

Bulevar de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas

Lineth Sobalbarro Carmona

Instituto Tecnológico de Costa Rica
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

Bulevar de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas.

Trabajo Final de Graduación para optar por el grado académico de:
Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo.

Lineth Sobalbarro Carmona

San José, Costa Rica, 2026

Boulevar de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas. 2026 por Lineth Sobalbarro Carmona tiene licencia de Atribución-NoComercial-SinDerivadas 4.0 Internacional

ESCUELA ARQUITECTURA URBANISMO

TEC | Tecnológico de Costa Rica

CONSTANCIA

El presente proyecto final de graduación titulado "**Bulevar de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas.**" ha sido defendido el día 26 de octubre del 2026 ante el tribunal evaluador, como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo del Tecnológico de Costa Rica.

El desarrollo y ejecución del proyecto fue realizado por la estudiante Lineth Sobalbarro Carmona, cédula 604640594, bajo la guía y supervisión del Dr. Arq. Sebastián Orozco Muñoz en calidad de tutor.

Este documento y su defensa oral ante el Tribunal Examinador han sido declarado:

☑ Aprobado ☐ Rechazado 95 Calificación

Dr. Arq. Sebastián Orozco Muñoz
Tutor

MGP. Arq. Andrea Coto Martínez
Lectora 1

MAG. Arq. Geovanna Calderón Sánchez
Lectora 2

Lineth Sobalbarro Carmona
Estudiante

A mis padres, por su apoyo incondicional en cada instante.

Esto también les pertenece.

AGRADECIMIENTOS

Principalmente, agradezco a Dios, por haberme permitido llegar hasta aquí y culminar esta etapa.

A mi mamá, porque me enseñó que rendirme no es una opción, pero siempre puedo hacer pausas para tomar impulso.

A mi papá, por ser quien me inspiró a ir más allá de mis límites, esto lo vivo por los dos.

A mi hermana, cuya disciplina, sin saberlo, muchas veces me motivó la mía también.

A Kath, Majo, Roberto y Jose, que no sé cuando ni cómo llegaron, pero fueron mi red de apoyo en los momentos que nadie más podía entender.

A mi tía, por acogerme como parte de su propia familia cuando lo necesité.

Finalmente, a todas las personas que colaboraron en el proceso de una u otra manera.

¡Gracias!

TABLA DE CONTENIDOS

01 ASPECTOS INTRODUCTORIOS

Introducción 14
Delimitación 16
Problema 20
Justificación 22
Estado de la cuestión 26
Objetivos 30
Marco conceptual 32
Marco metodológico 38
Marco normativo 42

02 Diagnóstico urbano

Diagnóstico socio cultural 46
- Caracterización de la población 46
- Seguridad 47
- Cultura e identidad 48
- Opinión de la población 50

Diagnóstico fisico-espacial 52
- Ubicación 52
- Historia del distrito 53
- Zona de estudio macro 54
- Síntesis del diagnóstico 76
- Zona de estudio micro 78
- Síntesis del diagnóstico 104

03 Análisis de resultados

Árbol de problemas 108
Árbol de soluciones 110
Casos de estudio 112
Valoración de casos 117
Oportunidades de intervención 118

04 Propuesta urbana

Concepto 122
Pautas de diseño 123
Visualización de pautas 124
Máster plan 130
Intervenciones 136
Detalles de manejo pluvial 218
Mobiliario urbano 222
Paleta vegetal 227
Materiales 236
Simulación solar 244

05 Consideraciones finales

Modelo de gestión 250
Modelo de financiamiento 252
Aproximación de costos 254
Conclusiones 260
Recomendaciones 262
Referencias bibliográficas 264
Índice de figuras 268
Anexos 274

RESUMEN

El proyecto “Bulevar de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas” surge como una respuesta a las necesidades urbanas y sociales de Ciudad Cortés.

En este contexto, el proyecto se desarrolla bajo la modalidad de Trabajo Final de Graduación como proyecto Urbano. Por lo tanto, se encuentra relacionado a la movilidad rural activa y cómo puede mejorarse la misma en un contexto rural determinado.

En este sentido, la propuesta se basa en ejes estructurantes que integran la movilidad peatonal segura, pacificación vial, accesibilidad universal y espacios de convivencia. Para efectos de este proyecto, se plantea realizarlo en el contexto de Ciudad Cortés, distrito de Puerto Cortés, cantón de Osa, provincia de Puntarenas.

A partir de este contexto territorial, el alcance de este proyecto supera el diseño del boulevar y el parque. Lo anterior se debe a que se incorpora un análisis urbano y social que expone las necesidades en cuanto a seguridad, demandas de la población y las dinámicas del cantón.

Para el desarrollo de la propuesta de recuperación urbana se presentan los problemas relacionados a movilidad y seguridad que se encuentran en la zona. A partir de esto, se plantean estrategias orientadas a mejorar la articulación de la comunidad con las instituciones públicas mediante un diseño urbano centrado en las personas, entendidas como catalizadoras de las interacciones, convivencia y pertenencia.

Al recuperar el tramo urbano se mejora la infraestructura y la conectividad, así como se generan nuevos espacios a la comunidad, entre ellos, el parque propuesto, donde se encontrarán áreas de encuentro y recreación, que invitan a la convivencia y el disfrute del espacio público.

Por último, los aportes de este proyecto no se limitan únicamente a mejoras estéticas, sino que las estrategias a implementar inciden directamente en la seguridad, la convivencia social y la revitlización económica local. De esta manera la propuesta posiciona el espacio público como el articulador principal entre movilidad, paisaje y comunidad.

Palabras clave: Revitalización urbana, accesibilidad universal, identidad local, movilidad activa

ABSTRACT

The project “Bulevar of Ciudad Cortés: Articulation of Mobility, Public Space, and Park as a Node of Urban Encounter in the canton of Osa, Puntarenas” emerges as a response to the urban and social needs of Ciudad Cortés.

In this context, the project is developed as an Urban Project under the modality of a Final Graduation Project. Therefore, it is related to rural active mobility and how it can be improved within a specific rural context.

In this sense, the proposal is based on structuring axes that integrate safe pedestrian mobility, traffic calming, universal accessibility, and spaces for social interaction. For the purposes of this project, it is proposed to develop it in the context of Ciudad Cortés, district of Puerto Cortés, canton of Osa, province of Puntarenas.

Based on this territorial context, the scope of this project goes beyond the design of the boulevard and the park. This is because it incorporates an urban and social analysis that highlights the needs regarding safety, population demands, and the dynamics of the canton.

For the development of the urban recovery proposal, the mobility and safety problems present in the area are identified. From this, strategies are proposed to improve the articulation between the community and public institutions through a people-centered urban design, where individuals are understood as catalysts for interaction, coexistence, and a sense of belonging.

By recovering the urban section, infrastructure and connectivity are improved, while new spaces are created for the community. Among these is the proposed park, which will include areas for gathering and recreation that invite social interaction and the enjoyment of public space.

Finally, the contributions of this project are not limited only to aesthetic improvements; rather, the strategies to be implemented directly influence safety, social coexistence, and local economic revitalization. In this way, the proposal positions public space as the main articulator between mobility, landscape, and community.

Keywords: Urban revitalization, universal accessibility, local identity, active mobility.

01

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo se desarrolla bajo la modalidad de Proyecto Final de Graduación con énfasis Urbano, titulado “Bulevar de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas”. La propuesta se enmarca dentro de la necesidad de repensar los espacios urbanos intermedios en Costa Rica, particularmente aquellos que, pese a su relevancia administrativa y social, presentan dinámicas de fragmentación espacial, debilitamiento de su centralidad y predominio de la movilidad vehicular sobre la experiencia peatonal.

Ciudad Cortés, como cabecera cantonal del cantón de Osa, constituye un punto estratégico dentro de la estructura territorial de la región sur de la provincia de Puntarenas. Sin embargo, su configuración urbana evidencia tensiones entre el crecimiento funcional del centro, la falta de consolidación de espacios públicos de calidad y la ausencia de elementos estructurantes que articulen la movilidad con la vida urbana. Esta situación limita la apropiación social del espacio, reduce las oportunidades de interacción comunitaria y debilita el papel del centro como núcleo de encuentro y cohesión social.

En el contexto contemporáneo, el diseño urbano ha evolucionado hacia enfoques que priorizan la escala humana, la accesibilidad universal y la recuperación del espacio público como escenario de integración social y dinamización económica. La movilidad ya no se entiende únicamente como un sistema de desplazamiento, sino como un componente fundamental en la construcción de ciudad, capaz de influir en la percepción de seguridad, en la equidad territorial y en la calidad de vida de la población.

Bajo esta perspectiva, la pacificación vial, la jerarquización de modos de transporte y la integración de corredores peatonales se convierten en herramientas estratégicas para fortalecer las centralidades existentes.

En este marco, el proyecto propone la articulación de un bulevar urbano y un parque como piezas estructurantes dentro del tejido consolidado de Ciudad Cortés. La intervención no se plantea únicamente como una transformación física, sino como una estrategia urbana integral orientada a reorganizar dinámicas espaciales, potenciar la identidad del centro y consolidar un nodo de encuentro urbano.

La incorporación de un parque vinculado a un sistema de movilidad pacificada busca generar un espacio público activo, inclusivo y multifuncional, capaz de albergar actividades recreativas, culturales y de convivencia, al tiempo que mejora las condiciones de accesibilidad y seguridad.

Asimismo, la propuesta reconoce la importancia de integrar criterios de sostenibilidad ambiental y resiliencia urbana, considerando las particularidades climáticas y territoriales del cantón de Osa.



Figura 1. Inundaciones en Ciudad Cortés 2017. Fuente: nacion.com



Figura 2. Vista aerea de area residencial de Ciudad Cortés. Fuente: Facebook, Fotografía Natural de Nuestro Planeta

DELIMITACIÓN

Delimitación física

El proyecto se localiza en la provincia de Puntarenas, Costa Rica, específicamente en la zona sur, dentro del cantón de Osa. La intervención se concentra en el sector central del distrito, donde se propone un proceso de pacificación vial y el desarrollo de un boulevard acompañado de un nuevo espacio público.

La pacificación vial se implementará sobre la Transversal 3, iniciando en la esquina noroeste de la fachada de la Municipalidad de Osa y finalizando en la esquina noreste del Liceo Pacífico Sur. A partir de ese punto, el boulevard se desarrollará desde la intersección entre ambos equipamientos en dirección suroeste, culminando en el terreno destinado para la creación del parque. Este lote, facilitado por la Municipalidad, se ubica frente a los Tribunales de Justicia, que conformarán su vecino frontal.



Figura 3. Mapa de delimitación física por país, provincia, cantón y distrito. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SNIT



Figura 4. Mapa de delimitación física de area a intervenir. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SNIT



Delimitación social

Los grupos sociales a los que limita son principalmente habitantes de Ciudad Cortés. La población presenta un nivel de desarrollo social de bajo a muy bajo. Las personas entre los 20 y 60 años, es la población predominante en el sector, el porcentaje de población mayor de 65 años es menor al 10%, sin embargo, la población con algún tipo de discapacidad es alrededor del 12%, que justos representan un porcentaje importante de la población. La edad media corresponde a 31 años y la mayor parte de los habitantes se encuentran en edad productiva. Existe un alto porcentaje de desempleo y la formación académica es limitada para la mayor de la población.



Delimitación disciplinaria

Entre las disciplinas involucradas con la arquitectura desde el conocimiento de las ciencias sociales se encuentra la sociología, economía, psicología y demografía. Así mismo, para temas relacionados a las ciencias de la tierra se involucran disciplinas como la topología, geografía, climatología y geología. Por último, entre las disciplinas que se relacionan con el urbanismo es necesario tomar en cuenta el paisajismo y la sociología urbana.



Figura 5. Actividad de integración para el adulto mayor. Fuente: Municipalidad de Osa

PROBLEMA

Al ser la cabecera del cantón de Osa, Ciudad Cortés es el núcleo administrativo y servicios y equipamiento que muestra problemas de consolidación espacial y de calidad del espacio público producto de la reubicación que empezó después de 1996 producto de las inundaciones. Esto se proyecta en déficits claros: aceras discontinuas, baja conectividad peatonal y escasa oferta de espacio público que permita la apropiación.

Adicional a lo anterior, el contexto de la **seguridad pública** en la región aporta una capa de vulnerabilidad que modifica el uso y la percepción del espacio público. El Observatorio de la Violencia del Ministerio de Justicia ha publicado el Índice Cantonal de Seguridad Ciudadana (ICSC) 2024, que incluye fichas por cantón y permite comparar niveles relativos de inseguridad entre municipios: en dicho índice el cantón de Osa figura con un valor de 0,5135, lo que lo sitúa entre los cantones con retos significativos en materia de seguridad (Observatorio, 2024)

Sin embargo, aunque ese pueda considerar que trasladarse por medio motorizados podría ser más seguro, **dado al contexto en el que nos encontramos, existe la necesidad de desplazarse caminando** y planificar estas rutas de manera adecuada, como dice Blanco(2023) "La ausencia de planificación desemboca en el uso inadecuado del territorio y en la ubicación de áreas residenciales lejos de zonas comerciales y laborales. El resultado es que las personas tengan que invertir mucho tiempo para trasladarse."p.25

Si bien en Ciudad Cortés tiene problemas con el transporte no motorizado este es un tema principalmente administrativo, por el cual de forma independiente no podemos hacer mucho. Pero, caminar es de importancia para el desplazamiento especialmente en el contexto que nos encontramos. Como menciona Pujol, R (sf) El caminar es esencial para poder realizar diversas actividades y mantenerse saludable, pero la creciente aceleración de los ritmos de vida se ha vuelto una excusa para la ascendente motorización; asimismo, el engrandecimiento y dispersión de las ciudades parecen obligar a aumentar la velocidad de la movilidad, elevando esto también la motorización. p.45

No obstante, como parte del desarrollo que se espera para el cantón, Ciudad Cortés debe contemplar mejorar la infraestructura vial, tanto para uso motorizado como no motorizado, así lo plantea Pujol, R (sf) Es urgente para los cantones de Osa y Golfito es mejorar la infraestructura vial, construir nuevas calles en la ampliación hacia el noroeste de ciudad Cortés, pero sobretodo en mantener adecuadamente las vías existentes dentro y fuera de los asentamientos humanos, especialmente de las ciudades y los núcleos poblados más importante. En las zonas urbanas eso implica necesariamente dotar de alcantarillado pluvial algunas zonas críticas, lo que facilitaría la creación de ciclovías en los centros urbanos. p.11

Además, se debe considerar el envejecimiento acelerado de la población. Se deben recordar las desigualdades en cuanto al acceso y desplazamiento en el espacio público y las vías de circulación. **Tenemos una población que envejece de forma acelerada y no este es un factor que no se está tomando en cuenta en los procesos de desarrollo y diseño ur-**

bano. Según MIDEPLAN (2021) De acuerdo con el porcentaje de adultos mayores de cada cantón, el IEC los clasifica en jóvenes, en proceso de envejecimiento y envejecidos. Para 2020 13,41% se encontraban en el primer grupo y 86,59 en el segundo, mientras que para 2025 se estima que el 79,27% estarán en proceso de envejecimiento y 13,41 envejecidos.

Por otra parte, la escasa oferta de espacio público representa un factor importante. Pese a que el pasado 25 de julio del 2025 se inauguró un parque central remodelado de Puerto Cortés, este no es de acceso para toda la población. Por este motivo es que Marín (2023) menciona que "el espacio público debe ser visto como medio que permita la materialización de distintos derechos ciudadanos en derechos de la población, donde la infraestructura priorice a la persona y permita el acceso universal y la inclusividad para su uso."

Con esto, la se plantea la siguiente pregunta de investigación:

¿Cual es el diseño de espacio público que permita articular la movilidad peatonal, el encuentro ciudadano y la cohesión social en el centro administrativo de Ciudad Cortés?



Figura 6. Calle Cívica al costado de la municipalidad. Fuente: Elaboración propia

JUSTIFICACIÓN

La pertinencia de este proyecto se encuentra en la condición del distrito dentro del cantón, ya que Ciudad Cortés constituye la cabecera administrativa. Aquí se concentran servicios institucionales, comercio local y equipamientos sociales que dan soporte al territorio.

Sin embargo, **la trama urbana actual no refleja su importancia, dado que presenta una estructura vial dominada por el vehículo privado, aceras discontinuas, baja calidad del espacio público y limitada articulación entre los núcleos de actividad cotidiana.** Es relevante considerar que Ciudad Cortés tuvo que ser reubicada después de 1996 a aproximadamente 3 kilómetros al norte de su asentamiento original, esto debido a las severas inundaciones ocurridas ese año.

Este proceso de relocalización generó una trama relativamente reciente, pero al mismo tiempo fragmentada, con vacíos urbanos y ejes poco jerarquizados, además de infraestructura peatonal insuficiente. La suma de estas condiciones dificulta consolidar una identidad urbana clara y espacios públicos de calidad que faciliten el encuentro social. Por lo tanto, la propuesta resulta conveniente y coherente con este proceso histórico de reubicación.

La intervención representa **una segunda oportunidad para consolidar el asentamiento bajo criterios de planificación que, debido a la emergencia y lo delicado de la situación no fue posible** priorizar, sin embargo, en la actualidad es necesario consolidar un asentamiento donde la movilidad peatonal, el espacio público y la integración de equipamiento son relevantes.

De esta manera, producto de las condiciones físicas, en la actualidad hay limitaciones sociales, especialmente en cuanto a la forma en que las personas se relacionan, desplazan y utilizan el espacio. Como resultado, se ve afectada la seguridad, la salud, la interacción social y el sentido de pertinencia. La mejora no solo es física, sino es generar las condiciones necesarias para tener una vida cotidiana más digna, segura y cohesionada. En este contexto, el boulevard reconfigura un eje urbano clave al integrar la movilidad activa, seguridad peatonal y un espacio de carácter cívico que culmina en un parque como nodo de encuentro. La movilidad y los espacios de recreación son catalizadores de la relación de los ciudadanos con el pueblo y sus servicios, así como incentiva la cohesión social y la apropiación colectiva del espacio público.

En resumen, **el proyecto atiende problemáticas derivadas de la reubicación histórica que ha marcado el desarrollo urbano de la comunidad.** La propuesta responde a las necesidades actuales de conectividad y calidad espacial, y se alinea con las metas de planificación territorial del cantón de Osa, de manera que forma parte de una oportunidad real de transformación urbana con impacto directo en la habitabilidad del espacio público y el bienestar de la población.



Figura 7. Inundaciones en Ciudad Cortés 2017. Fuente: nacion.com

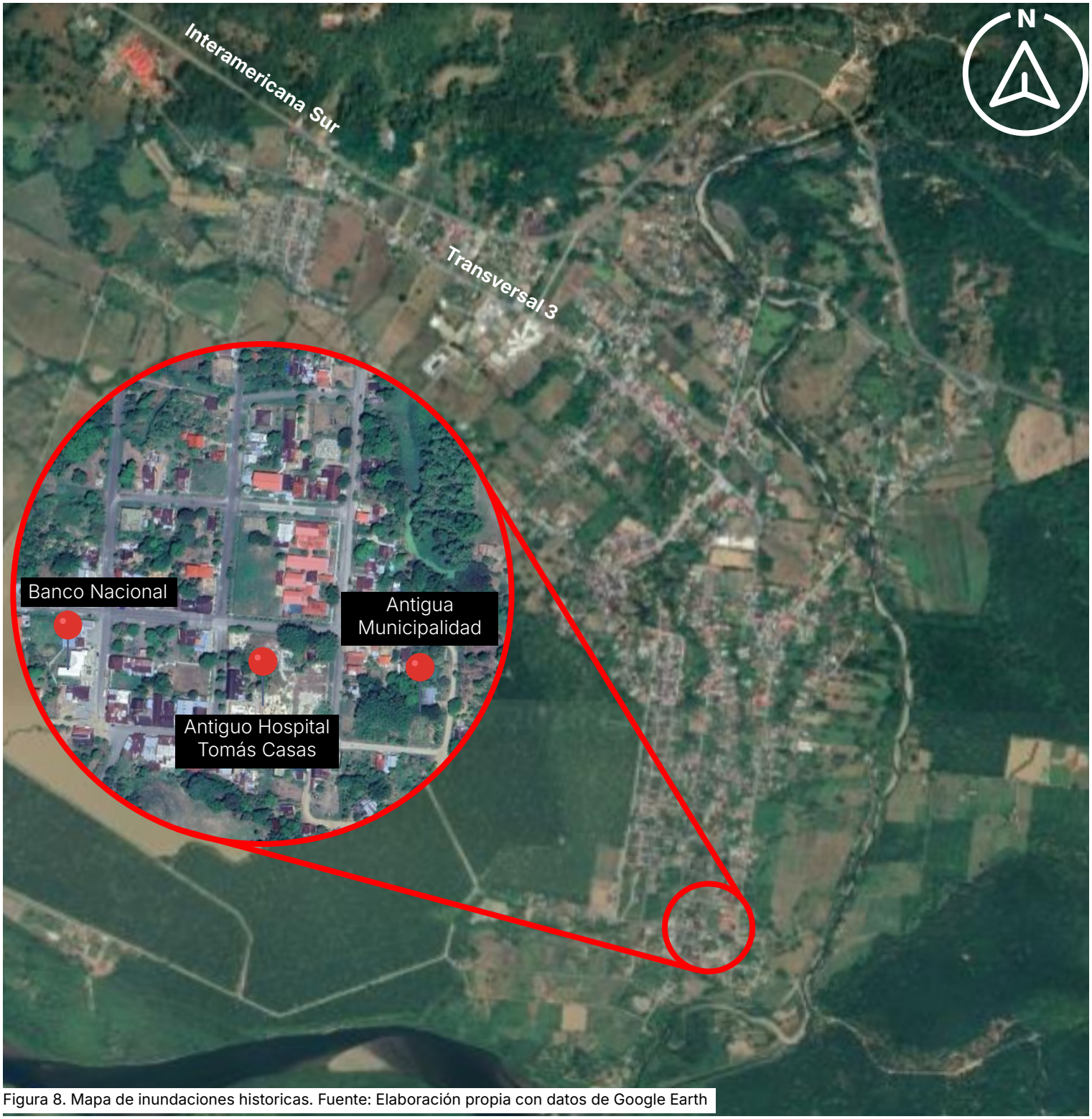


Figura 8. Mapa de inundaciones historicas. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Earth



Figura 9. Antiguo Hospital Tomás Casas. Fuente: Javier Barrantes


Figura 12. Antiguo Hospital Tomás Casas, inundación.
Fuente: Ryan Barrantes



Figura 10. Banco Nacional. Fuente: Google Earth


Figura 13. Banco Nacional, inundación.
Fuente: Javier Barrantes


Figura 11. Antigua municipalidad, inundación. Fuente: Ryan Barrantes

ESTADO DE LA CUESTIÓN

En este apartado analiza la literatura existente relacionada a la movilidad urbana y sus efectos en el entorno urbano, tanto en sentido de accesibilidad como de aprovechamiento por parte del peatón. Así mismo, se estudian temas relacionas a la accesibilidad, mezcla de usos, bulevares, parques urbanos, pacificación vial y accesibilidad universal.

Una de las tendencias más relevantes en la literatura es la priorización del peatón dentro del diseño urbano. En este sentido Freire et al. (2020) señalan que las aceras deben estar diseñadas bajo un enfoque de accesibilidad universal para que los ciudadanos no tengan una movilidad limitada sino más bien puedan usarlas y activar la vida en el espacio público, ya que la circulación de personas hace a los entornos más seguros, atractivos y económicamente activos.

A esta perspectiva se suma la importancia de la mezcla de usos en el espacio urbano. Diversos autores coinciden en que la diversidad de funciones en las plantas bajas y en el entorno inmediato favorece la vitalidad urbana. Como menciona Gel (2006) **"un barrio que no brinda soporte a una mezcla de diversos usos en primeras plantas favorece la desaparición del lugar social de encuentro, en la medida en que imposibilita el estar presente"**. En consecuencia, es que se considera de importancia tener espacios de apropiación y cohesión social.

En este contexto, diversas investigaciones resaltan que los **proyectos de espacios públicos (como bulevares, parques urbanos y equipamientos comunitario) pueden servir como estrategias clave para consolidar centralidades**, promover actividad económica local y fortalecer la identidad urbana en asentamientos reubicados o de crecimiento discontinuo (Romero & Hidalgo, 2021). La literatura coincide en que estos espacios son fundamentales para impulsar dinamismo económico, movilidad sostenible, inclusión social y resiliencia ambiental, especialmente en comunidades en proceso de reconfiguración territorial.

En este marco, l**a calidad del espacio urbano y la movilidad se entienden como elementos interrelacionados que contribuyen a la construcción de lugar y a la apropiación social del territorio.** Desde esta perspectiva, los bulevares han sido estudiados como infraestructuras urbanas que trascienden su función vial, al actuar como ejes de movilidad, espacios cívicos y estructuras urbanas que articulan transporte, equipamientos y áreas verdes.

En el contexto de América Latina, los bulevares peatonales han sido utilizados como estrategia de regeneración urbana y dinamización económica. Gehl (2010) destaca que **los bulevares no deben entenderse únicamente como corredores de tránsito, sino como "espacios vividos",** diseñados para estimular la interacción social y priorizar al peatón sobre el vehículo privado. Así mismo, Maderuelo (2010) menciona que son espacios públicos particularmente propicios para el desarrollo de una intensa vida social que

surge y se exhibe en ellos. p.269, mientras que Gamboa (2003) apoya la idea cuando dice que El sistema de bulevares, vistos a escala urbana, es esencialmente una red de comunicación que se extiende a toda la ciudad uniendo entre sí nuevos puntos estratégicos p.14

Similar a los bulevares peatonales se plantean las calles compartidas. Estas son un ejemplo de la riqueza que puede tener el espacio urbano sin necesidad de limitarlo unicamente a presencia del peatón. **La principal característica de las Calles Compartidas es la concepción de la calle como un espacio público y no como un mero lugar de tránsito.**Para este fin, se apuesta por la integración total de la calle, permitiendo que el espacio se negocie personalmente y no a través de señales de tránsito. (Garcia et all,2015)

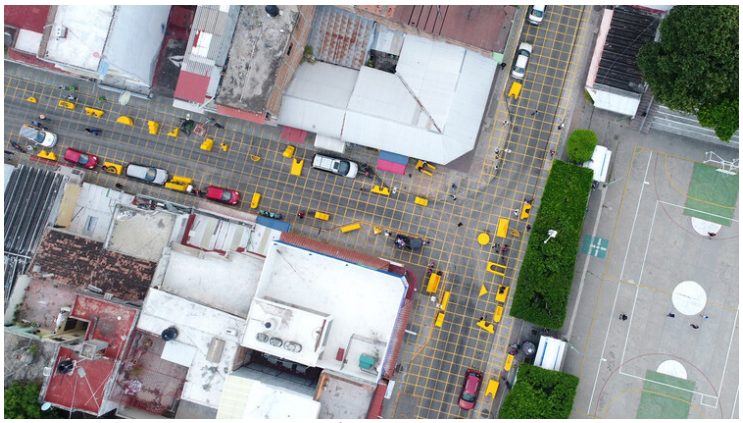


Figura 14. Calles compartidas, México. Fuente: ArchDaily

En la misma línea de generar conexiones Jacobs (2011) sostiene, de forma similar, que **las calles que son espaciosas que tienen árboles y cuentan con actividad comercial producen una diversidad urbana, mejoran la sensación de seguridad y ayudan a forjar la identidad barrial.** Estos planteamientos evidencian que los corredores urbanos crean conexiones físicas y fortalecen relaciones sociales que fortalecen la vida urbana.

Más allá de hablar de calles compartidas o boulevares peatonales se defiende el tema de calles completas. En este caso **se busca el disfrute del libre tránsito de todos sin importar el medio de transporte, género o edad**, como menciona Banuelos (2015)

> Las calles completas son calles accesibles y seguras para todos los ciudadanos, sin importar quién y el modo en el que se mueve. Por lo tanto, jóvenes y ancianos, personas con discapacidad física y/o cognitiva, peatones, ciclistas y automovilistas pueden, de manera segura, conveniente y confortable compartir el espacio.

Para ilustrar el tema se encuentra el caso de Azofeifa (2024) que encuentra que a nivel nacional, el peatón ha sido vilmente desplazado por el vehículo privado y los intereses de unos cuantos, dejando de lado el beneficio colectivo y comunal. Así se evidencia un vacío en políticas y proyectos que le den relevancia al peatón a nivel a escala nacional.

Por otra parte, la literatura resalta el papel de los **parques urbanos como espacios necesarios para la salud y bienestar de la población**. La OMS (2017) sostiene que la posibilidad de acceder a áreas verdes contribuye a disminuir el estrés, mejorar la salud física y fortalecer la cohesión social. La literatura tiene coincidencias con lo anterior con autores como Whyte (2001), los parques promueven que la gente se apropie del espacio por medio de actividades cul-

turales, recreativas y comunitarias, fortaleciendo así la vida pública y la economía.

Los parques como espacio público demuestran ser de importancia para la activación de la vida urbana. Esto lo confirma Chehade (2018) cuando menciona que los espacios públicos de calidad en nuestras ciudades es un derecho ciudadano, pues democratiza la vida urbana. Los espacios públicos estimulan el encuentro ciudadano, libre y espontáneo, permitiendo la interacción social original que últimamente parece haberse desplazado hacia las redes sociales.


Figura 15. Parque La Libertad. Fuente: LaRepública.net

Las investigaciones también han identificado impactos económicos asociados a la presencia de espacios públicos de calidad. **La atracción de usuarios y servicios complementarios puede incrementar hasta un 25% la actividad económica del área inmediata,** según investigaciones más recientes (Rigolon, 2016). Similar a lo que menciona Leboeuf, Carvalho, Kestens y Thierry (2023) desarrollaron un modelo de optimización con herramientas de investigación operativa para ubicar y diseñar parques urbanos, maximizando la probabilidad de visita de los habitantes y asegurando una distribución equitativa, lo cual es especialmente importante en contextos donde los recursos son limitados para dotar de espacios verdes a todos los barrios.

Otro tema recurrente en la literatura es la pacificación vial, que se entiende como un conjunto de estrategias destinadas a reducir la velocidad vehicular y mejorar la conciencia entre distintos modos de transporte. Serrano (2019) “el adelgazamiento de carriles puede favorecer la consolidación de una estructura vial donde tome lugar una relación de jerarquías que permita articular recorridos peatonales y motorizados y vincular el sistema de transporte público con las vías más menudas del barrio.” p-12. Esto con el objetivo de dar prioridad al peatón y permitir un tránsito seguro, lo cual es de ayuda en contextos menos urbanos y más rurales.

La importancia de estas estrategias también se relaciona con las consecuencias sociales del modelo de movilidad centrado en el automóvil. Según Lizarraga (2006) “Ese modelo de movilidad urbana ha tenido consecuencias negativas en la vida social, porque se margina a los colectivos más desfavorecidos y a las áreas periféricas”p.288. Por lo tanto, **la pacificación vial es una manera de integrar miembros de sociedad y promover una movilidad más equitativa e inclusiva.**


Figura 16. Pacificación de Avenida 10, Belén. Fuente: Delfino.cr

En relación con lo anterior, la literatura enfatiza la necesidad de incorporar la accesibilidad universal como un eje central de diseño. Algunos autores muestran una ciudad que no permite el acceso a toda la población y tampoco permite la independencia de acceso de aquellas personas con capacidades diferentes y que son considerados como minoría. **La ciudad y el espacio público debería ser universalmente accesible, no solo por los medios de transporte, sino, también por los usuarios,** como dice Libertun (2021) "No es necesario justificar la construcción de ciudades que beneficien a toda la población que la habita. Lo que sí es necesario justificar es la construcción de ciudades que únicamente tienen en cuenta las necesidades de una parte de su población."p.52. En este sentido, la accesibilidad debe tomarse como un eje de diseño y no solo como un elemento complementario.

A pesar de los avances teóricos en torno a la movilidad peatonal, los espacios públicos y la accesibilidad, la literatura evidencia vacíos importantes en ciertos contextos territoriales. **Gran parte de los estudios sobre los bulevares, pacificación vial y regeneración urbana se han desarrollado en ciudades metropolitanas o altamente urbanizadas, sin embargo, hay menos estudios académicos en contextos rurales o intermedios**. Además, se identifican vacíos relacionados a la manera en que se integra la accesibilidad universal en territorios con menor infraestructura urbana. Por lo tanto, existe la necesidad de profundizar en estrategias de pacificación y diseño de corredores peatonales en entornos territoriales, sociales y económicos en contextos urbano que no están del todo consolidados.

La literatura coincide en reconocer **la movilidad sostenible, el espacio público y la accesibilidad como elementos articuladores del desarrollo urbano contemporáneo**, sin embargo, existen oportunidades de investigación para entender como estas estrategias pueden adaptarse a contextos territoriales y menos estudiados.



Figura 17. Espacio público accesible. Fuente: ArchDaily

OBJETIVOS

Objetivo general

Contribuir a la consolidación del centro administrativo de Ciudad Cortés mediante el diseño de un bulevar pacificado y un parque barrial que mejoren la movilidad peatonal, fortalezca la cohesión social y garantice la seguridad peatonal

OBJETIVOS

Objetivos específicos:

1. Determinar las necesidades primordiales de la población que habitan el contexto de Ciudad Cortés mediante un diagnóstico urbano para la incorporación de equipamiento social estratégico y rescate del espacio público recreativo.

