

PROYECTO URBANO FINAL DE GRADUACIÓN

PROPUESTA DE PLAN MAESTRO PARA SAN
ISIDRO DE CORONADO

RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

ALEXANDRA AZOFEIFA CASTILLO

PROPUESTA DE PLAN MAESTRO PARA SAN ISIDRO DE CORONADO

RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE ARQUITECTA CON EL GRADO ACADÉMICO DE LICENCIATURA

PROYECTO URBANO

ALEXANDRA AZOFEIFA CASTILLO

II SEMESTRE 2025



Propuesta de Plan Maestro para San Isidro de Coronado: Recuperación del Espacio Público © 2025 by Alexandra Azoifeifa Castillo is licensed under CC BY-NC-SA 4.0

CONSTANCIA DE DEFENSA PÚBLICA DEL TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

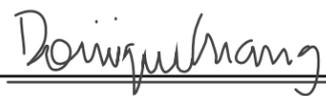
El presente Trabajo Final de Graduación titulado **Propuesta de Plan Maestro para San isidro de Coronado: Recuperación del Espacio Público** bajo la modalidad de **proyecto urbano**, ha sido presentado en la Escuela del Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica, como requisito para optar por el grado académico de **licenciatura en arquitectura**.

Este ha sido defendido y aprobado el **1 de Septiembre de 2025** frente al Tribunal Evaluador integrado por Carlos Azoifeifa, Guido Muñoz y Dominique Chang.

La orientación y supervisión del trabajo desarrollado por la estudiante **Alexandra Azoifeifa Castillo**, cédula **118210499** y carné **2020336903** estuvo a cargo de la persona tutora Dominique Chang.

Este documento y su defensa ante el Tribunal Evaluador ha sido declarado público.


Estudiante


Persona tutora Dominique Chang


Persona lectora
Carlos Azoifeifa


Persona lectora
Guido Muñoz

AGRADECIMIENTOS

Agradezco profundamente a Dios por la bendición de contar con una familia que siempre me ha acompañado y apoyado incondicionalmente. A mis padres, gracias por nunca limitar mis sueños, por motivarme a ir siempre más allá y confiar en mis capacidades. A mis hermanos y hermana, Joel, Isaac y Sofía les agradezco por escucharme y brindarme su apoyo de formas que trascienden las palabras, ustedes son mi modelo a seguir (cada uno a su manera). Este trabajo está dedicado a ustedes con todo mi cariño y gratitud.

También agradezco a Dios por poner en mi camino a personas tan valiosas como Amanda Gutiérrez, Reichell Jiménez, Javier González, José Mena y Debie Rojas. Más que compañeros de universidad, fueron un verdadero sistema de apoyo y sostén en este proceso. Estoy segura de que cada uno de ustedes alcanzará grandes logros y espero seguir siendo testigo de su crecimiento.

Extiendo mi gratitud a mis profesores, quienes en cada etapa de la carrera me retaron y me impulsaron a desarrollar la mejor versión de mí misma.

Gracias a Emma por estar siempre presente: por escucharme, apoyarme, corregirme y acompañarme desde el inicio hasta la culminación de este camino académico.

Para concluir, agradezco a la vida por cada oportunidad que se me presentó y por el camino recorrido hasta este momento. Agradezco los retos, las dificultades, las palmadas y las frustraciones pues cada experiencia, tanto las pruebas como las recompensas, han sido parte esencial del proceso que me permitió llegar hasta aquí.

RESUMEN

Los espacios públicos son componentes esenciales en la estructura urbana de cualquier comunidad, proporcionando lugares de encuentro, ocio y socialización. Estos espacios no solo fortalecen los vínculos entre los ciudadanos, sino que también desempeñan un papel clave en la promoción de la cohesión social, el bienestar físico y mental, y el desarrollo económico y cultural de las áreas donde se ubican. No obstante, muchos de estos espacios han sufrido de abandono, uso inadecuado o deterioro, lo cual impacta negativamente en el entorno urbano y disminuye la calidad de vida de los habitantes.

La municipalidad de Vázquez de Coronado ha mostrado un compromiso activo en abordar estas problemáticas, especialmente en el centro del cantón, con el objetivo de promover un entorno urbano más dinámico y orientado hacia el peatón. Existen iniciativas como la pacificación vial, la peatonalización de ciertas áreas y la incorporación de proyectos culturales. Sin embargo, para lograr un impacto positivo y sostenible, es necesario contar con un plan maestro que no solo articule cada proyecto de manera independiente, sino que también asegure su integración y coordinación bajo un propósito común.

Este trabajo final de graduación tiene como objetivo principal la formulación de un másterplan unificado que consolide las distintas propuestas de la municipalidad, facilitando conexiones entre los diversos espacios públicos y promoviendo la movilidad activa. A través de este plan maestro, se busca optimizar el uso del espacio urbano, impulsar una vida comunitaria más rica y fomentar el crecimiento sostenible del cantón, beneficiando tanto a residentes como a visitantes.

Palabras clave: Revitalización, diseño urbano, rehabilitación, movilidad activa, vida comunitaria

ABSTRACT

Public spaces are essential components of the urban fabric in any community, providing places for gathering, leisure, and social interaction. These spaces not only strengthen bonds among citizens, but also play a key role in promoting social cohesion, physical and mental well-being, and the economic and cultural development of the areas in which they are located. However, many of these spaces have suffered from neglect, inadequate use, or deterioration, which negatively impacts the urban environment and diminishes the quality of life for residents.

The Municipality of Vázquez de Coronado has shown an active commitment to addressing these issues, particularly in the town center, with the goal of promoting a more dynamic and pedestrian-oriented urban environment. Initiatives such as traffic calming, pedestrianization of certain areas, and the incorporation of cultural projects are already underway. However, to achieve a lasting and positive impact, it is necessary to have a master plan that not only articulates each project independently, but also ensures their integration and coordination under a common purpose.

The main objective of this research is the formulation of a unified master plan that consolidates the municipality's various proposals, facilitating connections between different public spaces and promoting active mobility. Through this master plan, the aim is to optimize the use of urban space, foster a richer community life, and encourage the sustainable growth of the canton, benefiting both residents and visitors alike.

Key words: Revitalization, urban design, rehabilitation, active mobility, community life

INTRODUCCIÓN

El espacio público constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo urbano sostenible, ya que permite no solo la interacción social, el ocio y la recreación, sino también la construcción de identidad colectiva y el fortalecimiento del tejido urbano. En este contexto, el distrito de San Isidro de Coronado, reconocido a nivel nacional por su iglesia patrimonial y su parque central, presenta una imagen urbana que, si bien destaca por estos referentes simbólicos, carece de una oferta amplia y diversificada de espacios públicos de calidad que respondan a las necesidades cotidianas de sus habitantes.

A pesar de esta limitación, existen zonas dentro del sector que muestran un importante potencial para ser transformadas y activadas como parte de una red de espacios públicos complementarios. Estas áreas, que hoy se encuentran fragmentadas o con un uso limitado, representan una oportunidad para reimaginar el modelo urbano bajo una lógica más inclusiva, accesible y orientada a las necesidades reales de las personas.

Ante este panorama, la presente tesis propone un plan maestro urbano con énfasis en la recuperación y activación del espacio público, con el objetivo de generar nuevos espacios de encuentro y, al mismo tiempo, articular la trama urbana existente mediante una red peatonal continua y segura. La propuesta busca revertir la prioridad histórica otorgada al vehículo, promoviendo un modelo urbano que reconozca al peatón como protagonista del espacio y garantice condiciones de accesibilidad, seguridad y confort para todos los usuarios.

Este enfoque no solo responde a una necesidad evidente en el territorio, sino que se enmarca dentro de las tendencias contemporáneas de planificación urbana, que apuestan por ciudades más compactas, caminables y resilientes, capaces de ofrecer calidad de vida a sus habitantes y adaptarse a los retos del futuro.

ÍNDICE

RESUMEN.....03

INTRODUCCIÓN.....04

ETAPA 1 PLANTEAMIENTO

DELIMITACIÓN.....08

JUSTIFICACIÓN.....09

ESTADO DE LA CUESTIÓN.....10

PROBLEMA.....16

OBJETIVO GENERAL.....16

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....16

MARCO CONCEPTUAL

 ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES.....17

 CIUDADES COMPACTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.....21

 PLAN MAESTRO / MÁSTERPLAN.....25

MARCO NORMATIVO.....28

METODOLOGÍA.....30

ETAPA 2 ANÁLISIS DE SITIO

A) ANÁLISIS CONTEXTUAL MACRO.....35

 1. ESCALA MACRO Y MEDIA

 2. VARIABLES NATURALES

 3. MORFOLOGIA URBANA

 4. MOVILIDAD

B) USUARIO.....59

 1. RESEÑA DE LA POBLACIÓN

 2. DATOS ESTADÍSTICOS

 3. DEFINICIÓN PERFILES DE USUARIO

 4. ESTUDIO DINÁMICA POBLACIONAL

 5. CONSIDERACIONES

C) ANÁLISIS CONTEXTUAL MICRO.....77

 1. SECTOR CENTRAL / NORTE

 2. SECTOR SUR

 3. SECTOR VIVIENDA

 4. CONSIDERACIONES

ETAPA 3 CONCEPTUALIZACIÓN

 1. DIAGNÓSTICO RESUMEN.....93

 2. VISIÓN.....95

 3. CONCEPTO.....98

 4. PROGRAMA.....102

 5. PAUTAS DE DISEÑO.....105

ETAPA 4 DISEÑO Y GESTIÓN

 1. SELECCIÓN PROPUESTAS A DISEÑAR.....115

 2. PROPUESTAS DE DISEÑO.....117

 3. GESTIÓN.....140

ETAPAS

**PLANTEA
MIENTO**

DELIMITACIÓN

FÍSICA

El presente trabajo se enfocará en la elaboración de una propuesta de plan maestro en el área urbana de la provincia de San José, Cantón Vázquez de Coronado y en el distrito cabecera de San Isidro, específicamente en el centro de Coronado y sus alrededores.

El sector de estudio se define a partir de un radio de 1 km alrededor de la Iglesia de Coronado, ya que en este perímetro se concentra la mayor parte de los servicios, comercios y destinos más frecuentados tanto por residentes como por visitantes. A partir de esta delimitación inicial, se emplean las principales carreteras y elementos naturales, como los ríos, para establecer un límite más preciso y representativo de la zona de análisis.

SOCIAL

En relación con las poblaciones involucradas, se consideran como parte interesada todas las personas residentes tanto en la zona de estudio como en su periferia, lo que corresponde aproximadamente a 2.470 habitantes. Asimismo, se incluyen como actores relevantes en los procesos de planificación y gestión del espacio público a instituciones locales, entre ellas la municipalidad del cantón, cuya participación resulta fundamental para la implementación y sostenibilidad de las propuestas.

DISCIPLINARIA

Se pretenden vincular distintas disciplinas para brindar un enfoque más integral de la propuesta. Paisajistas para complementar la imagen urbana actual, políticos para temas de gestión y consultoría adicional a otros profesionales enfocados en planificación urbana.



Figura 01. Delimitación zona de estudio
Fuente: Propia

JUSTIFICACIÓN

Los espacios públicos son elementos fundamentales en el tejido urbano de cualquier comunidad. No solo funcionan como lugares de encuentro y recreación, sino que también desempeñan un papel crucial en la promoción de la cohesión social, la salud física y mental de los ciudadanos, y en el desarrollo económico y cultural de los territorios. No obstante, muchos de estos espacios han sido descuidados, mal utilizados o incluso abandonados, lo que ha provocado una degradación del entorno urbano y una disminución en la calidad de vida de sus habitantes.

Ante esta realidad, la Municipalidad de Vázquez de Coronado ha manifestado un claro compromiso por revertir dichas condiciones, especialmente en el centro del cantón, con el objetivo de consolidar un entorno más dinámico, accesible y orientado al peatón. Esta propuesta surge a partir de iniciativas previamente identificadas por la misma municipalidad y busca articularlas de manera estratégica para no solo recuperar sectores frágiles sino también mejorar movilidad peatonal en el centro de San Isidro. La voluntad institucional por intervenir estos espacios representa una oportunidad clave para transformar el paisaje urbano, dignificar el espacio público y responder de forma integral a las necesidades de la comunidad.

La pertinencia de este plan maestro radica en su capacidad para articular y orientar tanto las propuestas actuales como las futuras relacionadas con el espacio público, al tiempo que define ejes claros de movilidad que deben priorizarse para mejorar la vida urbana. A través de pautas de diseño y la identificación de sectores críticos, el plan se consolida como una guía para los distintos periodos de gobierno local, garantizando coherencia en los proyectos urbanos que se desarrollen. De esta manera, se asegura la continuidad y evolución de las intervenciones a lo largo del tiempo.

Al mejorar estos espacios abandonados con zonas de recreación, no solo se contribuye a mejorar la vida personal y social de los habitantes, sino que también se exponen a oportunidades económicas para atraer más visitantes. Además, la creación de nuevos espacios comerciales y de ocio puede estimular la actividad empresarial y generar empleo.

Este trabajo presenta relevancia social ya que pretende brindar a los usuarios una movilidad más segura y sostenible, por medio de rehabilitación en medio de los espacios más visitados del cantón. Los estudiantes tanto de colegio como de escuelas tendrán caminos más seguros y espacios públicos bien equipados para satisfacer sus necesidades sociales fuera de sus ámbitos comunes: sus hogares y escuelas. Los habitantes del sector tendrán una ciudad más completa y caminable fomentando así hábitos más saludables. Los paisajes de la zona se embellecerán gracias a la trama verde que se desea proponer y a su vez, ayudaría a disminuir los niveles de contaminación por la restricción vehicular en el centro. Establecer objetivos claros y medibles para guiar la visión a corto y largo plazo de las ciudades es vital para una correcta evolución. Existe una necesidad de repensar los espacios públicos existentes y la vida urbana que se genera para adaptarse a los retos actuales.

En síntesis, un plan maestro para la recuperación de espacios públicos en Vázquez de Coronado no se limita al embellecimiento del entorno urbano. Su propósito es más amplio: constituirse en una guía constante a lo largo del tiempo, orientando el desarrollo hacia una ciudad más equilibrada, centrada en las necesidades de sus habitantes, tanto presentes como futuras.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

En un mundo donde la urbanización avanza a pasos agigantados, la necesidad de gestionar de manera eficaz los recursos y el espacio urbano se vuelve imperativa. El tema de ciudades y su planificación responden de manera integral a condiciones físicas, económicas y sociales de una región en específico. En el siguiente apartado se ampliará sobre los principales autores de temas urbanos y diseño de ciudades, además de mencionar qué aportes académicos se enfocan en dichas áreas y cuáles instituciones o reglamentos, tanto nacionales como internacionales, se han realizado para contribuir al desarrollo de mejores ciudades. Además, se pretende explorar las tendencias, desafíos y enfoques innovadores en temas de planificación urbana con el fin de lograr un panorama completo sobre el tema y como el presente trabajo puede aportar al área.

En la década de los sesenta es cuando el ordenamiento territorial comienza a manifestarse a través de distintos autores, por ejemplo Kevin Lynch (1960) con *La imagen de la ciudad* o Jane Jacobs (1961) *La vida y muerte de las grandes ciudades* y aunque es una disciplina relativamente joven aún siguen apareciendo nuevos autores como Jan Gehl (2010) con su libro *Ciudades para la gente*. Todos los mencionados comparten aspectos teóricos en común como el enfoque en el espacio urbano, la importancia de la experiencia humana en el diseño y planificación urbana, el enfoque que debe existir en la escala humana y la vitalidad urbana. Lo interesante es que, si bien la temporalidad de dichos autores no es la misma, se vuelve a recalcar la misma temática: el diseño urbano debe estar orientado hacia las personas.

Dicho énfasis teórico es principalmente el tipo de problemas que se atienden comúnmente en los proyectos urbanos: cómo reorientar la visión de las ciudades carro-centristas a una visión más humana. Al existir la tendencia de perseguir el progreso en vez de orientarlo las ciudades se adaptan conforme las necesidades aparecen lo que generalmente conlleva a un crecimiento orgánico no tan planificado de las ciudades y con consecuencias a sus únicos usuarios: sus habitantes.

Lo anterior queda incluso más claro gracias a la realidad a la que el mundo se vio expuesto durante la pandemia. La necesidad de adaptar espacios públicos para garantizar la seguridad y el bienestar de los ciudadanos ha generado cambios en su diseño y funcionalidad. No se trata solo de intervenir dichos espacios, sino de toda la dinámica social que allí se albergan. La activación económica alrededor, los espacios de transición entre nodos importantes, espacios de recreación y socialización ahora son actores importantes de promover y reactivar. Si bien la pandemia desafió la forma en la que se conciben y utilizan los espacios públicos, también brindó la oportunidad de repensar su diseño y estudiar cuáles son buenos ejemplos sobre cuáles ciudades lograron sobrellevar las nuevas necesidades. Como menciona Honeyrosés (2020) durante la pandemia, cientos de ciudades como Boston, Londres, Portland, Vancouver, entre otras; reconfiguraron sus ciudades para acomodar más peatones y ciclistas. Lo anterior fomenta una transformación a ciudades más verdes y sostenibles para vivir.

El artículo de Leite, Freitas y Farias (2022), titulado *Urban public spaces in Teresina's new Master Plan for Territorial Planning*, examina el tratamiento que reciben los espacios públicos urbanos dentro del nuevo Plan Director de Ordenamiento Territorial (PDOT) de la ciudad de Teresina, Brasil, aprobado mediante la Ley Complementaria n.º 5.481/2019. La investigación parte del reconocimiento de que los espacios públicos desempeñan un papel fundamental en la vida urbana contemporánea, al influir en la dinámica social, la gestión ambiental, la identidad cultural, la calidad de vida y la sostenibilidad local. A través de un análisis documental, se plantea que la planificación territorial debe considerar los espacios libres no solo como áreas físicas, sino como componentes clave del entorno democrático y de la ciudadanía activa.

Desde una perspectiva conceptual, el artículo revisa cómo se ha entendido históricamente la función de los espacios públicos, destacando sus aportes tanto ecológicos –como el drenaje urbano, la regulación térmica y la mejora de la calidad del aire– como sociales, al facilitar la convivencia, la interacción comunitaria y la expresión ciudadana (Leite et al., 2022). Sin embargo, también se señala que en muchas ciudades brasileñas estos espacios se encuentran fragmentados y desarticulados, lo que debilita su capacidad de generar valor colectivo.

En cuanto al contenido del nuevo PDOT, el estudio identifica avances relevantes en el reconocimiento normativo de los espacios públicos. El plan define una “esfera pública” ampliada que incluye tanto espacios públicos como privados de uso colectivo o con contacto directo con el peatón. Además, establece principios y directrices orientadas a garantizar el acceso equitativo, la

la identidad cultural, la arborización urbana y el derecho a la ciudad. También contempla instrumentos como el Modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS), la Macrozona de Desarrollo y los Planes Específicos de Urbanización, que buscan integrar la movilidad y el ordenamiento del espacio urbano (Leite et al., 2022).

No obstante, a pesar de su enfoque innovador, el artículo concluye que el PDOT mantiene un carácter principalmente declarativo, sin incluir herramientas concretas para la identificación, gestión y preservación efectiva de los espacios públicos. Se evidencian vacíos en la implementación, ya que el plan no contempla programas específicos, indicadores de seguimiento ni mecanismos de monitoreo que garanticen la ejecución de sus principios rectores. Ante esto, los autores recomiendan avanzar hacia políticas públicas más operativas que incluyan inventarios municipales de espacios libres, sistemas de información georreferenciada y estrategias de gobernanza participativa (Leite et al., 2022).

Este análisis resulta pertinente para el estudio de la planificación urbana contemporánea, ya que muestra cómo incluso los marcos normativos con enfoques sostenibles y democráticos pueden verse limitados si no van acompañados de instrumentos de aplicación real y estructuras institucionales sólidas.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

Sobre aportes académicos, en propuestas de Planes Maestros derivadas de tesis existe un patrón claro en su abordaje. En el trabajo de Ledezma (2021) su tesis de maestría se enfoca en un plan maestro para el distrito Carmen, donde busca una propuesta integral para la renovación urbana en el sector noreste de la ciudad de San José. Al iniciar, busca referentes teóricos conceptuales y estudios de casos en donde extrae las principales ideas y posibles pautas de diseño para luego aterrizar en la zona de estudio con un diagnóstico y posteriormente la propuesta de plan maestro. Otro referente de aporte académico es Sánchez (2023) quien se enfoca en vacíos urbanos en la zona de Senagua, Ecuador y como el sitio presenta varios problemas urbanos gracias a dicho fenómeno como fragmentar el trazado urbano, contaminación, inseguridad, entre otros, además de la gran barrera física en la que se ha convertido para el sector y la ciudad. Su propuesta pretende convertir al vacío urbano en un nodo compacto de usos mixtos que ayude al desarrollo del sector. Su abordaje es similar al anterior en donde inicia con el marco conceptual para luego delimitar la zona de estudio y finalmente presentar sus resultados. Como último referente se toma a Rojas (2021) con su propuesta plan maestro de revitalización de espacios públicos y deportivos en el sector sureste del parque metropolitano la sabana. Si bien este tiene un enfoque más deportivo por el sector que desea estudiar, el abordaje sobre plan maestro es parecido. Se enfoca menos en los aportes teóricos, pero compensa con un estudio urbano mucho más detallado del área a trabajar y sintetiza todo en la propuesta final.

En resumen, de los trabajos académicos se puede extraer la secuencia lógica de los objetivos y sus enfoques. El objetivo general siempre demuestra el producto final esperado: Generar una propuesta de máster plan, luego los objetivos específicos guían el desarrollo de dicha propuesta. El primer objetivo se enfoca en un apartado de diagnóstico el cual permite la comprensión del sitio y su entorno además del análisis de usuario. Luego, en el siguiente objetivo se sintetiza toda la información del diagnóstico en necesidades según el contexto para finalmente establecer una propuesta con pautas de diseño.

Ahora, en términos de documentos con pautas importantes sobre temas urbanos se categorizan en dos: realizados en el extranjero y propuestos dentro de Costa Rica. En el ámbito internacional, existen guías como por ejemplo la realizada por el Instituto de Gehl llamado A Mayor's Guide to Public Life en el 2017 la cual busca fomentar una mejor vida pública, bajo la premisa de "La vida pública es un derecho para todas las personas". A nivel nacional, el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos brinda una guía para el Diseño y Construcción del Espacio Público. También, el Instituto de Vivienda y Urbanismo establece qué debe considerar una propuesta de Renovación Urbana. Se han presentado proyectos como Ciudad Gobierno, en el sector de San Jose y también el INVU recalca la importancia de los planes reguladores en los distintos cantones. "Si bien hay un Reglamento de Renovación Urbana, son las municipalidades las llamadas a conocer y delimitar las zonas para el correcto crecimiento de la población." (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, 2022)

En el cantón de Vázquez de Coronado existe la Unidad Técnica de Planificación quienes se encargan de la redacción y cumplimiento del plan regulador además de otros trámites de uso de suelo del cantón. Si bien aún no se ha presentado alguna propuesta específica de Plan Maestro para la recuperación de espacios públicos en Vázquez de Coronado; sí se han presentado tesis sobre proyectos arquitectónicos en algunos terrenos sin uso importantes del cantón. Se nota también como las propuestas se realizan principalmente en el lote "Finca Vargas", dicho lote se observa en la imagen X. Este sector presenta grandes oportunidades por su gran tamaño y cercanía al centro de Coronado. De echo el INVU en el 2021 expone el proyecto llamado "Ecobarrios: Plan Maestro para la Finca Vargas".



Figura 02. Finca Vargas
Fuente: Propia

El proyecto constituye una propuesta estratégica de regeneración urbana para una finca de aproximadamente cinco hectáreas ubicada en el distrito de San Isidro, cantón de Vázquez de Coronado. Este plan se fundamenta en la aplicación del modelo Eco barrios, una guía metodológica elaborada por el INVU con el respaldo técnico y financiero de instituciones francesas como la AFD, Expertis France y CEREMA. La guía establece un marco de planificación urbana sostenible a pequeña escala, estructurado en seis ejes estratégicos: integración comunitaria, diversidad socioespacial, sostenibilidad de recursos, salud urbana, inversión y gestión territorial.

Eco barrios se orienta hacia la densificación equilibrada del suelo público mediante una oferta habitacional de mediana altura (tipologías de entre 4 y 6 niveles), promoviendo un modelo compacto, inclusivo y ambientalmente responsable. Se plantea una mezcla de usos de suelo que incorpora comercio local, talleres y servicios en planta baja, así como equipamientos comunitarios y espacios públicos de calidad, con el fin de reducir los desplazamientos forzados y fomentar la movilidad activa. El diseño urbano propuesto incluye senderos peatonales, espacios recreativos y áreas verdes conectadas, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y principios de equidad territorial.

La formulación del Plan Maestro responde, además, a una problemática de ocupaciones informales que ha afectado históricamente a la Finca Vargas. En ese contexto, el INVU, en coordinación con el gobierno local, la Asamblea Legislativa y la Fuerza Pública, propuso esta intervención como mecanismo preventivo y de recuperación del espacio público. La iniciativa también busca incentivar la apropiación colectiva del terreno por parte de la población coronadeña, promoviendo una visión de ciudad más cohesionada y resiliente.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

Actualmente, el plan se encuentra en una fase preliminar de validación técnica y política. Uno de los principales desafíos es su incorporación efectiva al plan regulador del cantón, lo cual requiere la articulación con autoridades locales y actores institucionales para viabilizar su implementación normativa y territorial. Asimismo, la sostenibilidad del proyecto dependerá del fortalecimiento de procesos participativos comunitarios, de la gestión de financiamiento público y privado, y de la ejecución progresiva de intervenciones piloto que permitan consolidar la visión urbana propuesta.

En suma, el Plan Maestro para la Finca Vargas representa una oportunidad relevante para demostrar la aplicabilidad del modelo Ecobarrios en contextos urbanos intermedios, avanzando hacia una planificación más inclusiva, equitativa y sostenible, en concordancia con las políticas nacionales de ordenamiento territorial y vivienda urbana.

En resumen, los insumos mencionados recalcan la importancia de cambiar la perspectiva de las ciudades costarricenses enfocada en los vehículos motorizados e ignorando al ser humano como protagonista del espacio. También, se reconocen distintos documentos tanto nacionales como internacionales los cuales presentan una guía de cómo llegar a una propuesta de Plan Maestro justificada y adecuada.



Figura 03. Vista aérea propuesta Ecobarrios
Fuente: INVU



Figura 04. Vista zona parque propuesta Ecobarrios
Fuente: INVU



Figura 05. Vista zona juegos propuesta Ecobarrios
Fuente: INVU

Eje Estratégico: Mejoramiento Urbano

Objetivo Específico	Efectos esperados	Impactos esperados
Actualizar el Plan Regulador del cantón para ordenar el territorio manteniendo la identidad del cantón	Planificación ordenada del territorio del cantón para su desarrollo urbanístico	Mejorar calidad de vida y crecimiento ordenado
Mejorar y modernizar la infraestructura vial cantonal	<ul style="list-style-type: none"> Evitar accidentes Mayor organización en el tránsito de los vehículos Mejor conectividad intercantonal 	Desarrollo vial y mayor fluido vehicular
Renovar y mejorar el desarrollo urbano dando especial atención a los espacios verdes	Belleza escénica	<ul style="list-style-type: none"> Mayor disfrute y orgullo de la población Gente caminando libremente
Mejorar la calidad del transporte público mediante opciones innovadoras que garanticen mayor comodidad a los usuarios	Aumento en el uso del transporte público	<ul style="list-style-type: none"> Disminución en el tiempo de transporte Menor congestión vial

El Plan Cantonal de Desarrollo Humano Local (PCDHL) de Vázquez de Coronado se elaboró en el marco del proyecto impulsado por CICAP-UCR, financiado por MIDEPLAN y ejecutado con apoyo de FEMETROM, con el objetivo de promover el desarrollo local a través de un proceso participativo. Realizado entre octubre de 2014 y marzo de 2015, el plan contó con el liderazgo de la Municipalidad y la participación voluntaria de los habitantes del cantón mediante “conversaciones ciudadanas” en cada distrito, aportando información sobre sus aspiraciones y necesidades. Para fortalecer la legitimidad y coordinación del proceso, se conformó un Equipo de Gestión Local de diecisiete ciudadanos capacitados para animar, apoyar y validar la formulación del plan, constituyendo así uno de los pilares fundamentales de su construcción.

Se mencionan 7 ejes sobre los cuales trabajar:

1. Gobierno Local y Participación Ciudadana
2. Recreación, Cultura y Deporte.
3. Bienestar Humano.
4. Mejoramiento Urbano.
5. Investigación y Biotecnología.
6. Turismo Sostenible.
7. Ambiente Rural y Verde.

De todos los ejes el principal de interés para este trabajo sería mejoramiento Urbano, su objetivo principal es Planificar ordenadamente el desarrollo urbanístico de Vázquez de Coronado mediante un Plan Regulador, una infraestructura vial moderna, un equipamiento urbano y espacios verdes. En la imagen X se presenta un extracto de dicho documento donde se habla de los objetivos específicos para este eje.

Figura 06: Eje estratégico Mejoramiento Urbano
Fuente: Plan Desarrollo Humano Local de Vázquez de Coronado. 2015.

PROBLEMA

En San Isidro de Coronado, la planificación urbana presenta un carácter fragmentado que evidencia una débil integración del espacio público con la estructura urbana actual. Este fenómeno responde a diversas causas, entre ellas: la desarticulación entre usos y espacios clave, la priorización del tránsito vehicular sobre la movilidad peatonal, la limitada oferta de espacios públicos de calidad, la ausencia de incentivos para el uso de equipamientos comunitarios y el deterioro progresivo en la zona sur, donde reside población en condición de mayor vulnerabilidad.

Como consecuencia, se genera una fragmentación del tejido urbano, una experiencia peatonal insegura y restringida, así como la concentración de múltiples usuarios en un único espacio saturado. Además, se produce una pérdida del valor social y simbólico de los espacios colectivos, lo que incrementa la desvinculación ciudadana y provoca el desaprovechamiento del potencial de áreas estratégicas que podrían funcionar como nodos activos dentro de la red pública urbana.

En este contexto, resulta evidente que los espacios públicos, que constituyen un elemento esencial de la estructura urbana por su capacidad de articular dinámicas sociales, culturales y territoriales, han sido relegados en los procesos de planificación de San Isidro de Coronado, debilitando su papel como eje integrador y transformador del territorio.

Esta problemática revela la necesidad urgente de repensar la estructura urbana desde una visión que priorice al peatón, articule los nodos urbanos clave y potencie una red de espacios públicos funcionales, accesibles y bien conectados.

OBJETIVO GENERAL

Desarrollar una propuesta de plan maestro en el centro de San Isidro de Coronado que permita la reactivación del espacio público y promueva la movilidad activa e interacción entre sus habitantes.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Realizar un diagnóstico de la zona de estudio para la definición de dinámicas urbanas problemáticas, necesidades y áreas de oportunidad para su implementación en el plan maestro del centro de San Isidro de Coronado.
2. Definir los perfiles de usuario y sus dinámicas poblacionales en el sector, con el fin de orientar el diseño del plan maestro hacia una propuesta urbana que responda a sus necesidades, comportamientos y formas de uso del espacio público
3. Elaborar una propuesta de plan maestro que responda a las necesidades, criterios y estrategias de diseño pertinentes y, a su vez, ayuden al desarrollo sociocultural del sector del centro de San Isidro de Coronado.

MARCO CONCEPTUAL

En esta sección, se presentan los insumos teórico-conceptuales en los que se basa este trabajo final de graduación. Iniciando desde lo más amplio como lo son las ciudades y como se componen según diferentes autores, seguido de la importancia del espacio público en ellas. Luego, se aborda específicamente sobre las ciudades compactas y cómo se relacionan con la movilidad sostenible. Finalmente se abarca el tema de planes maestros, así como su historia y recomendaciones.

ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES

Las ciudades son organizaciones complejas las cuales integran distintas disciplinas. El espacio público en las ciudades es mucho más que simples áreas físicas; constituye el tejido vital que une a las comunidades, proporcionando lugares de encuentro, interacción social y expresión cultural. Desde las plazas históricas hasta los parques contemporáneos y las calles peatonales, el espacio público desempeña un papel crucial en la configuración del carácter y la calidad de vida de una ciudad. En un mundo cada vez más urbanizado, la atención al diseño, gestión y accesibilidad de estos espacios se vuelve fundamental para promover la equidad, la inclusión y el bienestar de los ciudadanos.

A lo largo de la historia, el espacio público ha sido un reflejo de las culturas, valores y prioridades de las sociedades urbanas. Desde las antiguas ágoras griegas hasta los modernos parques urbanos, estos espacios han evolucionado en respuesta a las necesidades cambiantes de las comunidades y los avances en el diseño y la planificación urbana. Sin embargo, en muchas ciudades de todo el mundo, el espacio público ha sido descuidado, subutilizado o incluso privatizado, lo que ha generado desigualdades sociales, segregación urbana y pérdida de identidad cultural (Bodnár, 2015).

ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES

Existen distintos autores que abordan el concepto de ciudad y sus diferentes componentes. Por ejemplo, Kevin Lynch (1960), en su libro *La imagen de la ciudad*, introduce el término “mapa mental”, refiriéndose a la percepción que tiene una persona de su área de interacción (Lynch, 1960). Esta información se almacena en la mente y permite al usuario planificar actividades, seleccionar rutas o determinar recorridos dentro de la ciudad. Al hablar de los componentes urbanos, Lynch destaca que los elementos móviles de una ciudad –en especial las personas y sus actividades– son tan importantes como las partes fijas. Entre estas últimas, el autor identifica cinco elementos clave:

- **Sendas:** se refieren a las calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Todas cumplen la función de organizar y conectar otros elementos ambientales.
- **Bordes:** son aquellos elementos fronterizos que rompen con la continuidad como playas, bordes, muros. Se tratan de rasgos organizadores.
- **Barrios:** tienen carácter común que los identifica y son secciones de las ciudades, ya sean pequeñas o medianas, en donde el observador “se encuentra en su seno”
- **Nodos:** se componen de puntos estratégicos en donde la concentración es de gran magnitud e invitan a los observadores.
- **Mojones:** son otros puntos de referencia importantes en donde el observador no puede entrar, por ejemplo torres aisladas, montañas, el sol.

La concepción de ciudad según Lynch gira en torno a ciudades donde sus habitantes son capaces de concebir cada sector de la ciudad y comprender donde se ubican sin la necesidad de un mapa o señalización. También, existe una clara relación entre la ciudad y el ser humano, cada uno de los elementos de la ciudad actúan en función al usuario y hacer su estancia en los espacios más amena.

El enfoque anterior humanista también es compartido por otros autores de su época, como es el caso de Jane Jacobs (1961), en su libro *Vida y muerte de las grandes ciudades* donde se cuestiona el modo en el que los vehículos están dominando las ciudades y su aumento en cantidad conforme pasan los años (Jacobs, 1961). La autora defiende claramente que la composición de las ciudades no debe ser solo estética, ni concebirse como una de arte: abstracta, simbólica o estática; sino más bien como un total trabajando en conjunto. En su libro establece estrategias para promover un mejor orden visual urbano empezando con la introducción de factores de orientación y diferenciación en las cuadrículas como una estrategia para realzar el orden funcional de la ciudad. Se argumenta que las calles necesitan cortes visuales para interrumpir la continuidad y al mismo tiempo, celebrar el uso de estas otorgándoles identidad. Estos cortes visuales no solo proporcionan puntos de referencia para la orientación en el espacio urbano, sino que también contribuyen a diversificar la experiencia del peatón y a resaltar la función de cada área dentro de la ciudad. Introduce el término “calles parrilladas” donde se incluyen calles adicionales con el objetivo de generar nuevos puntos de vista y perspectivas dentro del entramado urbano.

Sin embargo, la autora advierte que no es necesario ni deseable que todas las calles de la ciudad tengan interrupciones visuales, ya que esto podría resultar monótono o incluso confuso para los habitantes. En su lugar, se destaca la importancia de que estas interrupciones sean selectivas y estratégicas, preferiblemente ubicadas en esquinas o puntos de encuentro que enriquezcan la experiencia urbana sin obstaculizar el flujo peatonal. Por último, se aborda el concepto de “fondos visuales” e hitos visuales como elementos que enfatizan y dignifican la diversidad funcional de las ciudades. Estos elementos, que pueden incluir desde edificios emblemáticos hasta monumentos urbanos o espacios verdes destacados, sirven como puntos de referencia visuales que resaltan áreas urbanas importantes desde una perspectiva funcional. Al resaltar la diversidad y la identidad de cada área dentro de la ciudad, se promueve una mayor comprensión y aprecio por la complejidad y riqueza de la vida urbana.

Una de las principales ideas que la autora resalta es que las aceras no solo cumplen una función práctica como medios de tránsito y movimiento dentro de una ciudad, sino que también desempeñan un papel crucial en la percepción general de seguridad y comodidad de los espacios urbanos. La calidad y el diseño de las aceras pueden influir significativamente en cómo las personas experimentan y perciben un área determinada de la ciudad, afectando su disposición para caminar, interactuar con otros ciudadanos y disfrutar del entorno urbano.

Este concepto se ve respaldado por las ideas presentadas por Henri Lefebvre (1968) en su influyente obra *Derecho a la ciudad*. Lefebvre argumenta que el ciudadano debe ser reconocido como un actor central en el desarrollo urbano, participando activamente en la configuración y transformación de los espacios urbanos de acuerdo con sus necesidades y deseos. Desde esta perspectiva, la percepción subjetiva de la vida cotidiana y el uso del espacio público se convierten en factores clave en la definición de la calidad de vida urbana y la construcción de una ciudad más habitable y equitativa.

Al reconocer la importancia de la percepción del ciudadano en la conformación del entorno urbano, se subraya la necesidad de abordar las preocupaciones y demandas de la comunidad en el diseño y la gestión de las aceras y otros espacios públicos. Esto implica no solo garantizar la seguridad física de los transeúntes, sino también crear entornos peatonales atractivos, accesibles y multifuncionales que promuevan la interacción social, el comercio local y la apropiación ciudadana del espacio urbano. En última instancia, al adoptar una perspectiva centrada en el ciudadano en el desarrollo de la infraestructura urbana, se puede avanzar hacia la creación de ciudades más inclusivas, vibrantes y sostenibles para todos sus habitantes.

Sobre el tema de espacio público y la protagonización del ser humano, Jan Gehl (2006), en su obra *La humanización del espacio urbano*, reafirma que las ciudades son el punto de encuentro por excelencia y sus espacios deben estar acondicionados para suplir las diferentes necesidades de los usuarios. Inicia mencionando que caminar es más que un simple medio de transporte; es una forma de desplazarse que permite estar presente de manera informal y sin complicaciones en el entorno público. Sin embargo, el acto de caminar varía según la temporalidad y el tipo de población que transita por el espacio urbano. Durante el día, es común ver a niños y adultos mayores, mientras que por la noche son los adolescentes y adultos jóvenes los que predominan, cada uno con necesidades y dinámicas distintas.

Cuando estamos caminando, es inevitable hacer algunas paradas por mera funcionalidad, como detenerse en un semáforo u observar algo que nos llama la atención. Sin embargo, el objetivo es crear condiciones que inviten a las personas a quedarse de pie, conversando y disfrutando del entorno. Esto implica proporcionar espacios físicos adecuados que fomenten la interacción social y la permanencia en el lugar.

Sentarse es una actividad fundamental en los espacios urbanos bien diseñados. La existencia de numerosas oportunidades para sentarse facilita una amplia gama de actividades que son esenciales para la vida pública: comer, leer, descansar, socializar, entre otras. Estas actividades, realizadas mientras estamos sentados, son tan importantes para la calidad de los espacios públicos como los propios espacios en sí. La elección de un lugar para sentarse se realiza con cuidado, ya que las condiciones externas deben ser favorables para que estas actividades puedan llevarse a cabo de manera cómoda y placentera.

ESPACIO PÚBLICO EN LAS CIUDADES

El tema anterior está directamente relacionado con el concepto de vigilancia natural. Un autor representativo en este ámbito es Jeffery (1971), quien en su libro *Crime Prevention Through Environmental Design* define este concepto como una estrategia de diseño que busca incrementar la visibilidad de un espacio mediante la adecuada ubicación y diseño de ventanas, iluminación y paisajismo. En consecuencia, si el entorno ofrece el equipamiento necesario para satisfacer las necesidades de los usuarios, se producirá una mayor congregación de personas, lo que generará una protección natural del espacio. Esta conexión entre el interior y el exterior se conoce como bordes suaves, caracterizados por una transición gradual de la actividad comercial hacia el espacio público.

En conclusión, este eje clarifica cómo debe configurarse un espacio público exitoso e integral. A partir de las bases teóricas de Gehl (2006), Jacobs (1961), Lynch (1960) y Lefebvre (1968), se establece que el ciudadano debe ser considerado el principal protagonista de la ciudad, y que su diseño debe orientarse a satisfacer sus necesidades. Gehl (2006) enfatiza la importancia de planificar ciudades para las personas, promoviendo la interacción social y la actividad peatonal. Jacobs (1961) resalta la vitalidad urbana y la diversidad de usos como elementos esenciales para la seguridad y la cohesión comunitaria. Lynch (1960) subraya la relevancia de la legibilidad y la imagen urbana para facilitar la orientación y el sentido de pertenencia. Por su parte, Lefebvre (1968) introduce el concepto de producción del espacio social y la necesidad de que los ciudadanos participen activamente en la configuración de su entorno.

Por otro lado, existe una relación intrínseca entre espacio público, comercio y ocio. Si una zona está bien diseñada, no solo fomenta la interacción social y la seguridad, sino que también nutre el comercio local y la apropiación cultural por parte de los ciudadanos. Un diseño urbano que integra

áreas verdes, espacios de encuentro y vías peatonales accesibles promueve un ambiente donde el comercio local puede prosperar, atrayendo a más personas y generando un ciclo positivo de actividad económica y social.

Este enfoque integral implica considerar la conectividad, accesibilidad y atractivo del espacio público, garantizando que todos los ciudadanos, independientemente de su edad, género o condición física, puedan disfrutar y beneficiarse de estos espacios. Además, la integración de elementos culturales y recreativos en el diseño urbano fortalece el sentido de comunidad y pertenencia, haciendo de la ciudad un lugar más vivible y dinámico.

Asimismo, es crucial diseñar los grandes espacios públicos de manera que sus límites se correspondan con el campo visual de la gente que los utiliza. Esto garantiza que una amplia gama de actividades esté a la vista de todos, lo que contribuye a la vitalidad y la seguridad del espacio público. Las posibilidades de ver, oír y hablar también dependen de la perspectiva general y del campo de visión, así como de la ausencia de obstáculos visuales que limiten la experiencia sensorial y social en el entorno urbano. En resumen, todas estas actividades y elementos contribuyen a crear espacios públicos vibrantes, inclusivos y atractivos para la comunidad.

CIUDADES COMPACTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Una ciudad compacta se distingue por su capacidad para concentrar diversas actividades y funciones en un espacio reducido, promoviendo así un entorno urbano más eficiente y sostenible. Las distancias caminables son adecuadas para las personas y cuentan a la mano con los equipamientos y servicios adecuados para resolver sus necesidades y actividades. La vivienda en altura esta implícita cuando se habla de ciudad compacta, la ciudad compacta es una ciudad más sostenible a comparación de una dispersa ya que consume menos recursos del estado en aplicar infraestructura y servicios además que el uso de suelo es más aprovechado.

Salvador Rueda (1997) habla sobre la ciudad compacta y como esta puede ser una solución a los problemas actuales de las ciudades, es un modelo que permite concebir un aumento de la complejidad de sus partes internas que es la base para obtener una vida social cohesionada y una plataforma económica competitiva, al mismo tiempo que se ahorra suelo, energía y recursos materiales, se preservan los sistemas agrícolas y naturales. El autor también menciona un punto importante de partida para generar una ciudad compacta que es diversificar el uso del suelo a los barrios o una parte en específico de la urbe, de esta manera se genera mayores oportunidades para el sector y por ende para la ciudad (Rueda, 1997).

Richard Rogers (1995) el autor del libro ciudades para un pequeño planeta habla sobre los nodos compactos de uso mixto y como estos evitan la movilidad hacia otros puntos de la ciudad, teniendo en cuenta 3 ejes principales que son; vivienda, trabajo y ocio, con esto generar una ciudad compacta donde los barrios tienen su propia red de espacios públicos e integran actividades públicas y privadas. (Rogers, 1995)

CIUDADES COMPACTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

El principal aporte de las ciudades compactas es la facilidad en la movilidad y el uso de métodos más sostenibles para lograrla. Lo anterior se conoce como movilidad sostenible, que puede definirse como la capacidad de satisfacer las necesidades de movilidad de la sociedad de manera equitativa y eficiente, sin comprometer la salud y la seguridad de las personas ni la calidad del medio ambiente, tanto en el presente como en el futuro (Tumlin, 2011). Esta definición destaca la importancia de abordar no solo la eficiencia del transporte, sino también la equidad social y la preservación ambiental para garantizar un sistema de movilidad sostenible a largo plazo.

