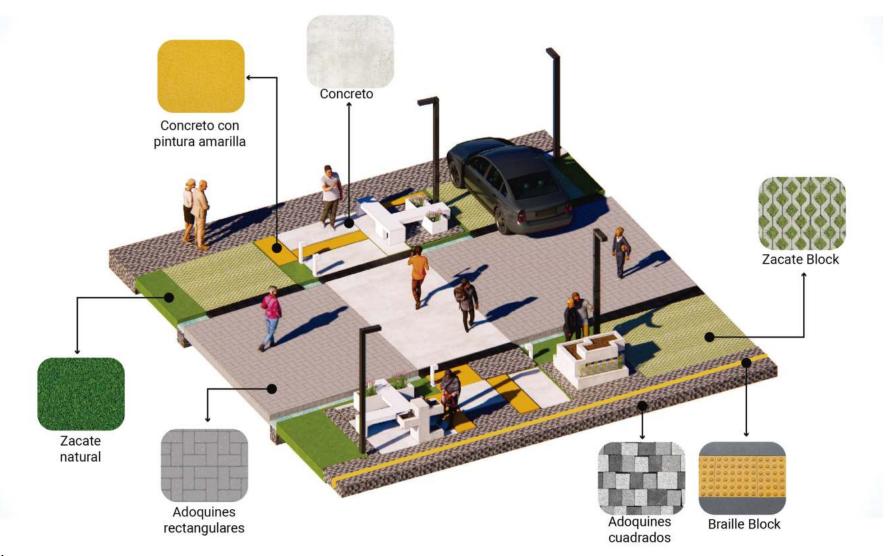


Figura 95: Corte urbano tramo 4, elaboración propia.





Materialidad Fuente: elaboración propia.





Fuente: elaboración propia.

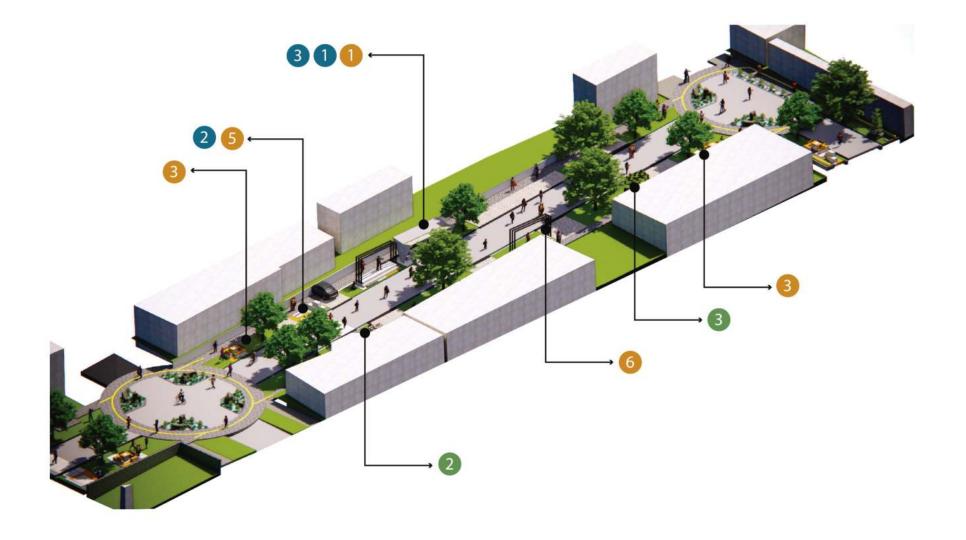
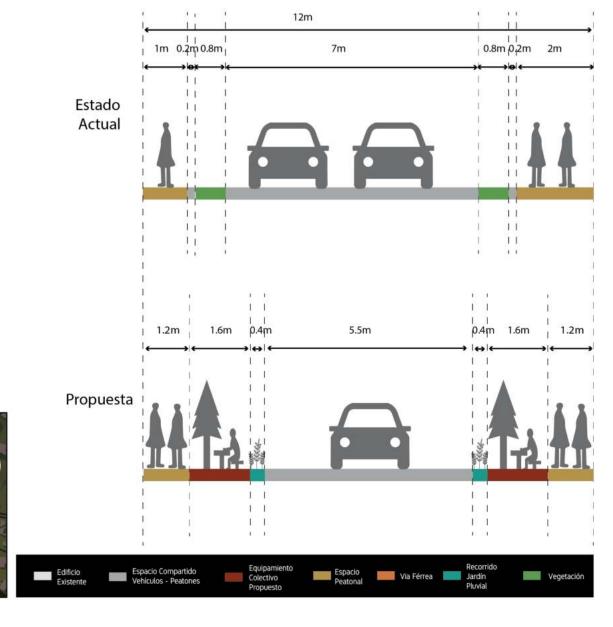


Figura 97: Isométrico y ubicación del programa urbano tramo 4, elaboración propia.



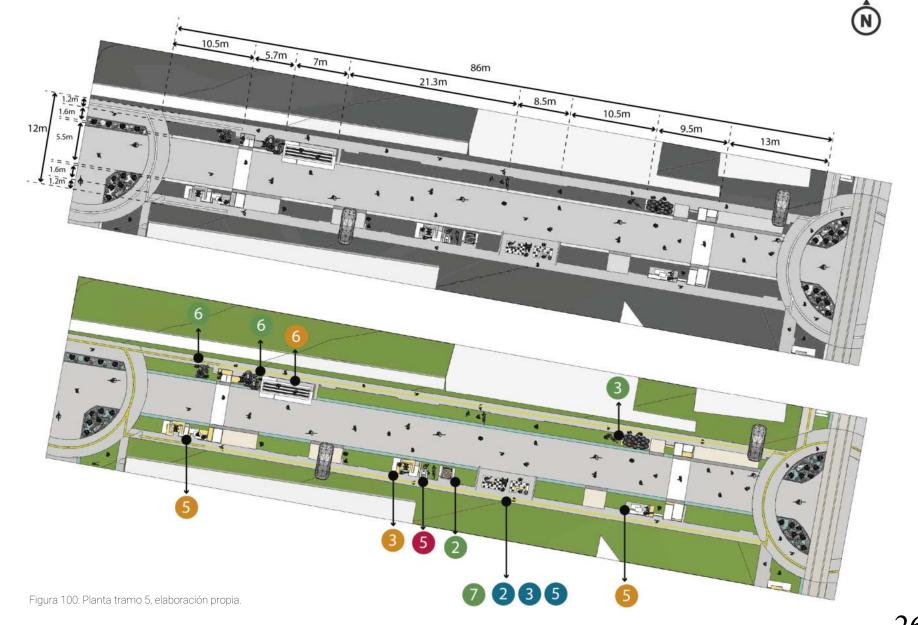
## VÍA TIPO B SECTOR NORTE TRAMO 5

Figura 99: Corte urbano tramo 5, elaboración propia.

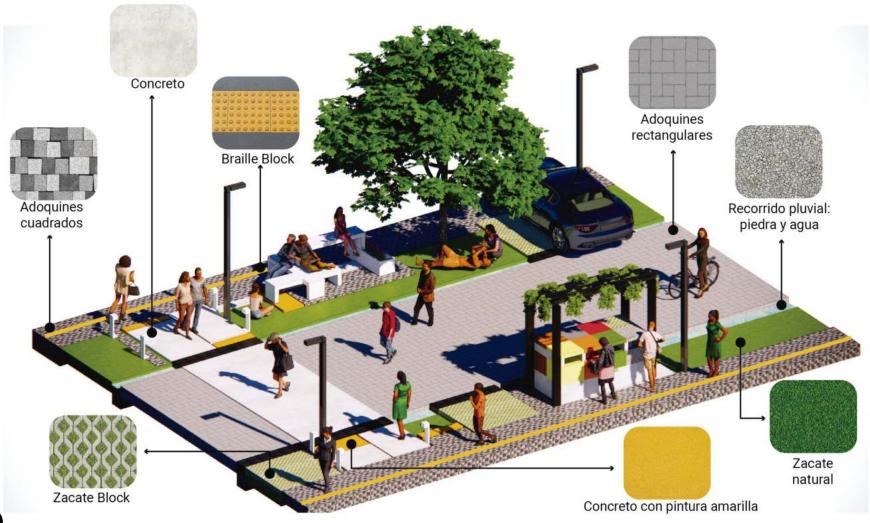








Materialidad Fuente: elaboración propia.





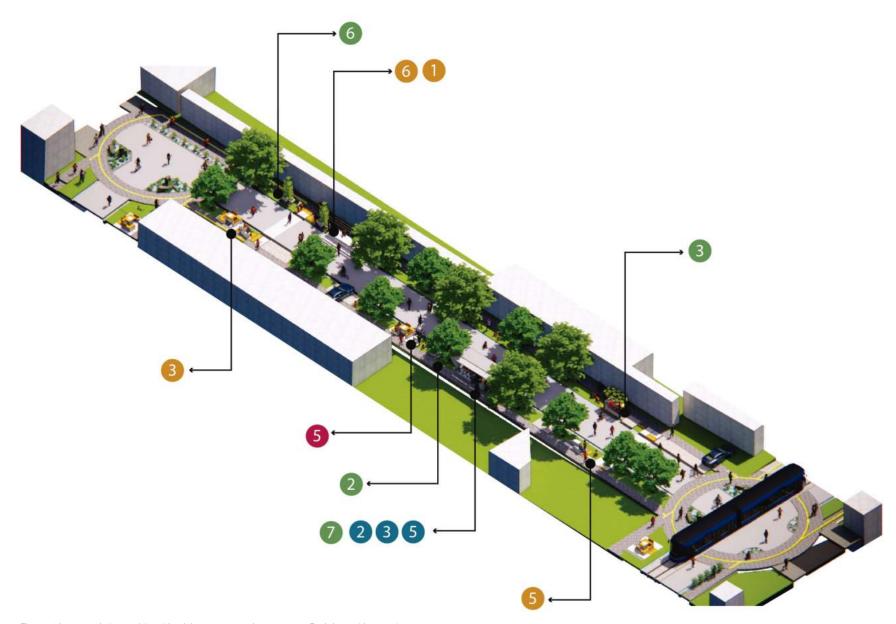
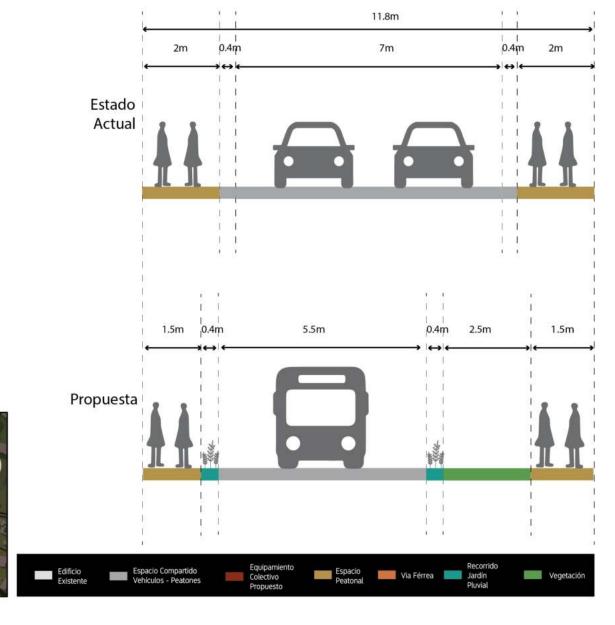


Figura 101: Isométrico y ubicación del programa urbano tramo 5, elaboración propia.



# VÍA TIPO C SECTOR SUR TRAMO 1

Figura 103: Corte urbano tramo 1, elaboración propia.