2. Identificar las dinámicas de movilidad motorizada y no motorizada en la comunidad de Ciudad Cortés para la identificación de problemas, oportunidades y estrategias que faciliten la propuesta de un sistema de movilidad pacificada y accesible.

3. Diseñar a nivel de anteproyecto, un master plan urbano que integre el parque propuesto y un bulevar pacificado mediante espacios públicos inclusivos, seguros y multifuncionales que potencien la función de Ciudad Cortés como centralidad urbana, mejoren la percepción de seguridad y fortalezcan la cohesión social.

MARCO CONCEPTUAL

En este apartado, se sustenta teóricamente la propuesta de intervención urbana del Bulevar de Ciudad Cortés, centrándose en conceptos clave relacionados con el espacio público y cohesión social, la movilidad peatonal, y la seguridad urbana y diseño preventivo. Estos conceptos se abordan de manera integrada, entendiendo que la calidad del entorno urbano depende de la interacción entre forma física, dinámicas sociales y condiciones de seguridad.

Espacio público y cohesión social

El espacio público se puede concebir como el soporte físico de la vida colectiva y se encarga de estructurar la experiencia urbana, este permite interacción social, construcción de identidad y ejercicio de ciudadanía.

Por lo tanto, se puede considerar el **espacio público** como infraestructura relacional, pero no solo de los individuos sino de cultura. Según Lai et all. (2024) explican que la accesibilidad, el mobiliario, la continuidad de recorridos y la calidad del diseño físico se combinan con factores intangibles —como percepción y apego al lugar— para permitir relaciones sociales sostenidas. Esto convierte al espacio público en un soporte de vida colectiva y ciudadanía activa.

Según el Instituto de Vivienda y urbanismos, (INVU,sf) **invertir en espacios públicos también contribuye a:**

Mitigar los efectos del cambio climático: las áreas verdes actúan como "pulmones" urbanos, absorbiendo dióxido de carbono y reduciendo el efecto isla de calor en las ciudades.

Promover la resiliencia urbana: proveen lugares de refugio y recreación durante fenómenos climáticos extremos.

La calidad, accesibilidad y diversidad de usos en el espacio público influyen directamente en los niveles de cohesión social. Los espacios bien diseñados favorecen el encuentro, promueven la mezcla de los usuarios y fortalecen el sentido de pertenencia, así como, activan la vida urbana cotidiana. De esta manera se plante la idea de **cohesión social vinculada al diseño**, Lai et all. (2024) demuestran que la cohesión social depende directamente de las características de diseño del espacio público. En sus hallazgos, los autores explican que elementos como accesibilidad universal, mezcla de usos, diversidad funcional y ambientes que promuevan interacción espontánea fortalecen el capital social. Un diseño adecuado aumenta la co-presencia de grupos diversos, fomenta la confianza interpersonal y mejora la relación entre habitantes y territorio.

El déficit de espacios públicos puede traducirse como una fragmentación social, baja apropiación ciudadana y debilitación de la centralidad urbaba. En conjunto, la literatura indica que un parque bien diseñado puede convertirse en un recurso estratégico para fortalecer cohesión social, pues articula infraestructura física con procesos de encuentro comunitario.

Movilidad peatonal

La movilidad peatonal constituye un componente esencial para el desarrollo urbano centrado en las personas y la sostenibilidad. La caminabilidad urbana depende de varios factores tales como la continuidad de las aceras, seguridad vial y confort climático y urbano.

Cuando hay deficiencias en alguno de estos elementos es que se generan barreras de accesibilidad y dependencia del vehículo. El predominio de estos ha limitado el potencial de la movilidad activa, la cual Arias (2019) define como el "a los desplazamientos que para su ejecución requieren de la fuerza de la persona."p.13.

Sin embargo, la propuesta de un bulevar pacificado se fundamenta en la priorización del peatón como mecanismo para mejorar la seguridad de desplazamiento, fortalecer la continuidad urbana y activar la vida en el espacio público, como soporte de movilidad cotidiana y encuentro social. **"La pacificación vial busca reducir la velocidad del tráfico motorizado en áreas urbanas, priorizando la seguridad y el bienestar de los peatones y ciclistas."** (Gutiérrez, 2017, p. 82).

Según la ley Nº 9976, 2021 la integridad y la accesibilidad son un principio dirigido a uniformar todas las estructuras de movilidad peatonal, para asegurar la accesibilidad de todas las personas sobre la base de la igualdad y la inclusión.

En resumen, la **movilidad peatonal no se aborda solamente como un tema de transporte, sino como un estructurante de la forma urbana** y la calidad de vida. La movilidad activa no solo fomenta la apropiación del espacio público, sino que también tiene un impacto positivo en la salud de las personas y reduce la huella de carbono generada por los vehículos motorizados.



Seguridad urbana y diseño preventivo

La seguridad urbana está estrechamente vinculada con la configuración física del espacio y su capacidad para propiciar condiciones de vigilancia natural, apropiación social y uso continuo. El diseño preventivo, basado en principios como la visibilidad, la iluminación adecuada, la activación de bordes y la diversidad de usos, contribuye a reducir oportunidades de riesgo y a mejorar la percepción de seguridad. De esta manera, el espacio público se convierte en una herramienta para fomentar entornos urbanos más seguros y habitables.

La **seguridad urbana** trasciende la presencia policial, esta incorpora el **diseño urbano como prevención** situacional del riesgo. Isla (2024),El autor señala que los espacios que facilitan usos continuos —recreativos, culturales y deportivos— reducen zonas de riesgo y aumentan la apropiación comunitaria del espacio.

Así surge la vigilancia natural y vitalidad como factores protectores.

Por otra parte, la **seguridad se aborda como una cualidad emergente del buen diseño urbano,** y no únicamente como una condición externa. El Banco Interamericano de Desarrollo (2023), retomando la evidencia de la última década, explica que CPTED incorpora estrategias como vigilancia natural, control de accesos, territorialidad y mantenimiento para disminuir oportunidades delictivas mediante el diseño físico.

Un-Habitat, sf sostiene que Los entornos urbanos inadecuados, que excluyen a ciertos sectores de la sociedad de los beneficios de la urbanización y de la participación en la toma de decisiones y el desarrollo, fomentan la delincuencia.

El desarrollo del problema de la seguridad en los nuevos órdenes globales sostiene una clara
tendencia a **ubicar como prioridad los derechos ciudadanos individuales,** ya que las agencias gubernamentales han acogido la premisa de garantizar a los individuos un ambiente propicio para el ejercicio de estas libertades y para su desarrollo humano dentro de una serie de necesidades (Harvey, 2007).

El **diseño preventivo** tiene que ver con diseñar espacios públicos que eviten las oportunidades para que se produzcan delitos. Un concepto que tiene que ver con que los espacios públicos estén bien iluminados, que estén activos y que inviten a la permanencia.(Pontificia Universidad Católica de Chile, sf)

La evidencia compilada muestra que parques y plazas que incorporan estos principios reducen puntos ciegos, aumentan actividad urbana y modifican patrones de riesgo. Según lo anterior es que se concibe la prevención del delito mediante el diseño.

La articulación entre espacio público de calidad, movilidad peatonal segura y diseño urbano preventivo constituye la base teórica de la propuesta para Ciudad Cortés. Estos tres ejes no operan de forma aislada, sino como un sistema interdependiente. La articulación entre espacio público de calidad, movilidad peatonal segura

y diseño urbano preventivo constituye la base teórica de la propuesta para Ciudad Cortés. Estos tres ejes no operan de forma aislada, sino como un sistema interdependiente.

Relacionado a la seguridad urbana y el diseño preventivo hay estrategias que apoyan el diseño, como es el caso de la herramienta básica de la **Prevención del Delito a través del Diseño Ambiental** (CPTED, por sus siglas en inglés).

Sus objetivos, prevenir el delito e incrementar la seguridad, se intentan conseguir a través de: la promoción de la vigilancia natural, el control de accesos y la implicación de la comunidad en la ocupación, uso y disfrute del espacio urbano y sus instalaciones, así como con un adecuado mantenimiento del mismo. Puede estudiarse cualquier zona de la ciudad a través de fichas, encuestas, observación directa o mediante el análisis de planos y fotos. (Fariña,2010)

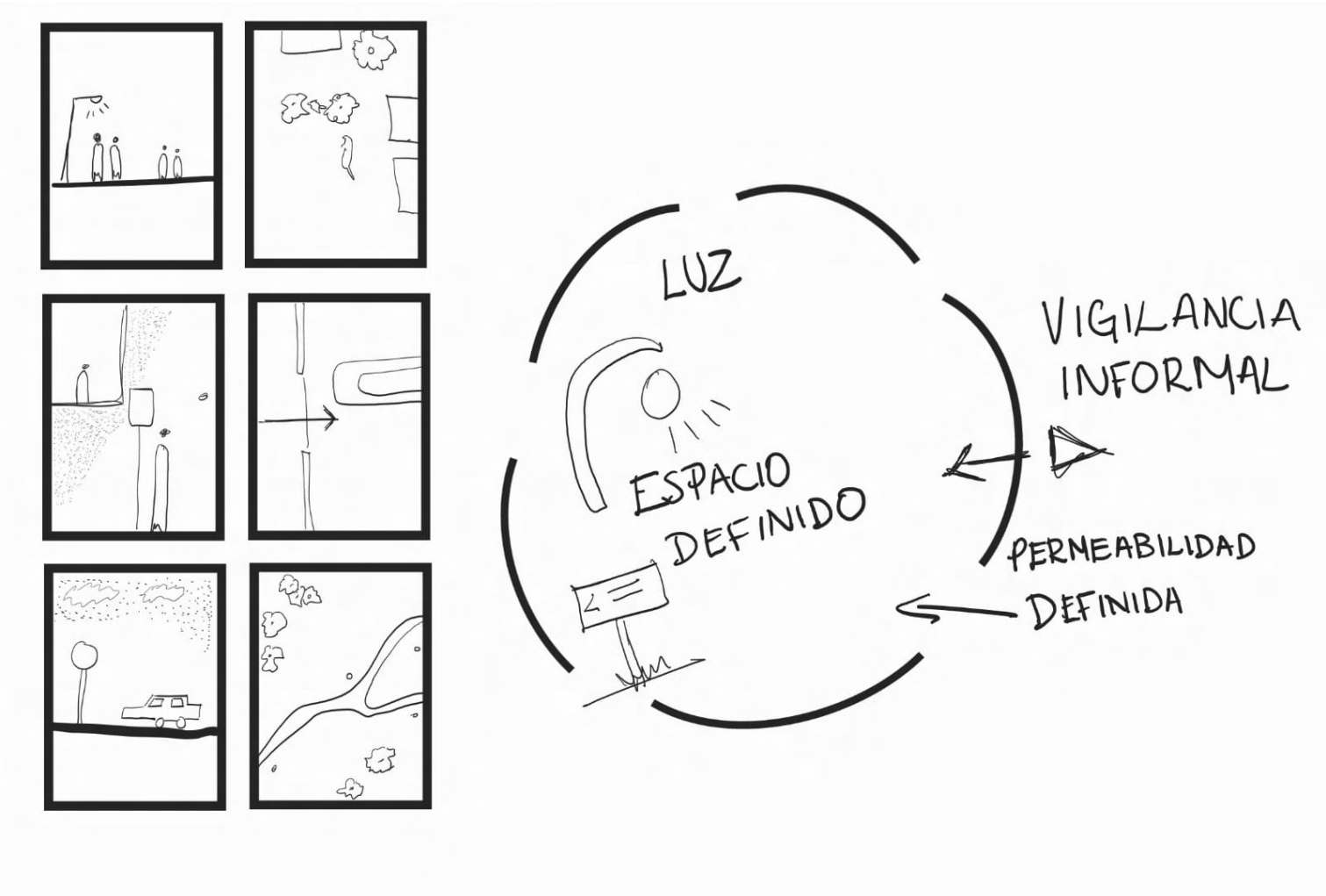


Figura 18. Elementos para prevención del cirmen. Fuente: Elaboración propia basado imágenes de Andrea Cook en City of Vancouver

Sostenibilidad urbana y resilencia territorial

La sostenibilidad urbana plantea la necesidad de desarrollar ciudades que equilibren el crecimiento urbano con la protección del ambiente y el bienestar social. En este marco, la resiliencia territorial adquiere relevancia al considerar la capacidad de los entornos urbanos para adaptarse y responder a eventos adversos, como inundaciones o cambios climáticos. La incorporación de infraestructura verde, el manejo adecuado de recursos y la promoción de la movilidad sostenible permiten generar espacios urbanos más eficientes, adaptativos y ambientalmente responsables.

El concepto de **sostenibilidad urbana** es consideradocomo un estado de equilibrio entre las dimensiones social, económica y ambiental en el espacio de la ciudad. (Aponte,2007)

En conjunto con la sostenibilidad se encuentra la resilencia territorial que

> "puede entenderse como la capacidad de adaptación positiva que muestran algunos lugares para enfrentar situaciones adversas generadoras de graves impactos, que resultan de crisis originadas por fenómenos o procesos externos, pero reforzados por ciertas debilidades endógenas que les hicieron especialmente vulnerables, para resurgir fortalecidos a partir de una estrategia de transformación interna." (Martínez et al, 2016)

Otros aspecto a considerar es que en una ciudad la capacidad de resiliencia exigirá considerar también el fomento de la innovación social, renovando comportamientos y formas de organización para lograr mejoras tangibles en aspectos tan diversos la calidad de vida, la participación ciudadana, la protección delpatrimonio y el paisaje, o la sostenibilidad ambiental. (Martínez et al, 2016)

Además, un aspecto crítico en la **creación de ciudades resilientes** es la construcción de infraestructura física que tenga la capacidad de absorber los impactos y tensiones generados por eventos climáticos extremos. (Un-Habitat, 2016)

Relacionado a la ciudades resilientes se encuentra el concepto de **ciudades esponja**. La "ciudad esponja" se refiere a la transformación de la naturaleza para proporcionar un entorno de vida adecuado para las personas, de modo que se satisfagan sus necesidades materiales y psicológicas. (Ma et all, 2023). Lo que sucede es que la ciudad esponja aprovecha la infraestructura urbana verde, desde la revegetación de superficies impermeables hasta los techos verdes y humedales construidos, para dar resultados positivos en términos de disponibilidad de agua, calidad y reducción de inundaciones. (Un-Habitat, 2018)

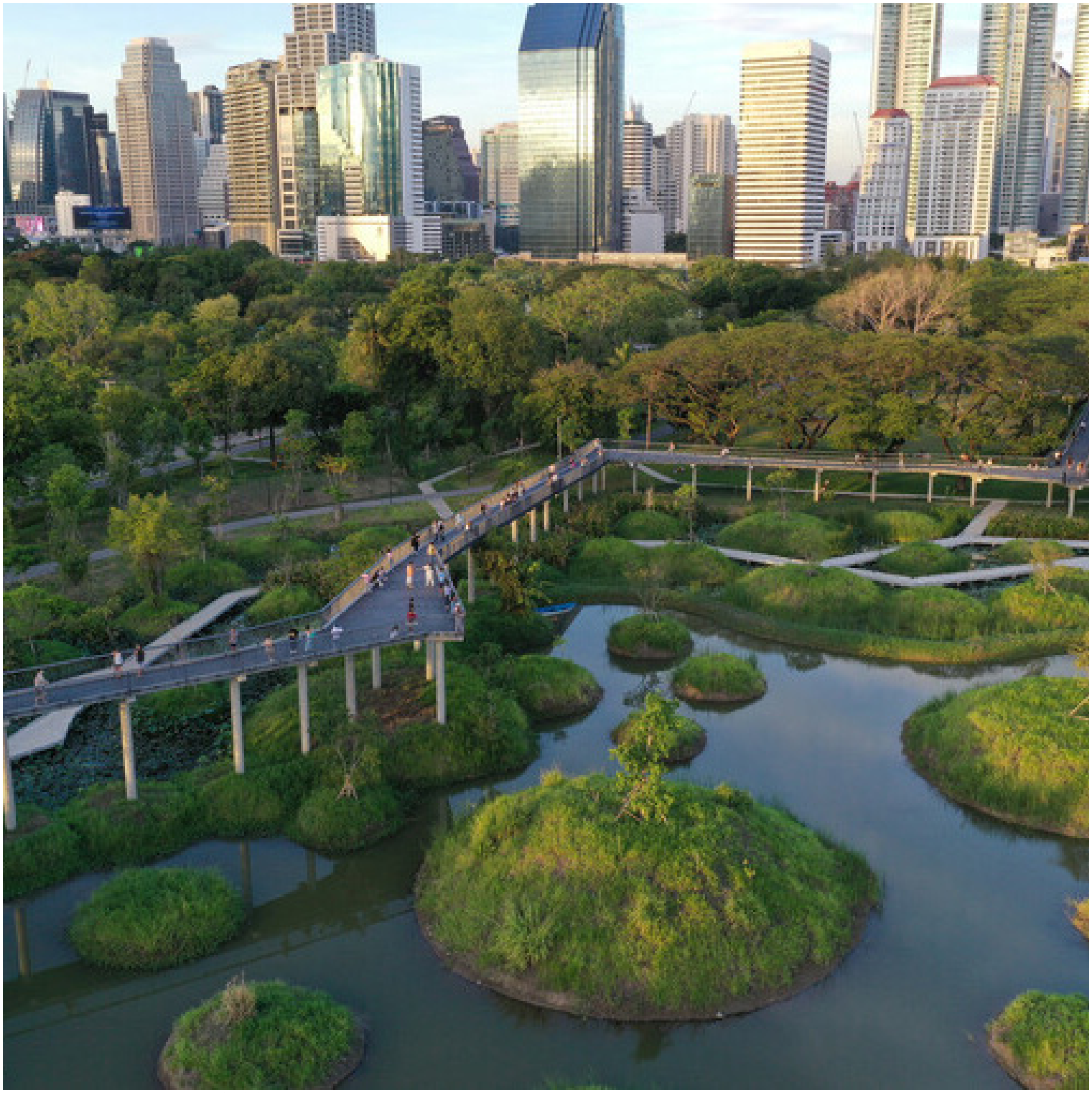


Figura 19. Parque Forestal Benjakitti. Fuente: Sriath Somsawat para Arch Daily

MARCO METODOLÓGICO

Para el trabajo se desarrollará una investigación aplicada con el fin de resolver el problema ya identificado para resolver la interrogante:

¿Cual es el diseño de espacio público que permita articular la movilidad peatonal, el encuentro ciudadano y la cohesión social en el centro administrativo de Ciudad Cortés?

Para dar respuesta a esta interrogante la investigación parte del entendimiento del contexto urbano y social, posteriormente se realiza un análisis de movilidad y estructura espacial para llegar a definir y desarrollar el anteproyecto urbano. Por lo tanto, se divide el desarrollo de este proyecto en tres fases metodológicas.

La primera se basa en analizar el estado actual de espacio y las necesidades de la población de Ciudad Cortés. Lo anterior se va a lograr por medios de reconocimiento del sitio y levantamiento urbano con el fin de identificar equipamientos existentes y su estado, así como, analizar el uso actual del espacio público y áreas recreativas que permite la detección de problemáticas y oportunidades urbanas.

En segundo lugar, se estudian las dinámicas de desplazamiento para comprender posibles conflictos viales, flujos peatonales y vehiculares, así como, condiciones de accesibilidad. Para esto es importante realizar conteos peatonales y vehiculares para identificar puntos de conflicto, además, analizar recorridos cotidianos y como afectan las condiciones de seguridad y accesibilidad.

Por último, se deben traducir los hallazgos de las fases anteriores en criterios y decisiones de diseño que dan forma al boulevar pacificado y al parque como un sistema integrado de espacio público. Con el objetivo de lograr esto se deben formular criterios de diseño urbano y esquemas conceptuales de articulación espacial, realizar una zonificación del parque y la configuración del perfil del bulevar y, con todo esto, realizar el desarrollo del anteproyecto.

Como objetivo principal se tiene Contribuir a la consolidación del centro administrativo de Ciudad Cortés mediante el diseño de un bulevar pacificado y un parque barrial que mejoren la movilidad peatonal, fortalezca la cohesión social y garantice la seguridad peatonal.

1. Determinar las necesidades primordiales de la población que habitan el contexto de Ciudad Cortés mediante un diagnóstico urbano para la rehabilitación e incorporación de equipamiento social estratégico y rescate del espacio recreativo.

Actividades	Productos	Técnicas	Fuentes
- Hacer un diagnóstico urbano - Identificar de brechas espaciales. -Hacer levantamiento de campo -Aplicar encuestas -Observación directa. -Revisión documental y normativa. - Visitar el sitio	-Caracterización de la población -Problemáticas identificadas -Clasificación de vías existentes -Diagnóstico urbano	Entrevistas, mapas de diagnóstico (uso de suelo, equipamientos, espacio público),encuestas, SIG. Análisis de sitio, mapeos, observación, fotografías	residentes, visita de campo. INEC, MIDEPLAN, MIVAH. Sitio, Municipalidad de Osa y normativa

2. Identificar las dinámicas de movilidad motorizada y no motorizada en la comunidad de Ciudad Cortés para la identificación de problemas, oportunidades y estrategias que faciliten la propuesta de un sistema de movilidad pacificada y accesible.

Actividades	Productos	Técnicas	Fuentes
- Conteos peatonales y vehiculares. - Identificar puntos críticos - Analizar de recorridos cotidianos. - Evaluar de condiciones de seguridad y accesibilidad.	-Identificación de oportunidades y parámetros de diseño -Criterios de pacificación -Identificación de conflictos	Árbol de probles, Árbol de soluciones, Estudio de casos, Conteos en sitio, SIG, observación, entrevistas, observación directa, diagramas de movilidad, observación en distintos horarios	Diagnóstico urbano Investigación de casos de estudio. Conteos y observación. MOPT, Ley 7600, sitio, usuarios

3. Definir a nivel de anteproyecto un diseño urbano que integre el parque propuesto y un bulevar pacificado que potencie su función como centralidad urbana, mejore la percepción de seguridad y fortalezca la cohesión social mediante espacios públicos inclusivos, seguros y multifuncionales.

Actividades	Productos	Técnicas	Fuentes
- Formulación de criterios de diseño urbano. - Esquemas conceptuales de articulación espacial. - Zonificar del parque. - Configurar del perfil del boulevard. - Desarrollar el anteproyecto urbano -Definir paleta vegetal y materiales	-Ante proyecto de calles pacificadas -Anteproyecto de parque -Lineamientos de diseño	Diagramas conceptuales, esquemas espaciales y funcionales, matrices de criterios de diseño, referentes teóricos y urbano. herramientas BIM para modelado de escenarios	Entrevistas. literatura, manuales INVU, CPTED y resultados de la fase I y II

MARCO NORMATIVO

En esta sección, se examinarán las leyes, reglamentos y políticas vigentes a nivel local y nacional e internacional que influyen en la movilidad activa y sostenible. Se analizarán las normativas específicas que apoyan la implementación de infraestructuras para peatones y ciclistas, la integración de sistemas de transporte público y la pacificación vial.

REGLAMENTO	CAPÍTULO	ARTÍCULO
Ley 9976: Movilidad peatonal	Toda la ley	
Ley 9078: Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial	Capítulo II: Transporte Público. Capítulo VI: Peatones.	Artículo 44, Artículo 96, Artículo 97. Artículo 120, Artículo 131.
Ley 4240: Ley de Planificación Urbana	Sección 1, Capítulo II: Dirección de Urbanismo. Sección 2, Capítulo 4: Fraccionamiento y Urbanización. Capítulo 5: Mapa Oficial.	Artículo 7, Artículo 8. Artículo 32. Artículo 42, Artículo 44, Artículo 50
Ley 10126: Ley de comercio al aire libre	Capítulo II: De los cierres parciales o totales. Capitulo III: De los cierres permanentes	Artículo 4- Atribuciones municipales Artículo 8- Convenios con terceros Artículo 10- Prohibiciones

REGLAMENTO	CAPÍTULO	ARTÍCULO
Ley 7600: Ley de Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad	Capítulo II: Principios Fundamentales. Capítulo IV: Acceso al Espacio Físico.	Artículo 4. Artículo 41 Artículo 42.
Decreto ejecutivo 40864: Reglamento para el Cierre y Utilización de las Vías Públicas Terrestres	Capítulo II: De los cierres parciales o totales. Capitulo III: De los cierres permanentes	Artículo 12° - Análisis de la solicitud para cierre parcial o total de la vía. Artículo 13° - Cierre permanente de rutas nacionales. Artículo 15° - Análisis de la solicitud de cierre permanente.
Decreto ejecutivo 40864: Reglamento para el cierre y utilización de las vías públicas terrestres.	Capítulo I: Disposiciones Generales Capítulo II: De los cierres parciales o totales. Capítulo III: De los cierres permanentes Capítulo IV: De las utilizaciones de tramos de las vías pública	Artículo 2, 5, Artículo 7. Artículo 10, Artículo 12. Artículo 14, Artículo 15. Artículo 16, Artículo 17

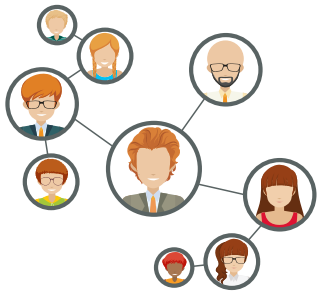
02

DIAGNÓSTICO URBANO

DIAGNÓSTICO SOCIO CULTURAL

La caracterización de la población es un elemento fundamental para comprender las dinámicas sociales y demográficas del área de estudio, ya que permite identificar las condiciones en las que se desarrolla la vida cotidiana de la comunidad. El análisis de la población facilita reconocer aspectos como la estructura por edades, la distribución de la población, las actividades económicas predominantes y otras características socioeconómicas que influyen en el uso y apropiación del territorio.





Caracterización de la población

Según los datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC, 2022), Puerto Cortés cuenta con una población aproximada de 9 496 personas y una distribución por género donde se encuentra una diferencia no mayor del 1% entre hombres y mujeres, como se puede observar en la figura 13. Además, se calcula que el distrito cuenta con una densidad poblacional de 41 personas por kilómetro cuadrado.

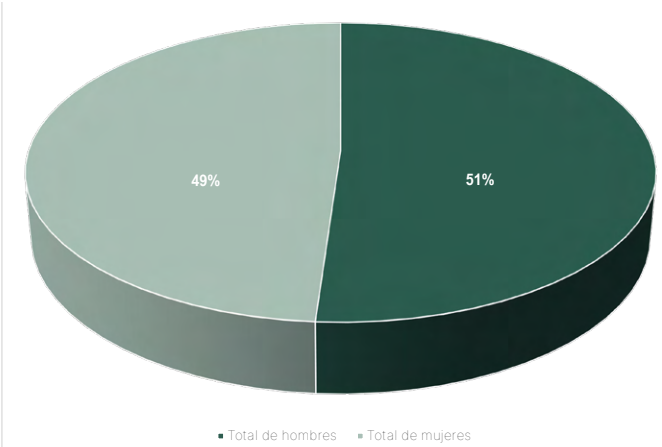


Figura 20. Distribución de la población por género . Fuente: Elaboración propia con datos del INEC,2022

Se identifica una población predominante entre los 15 y 64 años, en segundo lugar en encuentra la población adulta mayor y por último, está la población menor de 14 años. Esto se puede ver en la figura 14.

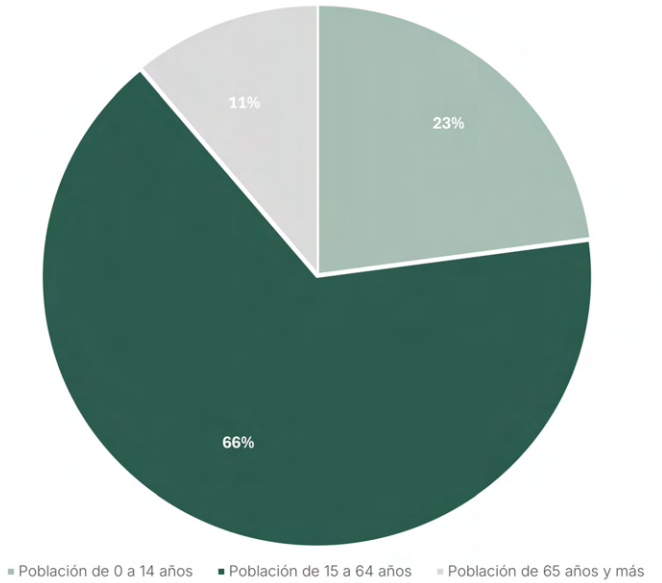


Figura 21. Distribución de la población por edad . Fuente: Elaboración propia con datos del INEC,2022

Se identifica que la población del distrito posee una educación promedio del 8.6 según los datos del INEC,2022 y el último censo realizado.

Además, se identifica que solamente el 19.6% de la población cuenta con educación superior y el 62.8% cuenta con educación secundaria.

El distrito de Puerto Cortés se ubica en el tercer lugar en cuanto a la proporción de población ocupada en el sector terciario, únicamente por detrás de los distritos de Bahía Ballena y Bahía Drake, los cuales presentan una mayor especialización en actividades turísticas. En contraste, Puerto Cortés destaca por albergar la cabecera cantonal, lo que influye en la diversificación de sus actividades económicas.

Además, en cuanto al sector primario se dedica a la agroindustria, en particular, a la palma, ganado y arroz, actividades que desarrollan importantes cooperativas o empresas.

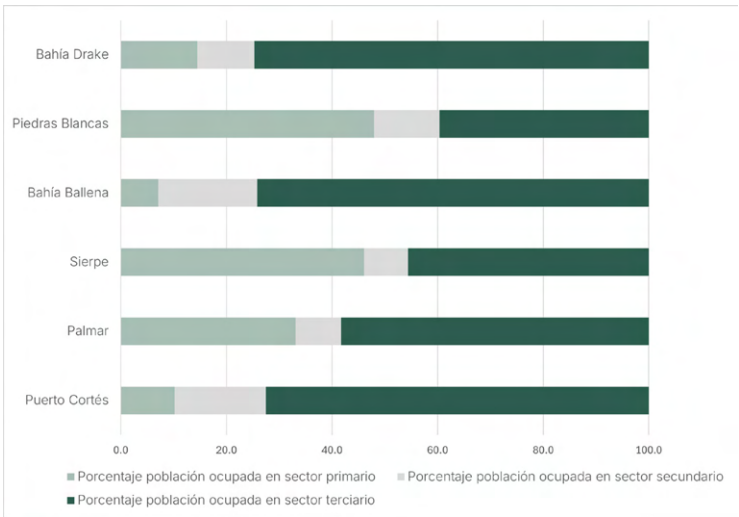


Figura 22. Distribución de la población por ocupación y distritos . Fuente: Elaboración propia con datos del INEC,2022

Seguridad

Según el Atlas de Incidencia de Delitos del Organismo de Investigación Judicial, 2024 el distrito de Puerto Cortés presenta una incidencia delictiva caracterizada principalmente por delitos contra la propiedad, como robos y hurtos. En contraste, los homicidios muestran una baja incidencia. Esta situación evidencia una problemática asociada a la seguridad cotidiana y la percepción del espacio público, lo cual influye directamente en la apropiación y uso del entorno urbano.

También se identifica una baja tasa de homicidios. Según el registro la Organización de Poder Judicial (OIJ) desde el enero del 2020 hasta marzo del 2026 solo se han presentado 5 homicidios.

Sin embargo, en la población existe una percepción de inSeguridad debido al consumo y venta de drogas, así como falta de iluminación en las noches y la escasa existencia de ojos en la calle en ciertas zonas como lo son el colegio y el costado de la municipalidad.

Tasa por tipo de delito, 2024. Tasa por cada 10mil habitantes

Delito	Cantidad
Asalto a persona	8.94
Asalto a vivienda	0
Asalto a edificación	0
Tacha de vehículo	0
Hurtos	53.64
Robo a edificación	0
Robo a vehículo	18.56
Robo a vivienda	3.72

Muy baja Baja

Figura 23. Delitos de Ciudad Cortés . Fuente: Elaboración propia con datos del OIJ

Cultura e identidad

La identidad sociocultural de Puerto Cortés se caracteriza por una estrecha relación entre la comunidad y el entorno natural, así como por dinámicas sociales propias de un contexto rural-costero. Las actividades productivas tradicionales, como la agricultura y la pesca, han configurado un estilo de vida basado en la cercanía comunitaria y el arraigo territorial. Asimismo, las manifestaciones culturales y el uso del espacio público como lugar de encuentro fortalecen el sentido de pertenencia.

No obstante, los procesos recientes de transformación territorial plantean desafíos en la conservación de esta identidad, lo cual resalta la importancia de integrar estos valores en las propuestas de intervención urbana.

Como parte del cantón de Osa, se Puerto Cortés se identifica con una cultura ecológica importante y es parte del Área de Conservación de Osa.

Además, el distrito posee influencia por parte de la cultura Brunca y las festividades relacionadas a las esferas precolombinas ubicadas en Palmar Sur y que se han convertido en un símbolo de todo el cantón.

El distrito cuenta con la Casa Cultura. Esta se encuentra a disposición de todos y se utiliza principalmente para realizar actividades culturales organizadas por la municipalidad, el Liceo Pacífico Sur. Además, el sitio esta a la disposición de los interesados para alquilarlo para eventos sociales y culturales privados.