La ciudad compacta emerge como una solución integral a los desafíos contemporáneos de urbanización. Este modelo, promovido por autores como Salvador Rueda y Richard Rogers, se distingue por su capacidad para fomentar la convivencia, mejorar la calidad de vida y optimizar el uso de los recursos. Rueda (2014) subraya la importancia de diversificar el uso del suelo, lo que genera oportunidades y fortalece el tejido urbano. Por su parte, Rogers (1997) enfatiza la creación de nodos compactos de uso mixto, que minimizan la necesidad de desplazamiento y fomentan la integración de actividades públicas y privadas en los barrios. En resumen, la ciudad compacta no solo representa una respuesta a los retos urbanos contemporáneos, sino también un camino hacia la sostenibilidad y la calidad de vida para las generaciones futuras.

En relación con ese compromiso futuro, se establece el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) número 11 de la Agenda 2030, el cual se refiere a “Ciudades y comunidades sostenibles”. Las Naciones Unidas (2015) advierten sobre el crecimiento urbano descontrolado que muchas ciudades experimentan, lo que conlleva una serie de problemas como la contaminación, la congestión vehicular y la escasez de espacios públicos abiertos.

Este crecimiento no planificado y la falta de infraestructura adecuada pueden socavar la calidad de vida de los habitantes y poner en peligro la sostenibilidad a largo plazo. Es crucial entender que el concepto de sostenibilidad va más allá del medio ambiente; también abarca aspectos socioculturales y económicos. Las ciudades sostenibles no solo buscan reducir su huella ambiental, sino también promover la equidad social, preservar la diversidad cultural y garantizar oportunidades económicas para todos sus habitantes. Esto implica la creación de comunidades inclusivas, donde se respeten los derechos humanos, se fomente la participación ciudadana y se promueva la igualdad de género y la diversidad cultural.

El enfoque en ciudades compactas y movilidad sostenible se alinea estrechamente con este objetivo. Las ciudades compactas, caracterizadas por una planificación urbana que fomenta la densidad y la mezcla de usos del suelo, pueden contribuir significativamente a la sostenibilidad urbana. Al reducir la necesidad de desplazamientos largos y fomentar el uso de modos de transporte sostenibles, como el transporte público, la bicicleta y el caminar, las ciudades compactas pueden mitigar la congestión del tráfico, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la calidad del aire. Además, las ciudades compactas pueden proporcionar un entorno propicio para la creación de espacios públicos accesibles y seguros, que son fundamentales para promover la cohesión social, la salud mental y el bienestar de los ciudadanos. Estos espacios no solo ofrecen lugares para el recreo y el esparcimiento, sino que también fomentan la interacción social y fortalecen el sentido de comunidad.

Sistema urbano Centralidades Densas Integrales



800 a 1500 metros.
Máximo 20 minutos
caminando

- COMPACIDAD
- PROXIMIDAD
- MOVILIDAD NO
MOTORIZADA



PlanGAM
2013

Sistema urbano Centralidades Densas Integrales



8 a 10
Kilómetros.
Máximo 30 minutos
conduciendo



PlanGAM
2013

CIUDADES COMPACTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

En Costa Rica el Plan de la Gran Área Metropolitana, conocido como Plan GAM 2030 también sigue los principios anteriores. El Plan GAM 2013-2030 se gestó a inicios del año 2013 en el marco de un acuerdo del Consejo Nacional de Planificación Urbana, con el apoyo técnico del Instituto Tecnológico de Costa Rica (ITCR), y tuvo como punto de partida, la actualización del Plan GAM 1982, tomando como referencia los antecedentes, estudios y documentación del PRUGAM así como del POT GAM.

Presenta seis dimensiones importantes las cuales son: urbana regional, vivienda y equipamiento social, ambiental, infraestructura, movilidad, competitividad. Lo que pretende es unir una estructura ecológica regional penetrando las ciudades e integrándose a ellas de la mano con las Centralidades urbanas Densas e Integrales (CDI) para conformar una región GAM competitiva, sostenible y turística.

En el plan menciona algunas características importantes que permiten el desarrollo de una CDI:

- Densificación en altura y mayor oferta de vivienda en las centralidades.
- Usos, servicios y equipamientos más cercanos al alcance peatonal.
- Incorporar el área verde a la ciudad.
- Recuperar el espacio público y aumentar la accesibilidad universal.
- Facilidades para movilidad no motorizada (peatones y ciclistas).
- Sistemas de electrificación subterránea y alcantarillado sanitario.

Este documento constituye un referente relevante, ya que varias de sus dimensiones coinciden directamente con los objetivos del plan maestro, orientando la mejora de la ciudad conforme a sus lineamientos: incorporación de áreas verdes, recuperación de espacios públicos, facilitación de la movilidad no motorizada y fortalecimiento de la accesibilidad universal. Aunque no se trata de un plan regulador, su importancia para la municipalidad radica en que establece planes de acción concretos y proporciona una guía estratégica para la implementación de proyectos urbanos coherentes y sostenibles.

CIUDADES COMPACTAS Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

A nivel internacional, existen instituciones dedicadas a mejorar la experiencia de transporte en las ciudades y contribuir al bienestar del planeta. Un ejemplo destacado es el Instituto para la Política de Transporte y Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés). Esta organización se encuentra a la vanguardia de la innovación en el ámbito del transporte y el desarrollo urbano sostenible.

El ITDP ha brindado apoyo a más de 100 ciudades en más de 40 naciones, ofreciendo su vasta experiencia técnica y orientación estratégica para diseñar e implementar sistemas de transporte eficientes y soluciones de desarrollo urbano integradas. Su enfoque no solo busca optimizar la movilidad urbana, sino también mitigar los impactos del cambio climático, mejorar la calidad del aire y promover la equidad social. A través de proyectos concretos y políticas innovadoras, el ITDP ha contribuido a la creación de entornos urbanos más viables, justos y habitables. Ejemplos de sus iniciativas incluyen la implementación de sistemas de transporte público de alta calidad, como los autobuses de tránsito rápido (BRT), la promoción del uso de bicicletas y la creación de infraestructuras peatonales seguras y accesibles.

Además, el ITDP trabaja en estrecha colaboración con gobiernos locales, organizaciones no gubernamentales y comunidades, proporcionando asesoría técnica, capacitación y herramientas de planificación para asegurar que las soluciones desarrolladas sean sostenibles y adaptadas a las necesidades específicas de cada ciudad. Con su compromiso y acción continua, el ITDP desempeña un papel crucial en la transformación de las ciudades hacia un futuro más sostenible y equitativo.

En resumen, las ciudades compactas se destacan por su diversificación del uso del suelo, la sinergia entre vivienda, trabajo y ocio, y la integración de un sistema de transporte sostenible, todo ello apoyado por condiciones físicas adecuadas. Este enfoque no solo mejora la calidad de vida de los residentes, sino que también contribuye a la sostenibilidad ambiental y a la resiliencia urbana.

PLAN MAESTRO / MÁSTERPLAN

Un Plan Maestro Urbano es un instrumento que busca poner en relación las distintas acciones de intervención sobre un territorio para la creación de condiciones ideales para el desarrollo urbano o actuación sobre un conjunto urbano existente. Busca ser una propuesta integral de ocupación-físico espacial del territorio, para el mejoramiento del conjunto total. Corresponde también a una definición de acciones o gestión en etapas, dilatada en el tiempo, cambiante en objetivos proyectuales, pero con una clara estrategia de posicionamiento e implementación, fuertemente vinculada a la respuesta a las condicionantes negativas o limitaciones que significan riesgos para la materialización del proyecto, así como al aprovechamiento de las cualidades del terreno y su entorno.

El máster plan nace de un previo análisis urbano, analizando los problemas, así como también las potencialidades, este genera directrices de cómo se debería ordenar la zona sobre la cual se va a actuar, también genera un prototipo del objetivo a alcanzarse expresada este en un gráfico, este prototipo pasa a ser un instrumento de comunicación que va a permitir al organismo o personas encargadas de la gestión llevar a cabo el desarrollo del proyecto. (González, 2006).

Tiene directrices que pueden hablar de diseño, o pueden ir hasta un plan más detallado de presupuesto y organización global del proyecto. Viene a ser algo así como el plan urbanístico de una ciudad. Cada plan maestro es distinto, tiene diferentes pautas, requisitos y niveles de detalle.

La implementación de planes maestros es compleja no solo por la consulta a diferentes expertos que requiere su desarrollo, sino también por la necesidad de garantizar su cumplimiento. En el ensayo realizado por Hameed R. y Nadeem Obaidullah (2008) titulado "Challenges of Implementing Urban Master Plans: The Lahore Experience", se destacan las principales debilidades en el proceso de preparación y las limitaciones en la implementación del plan en la zona de Lahore, Turquía. Entre ellas se menciona que el plan de uso de suelo para la ciudad se preparó utilizando mapas antiguos sin información actualizada. Además, el comité estaba compuesto principalmente por burócratas y muy pocos expertos técnicos; solo cinco planificadores urbanos participaron en los estudios y la preparación del plan. Los análisis y propuestas se basaron en datos secundarios, lo que resultó en proyecciones poco realistas para las necesidades futuras. Tampoco se incluyó a la comunidad en el proceso de preparación del plan. Una vez formulado, no había personal capacitado para entender, interpretar e implementar el Plan Maestro, y finalmente, no existía un respaldo legal adecuado para su implementación, lo que lo hizo ineficaz en la práctica. Aunque este es un caso de estudio específico en una región diferente, es un referente importante, ya que muchos de estos errores pueden presentarse en cualquier municipalidad y afectar el propósito de este proyecto.

En el ámbito nacional, el Instituto de Vivienda y Urbanismo establece qué debe considerar una propuesta de Renovación Urbana, en este caso se va a comprender este término como una iniciativa de plan maestro y se usará como base para la elaboración de esta propuesta. Como se establece en el Capítulo III el documento debe contener, se resume en la tabla 1.

JUSTIFICACIÓN	Exponer las causas para dicha renovación (según el artículo 6 del reglamento), indicar las deficiencias a corregir y el beneficio a conseguir.
DIAGNÓSTICO	Documento donde se recolecte toda la evaluación de las causas de intervención, la problemática de tanto la zona a intervenir como sus alrededores con sus indicadores.
TIPO DE INTERVENCIÓN	Indicar los tipos de intervención según el artículo 5 del reglamento.
ACTORES	Definir si es una propuesta municipal, pública, privada o mixta y cada uno de sus respectivos actores.
DELIMITACIÓN DEL ÁREA	Localización del espacio geográfico en el cual se va a ejecutar el Proyecto de Renovación Urbana.
FACTIBILIDAD Y PROYECCIÓN	Estimación de costos y origen de las fuentes de financiamiento, ya sean públicas o privadas. Adicional, la normativa aplicable con sus restricciones urbanísticas.
INSTRUMENTOS DE GESTIÓN DE SUELO	Propuesta del o los instrumentos de gestión de suelo a utilizar en el Proyecto de Renovación Urbana.
PROPUESTA DE DISEÑO	Toda la memoria gráfica y memoria descriptiva que comprende el Plan Proyecto

Los planes maestros son resultado de un análisis exhaustivo de la zona tanto físico como social, lo cual significa que cada propuesta es única e irrepetible. Otro aspecto importante es que para la formulación de dichas propuestas es necesario trabajar en conjunto con otras ramas del conocimiento y sectores profesionales para asegurar su integridad y buen funcionamiento. Esto implica la colaboración interdisciplinaria entre urbanistas, arquitectos, ingenieros, sociólogos, economistas, ambientalistas y funcionarios públicos, entre otros. La integración de diferentes perspectivas y conocimientos especializados permite abordar de manera integral los desafíos y oportunidades que presenta cada área urbana, garantizando que las soluciones propuestas sean viables, inclusivas y sostenibles a largo plazo. También, se establece que la metodología a seguir es la establecida por el INVU para realizar la presente propuesta.

MARCO NORMATIVO

A continuación, se resumen las principales leyes y reglamentos que rigen según el tipo de proyecto y la zona seleccionada. Este resumen abarca las normativas urbanísticas, medioambientales y de construcción, así como las regulaciones específicas aplicables a distintos tipos de desarrollos urbanos y áreas geográficas

NACIONAL

LEY DE PLANIFICACIÓN URBANA

ARTÍCULO 6. Las recomendaciones del Plan Nacional servirán para orientar a la Asamblea Legislativa y a todos los organismos rectores de la Administración Pública, nacionales o locales, respecto a la realización y prioridad de aquellos proyectos de su incumbencia que, como los de obras o mejoras, trascienden al desarrollo físico.

REGLAMENTO DE RENOVACIÓN URBANA INVU

ARTÍCULO 10. Es la rehabilitación, regeneración, remodelación o conservación de las áreas urbanas con el fin de mejorar la calidad de vida urbana a través del aprovechamiento de los predios y edificaciones existentes, habilitación de usos de suelo mixtos, mejoramiento del espacio público y la protección ambiental.

CAP III establece requisitos para considerar una propuesta de renovación urbana.

REGLAMENTO NACIONAL PARA EL CONTROL DE FRACCIONAMIENTOS Y URBANIZACIONES

Artículo 3.6. La Ley de Planificación Urbana, al obligar a la cesión de áreas públicas, prevé que en las urbanizaciones existan los terrenos necesarios para la instalación de edificios comunales y áreas recreativas.

REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN

Plantea requisitos de construcción generales, el plan regulador del cantón tiene algunos vacíos por lo tanto se sigue el reglamento de construcción.

LEY N° 7600 LEY DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD

Establece los lineamientos que deben seguirse en tema de igualdad de oportunidades en el acceso a la educación, servicios de salud, espacio físico, medios de transporte, cultura, deporte y recreación; para las personas con discapacidad.

PLAN NACIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL (PNOT)

Como parte de la planificación de los asentamientos humanos, en la categoría de Calidad de Hábitat, menciona en uno de sus lineamientos que se incentivará la creación de más áreas verdes y espacio público hasta lograr los 10m² por habitante, y añade: "Este espacio público deberá privilegiar la accesibilidad universal y el disfrute de toda la población"

GUÍA PARA EL DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO EN COSTA RICA. CFIA

Su formulación no entra de alguna normativa o ley pero establece pautas importantes para la concepción, diseño, gestión y construcción de espacios públicos agradables y de convivencia con sus habitantes.

MARCO NORMATIVO

MUNICIPAL

PLAN REGULADOR DE VÁZQUEZ DE CORONADO

Establece parámetros tanto físicos como legales para realizar la propuesta. Actualmente el alcance del plan regulador se enfoca más en la gestión del suelo por lo que el tema de espacio público queda rezagado.

PLAN CANTONAL DE DESARROLLO HUMANO DE VÁZQUEZ DE CORONADO (2015-2030)

Define 7 ejes estratégicos acerca de cómo debería desarrollarse el cantón de acuerdo con los sueños de la población para dentro de 15 años. Además, incluye iniciativas y propuestas de acción comunales para conseguirlo.

METODOLOGÍA

A fin de estructurar la propuesta, se ha optado por una metodología mixta que integra tanto enfoques cuantitativos como cualitativos. Este enfoque híbrido se justifica por la naturaleza compleja del fenómeno bajo estudio y la necesidad de obtener una comprensión profunda y completa del mismo. El uso de herramientas cuantitativas permitirá la recopilación de datos numéricos y esto facilitará la objetividad en la interpretación de los resultados y permitirá identificar patrones, tendencias y relaciones significativas en los datos recopilados. Por otro lado, la inclusión de métodos cualitativos permitirá explorar las percepciones, opiniones y experiencias de los participantes de manera más profunda y detallada. Esto se logrará a través de técnicas como entrevistas en profundidad, grupos focales o análisis de contenido, lo que brindará una comprensión más rica y contextualizada del fenómeno en cuestión.

Para el desarrollo de esta propuesta urbana se adoptó un enfoque metodológico basado en las contribuciones de autores como Kevin Lynch y Jan Gehl, cuyas propuestas permiten entender la ciudad desde la vivencia de sus usuarios y su relación con el entorno construido. Lynch (1960), en *La imagen de la ciudad*, plantea una metodología perceptual que reconoce cómo las personas interpretan el espacio urbano a partir de elementos como sendas, bordes, barrios, nodos y mojones. Esta perspectiva fue fundamental en las primeras etapas del proyecto para identificar los hitos más relevantes, los recorridos más frecuentados y las discontinuidades en la estructura urbana del sector estudiado. Complementariamente, el enfoque de Jan Gehl (2006), centrado en el comportamiento humano y la escala peatonal, guió la evaluación de la calidad del espacio público, observando factores como el confort ambiental, las condiciones de estancia, la vitalidad urbana y las interacciones sociales. Su metodología permitió interpretar no solo cómo se perciben los espacios, sino también cómo se usan y qué tan bien responden a las necesidades cotidianas de las personas.

Con estas referencias metodológicas como base, el proceso de este trabajo se estructuró en varias fases. En primer lugar, se realizó un análisis del usuario, donde se identificaron perfiles, patrones de movilidad, actividades comunes y puntos de permanencia. Este diagnóstico reveló importantes carencias en la oferta de espacios públicos accesibles, diversos y seguros.

Luego, se llevó a cabo un análisis contextual macro, considerando la estructura urbana general, conectividad regional, jerarquías viales, presencia de equipamientos y relaciones funcionales entre zonas. Posteriormente, el análisis contextual micro profundizó en la lectura del entorno inmediato, su morfología, escalas, usos del suelo, límites físicos y barreras perceptuales. Aquí, el reconocimiento de nodos activos e inactivos, así como la falta de continuidad peatonal, fue clave para establecer estrategias de intervención.

A partir de los hallazgos previos, se desarrolló la conceptualización del plan maestro, centrada en conectar nodos, activar bordes y reforzar la identidad local a través de una red de espacios públicos jerarquizados. Esta conceptualización dio paso a un conjunto de pautas de diseño urbano, orientadas a favorecer el tránsito peatonal, promover la diversidad de usos, garantizar el confort climático y propiciar entornos seguros y memorables para la comunidad.

Finalmente, se propusieron proyectos urbanos concretos como ejemplos aplicados de dichas pautas. Estas intervenciones buscan mejorar la calidad del entorno construido mediante soluciones a escala humana, que respondan a las dinámicas reales del sitio y fomenten una vida urbana más activa, inclusiva y sostenible.

TÉCNICA DE RECOLECCIÓN DE DATOS

Revisión bibliográfica y recolección de datos: Se consultarán fuentes oficiales que proporcionen información sobre el cantón Vázquez de Coronado y sus distritos. Entre estas fuentes se incluyen el sitio web de la municipalidad, así como instituciones como el INEC, INVU y PANI.

Observación: consiste en examinar detenidamente el desarrollo de un fenómeno con el propósito de analizarlo. Dependiendo de su aplicación, puede emplearse para recolectar datos tanto cualitativos como cuantitativos. En el ámbito de la investigación cualitativa, esta técnica resulta especialmente valiosa, ya que facilita el estudio de las relaciones entre los participantes a través del análisis de sus comportamientos y expresiones no verbales.

La combinación de revisión bibliográfica y observación permite un análisis integral del sector San Isidro. Mientras que las fuentes oficiales garantizan información confiable, la observación facilita la recolección de datos directos y los grupos focales enriquecen el estudio mediante el intercambio de perspectivas. Este enfoque asegura una recopilación de información precisa y completa.

METODOLOGÍA

OBJETIVO GENERAL

Desarrollar una propuesta de plan maestro en el centro de San Isidro de Coronado que permita la reactivación del espacio público y promueva la movilidad activa e interacción entre sus habitantes.

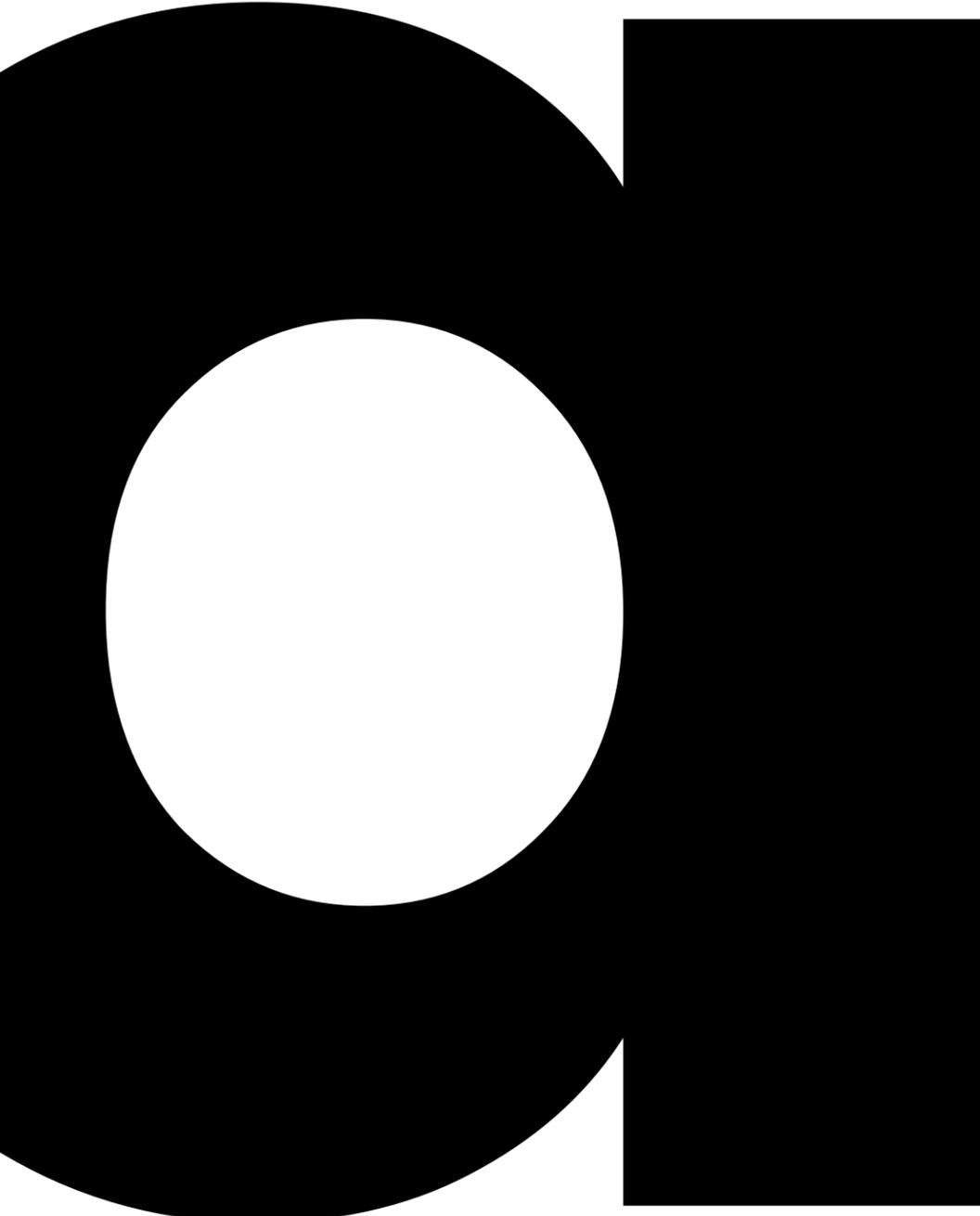
OBJETIVOS	PRODUCTOS ESPERADOS	ACTIVIDADES	FUENTES DE INFORMACIÓN	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS
Definir los perfiles de usuario y sus dinámicas poblacionales en el sector, con el fin de orientar el diseño del plan maestro hacia una propuesta urbana que responda a sus necesidades, comportamientos y formas de uso del espacio público	-Perfiles de usuario: características y necesidades	-Revisión bibliográfica. -Observación participante. -Mapeos de flujo	-INEC. -Municipalidad de Vázquez de Coronado.	-Observación
Realizar un diagnóstico de la zona de estudio para la definición de dinámicas urbanas problemáticas, necesidades y áreas de oportunidad para su implementación en el plan maestro del centro de San Isidro de Coronado.	Diagnóstico a escala macro, medio. Análisis micro utilizando unidades de análisis	-Realizar un estudio físico del sitio. -Fichas de observación -Vincular ambas en un mapa para ver sus repercusiones en el sitio.	-Información geográfica espacial del SNIT -Estadísticas municipales -Instituto Meteorológico Nacional -Observación participante	-Análisis del lugar -Entrevistas semiestructuradas
Elaborar una propuesta de plan maestro que responda a las necesidades, criterios y estrategias de diseño pertinentes y, a su vez, ayuden al desarrollo sociocultural del sector del centro de San Isidro de Coronado.	Propuesta de plan maestro para el sector del centro de San Isidro	-Sistematización conceptual de la propuesta. Definir visión de la propuesta, y lineamientos -Establecimiento de programa urbano -Diseño de propuestas y gestión	Perfiles de usuario y dinámicas poblacionales obtenidos del objetivo 1. -Diagnóstico sintetizado del análisis obtenido en el objetivo 2.	-Proceso proyectual -Diagramas bidimensionales y tridimensionales.

Figura 08: Esquema marco metodológico
Fuente: Propia

ETAPA 2

ANÁLISIS DE SITIO

- a) Análisis contextual macro
- b) Usuario
- c) Análisis contextual micro

A large, bold, black graphic of the letter 'Q' is positioned on the left side of the slide. The 'Q' is composed of a thick black outline with a white circular center. To the right of the 'Q' is a solid black vertical bar.

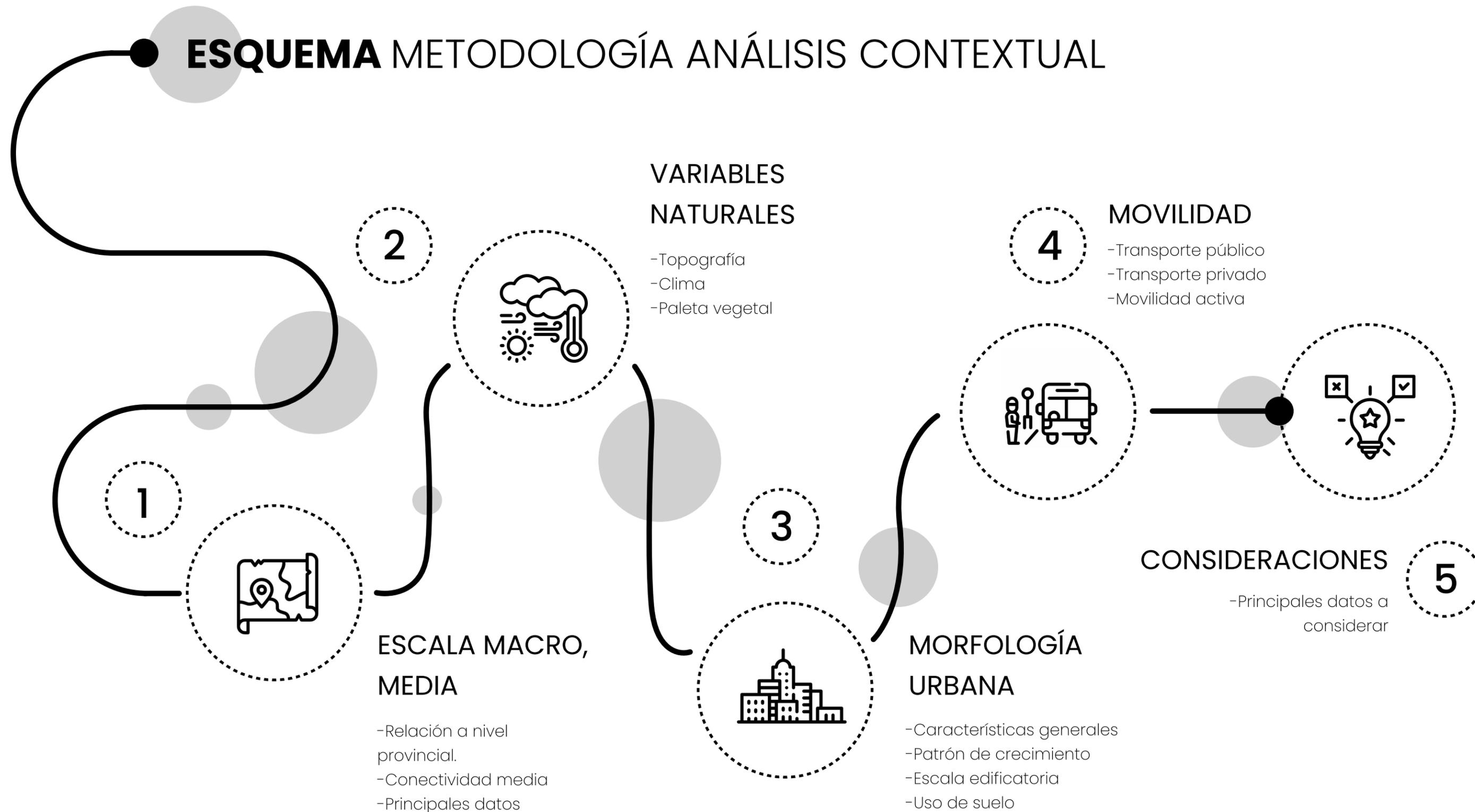
ANÁLISIS

CONTEXTUAL

MACRO

1. Escala macro y media.
2. Variables naturales: clima, hidrología, topografía
3. Morfología urbana
4. Movilidad
5. Consideraciones

● ESQUEMA METODOLOGÍA ANÁLISIS CONTEXTUAL



01

**ESCALA
MACRO Y
MEDIA**

UBICACIÓN

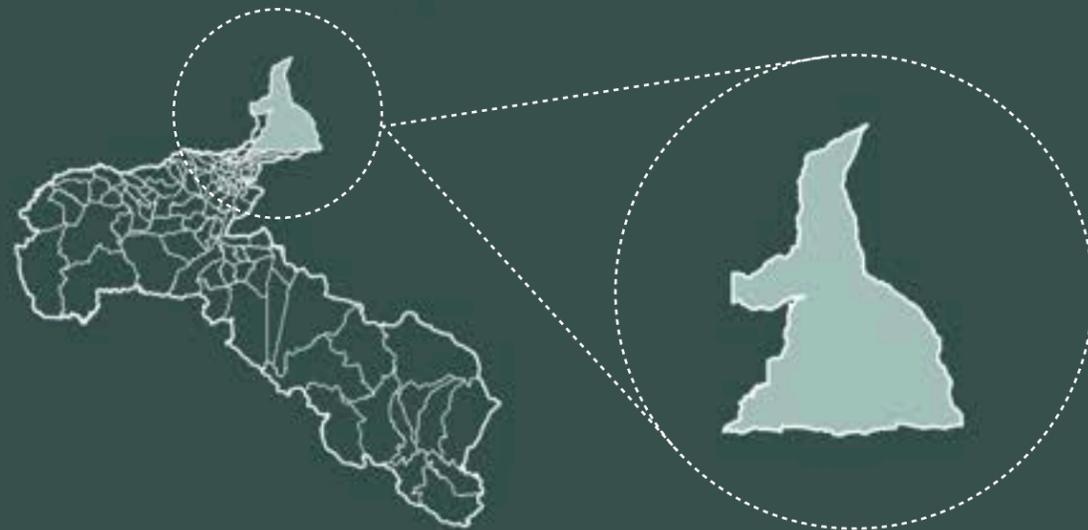
PROVINCIA
SAN JOSÉ



SUPERFICIE
4.966 km²

POBLACIÓN
1 601 167 HAB

CANTÓN
**VÁZQUEZ DE
CORONADO**

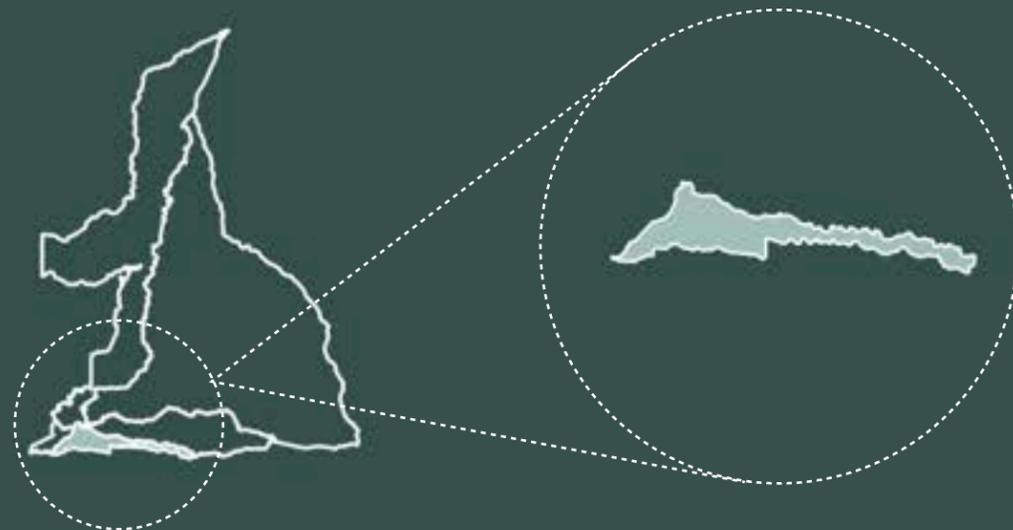


SUPERFICIE
222,20 km²

POBLACIÓN
60 625 HAB

DENSIDAD
POBLACIONAL
272 hab/km²

DISTRITO
SAN ISIDRO



SUPERFICIE
5.14 km²

POBLACIÓN
18 540 HAB

DENSIDAD
POBLACIONAL
3 090 hab/km²

CANTONES DIRECTAMENTE
RELACIONADOS



Figura 09: Mapas escala macro San Isidro de Coronado.
Fuente: Propia

VAZQUEZ DE CORONADO COMO CANTÓN



Figura 10: Relación macro
Fuente: Propia

Vázquez de Coronado, aunque periférico a San José, mantiene una fuerte integración territorial con centros poblacionales cercanos, formando parte de un sistema urbano policéntrico que facilita la movilidad hacia zonas estratégicas como San José y Heredia. Su conectividad macroterritorial ofrece oportunidades de integración, pero también retos en transporte y planificación, esto se evidencia en la figura 10.

Con 222,20 km², más del 80 % del cantón está protegido ambientalmente, limitando el crecimiento urbano y preservando ecosistemas. El 12 % del territorio es agropecuario y solo un 8 % es urbano, concentrado en San Isidro, Patalillo y parte de Dulce Nombre, que integran la GAM. El resto de distritos mantiene un carácter rural ligado a la conservación y la agricultura.

San Isidro, pese a su menor tamaño, es el principal nodo de servicios, gobernanza y articulación territorial del cantón.

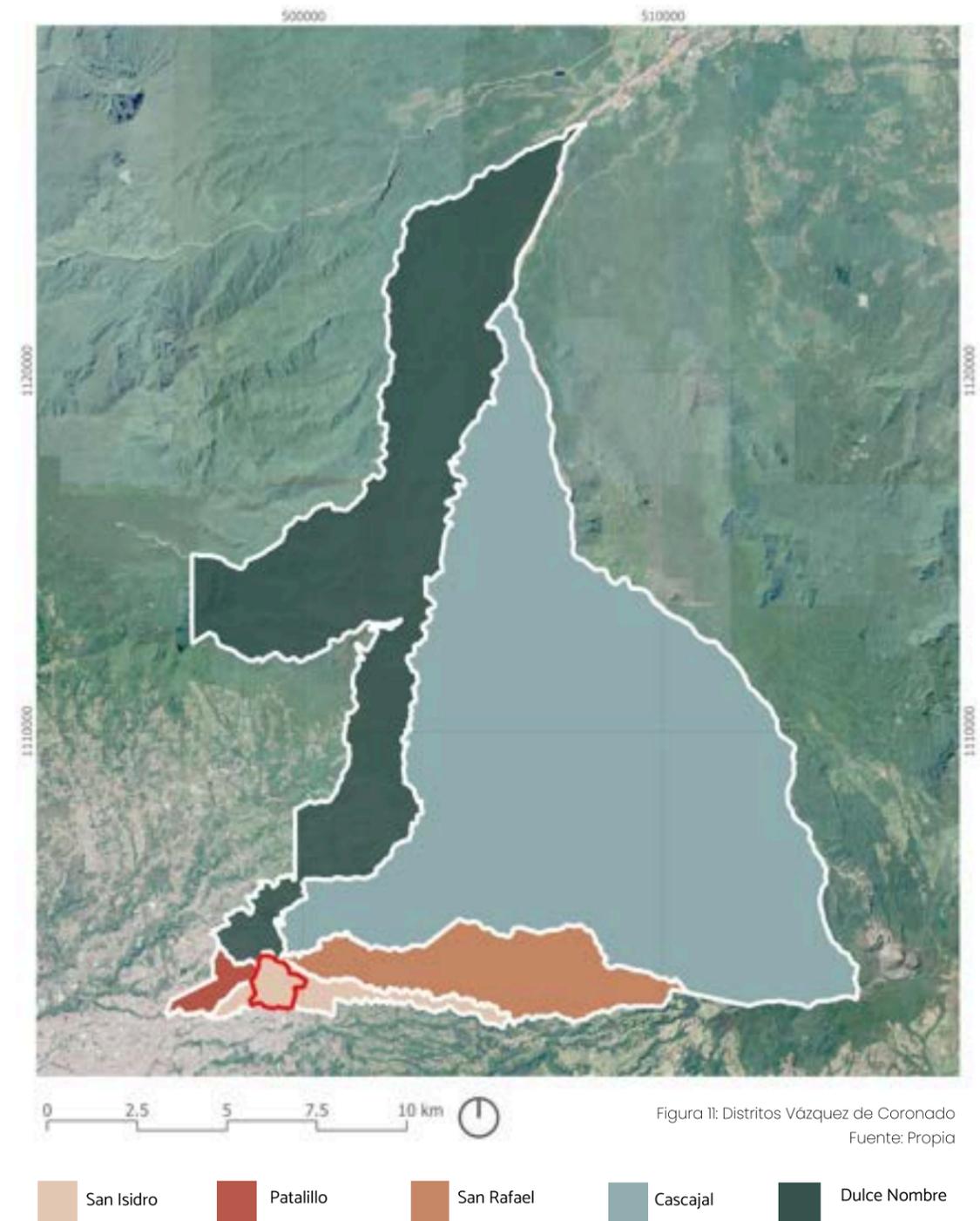


Figura 11: Distritos Vázquez de Coronado
Fuente: Propia

- San Isidro
- Patalillo
- San Rafael
- Cascajal
- Dulce Nombre

CONECTIVIDAD

ESCALA MEDIA

Si bien San Isidro es uno de los distritos con menor extensión territorial, su densidad poblacional y su condición de cabecera cantonal lo consolidan como el nodo central en términos de gobernanza local, concentración de servicios y conectividad interurbana, desempeñando un papel estratégico dentro de la estructura funcional del cantón. A nivel distrital, se distingue por la alta concentración de infraestructura urbana, lo que refuerza su rol como centro articulador desde el cual se facilita la conexión hacia otros sectores del cantón y de la provincia. Tal como se observa en la figura 12, San Isidro cumple la función de centro distribuidor, favoreciendo la interrelación entre distritos y consolidando su relevancia territorial.

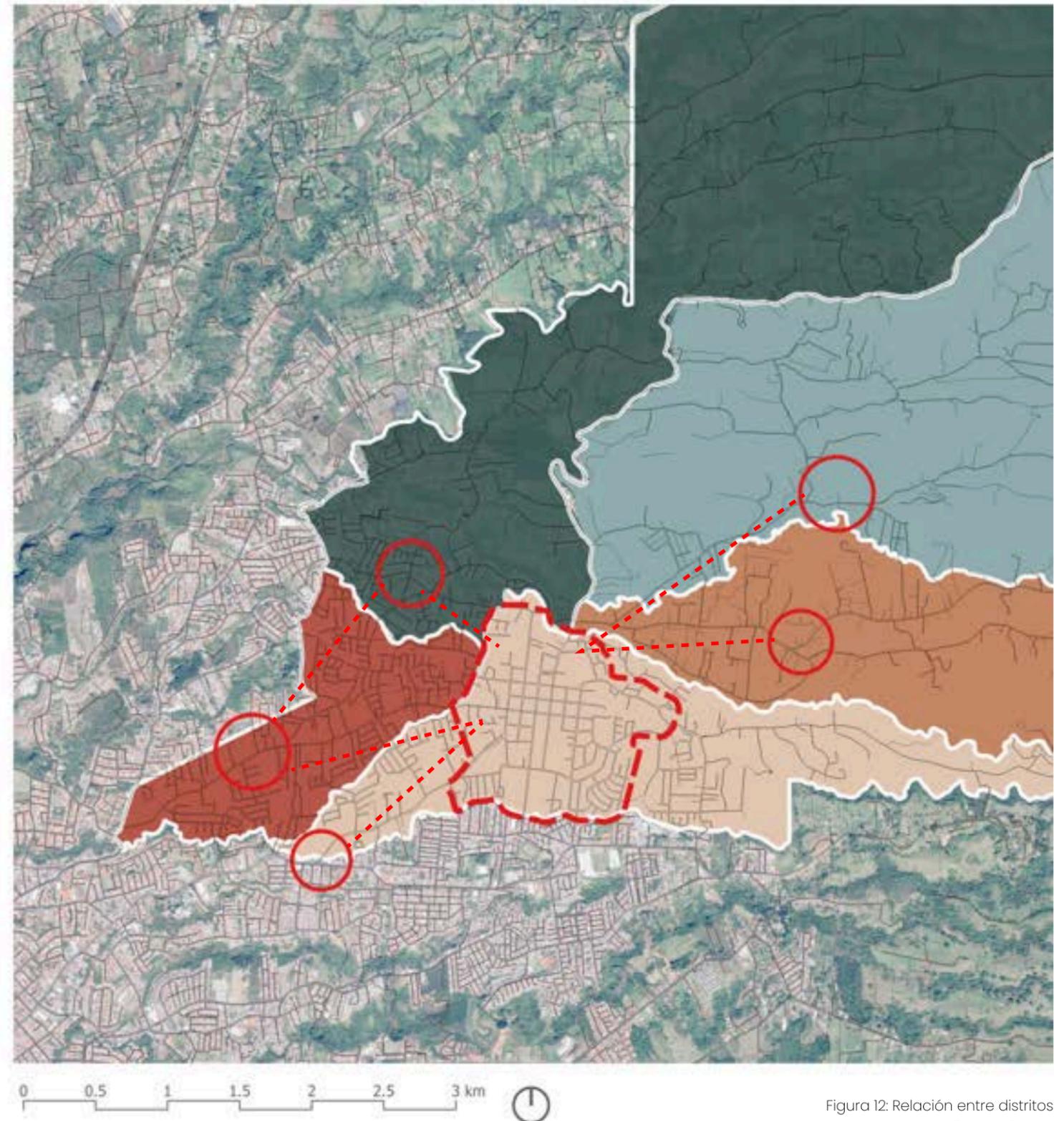


Figura 12: Relación entre distritos
Fuente: Propia

02

**VARIABLES
NATURALES**

TOPOGRAFÍA HIDROLOGÍA

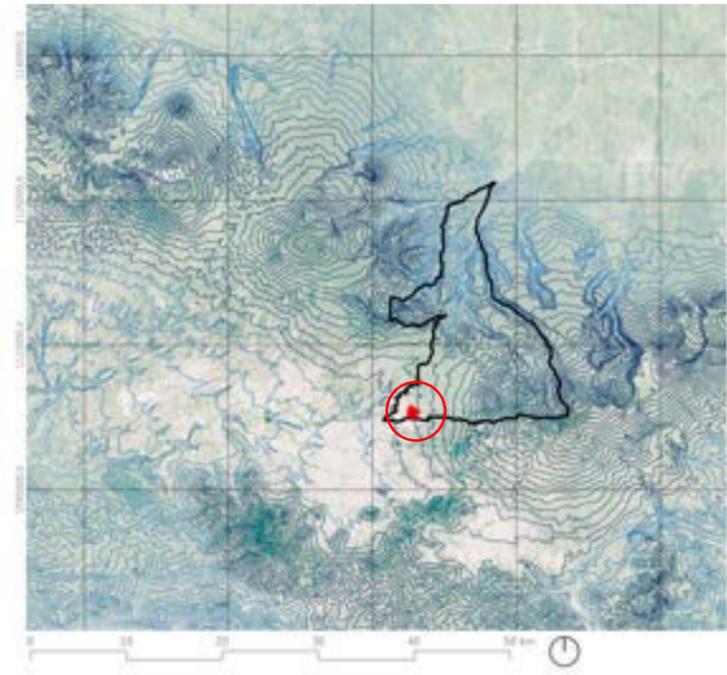


Figura 13: Topografía
Fuente: Propia

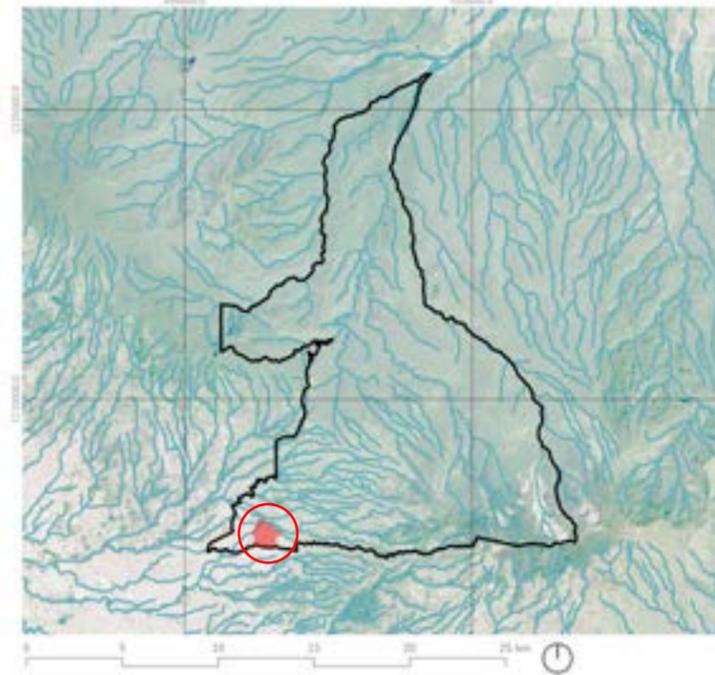


Figura 14: Hidrología
Fuente: Propia

El cantón de Vázquez de Coronado, situado en la periferia noreste del Valle Central, posee características geográficas particulares que influyen en su clima, topografía y uso del suelo. Su altitud, que alcanza hasta 3.700 msnm en el Parque Nacional Volcán Irazú, genera notables contrastes con el Valle Central. Aunque muchas áreas tienen pendientes pronunciadas, el sector analizado presenta una topografía más suave y una altitud promedio de 1.400 msnm, lo que favorece su desarrollo urbano. La disposición del tejido urbano

La topografía ha condicionado la disposición del tejido urbano; en el sector este, la traza vial se adapta al relieve natural, originando manzanas de morfología irregular, aunque con una parcelación interna ordenada y coherente.