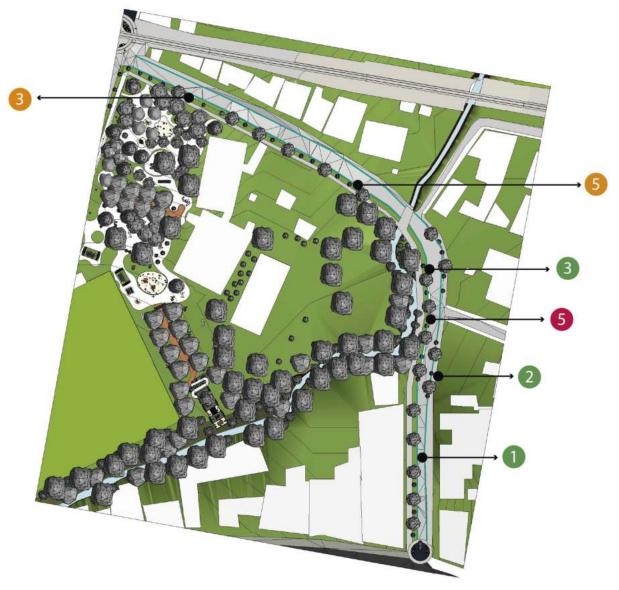
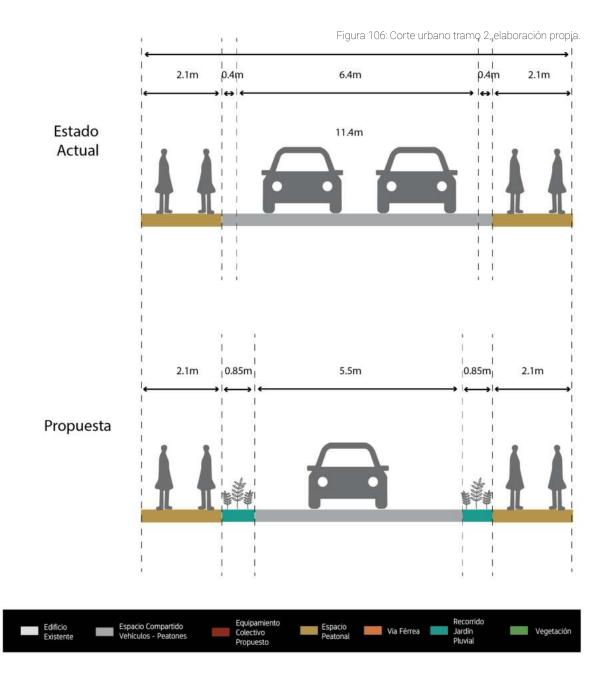


Figura 104: Planta tramo 1, elaboración propia.

VÍA TIPO C SECTOR SUR TRAMO 2





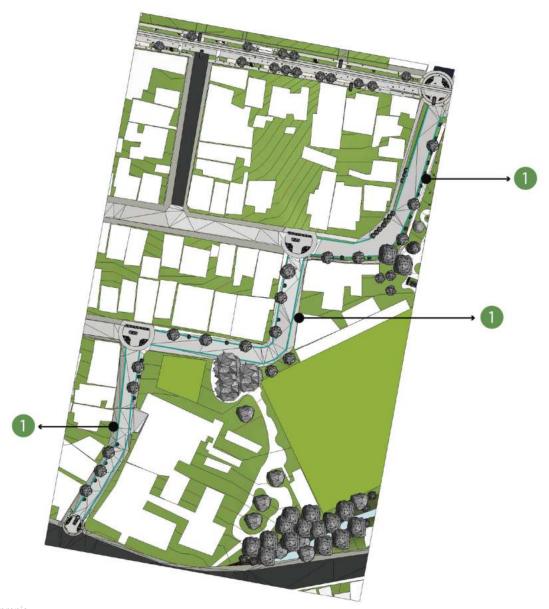


Figura 107: Planta tramo 2, elaboración propia.

#### PUNTO DE CONVERGENCIA TIPO A

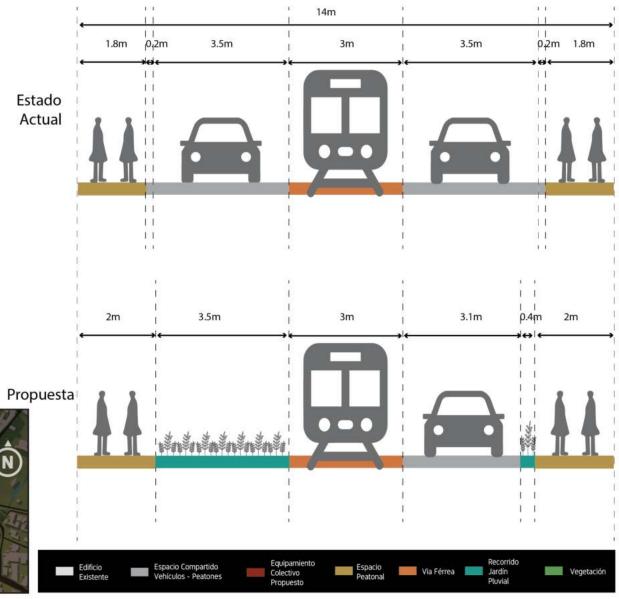




Figura 110: Isométrico punto A, elaboración propia.

Figura 112: Corte urbano punto B, elaboración propia.

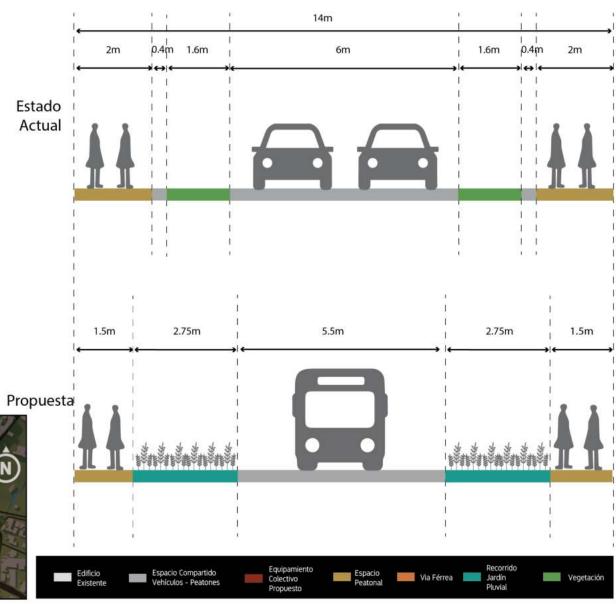
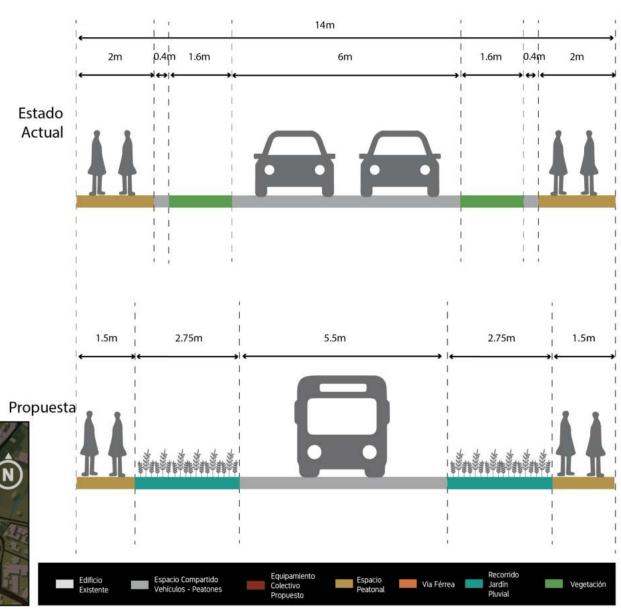




Figura 113: Isométrico punto B, elaboración propia.

#### PUNTO DE CONVERGENCIA TIPO C

Figura 115: Corte urbano punto C, elaboración propia.



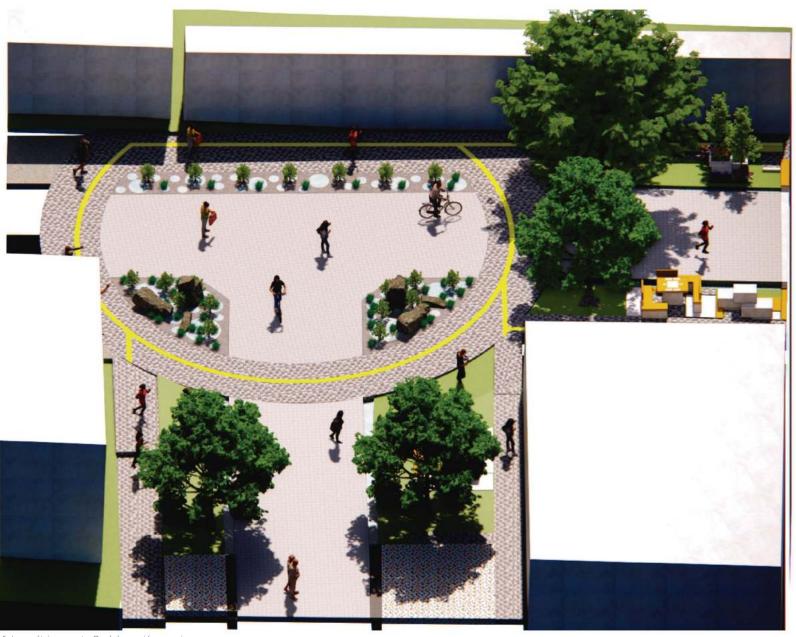
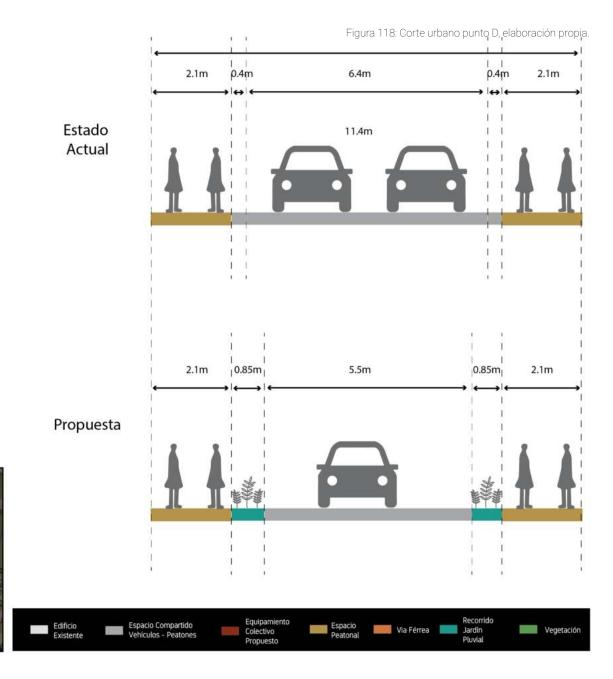


Figura 116: Isométrico punto C, elaboración propia.