En Ciudad Cortés existen grupos encargados de promover actividades culturales, así como el grupo de Casa Cultural mencionado anteriormente y otras tales como Casa de la Cultura de Osa, la Municipalidad de Osa, asociaciones de desarrollo locales y grupos artísticos como el Grupo Osa Danza y Proyección Folclórica. Se realizan festivales, ferias de emprendedores, bailes y exposiciones de arte indígena, así mismo destaca el grupo Bachillerato Internacional del Liceo Pacífico Sur, que realizan y participan de las actividades culturales de la comunidad.

Sin embargo, según la opinión de la comunidad, es necesario contar con más espacios culturales al aire libre. Es indispensable que sea de acceso universal y que permita a los jóvenes y adultos mayores convivir.



Figura 24. Fiesta de los diablitos . Fuente: minube



Figura 25. Inauguración del Parque de Ciudad Cortés . Fuente: Facebook, Fotografo Urbano

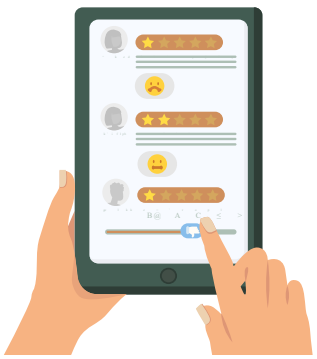

Figura 26. Festival del canalete. Fuente: Facebook, Festival del canalete

Opinión de la población

En esta sección se expone los resultados obtenidos a partir de la encuesta aplicada a la población del área de estudio, en el marco del proyecto "Bulevard de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas". Este instrumento permitió recopilar información relevante sobre las percepciones, hábitos de uso y necesidades de los habitantes en relación con el espacio público, la movilidad y las condiciones urbanas del sector.

El análisis de los datos obtenidos facilita la identificación de problemáticas, oportunidades y patrones de comportamiento que inciden directamente en la configuración y apropiación del entorno urbano. **Para obtener estos insumos se utilizó una muestra de**

108 personas



La mayor parte de la muestra se encuentra entre los 18 y 24 años y son estudiantes, trabajan en el sector público o trabajan en el sector privado.

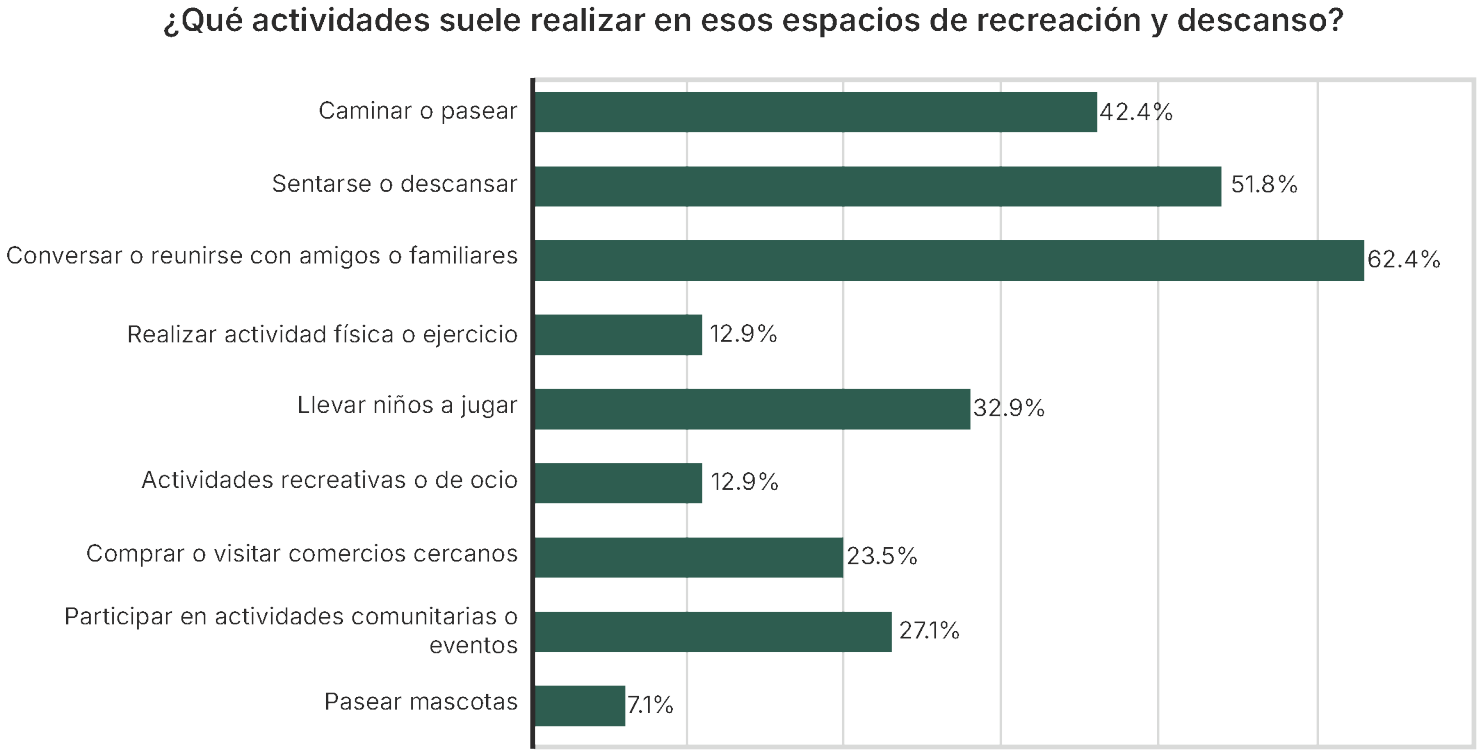


Figura 26. Actividades que realiza la población en espacios de recreación. Fuente: Elaboración propia

En cuanto a espacio público, se identifica que **el 63.5% de la muestra utiliza los parques o espacios recreativos de Ciudad Cortés al menos una vez a la semana,** mientras que el 15.3% nunca los utilizan.

Sin embargo, quienes utilizan estos espacios se consideran que no son adecuados para reunirse, descansar o recrearse.

Para ellos lo más importante es que los espacios sean adecuados para conversar o reunirse con amigos, sentarse y descansar y que les permitan dar caminatas.

Entre las características que se identifican como necesarios por parte de la muestra son:

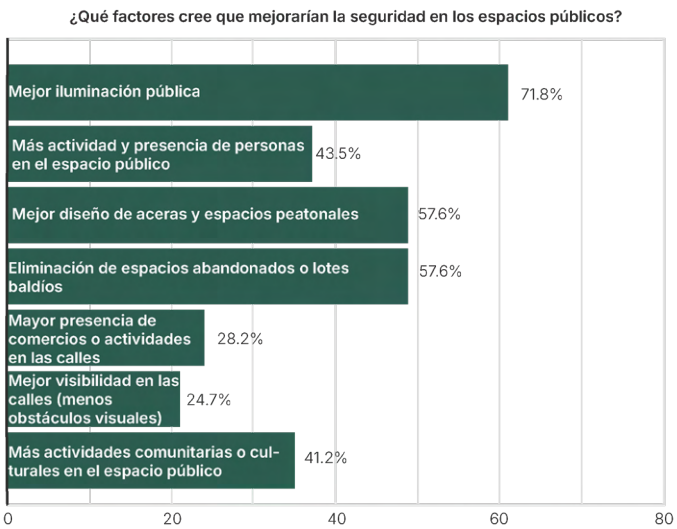


Figura 27. Factores que mejorarían la seguridad. Fuente: Elaboración propia

Para el tema de movilidad los encuestados utilizan principalmente el vehículo privado, luego la bicicleta y el transporte público y por último prefieren caminar. Además, la mayor parte de las personas no consideran que las aceras sean adecuadas y seguras para caminar, por lo que es útil contar con boulevard o calles de prioridad peatonal.

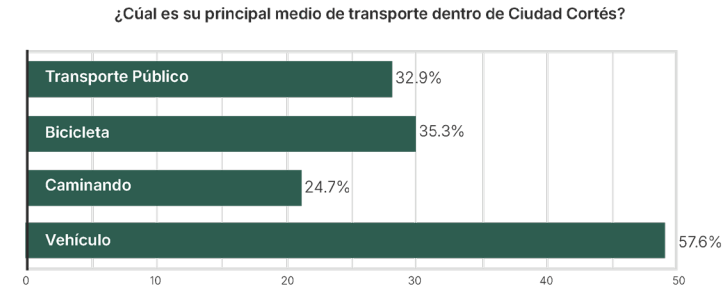


Figura 28. Principales medios de transporte. Fuente: Elaboración propia

Para ellos, hay factores que mejorarían el espacio público. Entre ellos, principalmente está mejorar la iluminación pública y el diseño de aceras y espacio público y eliminar espacios abandonados.

Por otra parte, en cuanto a accesibilidad, el 67.1% de las respuestas defienden que el la zona no es accesible para adultos mayores o personas con algún tipo de discapacidad.

Entre los obstáculos identificados para que esta población se desplace por la vía pública destaca la falta de aceras y rampas. En las zonas donde hay aceras es común que sea utilizada por ciclistas, falta de iluminación.

DIAGNÓSTICO FÍSICO - ESPACIAL

Este análisis facilita la identificación de las condiciones actuales del área de estudio, según lo solicitados por la Municipalidad de Osa, así como de sus principales potencialidades y limitaciones, lo que permite comprender la forma en que el espacio se estructura y es utilizado por la población, sirviendo como base para la formulación de propuestas de intervención urbana.

Ubicación

El área de estudio se localiza en el cantón de Osa, Costa Rica, específicamente en el distrito de Puerto Cortés, en la comunidad de Ciudad Cortés. En este sector se concentran las principales instituciones públicas del cantón, como la Municipalidad de Osa, el colegio Liceo Pacífico Sur, los Tribunales de Osa y el Hospital Tomás Casas.

La zona de estudio se sitúa sobre la ruta Transversal 3, frente a la fachada principal del Liceo Pacífico Sur y de la Municipalidad de Osa, e incluye la calle lateral contigua al edificio municipal y la calle frente a la fachada fincipal a los tribunes.

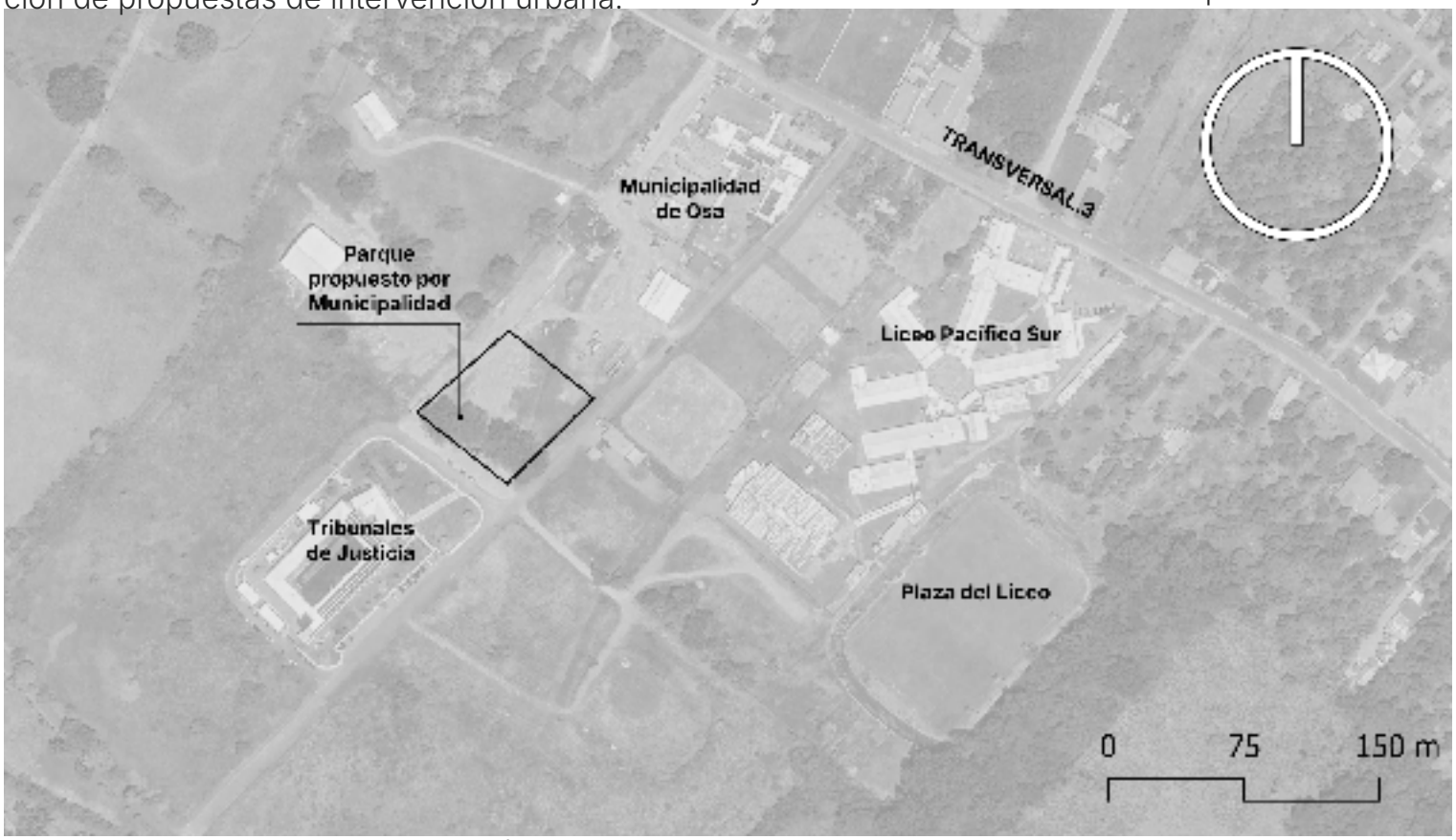


Figura 29. Zona de estudio micro. Fuente: Elaboración propia

Historia del distrito

El cantón de Osa nace con Buenos Aires como cabecera. Estaba formado por distritos de Buenos Aires como cabecera, Térraba, Cabagra, Boruca, El Pozo (Puerto Cortés)y Santo Domingo de Golfo Dulce (Puerto Jiménez).

Debido a problemas de administración territorial dadas las largas distancias, los problemas de comunicación y las dificultades viales inciden en la división de los cantones de Osa y Buenos Aires por petición de vecinos de Puerto Cortés, distrito que en la actualidad es la cabecera del Cantón. Sin embargo, el centro original del cantón tuvo que ser desplazado, así lo explica INVU,2021

> Geográficamente, el distrito se encuentra en la desembocadura del Río Grande de Térraba, a aproximadamente 10 km de la costa del Océano Pacífico. Debido a esto, las fuertes lluvias y huracanes han provocado inundaciones en las zonas más cercanas al río, por lo que el centro de la ciudad fue desplazado a zonas más altas, al norte de la misma, a partir del año 2000.p.66

Por esta razón, es que en la actualidad, las instituciones públicas se han trasladado y poco a poco se ha ido consolidando una nueva centralidad. A pesar de la reticencia, las autoridades ya empezaron el traslado de los servicios, así que Ciudad Cortés poco a poco se convierte en un pueblo fantasma. Desde el año pasado la Municipalidad está a tres kilómetros del viejo poblado y en ese proceso se encuentra el nuevo hospital de Osa. (Loaiza,2006)



Figura 30. Crecimiento urbano a través de los años.
Fuente: Elaboración propia con datos del SNIT

ZONA DE ESTUDIO MACRO

Previo al análisis de la zona específica de intervención, se estudian las condiciones generales del área de estudio, con el propósito de comprender los factores que influyen en su selección, así como sus características urbanas relevantes. En este sentido, el área delimitada se define a partir de la diversidad de usos de suelo y la presencia de distintos tipos de quipamiento, lo cual evidencia su papel como sector dinámico dentro de la estructura urbana.



Figura 31. Mapa de contexto macro de Ciudad Cortés. Fuente: Elaboración propia


Nacional Primaria 34
Hospital Tomás Casa
Pacífica Fernández Oreamuno
Municipalidad de Osa
Liceo Pacífico Sur
Tribunales de Justicia
Transversal 3
Ruta Nacional Secundaria
Costanera Sur
Escuela Valle del Diquis
INA
Estadio Municipal
Parroquía
Gimnasio Municipal
Cementerio
Parque Central
Río Terraba
Puerto Cortés
Río Grande de Térraba
55
0
250
500 m

Aspectos bioclimáticos

Los aspectos bioclimáticos de Ciudad Cortés, en el cantón de Osa, están determinados por las condiciones climáticas propias del Pacífico Sur de Costa Rica y por su localización en una llanura cercana al Río Grande de Térraba. Por su ubicación pertenece a la subregión PS2 que se caracteriza por tener un clima lluvioso con influencia monzónica.

En el caso del Ciudad Cortés, al pertenecer a la zona baja de la región Brunca. Esta zona se caracteriza por la intensidad de las lluvias que se encuentran entre los 2500 hasta los 6000 mm por año. En los meses de octubre y setiembre es cuando se da mayor proporción de precipitaciones, mientras que el periodo seco está entre diciembre y marzo, siendo marzo el periodo con mayores temperaturas.

La temperatura promedio es de 27.6°C y cuenta con una humedad relativa entre el 80% y 90% como promedio anual. Entre abril y noviembre es cuando se presenta la mayor humedad en la zona.

Como consecuencia de irregularidades geográficas en la zona de estudio provoca que se dé una particularidad climática donde la época seca es favorable y corta mientras que en la época lluviosa se dan condiciones muy intensas y haya tendencia a inundaciones, especialmente con la presencia del Río Térraba y sus ramales.



Figura 32. Inundaciones de Osa. Fuente: ElObservador

Temperaturas

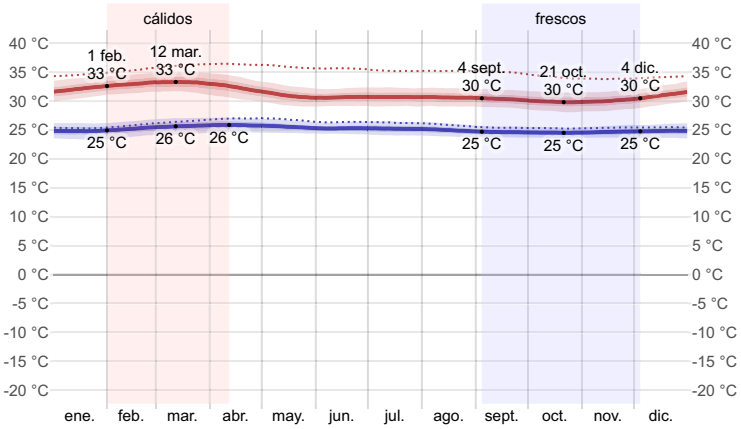


Figura 33. Temperatura promedio Ciudad Cortés. Fuente: Weather Spark

Lluvias

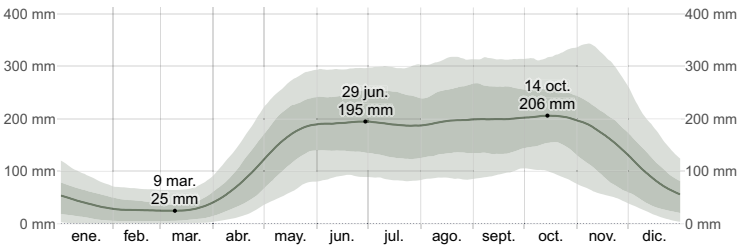


Figura 34. Promedio de lluvias en Ciudad Cortés. Fuente: Weather Spark

Humedad

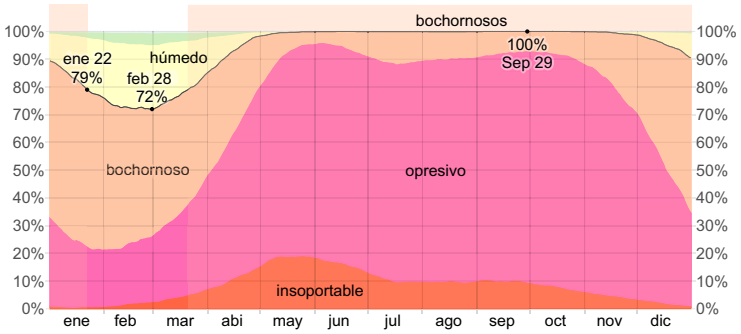


Figura 35. humedad anual en Ciudad Cortés. Fuente: Weather Spark

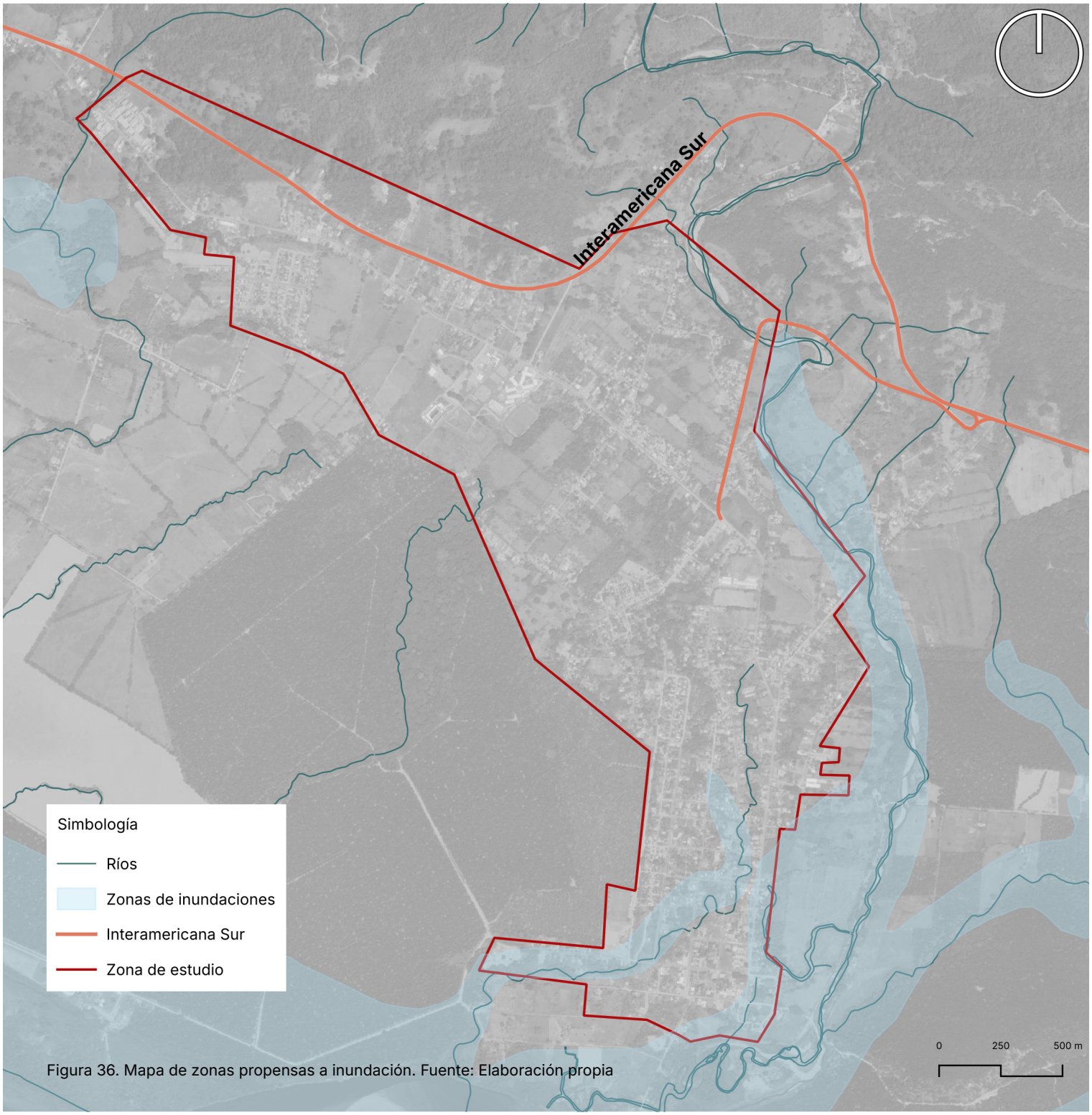


Figura 36. Mapa de zonas propensas a inundación. Fuente: Elaboración propia

Cobertura vegetal

La vegetación de Ciudad Cortés corresponde principalmente a ecosistemas de bosque tropical muy húmedo de llanura, acompañados por manglares, vegetación de humedales y coberturas secundarias asociadas a actividades agrícolas. Esta diversidad vegetal está directamente relacionada con el clima cálido, la alta precipitación y la presencia de ríos y zonas inundables en el territorio.

Predomina la vegetación del bosque tropical muy húmedo. Este tipo de vegetación es muy diversa y se relaciona con el clima cálido y con las abundantes lluvias que presenta la zona. No se identifican zonas de conservación.

Específicamente en la zona de estudio no se identifica vegetación abundante de gran escala, lo cual se puede apreciar en las siguientes imágenes, así como en la Figura 33 donde se muestra la densidad de la vegetación de pequeña y gran escala.

Vegetación existente



Figura 37. Vegetación existente. Fuente: Google Earth



Figura 38. Vegetación existente. Fuente: Google Earth



Figura 39. Vegetación existente. Fuente: Google Earth



Figura 40. Vegetación existente. Fuente: Google Earth

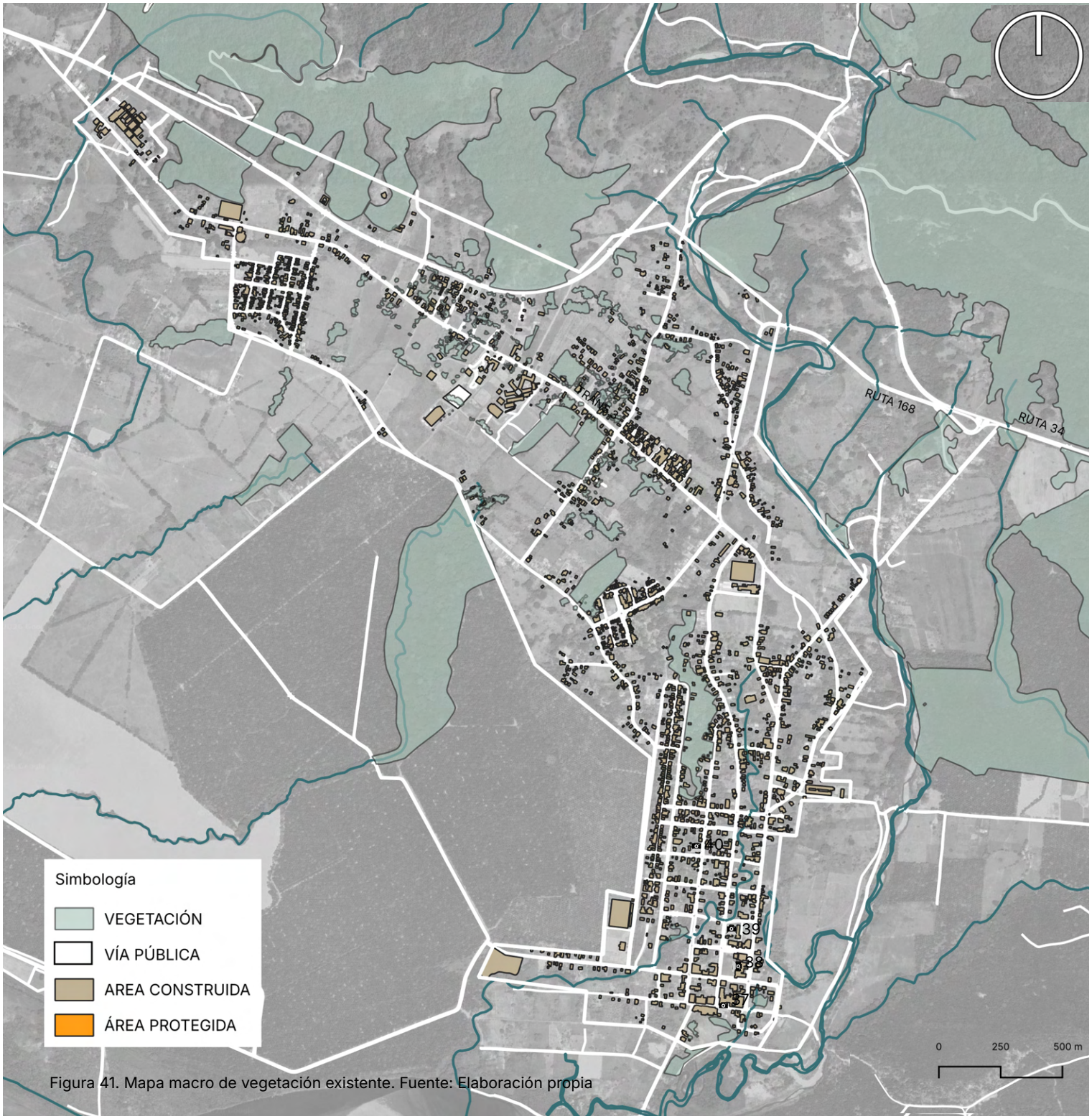


Figura 41. Mapa macro de vegetación existente. Fuente: Elaboración propia

Transporte público

El transporte público constituye un elemento fundamental dentro del sistema de movilidad urbana, ya que permite el desplazamiento de la población de manera accesible y colectiva, facilitando la conexión entre los distintos sectores de la ciudad y los servicios básicos. En centros urbanos como Ciudad Cortés, el transporte público cumple un papel importante en la articulación territorial, al vincular el distrito con otras comunidades del cantón de Osa y con las principales rutas regionales.

El transporte público en Ciudad Cortés, se basa principalmente en autobuses interurbanos, siendo Tracopa la empresa principal para viajes a San José y Pérez Zeledón. También hay rutas a Quepos y conexiones locales con Transportes Térraba hacia Dominical.

Para entender el sistema de transporte se muestran los horarios de las rutas que circulan en la zona de estudio, sin embargo, no se contemplan los horarios de los buses de Tracopa debido a que estos varian según el destino y solo se detienen en la parada autorizada por la compañía. Cabe resaltar que todas las compañías siguen el mismo circuito de ruta.



Figura 42. Parada en parque de Ciudad Cortés. Fuente: GoogleEarth

Horarios de autobús

Palmar - Dominal

06:00am - 07:45am - 09:45am - 11: 15am

12:45md - 02:15pm - 04:45pm

Ciudad Cortés - Ciudad Neily

04:45am - 05:30am - 07:30am

Ciudad Neily - Dominical

04:30am - 06:00am - 08:00am - 09:30am

11:00pm - 12:30md - 03:00pm

Ciudad Neily - Ciudad Cortés

05:15am - 04:30pm - 05:45pm



Figura 43. Parada frentea municipalidad. Fuente: Elaboración propia

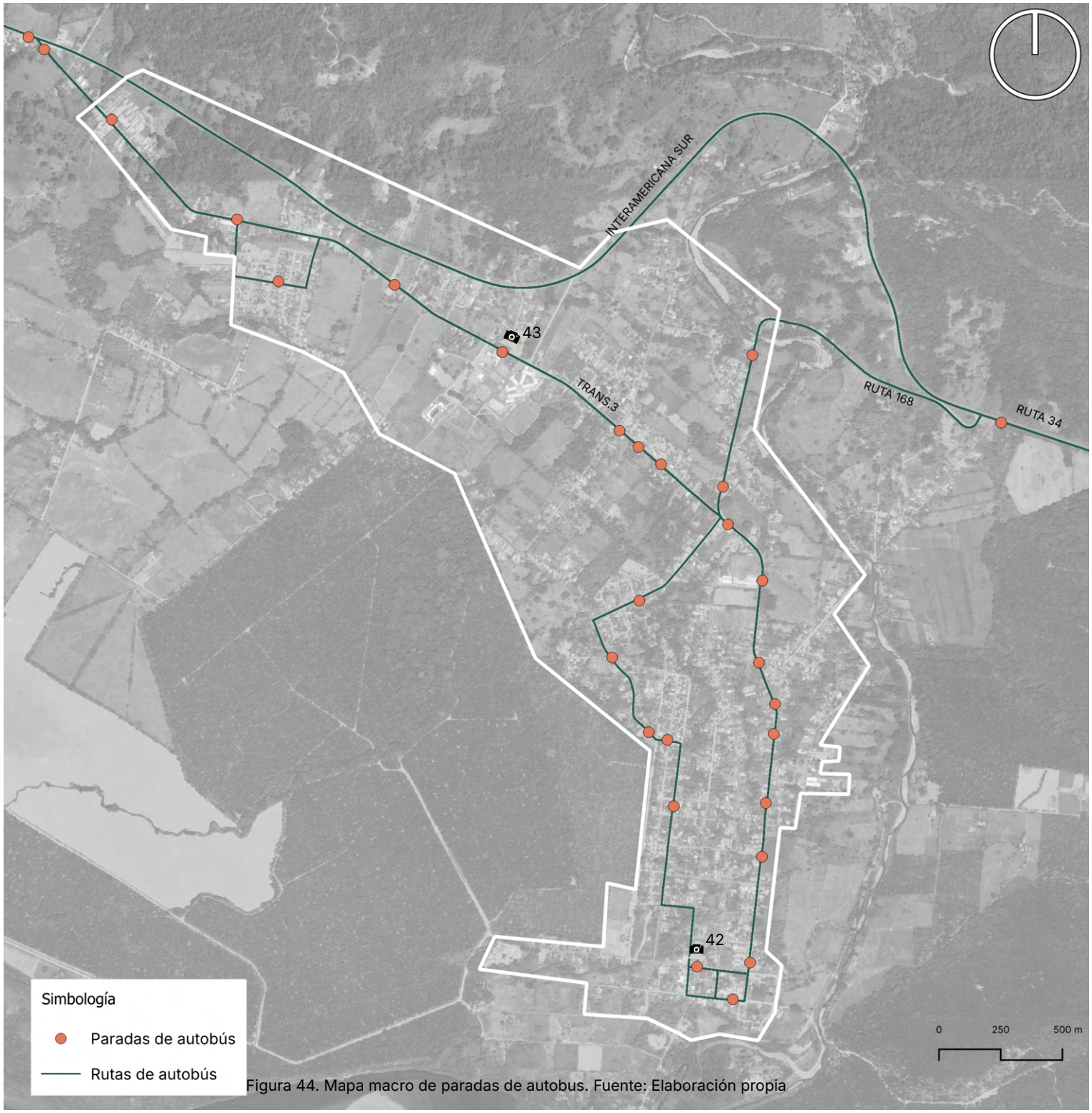


Figura 44. Mapa macro de paradas de autobus. Fuente: Elaboración propia

Clasificación de vías

En Costa Rica, la red vial se clasifica según su función en vías primarias, secundarias y terciarias, las cuales responden a distintos niveles de movilidad y jerarquía dentro del territorio.