Otro factor relevante en la configuración del trazado urbano es la presencia de los ríos, que también desempeñan un papel fundamental en la delimitación y organización del territorio. En el sector analizado, los cuerpos hídricos actúan como límites naturales tanto al norte como al sur, y se evidencian también algunos cursos al oeste. Esta interacción entre el sistema hídrico y el trazado urbano es una característica común en distintas regiones del país.



Figura 15: Hidrología micro
Fuente: Propia

TEMPERATURA

El cantón presenta variaciones térmicas asociadas a su geografía, registrando temperaturas más bajas al este, más altas al norte y valores intermedios en zonas como San Isidro, con promedios entre 20°C y 22°C. Los vientos predominantes provienen del este y noreste, lo que influye en la ventilación natural y el confort térmico. La humedad relativa se mantiene entre 84% y 88%, valores característicos del clima tropical húmedo.

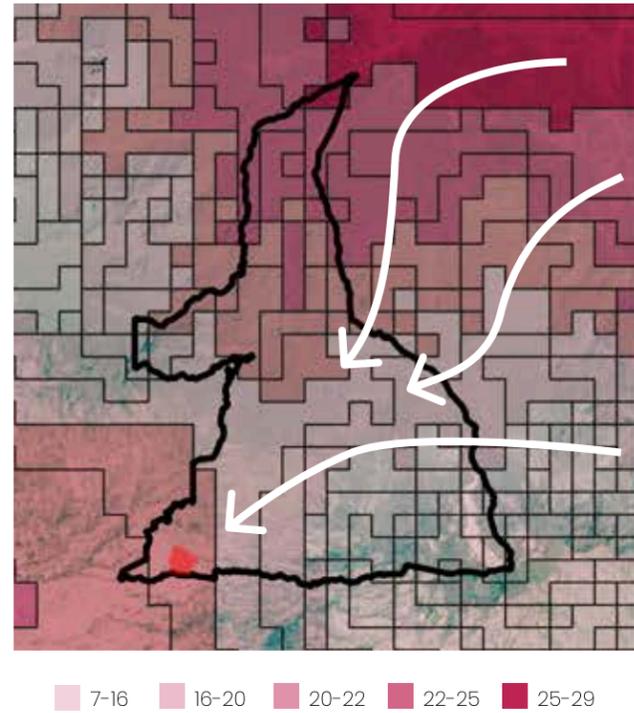


Figura 16: Temperatura media anual
Fuente: Instituto Meteorológico Nacional. Proyección para el periodo 2010-2039.

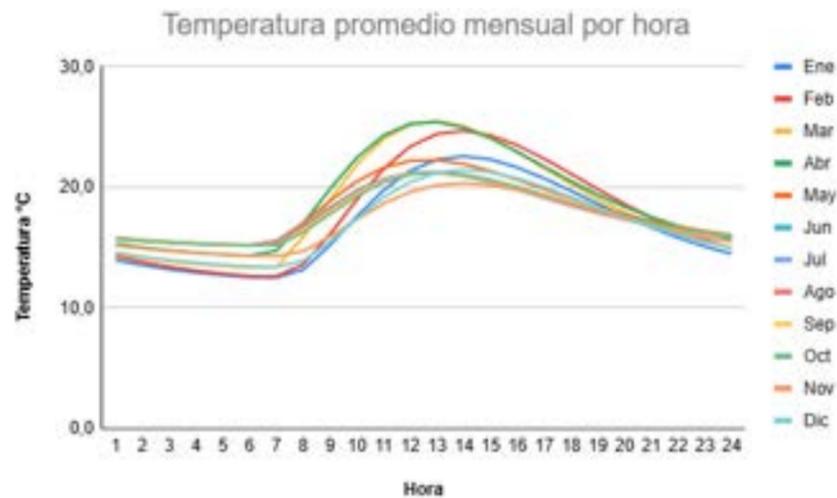


Figura 17: Temperatura promedio mensual por hora.
Fuente: elaboración propia con datos del IMN.

En el gráfico CAP 3-2 se observa que, durante las mañanas, las temperaturas son agradables, alcanzando su punto máximo al mediodía y dando paso posteriormente a condiciones más cálidas en la tarde. Aunque en otros sectores temperaturas superiores a los 20°C podrían percibirse como elevadas, en este caso los vientos predominantes contribuyen a mantener un ambiente fresco.

Soleamiento Efectivo

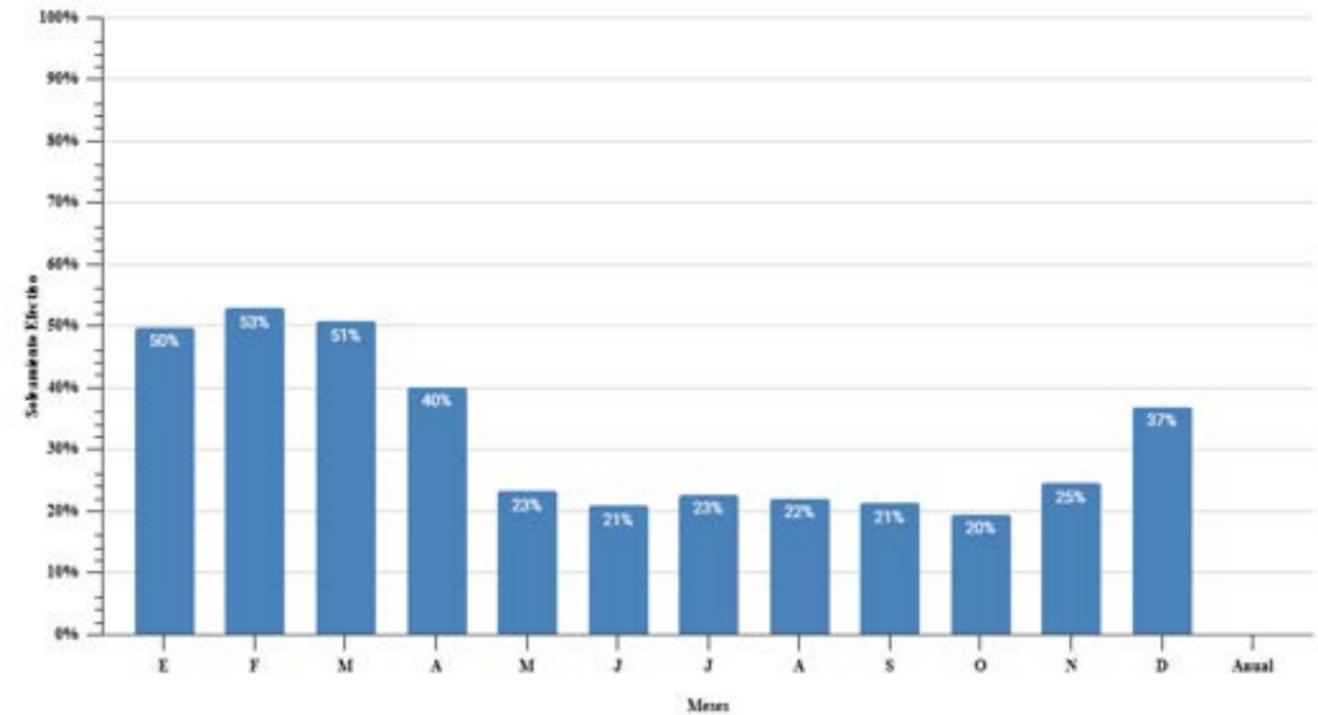
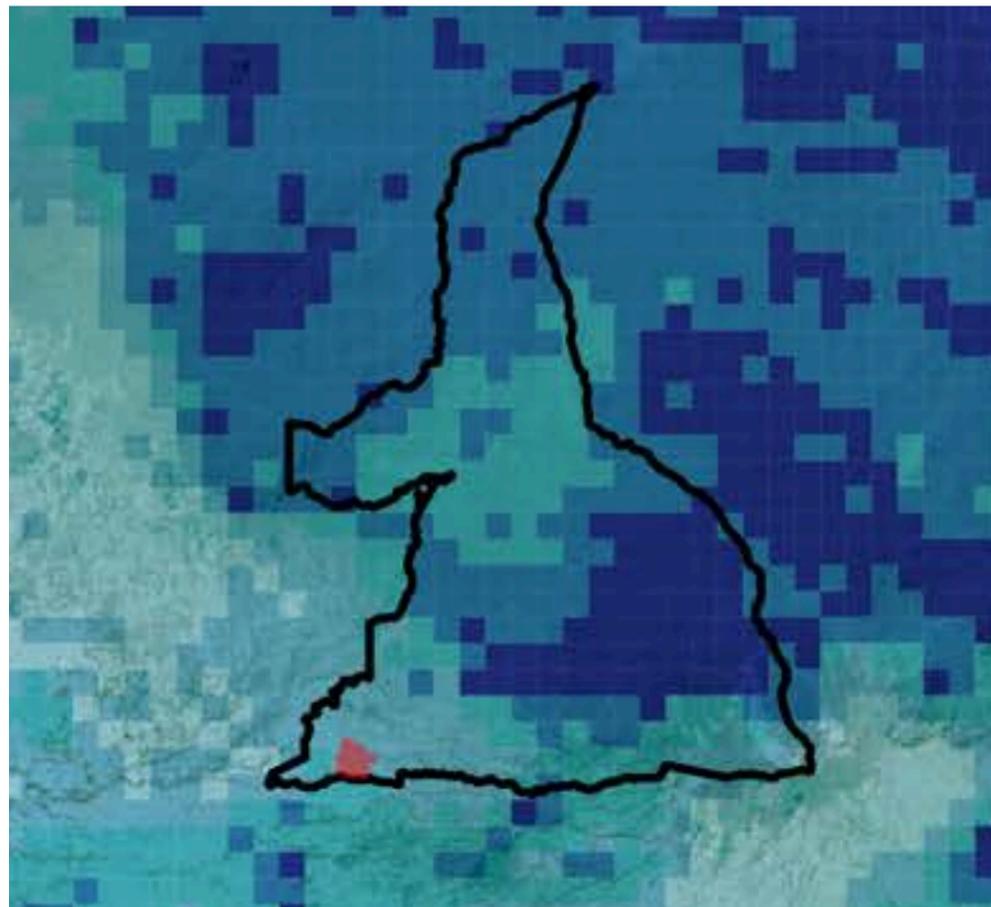


Figura 18: Soleamiento efectivo
Fuente: elaboración propia con datos del IMN.

En relación con el asoleamiento, el gráfico CAP 3-1 muestra que durante la mayor parte del año el sector se encuentra bajo condiciones de nubosidad, lo que limita significativamente la incidencia de luz solar directa. Aunque en ciertos momentos se recibe radiación solar, en general el sector no supera un 50% de asoleamiento efectivo.

PRECIPITACIÓN



1555 - 2214 2214 - 2803 2803 - 3288 3288 - 3646 3646 - 6013

Figura 19: Precipitación
Fuente: Instituto Meteorológico Nacional. Proyección para el periodo 2010-2039.

En el cantón, respondiendo a la topografía, la zona más alta presenta mayor nivel de precipitación y esto se ubica en el sector de Cascajal. Por otro lado, San Isidro presenta una precipitación anual promedio de 2,214 mm aproximadamente, lo que lo ubica dentro de las zonas de alta pluviosidad del Valle Central. Esta precipitación se distribuye de manera desigual a lo largo del año, con una marcada estación lluviosa entre los meses de mayo y octubre, siendo setiembre y octubre los meses de mayor acumulación de lluvia. En contraste, el periodo comprendido entre enero y marzo corresponde a la estación seca, con precipitaciones considerablemente menores.

Estas condiciones climáticas tienen implicaciones clave en el diseño urbano del sector:

INFRAESTRUCTURA DE DRENAJE PLUVIAL: Aquí se debe considerar sistemas eficientes de captación, canalización y evacuación de aguas.

SUPERFICIES PERMEABLES: en espacios como aceras, parques y zonas de transición que permitan la infiltración natural de agua.

CUBIERTAS LIGERAS Y ALEROS GENEROSOS: las estructuras deben tapar y brindar refugio en los espacios públicos.

MATERIALIDAD: al ser un sector tan lluvioso se debe proteger al usuario con materiales antideslizantes en pavimentos.

INFRAESTRUCTURA VERDE

San Isidro de Coronado cuenta con un entorno natural privilegiado, caracterizado por su cercanía a zonas de alta cobertura vegetal, suelos fértiles y un clima fresco y húmedo. Sin embargo como se observa en la figura 20, el zoom al sector, existe fragmentación de la cobertura vegetal en algunos sectores densamente urbanizados, especialmente en áreas de crecimiento reciente.

Otro aspecto relevante a destacar es que los ríos no solo cumplen una función ecológica fundamental, sino que también actúan como ejes vegetales naturales dentro del tejido urbano. Estas franjas verdes, representan una oportunidad estratégica para articular los espacios públicos existentes y aportar identidad paisajística.

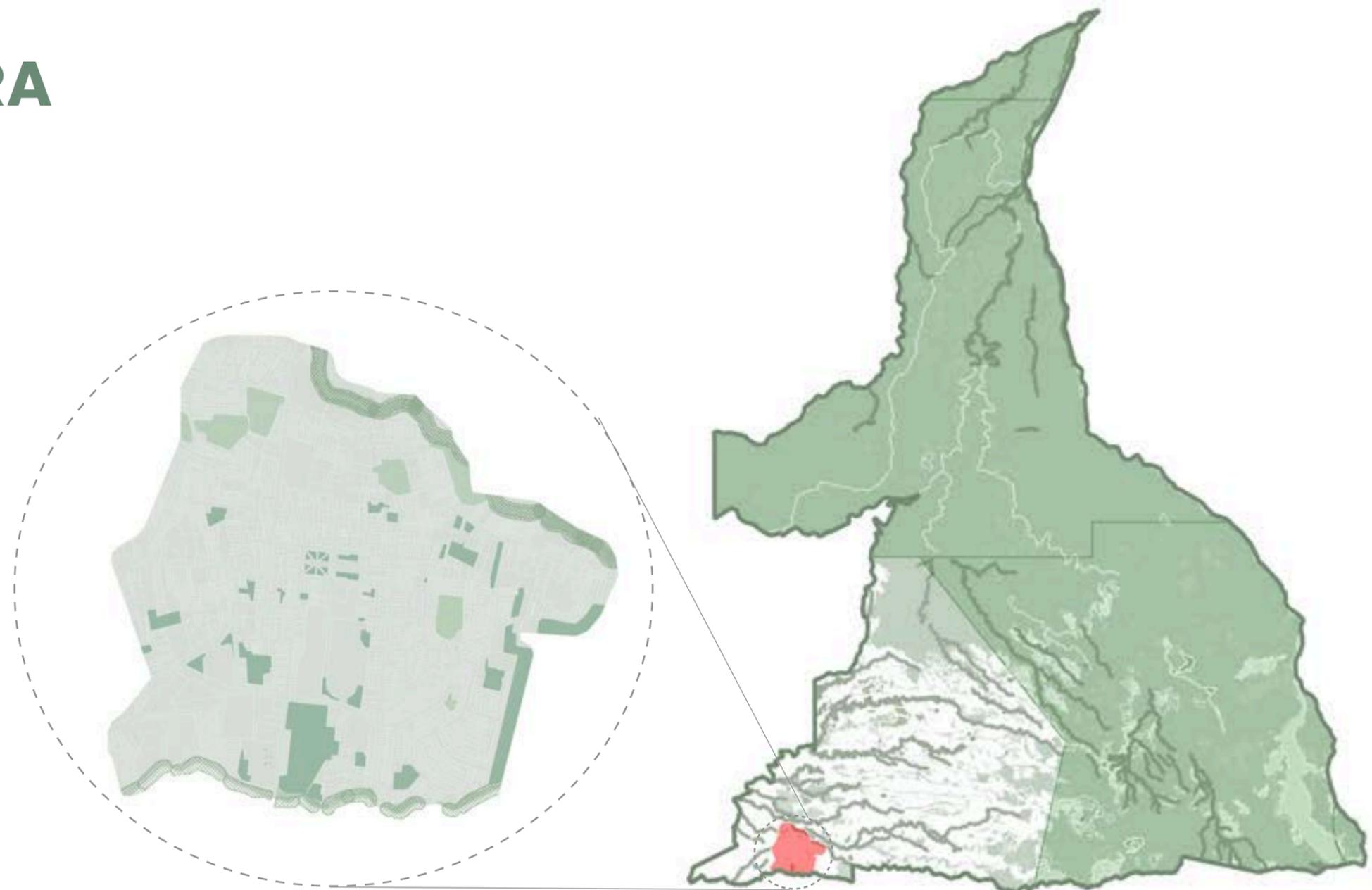


Figura 20: Infraestructura verde
Fuente: Propia

SIMBOLOGÍA

- Sector general
- Zona protegida
- Cobertura forestal
- Vegetación ríos

PALETA VEGETAL



Guachipelín
(*Diphysa americana*)



Itabo
(*Yucca gigantea*)



Madero negro
(*Gliricidia sepium*)



Pacaya
(*Chamaedorea costaricana*)



Conacaste
(*Enterolobium cyclocarpum*)



Firebush
(*Hamelia patens*)



Helechos
(*Nephrolepis exaltata*)



Croton
(*Codiaeum variegatum*)

CONSIDERACIONES GENERALES VARIABLES CLIMÁTICAS

El clima de San Isidro de Coronado se caracteriza por temperaturas frescas durante todo el año, con una media anual de aproximadamente 17 °C, oscilando entre mínimas cercanas a los 13 °C y máximas alrededor de los 22 °C. Presenta una alta humedad relativa, que supera el 80 %, y un régimen de lluvias abundante que alcanza en promedio los 2.500 a 3.000 mm anuales, concentrados principalmente entre mayo y noviembre. Estas condiciones climáticas inciden directamente en el diseño urbano, ya que requieren la incorporación de espacios públicos cubiertos o semiabiertos, sistemas de drenaje pluvial eficientes, el uso de materiales resistentes a la humedad y mobiliario preparado para soportar la exposición a la lluvia. A su vez, la frescura del ambiente favorece la movilidad activa, lo que hace necesario integrar recorridos peatonales confortables, accesibles y seguros que permitan el uso continuo del espacio público durante todo el año.

03

**MORFOLOGÍA
URBANA**

LLENOS VS VACÍOS

Se identifica una concentración significativa de tejido urbano consolidado en el sector suroeste del cantón, particularmente en los distritos de Patalillo, parte de Dulce Nombre y San Isidro. No obstante, incluso dentro de esta mancha urbana densa, persisten vacíos urbanos que representan oportunidades estratégicas para equilibrar la falta de áreas recreativas y ser transformados en espacios públicos de calidad.

Por otro lado, el río Durazno actúa como un límite natural que acentúa la fragmentación entre dos realidades contrastantes: al norte del cantón predomina un paisaje compuesto por amplias zonas verdes y una baja densidad de ocupación, caracterizado por pequeños núcleos poblacionales dispersos; mientras que al sur se evidencia una urbanización más consolidada. Esta dicotomía territorial pone de manifiesto la necesidad de aprovechar el suelo disponible dentro de la mancha urbana existente para no perpetuar expansión horizontal innecesaria y a su vez considerar el equipamiento urbano necesario para dicha población.

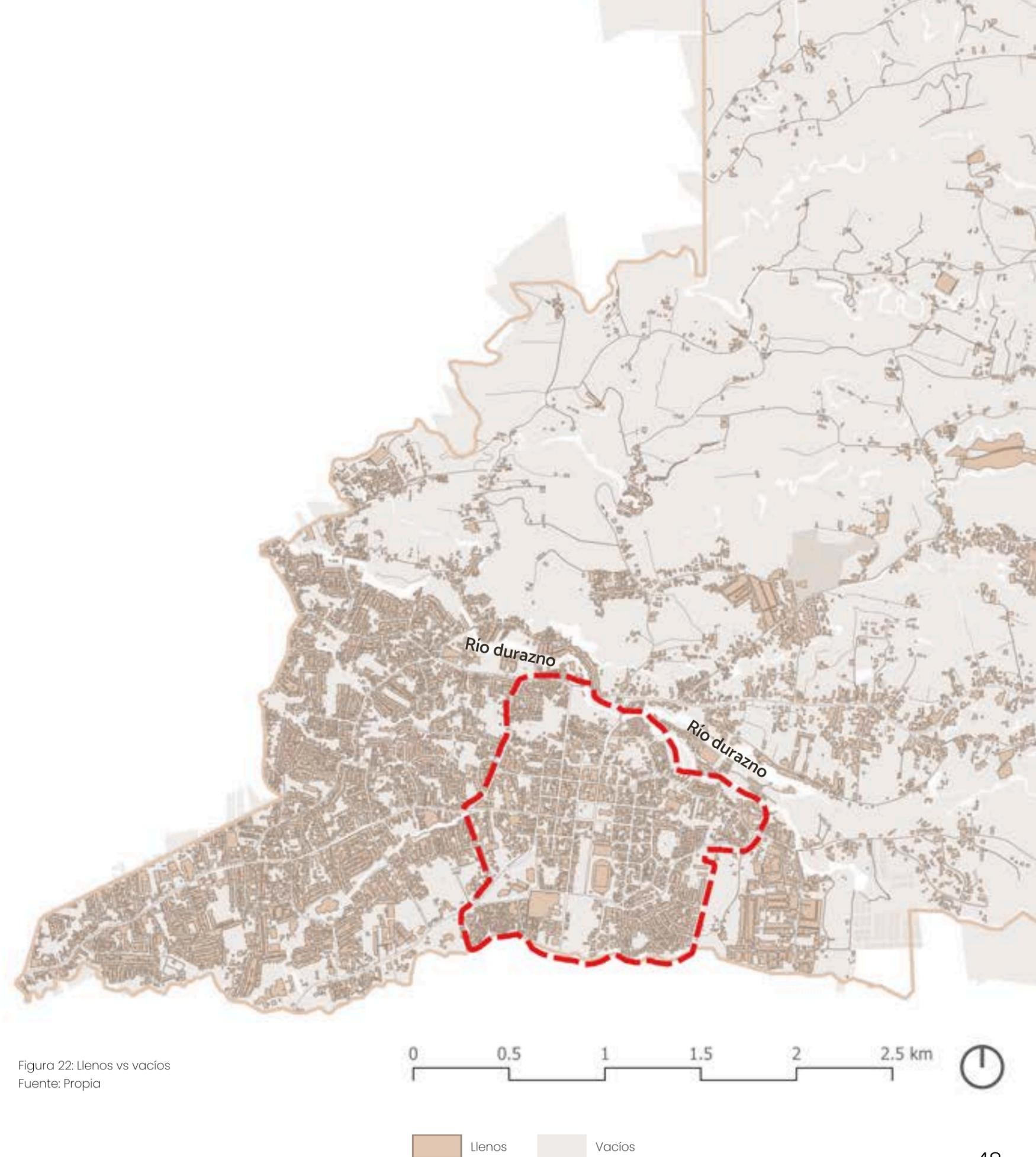


Figura 22: Llenos vs vacíos
Fuente: Propia

PATRÓN DE CRECIMIENTO



Figura 23: Patrón de crecimiento 1997
Fuente: Google Earth



Figura 24: Patrón de crecimiento 2014
Fuente: Google Earth



Figura 24: Patrón de crecimiento 2025
Fuente: Google Earth

El crecimiento acelerado de la mancha urbana, caracterizado principalmente por el **aumento de desarrollos habitacionales, no ha sido acompañado por una expansión proporcional de los espacios públicos**. Como resultado, se generan **entornos urbanos** densos y **monofuncionales**, donde los residentes carecen de lugares accesibles y de calidad para el esparcimiento u ocio, lo que **impacta negativamente en la calidad de vida** y en la cohesión social de estas nuevas comunidades.

Además, persisten grandes **vacíos urbanos** –como la Finca Vargas– que, en lugar de ser incorporados como oportunidades de articulación espacial y ambiental, **permanecen desconectados del tejido urbano**. A esto se suma el **desplazamiento de la vegetación** hacia los **márgenes de los ríos**, lo que **rompe la continuidad de la trama verde** y refuerza la separación entre ciudad y naturaleza, cuando ambos sistemas deberían integrarse para favorecer una urbanización más sostenible y resiliente.

USO DE SUELO

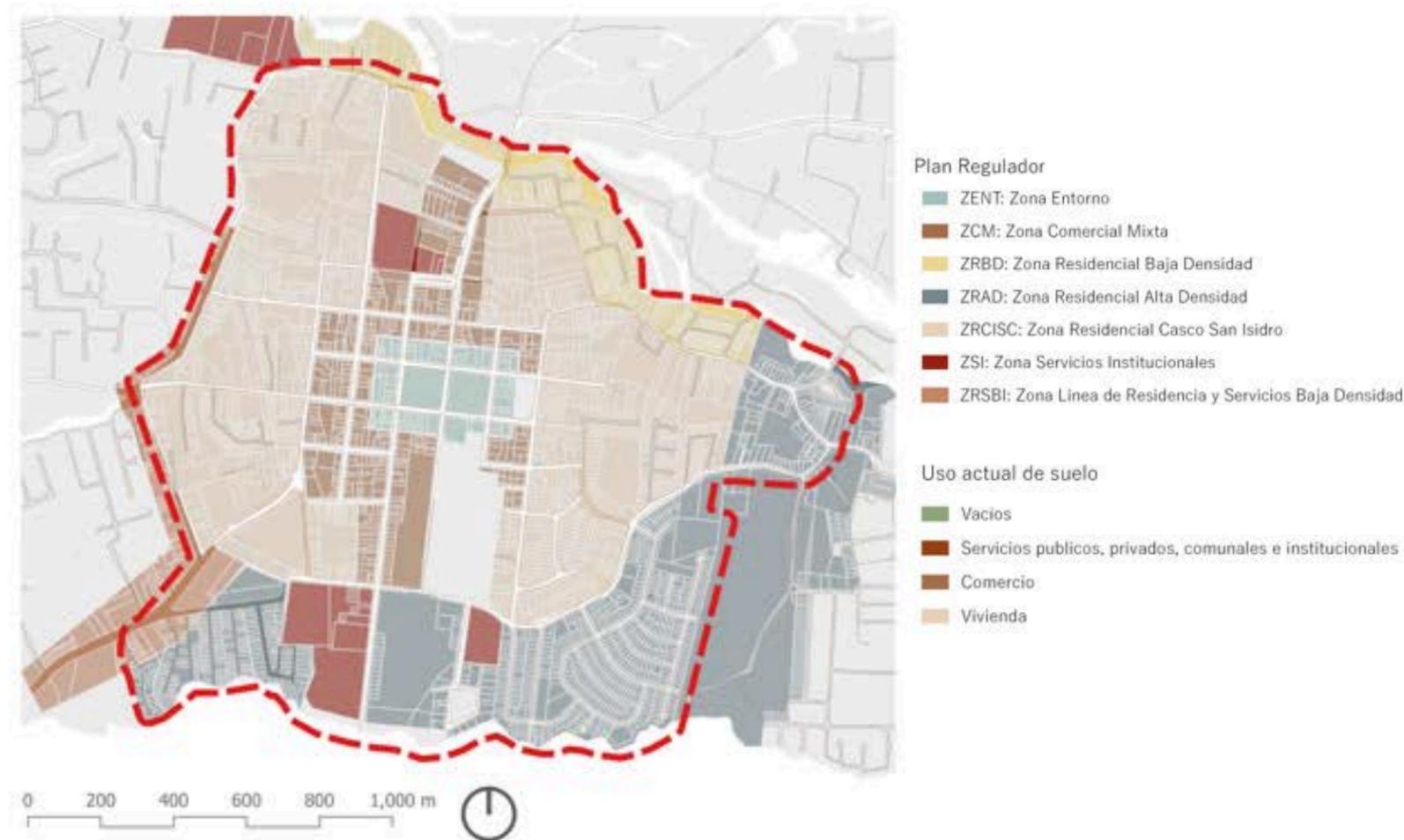


Figura 25: Uso de suelo según Plan Regulador
Fuente: Plan Regulador de Vázquez de Coronado, 1998.



Figura 26: Uso de suelo actual
Fuente: Plan Regulador de Vázquez de Coronado, 1998.

El análisis comparativo entre la zonificación del Plan Regulador y el uso actual del suelo evidencia discrepancias relevantes en la estructura territorial. La figura 25 muestra una zona de uso mixto con predominancia comercial en torno al parque central, rodeada por tejido residencial. Los equipamientos institucionales se distribuyen de forma dispersa y sin una articulación urbana clara, mientras que sobre las vías principales se proponen usos residenciales y de servicios de baja densidad, en contraste con las dinámicas actuales del área.

La figura 26 permite visualizar con mayor claridad el uso efectivo del suelo, donde se observa una expansión comercial que ha ocurrido de forma espontánea y no planificada. A pesar de que el núcleo comercial original se mantiene concentrado en el centro, se ha evidenciado una tendencia a su extensión a lo largo de los ejes viales principales, lo que refleja una transformación del tejido urbano en función de las dinámicas sociales y económicas locales.

EQUIPAMIENTO



Figura 27: Mapa Equipamiento
Fuente: Propia



El sector se encuentra bien equipado en terminos de educaci3n ya que existen escuelas y colegios tanto p3blicos como privados. Se evidencia una concentraci3n de comercio en el centro lo que desplaza las viviendas a la periferia y en general el sector es predominantemente de este uso. Una particularidad es que el cementerio se encuentra en las afueras del centro junto con el equipamiento deportivo.

Si bien las instalaciones del equipamiento deportivo est3n abiertas al uso comunitario y presentan un alto potencial para articularse con el espacio p3blico, las 3reas verdes que las rodean se encuentran subutilizadas. Actualmente, estas zonas carecen de tratamiento paisajístico, mobiliario urbano y conectividad peatonal, lo que limita su integraci3n funcional y social con el entorno inmediato. Esta situaci3n representa una oportunidad desaprovechada para consolidar espacios de permanencia, encuentro y recreaci3n al servicio de la comunidad.



Figura 28: Exterior gimnasio municipal.
Se evidencia todo el espacio que no se aprovecha y es una oportunidad de integraci3n con el plan maestro.
Fuente: Propia



Figura 29: Fachada gimnasio municipal.
En general existe un deterioro tanto en infraestructura como en la zona verde que presenta.
Fuente: Propia

ESTUDIO DE ZONAS VERDES PÚBLICAS



Figura 30: Espacios Públicos
Fuente: Propia



Figura 31: Collage estado actual de espacios públicos del sector.
Fuente: Propia

El análisis de los vacíos urbanos en el área de estudio revela la existencia de únicamente cuatro espacios identificados formalmente como zonas verdes públicas. Sin embargo, solo dos de estos espacios cuentan con mobiliario urbano adecuado, lo que evidencia una carencia significativa en términos de equipamiento y funcionalidad. Esta situación subraya que la mera presencia de vegetación o cobertura de zacate no es suficiente para considerar un espacio como una zona verde pública de calidad ni adecuada para el uso efectivo por parte de la comunidad.

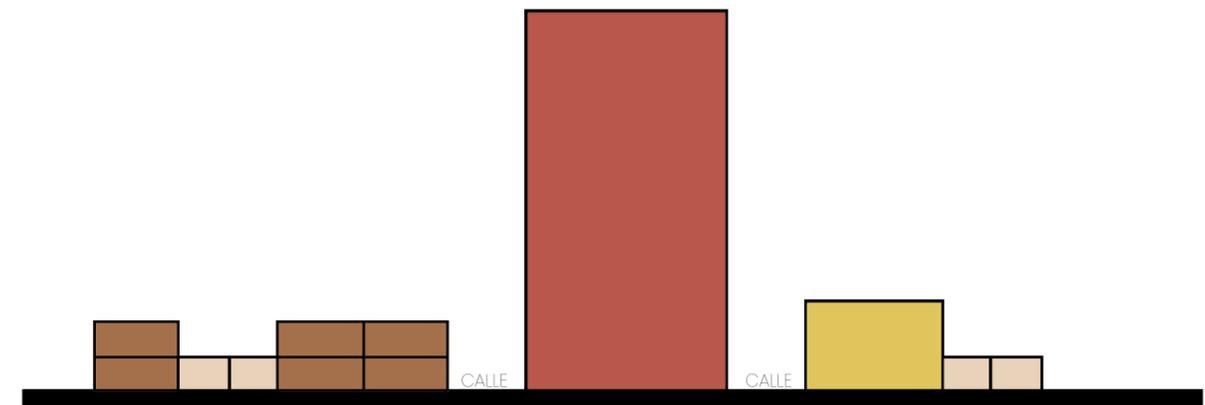
Según los lineamientos del Plan GAM 13-30, se establece como meta alcanzar un estándar de 10 m² de espacio público por habitante destinado a actividades recreativas, culturales y deportivas. No obstante, en el caso del cantón, las áreas públicas contabilizadas alcanzan un total de 42 hectáreas, lo que representa apenas 4,9 m² por persona de superficie realmente utilizable para dichos fines. Esta brecha entre la meta proyectada y la realidad territorial refuerza la urgencia de intervenir los espacios existentes, así como de identificar nuevas oportunidades de integración espacial para garantizar el acceso equitativo a infraestructura verde de calidad.

ESCALA EDIFICATORIA



Figura 32. Iglesia de Coronado y alrededores
Fuente: Roshitocr, 27 de diciembre 2020. Pixabay.

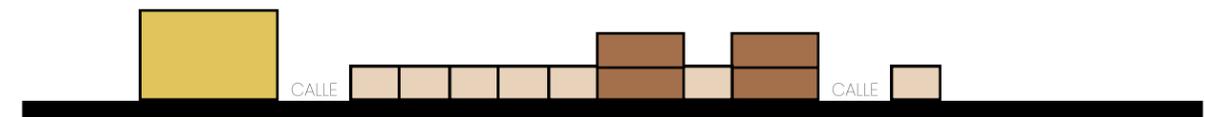
El centro de San Isidro de Coronado se configura mayoritariamente con edificaciones de uno a dos niveles, conformando un entorno de baja densidad y escala homogénea, salvo en las inmediaciones del parque central donde algunos inmuebles alcanzan entre tres y cuatro pisos, evidenciando potencial para una mayor intensidad de usos. En este contexto, la Iglesia de San Isidro Labrador destaca como el principal referente urbano y patrimonial: su escala monumental y valor histórico-cultural la convierten en un hito simbólico y articulador espacial, cuya integración resulta clave en cualquier estrategia de ordenamiento y revalorización del espacio público.



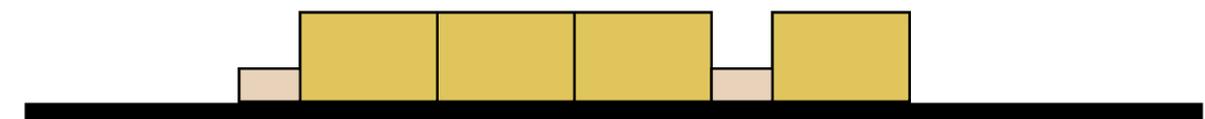
**CORTE FRONTAL IGLESIA
(ESTE)**



CORTE OESTE PARQUE



CORTE SUR PARQUE



CORTE NORTE PARQUE

Figura 33. Perfiles de calles aledañas al parque.
Fuente: Propia

04

MOVILIDAD

ANÁLISIS MOVILIDAD

BUSES

Como cabecera cantonal, San Isidro enfrenta retos significativos en materia de movilidad. De acuerdo con la figura 38, cuenta con una extensa red de rutas de autobús que lo consolidan como un nodo articulador del transporte público. La central de autobuses, ilustrada en la figura 37, opera como un punto estratégico de convergencia y redistribución de recorridos.

Las rutas identificadas se clasifican en dos grandes grupos: aquellas que conectan directamente con San José y las que enlazan Coronado con los demás distritos del cantón. Sin embargo, se evidencia un vacío de cobertura en el sector sureste, predominantemente residencial, lo que incrementa la dependencia del transporte privado, pero a la vez abre la posibilidad de impulsar alternativas de movilidad activa y peatonal que refuercen la accesibilidad local.

Además, aunque existen numerosas paradas de autobús, muchas carecen del equipamiento urbano básico, afectando la experiencia del usuario.



Figura 37. Terminal de buses Coronado
Fuente: Propia



Figura 38: Movilidad buses
Fuente: Propia

RUTAS FUERA DEL CANTÓN

- Dulce Nombre - San José
- Coronado - San José
- UCR - Coronado

RUTAS DENTRO DEL CANTÓN

- Periférica Coronado
- Dulce Nombre - San Isidro
- San Isidro - El Rodeo
- San Isidro - San Pedro

● PARADAS DE BUS

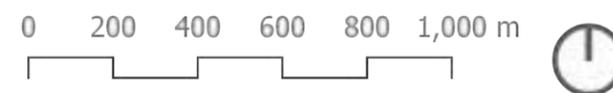
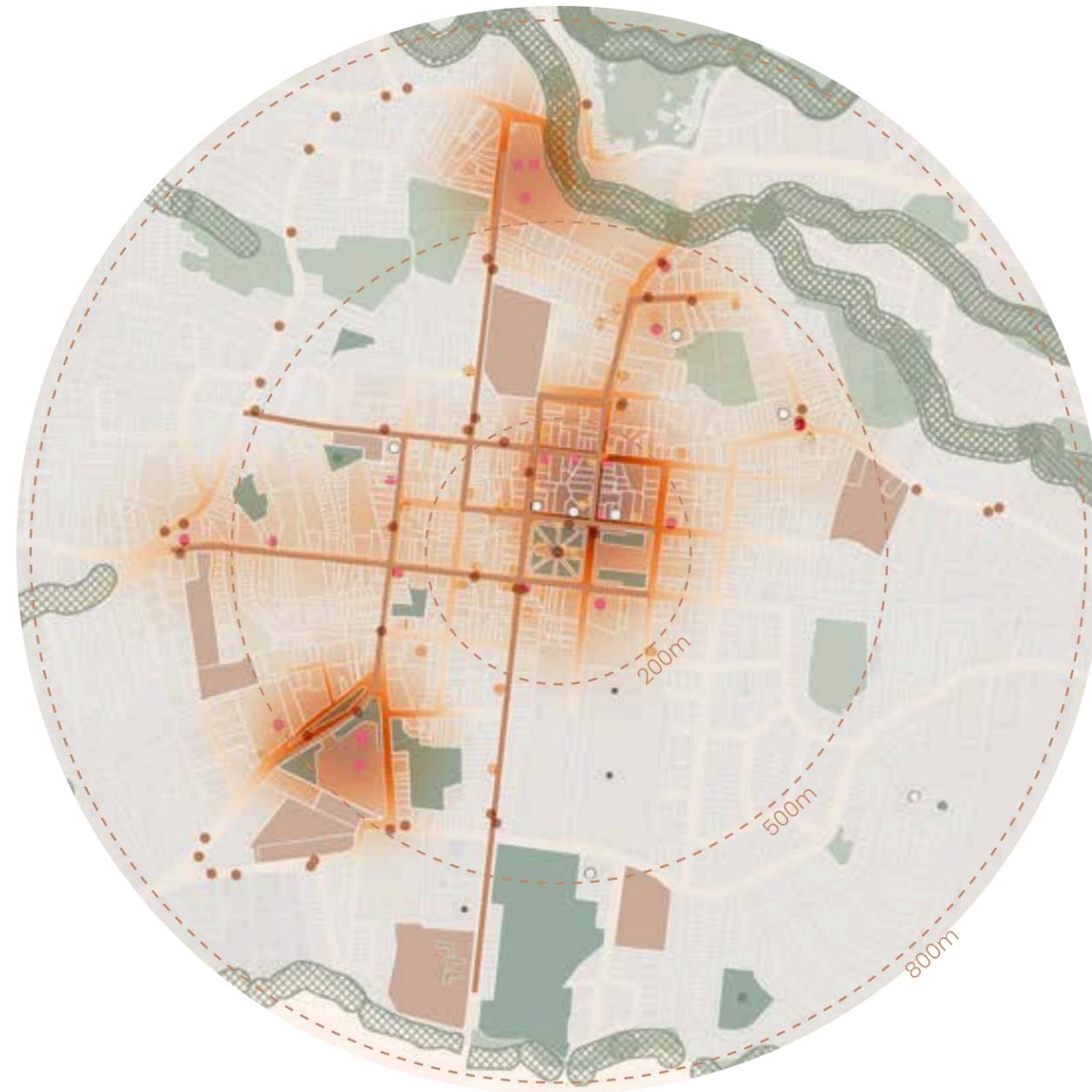
- San Isidro - Las Nubes
- San Isidro - La Máquina
- San Isidro - San Francisco

MOVILIDAD PEATONAL

La movilidad peatonal en el distrito de San Isidro se concentra principalmente en el núcleo central, específicamente en el entorno inmediato del parque central y la Iglesia, donde convergen múltiples flujos de personas. También, se identifica una alta densidad de desplazamientos en torno a las paradas de autobús distribuidas a lo largo del sector.

Se observa que gran parte del comercio formal y de servicios se localiza dentro de un radio de aproximadamente 200 metros desde el parque central de Coronado, lo que refuerza la vitalidad peatonal en este perímetro. Por otro lado, la totalidad del sector objeto de análisis se encuentra contenida en un radio de 500 metros, lo que evidencia un ámbito compacto con alto potencial para el desarrollo de una movilidad activa eficiente.

Se concluye entonces que se debe fortalecer la estructura peatonal en el centro de San Isidro mediante intervenciones de escala humana dentro del radio de 800m, priorizando la accesibilidad universal, la conectividad entre paradas de transporte público y comercio local, así como la mejora del espacio público en torno al parque y la Iglesia como núcleo articulador del distrito.



SIMBOLOGÍA

- | | | |
|------------------------------|------------------|---------------------------------|
| CENTROS EDUCATIVOS | Paradas de buses | Bancos / instituciones públicas |
| Lotes vacíos | Comercios | |
| Rutas peatonales principales | Supermercados | |

Figura 39: Movilidad peatonal
Fuente: Propia

SÍNTESIS TIPOLOGÍAS DE CALLES

La mayoría de los sectores presenta un claro **dominio del vehículo** motorizado, con infraestructura peatonal limitada o inadecuada, especialmente en zonas de alta afluencia.

En todos los sectores se identifican **excedentes viales** o **calles sobredimensionadas** que podrían ser reconvertidas en **espacios públicos** o verdes.

Aunque existen **aceras**, muchas son **insuficientes en tamaño** o condiciones para ofrecer una experiencia peatonal segura y cómoda.