### PUNTO DE CONVERGENCIA TIPO D





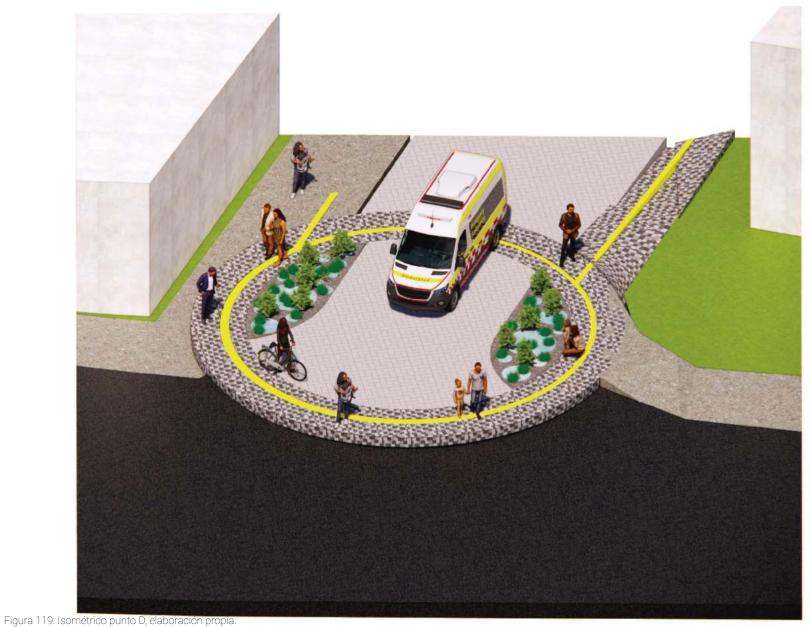




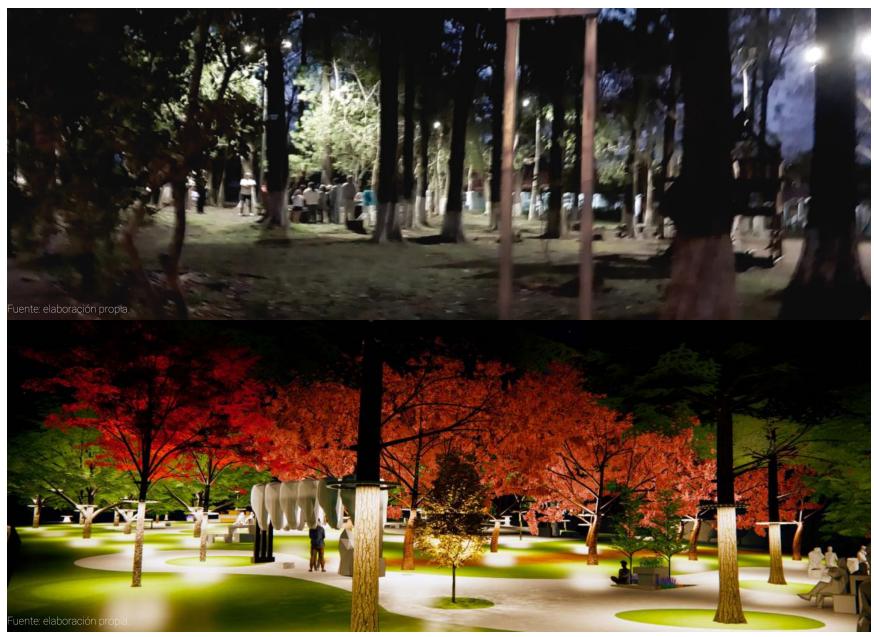




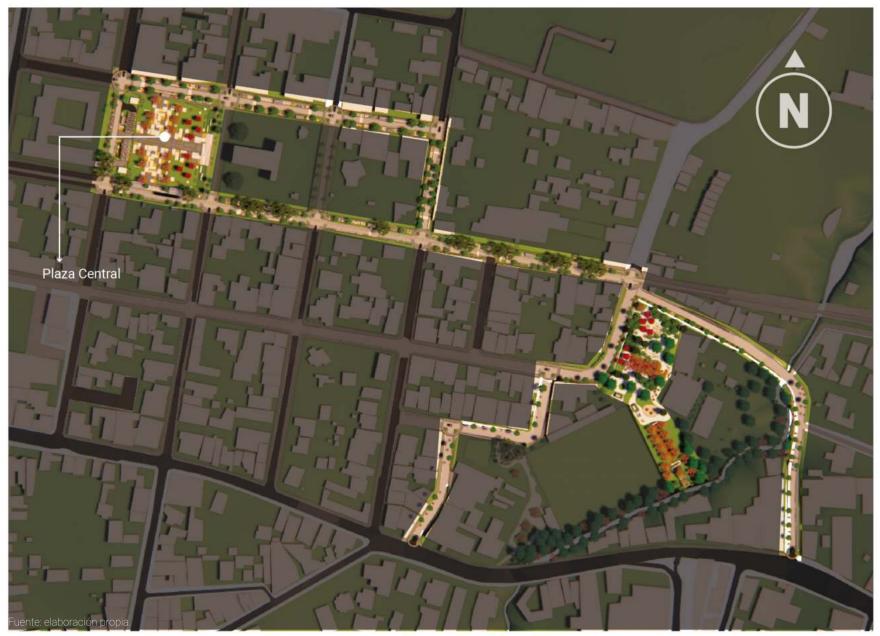


Figura 120: Planta propuesta Parque Pentecostés.













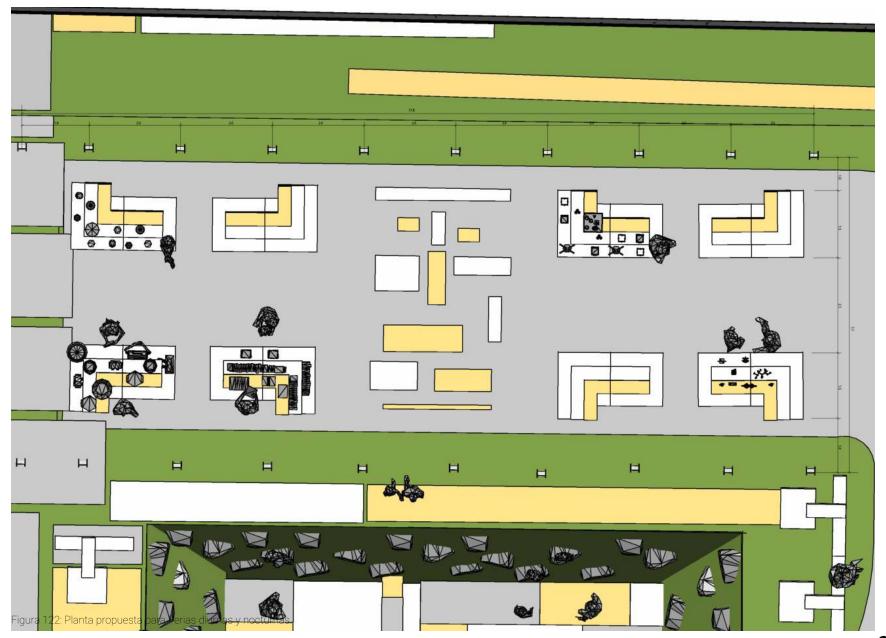












# PARQUEO PÚBLICO SUBTERRÁNEO

Las calles a intervenir actualmente son saturadas por carros estacionados que no consiguen donde aparcar, por ello se propone una edificación subterránea en la plaza central para que de manera pública los vehículos puedan ubicarse en una zona donde no interfieran con el desenvolvimiento del peatón en el espacio público.



Figura 125: Planta de techos para propuesta arquitectónica de parqueo subterráneo.



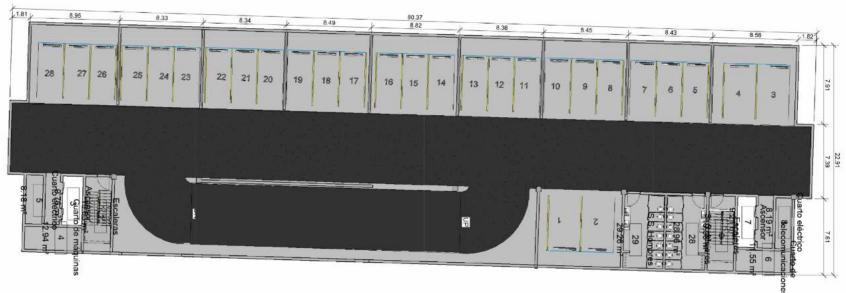


Figura 127: Planta primer nivel subterráneo para propuesta arquitectónica de parqueo subterráneo.

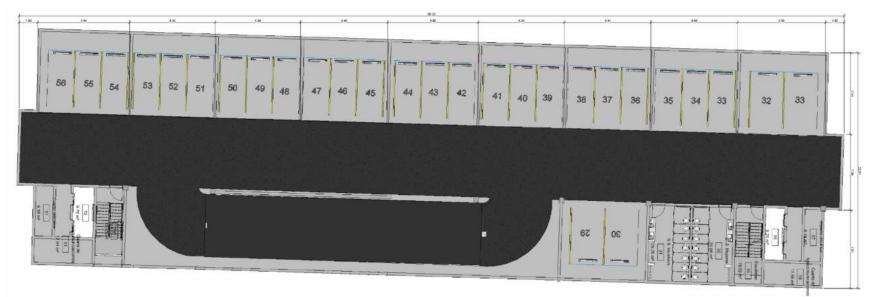


Figura 128: Planta segundo nivel subterráneo para propuesta arquitectónica de parqueo subterráneo.

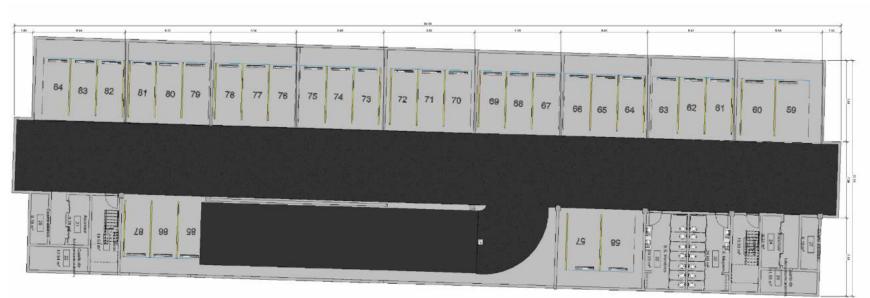


Figura 129: Planta tercer nivel subterráneo para propuesta arquitectónica de parqueo subterráneo.



Figura 130: Planta en perspectva del primer ivel subterráneo para propuesta arquitectónica de parqueo subterráneo.

# **ESTACIÓN DEL TREN**

Actualmente existe una parada de tren al costado sur de la plaza central, el cual se propone rediseñar con el fin de integrarlo a la propuesta urbana y armonizar la estadía y transitabilidad en este.

Lanuevapropuesta de materiales donde se integran la madera, la piedra y el concreto permiten una unidad en el lenguaje del equipamiento de la zona además de armonizar su relación visual con el edificio patrimonial más relevante e icónico de la zona, es decir, con la iglesia que se visualiza al fondo de la foto actual del sitio.









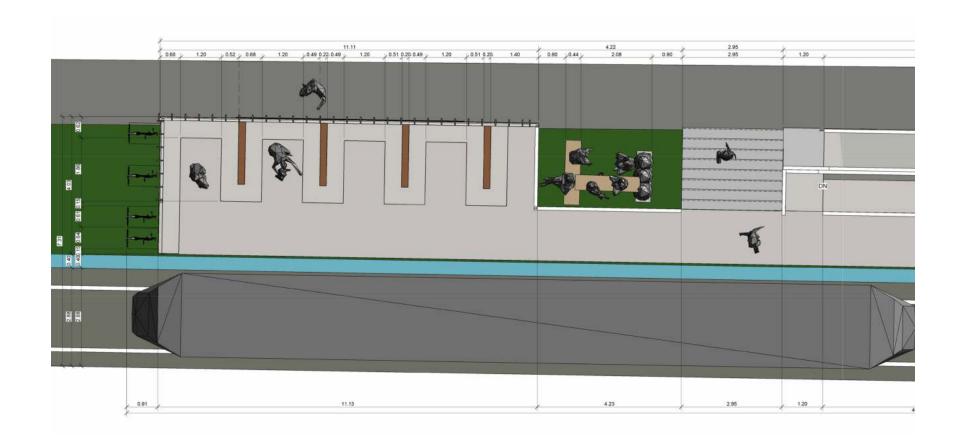


Figura 132: Planta propuesta para la estación del tren.

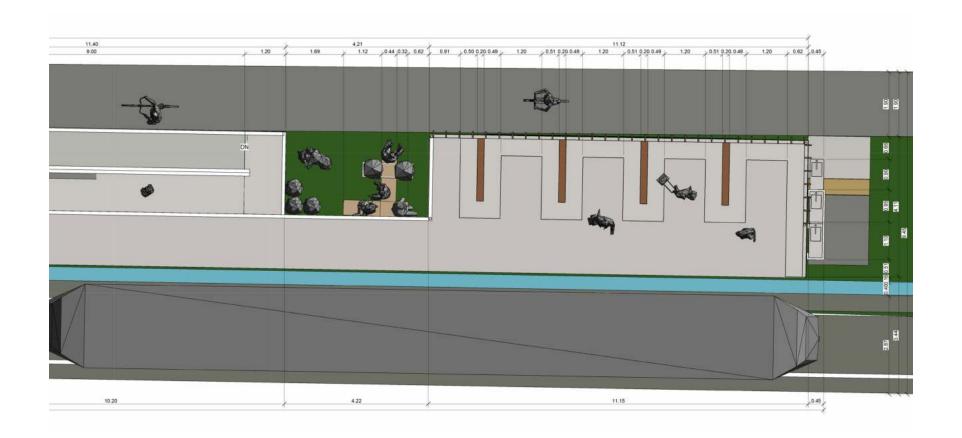










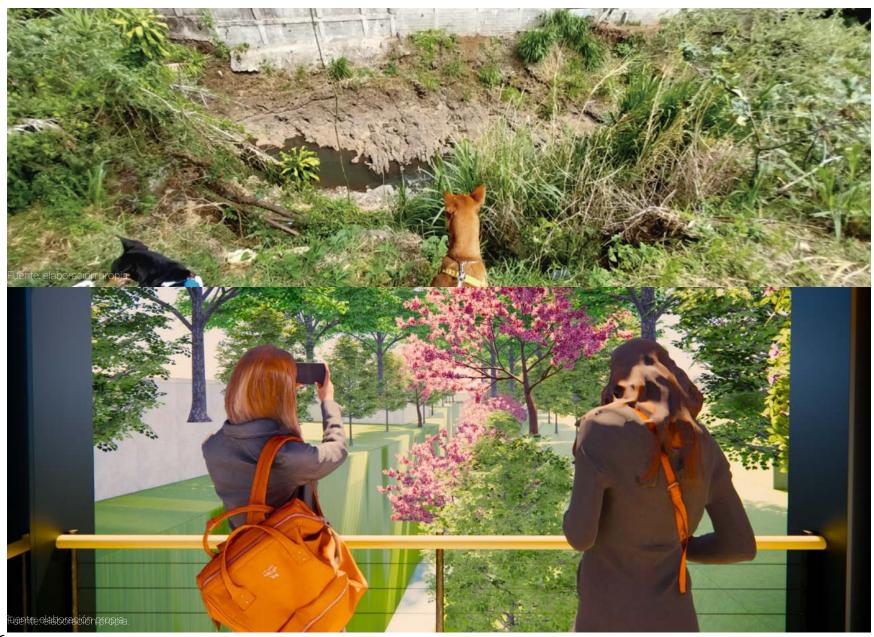
Figura 134: Planta propuesta para el mirador hacia el río Burío.