Las vías primarias cumplen un rol estructurante al conectar regiones, mientras que las secundarias distribuyen el flujo vehicular y las terciarias facilitan el acceso local. Asimismo, la red vial se divide administrativamente en red nacional y cantonal, lo cual influye en su gestión y mantenimiento. Esta clasificación permite comprender la dinámica de movilidad y su relación con el espacio urbano.

Por uso y clasificación destaca la ruta nacional 34, también conocida como Costanera Sur, sigue la ruta nacional secundaria 168 y en tercer lugar, la Transversal 3. En conjunto, las tres vías dan acceso a la centralidad de Ciudad Cortés y a las principales instituciones públicas del distrito.



Figura 46. Vía Nacional Costanera Sur. Fuente: GoogleEarth


Figura 47. Vía Terciaria. Fuente: Elaboración propia


Figura 45. Via Municipal, Transveral 3. Fuente: Elaboración propia

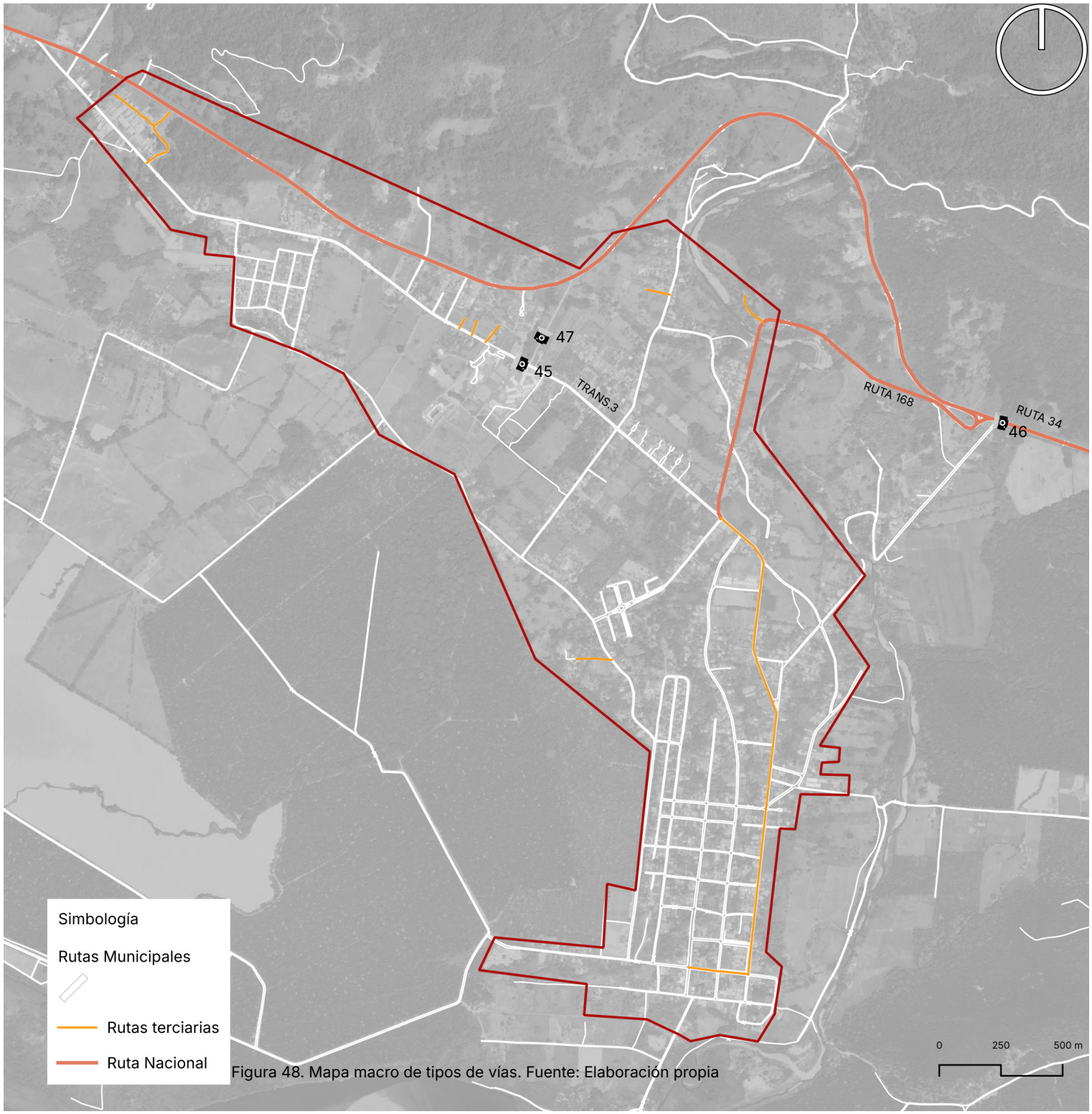


Figura 48. Mapa macro de tipos de vías. Fuente: Elaboración propia

Equipamiento

Esta evaluación permite comprender la distribución de los servicios urbanos, su nivel de cobertura y su relación con las dinámicas de movilidad y uso del espacio, constituyendose como un elemento clave para la identificación de centralidades y posibles déficits en el área de estudio.

En cuanto a la localización y distribución del equipamiento en el área de estudio, se identifica una disposición dispersa a lo largo del territorio. No obstante, se observa una tendencia de concentrantión del equipamiento institucional, y de salud hacia el sector norte, mientras que el equipamiento de servicios, comercio, recreación, cultural y religioso se localiza principalmente en el sector sur. Por su parte, el equipamiento educativo se encuentra distribuido de manera dispersa en el territorio.

Asimismo, se evidencia una relación directa entre el equipamiento institucional , de salud y educativo con la Transversal 3, lo que contribuye a la formación de un nodo o centralidad urbana. Este nodo se encuentra a partir de la proximidad entre instituciones como la Municipalidad de Osa, los Tribunales de Justicia y el Liceo Pacífico Sur.

En relación con el comercio, este se ubica mayoritariamente en la zona residencial; sin embargo, en las áreas en las zonas cercanas a equipamientos institucionales y de salud se identifica un déficit en la oferta comercial, lo que limita la activación del espacio público en estos sectores.

Por otra parte, aunque en la zona residencial existe equipamiento destinado a la recreación y el deporte, las condiciones viales no son favorables para peatones, personas con movilidad reducida ni para el uso de medios de transporte no motorizados. Además, varios de estos requieren mantenimiento, ya que se encuentran en un estado regular, con excepción del parque recientemente inaugurado de Ciudad Cortés.



Figura 49. Estadio Municipal. Fuente: GoogleEarth

Sin embargo, estos espacios presentan un bajo nivel de uso y no logran consolidarse como generadores de vida urbana, debido a su carácter aislado y a la ausencia de actividades complementarias en su entorno.

Finalmente, la dispersión del equipamiento y su funcionamiento en horarios específicos contribuyen a la percepción de inseguridad, ya que disminuye la presencia constante de usuarios en el espacio público, reduciendo así las condiciones de vigilancia natural.


Figura 50. Zonas sin equipamiento. Fuente: GoogleEarth

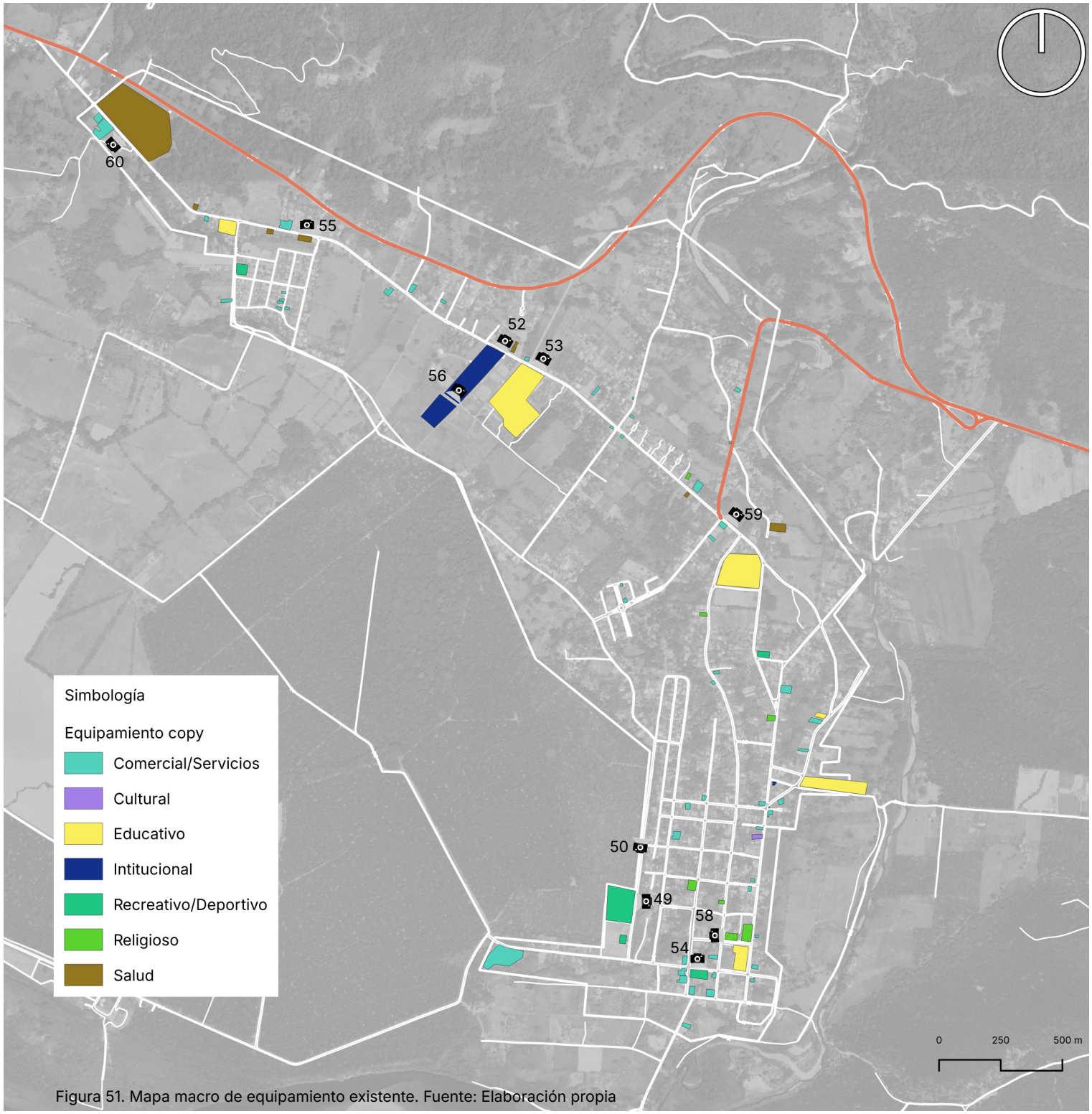


Figura 51. Mapa macro de equipamiento existente. Fuente: Elaboración propia

Referencias visuales de equipamiento



Figura 52. Municipalidad. Fuente: Elaboración propia



Figura 53. Colegio. Fuente: Elaboración propia


Figura 54. Parque. Fuente: GoogleEarth


Figura 55. Escuela Ojo de Agua. Fuente: GoogleEarth



Figura 56. Tribunales de justicia. Fuente:GoogleEarth


Figura 58. Parroquia. Fuente:GoogleEarth


Figura 59. Minisuper. Fuente:GoogleEarth


Figura 60. Hospital Tomás Casas. Fuente:Elaboración propia

Análisis peatonal y vehícular

Se desarrolla un análisis peatonal y vehicular realizado en la Transversal 3, identificada como una de las principales vías de conexión dentro del área de estudio, debido a su función articuladora entre la mayoría de instituciones públicas del sector. Esta condición la convierte en un corredor estratégico, caracterizado por una alta concentración de flujos tanto peatonales como de distintos medios automotores.

Con el fin de comprender la dinámica de movilidad en este eje, se llevó a cabo un conteo sistemático en tres días diferentes de la semana y en distintos horarios, registrando durante intervalos de una hora la cantidad y tipo de usuarios que transitan por la vía. Este ejercicio permitió obtener información cuantitativa sobre la intensidad y composición del flujo, diferenciando entre peatones, transporte motorizado y otros medios de desplazamiento.

El análisis de estos datos permite evidenciar patrones de uso, niveles de demanda y posibles conflictos entre los distintos actores viales.

En este caso, se evidencia una fuerte tendencia al uso de automoteres como medio de transporte, especialmente vehículos privados. Por otra parte, se muestra una menor cantidad de peatones presentes en la zona.

DOMINGO 09:00a.m - 10:00p.m

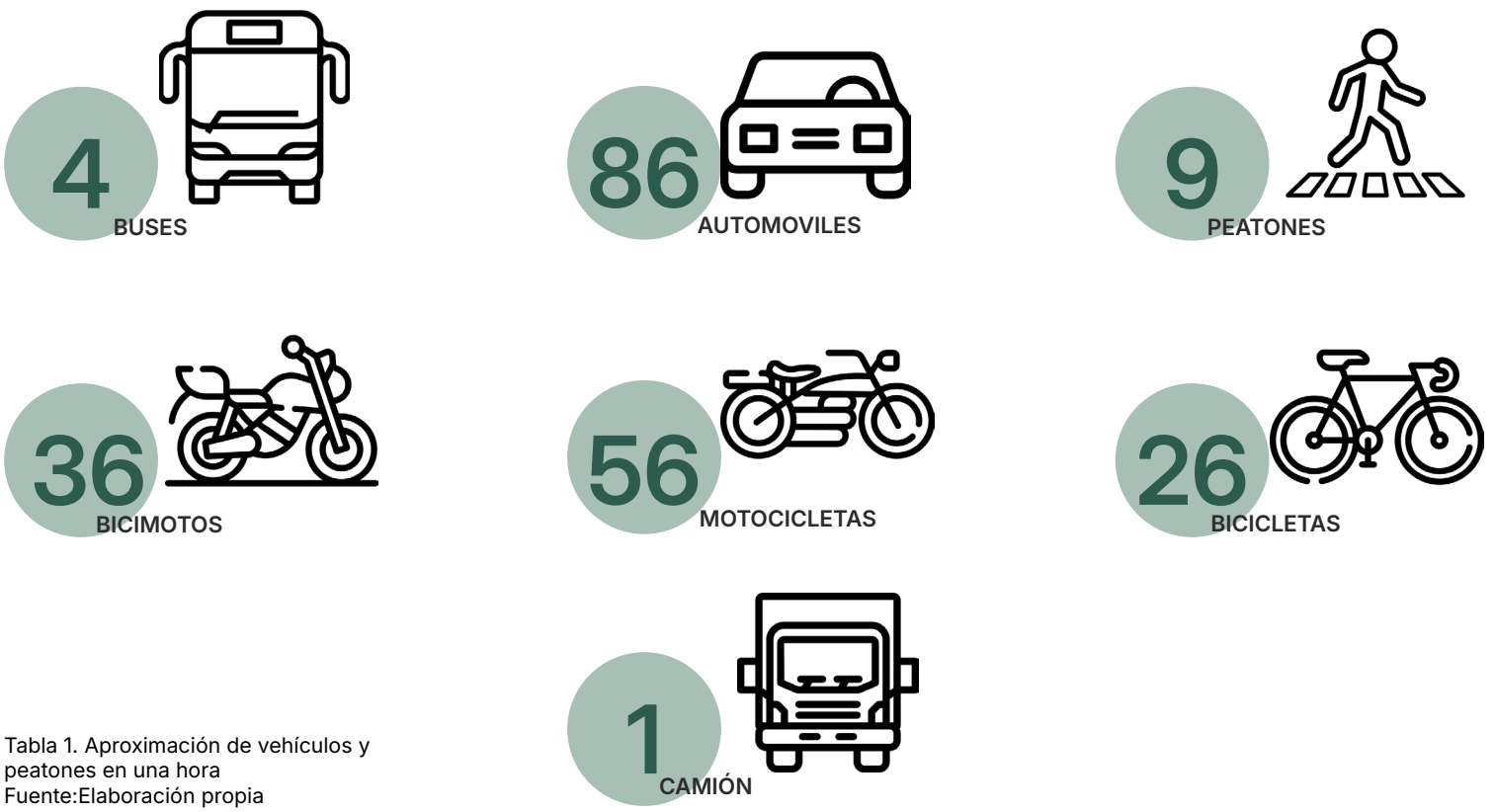


Tabla 1. Aproximación de vehículos y peatones en una hora
Fuente:Elaboración propia

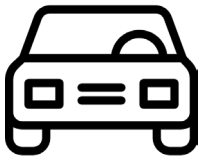
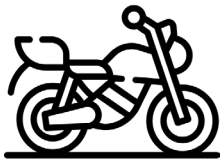
JUEVES 04:30p.m - 05:30p.m	
5 BUSES 	220 AUTOMOVILES 
31 PEATONES 	23 BICIMOTOS 
98 MOTOCICLETAS 	36 BICICLETAS 
7 CAMIÓN 	

Tabla 2. Aproximación de vehículos y peatones en una hora
Fuente:Elaboración propia

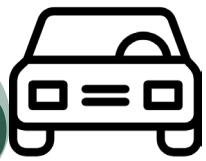
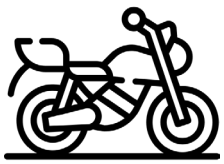
MARTES 05:30p.m - 06:30p.m	
6 BUSES 	150 AUTOMOVILES 
56 PEATONES 	0 BICIMOTOS 
110 MOTOCICLETAS 	34 BICICLETAS 
3 CAMIÓN 	

Tabla 3. Aproximación de vehículos y peatones en una hora
Fuente:Elaboración propia

Seguridad urbana

Este estudio permite reconocer no solo las condiciones fisico espaciales, sino también las dinámicas de uso y los riesgos asociados para los distintos usuarios, especialmente peatones.

Para realizar este análisis se identifican las condiciones de seguridad vial, diseño del espacio público y la percepción del usuario.

Según la observación directa del sitio, se evidencia un alto volumen de vehículos privados, acompañado de la ausencia de semáforos y una limitada presencia de señalización tanto vertical como horizontal. A pesar de la existencia de aceras en algunos tramos (ver figura 53), estas se localizan unicamente en un lado de la vía y, en muchos casos, no se encuentran en condiciones óptimas, Además, no presentan el ancho adecuado para garantizar un tránsito peatonal seguro. Por otra parte, no se identifican ciclovías, lo que genera conflictos entre peatones, ciclistas y vehículos.



Figura 60. Transversal 3. Fuente:Elaboración propia

En cuanto a la iluminación urbana, la zona cuenta con luminarias de gran altura, sin embargo, estas se disponen de forma dispersa, aproximadamente cada 70 metros en áreas de relevancia institucional y cada 100 metros en zonas residenciales. En vías terciarias, la iluminación es aún más limitada, con mayores distancias entre luminarias o, en algunos casos, inexistente.



Figura 61. Vía Terciaria. Fuente:Elaboración propia

Así mismo, se identifican lotes vacíos o en condición de abandono, así como tramos viales colindantes con áreas agrícolas. Estas condiciones, sumadas a la deficientes iluminación, incrementan la percepción de inseguridad por parte de la población. En este sentido, las calles con mayor volumen vehícular o aquellas próximas a estos lotes son percibidas como más inseguras.

Por otro lado, si bien existen comercios y servicios en la planta baja, estos se encuentran dispersos y sin una continuidad que favorezca al espacio público. Adicionalmente, los equipamientos institucionales y de salud se concentran en una misma vía, lo que genera una temporali-

dad de uso limitada y contribuye a la disminución de la actividad urbana en determinados horarios.

Finalmente, según los resultados de la encuesta aplicada para evaluar la percepción de seguridad, la población identifica como el punto más inseguro el sector contiguo a la municipalidad, debido a la audencia de aceras, la falta de iluminación a escala peatonal y la presencia de lotes vacío. En segundo lugar, se señala la Transveral 3, donde factores como el alto volumen vehícular, la escasa selalización vertical y horizontal, así como la ausencia de cruces seguros y aceras, refuerzan esta percepción

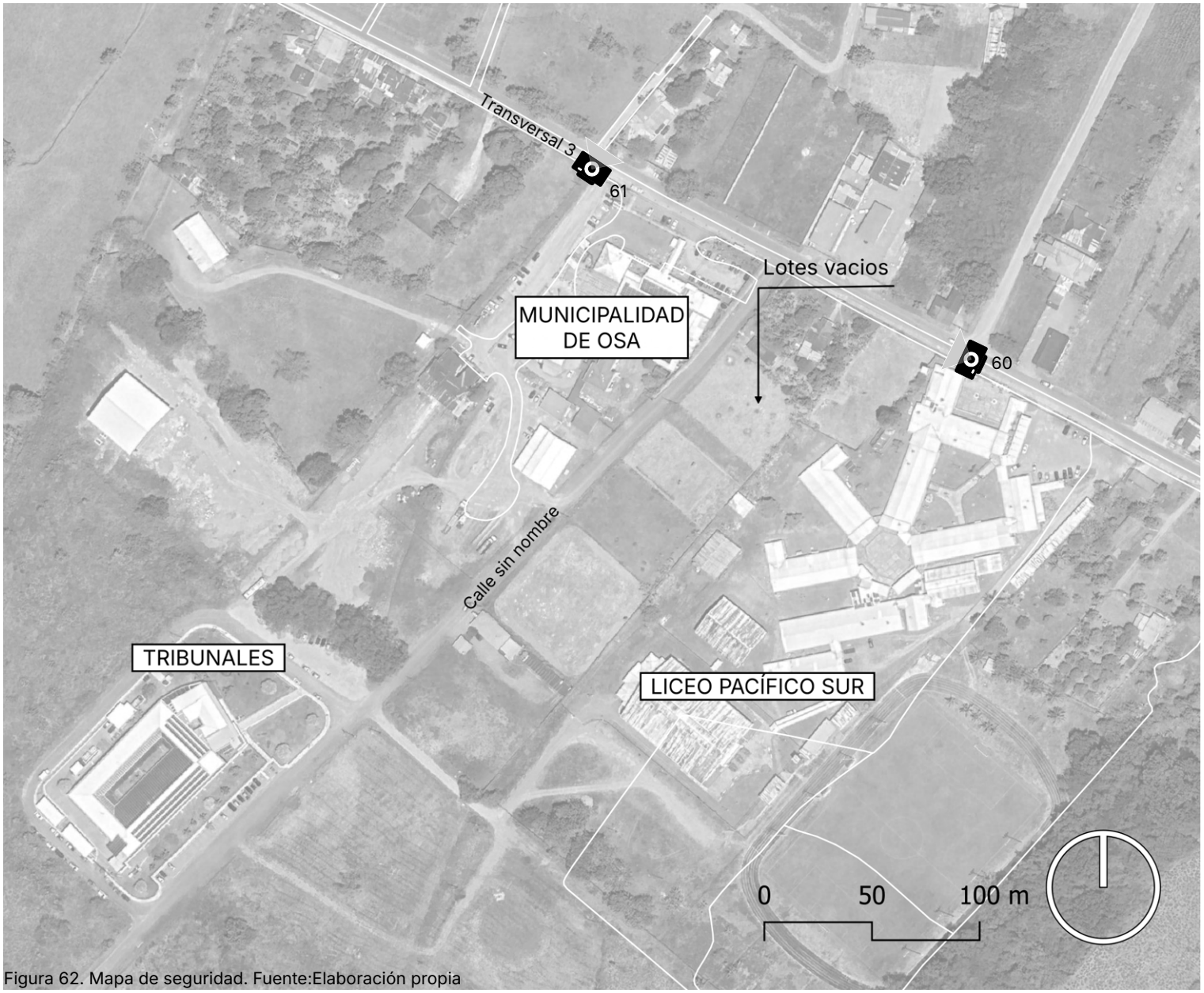


Figura 62. Mapa de seguridad. Fuente:Elaboración propia

Accesibilidad

La evaluación de la accesibilidad perminite analizar las condiciones de conectividad y desplazamiento dentro del área de estudio, considerando la calidad de la infraestructura peatonal, la inclusión de todos los usuarios y la existencia de barreras físicas que afectan la movilidad cotividad cotidiana.

Al examinar la accesibilidad peatonal, se observa que la mayor parte de las aceras no son continuas y se encuentran de un solo lado de la vía, lo que limita el flujo y obliga a los peatones a desplazarse en condiciones incomodas. Además, su ancho es insuficientes para permitir el paso simultaneo de dos personas y no rsulta adecuado para personas en sillas de ruedas. Las aceras presentan desniveles, grietas y un estado general que puede clasificarse como regular o malo, mientras que algunos postes existentes constituyen obstaculos adicionales que interfieren con la circulación. Aunque la materialidad de cemento cepillado contribuye a prevenir resbalones, la falta de mantenimiento y las condiciones climáticas generan superficies que pueden volverse peligrosas, y la ausencia de losas fototáctiles limita la movilidad de personas con discapacidad visual.

Estas limitaciones se ven complementadas por la escasa disponibilidad de cruces peatonales sedguros y estratégicos, ya que los existentes no etsán bien señalizados ni ubicados en los puntos donde los peatones efectivamente cruzan la calle. La inexistencia de semáforos incrementa los conflictos entre peatones y vehículos, en este caso se le está dando prioridad de tránsito al automotor sobre la seguridad peatonal con lo que aumenta el riesgo de accidentes.

Asimismo, la accesibilidad universal presenta deficiencias importantes. Aunque existen rampas, estas requieren mantenimiento y no cumplen completamente su función, mientras que las superficies disponibles no son adecuadas para adultos mayores o personas con discapacidad. La falta de señalización preventiva y un diseño poco apropiado para este grupo de usuarios agravan las dificultades de movilidad, reduciendo la autonomía y seguridad de quienes necesitan un entorno inclusivo.

Sin embargo, la conectividad hacia el equipamiento no se encuentra limitada, ya que la mayoría de los servicios se ubican a no más de minutos caminando, no obstante, la falta de rutas peatonales adecuadas dificulta el acceso. Esta situación refleja de manera particular en la Transversal 3, considerada la vía municipal principal, donde el tránsito peatonal se ve restringido y las paradas paradas de transporte público no siempre brindan protección frente a la lluvia, lo que reduc la comodidad de los usuarios.

Si bien no se identifican barreras físicas más álla que las aceras en mal estado y el alto flujo vehícular en calles como la Transversal 3, las condiciones de confort son insuficientes. La sombra es escasa y las estructuras existentes no proporcionan resguardo suficiente frente al sol o la lluvia, mientras que el mobiliario urbano resulta limitado, especialmente para adultos mayores, lo que disminuye la calidad de la experiencia peatonal.

En conjunto, estas condiciones reflejan limitaciones importantes en la accesibilidad del área de estudio, evidenciando que tanto la seguridad como la comodiad de los usuarios se ven afectadas.

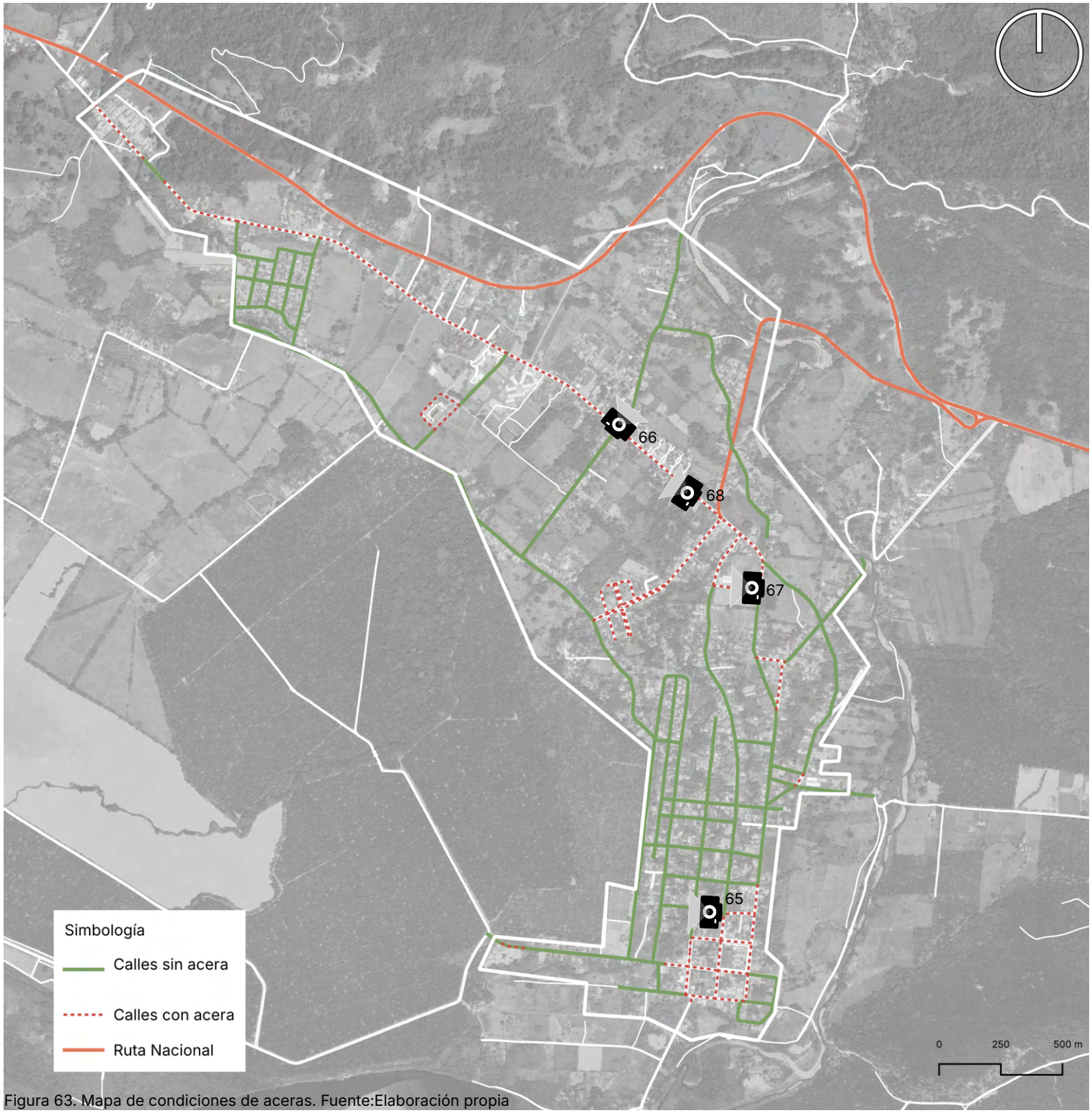


Figura 63. Mapa de condiciones de aceras. Fuente:Elaboración propia

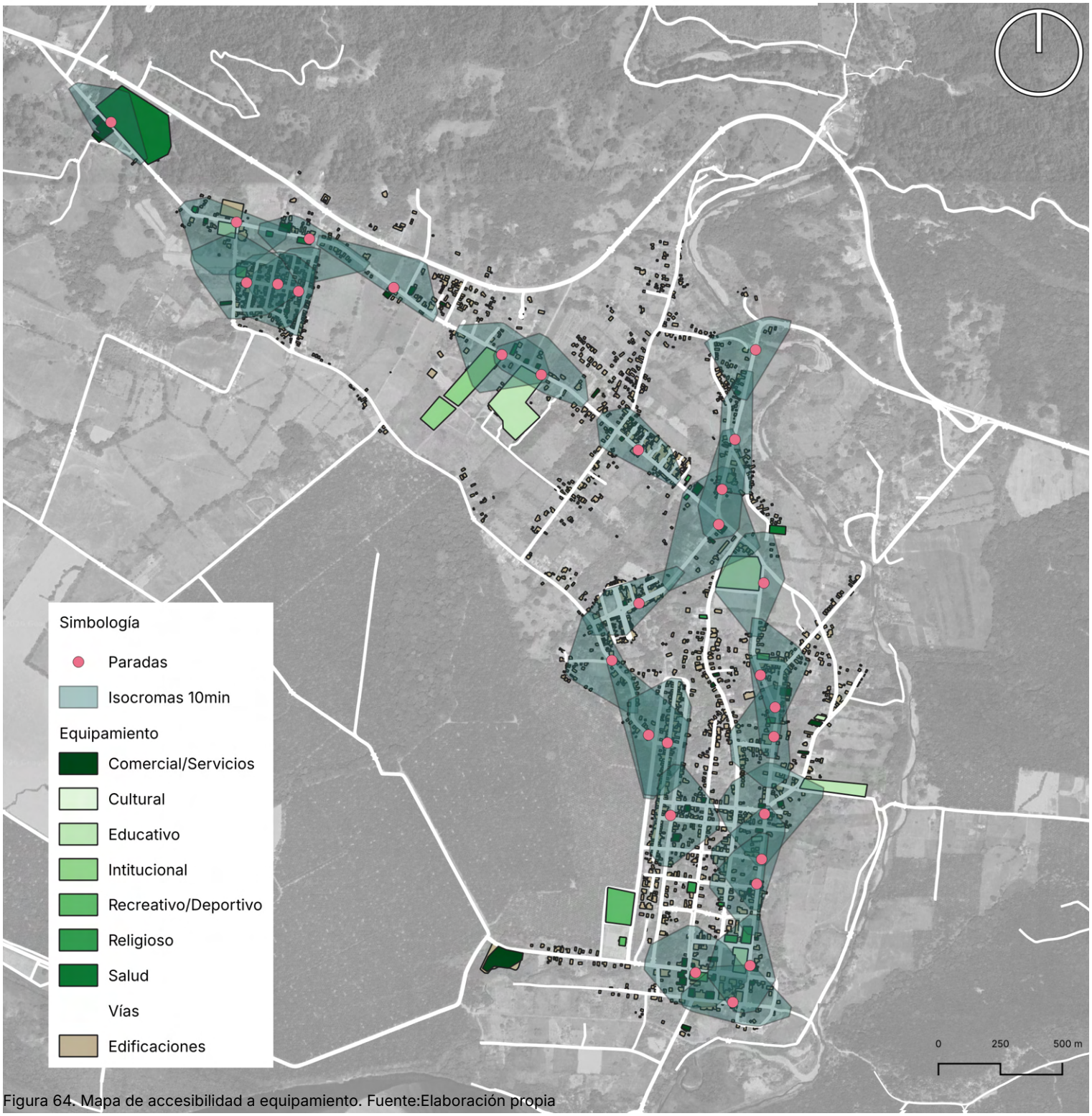


Figura 64. Mapa de accesibilidad a equipamiento. Fuente:Elaboración propia

Levantamiento de aceras



Figura 65. Zona sin acera, via municipal. Fuente: GoogleEarth



Figura 66. Zona sin acera, via terciaria. Fuente: GoogleEarth



Figura 67. Zona con acera, via municipal. Fuente: GoogleEarth



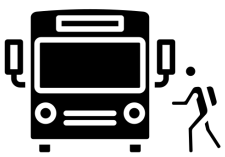
Figura 68. Zona con acera, via municipal. Fuente: GoogleEarth

SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

MOVILIDAD



La T ransveral 3 y la calle 1 se consolidan como los principales ejes de conexión entre la zona residencial y los equipamientos institucionales, de salud y educacción. Así mismo, se vinculan con rutas nacionales que permiten la articulación del área de estudio con otros distritos y centros urbanos del cantón, por lo que destaca su valor estratégico dentro del sistema vial. Debido a su alto flujo vehícular, surge la oportunidad de implementar intervenciones que equilibren la movilidad y mejorar las condiciones de seguridad y experiencia para el peatón.