Diferenciación por intensidad de uso: Las intervenciones deben responder a las características específicas de cada sector, estableciendo categorías que orienten de forma precisa las pautas de diseño.

A partir de esta diferenciación por intensidad de uso, se plantean **tres tipologías de calles** que no solo organizan el diseño urbano **según las dinámicas** predominantes en cada sector, sino que también constituyen un elemento clave para **orientar la propuesta**.



Figura 40: Mapa síntesis movilidad
Fuente: Propia

EJE TIPOLOGÍA A

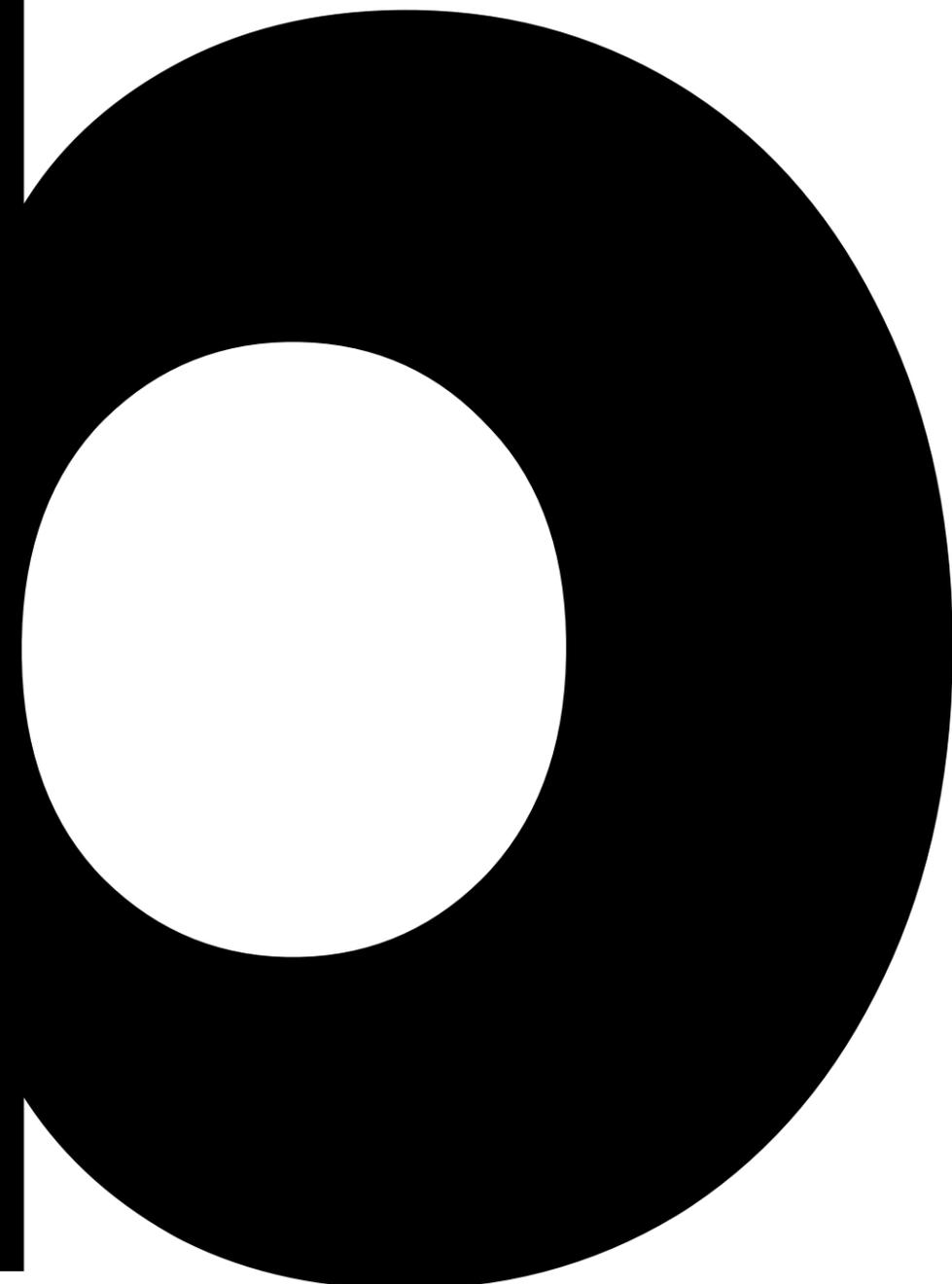
Corresponden a calles con **alto tránsito vehicular**, presencia de **calle nacionales** y funcionamiento como corredores de **transporte público**. Se requiere atender seguridad en cruces peatonales y revisar infraestructura de paradas.

EJE TIPOLOGÍA B

Incluyen calles asociadas a **equipamientos educativos** o de alta concentración de **personas a pie**, especialmente estudiantes. Se debe revisar mobiliario de convivencia y continuación de trama verde.

EJE TIPOLOGÍA C

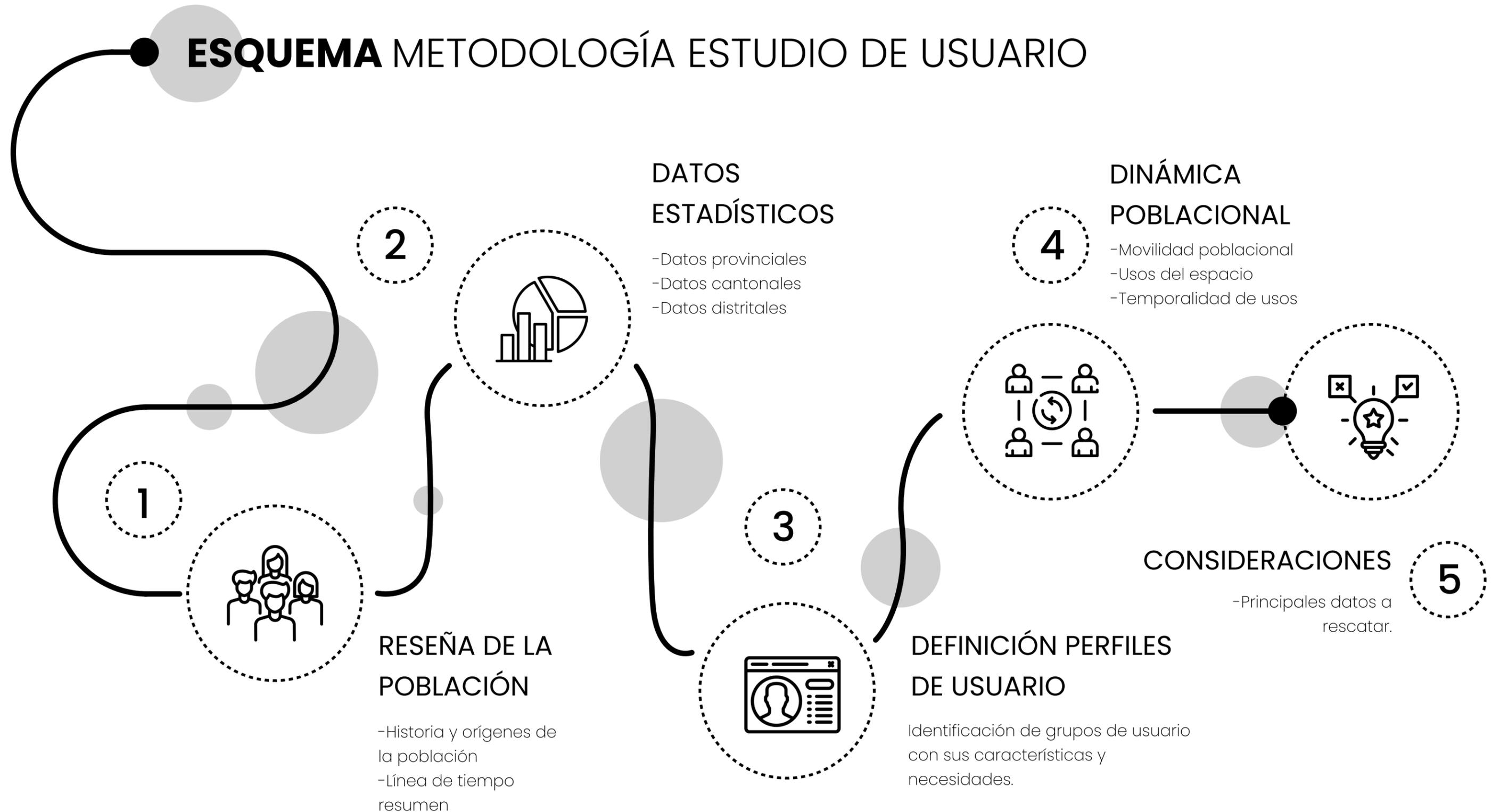
Calles con uso predominantemente **residencial** y **bajo flujo vehicular**.



USUARIO

1. Reseña de la población
2. Datos estadísticos
3. Definición de perfiles de usuario
4. Estudio de dinámica poblacional
5. Consideraciones

● ESQUEMA METODOLOGÍA ESTUDIO DE USUARIO



01

RESEÑA DE LA POBLACIÓN

VAZQUEZ DE CORONADO

Cantón

Históricamente, esta región fue habitada por pueblos indígenas, como lo evidencian los vestigios arqueológicos encontrados en el área, incluyendo piezas de cerámica y piedra que permanecían enterradas. Estos indicios respaldan la presencia de un grupo indígena que formaba parte del antiguo cacicazgo de Toyopán, una de las estructuras sociopolíticas precolombinas de la región. Más adelante, durante el periodo de la conquista, estas tierras fueron incorporadas al dominio español bajo la expedición liderada por don Juan Vázquez de Coronado, de quien el cantón toma su nombre. Meléndez Chaverri, C. (1972).

Este cantón es interesante ya que presenta tanto ciudad como campo y su comunidad es muy arraigada. Aquí se presentan los dos tipos de patrimonio: natural y cultural. En Coronado existen grandes zonas protegidas representando el valor natural y mucha evidencia física como fotografías, periódicos, objetos los cuales rescatan esa herencia corodareña

Para comprender a la población de Vázquez de Coronado, es fundamental reconocer el papel protagónico que desempeña su iglesia principal, considerada un verdadero hito local. Esta imponente edificación de estilo gótico no solo destaca por su valor arquitectónico, sino también por su fuerte carga simbólica y social dentro del cantón.

La mayoría de las actividades comunitarias se concentran en sus alrededores, convirtiéndola en un punto de encuentro por excelencia. Para los visitantes, la iglesia es uno de los emblemas más representativos de Coronado, y para los habitantes, un referente cotidiano que marca la identidad del lugar.

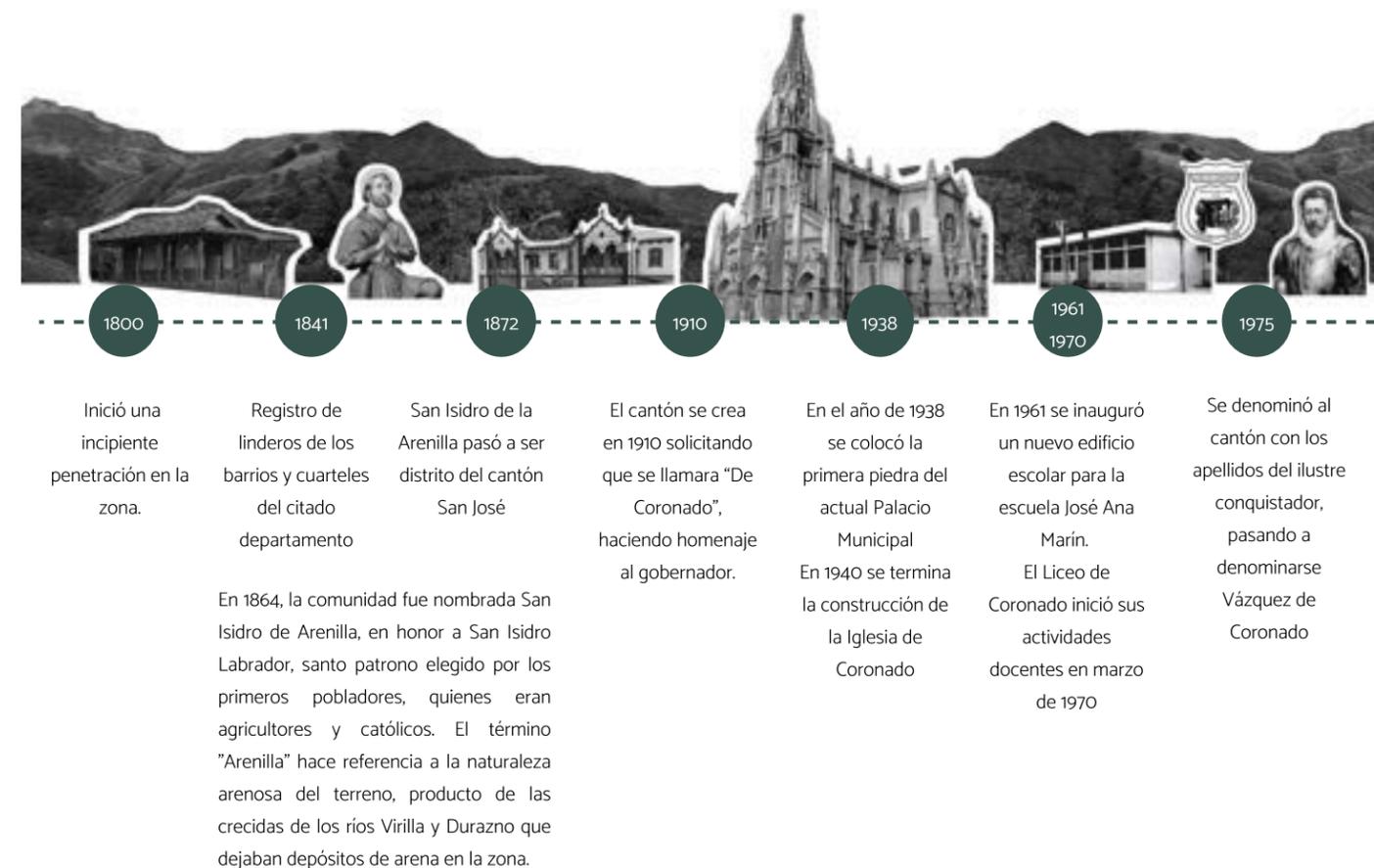


Figura 41. Collage datos históricos de Vázquez de Coronado

Fuente: Municipalidad de Vázquez de Coronado. (s.f.). Historia. <https://coromuni.go.cr/conozcanos/historia>

Elaboración propia.

02

DATOS

ESTADÍSTICOS

VAZQUEZ DE CORONADO

Cantón

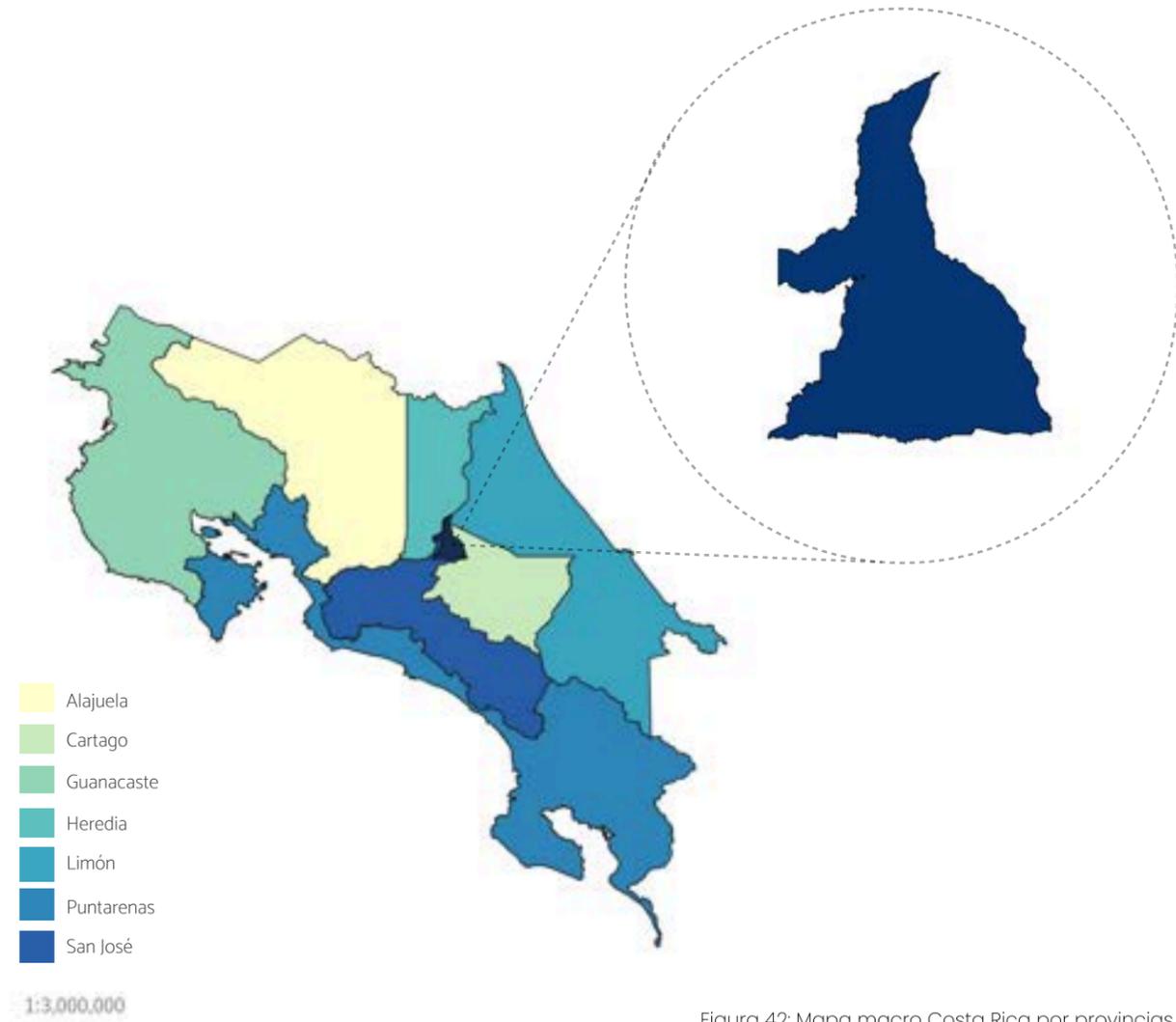


Figura 42: Mapa macro Costa Rica por provincias, señalado el cantón Vázquez de Coronado. Fuente: Propia

El presente análisis se centra en el cantón de Vázquez de Coronado, perteneciente a la provincia de San José, Costa Rica. Esta provincia cuenta con una superficie de 4.966 km² y una población aproximada de 1.403.963 habitantes, de los cuales un 4,31% reside en Vázquez de Coronado, equivalente a cerca de 60.486 personas. En términos demográficos, la distribución por sexo en el cantón es relativamente equilibrada, con 29.147 hombres y 31.339 mujeres. (INEC, 2011)

La densidad poblacional según datos del INEC 2011 es de 272 hab/km², sin embargo existe una gran desigualdad entre distritos para este dato. Los distritos más pequeños son Patalillo y San Isidro con 2 y 5.29km² respectivamente. Patalillo presenta una densidad poblacional de 11 291 hab/km² y San Isidro 3 090 hab/km². En contraste, Cacajal presenta una extensión de 131.39 km² y una densidad poblacional de 51 hab/km². Es un reto para las autoridades locales equilibrar esta desigualdad que provoca un colapso en los servicios públicos y una sensación de aglomeración urbana.

Asimismo, se observa una predominancia del grupo etario entre los 35 y 39 años, seguido por el de 30 a 34 años, lo que caracteriza a la población como mayoritariamente adulta joven. Esta tendencia se traduce en una demanda activa de empleo, vivienda e infraestructura urbana, aspectos clave a considerar en la planificación territorial y el diseño de políticas públicas sostenibles.

Vázquez de Coronado: población por distrito y grupos de edades. Proyecciones 2020

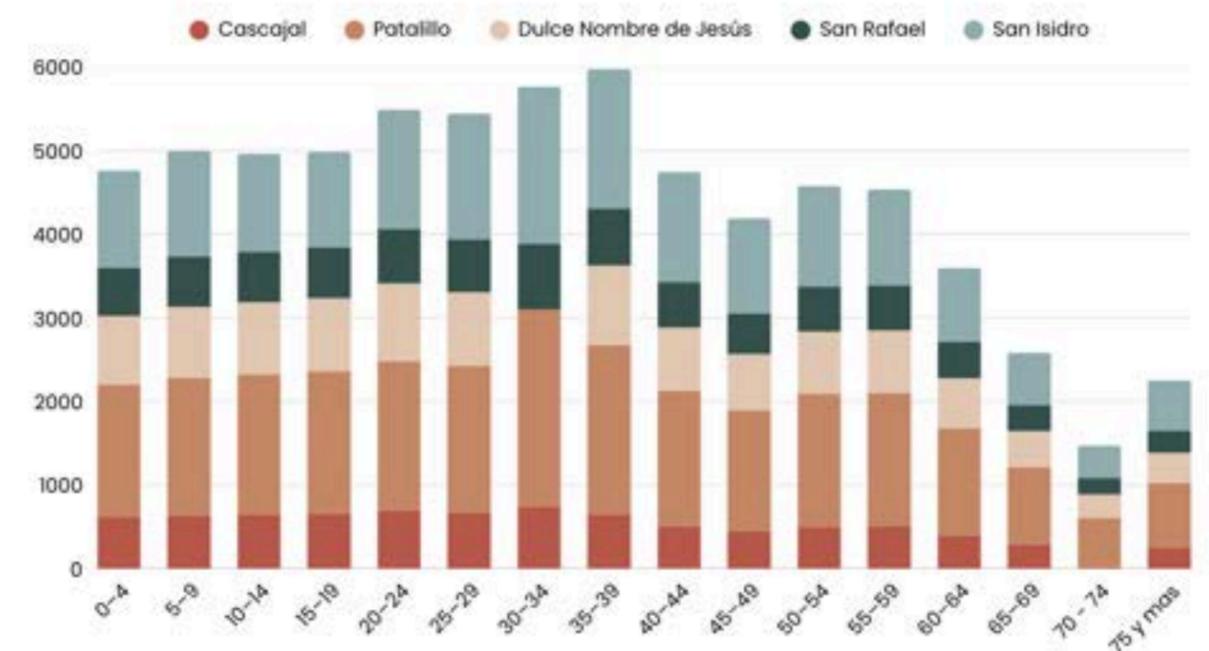


Figura 43: población por distrito y grupos de edades, Vázquez de Coronado. Proyecciones 2020. Fuente: INEC, Costa Rica. Estimaciones y proyecciones de la población 2011-2025

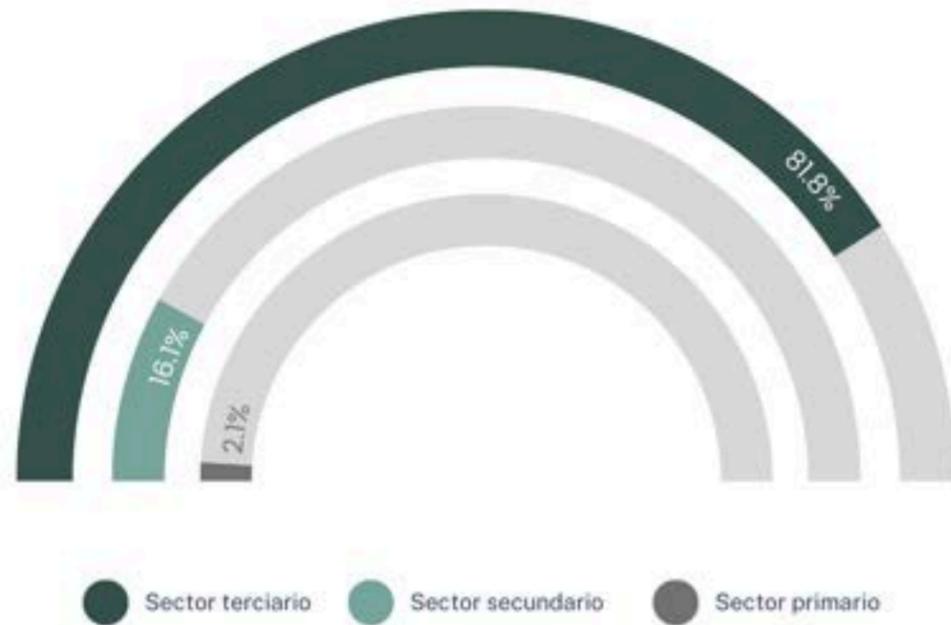


Figura 44. Sectores económicos de la población Vázquez de Coronado
Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

El análisis de la población económicamente activa en Vázquez de Coronado evidencia una marcada orientación hacia el sector terciario, con un 81,8%. Este patrón ocupacional resulta especialmente significativo dada la abundancia de zonas rurales y recursos naturales en el cantón, lo que sugiere una transición estructural en la que la economía local se aleja progresivamente de sus bases productivas tradicionales, orientándose hacia una matriz urbana centrada en los servicios.

La progresiva terciarización de la economía, junto con la escasa participación en actividades productivas locales de los sectores primario y secundario, evidencia que Vázquez de Coronado no opera como un núcleo económico autosuficiente. Por el contrario, el cantón presenta una marcada dependencia funcional del resto del Gran Área Metropolitana (GAM), configurándose como una ciudad dormitorio. En este modelo, gran parte de la población reside en el cantón, pero se ve obligada a desplazarse diariamente hacia otros territorios para acceder a empleo, educación, comercio y servicios especializados.



Figura 45. Porcentajes población que trabaja dentro del cantón vs fuera del cantón.
Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

Esta dinámica tiene implicaciones significativas en términos de movilidad y calidad de vida. Se estima que el 61,4% de la población activa se traslada diariamente a trabajar fuera del cantón, mientras que solo el 38,6% labora dentro del mismo. Esta condición genera una alta dependencia del transporte interurbano y contribuye al congestionamiento vial.

Según el Estado de la Nación (2018), Vázquez de Coronado ocupa el segundo lugar a nivel nacional en pérdidas económicas anuales per cápita derivadas de la congestión vehicular, principalmente asociadas al desplazamiento hacia otros cantones. Entre 2015 y 2019, los tiempos de viaje aumentaron entre un 30% y un 40%, evidenciando la saturación del sistema de transporte y su impacto negativo en el bienestar y productividad de la población (Estado de la Nación, 2019, p. 47).



Figura 46. Costo anual per cápita derivado del congestionamiento en la GAM, para personas que no trabajan donde viven.
Fuente: Sánchez (2018). Estado de la Nación 2018, p.246

SAN ISIDRO

DISTRITO VÁZQUEZ DE CORONADO

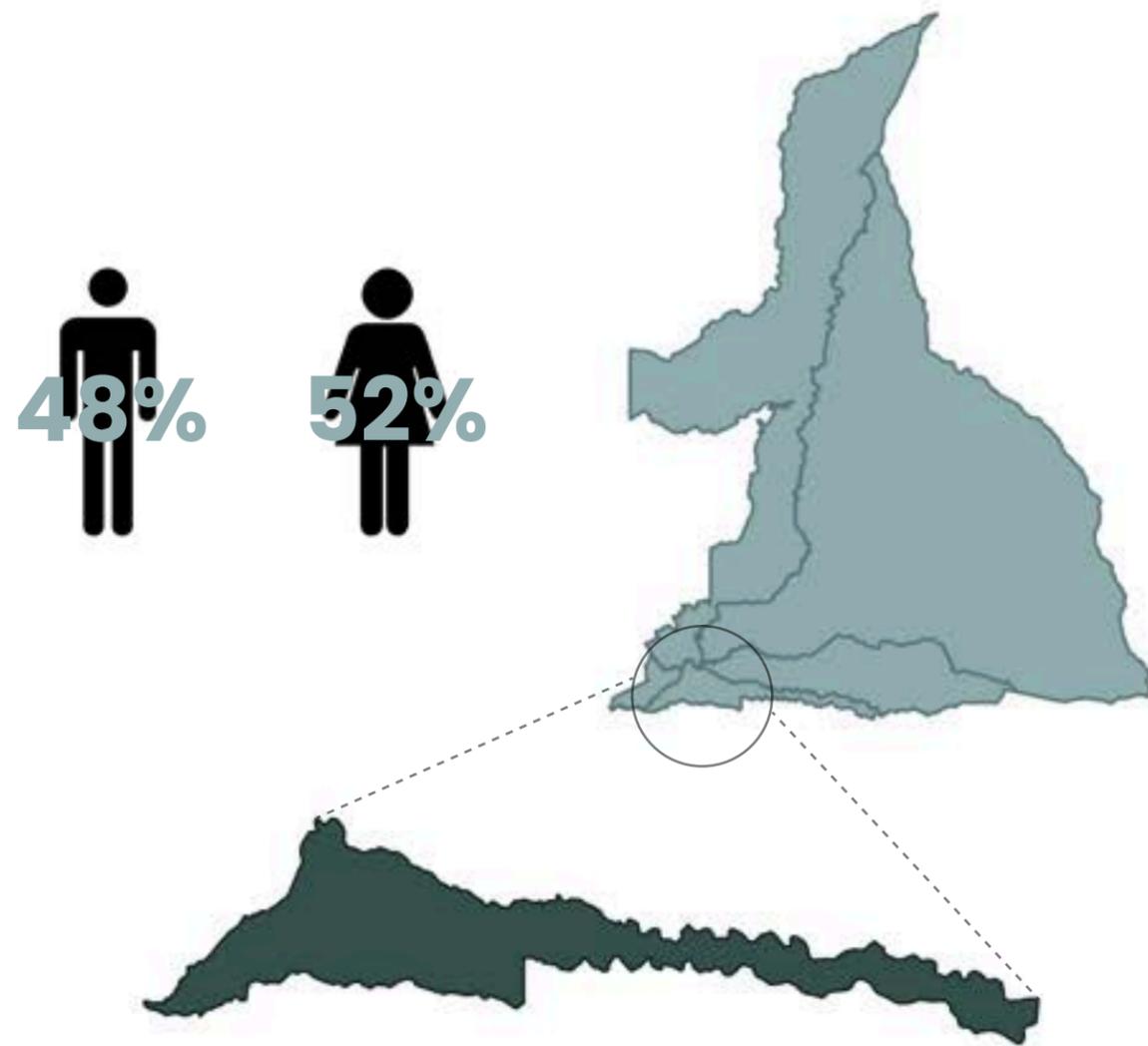


Figura 47. Distrito de San Isidro. Información General. Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

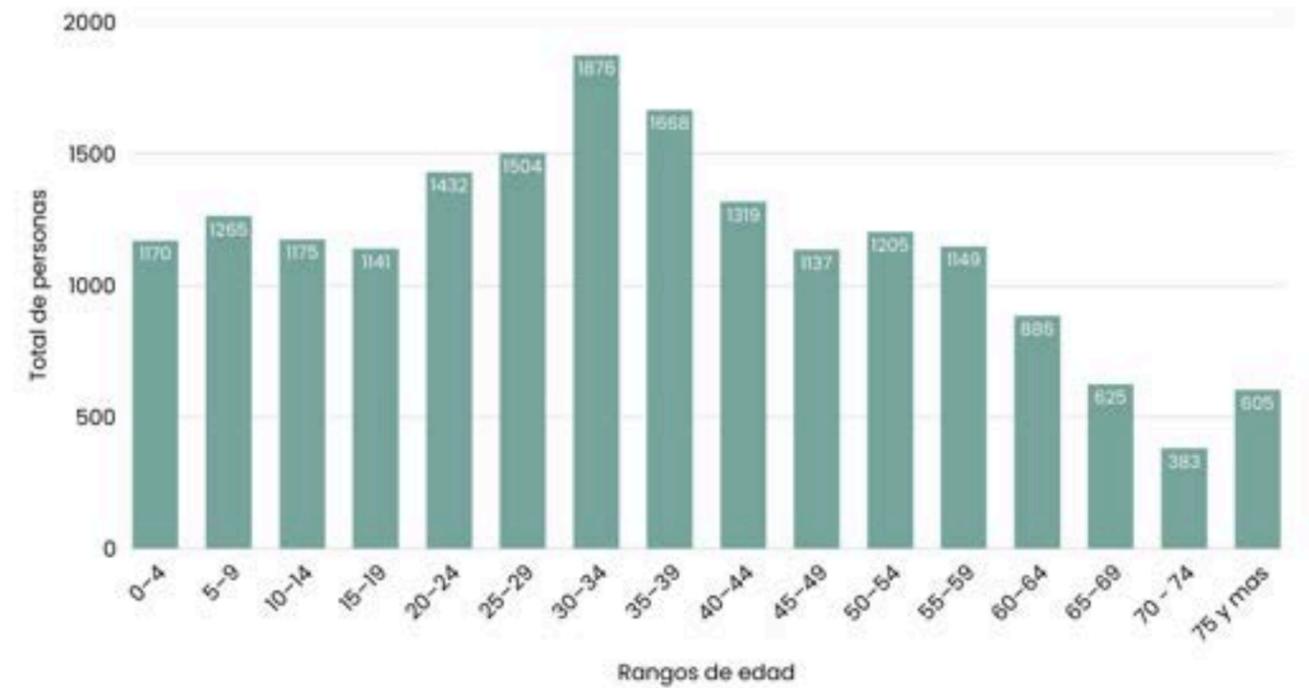


Figura 48. Gráfico rangos de edad del distrito San Isidro. Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

Actualmente, el grupo etario predominante en San Isidro corresponde a personas entre los 30 y 34 años. Sin embargo, las proyecciones demográficas indican una evolución significativa hacia una población más envejecida. Para el año 2020, los adultos mayores (65 años en adelante) representaban el 9.1% de la población. Se estima que esta cifra aumentará a un 11.5% en los próximos 5 años, y alcanzará el 16.5% dentro de una década.

Este crecimiento sostenido de la población adulta mayor exige una respuesta inmediata desde el diseño urbano y arquitectónico. Es fundamental incorporar principios de accesibilidad universal, garantizando que los espacios y servicios sean inclusivos, seguros y funcionales para todas las edades y capacidades.

Figura 49. Sector vivienda
En algunos sectores las aceras incluyen franja vegetal, pero no consideran accesibilidad universal como rampas lo cual dificulta la movilidad.
Fuente: Propia



OBSERVACIONES

Los levantamientos fotográficos y las observaciones sistemáticas permitieron identificar con claridad la diversidad de usuarios que habitan y transitan el centro de San Isidro, adicionalmente se reconoce el protagonismo del peatón en la dinámica urbana. Sin embargo, las condiciones actuales del espacio público no satisfacen adecuadamente sus necesidades. Las imágenes recopiladas evidencian esta situación y subrayan la urgencia de intervenir para mejorar tanto la movilidad como la calidad del entorno urbano.



Figura 50. Calle hacia cementerio
Distintos usuarios transitan a pie y sin embargo la prioridad de espacio es vehicular.
Fuente: Propia

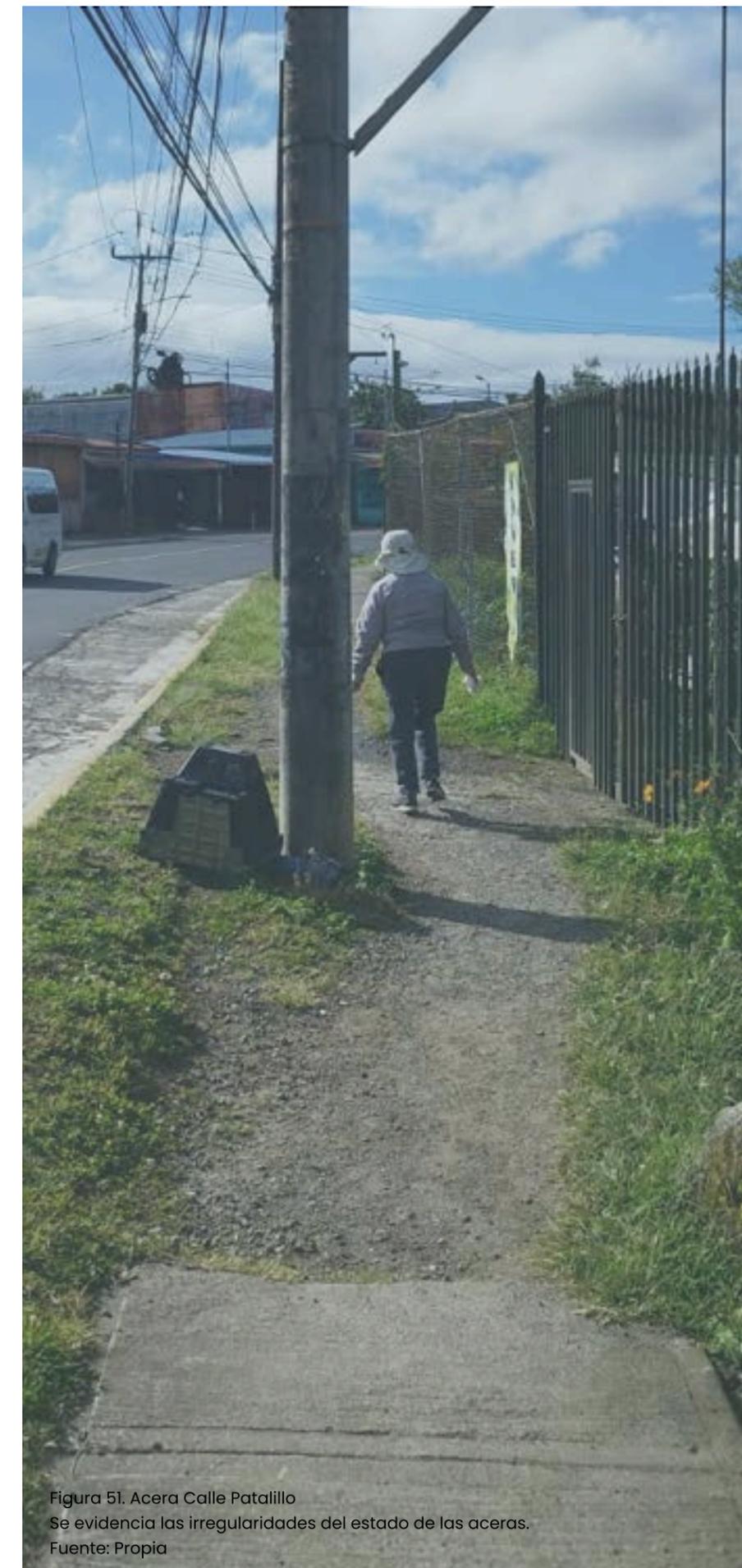


Figura 51. Acera Calle Patalillo
Se evidencia las irregularidades del estado de las aceras.
Fuente: Propia

03

DEFINICIÓN PERFILES DE USUARIO

PERFILES DE USUARIOS

Con el propósito de comprender de manera integral las dinámicas sociales en el espacio público, se aplicaron técnicas de observación no participante y conteo y mapeo de flujos. La observación permitió registrar de forma sistemática los comportamientos, actividades y tiempos de permanencia de los usuarios, mientras que el conteo y mapeo de flujos brindó información cuantitativa sobre la intensidad de uso, recorridos y puntos de aglomeración. Esta combinación metodológica aseguró una caracterización precisa de los distintos actores sociales que habitan o transitan el área de estudio.

La clasificación de usuarios se construyó a partir de dos criterios principales: su relación con el espacio público y la presencia que mantienen en él. Bajo estos parámetros, se establecieron cinco perfiles diferenciados:

La importancia de esta categorización radica en que permite reconocer que cada grupo no solo ocupa el espacio de manera distinta, sino que también lo significa y lo apropia de formas específicas. Al distinguir sus patrones de uso y temporalidad, es posible detectar conflictos (como la competencia por el espacio entre usuarios de paso y comunitarios), identificar vacíos (sectores poco utilizados o en horarios determinados) y proyectar intervenciones que promuevan la inclusión, accesibilidad y diversidad de actividades. De esta manera, la clasificación de usuarios se convierte en una herramienta metodológica fundamental para orientar las decisiones de diseño y gestión del espacio público, asegurando que responda a las necesidades reales de quienes lo habitan y lo utilizan.



USUARIO DORMITORIO

Aquellos usuarios quienes residen en el sector pero se tiene que desplazar durante el día a sus centros de trabajo / estudio y solo regresan en la noche.



NIÑOS Y JÓVENES

Aquellos usuarios menores de edad los cuales se quedan en el sector para estudiar en los centros educativos ofertados en el sector



USUARIO COTIDIANO

Aquellos usuarios adultos quienes residen en el sector y se quedan durante el día dentro del sector.



USUARIO COMUNITARIO

Aquellos usuarios quienes no tiene responsabilidades laborales ni familiares entonces se quedan en el sector para buscar vida comunitaria.



VISITANTE

Aquellos usuarios que no residen en el sector pero visitan los puntos más importantes del sector.

PERFILES DE USUARIOS

NIÑOS Y JÓVENES



Figura 52. Collage perfil niños y jóvenes
Fuente: Propia

Características

- Dependientes de transporte público, rutas escolares o acompañamiento de adultos, especialmente en edades menores.
- Jornadas escolares matutinas y vespertinas; desplazamientos frecuentes entre vivienda, centro educativo y actividades extracurriculares.
- Uso frecuente del espacio público como áreas verdes, canchas deportivas, aceras, paradas de bus, bibliotecas y espacios recreativos informales (calles, plazas, parques).

Necesidades

1. Rutas seguras, bien iluminadas y con infraestructura adecuada para el tránsito a pie o en bicicleta hacia centros educativos y espacios recreativos.
2. Espacios de estudio, bibliotecas, centros comunitarios con acceso a internet, aulas abiertas o al aire libre que promuevan el aprendizaje experiencial.
3. Parques con mobiliario inclusivo, canchas multiusos, zonas verdes activas para el descanso y el juego, adecuadas para distintas edades.
4. Espacios diseñados bajo principios de accesibilidad universal, con especial atención a zonas de espera, paradas de bus, aceras y cruces peatonales.



Figura 53. Collage perfil usuario dormitorio
Fuente: Propia

USUARIO DORMITORIO

Características

- Buscan continuación educacional y/o ocupación laboral (fuera del cantón): Estudiantes universitarios, profesionales jóvenes, trabajadores del sector terciario, emprendedores
- Uso frecuente de transporte público y vehículos particulares.

Necesidades

1. Infraestructura adecuada en paradas de autobus: complementar con servicios cercanos para activar estos sectores.
2. Espacios públicos activos: Zonas recreativas, áreas deportivas, parques urbanos, espacios culturales y eventos
3. Estilo de vida saludable: Senderos peatonales, espacios para ejercicio al aire libre.

USUARIO COTIDIANO



Figura 54. Collage perfil usuario cotidiano
Fuente: Propia

Características

- Responsables de hogares, crianza de hijos, cuidado de personas mayores o dependientes.
- Uso combinado de transporte público y vehículo particular; menor disposición a caminar largas distancias
- Búsqueda de estabilidad, equilibrio entre trabajo y vida familiar, acceso a servicios básicos y salud

Necesidades

1. Rutas hacia centros de salud accesibles, instituciones educativas, comercios de proximidad.
2. Espacios multifuncionales como parques familiares, ferias del agricultor, salones comunales, espacios de recreación pasiva
3. Calles y en buen estado, parqueos públicos, señalización adecuada.
4. Iluminación pública, presencia institucional, entorno barrial amigable

USUARIO COMUNITARIO



Figura 55. Collage perfil usuario comunitario
Fuente: Propia

Características

- Población jubilada, en retiro activo o dependiente; muchos con arraigo territorial y sentido de comunidad
- Participación en actividades comunitarias, religiosas, recreativas o de voluntariado
- Diversidad de niveles de autonomía; algunos con movilidad reducida o necesidades médicas frecuentes

Necesidades

1. Entornos accesibles y seguros (Aceras anchas, rampas, señalética clara, mobiliario ergonómico, zonas sombreadas)
2. Espacios de encuentro social como parques, centros diurnos, clubes comunales, programas intergeneracionales.
3. Proximidad a servicios básicos y transporte público de fácil acceso y paradas adaptadas.
4. Bienestar emocional, espacios con valor simbólico que presenten vegetación y contacto con la naturaleza.

VISITANTE



Figura 56. Collage perfil usuario visitante
Fuente: Propia

Características

- Su estancia en el territorio es de corta duración (horas o días).
- Generalmente no conoce bien el entorno ni su estructura urbana.
- Busca experiencias atractivas, culturales o de esparcimiento.
- Valora los espacios cuidados, limpios, seguros y con identidad local.

Necesidades

1. Señalética clara, mapas urbanos y referencias visuales comprensibles.
2. Ejes verdes y rutas peatonales que conecten puntos de interés fácilmente.
3. Espacios activadores y memorables: Plazas, parques y corredores con elementos distintivos del lugar y programación cultural o actividades ocasionales que inviten a volver.
4. Transiciones claras entre el transporte motorizado y la caminabilidad.