En el primer kiosco se encuentra una infraestructura fija que forma parte del equipamiento colectivo donde pequeños emprendimientos podrán instalarse de manera permanente pagando un alquiler a la municipalidad. Son compactos y minimalistas con el fin de aprovechar el espacio urbano y la vida pública. Así mismo el mobiliario que posee permite que hayan estancias para comer y la concentración etérea.

Su cubierta es un nicho de protección climática y permite la recolección de agua llovida que es trata en los jardines pluviales. La instalación de dicho kiosco también es un soporte para la colocación de paneles solares para reducir el consumo en el alumbrado público.



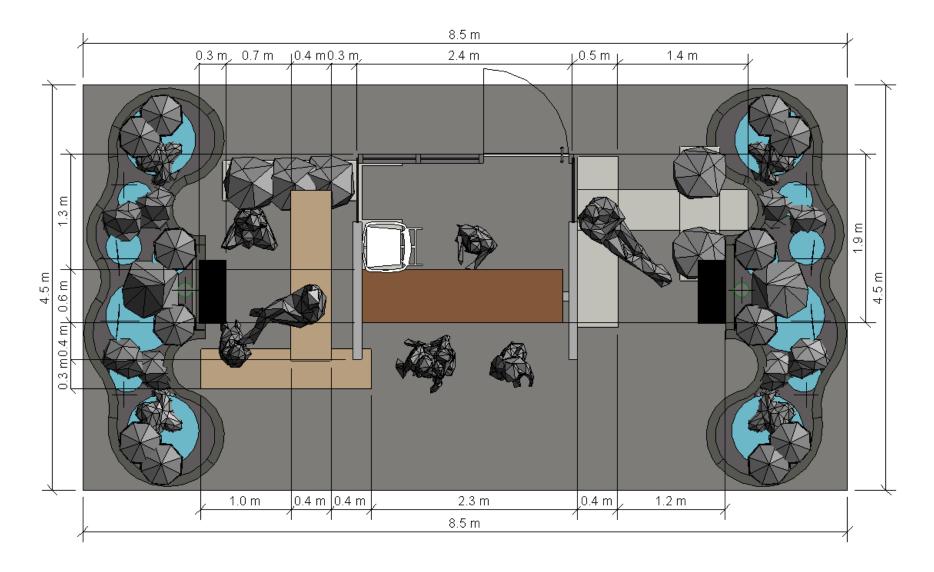


Figura 137: Planta propuesta para el primer kiosco.

Su importancia radica en la integración de espacios varios en la propuesta urbana, abasteciendo necesidades femeninas de manera especial como lo es el cuarto de lactancia, ya que este equipamiento como se ha sido subestimado a lo largo de los años.

También posee servicios sanitarios públicos que están ubicados en dos puntos específicos dentor del parque Pentecostés y la plaza central. Son diseñados con las dimensiones mínimas de la ley 7600 para garantizar un espacio urbano público y accesible de manera universal.

Otros espacios que posee son los bebederos, alquiler de bicicletas y puestos de información tecnológica. Estos últimos están ubicados en otros kioscos a lo largo del recorrido, principalmente en cada hito, donde la población habitante, transeúnte y turista pueda consultar información histórica, cultural, educativa, geográfica, social, económica y ambiental sobre el punto visitado.



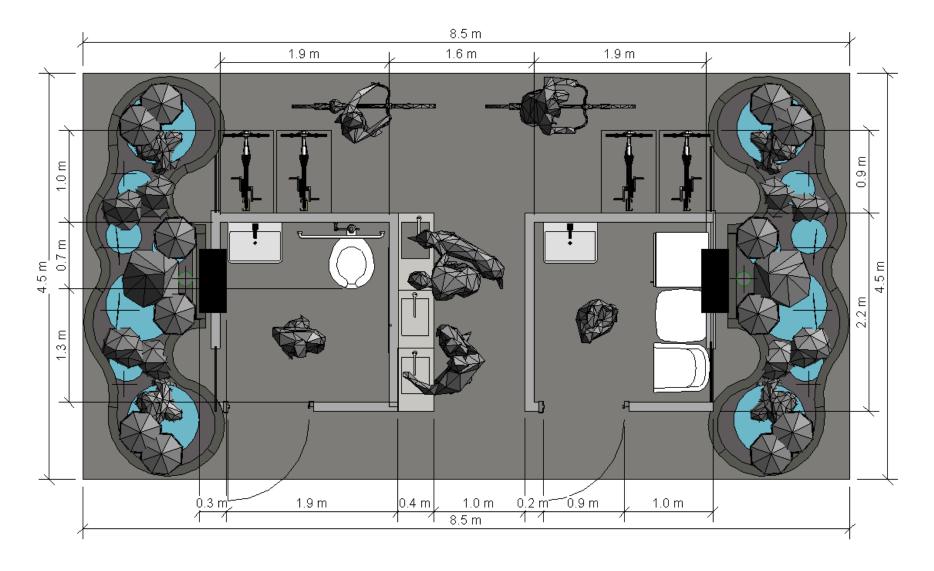


Figura 139: Planta propuesta para el segundo kiosco.

Aparte de la parada del tren, también está la parada del bus al costado norte de la plaza central, de igual manera se propone una solución alterna donde se rediseña dicha parada en donde se integra el uso del arquiler/parqueo de bicicletas y tomas de agua pública.

Las tomas de agua pública se diseñaron con la intención de abastecer a la mayor cantidad de gente según las necesidades particulares, por ello poseen tres niveles, el primero está con la dimensión estándar, el segundo está más bajo para que los niños o personas en sillas de ruedas puedan acceder de manera independiente y el tercero está a un nivel más cerca del piso para aquellos que llevan a sus mascotas o inclusive para los perros y gatos callejeros.

El conteo de medios de transporte se identificó que tanto en horario laboral como en tiempo libre el uso de la bicicleta es uno de los medios de transporte relevantes, de allí surge la propuesta de estableces puntos de alquiler y parqueo de bicicleta.





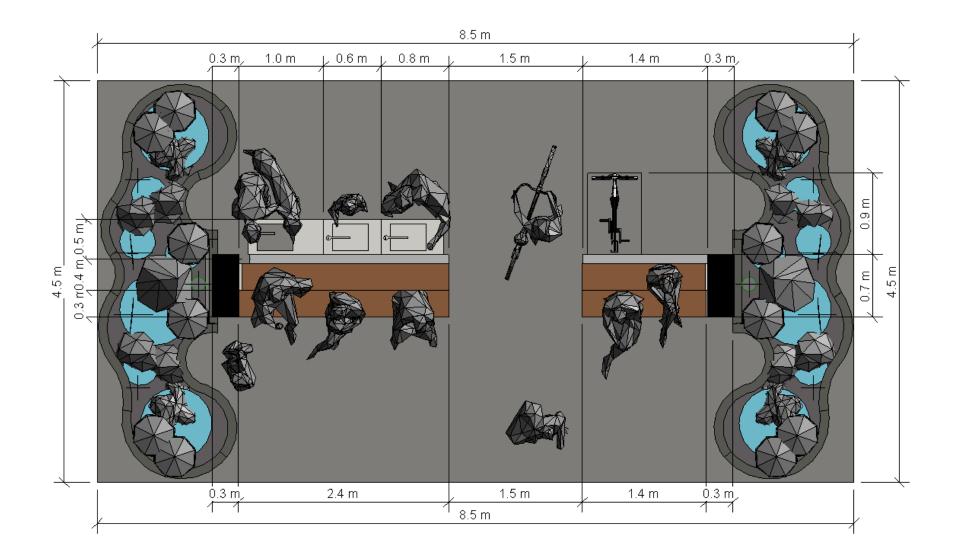


Figura 141: Planta propuesta para el tercer kiosco.

estancias Son donse mezclan usos del primer kiosco con la del quinto kiosco, es decir usa tres modalidades diferentes para atraer negocios de manera permanente y temporal. Además, poseen la flexibilidad de ser nichos culturales donde el intercambio cultural es otra actividad que se le permite al usuario en diversas temporalidades.

A nivel urbano, se considera un punto de convergencia por ser un foco que concentra diferentes actividades sociales y económicas en diferentes lapsos de tiempo.



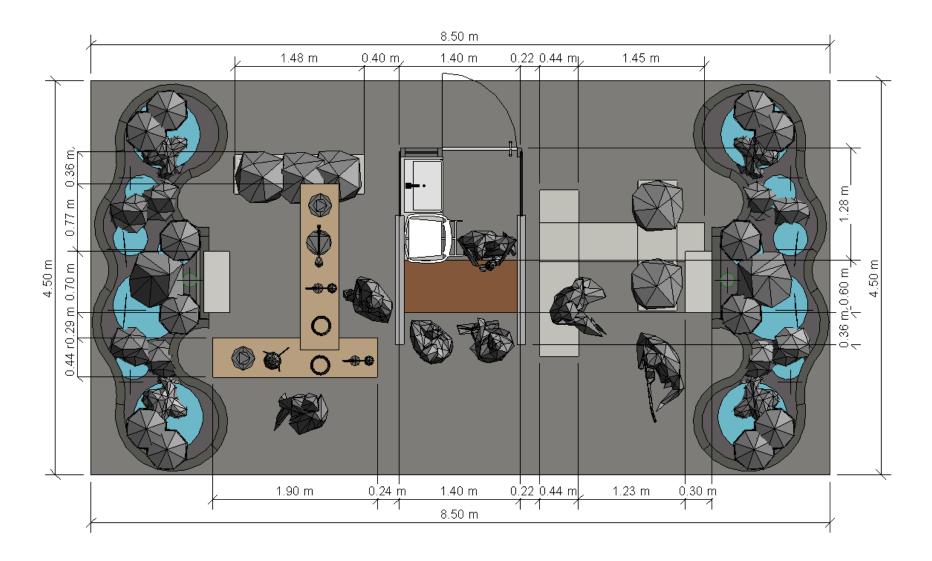


Figura 143: Planta propuesta para el cuarto kiosco.

#### KIOSCO 5

Son estancias con mobiliario fijo que permiten una mayor flexibilidad del espacio, ya que pueden ser bancas cuando están desocupadas o pueden ser mesas de exhibición de productos temporales donde las PYMES puedan apropiarce del espacio público en diferentes épocas del año. Su diseño se enfoca en un juego de niveles para una mayor adaptabilidad.

Así mismo, son espacios de estancia para ventas informales como las ventas ambulantes, ventas de lotería, ventas de copos, entre otro. El mobiliario está diseñado apartir de la variedad y flexibilidad de usos por sus desfases y modulación de figuras geométricas.



Fuente: elaboración propia.

Figura 144: Isométrico propuesto para el quinto kiosco.