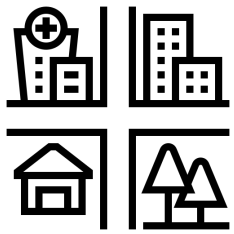
El sistema de transporte público configura un anillo que brinda cobertura al área residencial, constituyendo una base importante de conectividad. Sin embargo, existe potencial para fortalecer la experiencia del usuario mediante la mejora de aceras y paradas de autobus, con lo que se promueve un acceso más seguro, cómodo y eficiente.

ACCESIBILIDAD

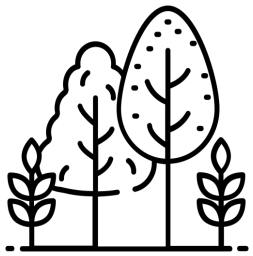


Se identifican oportunidades de mejora en la infraestructura peatonal, particularmente en aceras, rampas y señalización vertical y horizontal. Su optimización permitiría fortalecer la accesibilidad universal , la seguridad vial y la calidad del espacio público.

TRAMA URBANA



Se identican vacíos urbanos a lo largo del área de estudio, que, según la población, presentan condiciones de inseguidad. No obstante, representan una oportunidad para su reativación y promover el uso público y la apropiación comunitaria



Limitada presencia vegetación, lo que influye en las condiciones de confort térmico y en la protección frente a factores climáticos como el sol y la lluvia, de manera que afecta la experiencia peatonal. Esta condición abre la posibilidad de incorporar estrategias de infraestructura verde que mejore la habitabilidad del espacio público y el tránsito peatonal.



Figura 69 . Puntos clave a nivel macro. Fuente:Elaboración propia

ZONA DE ESTUDIO MICRO

Una vez analizadas las generalidades de la zona, se profundiza en el estudio de las características específicas de áreas de intervención, para esto se evalúan las condiciones actuales de la red vial, la disponibilidad de equipamiento y los aspectos vinculados a la seguridad. Todo esto tienen como finalidad comprender de manera integral el funcionamiento y las dinámicas de la población con el entorno urbano.



Figura 70. Mapa de contexto micro de Ciudad Cortés. Fuente: Elaboración propia


Interamericana Sur
TRANSVERSAL 3
Muni. de Osa
Liceo Pacífico Sur
Tribunales de Justicia
0
50
100 m

Cobertura Vegetal

Se identifica un limitada cobertura vegetal en el área de estudio, con presencia dispersa que reduce si capacidad de generar sombra y aportar al confort térmico. No obstante, destaca un pequeño conjunto de vegetación en la parte posterior de la Municipalidad de Osa, el cual contribuye a la generación de sombra y mejora de las condiciones ambientales.

Esta situación evidencia el potencial de incorporar estrategias de infraestructura verde que consoliden corredores sombreados y mejoren la experiencia en el espacio público.



Figura 71. Codiaeum variegatum. Fuente: Elaboración propia



Figura 72. Terminalia catappa. Fuente: Elaboración propia

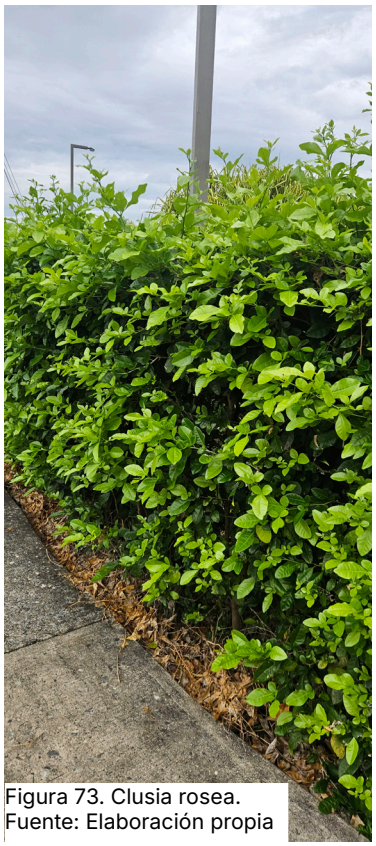


Figura 73. Clusia rosea.
Fuente: Elaboración propia



Figura 74. Terminalia amazonia.
Fuente: Elaboración propia

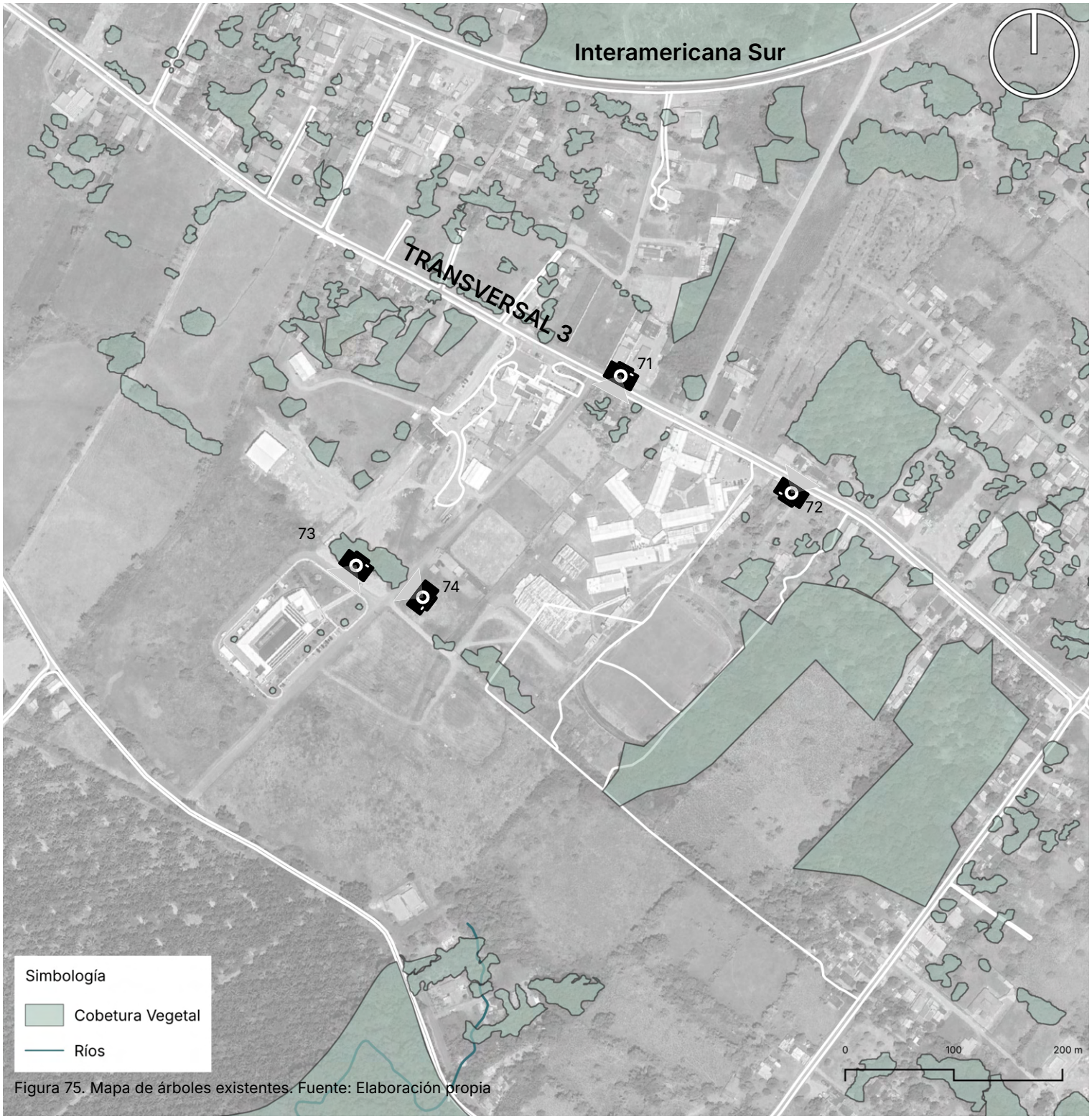


Figura 75. Mapa de árboles existentes. Fuente: Elaboración propia

Transporte público

El área cuenta con acceso al transporte público, con paradas ubicadas estratégicamente y a distancias caminables (menos de 15 minutos) desde puntos clave como el colegio, la Municipalidad de Osa y los Tribunales de Justicia, lo que favorece la conectividad.

Como oportunidad de mejora, se identifica el potencial de rediseñar las paradas de auto bús para brindar mayor protección ante condiciones climáticas como la lluvia y el sol, así como incorporar señalización adecuada que optimice la experiencia del usuario.



Figura 76. Para de auto bus 1. Fuente: Elaboración propia



Figura 77. Para de auto bus frente a municipalidad. Fuente: Elaboración propia



Figura 78. Mapa de paradas de autobus. Fuente: Elaboración propia

Clasificación de vías

Las vías presentes en el área son predominantemente de carácter municipal, lo que representa una oportunidad significativa para implementar intervenciones orientadas a la mejora del espacio público, incluyendoestrategias de peatonización y movilidad ciclista. Destaca la Transversal 3 como el eje vial de mayor jerarquía dentro del área de estudio, debido a su conexión con rutas nacionales y como vincula zona residencial con la institucional.

Además, resalta la calle sin nombre contigua a la Municipalidad, la cual funciona como conexión directa entre la Transversal 3, los Tribunales , las paradas de autobús y la calle Tagual, lo cual la consolida como un eje de articulación local.



Figura 80. Transversal 3. Fuente: Elaboración propia



Figura 79. Calle Tribunales. Fuente: Elaboración propia



Figura 81. Calle Cívica. Fuente: Elaboración propia

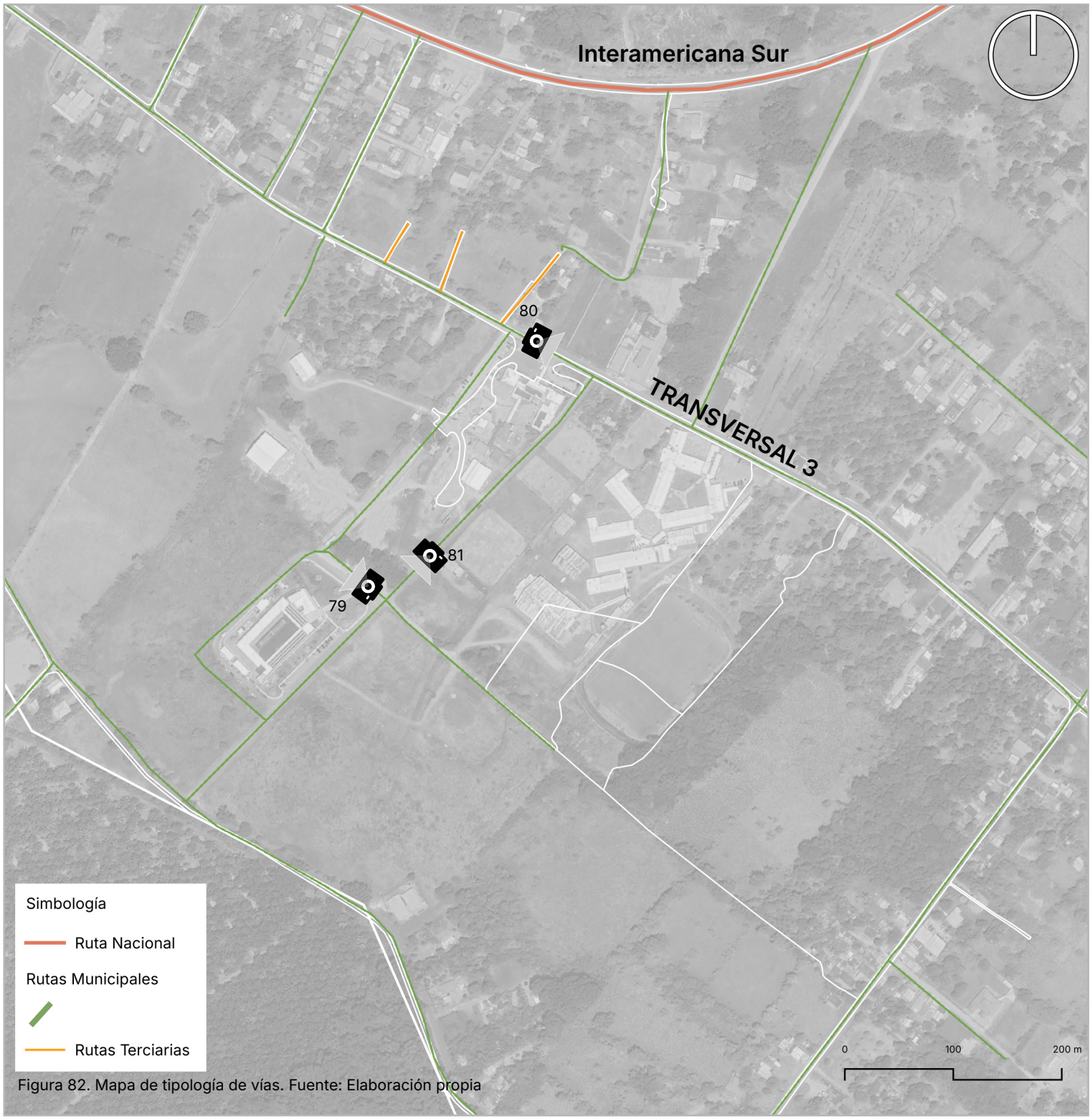


Figura 82. Mapa de tipología de vías. Fuente: Elaboración propia

Equipamiento

En el área de estudio se concentra un conjunto relevante de equipamientos institucionales, entre los que destacan la Municipalidad de Osa y los Tribunales de Justicia. A su vez, el Liceo Pacífico Sur representa un equipamiento educativo relevantea escala de Ciudad Cortés. La proximidad entre estos elementos configura un nodo cívicocon alto potencial de articulación urbana.

Si bien actualmente no cuenta con espacios recreativos formales, la presencia de comercio local, como sodas y pulperías, sin embargo, no aportan gran dinamismo ni actividad al entorno, no obstante, su presencia abre oportunidades para consolidar un espacio público más activo e integrador.



Figura 82. Municipalidad de Osa. Fuente: Elaboración propia


Figura 84. Soda. Fuente: Elaboración propia



Figura 85. Plaza comercial. Fuente: Elaboración propia



Figura 86. Liceo Pacífico Sur. Fuente: Elaboración propia


Figura 87. Pulpería. Fuente: Elaboración propia

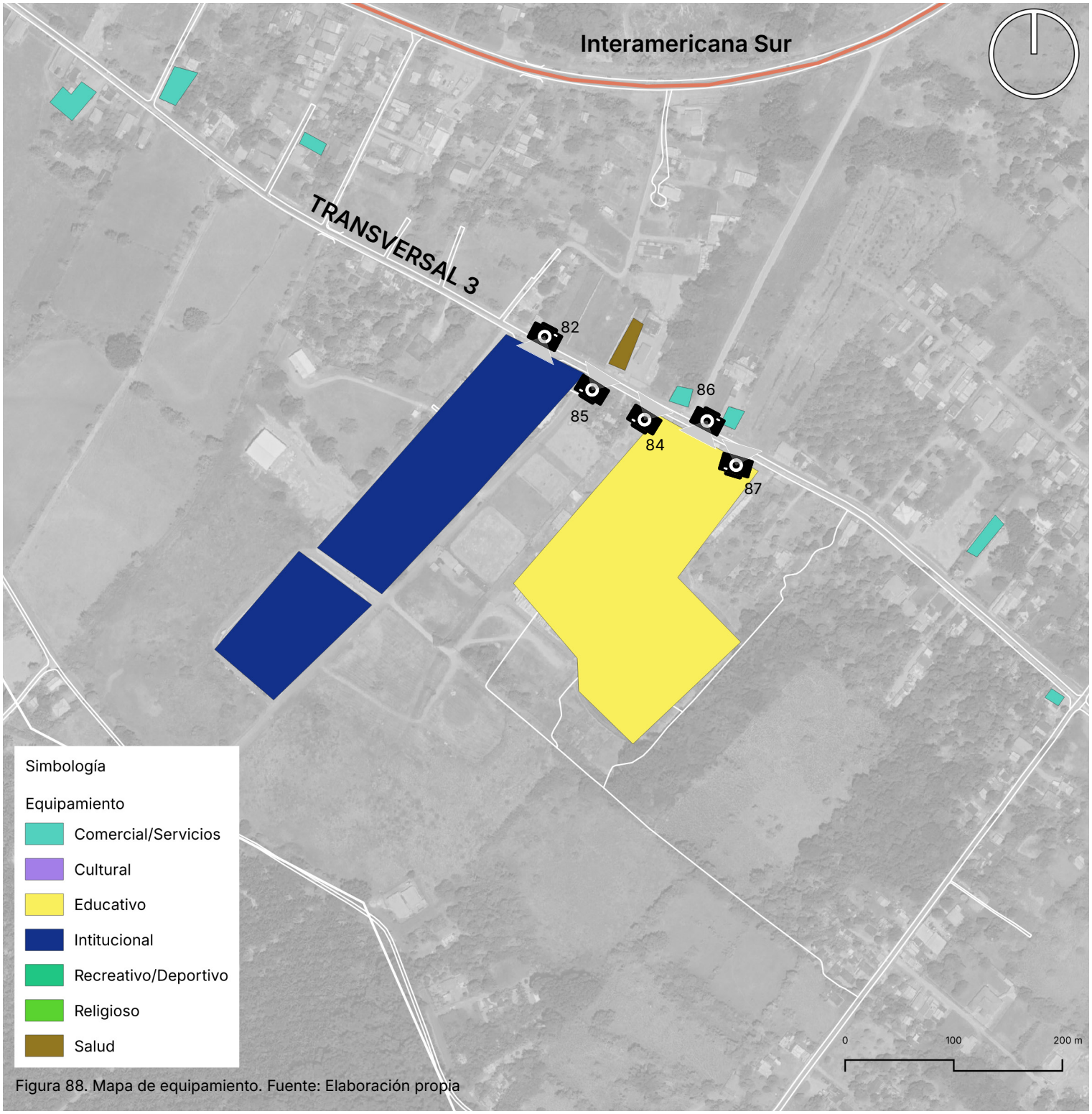


Figura 88. Mapa de equipamiento. Fuente: Elaboración propia

Análisis peatonal y vehícular

Se desarrolla un análisis peatonal y vehicular realizado en la Calle cívica, al costado de la municipalidad,se identifica como la segunda vía de conexión más importante a nivel micro.

Esto se debe a que funciona como ruta alterna junto con la Calle Tagual para conectar nuevamente con la transversal 3 cerca del Hospital Tomás Casas. Además, es la calle que conecta los Tribules con Calle Tagual y la Transversal 3. Esta condición la convierte en un punto de interés, caracterizada por ser una calle conectora..

Con el fin de comprender la dinámica de movilidad en esta calle, se llevó a cabo un conteo sistemático en tres días diferentes de la semana y en distintos horarios, registrando durante intervalos de una hora la cantidad y tipo de usuarios que transitan por la vía. Este ejercicio permitió obtener información cuantitativa sobre la intensidad y composición del flujo, diferenciando entre peatones, transporte motorizado y otros medios de desplazamiento.

En este caso, se evidencia una fuerte tendencia al uso de automoteres como medio de transporte, especialmente vehículos privados. Por otra parte, se muestra una menor cantidad de peatones presentes en la zona.

Además se evidencia que hay un fuerte aumento de vehículos automotores especialmente entre ñas 4:30pm y 5:30pm que justo cuando está la salida de los trabajadores de los Tribunales, Municipalidad y se aproxima la entrada de los estudiantes del Liceo Pacífico Sur en horario nacturno y el cambio de turno en el hospital.

JUEVES 04:30p.m-5:30p.m

1 CAMIÓN	73 AUTOMOVILES	6 PEATONES
3 BICIMOTOS	22 MOTOCICLETAS	9 BICICLETAS

Tabla 4. Aproximación de vehículos y peatones en una hora
Fuente:Elaboración propia

MARTES 05:30pm-6:30p.m		
0 CAMIÓN	26 AUTOMOVILES	18 PEATONES
2 BICIMOTOS	12 MOTOCICLETAS	7 BICICLETAS

Tabla 5. Aproximación de vehículos y peatones en una hora
Fuente:Elaboración propia

DOMINGO 09:00a.m - 10:00p.m		
1 CAMIÓN	16 AUTOMOVILES	10 PEATONES
2 BICIMOTOS	8 MOTOCICLETAS	11 BICICLETAS

Tabla 6. Aproximación de vehículos y peatones en una hora
Fuente:Elaboración propia

Seguridad urbana

El área presenta una cantidad considerable de lotes vacíos como se puede ver en la figura 80 y condiciones de iluminación de escala vehícular que debido a su escala y separación aproximanda a 65-70 metros, influyen en la percepción de seguridad, especialmente en la ruta que conecta que conecta la municipalidad con los Tribunales de Justicia.

Según la percepción de la población este sector se posiciona como uno de los más sensibles en términos de seguridad. Ese sector, encunjunto con la Transversal 3, están posicionados como las dos más inseguras debido a la iluminación y el flujo vehícular. Estas condiciones representan una oportunidad para implementar estrategias de activación del espacio, mejora de iluminación y fortalecimiento de vigilancia natural.

A esto se le suma la condición de la infraestructura urbana que genera espacios de inseguridad y poca accesibilidad. Además, la presencia de muros ciegos, en el caso del colegio, genera poca visibilidad y percepción de seguridad.

Por otra parte, al estar en una zona donde predomina equipamiento público o institucional, presenta un horario definido por los horarios de trabajo de los funcionarios, esto genera menor cantidad de ojos en la calle y un horario bastante definido



Figura 89. Trans. 3 Frente a municipalidad de noche.
Fuente: Elaboración propia



Figura 90. Trans. 3 Frente a colegio de noche.
Fuente: Elaboración propia



Figura 91. Calle cíviva de noche. Fuente: Elaboración propia



Figura 92. Mapa de llenos y vacios. Fuente: Elaboración propia

Accesibilidad

Se observa la presencia de aceras en sectores puntuales, como en el entorno de los tribunales y frente al colegio y la municipalidad. Sin embargo, en el tramo entre la Transversal 3 y los Tribunales de Justicia donde la continuidad peatonal es límitada.

Esta situación, sumada a las condiciones de iluminación y señalización, plantean oportunidades de mejora para forralecer la accesibilida universal mediante aceras continuas, incorporación de rampas y optimización de señalización vertical y horizontal. Además, se identica una presencia limitada de servicios especialmente sobre la calle cívica.



Figura 94. Ambiente al costado de Tribunales.
Fuente: Elaboración propia



Figura 93. Calle cívica, costado de Tribunales.
Fuente: Elaboración propia

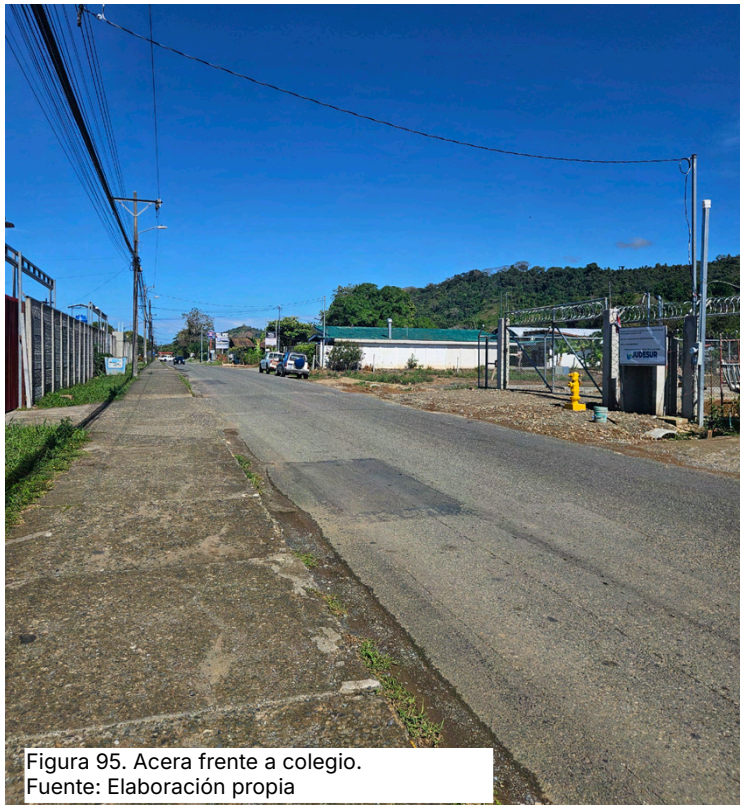


Figura 95. Acera frente a colegio.
Fuente: Elaboración propia

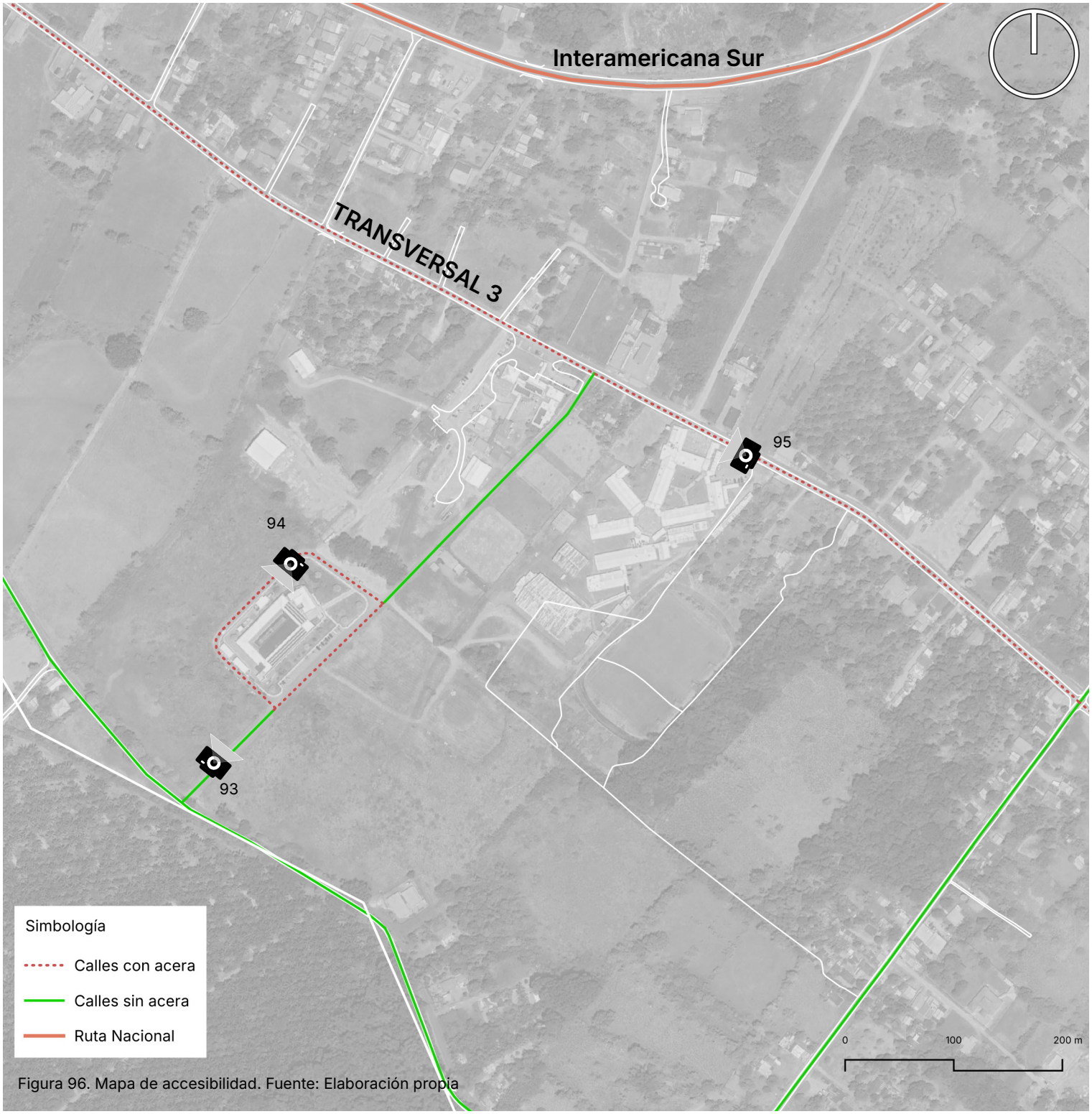


Figura 96. Mapa de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia

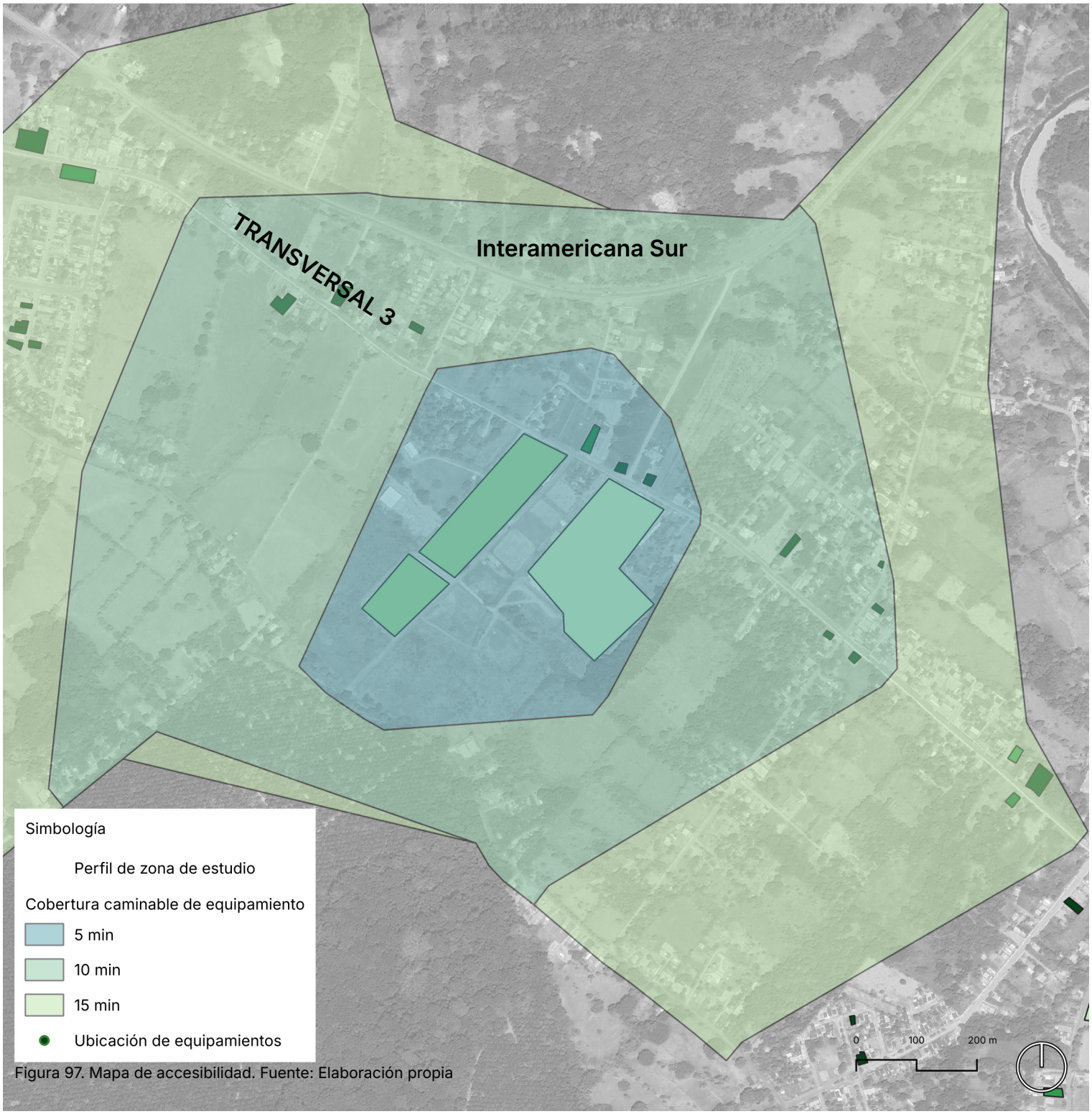


Figura 97. Mapa de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia

Cortes de la vía

Como parte del análisis, se realizan cortes de la Transversal 3, la Calle Cívica y la Calle Cominidad Viva.