04

**ESTUDIO
DINÁMICA
POBLACIONAL**

Una vez analizados los perfiles de usuario, resulta esencial examinar las dinámicas cotidianas que estos desarrollan en el territorio, ya que permiten identificar patrones de movilidad, permanencia, interacción social y apropiación del espacio público. Este análisis es clave para evaluar en qué medida el entorno construido existente responde a sus necesidades funcionales, sociales y de accesibilidad.

A través de herramientas como mapas de calor, se identifican los principales puntos de concentración de usuarios. En la figura 58 destaca, en particular, el parque y la iglesia de San Isidro como el nodo de mayor interacción entre distintos perfiles de usuarios, consolidándose como el principal espacio de encuentro y cohesión social en el sector.

Adicionalmente, se detectan otras áreas de actividad, aunque de forma más fragmentada, especialmente en torno a centros educativos distribidos a lo largo del ámbito de estudio. Si bien esta información será abordada con mayor profundidad en secciones posteriores, para este apartado se destacan las rutas peatonales que conectan dichos puntos, evidenciando una oportunidad estratégica para mejorar la continuidad y articulación del sistema de espacio público mediante intervenciones que vinculen estas manchas de actividad hoy aisladas.



Figura 58. Mapa dinámico poblacional
Fuente: Propia

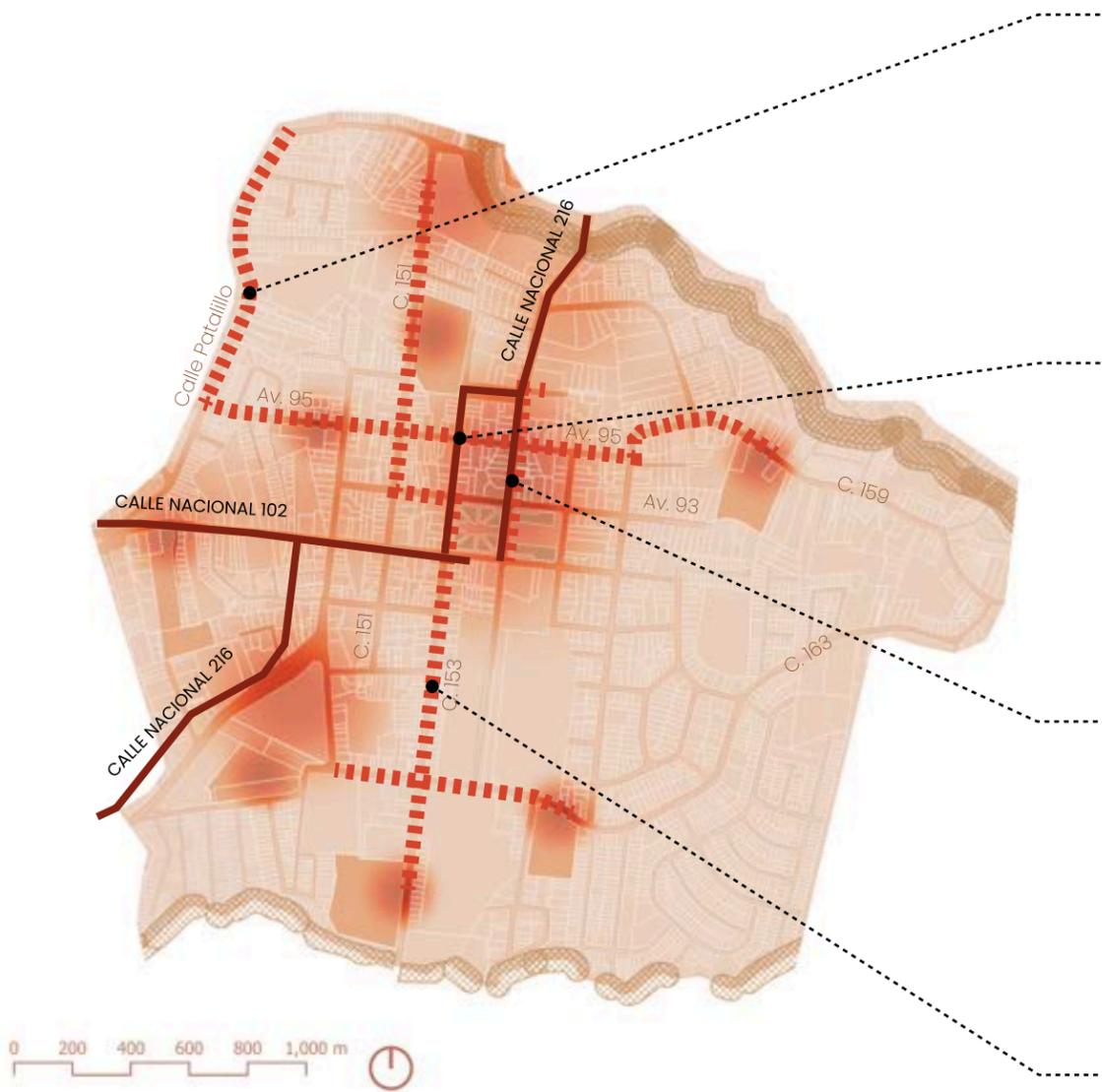


Figura 58. Mapa dinámica poblacional
Fuente: Propia



Figura 59. Calle Patalillo
Se evidencia la irregularidad de las aceras en rutas peatonales concurridas.
Fuente propia.



Figura 60. Intersección entre Av.95 y C.153
No existen pasos peatonales lo que vulnerabiliza al peatón.
Fuente propia.



Figura 61. Acera calle nacional 216.
Aceras irregulares y con obstáculos no permiten accesibilidad universal justo en el sector más concurrido.
Fuente propia.



Figura 62. Acera hacia Liceo de Coronado
Algunos sectores si presentan camino podotáctil pero no es consistente en todo el sector.
Fuente propia.

Como se evidencia en el registro fotográfico, una parte importante de los desplazamientos cotidianos en el centro de San Isidro se realiza a pie, ya sea hacia paradas de autobús, equipamientos urbanos o comercios de proximidad. No obstante, la infraestructura peatonal actual presenta deficiencias considerables que afectan la funcionalidad y seguridad del espacio público. Se identifican tramos con aceras deterioradas, superficies irregulares y, en algunos sectores, la total ausencia de aceras, lo cual obliga a los peatones a transitar por la calzada, aumentando los niveles de riesgo.

Estas condiciones afectan de forma desproporcionada a poblaciones vulnerables, como personas adultas mayores, infancias o personas con movilidad reducida, quienes enfrentan obstáculos físicos que comprometen su autonomía y seguridad vial.

Adicionalmente, se evidencia la carencia de elementos vegetales como arbolado urbano o jardines de borde, lo cual limita la calidad ambiental del recorrido peatonal, reduce el confort térmico y debilita la experiencia del espacio público como lugar de estancia y tránsito. Esta falta de vegetación no solo impacta la percepción estética del entorno, sino que también representa una oportunidad perdida en términos de sostenibilidad y resiliencia urbana.

05 CONSIDERACIONES GENERALES

MOVILIDAD

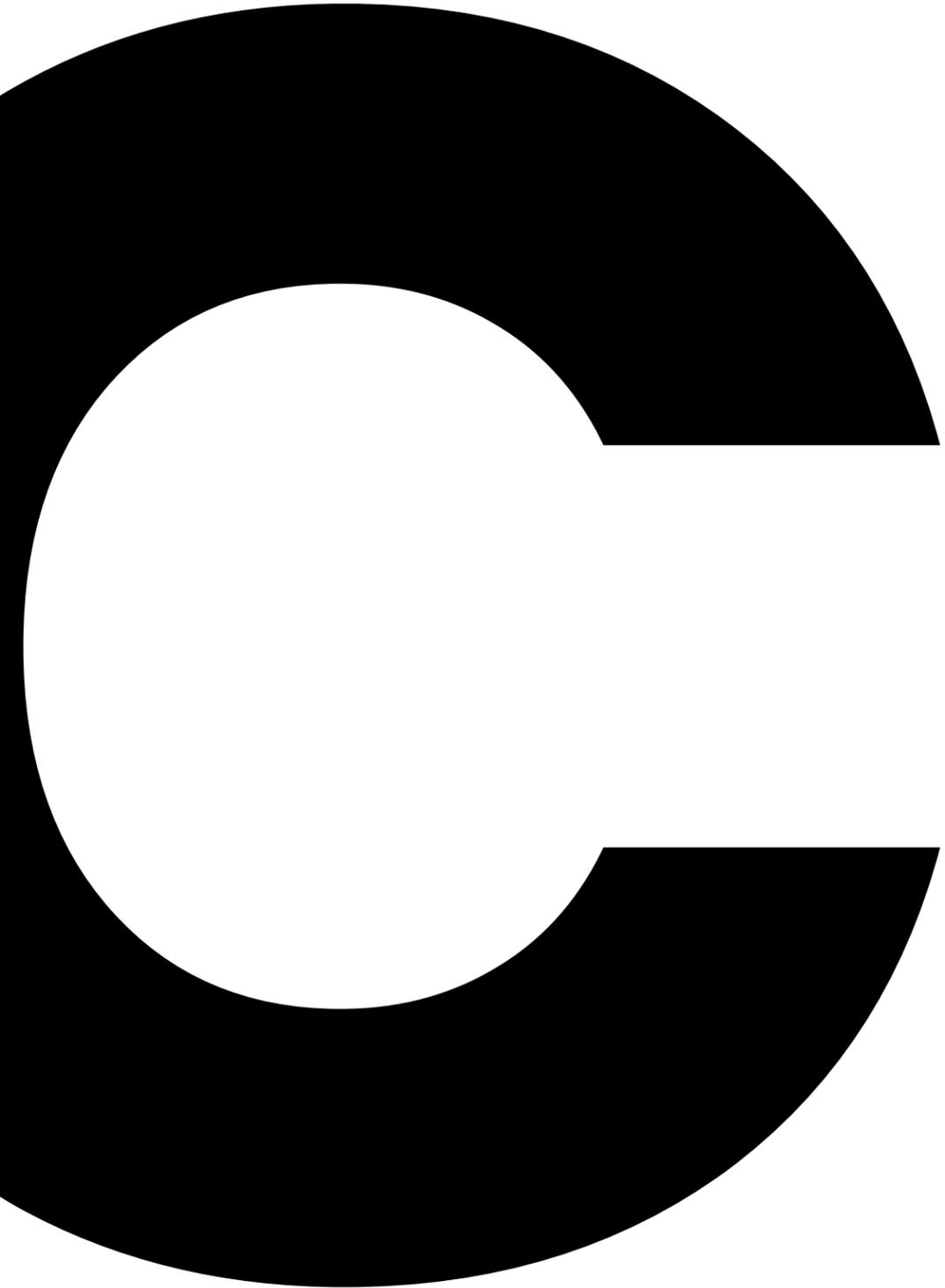
La necesidad de desplazamiento fuera del cantón evidencia la urgencia de mejorar las paradas e implementar mejores conexiones peatonales entre hitos.

NECESIDADES

Se requiere potenciar los espacios públicos existentes, priorizando la incorporación de áreas recreativas y multifuncionales que respondan a las dinámicas del sector.

ACCESIBILIDAD

Diseñar entornos inclusivos que respondan a las necesidades de una población creciente de personas adultas mayores y con discapacidad.



ANÁLISIS

CONTEXTUAL

MICRO

1. Sector central / norte
2. Sector sur
3. Sector vivienda
4. Síntesis

A partir del análisis realizado, se identifican distintas realidades dentro de la zona de estudio, lo que motiva su división en tres sectores con características comunes, facilitando así un diagnóstico más preciso y enfocado. La delimitación se basa en la calle nacional como eje principal, dividiendo el área en un sector norte y uno sur. El sector este se define por su uso de suelo predominantemente residencial, que lo distingue de los demás en cuanto a dinámica urbana.

Cada sector incluye una descripción general, identificación de hitos relevantes y perfiles de usuario frecuentes. Posteriormente, se aplica una valoración según seis criterios clave:

- Valores patrimoniales: presencia de edificaciones, espacios o elementos con valor histórico, arquitectónico o simbólico.
- Valores culturales: existencia de prácticas sociales, manifestaciones artísticas o lugares de encuentro que fomenten la identidad y cohesión comunitaria.
- Accesibilidad peatonal: condiciones para el desplazamiento a pie, incluyendo continuidad de aceras, cruces seguros, conectividad entre espacios públicos y comodidad para los distintos perfiles de usuarios.
- Ambiente urbano: calidad del espacio construido, presencia de vegetación, mobiliario urbano y condiciones generales del entorno.
- Fragilidad: grado de vulnerabilidad del sector ante amenazas físicas, sociales o ambientales.
- Concurrencia: nivel de uso o intensidad de presencia de personas en el espacio público, tanto en frecuencia como en diversidad de usuarios.

Este enfoque busca establecer prioridades de intervención y orientar estrategias urbanas integrales y contextualizadas.



Figura 63. Mapa unidades de análisis
Fuente: Propia

SECTOR CENTRAL / NORTE

San Isidro de Coronado

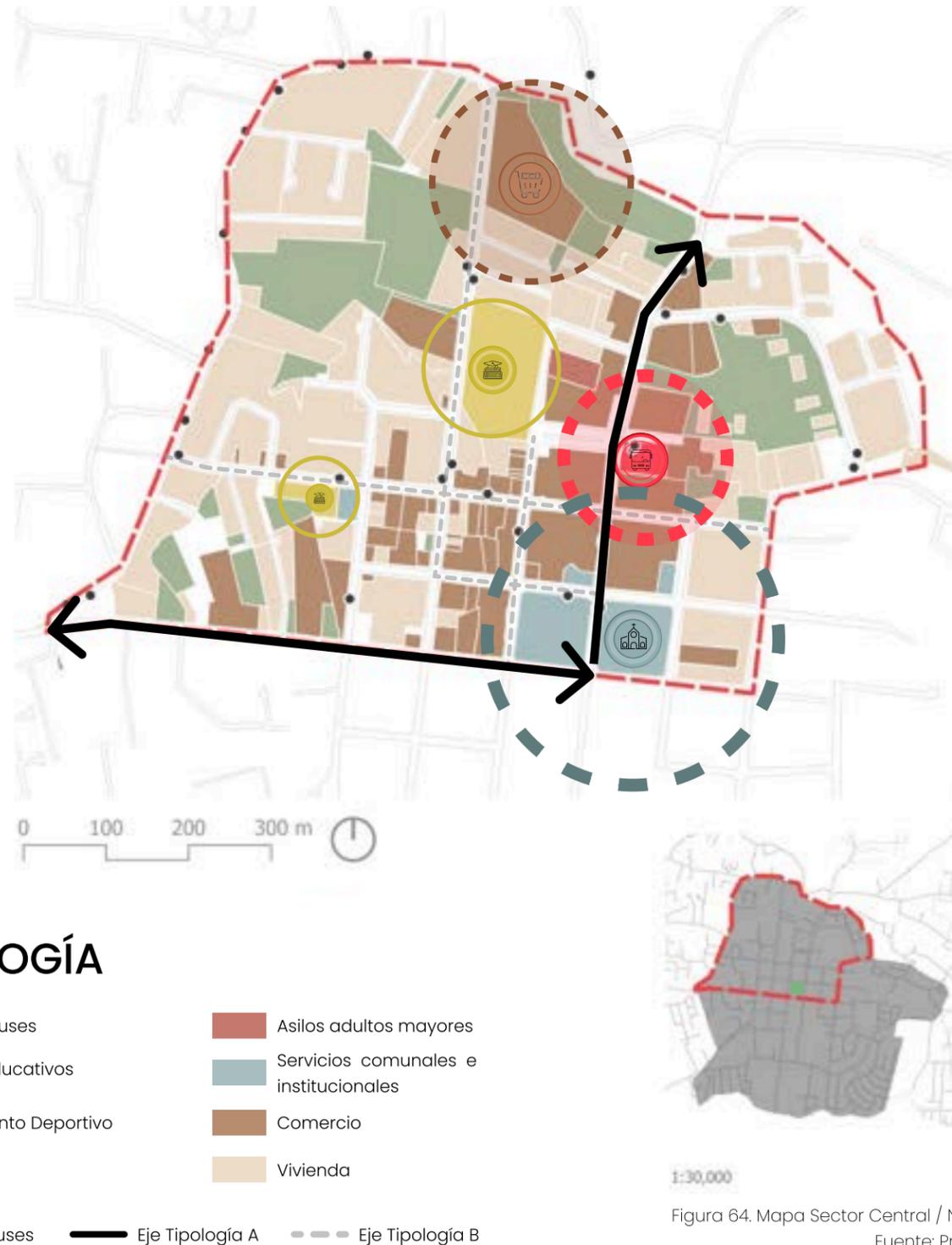


Figura 64. Mapa Sector Central / Norte
Fuente: Propia

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

Este sector representa el núcleo central de San Isidro de Coronado, concentrando los principales hitos urbanos como el Parque de Coronado y la Iglesia, ambos con alto valor simbólico y cultural. Además, alberga la mayor oferta comercial del cantón, lo que genera un flujo intenso tanto vehicular como peatonal.

Otro elemento clave es la central de autobuses, que articula las rutas provenientes de sectores periféricos del cantón con el centro de Coronado y la ciudad de San José, consolidando al sector como un nodo estratégico de conectividad y movilidad regional.

Finalmente, equipamientos como centros educativos y comercios mantienen la zona activa durante el día en diferentes horarios.



Figuras 65 y 65. Vista Aérea del Parque de Coronado e Iglesia de Coronado.
Se observan los puntos principales del sector, no solo relevantes por su aspecto sino por su ubicación.
Fuente: Propia

SECTOR CENTRAL / NORTE

San Isidro de Coronado



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
Concurrencia	1	2	3	4	5

La valoración de este sector resulta fundamental, ya que constituye el corazón de San Isidro y es el escenario principal de las actividades cantonales más relevantes, lo que genera una alta concentración de población en comparación con otras áreas del cantón. Esta dinámica respalda su valor patrimonial, cultural y su constante concurrencia. En cuanto a accesibilidad, se evidencia una significativa oportunidad de mejora: en todo el sector únicamente se han identificado dos pasos peatonales, mientras que el resto de los cruces carecen de condiciones seguras y no cuentan con rampas de accesibilidad universal. Respecto a su nivel de fragilidad, presenta una valoración baja. No se reportan incidentes frecuentes de hurto, lo cual podría atribuirse a la constante presencia de personas en la zona; sin embargo, se ha identificado la presencia de algunos habitantes en condición de calle. En síntesis, el sector posee un alto potencial en términos de conectividad peatonal, aunque dicho potencial se ve limitado por la predominancia del flujo vehicular.

Figura 66. Collage hitos principales sector central / norte.
Fachadas del equipamiento más visitado del sector.
Fuente: Propia

USUARIOS PRINCIPALES



SECTOR CENTRAL / NORTE

San Isidro de Coronado

Figura 67. Avenida 97
Exceso vial desaprovechado genera conflictos para el peaton.
Fuente: Propia



Figura 68. Calle Patalillo
Infraestructura de acera en malas condiciones vs estado de la calle.
Fuente: Propia



Figura 69. Calle 151
Congestión vehicular frente a Escuela Jose Ana Marín.
Fuente: Propia



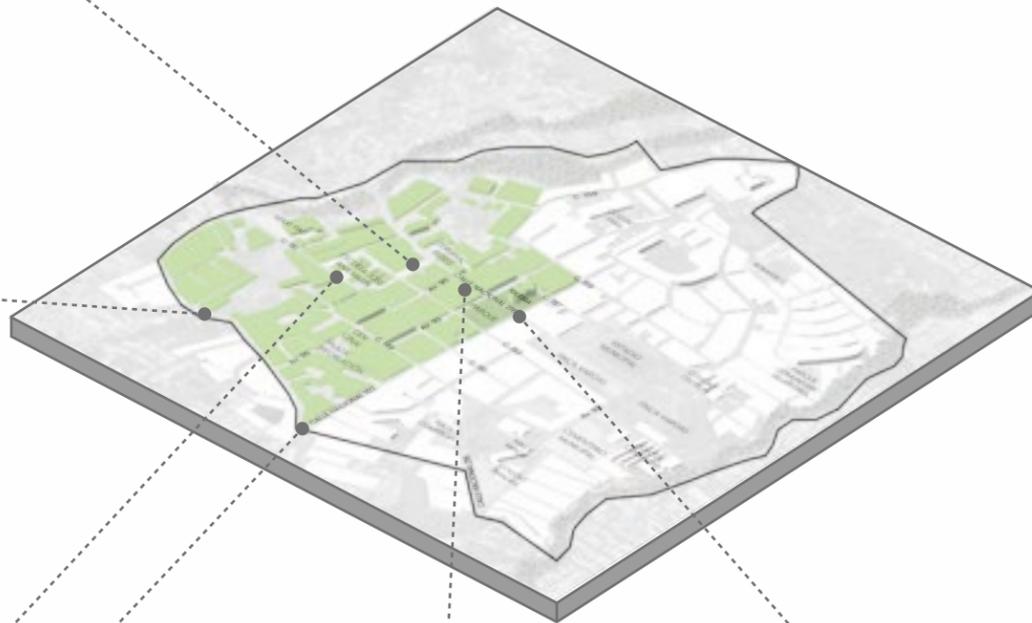
Figura 70. Calle Nacional 102
Desconexión peatonal entre parque e Iglesia.
Fuente: Propia



Figura 71. Calle Nacional 216 en el centro de Coronado.
Saturación vehicular en sectores más concurridos.
Fuente: Propia



Figura 72. Calle Nacional 216 frente a la Iglesia
Desconexión peatonal entre parque e Iglesia.
Fuente: Propia



PROBLEMÁTICA PRINCIPAL

DESPROPORCIÓN CALLE-ACERA (prioridad vehicular)

La desproporción entre el ancho de las calles y las aceras evidencia una clara prioridad hacia el tránsito vehicular en detrimento del peatón. Esta condición reduce la comodidad y seguridad de quienes se desplazan a pie, limita la apropiación del espacio público y desincentiva formas de movilidad sostenibles. A ello se suma que el sector constituye el punto de mayor tránsito de toda la zona de estudio, lo que refuerza la necesidad de replantear la prioridad en la movilidad. La falta de equilibrio en la sección vial genera, además, entornos urbanos poco inclusivos y con escasa calidad espacial, donde la experiencia peatonal queda subordinada al flujo automotor.

SECTOR SUR

San Isidro de Coronado



SIMBOLOGÍA

- | | |
|---|---|
| ■ Terminal buses | ■ Asilos adultos mayores |
| ■ Centros educativos | ■ Servicios comunales e institucionales |
| ■ Equipamiento Deportivo | ■ Comercio |
| ■ Vacíos | ■ Vivienda |
- Paradas buses — Eje Tipología A - - - Eje Tipología B



Figura 73. Mapa Sector Sur
Fuente: Propia

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

El sector se caracteriza por la presencia de grandes manzanas destinadas a servicios clave como una escuela, un supermercado Mas x Menos y un centro comercial, lo que lo convierte en un punto de actividad constante. Sin embargo, estas manzanas están rodeadas por vías principales que generan fragmentación urbana, creando islas de difícil acceso para el peatón y limitando la conectividad peatonal, lo que afecta negativamente la movilidad segura y eficiente a pie.

Además, el área presenta un alto grado de deterioro en su infraestructura, particularmente en las rutas de acceso al centro educativo, así como en equipamientos como la feria, el gimnasio municipal y el propio colegio. La existencia de grandes vacíos urbanos no solo interrumpe la continuidad del tejido urbano, sino que también acentúa la percepción de inseguridad y la sensación de abandono.

En conjunto, estas condiciones reflejan una zona con alta vulnerabilidad social, tanto por las deficiencias del entorno físico como por las necesidades no atendidas de sus usuarios, lo que demanda intervenciones urbanas que mejoren la accesibilidad, la calidad del espacio público y la cohesión del tejido urbano.

SECTOR SUR

San Isidro de Coronado



Figura 74. Collage hitos principales sector sur.
 Fachadas del equipamiento más visitado del sector.
 Fuente: Propia

USUARIOS PRINCIPALES



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
Concurrencia	1	2	3	4	5

La valoración de este sector resulta fundamental, ya que constituye el corazón de San Isidro y es el escenario principal de las actividades cantonales más relevantes, lo que genera una alta concentración de población en comparación con otras áreas del cantón. Esta dinámica respalda su valor patrimonial, cultural y su constante concurrencia. En cuanto a accesibilidad, se evidencia una significativa oportunidad de mejora: en todo el sector únicamente se han identificado dos pasos peatonales, mientras que el resto de los cruces carecen de condiciones seguras y no cuentan con rampas de accesibilidad universal. Respecto a su nivel de fragilidad, presenta una valoración baja. No se reportan incidentes frecuentes de hurto, lo cual podría atribuirse a la constante presencia de personas en la zona; sin embargo, se ha identificado la presencia de algunos habitantes en condición de calle. En síntesis, el sector posee un alto potencial en términos de conectividad peatonal, aunque dicho potencial se ve limitado por la predominancia del flujo vehicular.

SECTOR SUR

San Isidro de Coronado

Figura 75. Calle Acceso Centro Agrícola de San Isidro. Un sector de Finca Vargas se utiliza para las ferias agrícolas semanales se encuentra apartado. Fuente: Propia

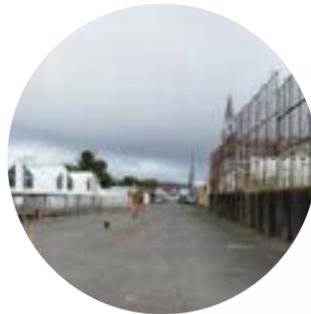


Figura 76. Sector contiguo a Calle Nacional 102. Espacios con buena vegetación y potencial están desaprovechados. Fuente: Propia



Figura 77. Avenida 83 Vista hacia el cementerio y terrenos aledaños, zona se encuentra deteriorada. Fuente: Propia



Figura 78. Intersección Av. 83 y Calle Nacional 102. No existe infraestructura para el peatón y el entorno fomenta inseguridad. Fuente: Propia



Figura 79. Intersección Av. 83 y C. 153 Cruces inseguros de camino al liceo de Coronado y Gimnasio Municipal. Fuente: Propia



Figura 80. Av. 83 hacia sector vivienda. Caminos sin tránsito peatonal incluyen infraestructura accesible. Fuente: Propia



PROBLEMÁTICA PRINCIPAL

TEJIDO URBANO DETERIORADO

El deterioro del equipamiento urbano, junto con la presencia de grandes vacíos en la trama urbana, contribuye a una sensación generalizada de inseguridad. Esta condición se ve agravada por la fragmentación del espacio provocada por las vías principales, las cuales actúan como barreras físicas que dificultan tanto la movilidad como la seguridad del peatón.

SECTOR VIVIENDA

San Isidro de Coronado



SIMBOLOGÍA

- | | |
|------------------------|---------------------------------------|
| Terminal buses | Asilos adultos mayores |
| Centros educativos | Servicios comunales e institucionales |
| Equipamiento Deportivo | Comercio |
| Vacíos | Vivienda |
- Paradas buses — Eje Tipología A - - - Eje Tipología B

Figura 81. Mapa Sector Vivienda
Fuente: Propia

DESCRIPCIÓN DEL SECTOR

El sector presenta un claro predominio de vivienda, con una expansión urbana de carácter horizontal y baja densidad, aunque comienzan a surgir proyectos que superan esta escala. La carencia de servicios locales obliga a los habitantes a desplazarse al centro urbano, lo que genera una alta dependencia del transporte vehicular.

El sector se caracteriza por calles amplias y aceras de dimensiones regulares, algunas de ellas acompañadas por vegetación. A pesar de su infraestructura vial, muchas de estas calles presentan baja concurrencia peatonal, ya que se trata de una zona predominantemente residencial tipo “dormitorio”, donde la mayoría de personas se ausentan durante el día y regresan únicamente por las noches. En el área existen únicamente dos parques comunitarios, los cuales se encuentran poco equipados, aunque representan una valiosa oportunidad para el mejoramiento y activación del espacio público.



Figura 82. Collage sector vivienda.
Se evidencia el buen tamaño de las calles y que existe prioridad al vehículo.
Fuente: Propia

SECTOR VIVIENDA

San Isidro de Coronado



Figura 83. Collage hitos principales sector vivienda.
Se evidencia el colegio ENVA, la estación de bomberos y algunas calles que presentan vegetación en las aceras.
Fuente: Propia

USUARIOS PRINCIPALES



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
Concurrencia	1	2	3	4	5

El sector, conformado mayormente por vivienda reciente, carece de aportes patrimoniales o culturales significativos. Aunque la infraestructura vial y peatonal está en buen estado, persisten limitaciones en accesibilidad universal y señalización. El ambiente urbano es aceptable gracias al mantenimiento comunitario, pero los parques públicos presentan deficiencias en equipamiento. La fragilidad es baja, en parte por la vigilancia informal de una comunidad organizada. La concurrencia es limitada, ya que los residentes utilizan el espacio principalmente como zona de tránsito. La problemática principal se centra en el subaprovechamiento de los parques, los cuales tienen potencial para transformarse en espacios multifuncionales acorde a las necesidades del sector.

SECTOR VIVIENDA

San Isidro de Coronado

PROBLEMÁTICA PRINCIPAL

DEFICIENCIAS EN EL EQUIPAMIENTO URBANO PÚBLICO

Al tratarse de una zona predominantemente residencial, resulta fundamental garantizar espacios públicos de calidad que respondan a las necesidades de la comunidad. Actualmente, estas áreas cuentan con mobiliario urbano limitado, lo que obliga a los vecinos a traer sus propios toldos u otros elementos para realizar actividades. Además, el diseño de los espacios se centra principalmente en juegos infantiles, sin considerar su potencial como áreas multiuso. Por ello, la principal problemática identificada es la deficiencia en el equipamiento urbano, tanto en cantidad como en diversidad y adecuación a distintos tipos de uso.



Figura 84. Calle 159
Se evidencia personas con niños prefieren caminar por la calle ya que el espacio para acera es inadecuado.
Fuente: Propia



Figura 85. Calle 159 Sector sector vivienda.
Algunas calles si se encuentran bien adecuadas e incluyen franja vegetal.
Fuente: Propia



Figura 86. Avenida 83
Vista hacia el cementerio y terrenos aledaños, zona se encuentra deteriorada.
Fuente: Propia

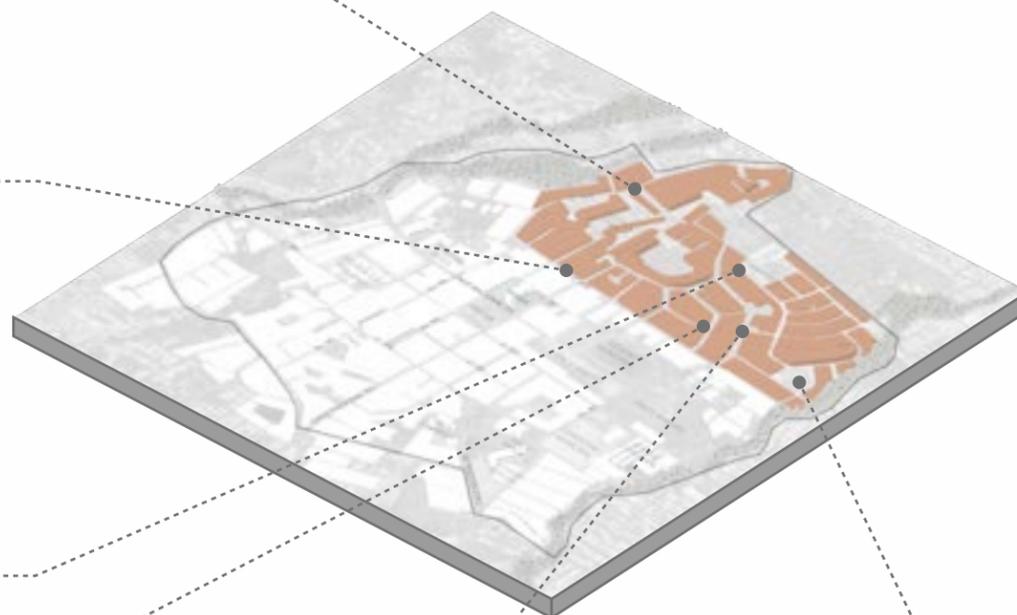


Figura 87. Intersección Av. 83 y Calle Nacional 102.
No existe infraestructura para el peatón y el entorno fomenta inseguridad.
Fuente: Propia

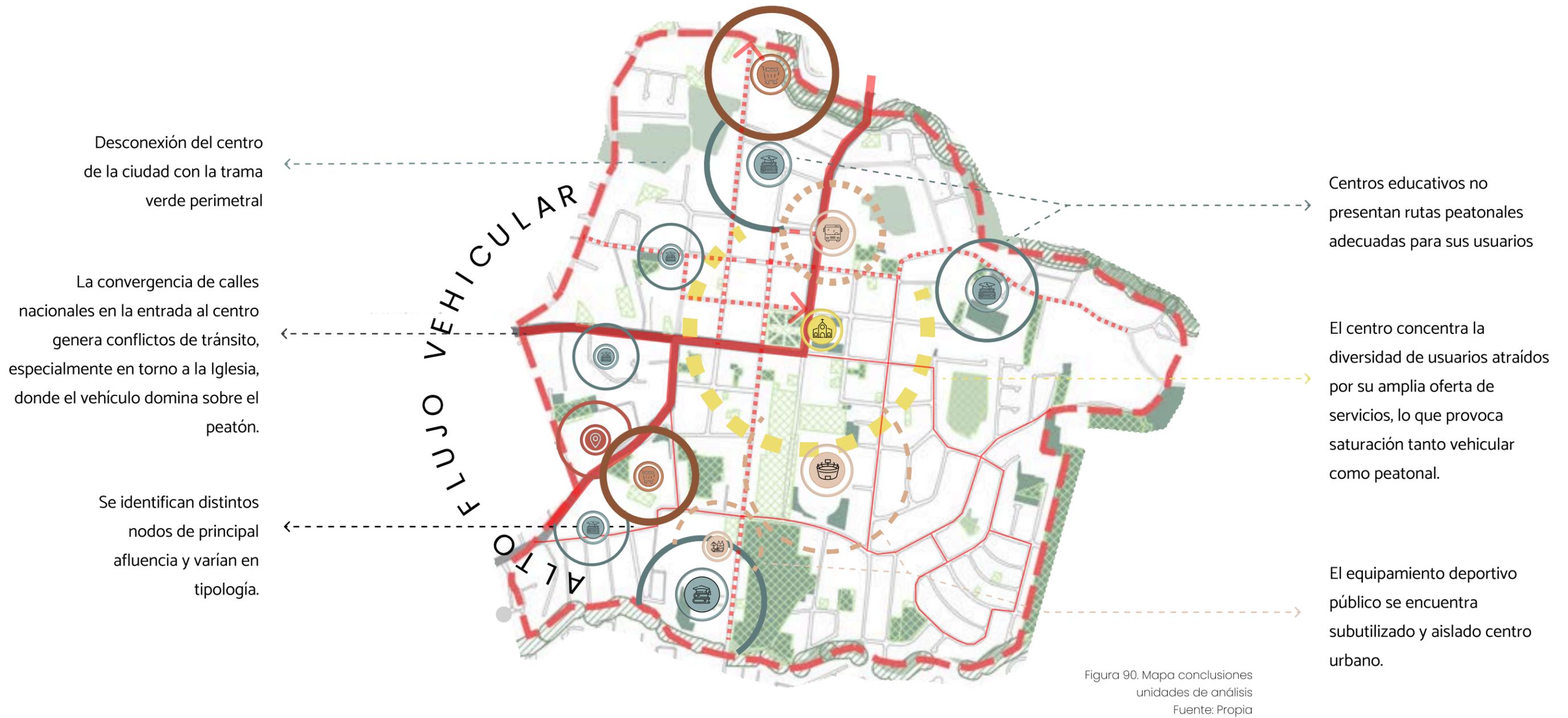


Figura 88. Intersección Av. 83 y C. 153
Cruces inseguros de camino al liceo de Coronado y Gimnasio Municipal.
Fuente: Propia



Figura 89. Av. 83 hacia sector vivienda.
Caminos sin tránsito peatonal incluyen infraestructura accesible.
Fuente: Propia

MAPA CONCLUSIONES UNIDADES DE ANÁLISIS



Centros educativos

Plaza comercial

Terminal de buses

Estadio municipal

Gimnasio municipal

Supermercados

EJE TIPOLOGÍA A

EJE TIPOLOGÍA B

EJE TIPOLOGÍA C

05 CONSIDERACIONES GENERALES

EQUIPAMIENTO

Se identifica una carencia tanto de espacios públicos como de equipamiento cultural, además de la necesidad de reacondicionar el equipamiento deportivo existente.

CONECTIVIDAD

Se identifican ejes estructurantes definidos por nodos estratégicos que ofrecen la oportunidad de conectar parques y otros espacios públicos, potenciando la continuidad y accesibilidad del tejido urbano.

MOVILIDAD

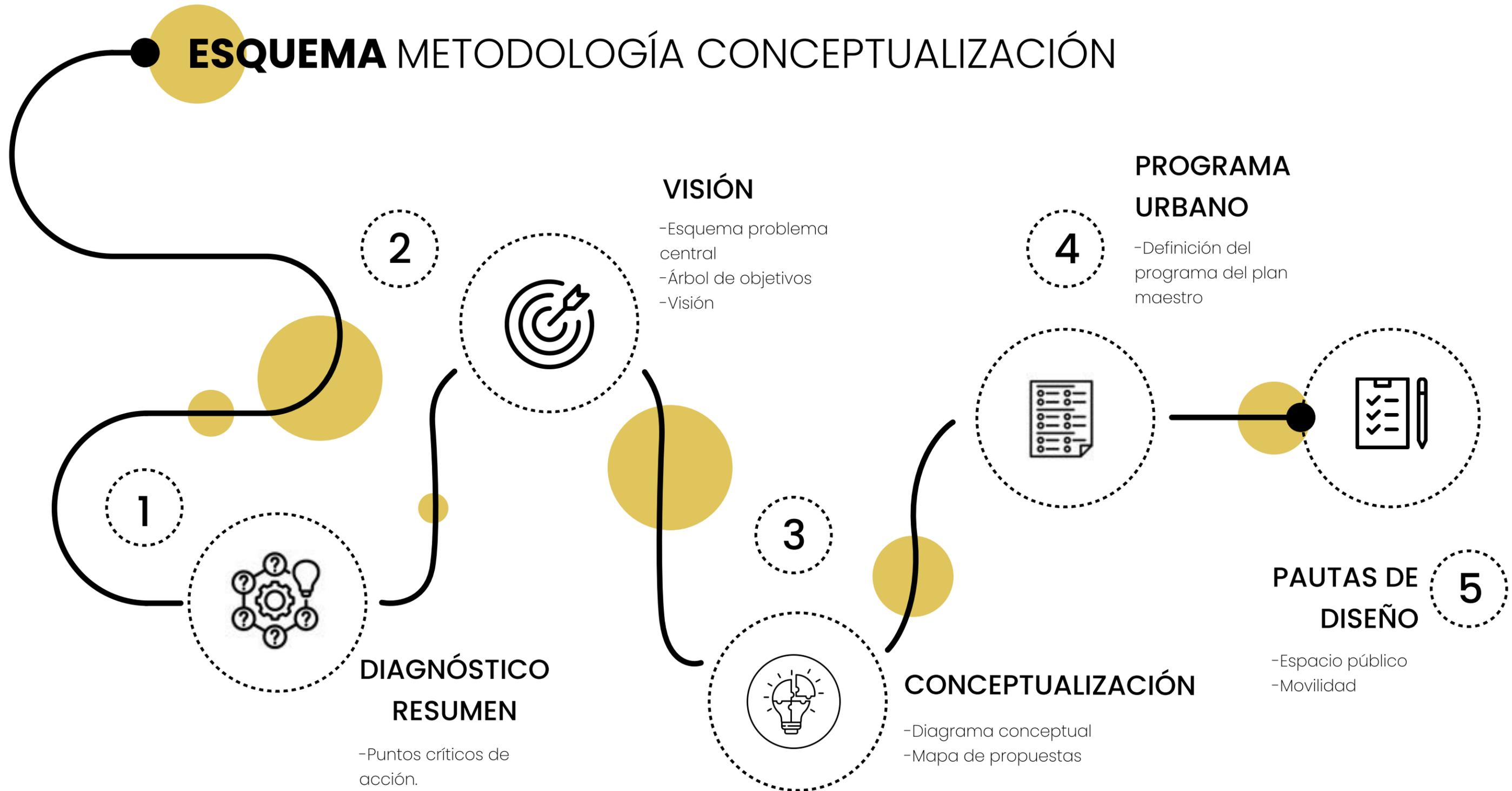
La movilidad peatonal está limitada por el predominio del vehículo privado, y aunque existen diversas opciones de transporte público, su infraestructura resulta insuficiente para satisfacer las necesidades de los usuarios.

ETAPA 3

CONCEPTUALIZACIÓN

1. Diagnóstico resumen
2. Visión
3. Conceptualización
4. Programa urbano
5. Pautas de diseño

ESQUEMA METODOLOGÍA CONCEPTUALIZACIÓN



01

DIAGNÓSTICO RESUMEN

RESUMEN CONSIDERACIONES ESPACIO PÚBLICO

SITUACIÓN ACTUAL

Espacios públicos insuficientes: En todo el sector se identifican únicamente cuatro parques, de los cuales solo uno cuenta con infraestructura adecuada para su uso, incluyendo mobiliario urbano, iluminación y áreas de recreación. Esta limitada oferta de espacios públicos reduce las oportunidades de encuentro social, recreación y disfrute del entorno urbano por parte de la comunidad.

Falta de conectividad entre los espacios públicos y los destinos peatonales: Los parques existentes no se encuentran integrados en una trama urbana que facilite su acceso desde las principales rutas peatonales. La ausencia de conexiones claras y seguras limita la movilidad activa, desincentiva el tránsito a pie y reduce la eficiencia de los espacios públicos como lugares de encuentro y cohesión social.