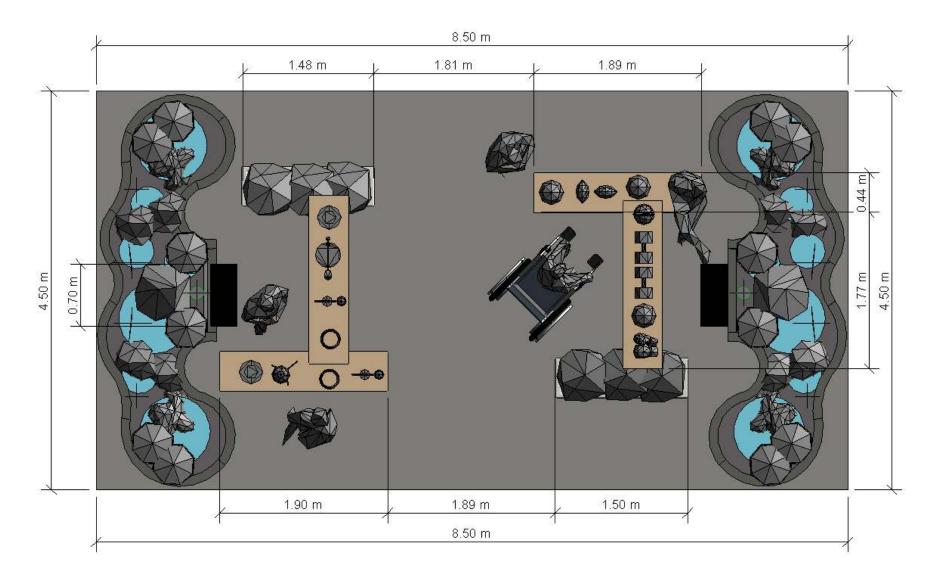


Figura 145: Planta propuesta para el quinto kiosco.

### KIOSCO 6

Este último es similar al primero, sin embargo, su diferencia radica en la variedad del mobiliario ya que permite la generación de bolsas de actividad como eventos efímeros.



328

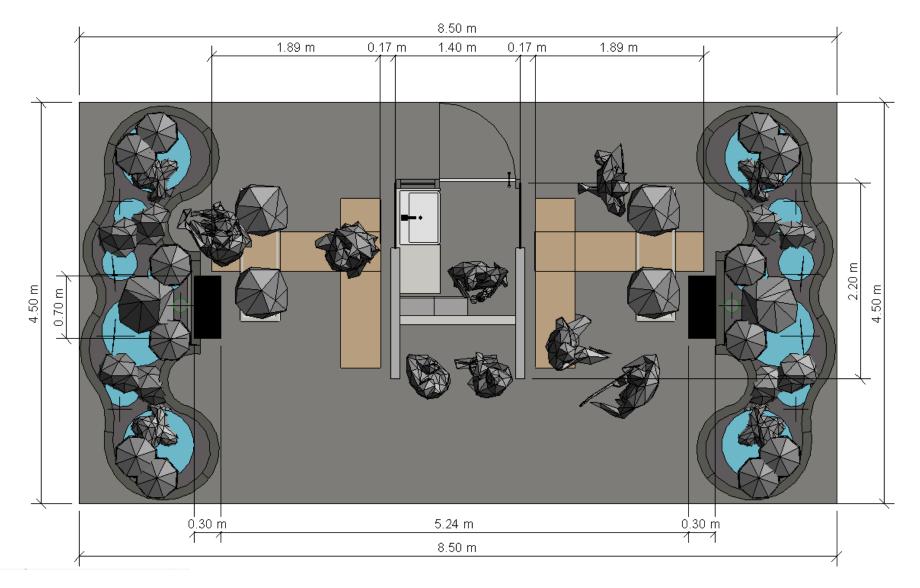


Figura 147: Planta propuesta para el sexto kiosco.

# **ÁREA LÚDICAS**

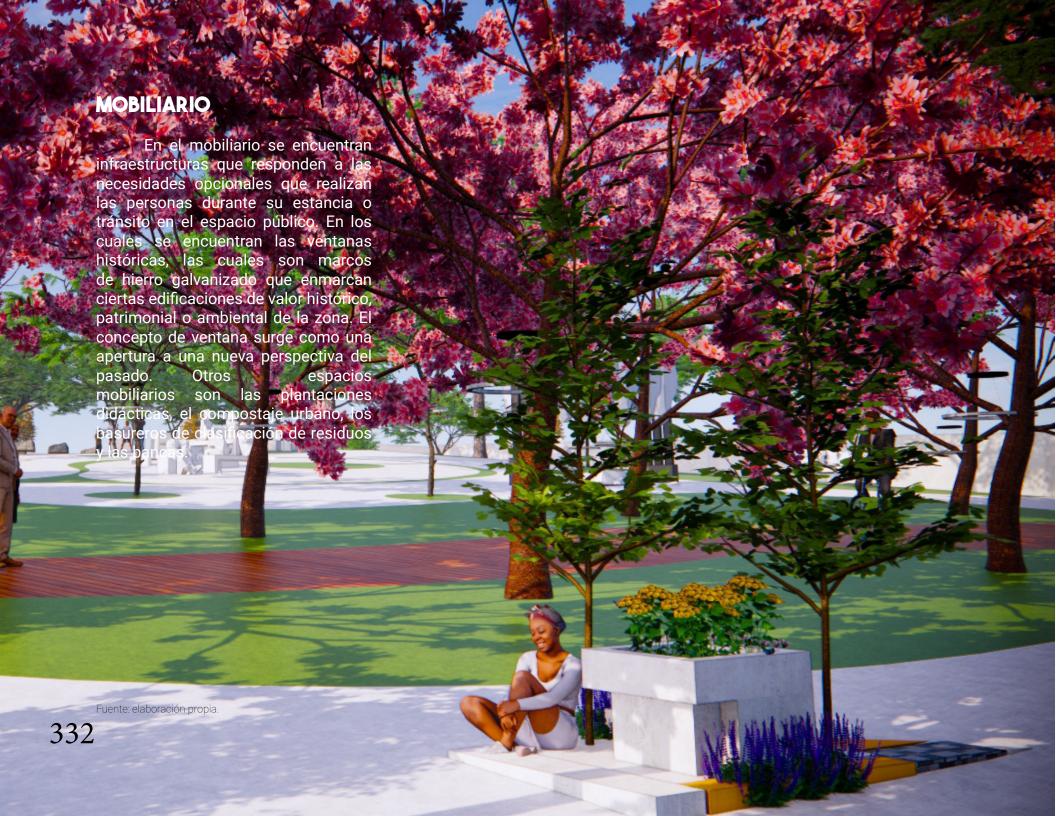
Son espacios de estancia y recreación principalmente para los niños donde pueden utilizar diferentes texturas, jugar con los niveles y demás actividades diferentes donde desarrollen el uso de los sentidos en un espacio publico mientras socializan con otros infantes.