Se identifica que actualmente el derecho de vía de las cuales se logra llegar a un aproximado de las mismas. Para esto se toman en cuenta muros que están en el límite de las líneas de propiedad, aceras, calzada pavimentada y postes de luz. Sin embargo, posterior a esto, la municipalidad facilita el catastro del lote municipal, donde se muestra n las medidas del derecho de via exactos, ver anexo 4.

En los cortes se identica que los límites de los derechos de vía no están definidos a simple vista. Se encuentram irregularidades en el ancho de la calzada y las aceras, así como inconsistencias en alcantarillado y zonas verdes.

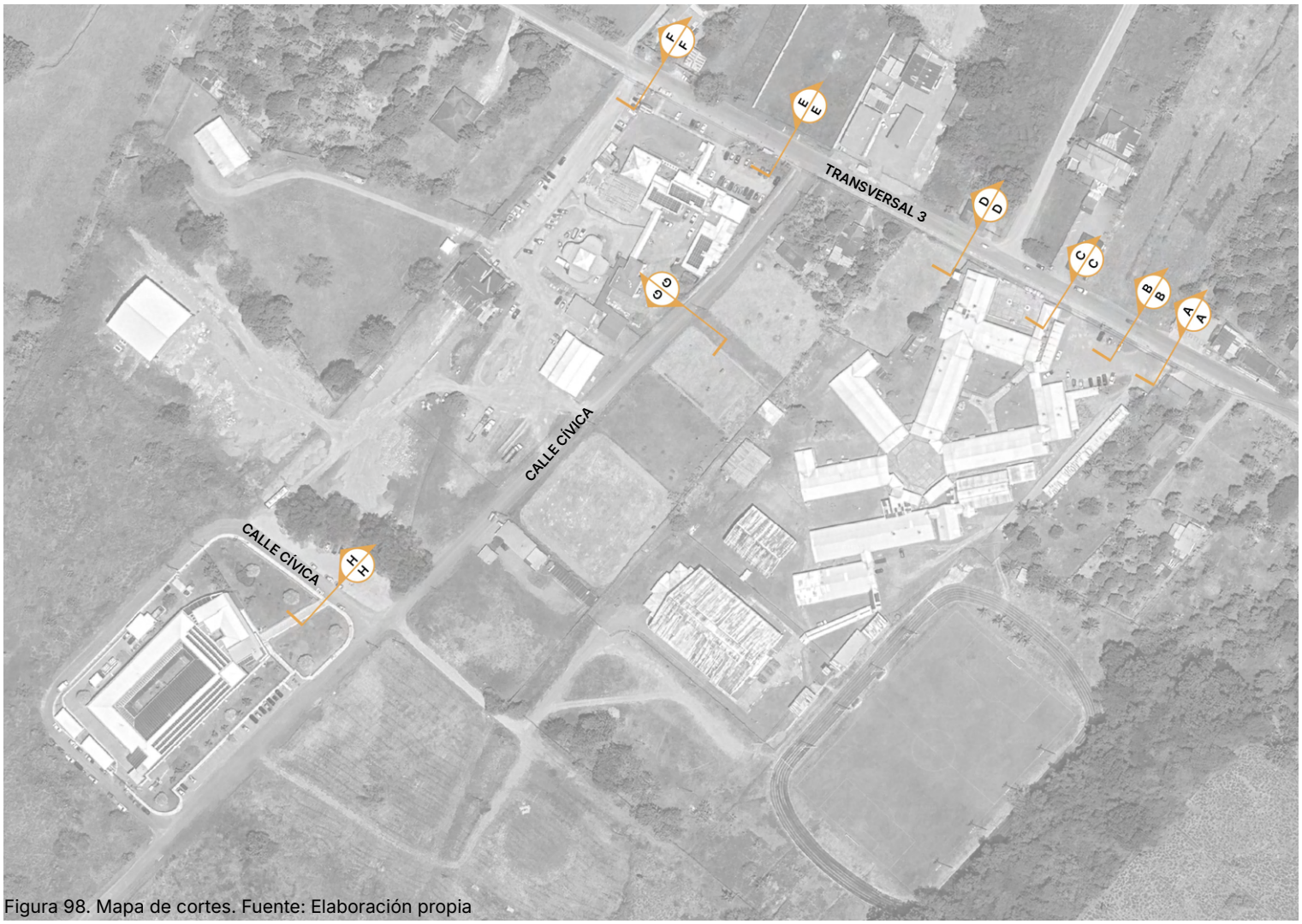


Figura 98. Mapa de cortes. Fuente: Elaboración propia

A-A



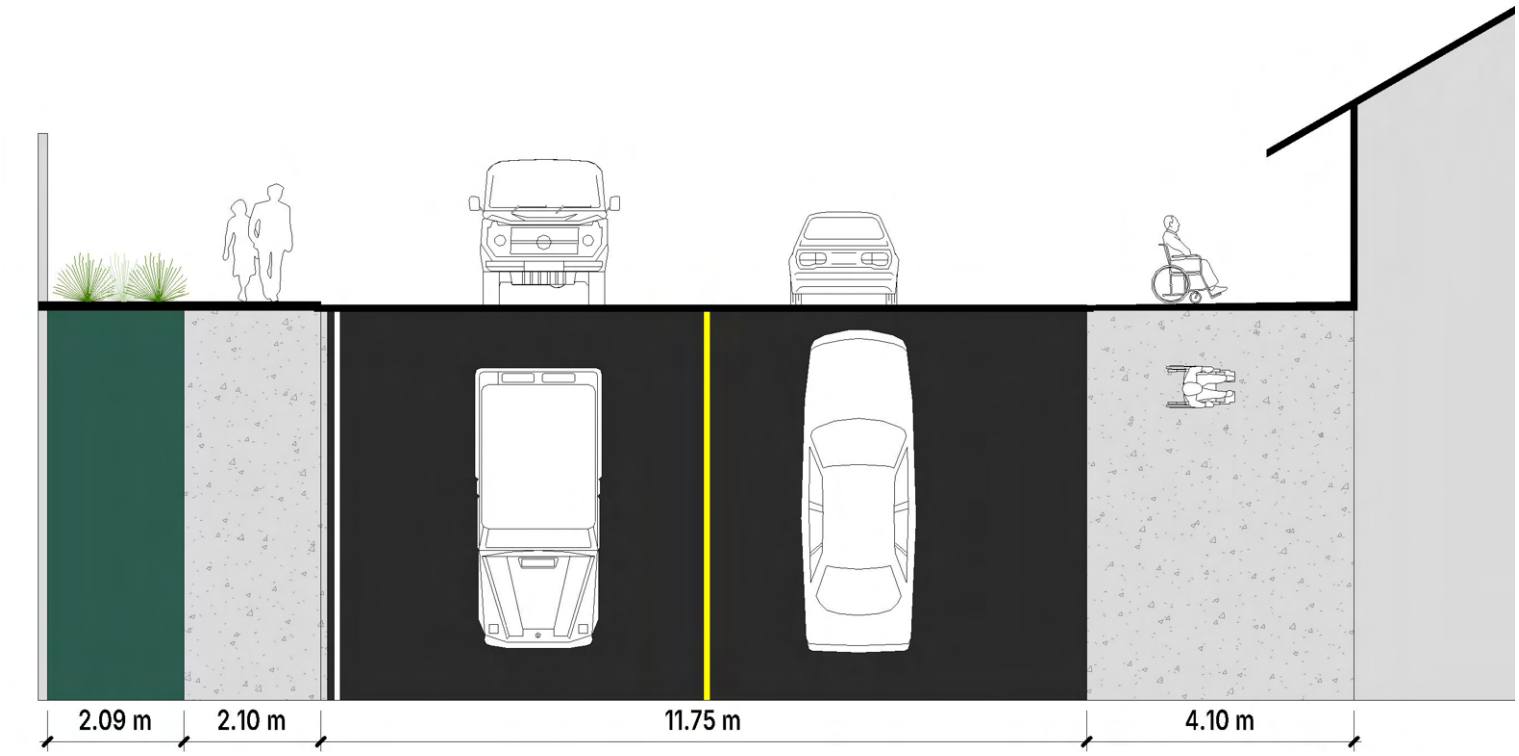


Figura 99. Corte A-A. Fuente: Elaboración propia

B-B



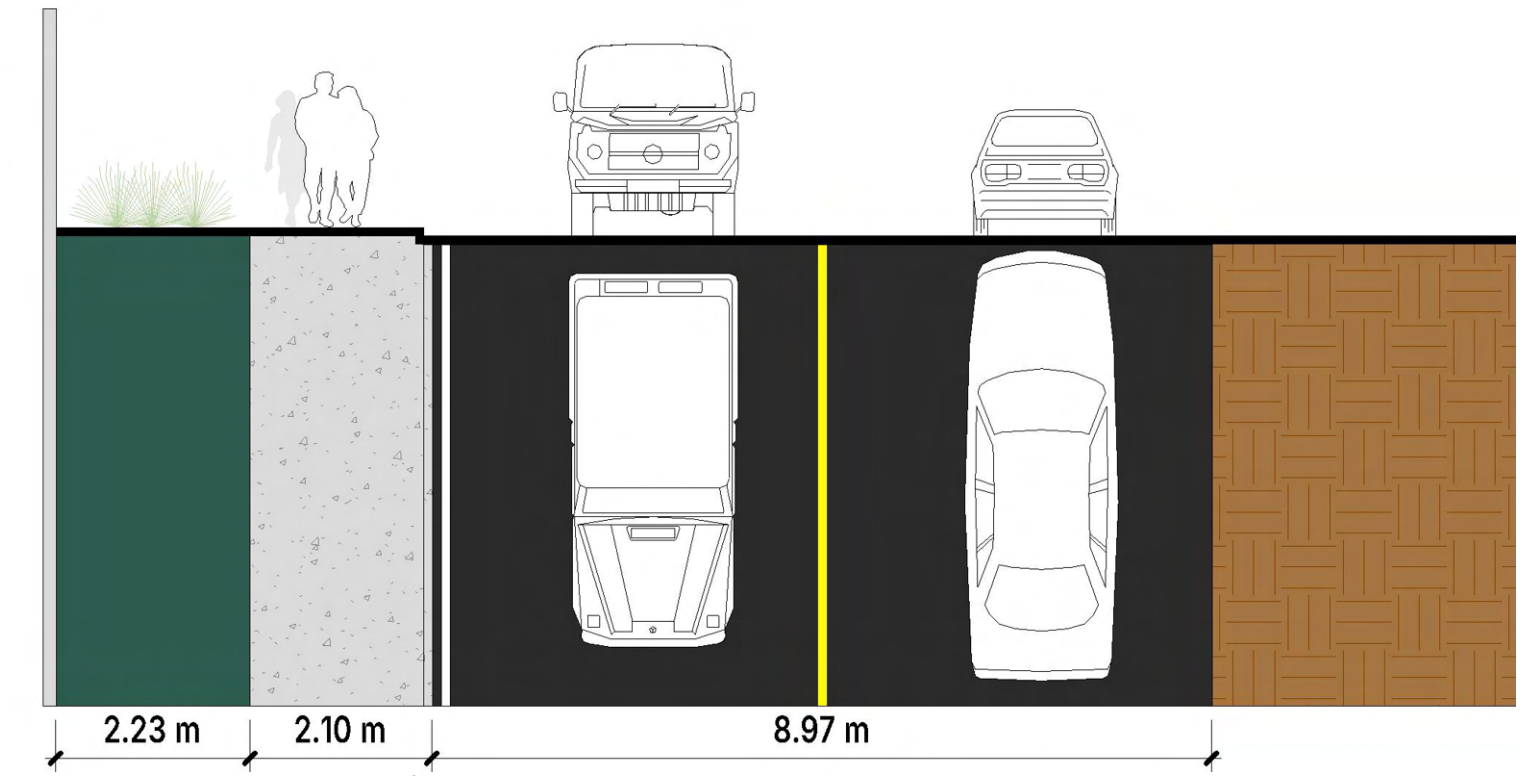


Figura 100. Corte B-B. Fuente: Elaboración propia

C-C



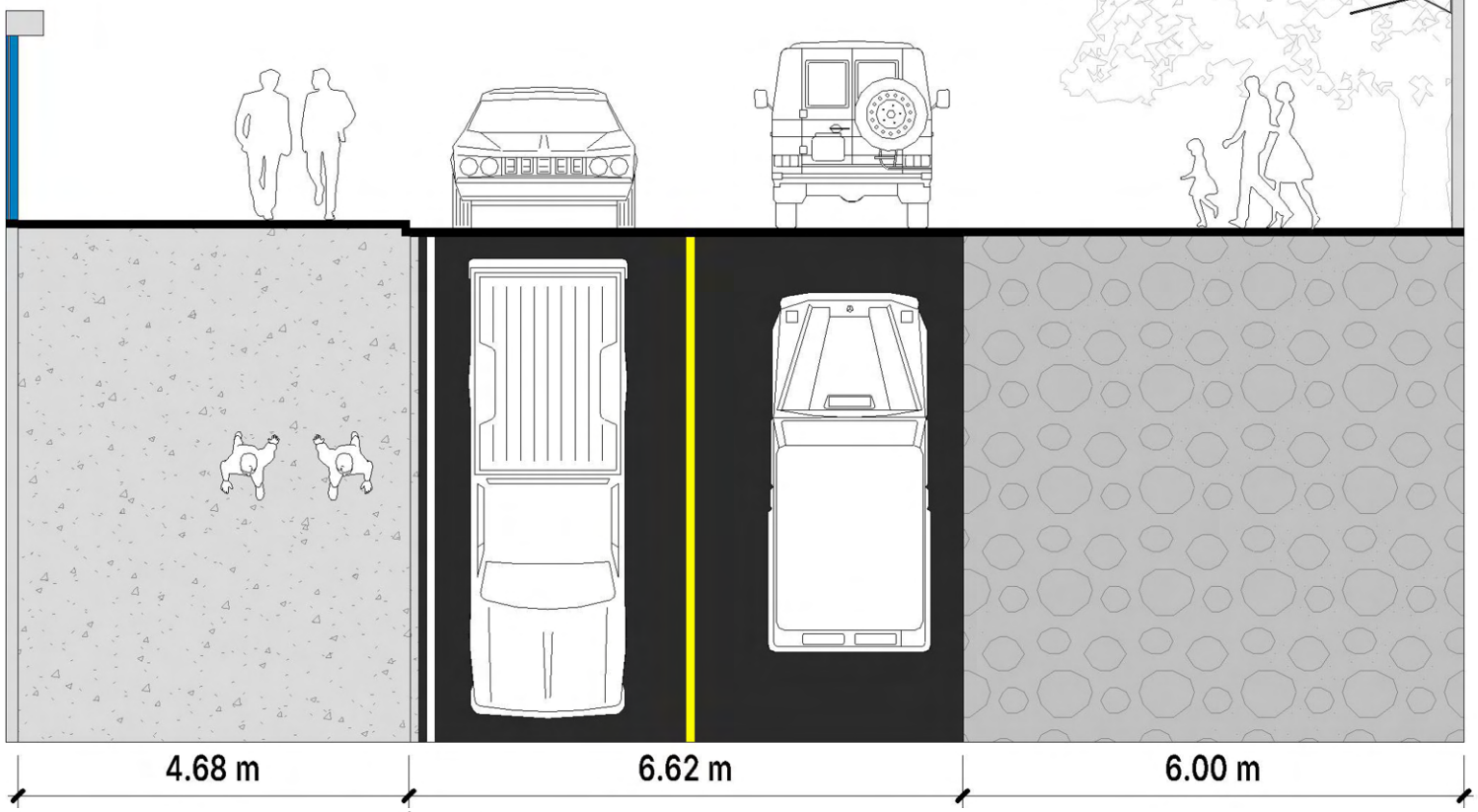


Figura 101. Corte C-C. Fuente: Elaboración propia

D-D



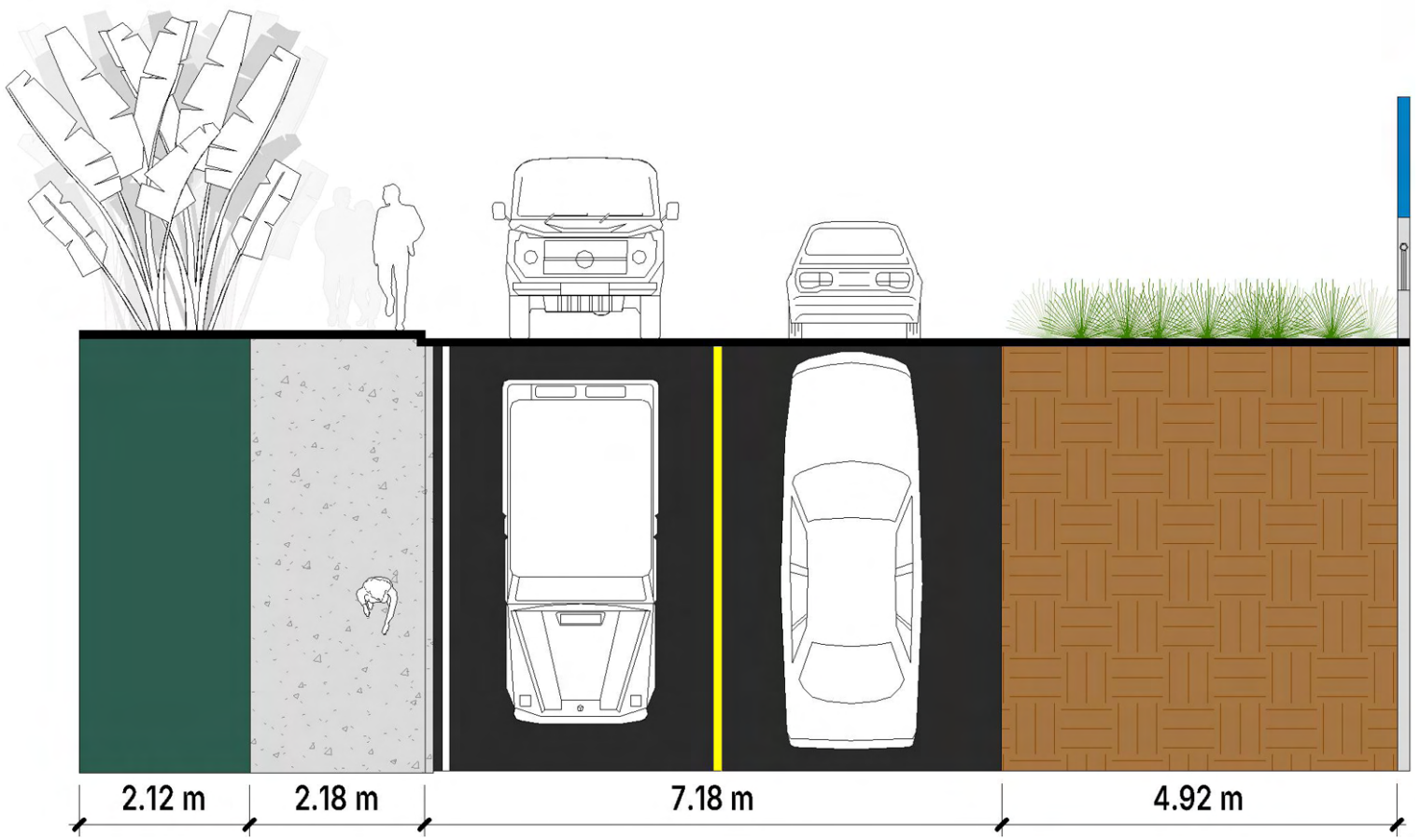


Figura 102. Corte D-D. Fuente: Elaboración propia

E-E



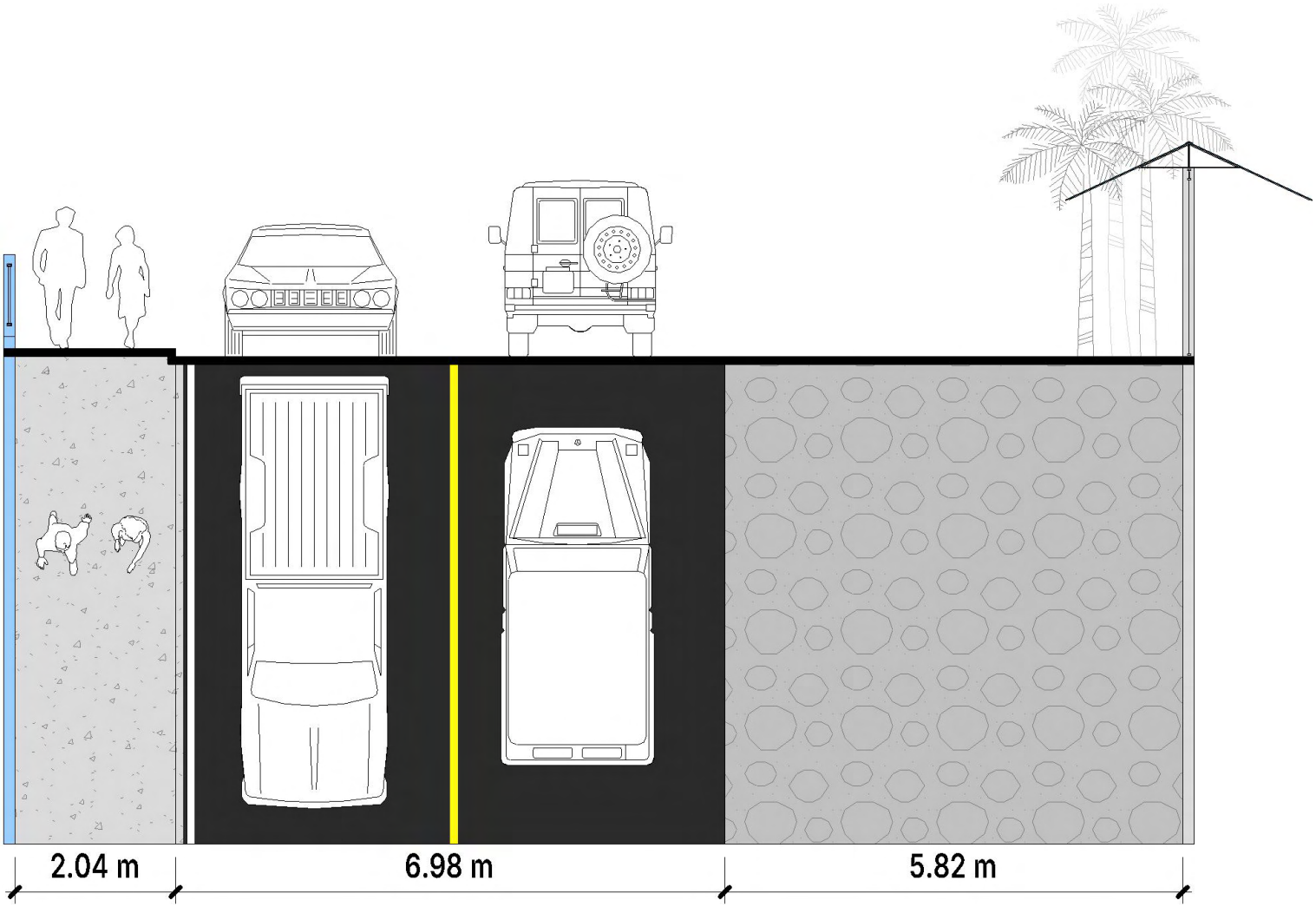


Figura 103. Corte E-E. Fuente: Elaboración propia

F-F



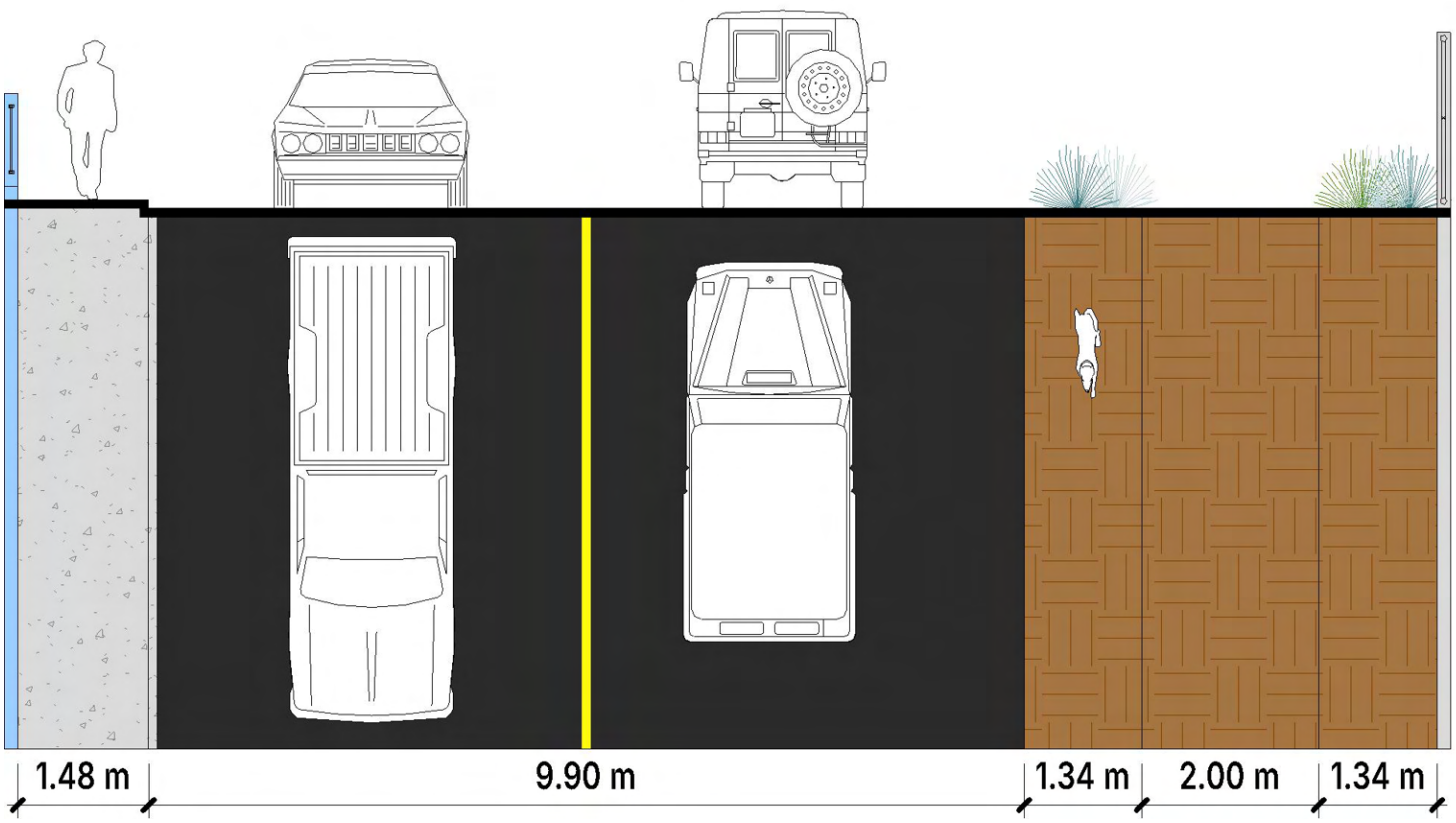


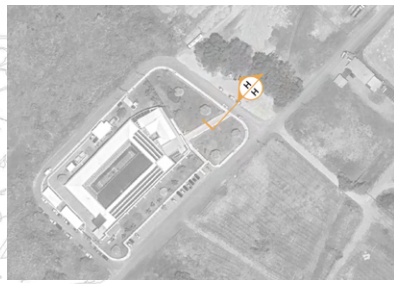
Figura 104. Corte F-F. Fuente: Elaboración propia

G-G



Figura 105. Corte G-G.
Fuente: Elaboración propia

H-H



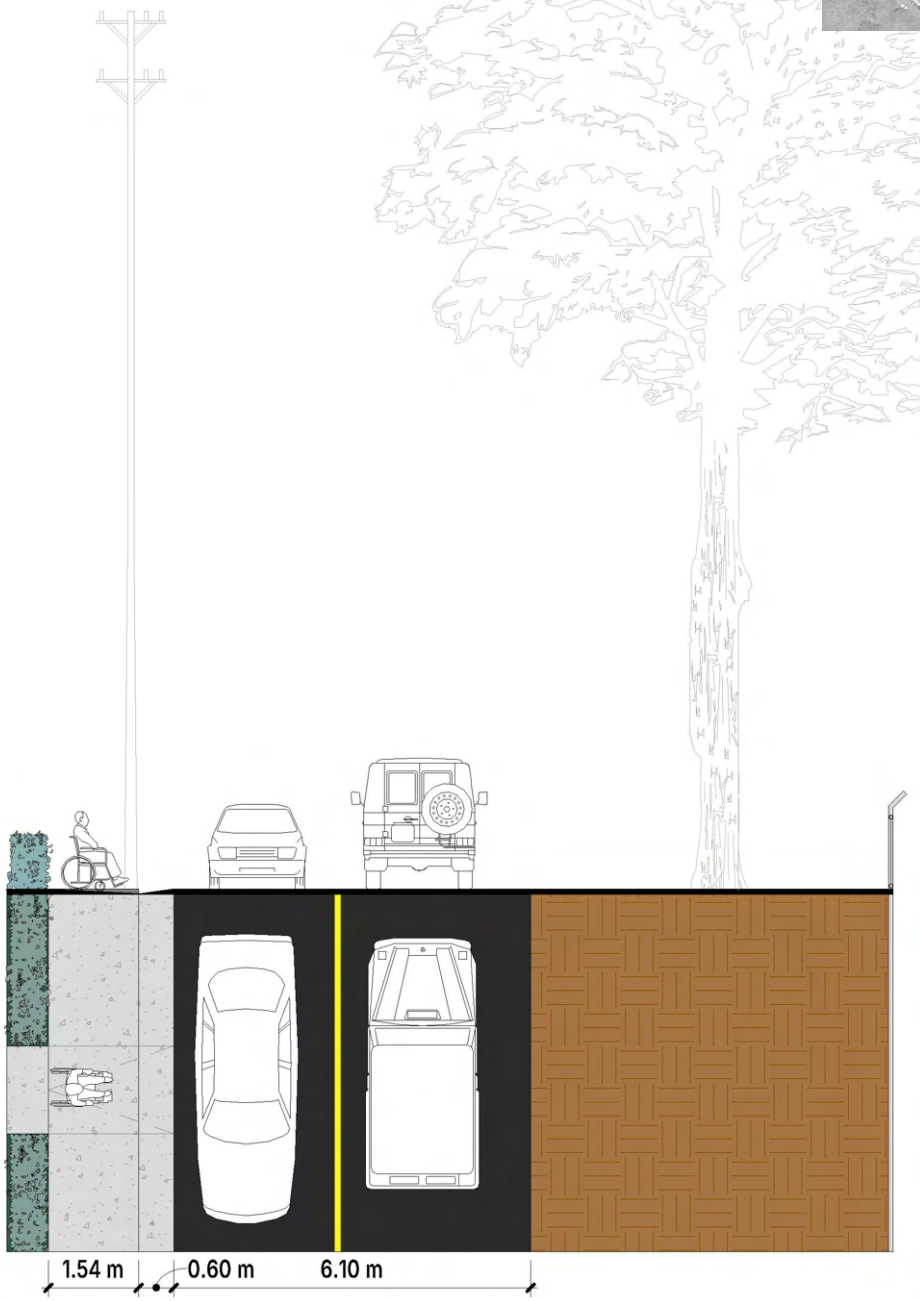


Figura 106. Corte H-H.
Fuente: Elaboración propia

SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO

MOVILIDAD



Se identifica un flujo vehícular de alta velocidad sobre la Transversal 3, evidenciando una jerarquía vial clara en la que resulta necesario implementar estrategias de pacificación y priorizar la movilidad peatonal y ciclista. Además, se identifica una nueva vía pública ubicada al costado oeste de la municipalidad que actualmente se encuentra obstruida por un galerón que pertenece a dicha institución, por lo tanto, se propone habilitar la vía y darle un tratamiento adecuado.