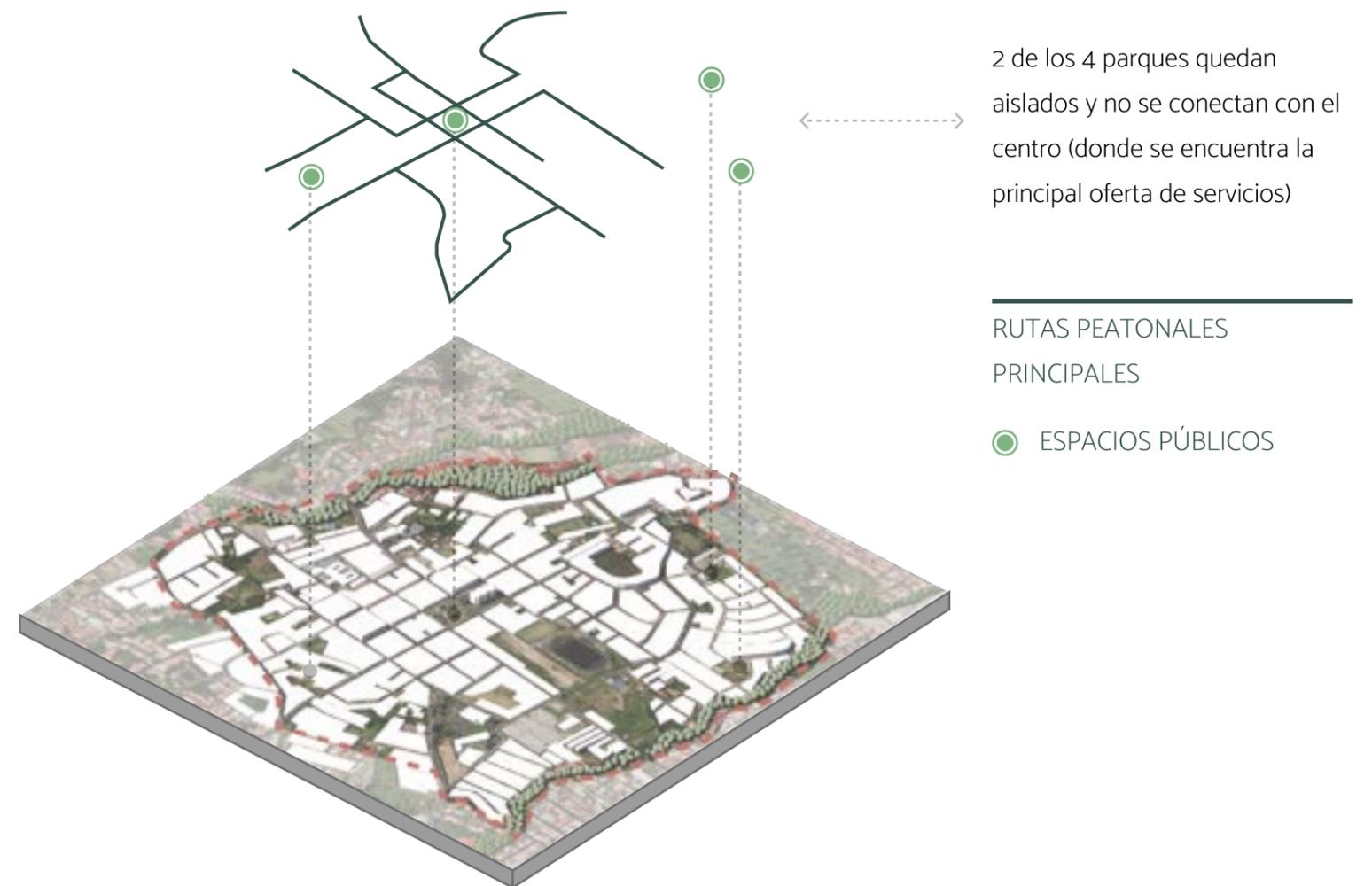


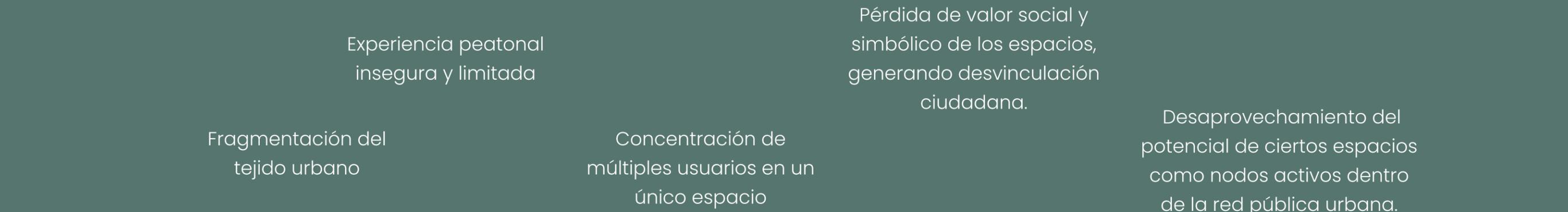
Figura 91. Mapa consideraciones unidades de análisis
Fuente: Propia

02

VISIÓN

ESQUEMA PROBLEMA CENTRAL

CAUSA Y EFECTO



EFECTO

PLANIFICACIÓN URBANA FRAGMENTADA

Existe una débil integración del espacio público con la estructura urbana actual

CAUSA

Desarticulación entre usos y espacios clave

Oferta limitada de espacio público

Deterioro en zona sur con población de riesgo

Prioridad al tránsito vehicular

Falta de incentivos para uso de equipamiento públicos

OBJETIVO PRINCIPAL

Desarrollar una propuesta de plan maestro en el centro de San Isidro de Coronado que permita la revitalización del espacio público, promoviendo la movilidad activa y convivencia ciudadana

EJES

ESPACIO PÚBLICO

MOVILIDAD

ESTRATEGIAS

Recuperación de espacios desperdiciados y conversión a zonas de estadía

Seguridad a usuarios vulnerables

Creación de nuevos ejes de trama verde para complementar la trama actual

Rediseño de calles y aceras para ajustar a proporción adecuada

Cruces seguros.

Continuación de la trama verde existente

VISIÓN

Convertir el centro de San Isidro de Coronado en un entorno urbano inclusivo, dinámico y conectado, donde el espacio público revitalizado fomente la movilidad activa, el encuentro ciudadano y el bienestar colectivo.

ESCENARIO PROSPECTIVO

San Isidro de Coronado se consolidará como un modelo de desarrollo urbano sostenible e inclusivo, donde el espacio público revitalizado funcione como un punto de encuentro para la comunidad. A través de un diseño urbano integrador, se priorizará la movilidad activa, fomentando el uso de medios de transporte no motorizados y accesibles. El entorno urbano integrará la identidad cultural y patrimonial, promoviendo la interacción social y el sentido de pertenencia. Este plan maestro servirá como base para una ciudad más conectada y resiliente, mejorando la calidad de vida de sus habitantes.

03

CONCEPTO

PROBLEMÁTICA
PRINCIPAL

PLANIFICACIÓN URBANA
FRAGMENTADA



**SAN ISIDRO
CONECTADO**

RED DE MOVILIDAD
ACTIVA, ESPACIO
PÚBLICO Y
SERVICIOS

La problemática central identificada es la fragmentación en la planificación urbana del sector. En respuesta, el plan maestro se concibe como una estructura articuladora que conecta los principales nodos urbanos mediante ejes integradores, atendiendo al diagnóstico desarrollado en capítulos previos, donde se delimitaron áreas críticas de intervención y ámbitos prioritarios de mejora.

Los nodos corresponden a los puntos del sector donde se registró mayor tránsito y afluencia, motivados por los servicios que ofrecen, tales como educación, comercio y ocio. El punto de partida se centra en la Iglesia y el Parque; por ello, la propuesta busca articular los nodos periféricos hacia este sector, de manera que desde cualquier nodo se pueda acceder de forma clara, eficiente y segura al siguiente. Para lograr esta conectividad, se establecen dos ejes principales que estructuran la propuesta:

- Espacio público, concebido como soporte de encuentro, recreación y activación social.
- Movilidad activa, como red de conexión sostenible y accesible entre los distintos nodos.

Cada nodo articula proyectos urbanos adaptados a las condiciones sociales, ambientales y funcionales del entorno inmediato, pero integrados dentro de un sistema coherente que asegura continuidad espacial y operativa. La intervención parte de la activación del centro histórico y se extiende hacia los puntos estratégicos del cantón, consolidando una red clara y jerarquizada de conexiones.

La infraestructura verde, que cubre más del 80% del territorio, se consolida como base territorial del proyecto, garantizando su extensión y continuidad hasta el núcleo urbano, donde se integra a la red de espacio público.

PRINCIPIOS DE ORDENAMIENTO

PLAN MAESTRO EN SAN ISIDRO DE CORONADO

1 CENTRO COMO CATALIZADOR

Rehabilitación del centro (parque, Iglesia y alrededores) para priorizar la movilidad peatonal y transporte público.

2 EJES MOVILIDAD

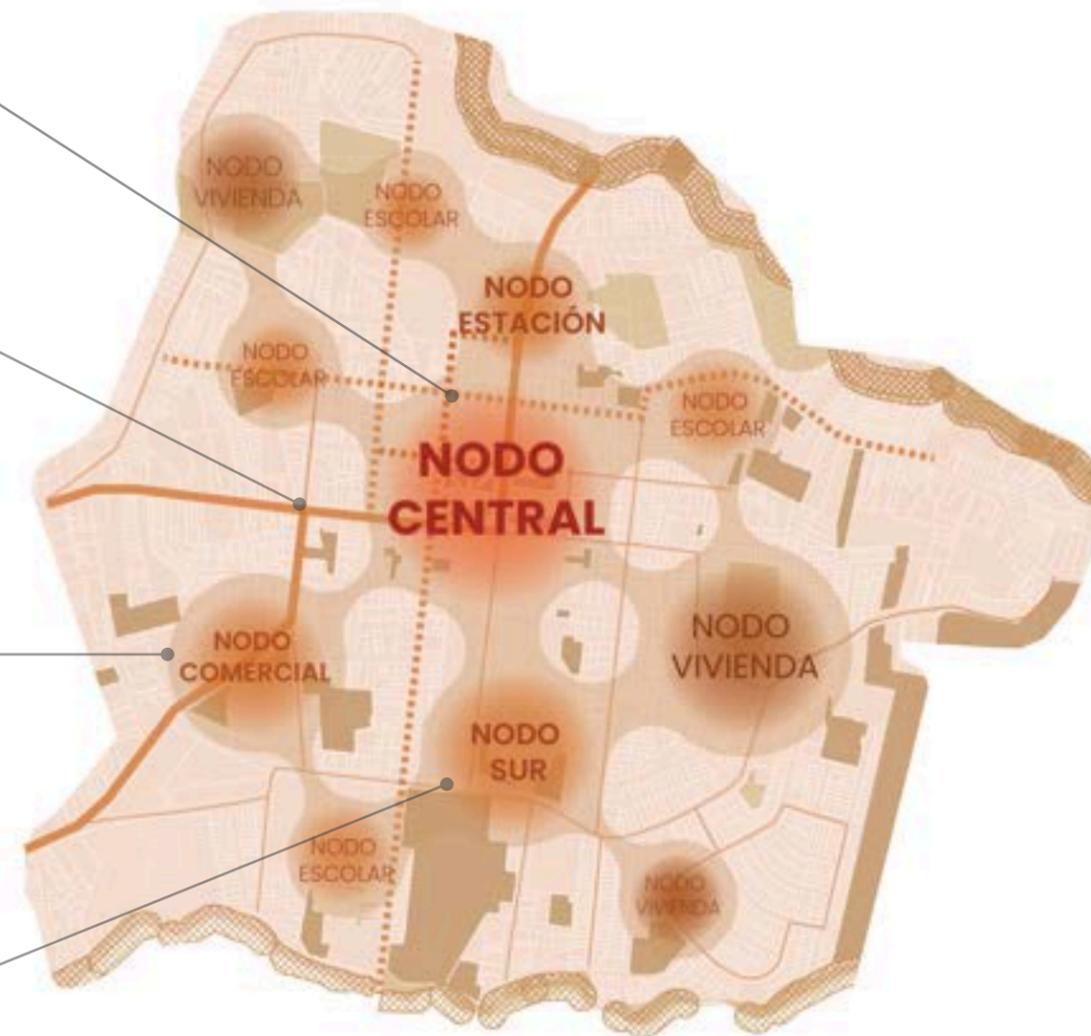
Redimensionamiento de calles para articular nodos por medio de aumento aceras y trama verde.

3 FORTALECIMIENTO NODOS SECUNDARIOS EXISTENTES

Conectar por medio de una red peatonal accesible.

4 RECONFIGURACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Revitalizar puntos críticos analizados anteriormente.



NODO CENTRAL Rehabilitación del centro para priorizar la movilidad peatonal y transporte público.

NODO ESTACIÓN Zona de recepción de usuarios del transporte público con tratamiento prioritario peatonal.

NODO ESCOLAR Mejorar rutas peatonales hacia los centros educativos.

NODO SUR Revitalización del sector considerando la propuesta del INVU "Ecobarrios"

NODO VIVIENDA Mejorar los parques comunales en terminos de infraestructura y mobiliario.

NODO COMERCIAL Complementar con espacio público y brindar más espacios de convivencia.

Una vez comprendido el propósito de cada nodo, se presentan a continuación las propuestas que los complementan.

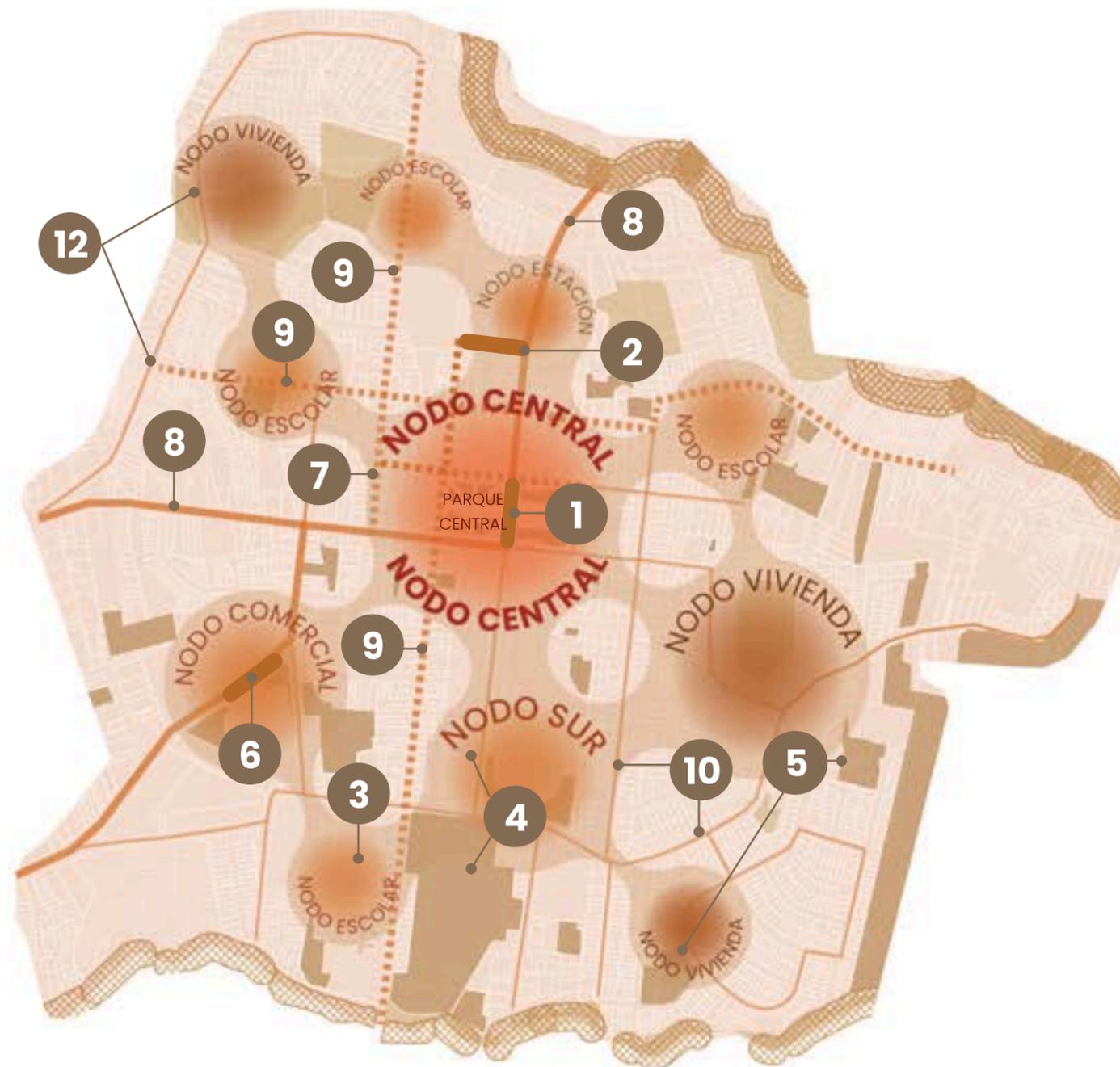
Figura 92. Principios de Ordenamiento
Fuente: Propia

MAPA RESUMEN PROPUESTAS

PLAN MAESTRO EN SAN ISIDRO DE CORONADO

EJE ESPACIO PÚBLICO

- 1** **NODO CENTRAL:** Diseño de boulevard peatonal en frente de la iglesia y conecta con la feria
- 2** **NODO ESTACIÓN:** Diseño de boulevard peatonal en una mitad de Avenida 97
- 3** **NODO SUR/ESCOLAR:** Reacondicionamiento de zonas externas al gimnasio municipal.
- 4** **NODO SUR:** Considerar propuesta del INVU "Ecobarrios: Plan Maestro para el proyecto en Finca Vargas"
- 5** **NODO VIVIENDA:** Rediseñar parques comunitarios de barrio VillaFlores
- 6** **NODO COMERCIAL:** Parque lineal aprovechando calle/ zona verde subutilizada



EJE TIPO A

EJE TIPO B

EJE TIPO C

EJE MOVILIDAD

- 7** Diseño de cruces seguros en intersecciones complicadas
- 8** Rediseño del ejes tipo A.
- 9** Rediseño del ejes tipo B.
- 10** Rediseño de ejes tipo C.
- 11** Aprovechamiento de residuos viales para zonas verdes y mobiliario urbano en paradas en calle Patalillo

04

PROGRAMA

PROGRAMA URBANO

EJE ESPACIO PÚBLICO

A continuación, se presentan de manera sintética las principales intervenciones planteadas para cada nodo, con el objetivo de ofrecer una visión general de los elementos que pueden incorporarse en su diseño y ejecución. Es importante señalar que estas intervenciones no constituyen un listado exhaustivo, sino más bien una guía preliminar que puede ampliarse y ajustarse conforme a las necesidades específicas de cada sector, las condiciones del entorno urbano y las dinámicas sociales que se identifiquen en etapas posteriores del proyecto. De esta forma, los nodos se conciben como espacios flexibles y adaptables, capaces de integrar diversas estrategias de movilidad, accesibilidad, espacio público y equipamiento urbano.

PROPUESTA	INTERVENCIÓN	ÁREA INTERVENCIÓN
NODO CENTRAL Boulevard peatonal (parcial)	Pacificación de calle	480m ²
	Aumento de acera	
	Zonas verdes	
	Espacios para la convivencia	
NODO ESTACIÓN Boulevard Av 97.	Pacificación de calle	640m ²
	Zonas verdes	
	Espacios para la convivencia	
	Zona de juegos	
	Senderos de conexión y recorrido	
NODO COMERCIAL Parque lineal entrada	Senderos de conexión y recorrido	1460m ²
	Zonas verdes	
	Espacios para la convivencia	1980m ² calle
	Parada de autobús	
	Zona reducción de velocidad en calle nacional	

PROGRAMA URBANO

EJE MOVILIDAD

PROPUESTA	INTERVENCIÓN	ÁREA INTERVENCIÓN	PROPUESTA	INTERVENCIÓN	ÁREA INTERVENCIÓN
<p>NODO SUR</p> <p>Reacondicionamiento externo gimnasio municipal</p>	<p>Senderos de conexión y recorrido</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Espacios para la convivencia</p> <p>Zona de juegos</p>	2600m2 aprox	EJE TIPOLOGÍA A	<p>Carril compartido donde aplique</p> <p>Incorporar vegetación</p> <p>Incorporación espacios de convivencia</p>	N/A
<p>NODO CENTRAL</p> <p>Cruces seguros</p>	<p>Orejas</p> <p>Zonas verdes</p> <p>Paso peatonal</p>	1800m2 aprox	EJE TIPOLOGÍA B	<p>Carril compartido</p> <p>Redistribución ancho de calle</p> <p>Paradas de autobús</p> <p>Agregar franja verde con vegetación</p> <p>Incorporación espacios de convivencia</p>	N/A
<p>NODO SUR</p> <p>Propuesta INVU Ecobarrios en Finca Vargas</p>	<p>Revisar documento del INVU para propuesta de Ecobarrios.</p>	50 000m2 aprox	EJE TIPOLOGÍA C	<p>Carril compartido</p> <p>Agregar franja verde con vegetación</p> <p>Incorporación espacios de convivencia</p>	N/A

05

**PAUTAS DE
DISEÑO**

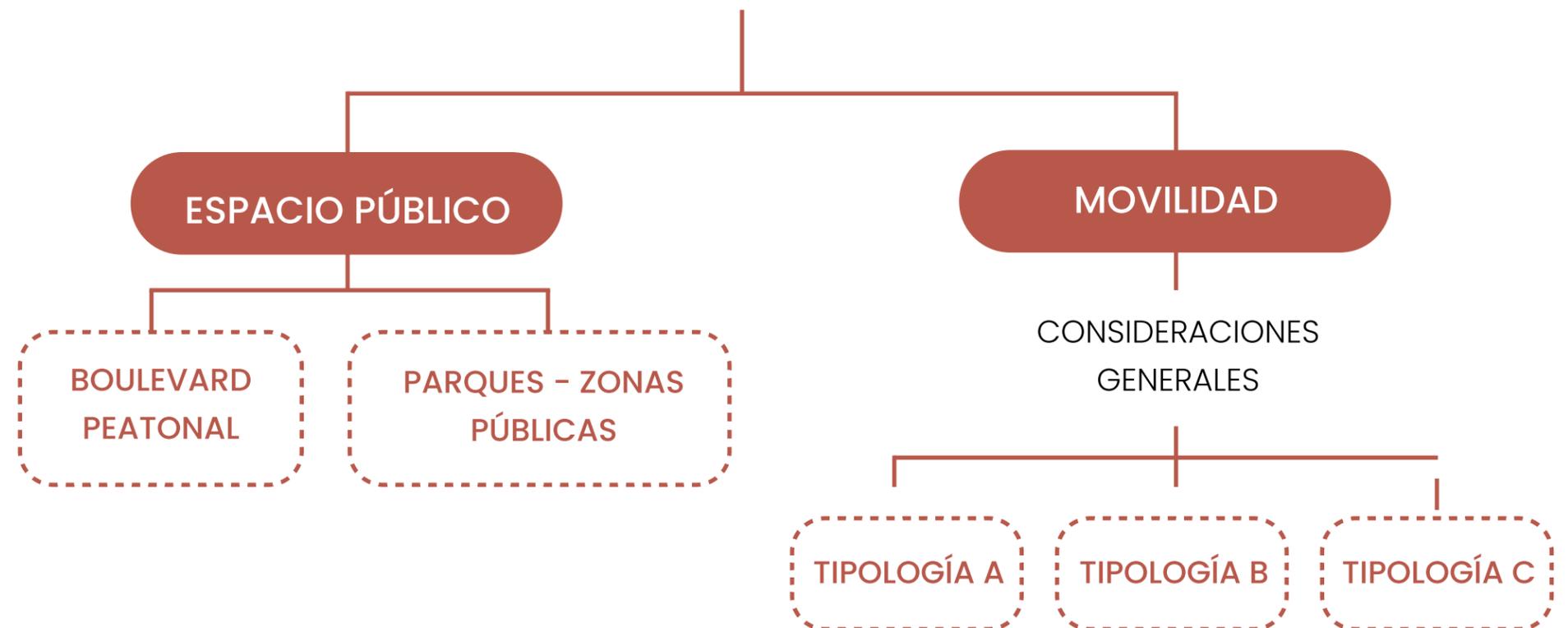
DESCRIPCIÓN GENERAL

PAUTAS DE DISEÑO

A continuación se describe el funcionamiento de las pautas de diseño para la implementación del plan maestro. Es fundamental comprender que este plan se organiza en torno a dos ejes principales: Espacio Público y Movilidad. Cada eje se subdivide en categorías específicas, según la naturaleza de los proyectos y su aplicación en el territorio. Para cada categoría se establecen pautas de diseño detalladas, que sirven como guía para desarrollar proyectos alineados con los objetivos del plan.

Aunque el plan maestro puede operar de manera independiente, es esencial priorizar las propuestas aquí presentadas, con el fin de mantener un orden lógico en la ejecución y garantizar la coherencia y el éxito de las intervenciones urbanas. De esta manera, se asegura que cada proyecto contribuya de manera efectiva a la articulación del espacio urbano, la mejora de la movilidad y el fortalecimiento del espacio público.

PLAN MAESTRO PARA LA RECUPERACIÓN DE ESPACIO PÚBLICO EN SAN ISIDRO DE CORONADO



BOULEVARD PEATONAL

PAUTAS DE DISEÑO

JERARQUÍA PATRIMONIAL

01

- Evitar obstáculos visuales (mobiliario, vegetación frondosa) que tapen la fachada de la Iglesia.
- Materiales neutros que no compitan con la estética de la Iglesia.
- Altura controlada de vegetación y mobiliario, procurar que enmarque la visual.

DISEÑO BIOCLIMÁTICO

02

- Pavimentos drenantes y antideslizantes para evitar acumulación de agua y accidentes.
- Cubiertas livianas o pergolas para brindar protección contra lluvias sin obstaculizar la visual.
- Vegetación de bajo mantenimiento y resistencia (ciprés, helechos, arbustos)

ESPACIOS DE CONVIVENCIA

03

- Bancas orientadas hacia el punto de interés fomentando la interacción.
- Dejar zonas modulables para que sean multiuso.
- Asegurar la accesibilidad en estos espacios: rampas, señalización, texturas guía, mobiliario adecuado.

CONECTIVIDAD

04

- Asegurarse que los bordes del boulevard vinculen y guíen hacia los otros sectores de importancia.
- La intervención es parte de un conjunto, no un elemento aislado.

05

INTEGRACIÓN CON EL TEJIDO URBANO

- Frentes activos que complementen el boulevard.
- Considerar conexión con ciclovías, transporte público o parqueos existentes.
- No romper con la escala existente, mantener una escala humana adecuada.

AUMENTAR LA FRANJA DE USO

06

- Asegurarse que la iluminación sea adecuada para un uso nocturno.
- Promover usos activos para aumentar vigilancia natural.

PARQUES – ZONAS VERDES PÚBLICAS

PAUTAS DE DISEÑO

REORGANIZAR EL ESPACIO

01

DEFINIR:

Zonas activas: canchas, juegos infantiles, planchés.

Zonas pasivas: zonas de estar, contemplación, picnic.

Zonas verdes: bordes verdes, senderos.

EQUIPAMIENTO URBANO BÁSICO

02

Bancas de materiales duraderos

Basureros

Iluminación

Cubiertas livianas o pergolas en puntos de encuentro

Estaciones de ejercicio

Considerar un plan de mantenimiento con la municipalidad.

DISEÑO INTERGENERACIONAL

03

-Mobiliario flexible que permita distintas actividades.

-Áreas para actividades comunitarias (clases de zumba, yoga, bibliotecas móviles)

-Senderos peatonales accesibles: sin cambios bruscos en alturas.

CONECTIVIDAD

04

-Asegurarse que los bordes del espacio público vinculen y guíen hacia los otros sectores de importancia.

-La intervención es parte de un conjunto, no un elemento aislado.

05

VEGETACIÓN ACORDE AL SITIO

-Árboles nativos que den sombra y estructura

-Incorporar huertas comunitarias cerca de salones comunales o gimnasio municipal.

-Pensar en escalas de vegetación: pequeña, mediana y gran escala.

ESQUEMAS GRÁFICOS DE PAUTAS DE DISEÑO

EJE ESPACIO PÚBLICO

A continuación se presentan de manera general las pautas de diseño mediante gráficos ilustrativos. Es importante señalar que se trata únicamente de un ejemplo de aplicación de dichas pautas y no del diseño final.

BRINDAR ESPACIOS PARA ESTAR, FLEXIBLES Y MULTIPROPÓSITO



Figura 93. Representación gráfica espacios multipropósito.
Fuente: Propia

MOBILIARIO QUE NO LIMITE OTRAS ACTIVIDADES
COMO FERIAS O DESFILES.

MOBILIARIO QUE NO LIMITE OTRAS ACTIVIDADES
COMO FERIAS O DESFILES.

DISEÑO ACORDE A CONDICIONES CLIMÁTICAS

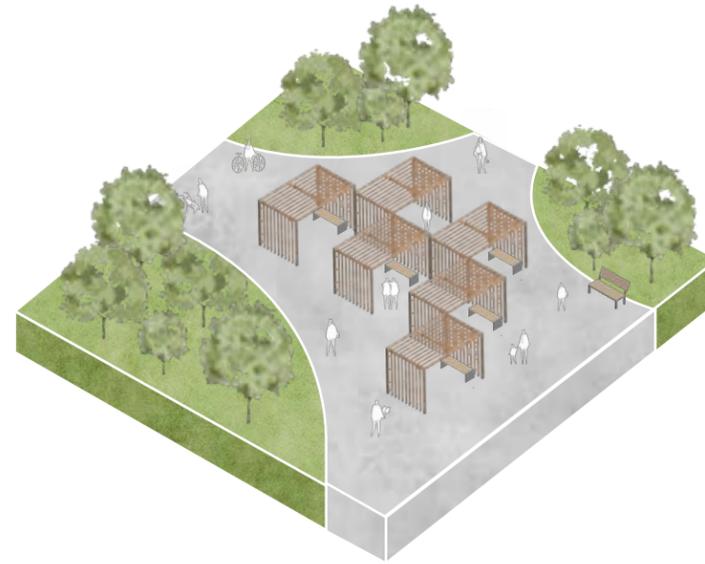


Figura 94. Representación gráfica diseño bioclimático
Fuente: Propia

PROMOVER LUZ SOLAR EN HORAS DE LA MAÑANA/
TARDE Y BLOQUEAR EL DE MEDIO DÍA.

VEGETACIÓN ACORDE AL SITIO



Figura 95. Representación gráfica vegetación espacio público.
Fuente: Propia

UTILIZAR ESCALAS PARA CREAR DIMENSIÓN
EN EL SITIO HACIA LA MONTAÑA

MOVILIDAD

PAUTAS DE DISEÑO

CRUCES SEGUROS

01

- Material diferenciado para enmarcar el cruce.
- Reducción de radios de giro con orejas.
- Incorporación de rampas con pendientes suaves y textura podotáctil.
- Iluminación puntual en cruce, señalización vertical y horizontal clara.

REDISTRIBUCIÓN DE ANCHOS DE VIAS

02

- Anchos de carril máximo 2.75-3.00m
- Reasignar sobrantes viales como zonas verdes o ciclovías.
- Asegurar que aceras tengan un mínimo de 2m de ancho, en casos de alto flujo entonces 2.80-3.00m máximo.
- Incorporar franja vegetal para continuar trama verde.

PRIORIDAD MOVILIDAD ACTIVA

03

- Incorporar red de ciclovías conectadas.
- Rehabilitar infraestructura de paradas de autobuses.
- Aceras de anchos agradables, con vegetación y mobiliario.
- Rutas escolares seguras y caminables, conectadas con el eje principal, con señalización lúdica

EQUIPAMIENTO URBANO BÁSICO

04

- Basureros con tapa y separación de residuos.
- Iluminación a escala peatonal (3-4m de altura)
- Estaciones de hidratación, lavado de manos.
- Módulos informativos: señales de orientación e informáticas sobre el sector (nombres de calles, historia local)

05

VEGETACIÓN

- Árboles nativos no deben tapar visuales en sectores de señales de alto.
- Separación adecuada entre árboles en franja verde.
- Vegetación baja perimetral, utilizar arbustos.
- Evitar dejar tierra expuesta, solucionar con césped o piedras.

TIPOLOGÍAS DE CALLE

PAUTAS DE DISEÑO

TIPOLOGÍA A

01

Seguridad peatonal: Incorporar pasos peatonales señalizados con iluminación adecuada y dispositivos de advertencia (señalización vertical, reductores virtuales, texturas diferenciadas).

Franjas de amortiguamiento: Definir bandas laterales entre la calzada y la acera con vegetación lineal, elementos de protección (bolardos).

Accesibilidad universal: Garantizar rampas en intersecciones, pavimento táctil para personas con discapacidad visual y continuidad de aceras sin obstáculos.

Articulación intermodal: Diseñar bahías de autobús con refugios techados, señalización clara de paradas y espacio suficiente para la espera segura. Considerar la opción de carriles compartidos con ciclistas (revisar máximo de velocidad)

Vegetación lineal: Plantación de árboles nativos de porte medio que generen sombra sin comprometer la visibilidad, reforzando la identidad paisajística del cantón.

TIPOLOGÍA B

02

Movilidad activa: Ampliación de aceras para asegurar circulación fluida de peatones, priorizando el diseño inclusivo para personas con movilidad reducida.

Cruces seguros: Implementación de pasos peatonales elevados, semaforización peatonal donde sea necesario y señalización horizontal de alta visibilidad.

Infraestructura ciclista: Incorporar carriles compartidos con velocidad controlada.

Zonas de permanencia: Espacios frente a equipamientos con mobiliario urbano (bancas, iluminación, vegetación) que inviten a la espera, el encuentro y la interacción comunitaria.

Control de velocidad: Medidas de pacificación del tráfico (lomos de burro, chicanas, estrechamientos puntuales de calzada) para reforzar la seguridad en horarios escolares.

TIPOLOGÍA C

03

Calle compartida / de convivencia: Rediseñar la sección vial para priorizar al peatón y ciclista, permitiendo el tránsito vehicular a baja velocidad.

Control de velocidad: Uso de pavimentos texturizados, señalización de "zona 30" y elementos de estrechamiento visual que induzcan reducción de velocidad.

Ampliación peatonal: Incorporar banquetas expandidas en esquinas, jardines de lluvia o franjas verdes para crear espacios seguros y agradables.

Paisajismo: Integrar vegetación nativa en franjas laterales, jardineras comunitarias y arbolado que refuercen la escala humana y la identidad barrial.

Integración urbana: Diseñar espacios de encuentro como pequeñas plazoletas o áreas de descanso, fortaleciendo la cohesión social en el tejido barrial.

ESQUEMAS GRÁFICOS DE PAUTAS DE DISEÑO

EJE MOVILIDAD

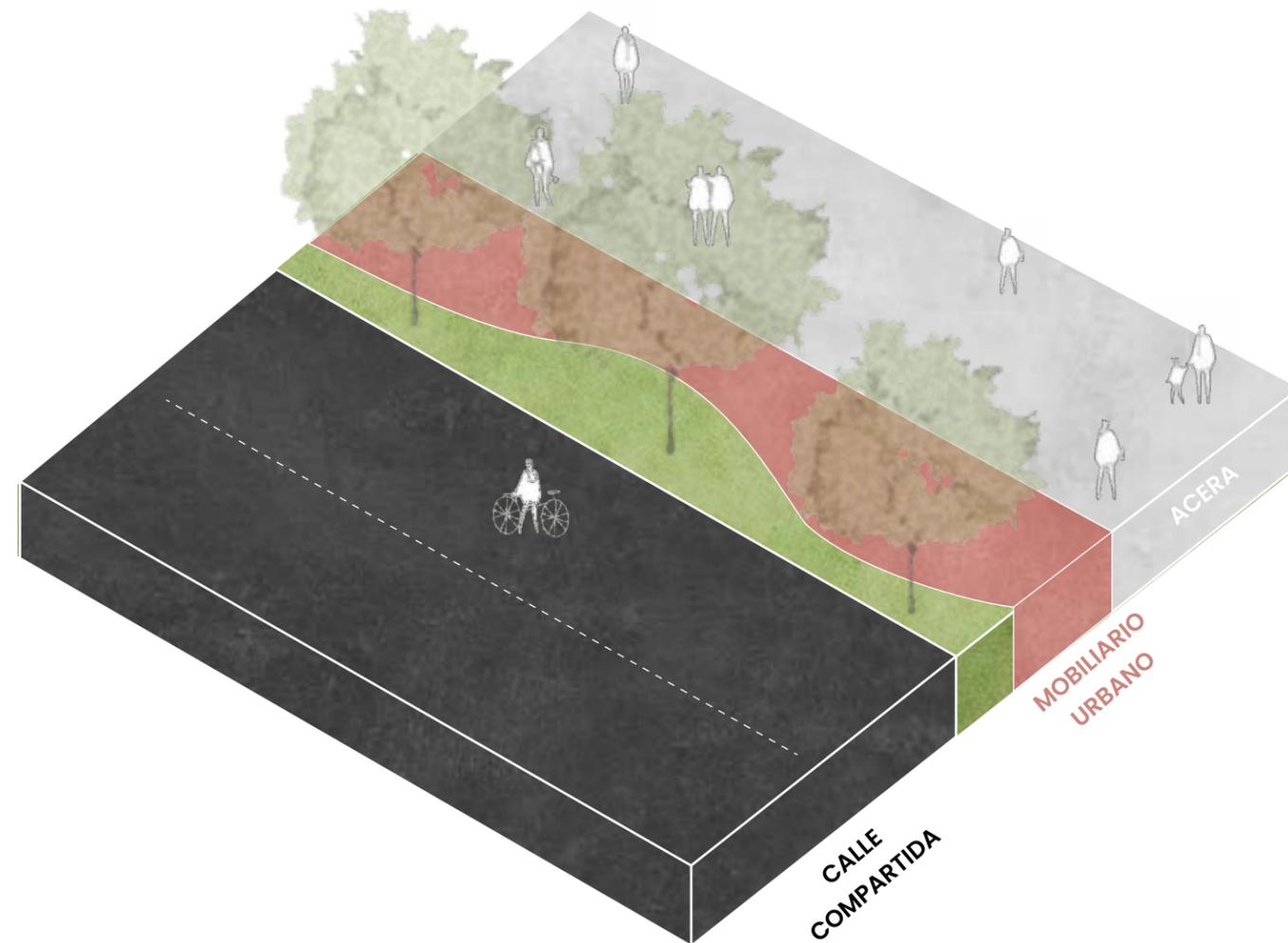


Figura 96. Representación gráfica movilidad
Fuente: Propia

A continuación se presenta de manera general las pautas de diseño mediante gráficos ilustrativos. Es importante señalar que se trata únicamente de un ejemplo de aplicación de dichas pautas, y no del diseño final.

PROMOVER MOVILIDAD ACTIVA

ACERAS INTERCONECTADAS HACIA PUNTOS IMPORTANTES
CICLOVÍAS EN SECTORES SEGUROS.

VEGETACIÓN

UTILIZAR LA VEGETACIÓN PARA AUMENTAR EL CONFORT DE LOS USUARIOS.

REDISTRIBUIR ANCHOS DE CALLE Y ACERAS

ACORDE A LOS FLUJOS PEATONALES

ETAPA 4

DISEÑO Y GESTIÓN

- 1) Selección de propuestas
- 2) Propuestas de diseño
- 3) Gestión

● ESQUEMA METODOLOGÍA DISEÑO Y GESTIÓN

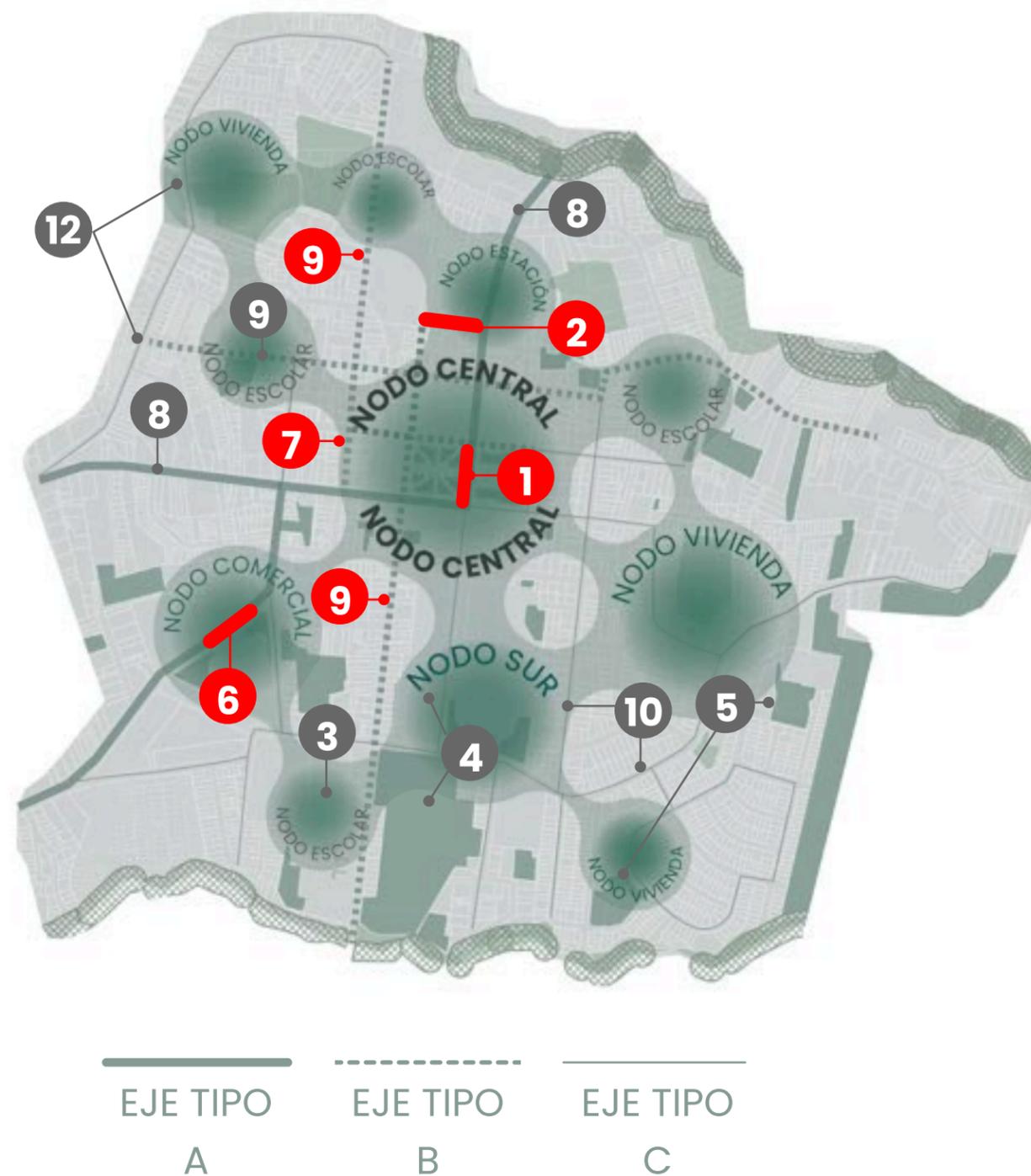


01

**SELECCIÓN
PROPUESTAS A
DISEÑAR**

SELECCIÓN PROPUESTAS A DISEÑAR

PLAN MAESTRO EN SAN ISIDRO DE CORONADO



Se llevaron a cabo reuniones con representantes de la Municipalidad de Vázquez de Coronado con el objetivo de conocer sus intereses, lineamientos estratégicos y proyectos prioritarios para el desarrollo urbano del cantón. Estos encuentros permitieron establecer un diálogo colaborativo que facilitó la identificación de necesidades territoriales concretas y su alineamiento con las propuestas contenidas en el plan de gobierno local.

Tras el análisis de las propuestas municipales y considerando criterios de factibilidad, impacto y pertinencia territorial, se priorizaron tres proyectos urbanos estratégicos. Además, se atendió la solicitud específica de rediseñar ciertos tramos viales clave para mejorar la funcionalidad y seguridad del sistema de movilidad local.

Cada uno de los proyectos seleccionados responde a necesidades particulares identificadas por la Municipalidad, y se enmarca dentro de los objetivos de desarrollo planteados por la administración vigente, con el fin de promover un entorno urbano más inclusivo, accesible y sostenible.

- 1** **NODO CENTRAL:** Diseño de boulevard peatonal en frente de la iglesia y conecta con la feria

2 **NODO ESTACIÓN:** Diseño de boulevard peatonal en una mitad de Avenida 97

6 **NODO COMERCIAL:** Parque lineal aprovechando calle/ zona verde subutilizada
- 7** Diseño de cruces seguros en intersecciones complicadas

8 Rediseño del ejes tipo A.

9 Rediseño del ejes tipo B.

10 Rediseño de ejes tipo C.

Figura 97. Mapa propuestas a diseñar
Fuente: Propia

02

PROPUESTA DE DISEÑO

NODO CENTRAL BOULEVARD PEATONAL PARCIAL

ESPACIO PÚBLICO

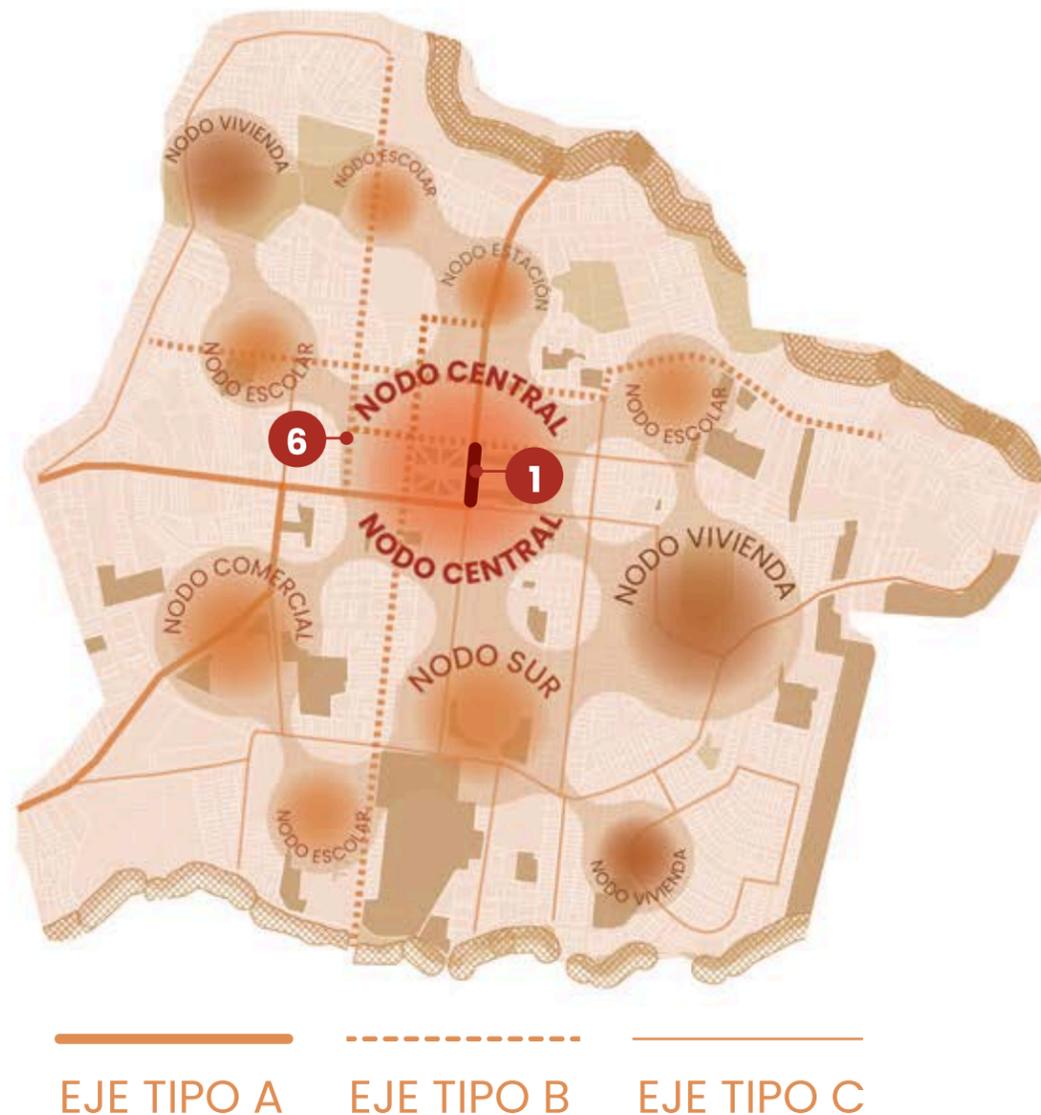


Figura 98. Mapa Nodo Central Boulevard Peatonal Parcial
Fuente: Propia

CONTEXTO ACTUAL



Figura 99. Collage de calles aledañas a la Iglesia.
Se evidencia la desproporción entre acera y calle, además de una clara separación entre la Iglesia y el Parque gracias a las calles.
Fuente: Propia

JUSTIFICACIÓN

La relación peatonal entre la iglesia y el parque central presenta actualmente una configuración lineal interrumpida por la presencia de una vía vehicular que actúa como barrera física y visual entre ambos hitos urbanos.