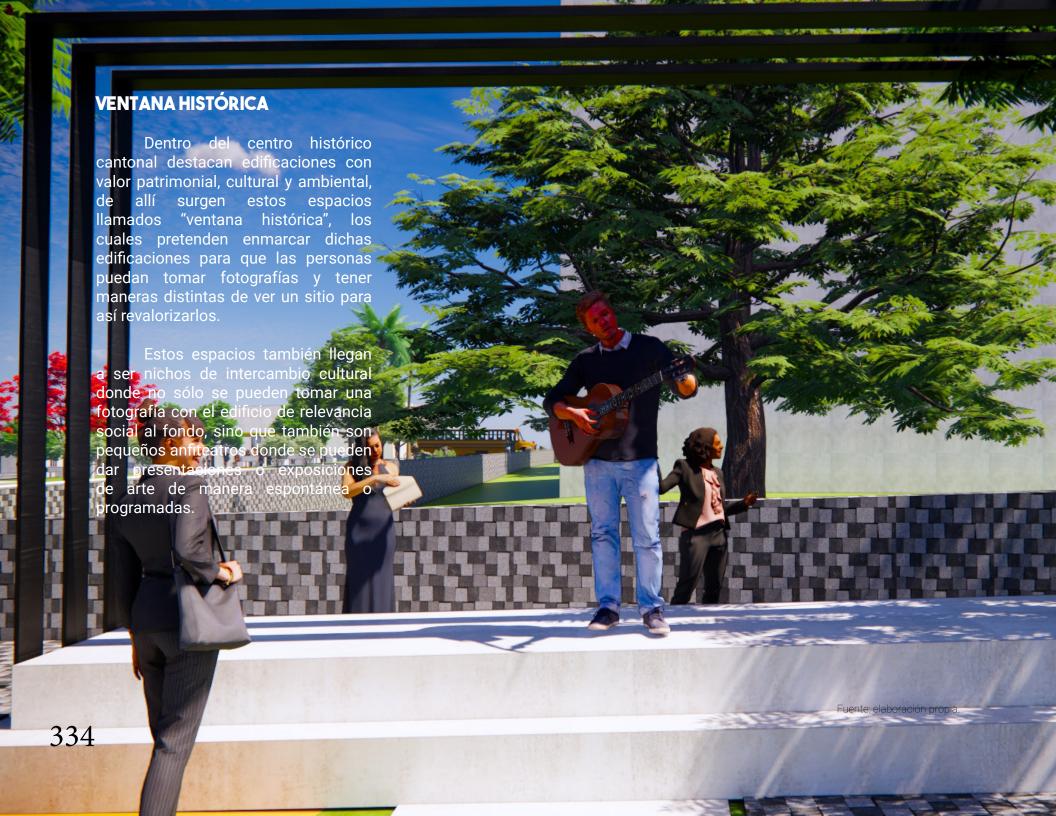


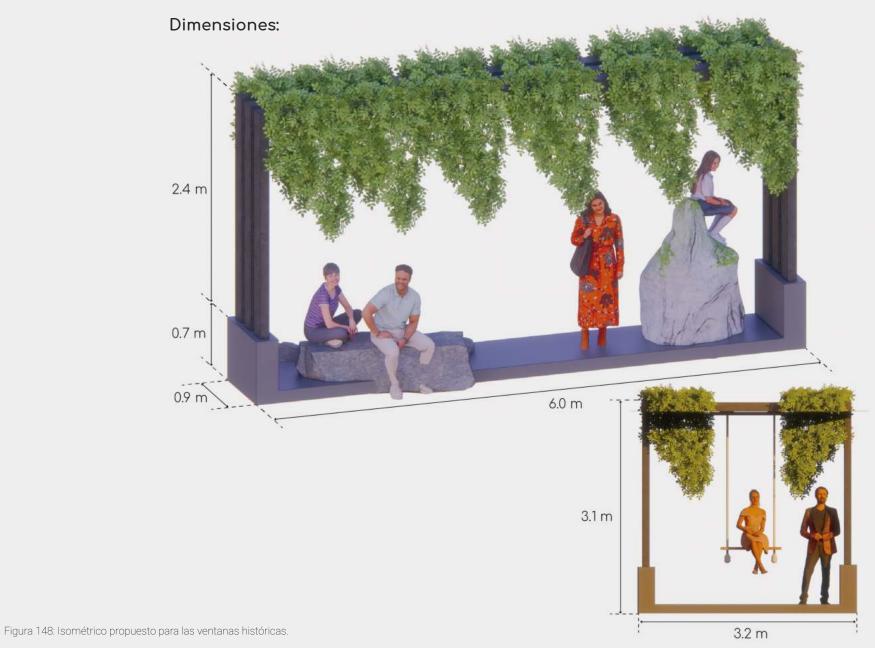


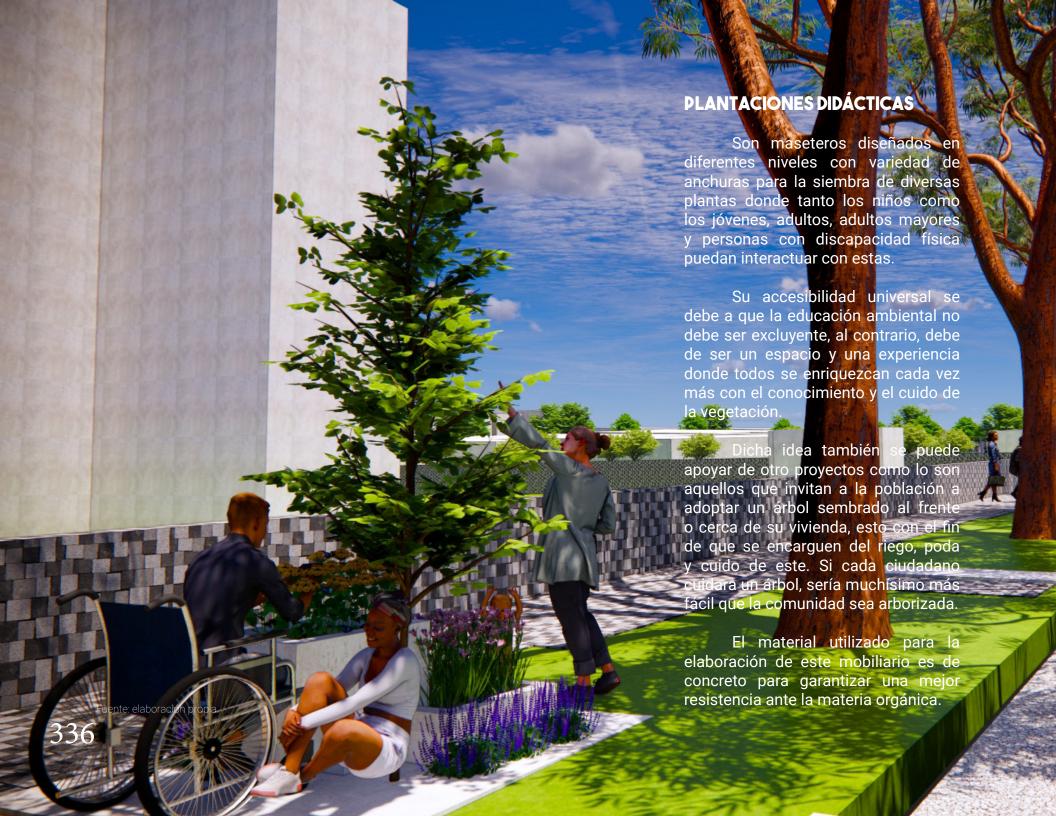


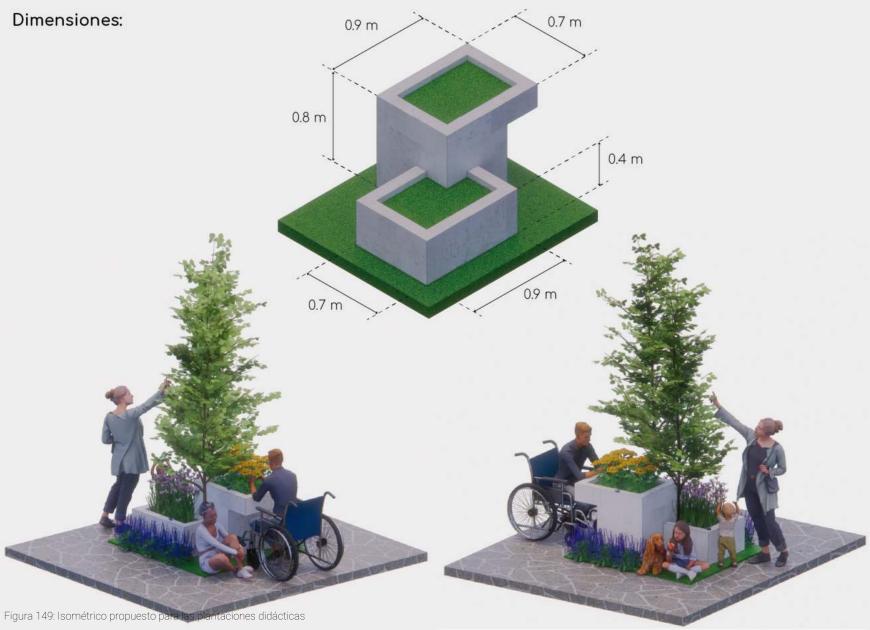




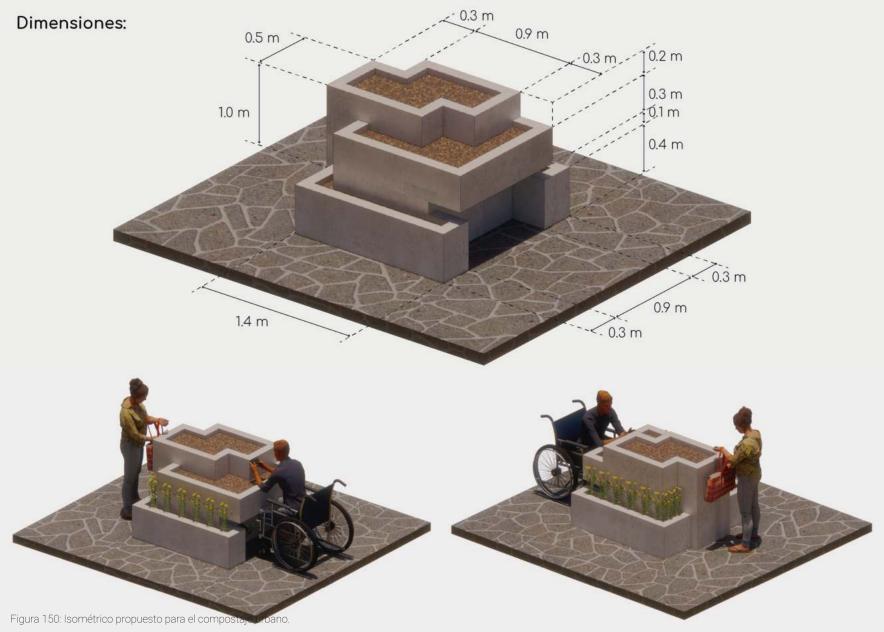




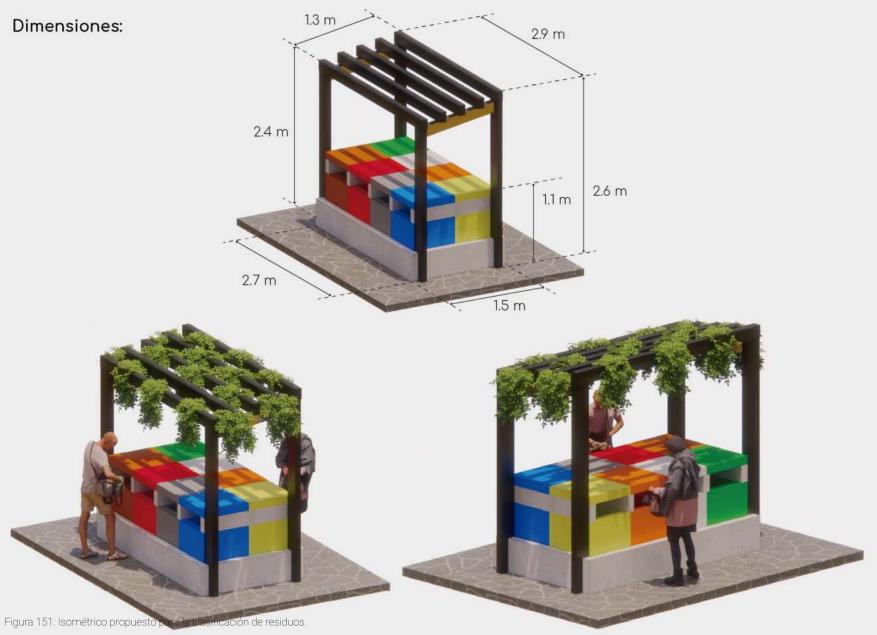




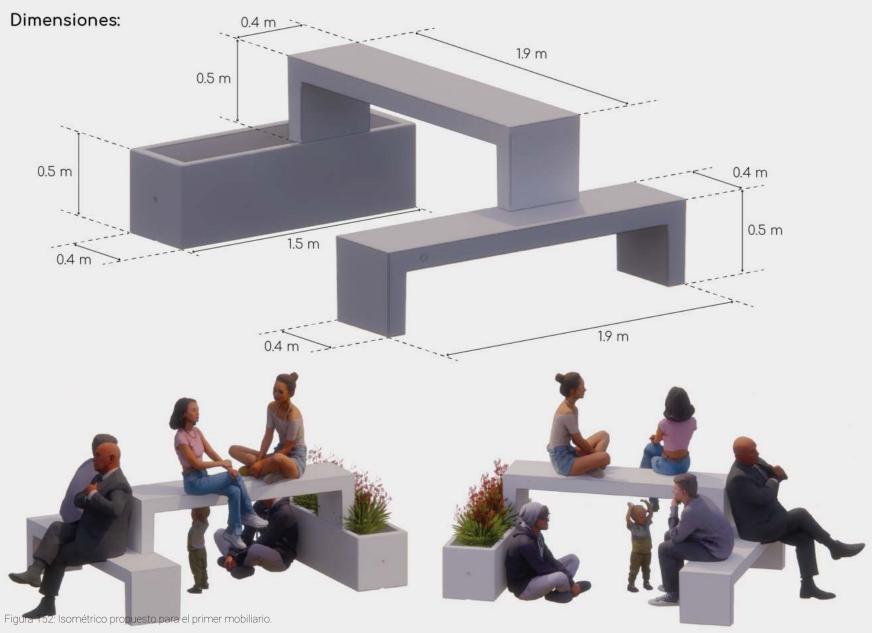




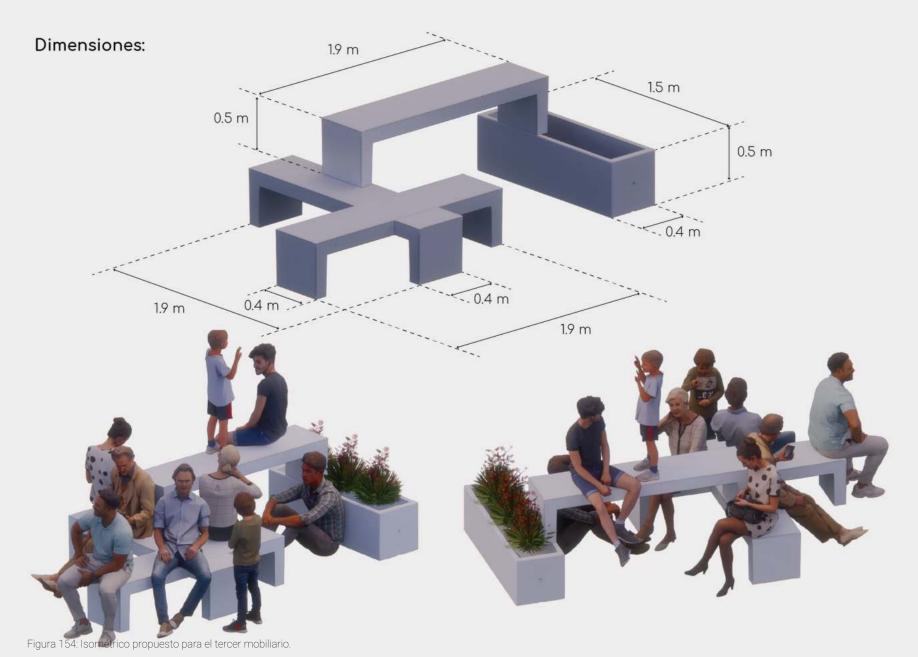












# IV.VI. ESTIMACIÓN DE COSTOS

INTERVENCION	Cantidad	Unidad	Costo unitario	Subtotal	TOTAL / ACTIV.
SUPERFICIES Y ELEMENTOS					
Demoliciones generales	7 200,00	m²	<b>¢</b> 9 051,00	¢65 167 200,00	
Rellenos de nivelación	600,00	m <sup>3</sup>	¢26 932,50	<b>¢</b> 16 159 500,00	
Demarcación	1,00	gb	¢2 047 500,00	<b>¢</b> 2 047 500,00	
Construcción de acera	11 050,40	m²	¢38 430,00	¢424 666 872,00	
Construcción de rampas	27,00	m²	¢38 430,00	¢1 037 610,00	
Bahía permeable	614,00	m²	¢44 730,00	<b>¢</b> 27 464 220,00	
Construcción de transiciones peatonales	6,00	un	<b>¢</b> 143,33	<b>¢</b> 859,95	
Loseta táctil	480,00	ml	¢33 075,00	¢15 876 000,00	
Construcción de Jardineras	56,25	m²	¢10 395,00	¢584 718,75	
paisajismo	18 000,00	m²	¢13 230,00	¢238 140 000,00	
Drenaje Urbano Sostenible	1 229,25	m²	¢69 090,00	¢84 928 882,50	
Banca cubo	6,00	un	¢55 335,00	¢332 010,00	
Banca concreto rectangular	38,00	un	¢200 865,00	¢7 632 870,00	
Cordón de caño	192,00	m²	¢25 725,00	¢4 939 200,00	
Estacionamiento de bicicletas	3,00	un	¢472 500,00	¢1 417 500,00	
Bolardos	18	un	¢47 932,50	¢862 785,00	
iluminación led solar	62	un	<b>¢</b> 1 050 000,00	¢65 100 000,00	
TOTAL					¢956 357 728,20
				administración (12%)	¢114 762 927
				estudios topo, AP, PC (69	¢57 381 464
				permisos y presupuesto	¢23 908 943
				maestro de obras (4%)	¢38 254 309
				equipo (4%)	¢38 254 309
				impre∨istos (3%)	¢28 690 732
				IVA (13%)	¢39 162 849
	TOTAL OBRA	DEMOSTRATIVA			¢1 296 773 261,55







La siguiente sección presenta las conclusiones generales finales del proyecto final de graduación elaborado en este documento. Además de las diferentes referencias bibliográficas citadas con anterioridad a lo largo del trabajo, los anexos que son las diferentes herramientas de recolección de datos como el formulario que se usó en el cuestionario, las tablas que se usaron de plantilla durante las diferentes horas y días en el conteo de personas, animales y medios de transporte y por último el material que se empleó durante los talleres tanto con los adultos mayores como con los infantes.