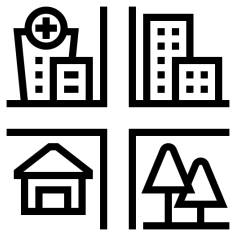
Se identifica una buena cobertura del transporte público, no obstante, la infraestructura existente presenta deficiencias. Por lo tanto, es necesario fortalecer la experiencia del usuario mediante el rediseño de las paradas de, la incorporación de mobiliario urbano y mejoras en la señalización

ACCESIBILIDAD

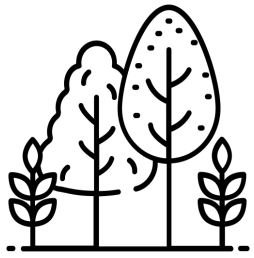


Se identifican aceras discontinuas que limitan la accesibilidad univeral, por ello es necesario mejorar la movilidad peatonal mediante la continuidad de aceras, la incorporación de rampas e implementación de señalización adecuada.

TRAMA URBANA



Se identifica presencia de lotes vacíos que generan percepción de inseguridad, sin embargo, estos espacios representan oportunidades para la activación de la comunidad. Además, la presencia del colegio, municipalidad y los tribunales conforman un centro cívico con posibilidad de consolidarse mediante la incorporación de espacio público, dado que el parque más cercano se encuentra a 3,5 km. De igual manera, el equipamiento de la zona cíviva carece de espacio recreativo y deportivo.



Se identifica vegetación dispersa con baja incidencia en el confort urbano, por lo tanto, se recomienda la integración de infraestructura verde que contribuya a mejorar las condiciones ambientales y de habitabilidad.

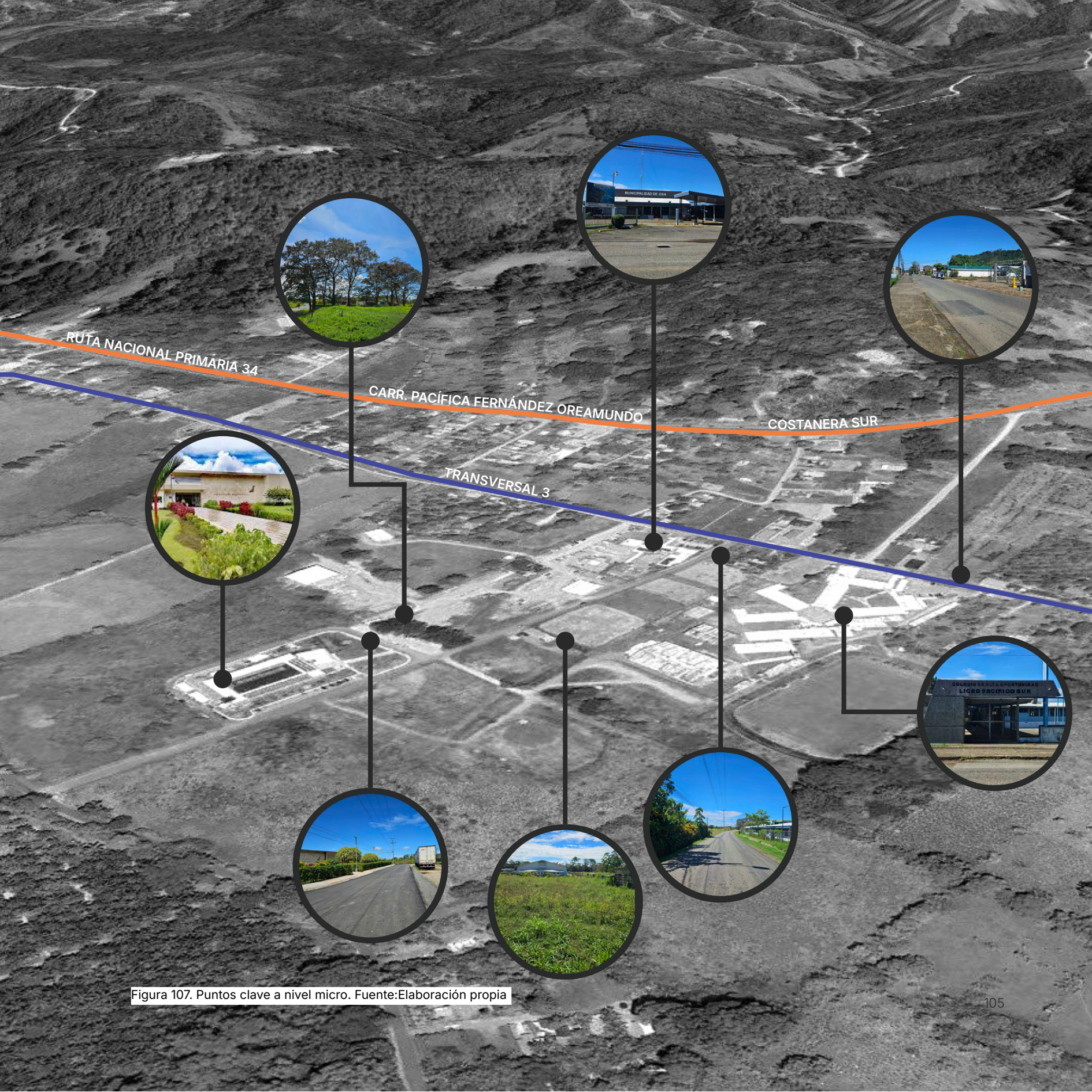


Figura 107. Puntos clave a nivel micro. Fuente:Elaboración propia

03

ANÁLISIS DE RESULTADOS

ÁRBOL DE PROBLEMAS

Producto del análisis urbano realizado se prepara un árbol de problemas como herramienta para identificar el problema principal, sus causas y efectos en la a nivel urbano. Esto se hace con la dinalidad de identificar las posibles soluciones al problema encontrado.

Se identifica una **desarticulación de la trama urbana que reduce la cohesión social** en Ciudad Cortés. Esto se debe al crecimiento urbano que se condiciona a los factores ambientales como las inundaciones y a esto se le suma la poca inversión en equipamientiento público y la discontinuidad en el mismo.

Como ya se mencionó en apartados anteriores, Ciudad Cortés posee una fuerte tendencia a inundaciones debido a su cercanía con el río Térrana. Con el paso del tiempo y las repetidas inundaciones es necesario trasladas edificios de importancia regional como lo son la municipalidad, ebais y el Hospital Tomás Casas.

Como resultado se ve una fragmentación de la mancha urbana, donde se identifica una zona residencial aislada y desconectada del equipamiento público, por lo que el uso del espacio urbano en la zona cívica posee una temporalidad muy definida. En adición a esto, la zona cívica no cuenta con espacio público para la recreación.

Por otra parte, cuenta con una infraestructura dominada por el vehículo privado, lo cual se evidencia con la falta de infraestructura peatonal y ciclista, lo cual genera una percepción de inseguridad por parte de la población existente. Así mismo, se ve una pérdida de la cohesión social, debido a que no se idenfica espacio para convivencia mientras se transita.

También se evidencia que producto de la dispersión de la trama urbana sin planificación, las induciones y la fragmentación de la infraestructura verde se ve una perdida importante del área verde, lo cual en conjunto con el clima que posee la zona de estudio genera islas de calor y favorece a la indisposición de la población en usar otros medios de transporte no motorizado o el uso del espacio público.

Simbología

- Problema principal
- Movilidad
- Relación entre ramas
- Trama urbana
- Factor ambiental

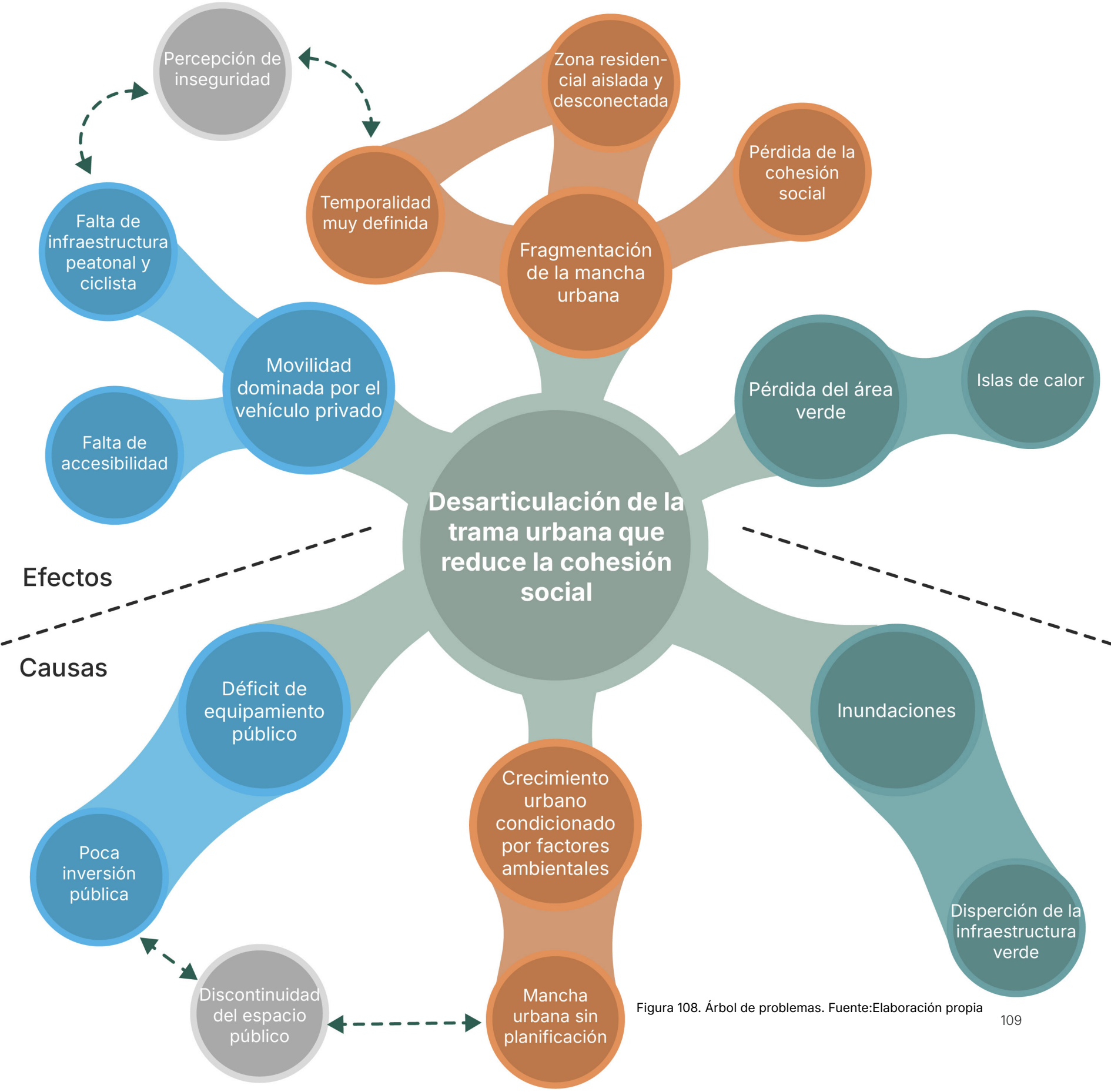


Figura 108. Árbol de problemas. Fuente:Elaboración propia

ÁRBOL DE SOLUCIONES

Como respuetsa al árbol de problemas presentado en el apartado anterior se presenta este árbol de soluciones que sirve como base para generar el catálogo de proyectos que busca solucionar las dificultades que presenta el entorno urbano de Ciudad Cortés.

El objetivo principal es **articular movilidad activa y el espacio público como estructuradores de la trama urbana.** Esto se debe a que como ya se vió, la trama urbana actualmente está dividad en dos zonas con usos de suelo distintos y que cada uno tiene su propia identidad los cuales es necesario articular para mejorar la cohesión social y mejorar la percepción de inseguridad.

De esta manera se identifican objetivos específicos dentro de la propuesta que orienten el desarrollo y conceptualización de los proyectos. Dichos objetivos son los siguientes:

- **Integrar la movilidad activa**
- **Implementar modelos urbanos sostenibles**
- **Promover la cohesión social**

Esto abre a identificar las estrategias y tácticas necesarias para cumplir con estos objetivos las cuales se dividen en movilidad, sociales y ambientales.

Por lo tanto, se debe realizar una mejora en la continuidad espacial y que los recorridos sean seguros y confortables. Para esto se plantean tácticas como la mejora de aceras, la implementación de ciclovías que conecten la zona residencial con la cívica, con esto se generaría una ruta compartida sobre la Transversal 3 que es la ruta conectora. Además se propone un boulevard pacificado sobre la calle cívica como conector entre la transversal 3 y los tribunales de justicia, así como articulador entre el equipamiento educativo e institucional.

Para promover la cohesión social es necesario trabajar en el espacio público y el equipamiento social y recreativo. Por eso es que se propone un parque público en la zona cívica, como medio para fomentar la convivencia y el aprovechamiento del espacio público, además que esta es una necesidad identificada por la población. También se recomienda integrar descansos en las aceras que fomenten la cohesión social y que también sea un apoyo para que las personas algún tipo de discapacidad y adultos mayores puedan realizar su recorrido.

Por último, se plantea la estrategias de ciudad esponja con jardines de lluvia como complemento en las aceras, arborización en la Transversal 3 y calle cívica para apoyar los corredores verdes.

Simbología



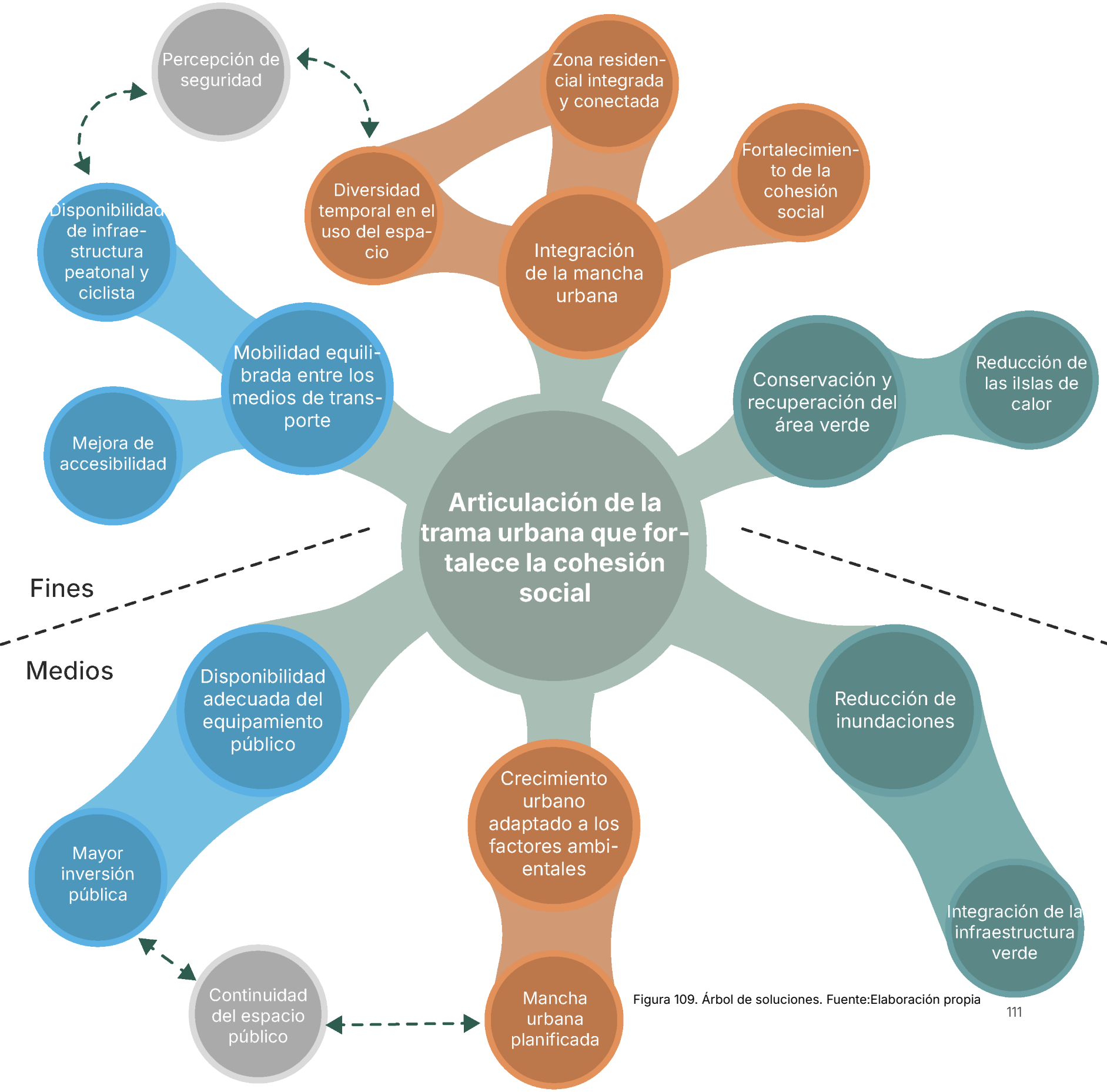


Figura 109. Árbol de soluciones. Fuente:Elaboración propia

CASOS DE ESTUDIO

En este apartado se hace un análisis de casos de estudio que constituye una herramienta que ayuda a identificar estrategias de diseño urbano que integran la movilidad, el espacio público y la infraestructura verde, esto es para demostrar que sí se pueden generar espacio público multifuncional y resiliente.

Para esta investigación se seleccionan proyectos con caracteristicas similares a los objetivos del proyecto, especialmente que utilizan el parque como un articulador de la ciudad y sus funciones recreativas, de movilidad y servicios. Además, se priorizan intervenciones realizadas en contextos tropicales o con condiciones climáticas similares.

Se debe aclarar que los casos analizados no se consideran modelos a replicar de manera literal, sino que estos son modelos conceptuales y metodológicos que aportan criterios para la elaboración de una propuesta adaptada a las condiciones del área de intervención.



Figura 110. Collage de casos de estudio
Fuente: Elaboración propia

Bishan-Ang Mo Kio Park
Ramboll Studio Dreiseitl

Año: 2012

Ubicación: Singapur

Tamaño:62 hectáreas

Este parque es el resultado de la reconversión de la infraestructura de canales de hormigón armado, este lugar no había espacio para la vegetación ni la recreación.

El parque es el resultado de una iniciativa pensada a largo plazo para eliminar la barrera que dividia la ciudad.

Características del proyecto:

- Integra senderos peatonales y cliclistas dentro del parque.

- Funciona como conector urbano entre barrios.

- Responde a lluvias intensas

Estrategias:

- Caminos que siguen el curso del agua.

- Espacios recreativos y circulación continua

- El parque es la vía de movilidad.



Figura 111. Evolución del parque. Fuente:nanarquitectura.com


Figura 112. Circulación en parque. Fuente:nanarquitectura.com


Figura 113. Vista aérea del parque Fuente:nanarquitectura.com

Corredores Verdes Medellín
Alcaldía de Medellín

Año: 2016-2019

Ubicación: Medellín, Colombia

Tamaño: Al menos 30 corredores verdes en todo la ciudad.

Este proyecto se desarolla bajo la iniciativa del gobierno local e integra vegetación, espacio público y conexión entre a parques y zonas ecológicas.

Se aplica como estrategia verde para reducir las islas de calor y mejorar la calidad del aire en la ciudad. Hasta el 2019 se han plantado miles de árboles y plantas de menor escala que ha permitido reducir la temperatuda en algunas áreas hasta 2°C.

Características del proyecto:

- Transforma la calle en un corredor verde habitable.

- Integra peatones, ciclistas y vegetación

Estrategias:

- Movilidades integradas.

-Sombra continua.

-Espacios de estancia dentro de la vía.


Figura 114. Vegetación tropical en corredores verdes
Fuente:Diego Zuluaga


Figura 115. Corredores verdes, movilidad integrada
Fuente:ArchDaily


Figura 116. Tramo de corredor verde
Fuente:Vivirenelpoblado.com

Parque Lineal La Presidenta
Alcaldía de Medellín

Año: Principios de los 2000s

Ubicación: El Poblado, Medellín, Colombia

Tamaño: Aproximadamente 1 kilómetro

Es un parque lineal que se integra con los corredores verdes de Medellín. El parque integra vegetación, agua y senderos que sirven como eje ecológico y de recreación dentro del centro urbano.

El proyecto conserva la quebrada de Medellín, la cual es crucial para el drenaje urbano y la regulación de microclimas. Además de su valor ecológico, también funciona como corredor de tránsito y espacio para la cohesión social debido a todas las actividades culturales que se realizan.

Características del proyecto:

- Integra ciclovías, senderos y espacio recreativo.

- Funciona como articulador social y urbano longitudinal.

Estrategias:

- Diferentes capas de movilidad.

-Espacio público continuo.

-Relación con el sistema hídrico


Figura 117. Área verde en parque La Presidenta
Fuente:filmedellín.com


Figura 118. Vista aérea del Parque La Presidenta
Fuente:filmedellín.com


Figura 119. Quebrada de Medellín en Parque La Presidenta
Fuente:vivirelpoblado.com

Kallang Park Connector
AWP Architects

Año: 1995

Ubicación: Singapur central y este

Tamaño: Aproximadamente 9 kiló metros

Es parte de una serie de parques conectores a lo largo de todo Singapur y fue el primero en ser inaugurado. Este conector acompaña el río Kallang desde Bishan-Ang Mo Kio Park a través de los distritos comerciales y residenciales hasta terminar en el Kallang Riverside Park.

Genera un gran aporte en el cuidado del río, contribuye a la biodersidad debido a su vegetación nativa, jardines de lluvia, aves y especies acuáticas. Además, la ruta conecta comunidades y les provee de espacios exteriores accesibles, espacios para deporte e interacción social.

Características del proyecto:

- El parque funciona como infraestructura de transporte no motorizado.

-Conecta diferentes zonas urbanas sin depender de calles vehículares.

Estrategias:

- Continuidad peatonal y ciclista.

-Integración con drenaje.

-Escala barrial y urbana.



Figura 120. Vista al río desde calle peatona/ciclista
Fuente:hikingthegreenisle.com



Figura 121. Circulación entre barrios
Fuente:pcn.nparks.gov.sg

VALORACIÓN DE CASOS

Como conclusiones de los casos se ve que estos proponen un **sistema híbrido** donde el parque funciona como parque entre barrios y genera recorridos continuos. La movilidad se considera como una experiencia porque **caminar no es solo desplazarse, también es ver, estar y permanecer.** Además, se ve la infraestructura ecológica integrada, donde se ve el manejo de aguas, sombra y confort térmico como un conjunto.

Por este motivo es que el proyecto a realizar se propone como un sistema híbrido donde **el espacio público deja de fragmentarse en funciones aisladas de movilidad, recreación e infraestructura,** sino que se consolida como un corredor paisajístico multifuncional que articula el desplazamiento, la entancia y la adaptación climática.

OPORTUNIDADES DE INTERVENCIÓN

SIMBOLOGÍA

Creación de plaza de bievenida a la municipalidad con equipamiento de transporte público

Reorganización de parqueo para invitados de la municipalidad

Reubicación de parqueo intverno de la municipalidad para dar espacio a la plaza

Creación de parque para la comunidad

Cruces a intervenir

Ampliación y creación de aceras de aceras

Apertura de calle

Ciclovía

Boulevard pacificado

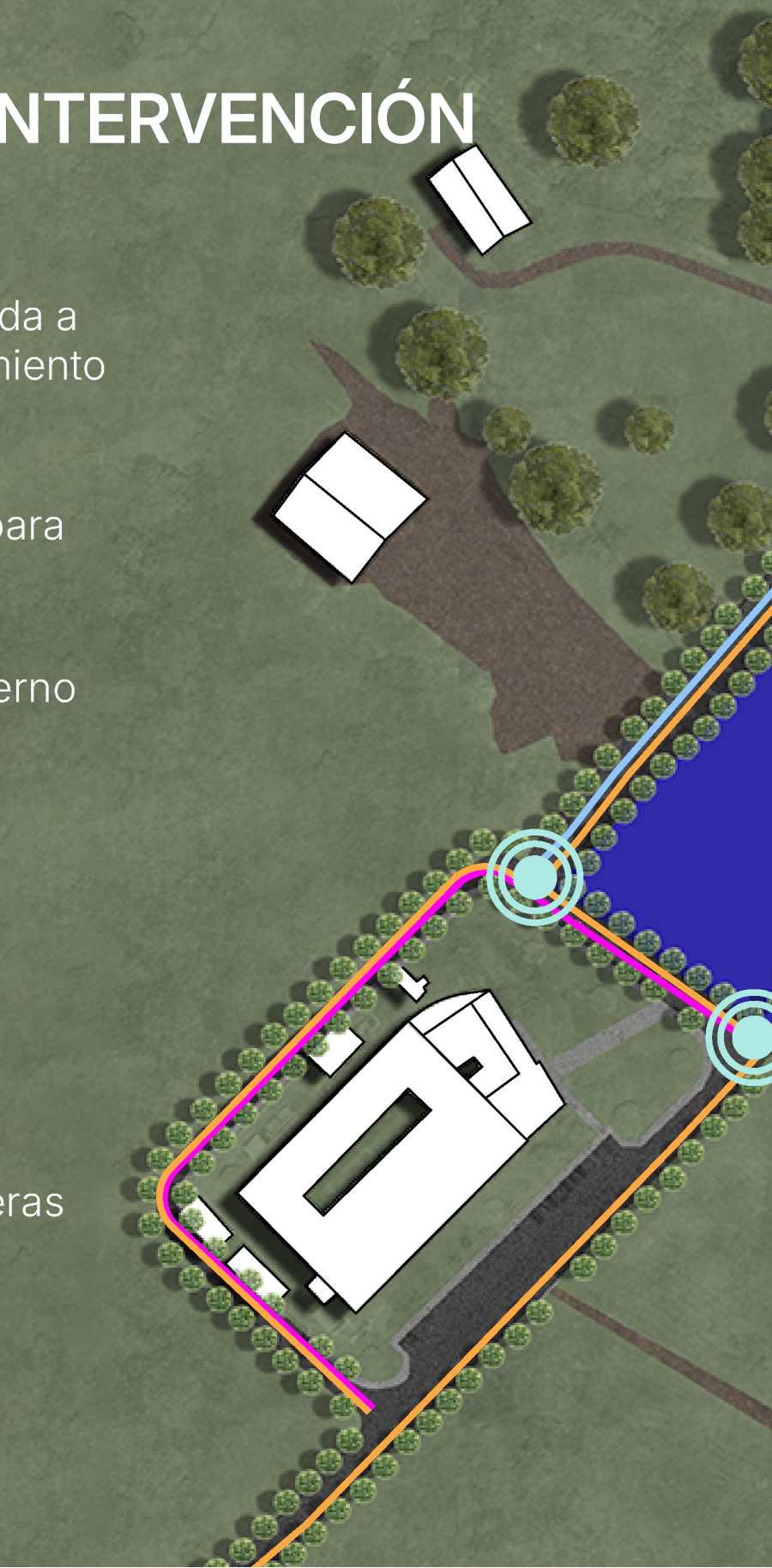




Figura 122. Oportunidades de intervención
Fuente:Elaboración propia

04

PROPUESTA URBANA

Conceptualización

CORTÉS CONECTA

Este proyecto se plantea como un sistema de **cuidado** que integra el espacio público y el sistema víal. Bajo esta premisa, el diseño se fundamenta en el **derecho a la ciudad** mediante la articulación de principios de **movilidad segura y accesible**, dando prioridad al peatón y a los medios de transporte sostenibles a través de la redistribución del espacio víal.

De igual manera, incorpora un **enfoque de género**, que se traduce en la configuración de espacios legibles, iluminados y con alta visibilidad, favoreciendo la seguridad a través de la activación del espacio y la eliminación de puntos ciegos.

En la misma línea, se integra el concepto de **ciudad esponja**, de forma que se promueve la gestión sostenible del agua mediante soluciones basadas en la naturaleza.

De esta manera la comunidad se constituye como un **sistema urbano inclusivo**, donde convergen dinámicas sociales, ambientales y funcionales.

• **ESPACIO PÚBLICO** • **MOVILIDAD ACTIVA** • **ACCESIBILIDAD** • **CIUDAD ESPONJA**

PAUTAS DE DISEÑO

ESPACIO PÚBLICO

Principal elemento de integración social y de articulación urbana. Busca promover la convivencia, el encuentro y apropiación del entorno, por medio de espacios seguros, inclusivos y accesibles que contemplen las condiciones climáticas y materialidad.

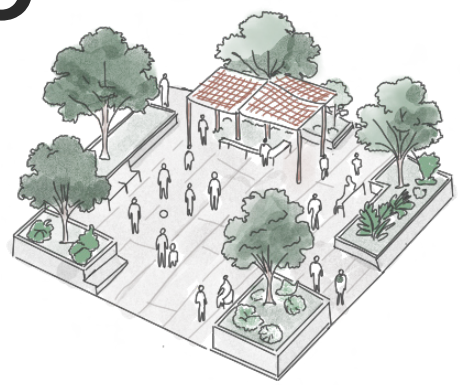


Figura 123. Representación de Espacio público
Fuente:Elaboración propia

MOVILIDAD ACTIVA

Movilidad dirigida hacia la priorización de los desplazamientos peatonales y ciclistas, los cuales se complementan con transporte público. Esta pauta promueve una movilidad sostenible mediante la creación de infraestructura que reduce los conflictos entre diversos medios de transporte, mejora la seguridad vial y garantiza elderecho a la ciudad de toas las personas.

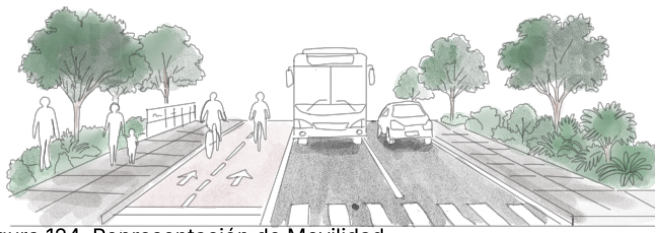


Figura 124. Representación de Movilidad
Fuente:Elaboración propia

ACCESIBILIDAD

Enfoque universal e inclusivo, garantizando que los espacios pueden ser utilizados por todas personas de manera segura y autónoma. Incorpora criterios de diseño universal, perspectiva de género.