El proyecto propone la reconfiguración del espacio público para restituir la continuidad peatonal, priorizando su movilidad y fortaleciendo el vínculo entre estos elementos patrimoniales.

DIAGRAMA TOPOLÓGICO

ESPACIO PÚBLICO



PRINCIPALES CONSIDERACIONES

- 1 HITOS CON MAYOR FLUJO DEL CANTÓN
DESCONECTADOS**

Existe desconexión entre la Iglesia y el parque aunque muchas veces los flujos implican ambos lugares.
- 2 ALTO FLUJO VEHICULAR GENERA
INSEGURIDAD PEATONAL**

No existen pasos peatonales y los vehículos tienen prioridad lo que deja al peatón en una situación de vulnerabilidad.
- 3 VEGETACIÓN AISLADA**

No se lee una clara intención sobre la vegetación presente en el sitio. Los jardines de la Iglesia siempre se encuentran vacíos.
- 4 MOBILIARIO URBANO**

Si bien existe mobiliario en el parque, su oferta se puede ampliar hacia la Iglesia y dicho mobiliario se puede adecuar a las necesidades en caso de fiestas patronales.

Figura 100. Diagrama topológico Nodo Central
Fuente: Propia

ANTES Y DESPUÉS

NODO CENTRAL



Figura 101. Vista Axonométrica Nodo Central Antes
Fuente: Propia



Figura 102. Vista Axonométrica Nodo Central Después
Fuente: Propia

Dado que el sector posee visuales significativas hacia la Iglesia, resultaba fundamental que la intervención no disminuyera su protagonismo. Paralelamente, se incorpora mobiliario adicional para fomentar los espacios de convivencia en la zona. La jerarquización del peatón se refuerza mediante la utilización de la mitad de la vía para la incorporación de un boulevard. Las estructuras livianas permiten mantener la flexibilidad del espacio, adaptándolo a las diversas actividades culturales que se desarrollan en el área. Finalmente, se intervienen todos los cruces, incorporando orejas peatonales y pasos seguros, con el objetivo de mejorar la accesibilidad y la seguridad de los peatones.

PROGRAMA

Pacificación de calle	330m ²
Aumento de acera	330m ²
Zonas verdes	140m ²
Espacios para la convivencia	220m ²

690m²



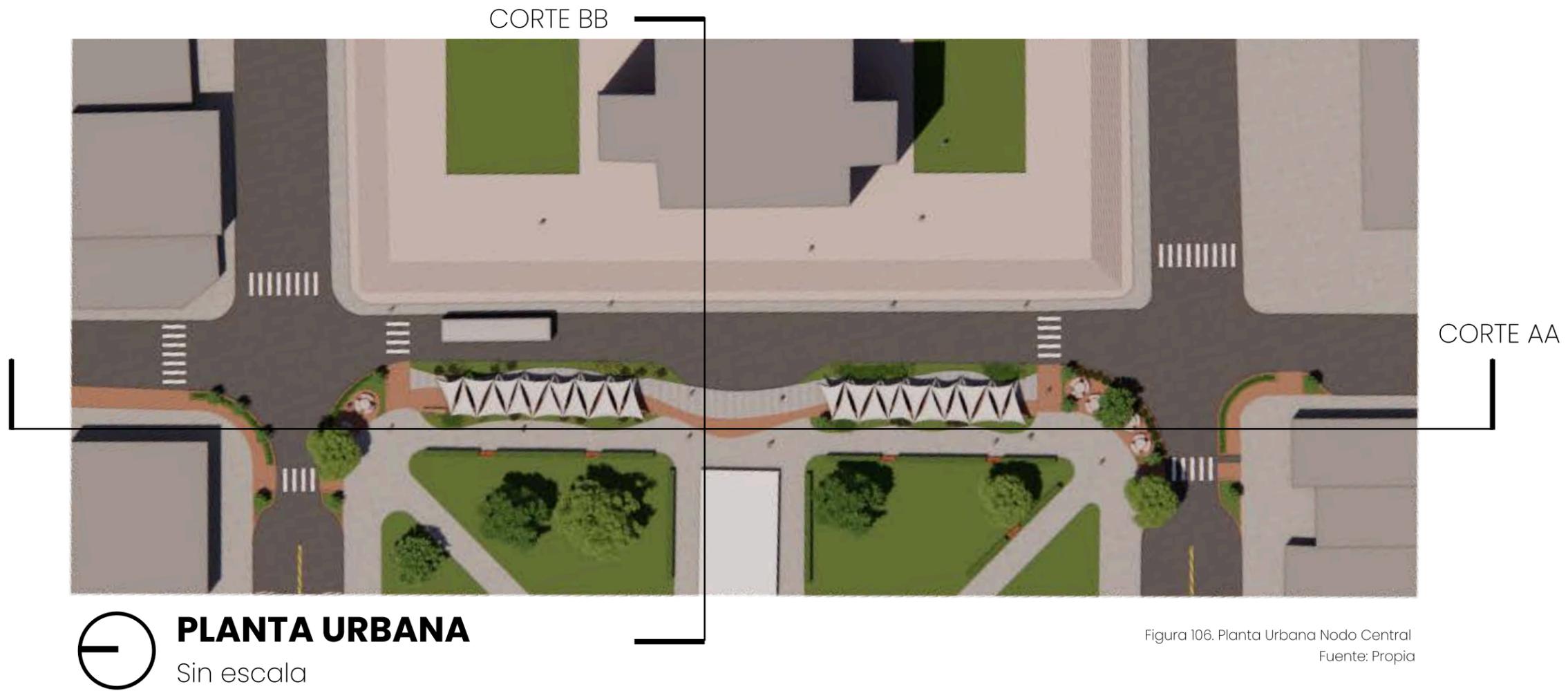
Figura 103. Vista orejas con mobiliario
Fuente: Propia



Figura 104. Vista estructuras livianas Nodo Central
Fuente: Propia



Figura 105. Vista mobiliario urbano y cruces peatonales
Fuente: Propia



Pasos peatonales en todos los cruces para brindar seguridad al peatón.



Estructuras livianas protegen de las condiciones climáticas.

Se permite el tránsito de transporte público y vehículos de emergencia para jerarquizar al peatón.



Vegetación para aumentar el confort humano.

Se fomenta la jerarquía de la Iglesia



Se aprovechan residuos viales para espacios de convivencia.

Figura 109. Collage Fotomontajes antes y después de la propuesta Nodo Central
Fuente: Propia



Figura 110. Fotomontaje interno Boulevard Nodo Central
Fuente: Propia

Incorporación de mobiliario para estar fomenta la convivencia.



Figura 111. Fotomontaje vista Estructuras Livianas Nodo Central
Fuente: Propia

En los extremos del boulevard se genera continuidad hacia otros espacios públicos o nodos de interés del sector.

Vegetación de escala baja que se integra con el contexto actual brinda color y no compite con el paisaje.

NODO CENTRAL

CRUCES SEGUROS

MOVILIDAD

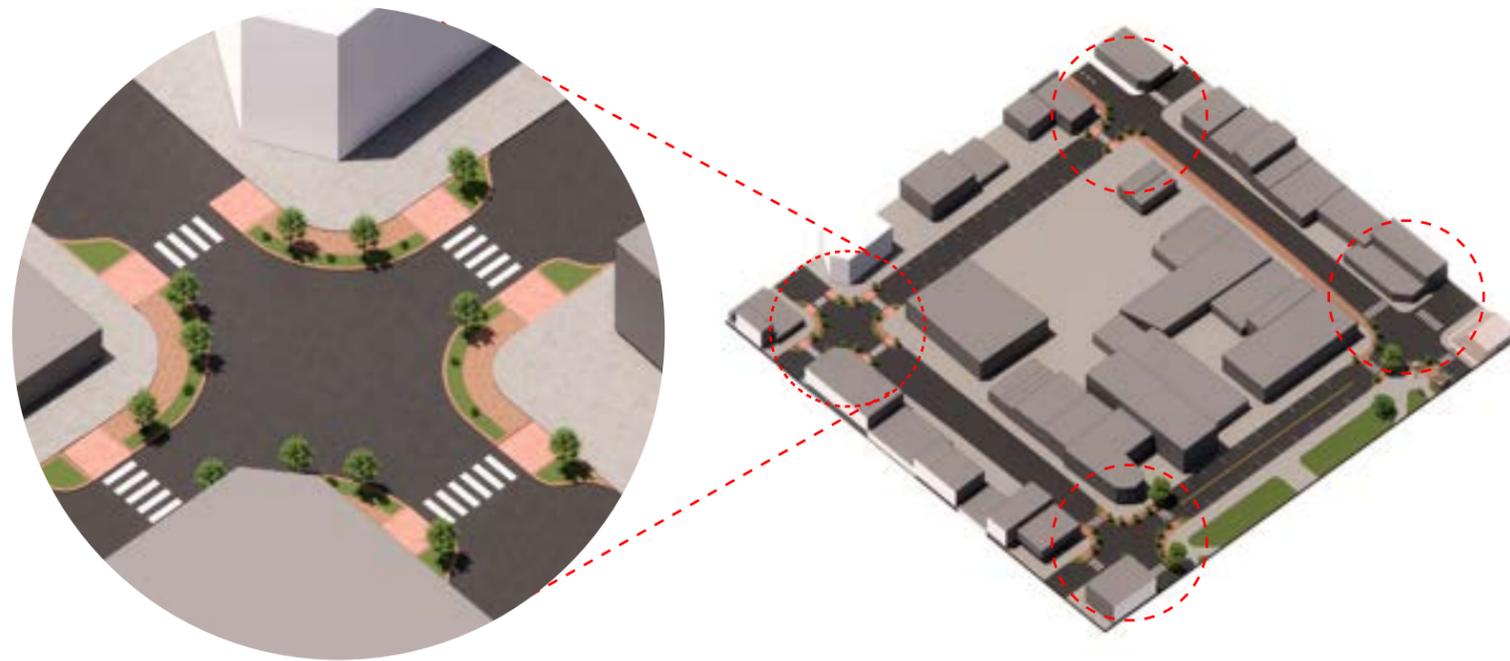


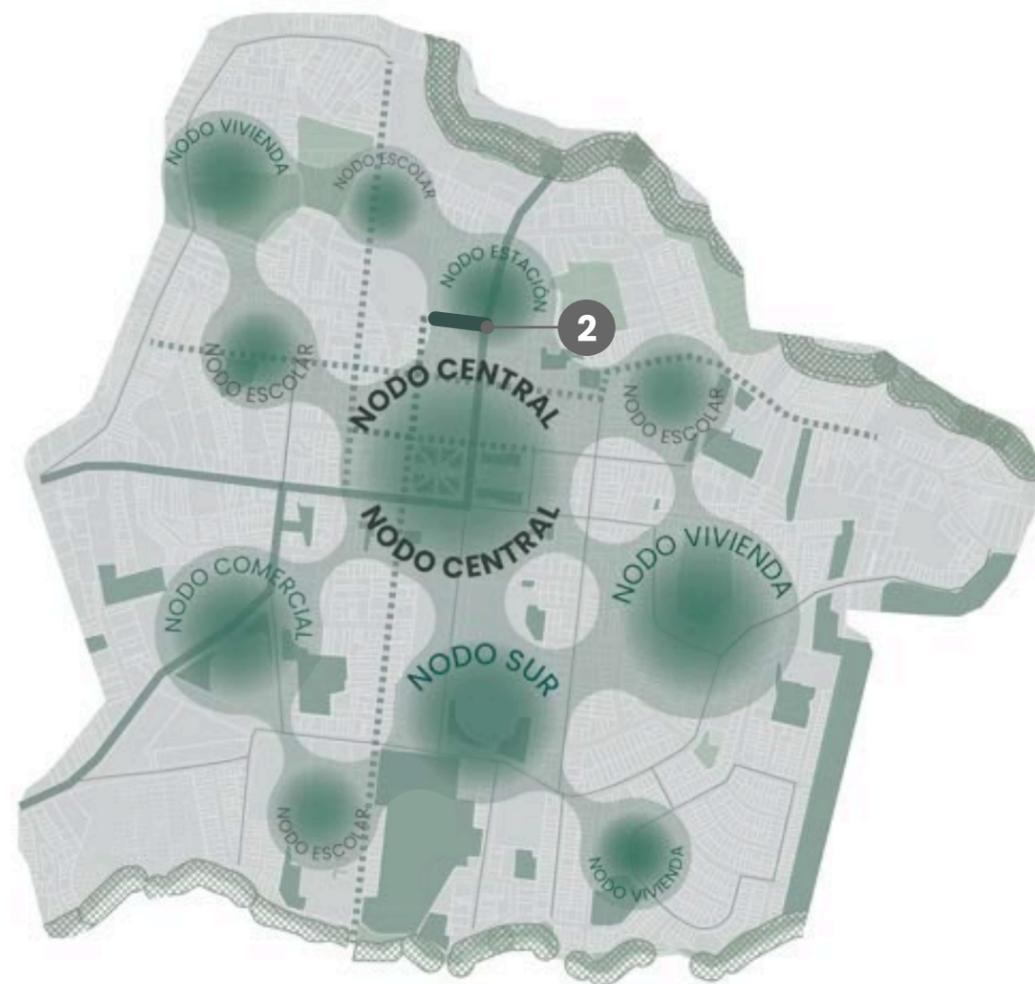
Figura 112. Diseño cruces seguros
Fuente: Propia



Figura 113. Collage estado actual de cruces alrededor del Parque.
Fuente: Propia

NODO ESTACIÓN BOULEVARD PEATONAL AV.97

ESPACIO PÚBLICO



EJE TIPO A

EJE TIPO B

EJE TIPO C

Figura 114. Mapa Nudo Estación
Fuente: Propia

CONTEXTO ACTUAL

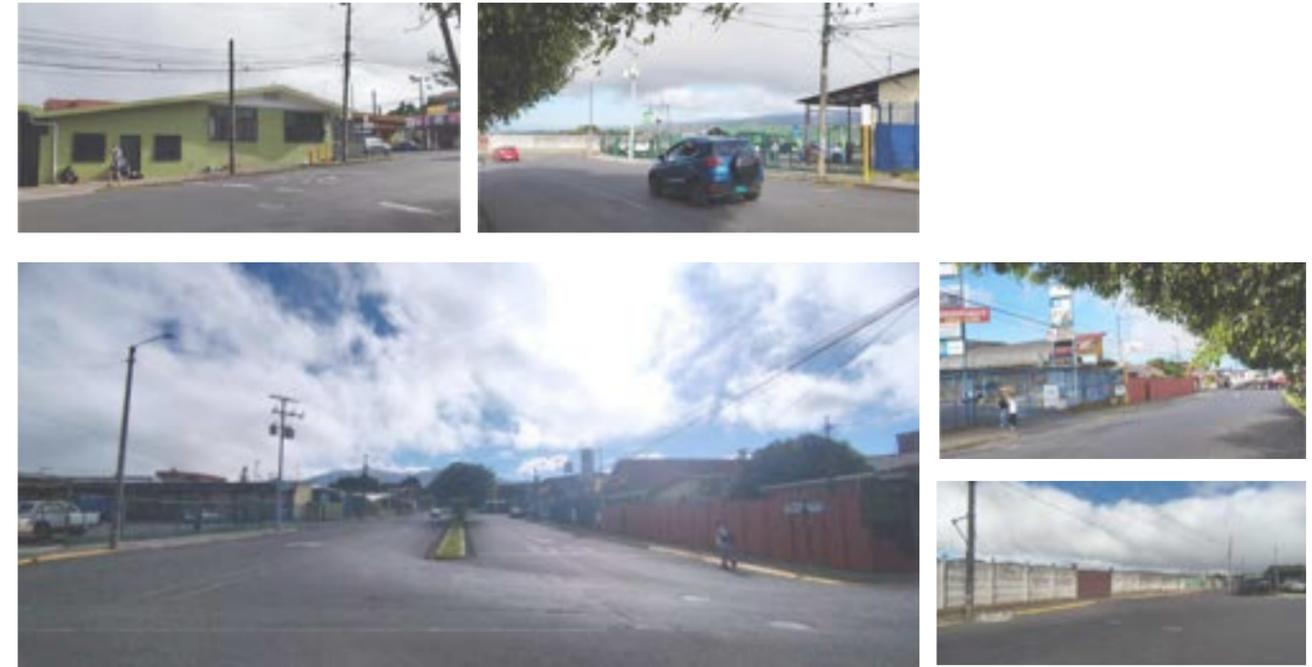


Figura 115. Collage contexto actual de Avenida 97.

Se evidencia el potencial de la zona por su gran tamaño de calle. La isla vegetal se encuentra aislada y el sector se ve deteriorado.

Fuente: Propia

JUSTIFICACIÓN

Actualmente, se identifica un **subaprovechamiento del espacio vial**, ya que únicamente el costado izquierdo de la calle es utilizado de forma activa. No obstante, la zona presenta un alto potencial urbanístico debido a su **proximidad** inmediata con la **estación de autobuses** de Coronado, lo que la convierte en un nodo estratégico dentro de la red de movilidad urbana.

DIAGRAMA TOPOLÓGICO

ESPACIO PÚBLICO



Figura 116. Diagrama topológico Nodo Estación
Fuente: Propia

PRINCIPALES CONSIDERACIONES

- 1 ALTO FLUJO PEATONAL**
Gracias a la cercanía con la central de buses de Coronado, existe un alto tránsito peatonal a lo largo del día lo que lo convierte en una zona con mucho potencial.
- 2 OPORTUNIDAD COMERCIAL DESAPROVECHADA**
Si bien la zona tiene una plaza comercial, los comercios ofrecidos no incentivan a la población a quedarse y se convierte en un espacio olvidado y desaprovechado.
- 3 TRAMA VERDE AISLADA Y SEGMENTADA**
El sector presenta vegetación en una franja en la que ningún peatón puede disfrutar ya que su ubicación la separa del actual flujo peatonal.
- 4 HISTORIA DEL SECTOR**
La avenida 97 antes todos los domingos albergaba la zona de feria, era un sector muy concurrido y con un arraigo cultural importante lo cual ya no se refleja.

ANTES Y DESPUÉS

NODO ESTACIÓN



Figura 117. Vista Axonométrica Nodo Estación Antes
Fuente: Propia



Figura 118. Vista Axonométrica Nodo Estación Después
Fuente: Propia

Históricamente, este sector se peatonizaba semanalmente para la realización de ferias agrícolas, lo que generó un arraigo e incentivo en la comunidad. Actualmente, se busca revitalizar esta tradición con el objetivo de ampliar la oferta de espacio público en el centro. Su conexión con la estación de buses lo posiciona como un punto de recepción tanto para visitantes como para residentes. Además, el espacio se concibe como multifuncional, pudiendo albergar ferias de emprendedores y así recuperar su identidad histórica como lugar de encuentro y actividad comunitaria.

PROGRAMA

Pacificación de calle	1470m ²
Zonas verdes	530m ²
Zona de picnic	50m ²
Zona de juegos	95m ²
Senderos de conexión y recorrido	490m ²

1470m²



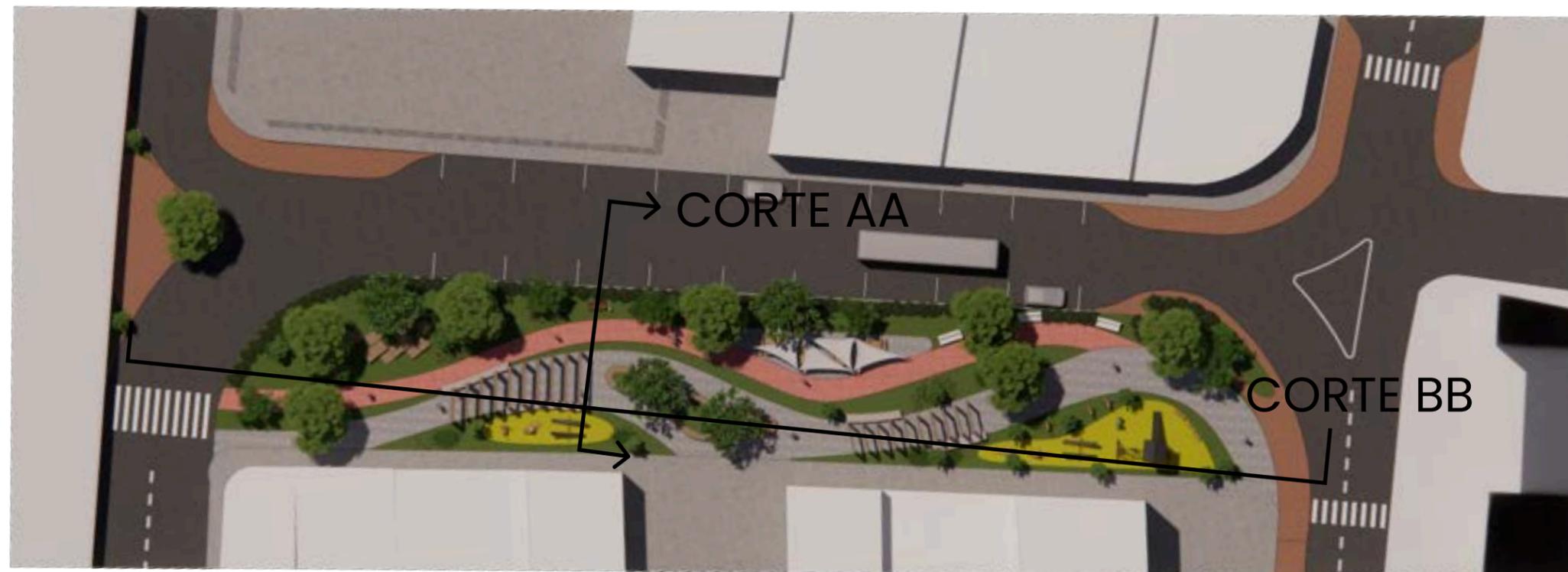
Figura 119. Vista zona lúdica Nodo Estación
Fuente: Propia



Figura 120. Zona Convivencia Nodo Estación
Fuente: Propia



Figura 121. Vista Zona infantil Nodo Estación
Fuente: Propia



PLANTA URBANA
Sin escala

Figura 122. Planta Urbana Nodo Estación
Fuente: Propia



CORTE AA
Sin escala

Figura 123. Corte AA Nodo Estación
Fuente: Propia



CORTE BB
Sin escala

Figura 124. Corte BB Nodo Estación
Fuente: Propia

Equipamiento lúdico multifuncional se adapta a diferentes usuarios.



Equipamiento para niños que actualmente solo se encuentra en el parque central de Coronado.



Comercios se van a reactivar gracias al proyecto y se pueden ligar con el usuario que lo visita.

Se complementa trama verde con la existente y genera confort.



Equipamiento para niños que actualmente solo se encuentra en el parque central de Coronado.

Figura 125. Collage Fotomontajes antes y después de la propuesta Nodo Estación
Fuente: Propia



Espacios de convivencia flexibles acompañados de vegetación.



Orejas para aprovechar mejor la calle delimita la zona de parques.

Equipamiento para niños que actualmente solo se encuentra en el parque central de Coronado.

Figura 126. Collage Fotomontajes antes y después de la propuesta Nodo Estación espacio central
Fuente: Propia

NODO COMERCIAL PARQUE LINEAL SUR

ESPACIO PÚBLICO



CONTEXTO ACTUAL



JUSTIFICACIÓN

Esta zona baldía presenta un alto potencial debido a su contexto inmediato, caracterizado por la presencia de comercios importantes.

Adicionalmente, varias propiedades frente a este espacio se encuentran en venta, lo que podría facilitar, a futuro, la expansión del uso comercial, aprovechando su localización estratégica sobre la vía nacional y su proximidad a uno de los accesos principales a Coronado.

Por estas razones, se plantea intervenir el sitio mediante el desarrollo de un parque lineal que complemente el uso comercial existente y contribuya a diversificar la oferta de espacio público en el sector.

Figura 127. Mapa Nudo Comercial
Fuente: Propia

DIAGRAMA TOPOLÓGICO

ESPACIO PÚBLICO

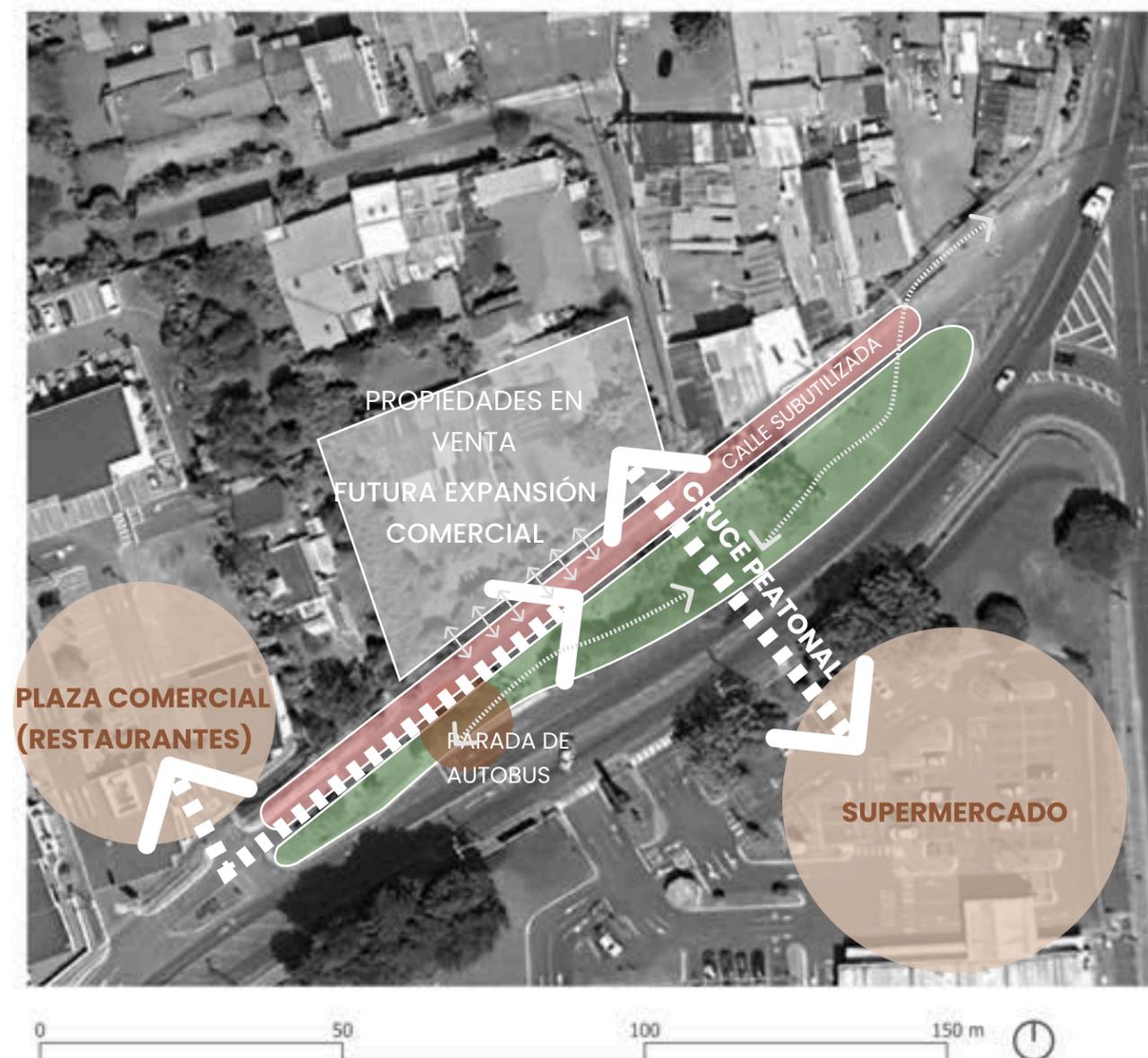


Figura 129. Diagrama topológico Nodo Comercial
Fuente: Propia

PRINCIPALES CONSIDERACIONES

1 INSEGURIDAD PEATONAL

El supermercado brinda servicio a barrios colindantes lo que propicia ir caminando, sin embargo el cruce de esta carretera nacional es peligroso y no presenta algún paso peatonal.

2 ISLA VEGETAL DESPERDICIADA

El sector presenta vegetación que sería ideal para un espacio de estar que complemente los usos cercanos (comercio).

3 PROPIEDADES CON OPORTUNIDAD COMERCIAL

Se presentan predios con letreros de "Se vende" lo cual abre una oportunidad comercial ya que su ubicación es estratégica: en frente a calle nacional y muy concurrida y cerca de otros centros comerciales.

4 CALLE SUBUTILIZADA

La calle paralela a la vía nacional es utilizada mayormente por peatones o repartidores que esperan a que sus pedidos. Además de que el tránsito por la zona se fomenta gracias a la parada de autobús. El tiene potencial para ser un espacio público exitoso.

ANTES Y DESPUÉS

NODO COMERCIAL



Figura 130. Vista Axonométrico Nodo Comercial Antes
Fuente: Propia

Figura 131. Vista Axonométrico Nodo Comercial Después
Fuente: Propia

Se proyecta una plaza de carácter multiuso que incorpora espacios de recreación y complementa la dinámica de los comercios aledaños. Asimismo, se rehabilita una zona verde previamente desaprovechada, otorgándole un nuevo valor urbano. Sobre la calle nacional se implementan pasos peatonales elevados con el fin de reducir la velocidad vehicular y priorizar la circulación del peatón. Finalmente, se rediseña la parada de autobús y se integra directamente con la plaza, conformando un espacio único y articulado.

PROGRAMA

Senderos de conexión y recorrido	650m ²
Zonas verdes	1450m ²
Espacios para la convivencia	250m ²
Parada de autobús	5m ²
Zona reducción de velocidad en calle nacional	1800m ²



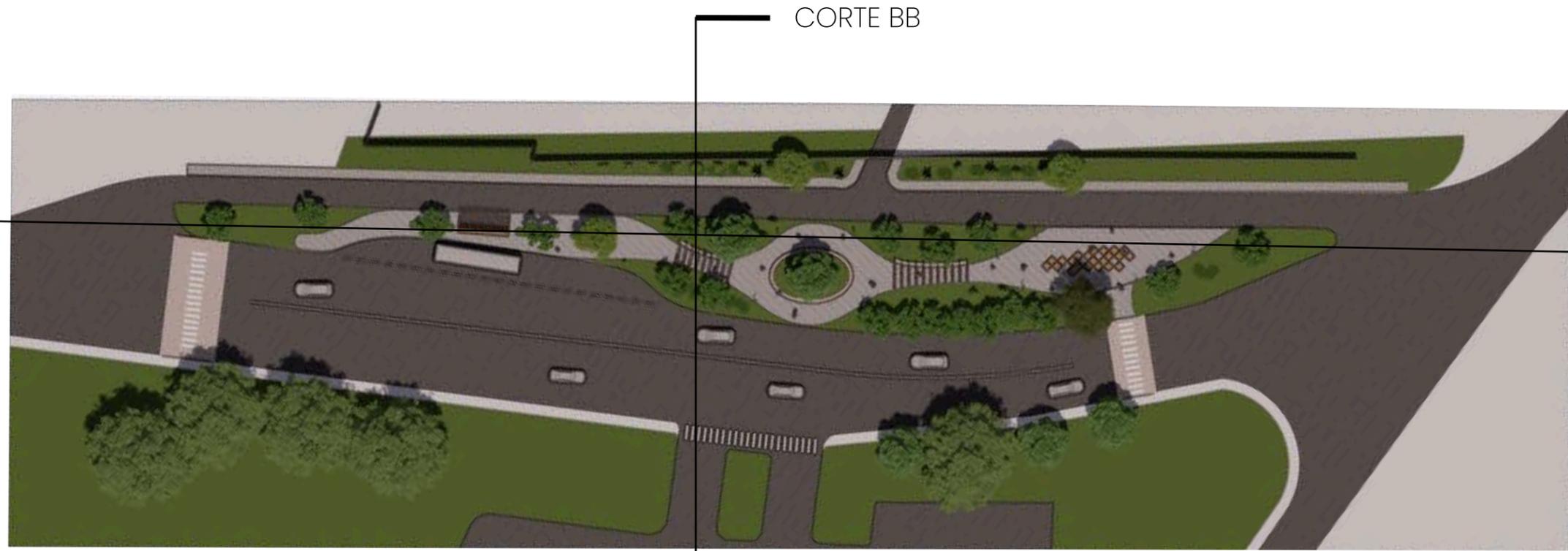
Figura 132. Vista conexión con parada, Nodo Central
Fuente: Propia



Figura 133. Vista espacio central Nodo Comercial
Fuente: Propia



Figura 134. Vista mobiliario lúdico urbano Nodo Comercial
Fuente: Propia



CORTE BB

CORTE AA



PLANTA URBANA

Escala 1:500

Figura 135 Planta Urbana Nodo Comercial
Fuente: Propia



CORTE BB

Escala 1:200

Figura 136. Corte AA Nodo Estación
Fuente: Propia



CORTE AA

Escala 1:500

Figura 137. Corte BB Nodo Estación
Fuente: Propia



Infraestructura urbana adecuada y se le da seguimiento para mantener el sector en buen estado.

Equipamiento lúdico multifuncional se adapta a diferentes usuarios.

Paso peatonal elevado para dar jerarquía a los peatones y reducir velocidad de los vehículos.

Figura 138. Fotomontajes antes y después propuesta Nodo Comercial.
Fuente propia.



Mobiliario fijo resistente a la interperie.

Futura pacificación peatonal para complementar comercios cercanos.



Iluminación a escala humana para aumentar franja horaria de uso.

Plaza multiuso conecta con otras circulaciones importantes del sector.

Figuras 139 y 140. Vistas Nodo Comercial
Fuente: Propia

RESIDEÑO DE CALLES

MOVILIDAD



EJE TIPO A

EJE TIPO B

EJE TIPO C

Figura 141. Mapa Ejes Movilidad
Fuente: Propia

CONTEXTO ACTUAL

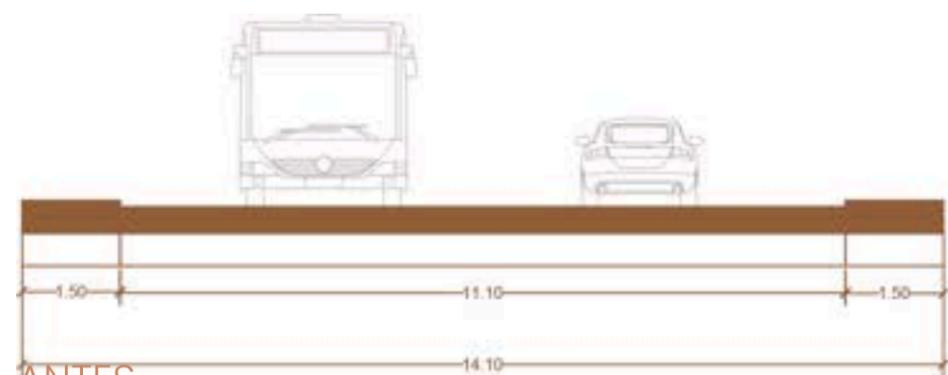


Figura 142. Collage Contexto Actual de Avenida 95.
Fuente: Propia

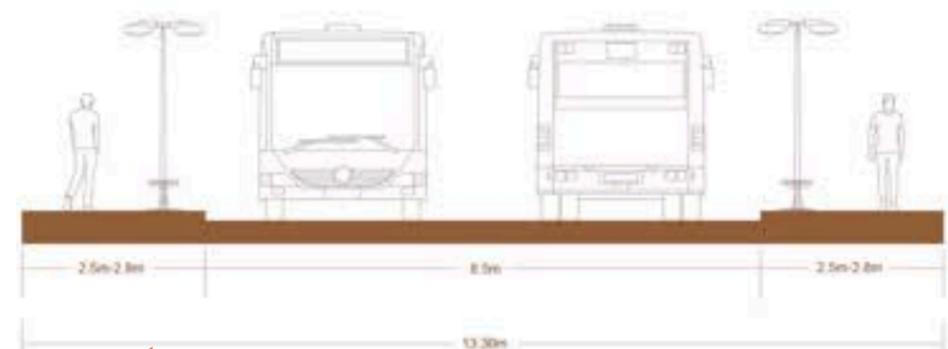
JUSTIFICACIÓN

Estas calles representan un ejemplo concreto de cómo pueden aplicarse las pautas de diseño previamente mencionadas. Su intervención se plantea como prioritaria debido a que constituyen rutas de tránsito diario para estudiantes (tanto niños como adolescentes) así como para algunos de sus familiares. Esta condición refuerza la necesidad de garantizar entornos seguros, accesibles y adecuados para la movilidad peatonal en contextos escolares.

EJE TIPOLOGÍA A



ANTES



DESPUÉS

Figura 143. Cortes de Antes y Después Tipología Calle A
Fuente: Propia

EJE TIPOLOGÍA B

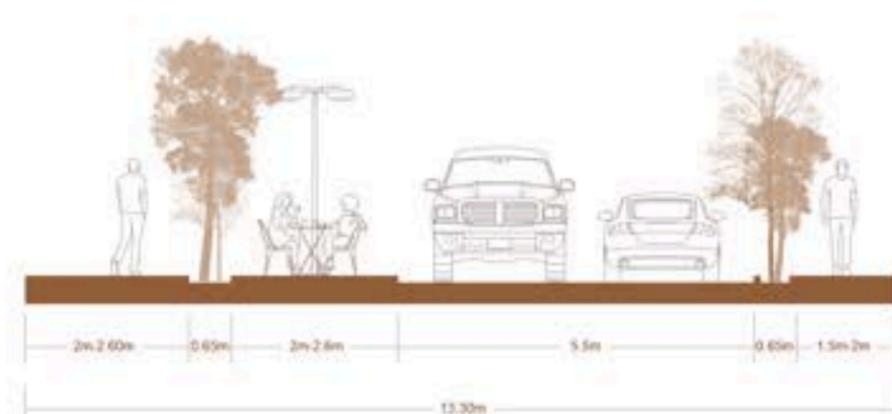
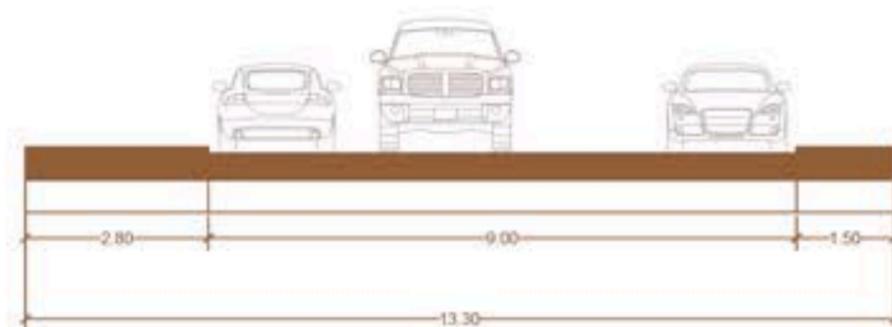


Figura 144 Cortes de Antes y Después Tipología Calle B
Fuente: Propia

EJE TIPOLOGÍA C

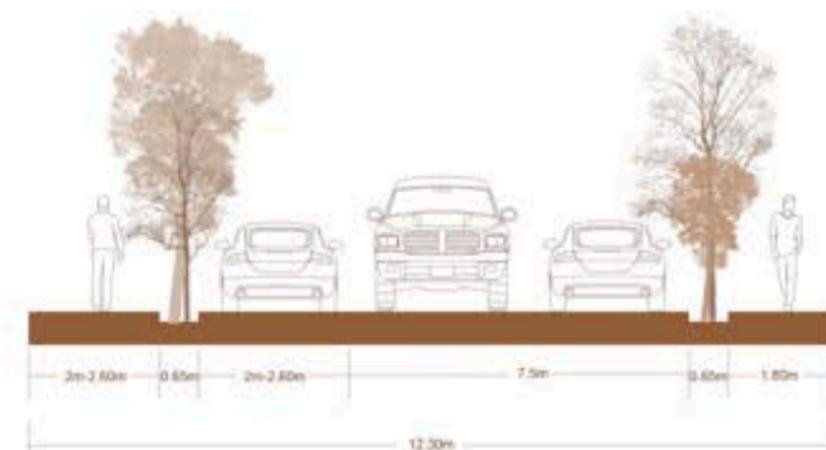
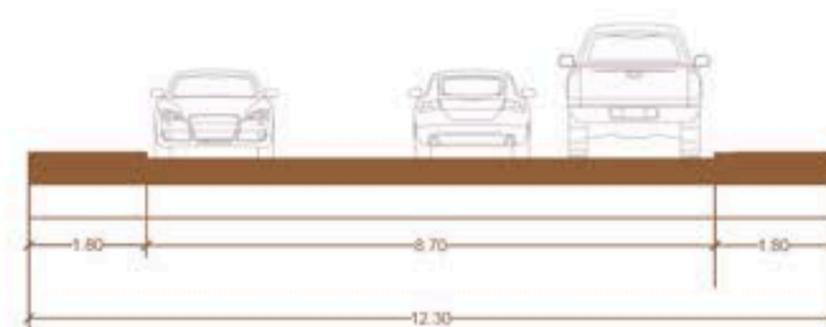


Figura 145 Cortes de Antes y Después Tipología Calle C
Fuente: Propia

Estos cortes viales constituyen una representación esquemática de la aplicación del rediseño en determinados tramos, ofreciendo un marco de referencia que puede adaptarse de acuerdo con el ancho efectivo de cada vía. La propuesta enfatiza la necesidad de jerarquizar el espacio destinado al peatón, garantizando condiciones de accesibilidad y seguridad.

Asimismo, la incorporación de vegetación no solo responde a criterios de confort ambiental y microclimático, sino que también contribuye a la rearticulación de la trama verde, actualmente fragmentada y desconectada del núcleo urbano.

EJE TIPOLOGÍA A

MOVILIDAD

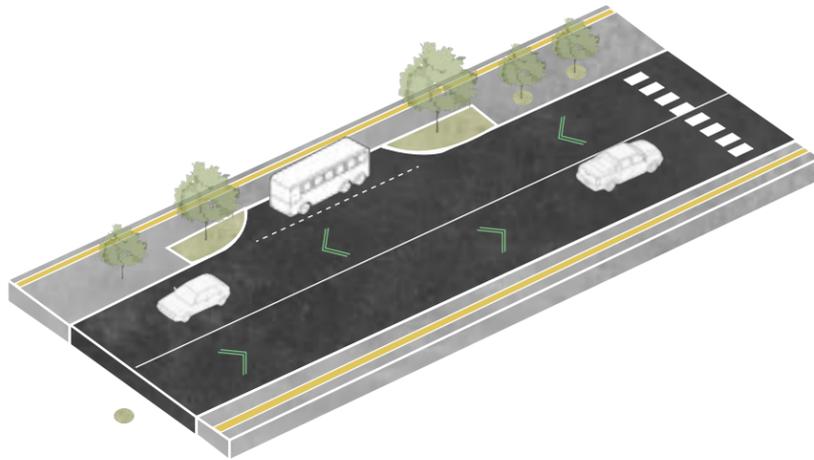


Figura 146. Isométrico Tipología Calle A
Fuente: Propia

Seguridad peatonal: Incorporar pasos peatonales señalizados.