# CONCLUSIONES GENERALES

El proceso de investigación del presente proyecto final de graduación inicia con el objetivo de articular las áreas verdes de recreación junto con las edificaciones de mayor valor histórico para generar un circuito de identidad donde el espacio público es la clave para la regeneración del centro cantonal de Flores.

La metodología de trabajo empleada abarcó todos y cada uno de los objetivos establecidos con anterioridad, donde se demostró que a partir del diagnóstico del primer objetivo específico y de las características y actividades de los habitantes del segundo se da paso a la propuesta que cumple con el tercer y último objetivo.

Diversificar el programa solventando las necesidades desde lo económico, social, ambiental y urbano son una guía efectiva para llegar a soluciones precisas. El paso que sigue es ponerlo en práctica para evaluar la presición de dicha propuesta, ya que como todo espacio público sus fortalezas, debilidades, oportunidades

y amenazas están en constante evolución.

Para ello, el trabajo colaborativo entre las diferentes entidades tanto públicas como privadas es de suma relevancia, ya que como comunidad se requiere del aporte que todos y cada uno pueda brindar desde lo más pequeño hasta lo más grande.

Finalmente, el proceso de diagnóstico no fue lineal, ya que tanto el primero como el segundo objetivo fueron desarrollados de manera paralela donde los tallers, los conteos, los cuestionarios, las recolección de datos secundarios y las observaciones fueron herramientas que enriquecieron ambos apartados.

El valor de la presente investigación radica en la articulación con proyectos y programas vigentes para que desde pequeñas fases se llegue a concretar un conjunto de cambios positivos que regeneren el espacio público que ha sido menos preciado y se ha estado deteriorándo a lo largo de los años.

El presente proyecto final de graduación realizado determina que las condiciones físicas actuales del centro cantonal de Flores permite el planteamiento de pautas de diseño a partir de la elaboración del FODA general y su integración, ya que al integrarlo se obtienen las categorías, metas, estrategias y acciones necesarias para potenciar la regeneración de la zona junto con sus lineamientos y los aspectos formales de diseño. Ahora bien. existe un predominio del género masculino en la apropiación y el uso del espacio público a diferentes horas del día mientras que las actividades que predominan son las actividades necesarias, ya que el actual programa urbano limita la oferta de actividades opcionales que inviten a la población a prolongar su estadía. Por ello, la propuesta de diseño urbana viene a brindar una mayor oferta de actividades opcionales para la población habitante y transeúnte donde puedan apropiarse del espacio público, cuidarlo y conservarlo en pro de la calidad de vida comunal donde las áreas verdes de recreación se articulen e integren las edificaciones de valor histórico - patrimonial reforzando la identidad de la zona.

En primera instancia se corroboró que efectivamente el vehículo privado predomina sobre los otros medios de transporte lo que implica una reubicación de estos tanto a nivel de parqueos como a nivel de circulación para propiciar al peatón y fomentar el uso de medios de transporte alternativos. Fomentar la apropiación del peatón en las vías para aumentar la cantidad y calidad del espacio público donde se consoliden espacios de convergencia social y se revaloricen los hitos urbanos. Apoyar a las PYMES con el intercambio de bienes y servicios,

conectar los comercios actuales y reactivar la vida tanto diurna como nocturna con mixticidad de usos en un mismo espacio permiten aumentar el rendimiento económico actual. Aumentar las áreas verdes con arborización, drenajes pluviales, espacios de protección climática y espacios de protección climática permiten reforzar la educación ambiental comunal donde se contrarreste el aumento de la contaminación ambiental, sonora e hídrica. Islas de calor., la escaza cobertura vegetal, la desarticulación entre áreas verdes y el mal manejo de los residuos.

En segundo lugar, el aumento de la inseguridad se da por la falta de iluminación nocturna y por el abandono de los espacios subutilizafos con escaza oferta urbana, para contrarrestarlo se diversifica el programa solventando las necesidades desde lo económico, social, ambiental y urbano como una guía para llegar a soluciones más certeras. El predominio de la población masculina en horario matutino evidencia la inequidad de los espacios urbanos donde la oferta de actividades tanto necesarioas como opcionales debe dirigirse en la obtención de diversos tipos de personas de manera inclusiva. Además de brindar una mavor oferta laboral local para disminuir la fuga de las personas en el sector laboral y concentrar la reactivación económica dentro del cantón.

Por útlimo, el trabajo colaborativo entre las diferentes entidades tanto públicas como privadas es de suma relevancia, ya que como comunidad se requiere del aporte que todos y cada uno pueda brindar desde lo más pequeño hasta lo más grande donde se trabaje

en el marketing urbano para revalorizar la imagen del cantón y atraer a las personas que prolongen su estadía aumentando los espacios de convergencia integrados en el diseño paisajístico de la zona, es decir, el valor de la presente investigación radica en la articulación de proyectos y programas vigentes con los propuestos para que desde pequeñas fases se llegue a concretar un conjunto de cambios positivos que regeneren el espacio público reforzando la identidad de la zona.

# REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía de Manizales. (2015). Plan de ordenamiento territorial de Manizales. Diagnóstico integral del territorio. Área Urbana. https://www.manizales.gov.co/RecursosAlcaldia/201505201531145191.pdf
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (20 de octubre de 1995).

  Ley 7555 Ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica.

  La Gaceta № 199. https://www.patrimonio.go.cr/quienes\_somos/
  legislacion/decretos/Ley%20N%C2%B0%207555%20Ley%20
  de%20Patrimonio%20Historico%20Arquitectonico%20de%20
  Costa%20Rica.pdf
- Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica. (9 de abril del 2021). Ley № 9976: Movilidad peatonal. http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/4535/L-9976.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Bazant, J. (2013). Manual de diseño urbano. México: Trillas.
- Calderón, L. (16 de julio del 2021). Creando ciudades inclusivas, seguras y saludables. Caso de estudio: movilidad y transporte en el distrito Catedral nodo de integración en Plaza González Víquez. Viceministerio de Transportes y Seguridad Vial. http://repositorio.mopt.go.cr:8080/xmlui/bitstream/handle/123456789/4631/Entrega%20final%20curso%20Lizeth%20Calder%C3%B3n%20Brenes.%20Costa%20Rica.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Caneva, M.; Flores, J. (2018). Criterios de localización de estaciones intermodales: propuesta para el Área Metropolitana de Caracas. https://www.researchgate.net/publication/329238737\_Criterios\_de\_localizacion\_de\_estaciones\_intermodales\_propuesta\_para\_el\_Area\_Metropolitana\_de\_Caracas
- Caragliu, A.; Delbo, C.; Nijkamp, P. (2009). Smart Cities in Europe. Paper presented at the 3rd 477 Central European Conference in Regional Science. (CERS). https://www.researchgate.net/publication/294580768\_Green\_Cities\_-\_Urban\_Planning\_Models\_

#### for\_the\_Future

- Chang, G. (2010) Patrimonio cultural: diversidad en nuestra creación y herencia. Ministerio de Cultura y Juventud. Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural. Imprenta Nacional. San José, Costa Rica. https://www.patrimonio.go.cr/biblioteca\_digital/publicaciones/2010/patrimonio\_cultural\_02.pdf
- Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos (CFIA). (2020). Guía para el diseño y la construcción del espacio público en Costa Rica. San José, Costa Rica.
- Consejo Nacional de Rehabilitación y Educación Especial (CNREE). Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica (CFIA). (2010). Guía Integrada para la Verificación de la Accesibilidad al Entorno Físico. https://cfia.or.cr/descargas\_2013/formacion\_profesional/guia\_integrada\_para\_la\_verificacion\_de\_accesibilidad\_al\_espacio\_fisico.pdf
- Curtis, C. (2012). Delivering the "D" in transit-oriented development. Examining the town planning challenge. The Journal of Transport and Land Use. https://www.jtlu.org/index.php/jtlu/article/view/292/261
- Dalsgaard, A. M. (21 de febrero de 2013). The Human Scale. [Documental; video online]. Signe Byrge Sorensen. https://www.youtube.com/watch?v=YGa4r8taw04&ab\_channel=EduardoFunes
- Espinosa, E. (2013). Distancias caminables: redescubriendo al peatón en el diseño urbano. México: Trillas.
- Fundación Renovables. (noviembre 2020). Movilidad sostenible en entornos urbanos. Estrategias de diseño e implantación de ejes de movilidad sostenible para la mejora de la habitabilidad de los barrios y las ciudades. https://fundacionrenovables.org/wp-content/uploads/2021/04/2020-MEMORIA-PROYECTO-4-Movilidad-sostenible.pdf
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. ONU Habitat, por un mejor futuro urbano. Traducido por: Juan Décima. https://docs.google.com/

- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Metodología de la Investigación. Sexta edición. México D.F.: https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf
- Lázaro, F. (12 de mayo del 2016). Regeneración urbana. ONU HABITAT, por un mundo mejor. Carabanchel, Madrid: https://unhabitat.org/sites/default/files/documents/2019-06/urban\_regeneration.pdf
- Manea, G.; Vijulie, I.; Matei, E.; Tirla, M.; Cocos, O. (2014). Green cities: urban planning models of the future. https://www.researchgate.net/publication/271587798\_GREEN\_CITIES\_-\_URBAN\_PLANNING\_MODELS\_OF\_THE\_FUTURE
- Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE). (2016). Regulación del Programa Nacional de Corredores Biológicos. Decreto N° 40043. https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\_texto\_completo.
- Municipalidad de Flores. (2023). Historia [Fotografía]. https://flores.go.cr/canton-de-flores/historia/
- Muñiz, N.; Cervantes, M. (2010). Marketing de ciudades y "place branding". Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales. https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3315254.pdf
- Murillo, M. (2014). Plan de conservación y desarrollo vial de la municipalidad de Flores. Unidad Técnica Gestión Vial Municipal de Flores. https://flores.go.cr/municipalidad/planes-y-proyectos/
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (4 de agosto de 1987). Desarrollo y cooperación económica internacional: medio ambiente. Asamblea General. https://www.ecominga.uqam.ca/PDF/BIBLIOGRAPHIE/GUIDE\_LECTURE\_1/CMMAD-Informe-Comision-Brundtland-sobre-Medio-Ambiente-Desarrollo.pdf
- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2018). La Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenibles. Una oportunidad para América Latina y el Caribe. https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/40155/24/S1801141\_es.pdf

- Schjetnan, M., Calvillo, J., Peniche, M. (2010). Principios básicos del diseño urbano ambiental. México: Limusa.
- Solano J. y Villalobos, R. (sin fecha). Regiones y subregiones climáticas de Costa Rica. Instituto Meteorológico Nacional, Gestión de Desarrollo. https://www.imn.ac.cr/documents/10179/20909/Regionalizaci%C3%B3n+clim%C3%A1tica+de+Costa+Rica
- Unión Nacional de Gobiernos Locales (UNGL). (2020). Proyecto MUEVE: Movilidad sostenible, Urbanismo, Equipamiento, Valoración del espacio público, Enverdecimiento y equidad. https://www.ungl.or.cr/index.php/areas-de-gestion/direccion-de-seguimiento-estrategico-de-proyectos-y-cooperacion-internacional/proyectos-interinstitucionales/proyecto-mueve
- Waterman, T. (2009). Principios básicos de la arquitectura del paisaje. Editorial Nere, S. A.



# **ANEXOS**

# **CUESTIONARIO**

Agradezco de anternano su participación en esta encuesta co parte del Proyecto Final de Graduación llamado "Bulevar Flore Arquitectura y Urbanismo del Tecnológico de Costa Rica. Las de mucha utilidad para conocer la percepción de los habitant actual del espacio público del centro cantonal.	es" de la carrera de respuestas serán anónima
Cambiar cuenta  No compartido	6
* Indica que la pregunta es obligatoria	
Edad *	
0-10 años	
11-20 años	
21-49 años	
○ 50-64 años	
65-80 años	
81 o más años	
Género *	
○ Femenino	
Maculino	
No binario	
Otros:	
¿En cuál distrito vive? *	
San Joaquín	
Barrantes	
Uorente	

_	
_	Estudiante
	Trabajador
	Ama de casa
	Otros:
¿Su	ocupación es del sector público o privado? *
0	Público
0	Privado
¿Su	ocupación lo ejerce en el cantón de Flores? *
0	sí
0	No
_	u respuesta fue no ¿en cuál cantón lo ejerce?
Si si	u respuesta fue no ¿en cuál cantón lo ejerce?
Si si	rapuesta
Si si si Tu re	ispuesta áles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar?
Si si Tu ni	áles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar? Tren
Si si Tu ni	ispuesta áles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar? Tren Bus
Si si Tu ni	ales medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar? Tren Bus Taxi
Si si si Tu re	áles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar? Tren Bus Taxi Buseta (transporte privado)
Si si Tu m	ispuesta ides medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar? Tren Bus Taxi Buseta (transporte privado) Carro (vehiculo propio)
Sisist Ture	áles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar?  Tren  Bus  Taxi  Buseta (transporte privado)  Carro (vehiculo propio)
Si si si Tu rei	isipuesta  ides medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar?  Tren  Bus  Taxi  Buseta (transporte privado)  Carro (vehiculo propio)  Uber/ Didi/ Otras  Motocicleta (vehiculo propio)
Si si si Tu n	áles medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar?  Tren  Bus  Taxi  Buseta (transporte privado)  Carro (vehículo propio)  Uber/ Didi/ Otras  Motocicleta (vehículo propio)  Blicimoto
Sisis	isipuesta  ides medios de transporte prefiere utilizar para ir a estudiar/trabajar?  Tren  Bus  Taxi  Buseta (transporte privado)  Carro (vehiculo propio)  Uber/ Didi/ Otras  Motocicleta (vehiculo propio)

¿Cuánto dura en desplazarse? *	
O-1 hora	
1-2 horas	
2 o más horas	
Estudio/trabajo en casa	
$\label{eq:continuous} \ensuremath{\mathcal{L}} \textsc{Cu\'ales medios de transporte prefiere utilizar para desplazarse en su tiempulibre?}$	*
Tren	
Bus	
Taxi	
Buseta (transporte privado)	
Carro (vehículo propio)	
Uber/ Didi/ Otros	
Motocicleta (vehículo propio)	
Bicimoto	
☐ Bicicleta	
Caminar	
Otros:	

#### Parque Pentecostés

Percepción de los usuarios sobre la estructura física del sitio. La presente sección pretende identificar la valoración de los componentes físicos del parque.

#### Parque Pentecostés, fuente propia



Fuente: elaborado con google forms.

¿Qué tan seguro se siente en el parque de día? *  1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  muy inseguro O O O O O O muy seguro	Si su respuesta fue si ¿Qué días suele visitar la zona?  Entre semana  Fines de semana	¿Considera el mobiliario urbano apropiado para estar o sentarse? *  1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  inexistente O O O O O O O muy apropiado
¿Qué tan seguro se siente en el parque de noche? *  1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  muy inseguro O O O O O muy seguro	Si pudiera cambiar algo del parque ¿Qué cambiaría? *  Tu respuesta  Plaza e Iglesia católica de San Joaquin de Flores	¿Considera que la zona cumple con la ley de accesibilidad universal 7600? *  Si  No
Si tuviera que describirle el parque a alguien que no lo conoce ¿Qué le diría? *  Tu respuesta  ¿Considera el mobiliario urbano apropiado para estar o sentarse? *	Percepción de los usuarios sobre la estructura física del sitio. La presente sección pretende identificar la valoración de los componentes físicos del centro.  Plaza e Iglesia católica de San Joaquin de Flores	¿Es éste un lugar donde le gusta pasar tiempo con sus familiares/amigos/seres * queridos?  SI  No  Tal vez
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  inexistente O O O O O O O muy apropiado  ¿Considera que el parque cumple con la ley de accesibilidad universal 7600? *		Si su respuesta fue no ¿por qué? Tu respuesta
○ si ○ No		Si su respuesta fue si ¿Qué días suele visitar la zona?  Entre semana  Fines de semana
¿Es éste un lugar donde le gusta pasar tiempo con sus familiares/amigos/seres * queridos?  Si  No  Tal vez	¿Qué tan seguro se siente en la plaza de día? *  1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  muy inseguro O O O O O O muy seguro	Si pudiera cambiar algo de la zona ¿Qué cambiaría? * Tu respuesta
Si su respuesta fue no ¿por qué? Tu respuesta	¿Qué tan seguro se siente en la plaza de noche? *  1 2 3 4 5 6 7 8 9 10  muy inseguro O O O O O O muy seguro	
Fuente: elaborado con google forms.	Si tuviera que describirle la plaza y la iglesia a alguien que no los conoce ¿Qué le * diria?  Tu respuesta	

Avenida Central de Flores	¿Considera el mobiliario urbano apropiado para estar o sentarse? *
Percepción de los usuarios sobre la estructura física del sitio. La presente sección pretende identificar la valoración de los componentes físicos de la Avenida Central.	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 inexistente O O O O O O O muy apropiado
Avenida Central, fuente propia	
	¿Es éste un lugar donde le gusta pasar tiempo con sus familiares/amigos/seres * queridos?  Si  No  Tal vez:
	Si su respuesta fue no ¿por qué?
	Tu respuesta
¿Qué tan seguro se siente en la Avenida Central de día? *	Sì su respuesta fue si ¿Qué días suele visitar la zona?  ○ Entre semana  ○ Fines de semana
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 muy inseguro	Si pudiera cambiar algo de la zona ¿Qué cambiaria? * Tu respuesta
¿Qué tan seguro se siente en la Avenida Central de noche? *	
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	Comente qué aspecto le gustaría mejorar y cómo
muy inseguro O O O O O O O muy seguro	Tu respuesta
Si tuviera que describirle Avenida Central a alguien que no la conoce ¿Qué le * diria?  Tu respuesta	

# TABLAS DE CONTEO

CONTEO DE ANIMALES							
Fecha//2023							
Hora	Canino	Felino	Aves	Roedor	Granja	Otro	
7:30 am a 8:00am							
8:00 am a 8:30am							
Total corte 1							
8:30 am a 9:00am							
9:00 am a 9:30 am							
Total corte 2							
11:30 am a 12:00 md							
12:00 md a 12:30 pm							
12:30 pm a 1:00 pm							
Total corte 3							
6:00 pm a 6:30 pm							
6:30 pm a 7:00 pm							
Total corte 4							
7:00 pm a 7:30 pm							
7:30 pm a 8:00 pm							
Total corte 5							

	CONTEO DE PERSONAS								
Fecha//2023									
Hora	Masculino	Femenino	Indefiido	Total	Indefinido	Menor de edad	Adulto	Adulto mayor	Total
7:30 am a 8:00am									
8:00 am a 8:30am									
Total corte 1									
8:30 am a 9:00am									
9:00 am a 9:30 am									
Total corte 2									
11:30 am a 12:00 md									
12:00 md a 12:30 pm									
12:30 pm a 1:00 pm									
Total corte 3									
6:00 pm a 6:30 pm									
6:30 pm a 7:00 pm									
Total corte 4									
7:00 pm a 7:30 pm									
7:30 pm a 8:00 pm									
Total corte 5									

	CONTEO DE VEHÍCULOS									
	Fecha//2023									
Hora	Carros	Buses	Taxis	Ambulancias	Policía	Camiones	Aviones	Bicicletas	Busetas	Motos
7:30 am a 8:00am										
8:00 am a 8:30am										
Total corte 1										
8:30 am a 9:00am										
9:00 am a 9:30 am										
Total corte 2										
11:30 am a 12:00 md										
12:00 md a 12:30 pm										
12:30 pm a 1:00 pm										
Total corte 3										
6:00 pm a 6:30 pm										
6:30 pm a 7:00 pm										
Total corte 4										
7:00 pm a 7:30 pm										
7:30 pm a 8:00 pm										
Total corte 5										

# TALLER PARTICIPATIVO

Cronograma de actividades con el taller de diagnóstico participativo realizado con los adultos mayores:

Hora	Actividad	Materiales	Responsable
10:00 am - 10:10am	Saludo y presentación		Pamela Azofeifa
10:10 am - 10:50am	Preguntas introductorias, colorear, dibujar o escribir	40 impresiones en blanco y negro	Pamela Azofeifa
10:50 am - 11:20am	Armando la propuesta, se les da una foto a nivel individual con dibujitos que pueden recortar y pegar para que coloquen los elementos que quieran para embellecer la imagen. También pueden dibujar.	Un juego de 80 fotos a color, 40 impresiones de los mobiliarios, goma y tijeras.	Pamela Azofeifa
11:20am - 11:30am	Agradecimientos y cierre		Pamela Azofeifa

## Cronograma realizado con los infantes:

Hora	Actividad	Materiales	Responsable
10:20am - 10:30am	Saludo y presentación		Pamela Azofeifa
10:30am - 10:40am	Preguntas introductorias, encontrar las claves, resolverlas y responder a las preguntas escribiendo en un papel.	17 preguntas en clave, hojas y lápices	Pamela Azofeifa
10:40am - 10:55am	FODA parte 1. Se hace el juego de la estrella para que corran entre ellos y el primero en agarrar la pañoleta se le pide que diga tres cosas o elementos que le gustan del parque o tres cosas que no le gustan del parque (fortalezas y debilidades). luego se hace el juego de tirarse globos de un saco a otro entre patrullas. Si el globo se estalla deben decir algo que les gustaría o no para agregar al parque (oportunidades y amenazas)	Un pañuelo	Pamela Azofeifa
10: <u>55am</u> - 11:10am	FODA parte 2. se hace el juego de tirarse globos de un saco a otro entre patrullas. Si el globo se estalla deben decir algo que les gustaría o no para agregar al parque (oportunidades y amenazas)	Globos y dos sacos.	Pamela Azofeifa
11:10am - 11:25am	Diseñando el parque ideal. Se hacen dos filas en un punto A, deben llegar hasta el punto B donde hay un cartel y varios <u>pilots</u> , deben pegar o dibujar el parque ideal de uno en uno.	Carteles, tijeras, recortes y pilots.	Pamela Azofeifa
11: <u>25am</u> - 11:30am	Agradecimientos y cierre		Pamela Azofeifa

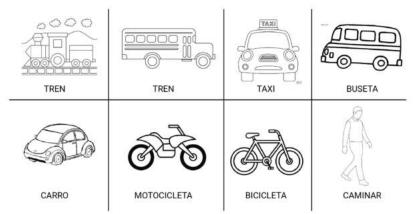
#### Material para los adultos mayores:

#### DISEÑANDO UN BULEVAR JUNTOS

Pinte, dibuje o escriba.

1. Escriba ¿cuál es su nombre? y ¿cuántos años tiene?

2. ¿Cómo le gusta viajar? Coloree los que más le gustan



3. ¿Cómo es el parque Pentecostés? el parque que está a la par del kinder.



Haga un dibujo o escriba sobre las cosas que hay en el parque 4. ¿Cómo son la plaza y la iglesia de San Joaquín?



Haga un dibujo o escriba sobre las cosas que hay en el parque

5. ¿Cómo son las calles y las aceras de San Joaquín?



Haga un dibujo o escriba sobre las cosas que hay en el parque

6. ¿Cómo era San Joaquín cuando usted era joven? Haga un dibujo o escriba sobre lo que recuerda

Fuente: elaboración propia.

# Material para ambos talleres:



Fuente: elaboración propia.

Fuente: elaboración propia.