Franjas de amortiguamiento: Definir bandas laterales entre la calzada y la acera.

Accesibilidad universal: Garantizar rampas en intersecciones, pavimento táctil y continuidad de aceras sin obstáculos.

Articulación intermodal: Diseñar bahías de autobús con refugios techados, señalización clara de paradas y espacio suficiente para la espera segura. Considerar la opción de carriles compartidos con ciclistas (revisar máximo de velocidad)

Vegetación lineal: Plantación de árboles nativos de media escala que generen sombra sin comprometer la visibilidad.

EJE TIPOLOGÍA B

MOVILIDAD

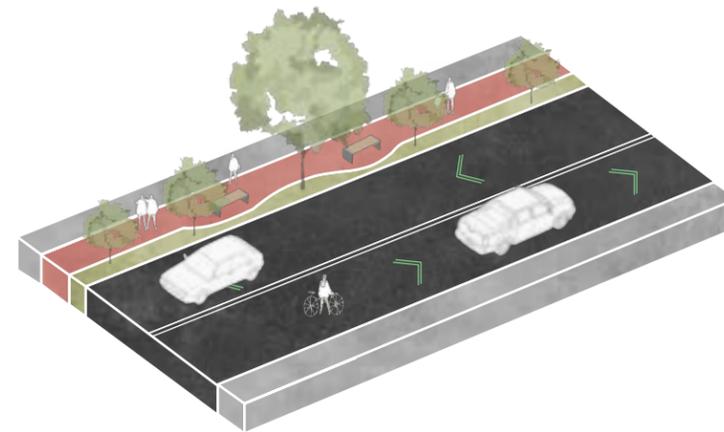


Figura 147 Cortes de Antes y Después Tipología Calle B
Fuente: Propia

Movilidad activa: Ampliación de aceras para asegurar circulación fluida de peatones, priorizando el diseño inclusivo para personas con movilidad reducida.

Cruces seguros: Implementación de pasos peatonales elevados, semaforización peatonal donde sea necesario y señalización horizontal de alta visibilidad.

Infraestructura ciclista: Incorporar carriles compartidos con velocidad controlada.

Zonas de permanencia: Espacios frente a equipamientos con mobiliario urbano que inviten a la espera, el encuentro y la interacción comunitaria.

Control de velocidad: Medidas de pacificación del tráfico para reforzar la seguridad en horarios escolares.

EJE TIPOLOGÍA C

MOVILIDAD

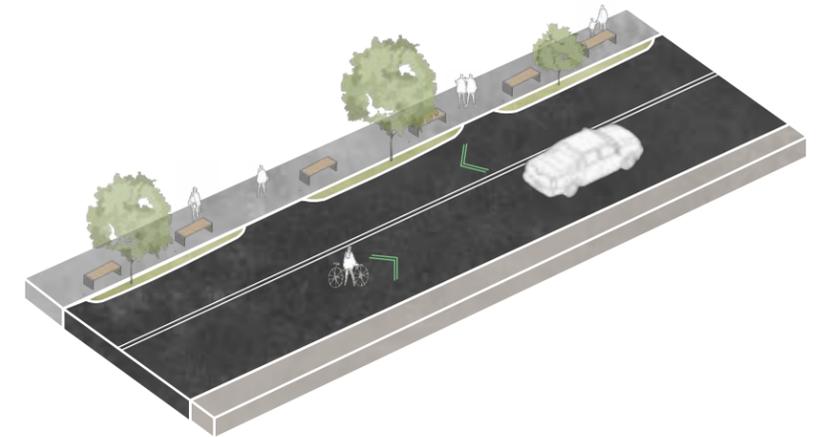


Figura 148 Cortes de Antes y Después Tipología Calle C
Fuente: Propia

Calle compartida / de convivencia: Rediseñar la sección vial para priorizar al peatón y ciclista, permitiendo el tránsito vehicular a baja velocidad.

Control de velocidad: Uso de pavimentos texturizados, señalización de "zona 30".

Ampliación peatonal: Incorporar banquetas expandidas en esquinas o franjas verdes para crear espacios seguros y agradables.

Paisajismo: Integrar vegetación nativa en franjas laterales, jardineras comunitarias y arbolado que refuercen la escala humana y la identidad barrial.

Integración urbana: Diseñar espacios de encuentro como pequeñas plazoletas o áreas de descanso, fortaleciendo la cohesión social en el tejido barrial.

OSB

GESTIÓN

1. Actores
2. Fases de ejecución
3. Estimación general de costos
4. Financiamiento

MAPA DE ACTORES



La implementación del plan maestro en San Isidro de Coronado requiere la articulación de distintos actores clave. La Municipalidad, liderada por la alcaldesa, junto con su equipo asesor y el arquitecto municipal, encabeza el proceso de planificación, coordinación y ejecución del proyecto.

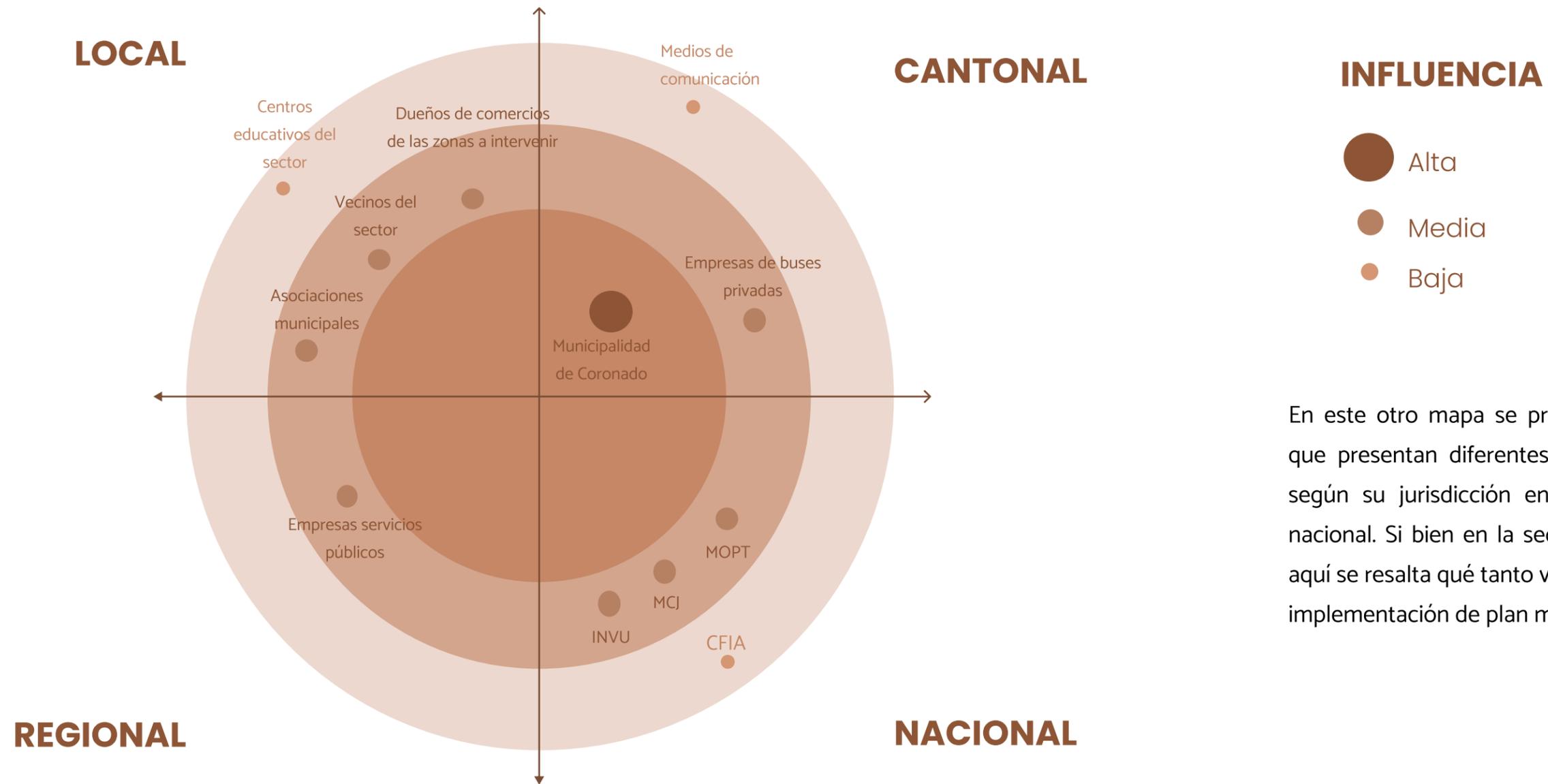
Los vecinos y comercios locales son esenciales para asegurar la pertinencia social del plan, aportando conocimiento del territorio y fortaleciendo el tejido económico y comunitario.

Las instituciones educativas, públicas y privadas, se integran como espacios de alto flujo y agentes de transformación, vinculando el plan con procesos pedagógicos y comunitarios.

Los medios de comunicación apoyan la difusión y la participación ciudadana, generando visibilidad y respaldo público al proceso.

Por último, diversas instituciones públicas –como el CFIA, MOPT, INVU y el Ministerio de Cultura– brindan soporte técnico, normativo y estratégico, asegurando que el plan cumpla con los estándares requeridos y se alinee con las políticas nacionales de desarrollo urbano.

MAPA DE ACTORES



En este otro mapa se pretende resaltar la influencia que presentan diferentes actores pero separándolos según su jurisdicción en local, cantonal, regional y nacional. Si bien en la sección anterior se mencionan aquí se resalta qué tanto van a poder involucrarse en la implementación de plan maestro.

FASES DE EJECUCIÓN

A partir del diagnóstico territorial y urbano realizado en los capítulos previos, se evidenció una marcada fragmentación en la planificación de San Isidro de Coronado, caracterizada por la desconexión entre sus nodos urbanos, la carencia de espacios públicos articuladores y la discontinuidad de su estructura verde. En respuesta a esta problemática, el plan maestro se plantea como una estructura integradora que reorganiza y vincula el tejido urbano mediante tres estrategias clave: movilidad activa, espacio público y trama verde.

La presente sección expone las fases de ejecución del plan maestro, concebidas como una hoja de ruta progresiva que orienta la transformación territorial del sector. Cada fase responde a los ámbitos prioritarios definidos en el diagnóstico e incorpora intervenciones que, desde una lógica de articulación y escalabilidad, buscan generar sinergias entre los distintos componentes urbanos. Se parte de la consolidación del nodo central –el Parque de Coronado– como catalizador del sistema, para luego desplegar redes de conectividad peatonal, consolidar espacios de encuentro comunitario y reconstituir la infraestructura verde como soporte ecológico y paisajístico del entorno urbano.

Más que una secuencia técnica, estas fases constituyen una propuesta estratégica y adaptable, orientada a sentar las bases de un desarrollo urbano más cohesionado, inclusivo y resiliente para San Isidro de Coronado.

FASES DE EJECUCIÓN

PRIMERA FASE

ARTICULACIÓN Y ACTIVACIÓN DEL NODO CENTRAL

Consolidar el Parque de Coronado como el catalizador urbano y punto de partida de los ejes estructurantes.



Diseño participativo con actores clave para legitimar las primeras transformaciones.

Implementación de cruces peatonales seguros alrededor del parque central.

Intervención parcial en la calle entre la iglesia y el parque para reconvertirla en un eje peatonal

Señalización y mobiliario urbano básico para el parque y ejes inmediatos.

Coordinación con el MOPT, Municipalidad y CTP para implementar estrategias de reducción de velocidad y jerarquización vial.

Instalación de infraestructura de movilidad activa: aceras seguras, rampas, demarcación de calle compartida, señalización. (Considerando trama verde en los ejes)

Habilitación de los ejes prioritarios de movilidad activa: Calle 151, Calle 153, Avenida 95



SEGUNDA FASE

DESPLIEGUE DE EJES DE MOVILIDAD ACTIVA

Establecer una red de conectividad peatonal y ciclística que vincule nodos relevantes desde el parque central.

TERCERA FASE

RECONFIGURACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Crear una red de áreas de encuentro, permanencia y socialización conectadas a los ejes de movilidad activa.



Avenida 97: bulevar peatonal en calle residual, próxima a terminal de buses.

Calle Nacional: transformación de zona verde comprometida por tránsito, en espacio de permanencia.

Entorno del Gimnasio Municipal: activación exterior, mobiliario, áreas recreativas y sociales.

Finca Vargas: desarrollo de proyecto de uso mixto con énfasis en equipamientos deportivos/culturales.

Las fases de ejecución aquí planteadas no solo estructuran una propuesta operativa para la implementación del plan maestro, sino que también reflejan una visión integradora del desarrollo urbano en San Isidro de Coronado. A través de una secuencia lógica y estratégica, se busca activar el territorio a partir de intervenciones que promuevan la movilidad activa, potencien el espacio público como escenario de cohesión social y restablezcan la continuidad de la trama verde como soporte ambiental del cantón.

Cada fase responde a prioridades identificadas en el diagnóstico, articulando lo local con una mirada territorial más amplia. Además, se reconoce la necesidad de que el proceso de implementación sea flexible, participativo y progresivo, de modo que pueda adaptarse a las condiciones reales del contexto y a los actores que intervienen en su desarrollo.

De manera paralela, un componente esencial es la gestión y el monitoreo del plan maestro, a través de la generación de un sistema de seguimiento y evaluación con indicadores urbanos y sociales. Este mecanismo se vincula con el Plan Maestro del INVU y con los planes cantonales o regionales, garantizando coherencia a distintas escalas. Asimismo, se contempla la articulación con proyectos de estudiantes, universidades y organizaciones no gubernamentales, como un soporte dinámico para el mantenimiento, ajuste y evolución del plan.

Este enfoque escalonado y acompañado de un monitoreo constante permite no solo atender los problemas inmediatos del área de estudio, sino también sentar las bases para una transformación urbana sostenida, capaz de mejorar la calidad de vida de la población y fortalecer la identidad territorial de San Isidro de Coronado.

Estimación general de costos

Plan maestro Recuperación de espacio público

Los presupuestos desarrollados para los distintos proyectos de intervención urbana presentados a continuación han sido elaborados con fines académicos y como parte de un ejercicio de aproximación económica para el diseño urbano. Los valores estimados se basan en precios promedio de mercado en Costa Rica durante el período 2024-2025 y buscan ofrecer una referencia general para comprender la magnitud de inversión requerida en cada propuesta.

Es importante aclarar que estos montos no incluyen el Impuesto al Valor Agregado (IVA), ni consideran costos asociados a trámites administrativos, permisos de construcción, supervisión técnica, transporte, imprevistos o servicios complementarios. Asimismo, los precios pueden variar dependiendo de las condiciones específicas del sitio, el tipo de materiales finalmente seleccionados, y las características técnicas detalladas en cada proyecto.

En este sentido, los presupuestos deben entenderse como una herramienta orientativa que contribuye a evaluar la viabilidad preliminar de las propuestas, sin sustituir un estudio técnico-económico detallado para su ejecución real.

Para el ejercicio se seleccionaron las tres propuestas de diseño desarrolladas previamente, dado que cuentan con los datos completos de áreas y elementos necesarios para la elaboración del presupuesto.

NODO CENTRAL

BOULEVARD PEATONAL PARCIAL

Elemento	Cantidad / Área	Costo unitario estimado ₡	Costo total estimado ₡
Estructura tensora	32 columnas + 29 lonas (350m2 de lona)	₡80 000 – ₡120 000 / unidad ₡12 000 – ₡25 000 / m2	₡2 560 000 – ₡3 840 000 ₡4 200 000 – ₡8 750 000
Acabado adoquín	154 m2	₡24 000 – ₡34 000 / m2	₡3 690 600 – ₡5 230 600
Acabado concreto con color	134 m2	₡16 000 – ₡25 000 / m2	₡2 144 000 – ₡3 350 000
Zacate con vegetación baja	140 m2	₡4 000 – ₡7 000 / m2	₡560 000 – ₡980 000
Bancas / Mobiliario	13 unidades	₡300 000 – ₡400 000 / unidad	₡3 900 000 – ₡5 200 000
Total general aproximado			₡15 125 000 – ₡27 350 600

Estimación general de costos

Plan maestro Recuperación de espacio público

NODO ESTACIÓN

BOULEVARD PEATONAL AV.97

Elemento	Cantidad / Área	Costo unitario estimado ¢	Costo total estimado ¢
Zona verde	530 m2	¢4 000 – ¢7 000 / m2	¢2 120 000 – ¢3 710 000
Acabado adoquín	340 m2	¢24 000 – ¢34 000 / m2	¢8 160 000 – ¢11 560 000
Acabado concreto con color	150 m2	¢16 000 – ¢25 000 / m2	¢2 400 000 – ¢3 750 000
Deck zona de estar	50 m2	¢20 000 – ¢28 000 / m2	¢1 000 000 – ¢1 400 000
Superficie playground	95 m2	¢25 000 – ¢40 000 / unidad	¢2 375 000 – ¢3 800 000
Mobiliario playground	1 unidad	¢4 000 000 – ¢7 000 000	¢4 000 000 – ¢7 000 000

Elemento	Cantidad / Área	Costo unitario estimado ¢	Costo total estimado ¢
Mobiliario	8 unidades (bancas)	¢300 000 – ¢400 000 / unidad	¢2 400 000 – ¢3 200 000
Marcos de madera	20 unidades	¢350 000 – ¢450 000 / m2	¢7 000 000 – ¢9 000 000
Orejas de concreto	265 m2	¢18 000 – ¢25 000 / m2	¢4 770 000 – ¢6 625 000
Zona verde adicional (orejas)	50 m2	¢4 000 – ¢7000 / m2	¢200 000 – ¢350 000
Pasos peatonales	6 unidades	¢200 000 – ¢350 000 / unidad	¢1 200 000 – ¢2 100 000
Total general aproximado			¢35 625 000 – ¢52 495 000

Estimación general de costos

Plan maestro Recuperación de espacio público

NODO COMERCIAL PARQUE LINEAL SUR

Elemento	Cantidad / Área	Costo unitario estimado ¢	Costo total estimado ¢
Piso concreto	650 m ²	¢16 000 – ¢22 000 / m ²	¢10 400 000 – ¢14 300 000
Zona verde (nueva + reacondicionada)	1 450 m ²	¢6 000 – ¢9 000 / m ²	¢8 700 000 – ¢13 050 000
Pasos peatonales elevados	2 m ²	¢600 000 – ¢950 000 / m ²	¢1 200 000 – ¢1 900 000
Marcos de madera	20 unidades	¢250 000 – ¢450 000 / m ²	¢5 000 000 – ¢9 000 000
Cajas lúdicas	1 intervención	¢350 000 – ¢500 000 / m ³	¢2 275 000 – ¢3 250 000
Iluminación	12 unidades	¢300 000 – ¢500 000 / unidad	¢3 600 000 – ¢6 000 000
Total general aproximado			¢31 175 000 – ¢47 500 000

CRUCES SEGUROS

El cálculo de los cruces seguros se ejemplificó en una cuadra con cuatro esquinas como caso demostrativo. Sin embargo, los costos varían según la cuadra en la que se implementen, ya que es necesario evaluar previamente qué tipología de cruce resulta más adecuada para cada sector. Estos cálculos se basan en el diseño presentado anteriormente sobre cruces seguros. Referirse a figura Figura 112 Diseño cruces seguros para revisar su representación.

Elemento	Cantidad / Área	Costo por m ² ¢	Costo total estimado ¢
Orejas de concreto	230 m ²	¢18 000 – ¢25 000	¢4 140 000 – ¢5 750 000
Zacate con vegetación baja	270 m ²	¢4 000 – ¢7 000	¢1 080 000 – ¢1 890 000
Rampas de accesibilidad	122 m ²	¢22 000 – ¢30 000	¢2 684 000 – ¢3 660 000
Total general aproximado			¢7 904 000 – ¢11 300 000

FINANCIAMIENTO

FONDOS MUNICIPALES

Los recursos provenientes del presupuesto municipal representan una vía clave para financiar acciones iniciales o proyectos piloto del plan. A través de partidas ordinarias o específicas, así como mediante la incorporación del plan dentro del Plan de Desarrollo Municipal, es posible canalizar inversión pública local hacia la mejora del espacio público. Esta fuente de financiamiento permite mayor agilidad en la ejecución y se alinea con los intereses y necesidades inmediatas de la comunidad.

INSTITUTO DE FOMENTO Y ASESORÍA MUNICIPAL (IFAM)

El IFAM ofrece financiamiento técnico y crediticio a las municipalidades costarricenses para el desarrollo de infraestructura urbana, servicios comunales y fortalecimiento institucional. A través de sus líneas de crédito, el IFAM puede respaldar etapas estratégicas del plan, especialmente aquellas relacionadas con planificación territorial, equipamiento urbano y modernización de servicios públicos. Además, brinda acompañamiento técnico que fortalece la capacidad de gestión del gobierno local.

PRÉSTAMOS DE ORGANISMOS INTERNACIONALES

Diversas agencias multilaterales y bancos de desarrollo, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial (BM) o el Fondo Verde para el Clima, ofrecen líneas de financiamiento orientadas a la sostenibilidad urbana, inclusión social y resiliencia climática. Estos préstamos, en general a mediano y largo plazo, permiten financiar intervenciones de mayor escala, así como integrar componentes innovadores como soluciones basadas en naturaleza, urbanismo táctico y participación comunitaria. La obtención de estos fondos requiere de una articulación sólida entre el gobierno local, instituciones nacionales y posibles socios técnicos.

ETAPA 5

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1 TEMÁTICA INNOVADORA EN EL SECTOR

Este plan maestro resulta relevante porque introduce una línea de discusión que hasta ahora no había sido abordada en el contexto local. Con ello se busca fortalecer la cohesión social, mejorar la calidad de vida urbana y promover la movilidad activa, especialmente en grupos vulnerables. Asimismo, la revitalización del centro de Coronado como espacio peatonal refuerza su papel como lugar de encuentro e identidad comunitaria.

2 FUTURAS INVESTIGACIONES / PROPUESTAS

A partir del plan maestro surgen nuevas oportunidades de intervención que van más allá de la propuesta inicial, como el rediseño y la mejora de los parques comunitarios existentes, fortaleciendo así la red de espacios públicos del cantón. Asimismo, el plan establece directrices claras y operativas que incluso la municipalidad puede utilizar de inmediato como base para su implementación, garantizando continuidad y coherencia en los proyectos futuros.

Por otro lado, la propuesta abre la posibilidad de trabajar en aspectos complementarios como la construcción de una marca e identidad territorial para Coronado. Este esfuerzo de posicionamiento no solo fortalecería el sentido de pertenencia de los habitantes, sino que también potenciaría la proyección del cantón hacia visitantes y actores externos. La creación de una imagen común, apoyada en expresiones como el arte callejero y la intervención cultural del espacio urbano, enriquecería las propuestas actuales y consolidaría al plan maestro como un motor de cohesión social y revitalización urbana.

3 RETOS POBLACIÓN FUTURA

No se trata de resolver un problema únicamente con soluciones superficiales, sino de impulsar una planificación urbana integral que se proyecte hacia las necesidades futuras. En este sentido, la factibilidad ambiental debe asumirse como un eje central, incorporando la trama verde como estrategia de conectividad ecológica, resiliencia urbana y equilibrio con el entorno natural. Además, la proyección demográfica muestra un progresivo envejecimiento de la población, lo que plantea el reto de generar rutas accesibles, espacios inclusivos y áreas de convivencia intergeneracional. Esto implica diseñar ciudades que no solo resuelvan carencias actuales, sino que también fortalezcan la sostenibilidad, promuevan la equidad y garanticen calidad de vida a largo plazo.

RECOMENDACIONES

1 ACCIONES PILOTO

Si bien el rediseño vial puede parecer una tarea compleja, es posible iniciar con intervenciones tácticas o de bajo costo que permitan ensayar propuestas en el espacio urbano. Estas acciones piloto facilitan su evaluación, ajuste y eventual consolidación, impulsando una transformación progresiva y sostenible del entorno. De igual forma, la implementación gradual del plan posibilita una ejecución escalonada y adaptable a diversas fuentes de financiamiento, municipal, nacional o internacional, lo que incrementa su viabilidad en el mediano y largo plazo. Además, la mejora en la calidad del entorno urbano puede traducirse en una valorización del suelo y en la reducción de costos sociales asociados a la salud y la seguridad.

2 PLAN MAESTRO COMO CONSTANTE

Por temas de gobiernos locales y sus tiempos es complicado hacer seguimiento a propuestas aisladas, sin embargo este plan maestro orienta sobre cuáles propuestas urbanas deberían tener prioridad o si en el futuro nuevos espacios tienen el potencial de ser intervenidos.

3 POBLACIÓN COMO ACTOR PRINCIPAL

Es fundamental garantizar un proceso participativo, transparente e inclusivo con la población. Para ello, se recomienda la realización periódica de talleres de socialización y retroalimentación, la divulgación clara de la información, así como la revisión y validación conjunta de los resultados. Este mecanismo permite identificar el nivel de aceptación del proyecto y, en caso necesario, introducir ajustes que contribuyan a su viabilidad y éxito.

ÍNDICE DE FIGURAS

PLAN MAESTRO EN SAN ISIDRO DE CORONADO
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

Figura 01. Delimitación zona de estudio
Fuente: Propia

Figura 02. Finca Vargas
Fuente: Propia

Figura 03. Vista aérea propuesta Ecobarrios
Fuente: INVU

Figura 04. Vista zona parque propuesta Ecobarrios
Fuente: INVU

Figura 05. Vista zona juegos propuesta Ecobarrios
Fuente: INVU

Figura 06: Eje estratégico Mejoramiento Urbano
Fuente: Plan Desarrollo Humano Local de Vázquez de Coronado, 2015.

Figura 07: Sistemas urbanos Centralidades Densas Integrales
Fuente: Secretaría del Plan Nacional de Desarrollo Urbano. (2014)

Figura 08: Esquema marco metodológico
Fuente: Propia

Figura 09: Mapas escala macro San Isidro de Coronado.
Fuente: Propia

Figura 10: Relación macro
Fuente: Propia

Figura 11: Distritos Vázquez de Coronado
Fuente: Propia

Figura 12: Relación entre distritos
Fuente: Propia

Figura 13: Topografía
Fuente: Propia

Figura 14: Hidrología
Fuente: Propia

Figura 15: Hidrología micro
Fuente: Propia

Figura 16: Temperatura media anual
Fuente: Instituto Meteorológico Nacional. Proyección para el periodo 2010-2039.

Figura 17: Temperatura promedio mensual por hora.
Fuente: elaboración propia con datos del IMN.

Figura 18: Soleamiento efectivo
Fuente: elaboración propia con datos del IMN.

Figura 19: Precipitación
Fuente: Instituto Meteorológico Nacional. Proyección para el periodo 2010-2039.

Figura 20: Infraestructura verde
Fuente: Propia

Figura 21: Collage paleta vegetal San Isidro
Fuente: PRONATIVA Costa Rica.

Figura 22: Llenos vs vacíos
Fuente: Propia

Figura 23: Patrón de crecimiento 1997
Fuente: Google Earth

Figura 24: Patrón de crecimiento 2014
Fuente: Google Earth

Figura 24: Patrón de crecimiento 2025
Fuente: Google Earth

Figura 25: Uso de suelo según Plan Regulador
Fuente: Plan Regulador de Vázquez de Coronado, 1998.

Figura 26: Uso de suelo actual
Fuente: Plan Regulador de Vázquez de Coronado, 1998.

Figura 27: Mapa Equipamiento
Fuente: Propia

Figura 28: Exterior gimnasio municipal.
Se evidencia todo el espacio que no se aprovecha y es una oportunidad de integración con el plan maestro.
Fuente: Propia

Figura 29: Fachada gimnasio municipal.
En general existe un deterioro tanto en infraestructura como en la zona verde que presenta.
Fuente: Propia

Figura 30: Espacios Públicos
Fuente: Propia

Figura 31: Collage estado actual de espacios públicos del sector.
Fuente: Propia

Figura 32. Iglesia de Coronado y alrededores
Fuente: Roshitocr, 27 de diciembre 2020. Pixabay.

Figura 33. Perfiles de calles aledañas al parque.
Fuente: Propia

Figura 34: Análisis Vial
Fuente: Propia

Figura 35: Collage vías secundarias con franja verde
Fuente: Propia

Figura 36: Collage vías secundarias típicas
Fuente: Propia

Figura 37. Terminal de buses Coronado
Fuente: Propia

Figura 38: Movilidad buses
Fuente: Propia

Figura 39: Movilidad peatonal
Fuente: Propia

Figura 40: Mapa síntesis movilidad
Fuente: Propia

Figura 41. Collage datos históricos de Vázquez de Coronado
Fuente: Municipalidad de Vázquez de Coronado. (s.f.). Historia.
<https://coromuni.go.cr/conozcanos/historia>
Elaboración propia.

Figura 42: Mapa macro Costa Rica por provincias, señalado el cantón Vázquez de Coronado
Fuente: Propia

Figura 43: población por distrito y grupos de edades, Vázquez de Coronado. Proyecciones 2020
Fuente: INEC, Costa Rica. Estimaciones y proyecciones de la población 2011-2025

Figura 44. Sectores económicos de la población Vázquez de Coronado
Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

Figura 45. Porcentajes población que trabaja dentro del cantón vs fuera del cantón.
Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

Figura 46. Costo anual per cápita derivado del congestionamiento en la GAM, para personas que no trabajan donde viven.
Fuente: Sánchez (2018). Estado de la Nación 2018, p.246

Figura 47. Distrito de San Isidro. Información General.
Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

Figura 48. Gráfico rangos de edad del distrito San Isidro
Fuente: Censo 2011 INEC, Costa Rica.

Figura 49. Sector vivienda
En algunos sectores las aceras incluyen franja vegetal, pero no consideran accesibilidad universal como rampas lo cual dificulta la movilidad.
Fuente: Propia

Figura 50. Calle hacia cementerio
Distintos usuarios transitan a pie y sin embargo la prioridad de espacio es vehicular.
Fuente: Propia

Figura 51. Acera Calle Patalillo
Se evidencia las irregularidades del estado de las aceras.
Fuente: Propia

Figura 52. Collage perfil niños y jóvenes
Fuente: Propia

Figura 53. Collage perfil usuario dormitorio
Fuente: Propia

Figura 54. Collage perfil usuario cotidiano
Fuente: Propia

Figura 55. Collage perfil usuario comunitario
Fuente: Propia

Figura 56. Collage perfil usuario visitante
Fuente: Propia

Figura 58. Mapa dinámica poblacional
Fuente: Propia

Figura 59. Calle Patalillo
Se evidencia la irregularidad de las aceras en rutas peatonales concurridas.
Fuente propia.

Figura 60. Intersección entre Av.95 y C.153
No existen pasos peatonales lo que vulnerabiliza al peatón.
Fuente propia.

Figura 61. Acera calle nacional 216.
Aceras irregulares y con obstáculos no permiten accesibilidad universal justo en el sector más concurrido.
Fuente propia.

Figura 62. Acera hacia Liceo de Coronado
Algunos sectores sí presentan camino podotáctil pero no es consistente en todo el sector.
Fuente propia.

Figura 63. Mapa unidades de análisis
Fuente: Propia

Figura 64. Mapa Sector Central / Norte
Fuente: Propia

Figuras 65 y 66. Vista Aérea del Parque de Coronado e Iglesia de Coronado.
Se observan los puntos principales del sector, no solo relevantes por su aspecto sino por su ubicación.
Fuente: Propia

Figura 66. Collage hitos principales sector central / norte.
Fachadas del equipamiento más visitado del sector.
Fuente: Propia

Figura 67. Avenida 97
Exceso vial desaprovechado genera conflictos para el peatón.
Fuente: Propia

Figura 68. Calle Patalillo
Infraestructura de acera en malas condiciones vs estado de la calle.
Fuente: Propia

Figura 69. Calle 151
Congestión vehicular frente a Escuela Jose Ana Marín.
Fuente: Propia

Figura 70. Calle Nacional 102
Desconexión peatonal entre parque e Iglesia.
Fuente: Propia

Figura 71. Calle Nacional 216 en el centro de Coronado.
Saturación vehicular en sectores más concurridos.
Fuente: Propia

Figura 72. Calle Nacional 216 frente a la Iglesia
Desconexión peatonal entre parque e Iglesia.
Fuente: Propia

Figura 73. Mapa Sector Sur
Fuente: Propia

Figura 74. Collage hitos principales sector sur.
Fachadas del equipamiento más visitado del sector.
Fuente: Propia

Figura 75. Calle Acceso Centro Agrícola de San Isidro.
Un sector de Finca Vargas se utiliza para las ferias agrícolas semanales se encuentra apartado.
Fuente: Propia

Figura 76. Sector contiguo a Calle Nacional 102.
Espacios con buena vegetación y potencial están desaprovechados.
Fuente: Propia

Figura 77. Avenida 83
Vista hacia el cementerio y terrenos aledaños, zona se encuentra deteriorada.
Fuente: Propia

Figura 78. Intersección Av. 83 y Calle Nacional 102.
No existe infraestructura para el peatón y el entorno fomenta inseguridad.
Fuente: Propia

Figura 79. Intersección Av. 83 y C. 153
Cruces inseguros de camino al liceo de Coronado y Gimnasio Municipal.
Fuente: Propia

Figura 80. Av. 83 hacia sector vivienda.
Caminos sin tránsito peatonal incluyen infraestructura accesible.
Fuente: Propia

Figura 81. Mapa Sector Vivienda
Fuente: Propia

Figura 82. Collage sector vivienda.
Se evidencia el buen tamaño de las calles y que existe prioridad al vehículo.
Fuente: Propia

Figura 83. Collage hitos principales sector vivienda.
Se evidencia el colegio ENVA, la estación de bomberos y algunas calles que presentan vegetación en las aceras.
Fuente: Propia

Figura 84. Calle 159
Se evidencia personas con niños prefieren caminar por la calle ya que el espacio para acera es inadecuado.
Fuente: Propia

Figura 85. Calle 159 Sector sector vivienda.
Algunas calles si se encuentran bien adecuadas e incluyen franja vegetal.
Fuente: Propia

Figura 86. Avenida 83
Vista hacia el cementerio y terrenos aledaños, zona se encuentra deteriorada.
Fuente: Propia

Figura 87. Intersección Av. 83 y Calle Nacional 102.
No existe infraestructura para el peatón y el entorno fomenta inseguridad.
Fuente: Propia

Figura 88. Intersección Av. 83 y C. 153
Cruces inseguros de camino al liceo de Coronado y Gimnasio Municipal.
Fuente: Propia

Figura 89. Av. 83 hacia sector vivienda.
Caminos sin tránsito peatonal incluyen infraestructura accesible.
Fuente: Propia

Figura 90. Mapa conclusiones unidades de análisis
Fuente: Propia

Figura 91. Mapa consideraciones unidades de análisis
Fuente: Propia

Figura 92. Principios de Ordenamiento
Fuente: Propia

Figura 93. Representación gráfica espacios multipropósito.
Fuente: Propia

Figura 94. Representación gráfica diseño bioclimático
Fuente: Propia

Figura 95. Representación gráfica vegetación espacio público.
Fuente: Propia

Figura 96. Representación gráfica movilidad
Fuente: Propia

Figura 97. Mapa propuestas a diseñar
Fuente: Propia

Figura 98. Mapa Nodo Central Boulevard Peatonal Parcial
Fuente: Propia

Figura 99. Collage de calles aledañas a la Iglesia.
Se evidencia la desproporción entre acera y calle, además de una clara separación entre la Iglesia y el Parque gracias a las calles.
Fuente: Propia

Figura 100. Diagrama topológico Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 101. Vista Axonométrico Nodo Central Antes
Fuente: Propia

Figura 102. Vista Axonométrico Nodo Central Después
Fuente: Propia

Figura 103. Vista orejas con mobiliario
Fuente: Propia

Figura 104. Vista estructuras livianas Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 105. Vista mobiliario urbano y cruces peatonales
Fuente: Propia

Figura 106. Planta Urbana Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 107. Corte AA Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 108. Corte BB Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 109. Collage Fotomontajes antes y después de la propuesta Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 110. Fotomontaje interno Boulevard Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 111. Fotomontaje vista Estructuras Livianas Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 112. Diseño cruces seguros
Fuente: Propia

Figura 113. Collage estado actual de cruces alrededor del Parque.
Fuente: Propia

Figura 114. Mapa Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 115. Collage contexto actual de Avenida 97.
Se evidencia el potencial de la zona por su gran tamaño de calle. La isla vegetal se encuentra aislada y el sector se ve deteriorado.
Fuente: Propia

Figura 116. Diagrama topológico Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 117. Vista Axonométrico Nodo Estación Antes
Fuente: Propia

Figura 118. Vista Axonométrico Nodo Estación Después
Fuente: Propia

Figura 119. Vista zona lúdica Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 120. Zona Convivencia Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 121. Vista Zona infantil Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 122. Planta Urbana Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 123. Corte AA Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 124. Corte BB Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 125. Collage Fotomontajes antes y después de la propuesta Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 126. Collage Fotomontajes antes y después de la propuesta Nodo Estación espacio central
Fuente: Propia

Figura 127. Mapa Nodo Comercial
Fuente: Propia

Figura 128. Collage contexto actual del sector paralelo a Calle Nacional 104.
Fuente: Propia

Figura 129. Diagrama topológico Nodo Comercial
Fuente: Propia

Figura 130. Vista Axonométrico Nodo Comercial Después
Fuente: Propia

Figura 131. Vista Axonométrico Nodo Comercial Después
Fuente: Propia

Figura 132. Vista conexión con parada, Nodo Central
Fuente: Propia

Figura 133. Vista espacio central Nodo Comercial
Fuente: Propia

Figura 134. Vista mobiliario lúdico urbano Nodo Comercial
Fuente: Propia

Figura 135. Planta Urbana Nodo Comercial
Fuente: Propia

Figura 136. Corte AA Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 136. Corte BB Nodo Estación
Fuente: Propia

Figura 138. Fotomontajes antes y después propuesta Nodo Comercial.
Fuente propia.

Figuras 139 y 140. Vistas Nodo Comercial
Fuente: Propia

Figura 141. Mapa Ejes Movilidad
Fuente: Propia

Figura 142. Collage Contexto Actual de Avenida 95.
Fuente: Propia

Figura 143. Cortes de Antes y Después Tipología Calle A
Fuente: Propia

Figura 144 Cortes de Antes y Después Tipología Calle B
Fuente: Propia

Figura 145 Cortes de Antes y Después Tipología Calle C
Fuente: Propia

Figura 146. Isométrico Eje Tipología A
Fuente: Propia

Figura 147. Isométrico Eje Tipología B
Fuente: Propia

Figura 148. Isométrico Eje Tipología c
Fuente: Propia

ANEXOS

PLAN MAESTRO EN SAN ISIDRO DE CORONADO
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

FICHA DE OBSERVACIÓN

Subsectores San Isidro

Sector:			Ubicación:				
Usos y servicios			Infraestructura				
Horario	Tipo de uso	Nivel de tránsito	Elemento	Estado			Observaciones
				Suficiente	Intermedio	Deficiente	
Mañana			Mobiliario urbano				
			Iluminación				
			Vegetación y áreas verdes				
Tarde			Juegos infantiles				
			Equipamiento deportivo				
			Señalética				
			Pavimentos y senderos				
Noche			Seguridad (cámaras, vigilancia)				
			Accesibilidad				
			Otro				

Fotografías

Conclusiones y recomendaciones

- Principales problemáticas identificadas:
- Oportunidades de mejora:
- Recomendaciones generales:

BIBLIOGRAFÍA

PLAN MAESTRO EN SAN ISIDRO DE CORONADO
RECUPERACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO

- Augé, M. (1992). *Los no lugares: Espacios del anonimato*. Editorial Gedisa.
- Berroeta Torres, H., & Vidal Moranta, T. (2018). La noción de espacio público y la configuración de la ciudad: fundamentos para los relatos de pérdida, civilidad y disputa. *Polis (Santiago)*, 11(31). <https://doi.org/10.32735/S0718-6568/2012-N31-831>
- Bodnár, J. (2015). Variations on the public: Historical transformations of the public sphere in urban spaces. *Urban Studies*, 52(12), 2319–2334. <https://doi.org/10.1177/0042098015583626>
- Borrero, F. (2015). *Metodología de análisis para la implementación de proyectos urbanos en la ciudad compacta*. Escuela de Arquitectura, Universidad de Costa Rica.
- Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica (CFIA). (2013). *Guía para el diseño y construcción del espacio público*. Lithosiac.
- Gehl, J. (2006). *La humanización del espacio urbano*. Editorial Reverté.
- Gehl, J. (2014). La ciudad como lugar de encuentro. En J. Gehl, *Ciudades para la gente* (pp. 19–31). Infinito.
- González, L. (2019). Renovación urbana, globalización y patrimonio. En L. González, *¿Tiene futuro el pasado? Renovación urbana en tiempos de globalización* (pp. 215–227). Editorial En Yory.
- Hameed, R., & Nadeem, O. (2008). Challenges of implementing urban master plans: The Lahore experience. *International Journal of Social, Behavioral, Educational, Economic, Business and Industrial Engineering*, 2(12), 1297–1304.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC). (2011). *Indicadores cantonales 2000 a 2011*. <http://www.inec.go.cr/sites/default/files/documentos/poblacion/estadisticas/resultados/repoblacioncenso2011-01.pdf.pdf>
- Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU). (s. f.). *Plan GAM 2013–2030*. <https://www.invu.go.cr/plan-gam-13-30>
- Jacobs, J. (1961). *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing Libros.
- Junta Directiva del Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo. (2017). *Reglamento de renovación urbana*. https://www.invu.go.cr/prensa/comunicados/Ren_Urbana.pdf
- Ledezma, M. V. (2021). *Plan maestro distrito Carmen: Propuesta integral para la renovación urbana en el sector noreste de la ciudad de San José, Costa Rica [Tesis de maestría]*. Universidad de Costa Rica.
- Lynch, K. (1959). *La imagen de la ciudad* (4.ª ed.). Editorial Gustavo Gili.
- Mayors' Institute on City Design. (2023, 25 de mayo). *A mayor's guide to public life*. <https://www.micd.org/resource/a-mayors-guide-to-public-life/>
- Meléndez Chaverri, C. (1972). *Juan Vázquez de Coronado: Conquistador y fundador de Costa Rica*. Editorial Costa Rica. <https://repositorios.cihac.fcs.ucr.ac.cr/cmelenendez/bitstream/123456789/404/1/JuanVazquezdeCoronadporCarlosMelendez.pdf>
- Municipalidad de Vázquez de Coronado. (s. f.). *Historia*. Municipalidad de Vázquez de Coronado.
- Rogers, R. (1995). *Ciudades para un pequeño planeta*. Editorial Gustavo Gili.
- Rojas, P. (2021). *Plan maestro de revitalización de espacios públicos y deportivos en el sector sureste del Parque Metropolitano La Sabana Padre Chapuí [Tesis de licenciatura]*. Instituto Tecnológico de Costa Rica.

- Sáez, A., & Azpiroz de Áchaval, J. (2022, 7 de noviembre). Espacio público, COVID-19 y reactivación urbana: Una mirada a dos años de inicio de la pandemia. CIPPEC. <https://www.cippec.org/publicacion/espacio-publico-covid-19-y-reactivacion-urbana-una-mirada-a-a-dos-anos-de-inicio-de-la-pandemia/>
- Sánchez, M. (2023). Propuesta de máster plan del vacío urbano de la actual Senagua Riobamba [Tesis de bachillerato]. Universidad Nacional de Chimborazo.
- Secretaría del Plan Nacional de Desarrollo Urbano. (2014). *Plan regional de ordenamiento territorial de la Gran Área Metropolitana (Plan GAM 2013-2030)* (Decreto Ejecutivo No. 38145, Gaceta No. 82, 30 abril 2014). Costa Rica: Ministerio de Vivienda y Asentamientos Humanos; Instituto Tecnológico de Costa Rica; Consejo Nacional de Planificación Urbana.
- Universidad de Costa Rica (UCR). (2015, enero). Situación actual del cantón de Vázquez de Coronado. <https://docplayer.es/14857822-Situacion-actual-del-canton-de-vazquez-de-coronado.html>
- Vargas, M. (2014). Hacia una nueva política de densificación de las ciudades en Costa Rica. *Revistarquis*, 3(1). <https://revistas.ucr.ac.cr/index.php/revistarquis/article/view/14661>
- White, E. (1983). *Site analysis: Diagramming information for architectural design*. Architectural Media Ltd.
- PRONATIVA Costa Rica. (s.f.). *Plantas del Valle Central*. Recuperado de <https://www.pronativas.cr/categoria-planta/plantas-por-area/valle-central/>