Figura 125. Representación de Accesibilidad
Fuente:Elaboración propia

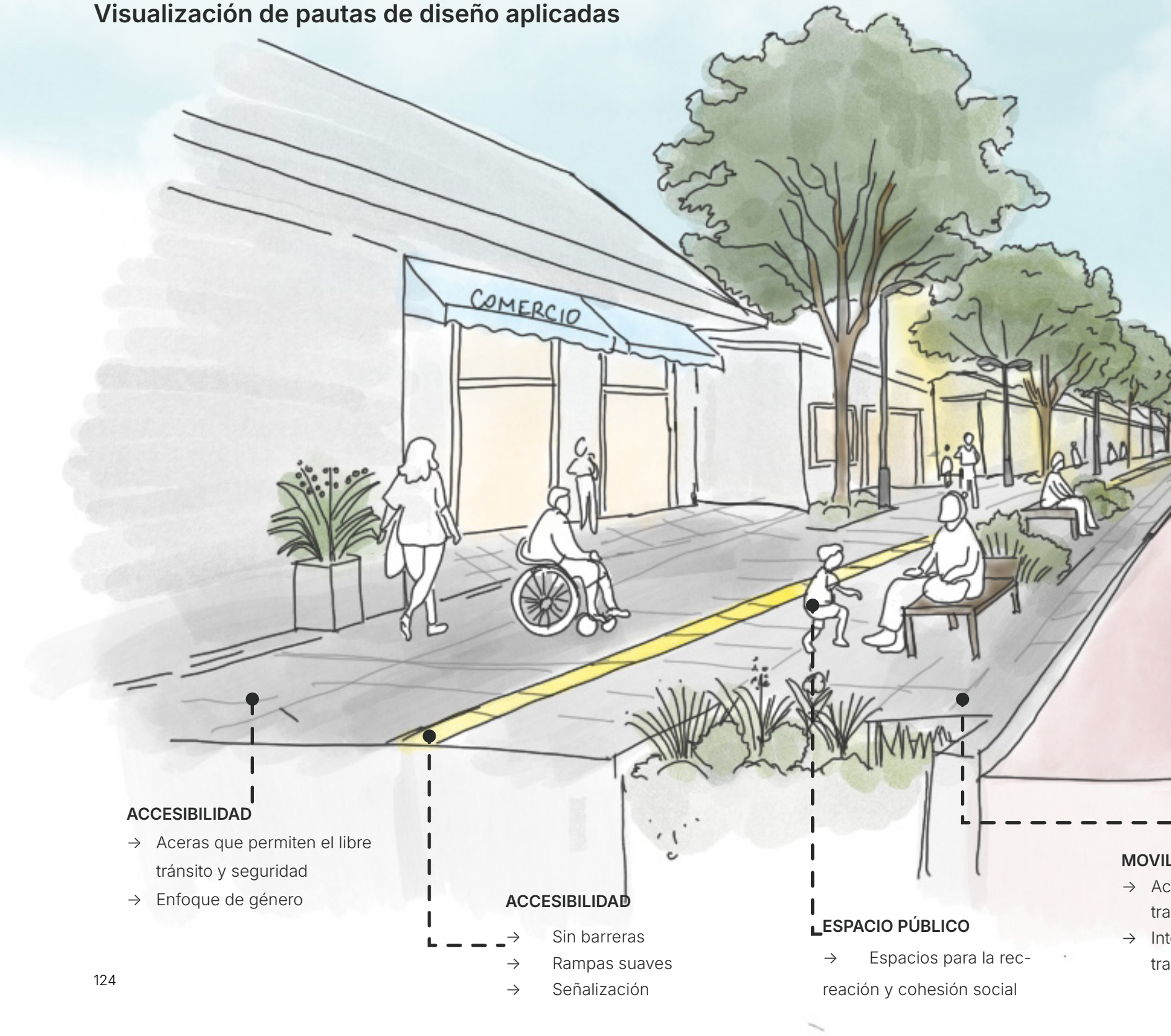
CIUDAD ESPONJA

Incorpora estrategias de resilencia urbana mediante el aprovechamiento de la vegetación tropical y la implementación de soluciones para la gestión sostenible de agua pluvial. Estas acciones contribuyen a disminuir la escorrentía pluvial y regular microclimas urbanos y fortalecer la adaptación del espacio público



Figura 126. Representación de Ciudad esponja
Fuente:Elaboración propia

Visualización de pautas de diseño aplicadas



ACCESIBILIDAD

→ Aceras que permiten el libre tránsito y seguridad

→ Enfoque de género

ACCESIBILIDAD

→ Sin barreras

→ Rampas suaves

→ Señalización

ESPACIO PÚBLICO

→ Espacios para la recreación y cohesión social

MOVIL

→ Ac
tra

→ Int
tra



Figura 127. Visualización de pautas de diseño
Fuente:Elaboración propia

ESTADO ACTUAL

Como parte de los resultados, se identifican los puntos a intervenir.

A nivel de movilidad, se va intervenir con vías compartidas la Transversal 3, y ambas calles al costado de la municipalidad, así como la que se encuentra frente a los Tribunales.

Las intervanciones de movilidad contemplan espacio público, intersecciones y pasos seguros y arborización. El diseño de las vías va a ser según las necesidades y requisitos que posea cada una de acuerdo a su prioridad.

Por otra parte, la mayor intervención de espacio público para la recreación se encuentra frente a los Tribunales, donde se propone un parque público como conector entre los usos existentes y los que se espera que haya en el futuro. En segundo lugar, se propone una plaza de acceso a la municipalidad de Osa.

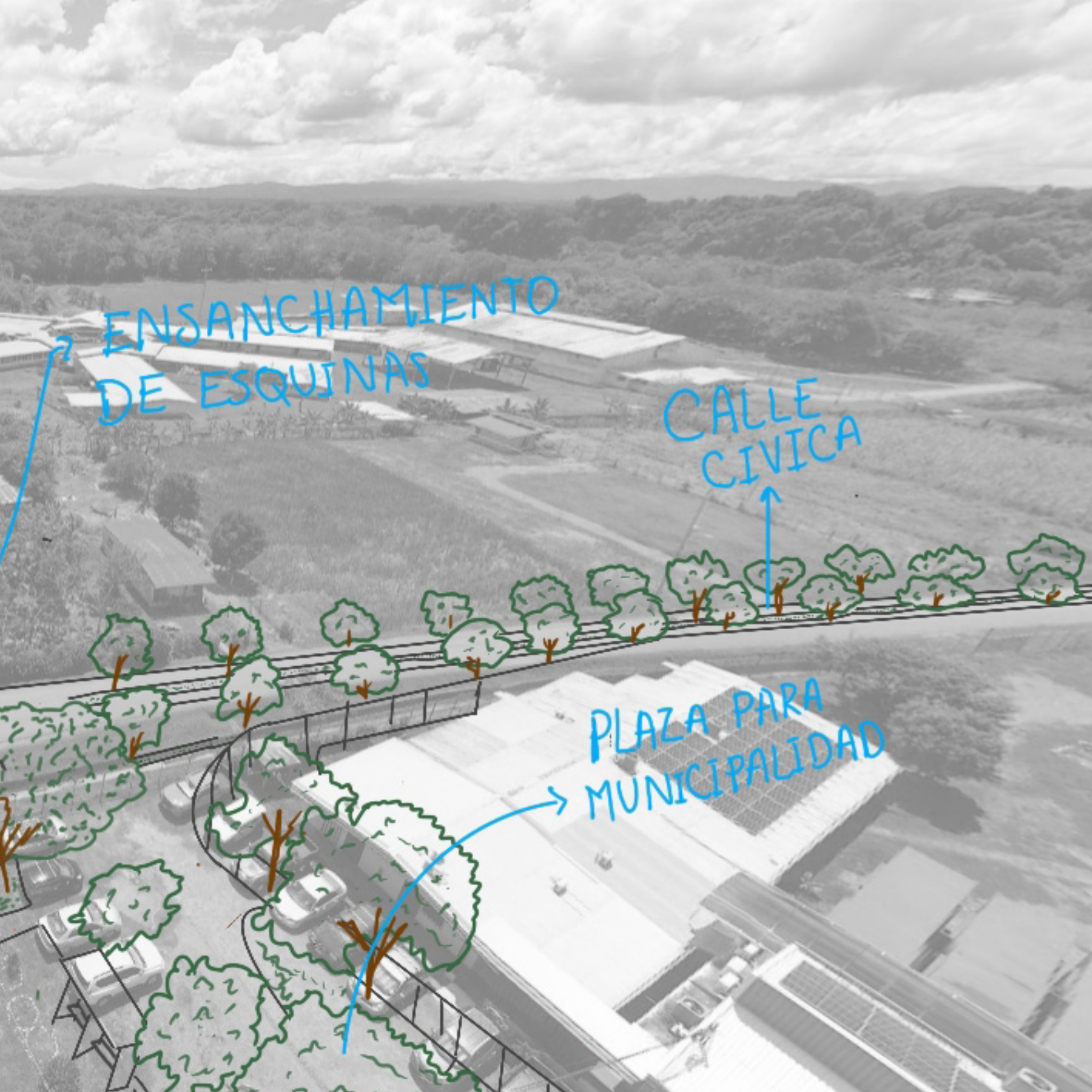
Figura 128. Estado actual de Transversal 3.
Fuente:Google earth



PROPUESTA DE INTERVENCIÓN



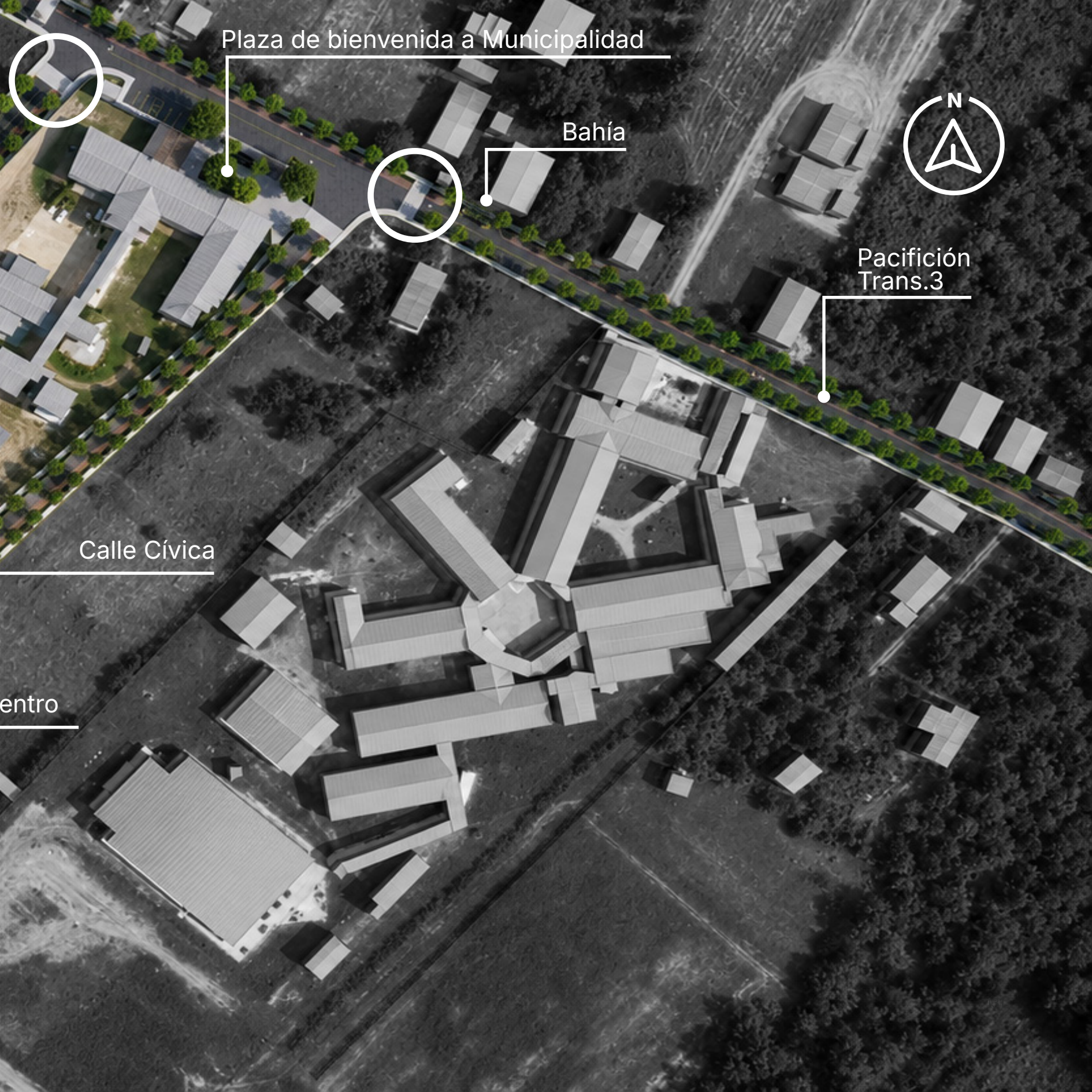
Figura 129. Visualización de intervenciones en Trans.3
Fuente:Elaboración propia


ENSANCHAMIENTO
DE ESQUINAS
CALLE
CIVICA
PLAZA PARA
MUNICIPALIDAD

MÁSTER PLAN



Figura 130. Máster plan
Fuente:Elaboración propia

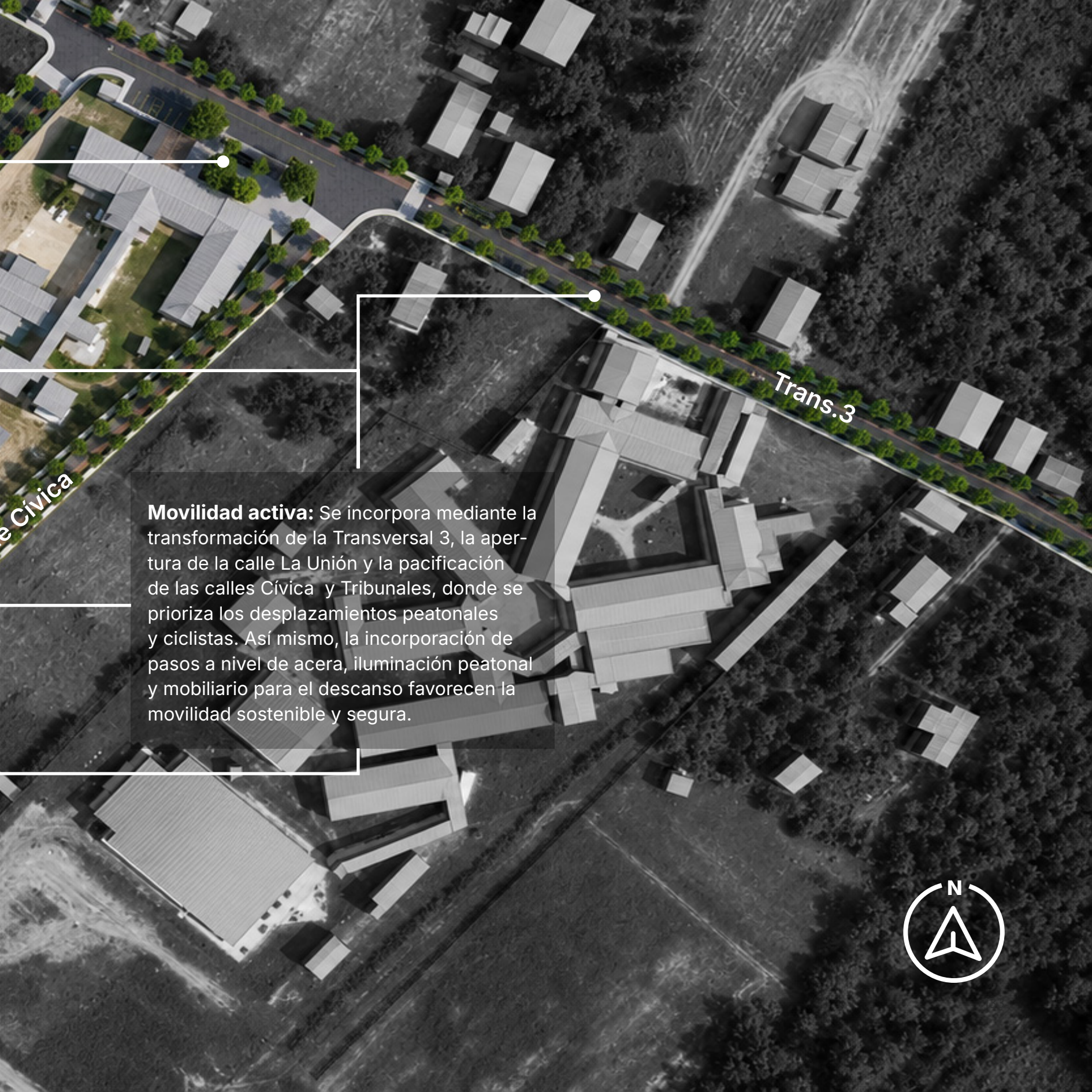

Plaza de bienvenida a Municipalidad
Bahía
N
Pacifición
Trans.3
Calle Cívica
entro

APLICACIÓN DE PAUTAS

Espacio público: Creación de espacios que promueven el encuentro, la convivencia y la apropiación. Esto mediante la plaza de bienvenida a la Municipalidad de Osa y en el parque El Encuentro que funcionan como espacios complementarios para fortalecer la identidad. Además, la pacificación de calles e incorporación de áreas de descanso favo-recen el uso cotidiano del espacio público.



Figura 131. Vista aérea de propuesta
Fuente:Elaboración propia



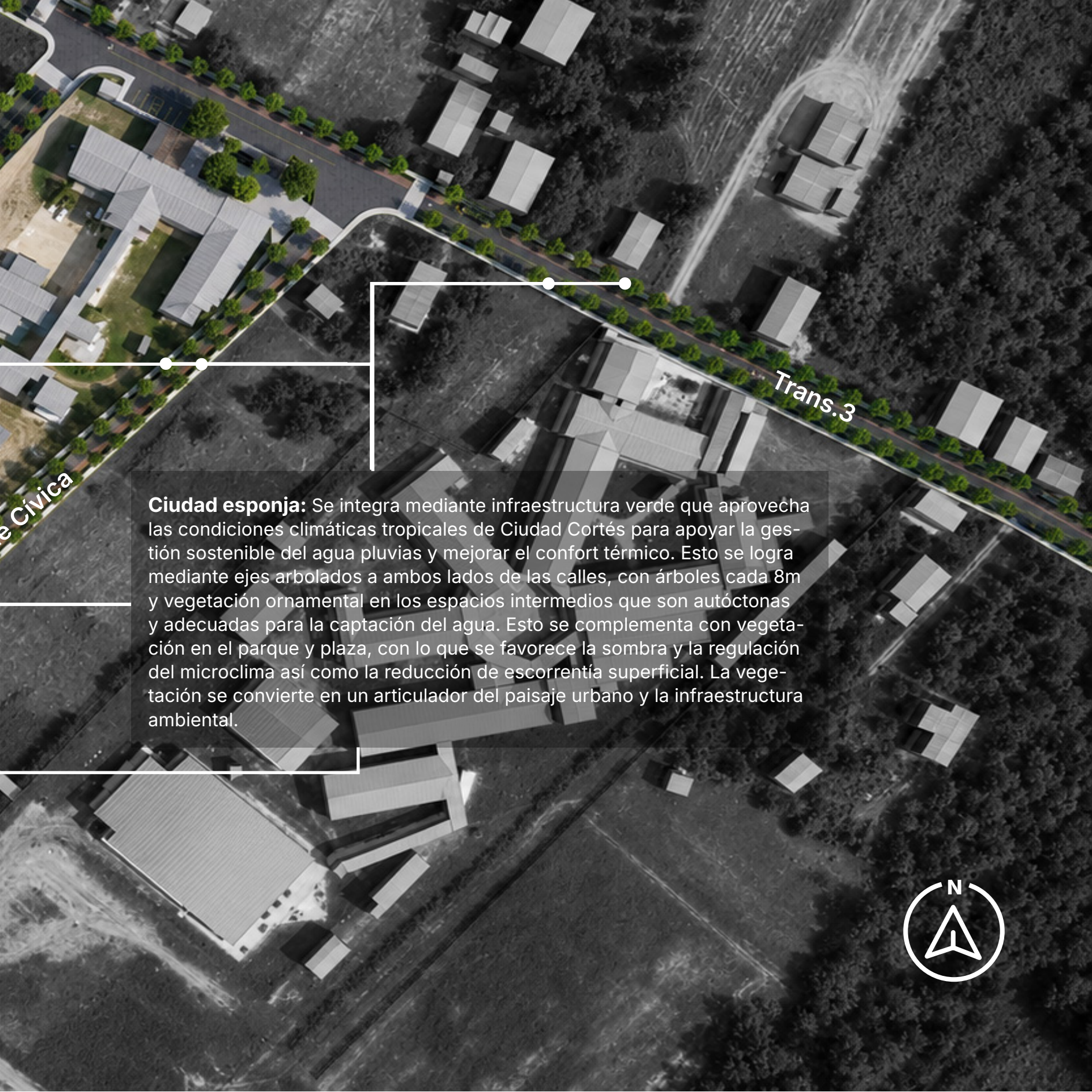
Movilidad activa: Se incorpora mediante la transformación de la Transversal 3, la apertura de la calle La Unión y la pacificación de las calles Cívica y Tribunales, donde se prioriza los desplazamientos peatonales y ciclistas. Así mismo, la incorporación de pasos a nivel de acera, iluminación peatonal y mobiliario para el descanso favorecen la movilidad sostenible y segura.

APLICACIÓN DE PAUTAS

Accesibilidad: Abordaje universal e inclusivo. Se contempla cruces a nivel de acera, continuidad en los recorridos peatonales, diversidad de texturas y losas podotáctiles que facilitan la orientación a personas con discapacidad visual. Por otra parte, se incorporan descansos cada 100m, equipados con bancas y apoyos isquiales, además de iluminación. También la diversidad de espacios en el parque permite el uso y encuento de diferentes grupos.



Figura 132. Vista aérea de propuesta
Fuente:Elaboración propia



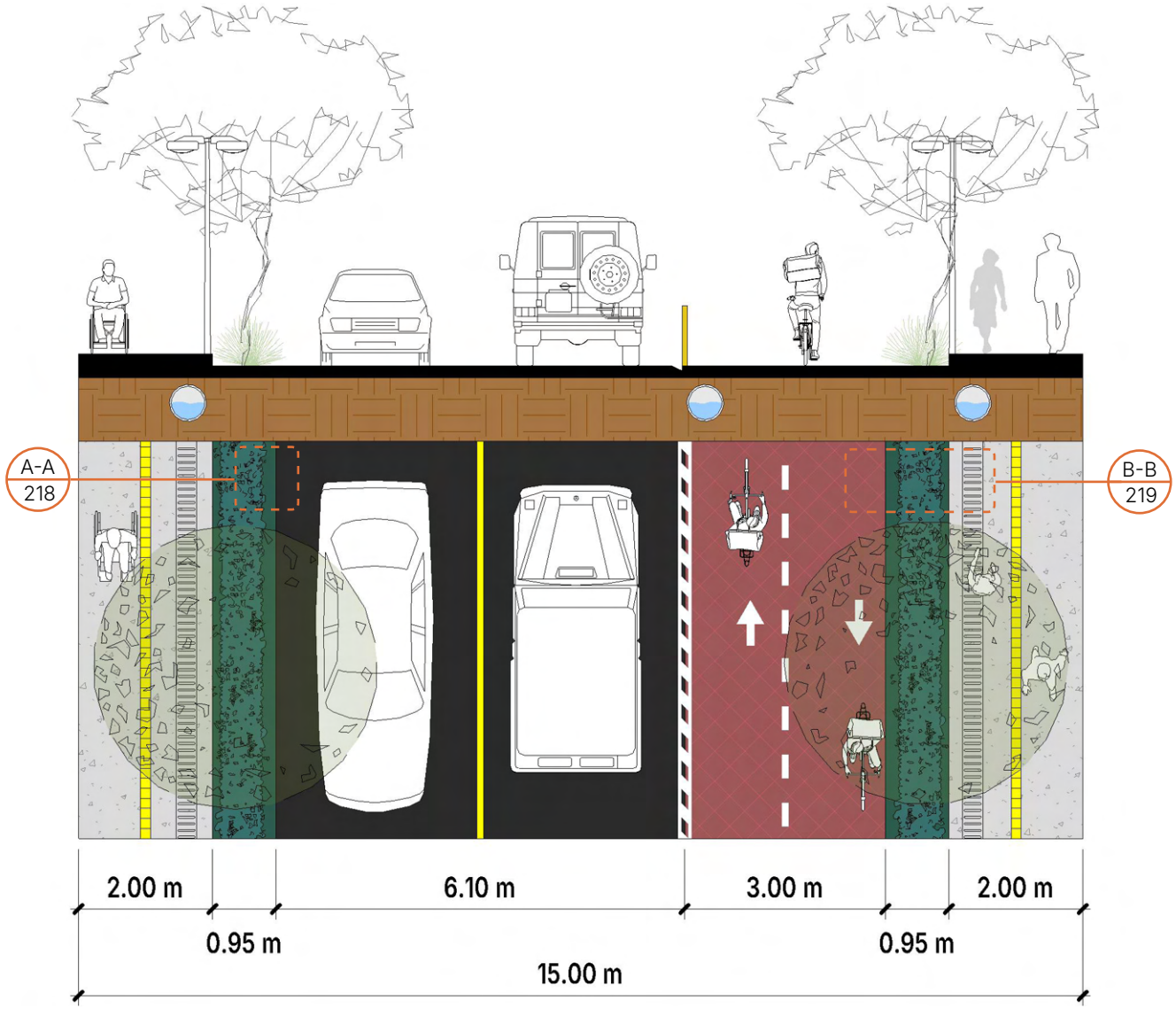
Ciudad esponja: Se integra mediante infraestructura verde que aprovecha las condiciones climáticas tropicales de Ciudad Cortés para apoyar la gestión sostenible del agua pluvias y mejorar el confort térmico. Esto se logra mediante ejes arbolados a ambos lados de las calles, con árboles cada 8m y vegetación ornamental en los espacios intermedios que son autóctonas y adecuadas para la captación del agua. Esto se complementa con vegetación en el parque y plaza, con lo que se favorece la sombra y la regulación del microclima así como la reducción de escorrentía superficial. La vegetación se convierte en un articulador del paisaje urbano y la infraestructura ambiental.

INTERVENCIONES

Transversal 3. Liceo Pacífico Sur

La transformación plantea una transformación mediante la incorporación de infraestructura para la movilidad activa donde se priorizan desplazamiento peatonales y ciclistas. Por lo que se propone una ciclovía de 3,00m de ancho protegida por bolardos a cada 1.50m para reducir el conflicto entre ciclistas y vehículos. Además, se contempla la construcción de aceras de 2.00m de ancho a ambos lados de la vía, con lo que se favorece la circulación peatonal y la accesibilidad.

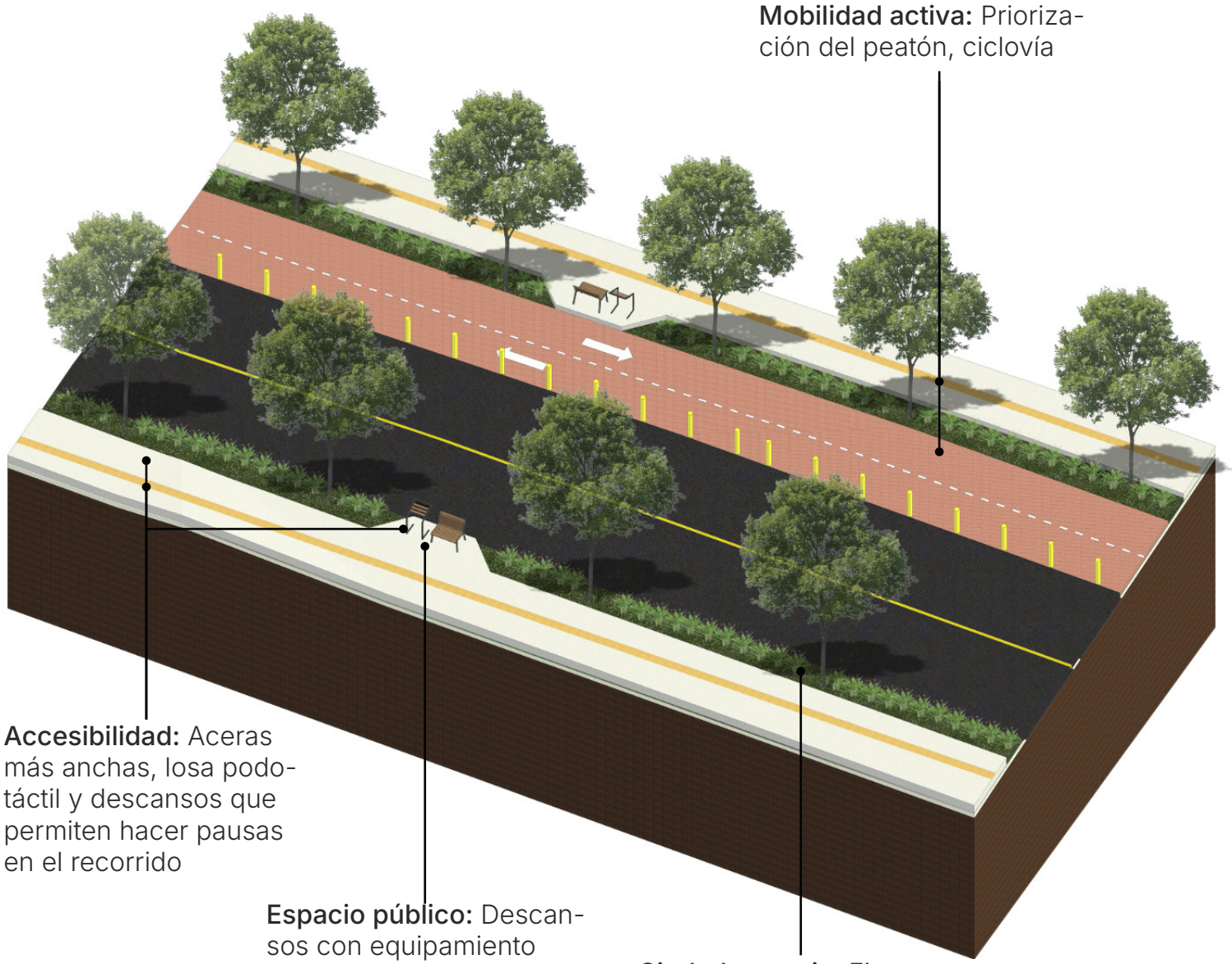
Como complemento, se incorporan franjas de vegetación destinadas a la arborización y que funcionan como separación física entre los es-



pacios de circulación. Se propone una distancia aproximada de 8.00m entre árboles para generar sompra sonbre los recorridos peatonales, mejorar el confort térmico y disminuir la exposición directa al sol. Además, la iluminación se incorpora con estrategia de seguridad y habitabilidad nocturna, esto mediante luminarias distribuidas aproximadamente cada 8.00m, considerando la arborización y elementos del equipamiento urbano para tener un iluminación continua sin sombras excesivas o puntos ciegos.

La intervención busca una sección vial accesible, sombreada y segura.

Pautas aplicadas




Ciruelo
Losa podotáctil y ensanchamiento de aceras
Mezla de Lirio y Heliconias


CIRUELO
Ciruelo
Cambio de material en ciclovía y protección con bolardos

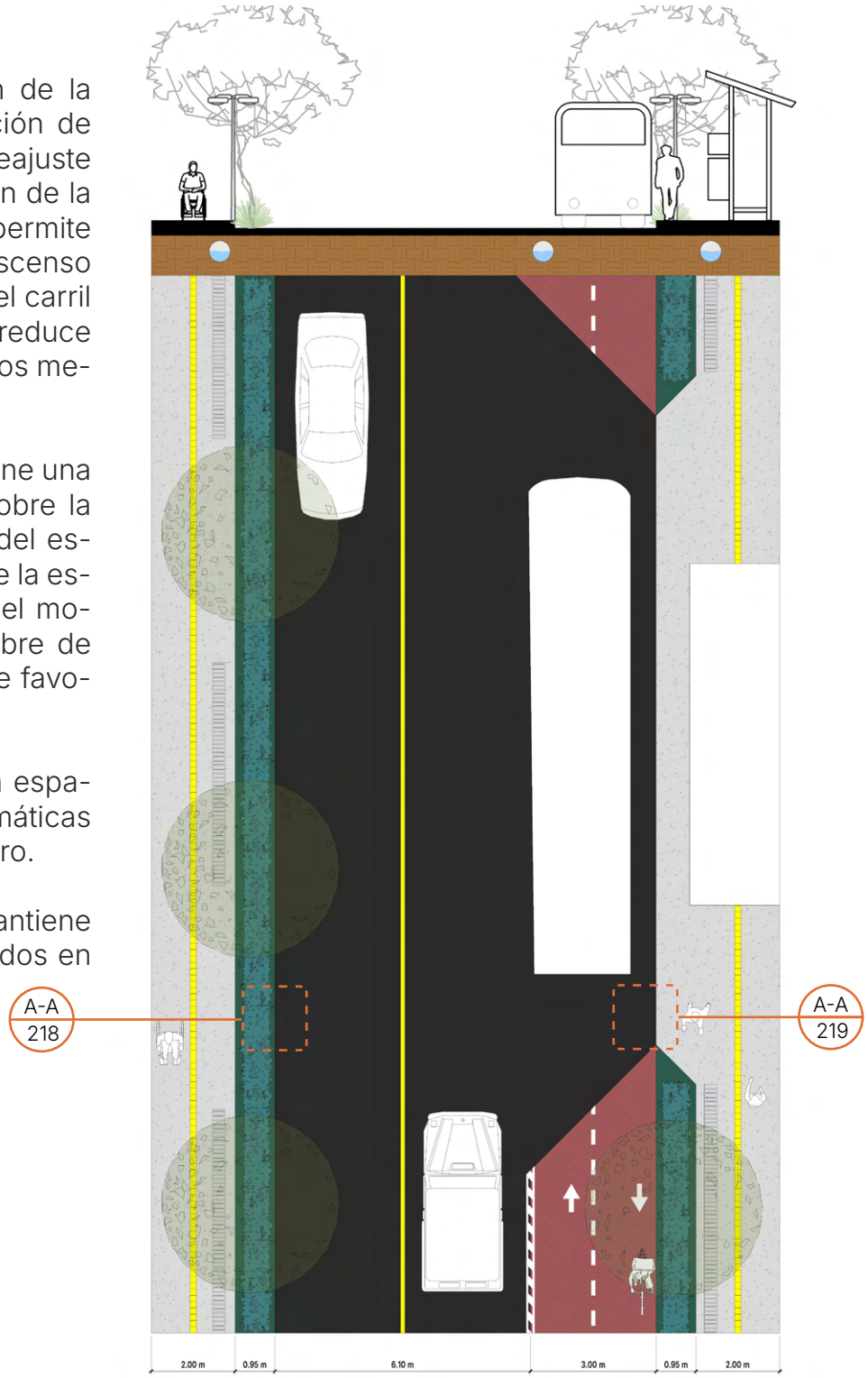
Transversal 3. Bahía

Contempla la reconfiguración de la sección vial mediante la incorporación de una bahía de buses. Se realiza un reajuste en el trazado de la vía y la ampliación de la calzada 3,00m. Esta modificación permite que el transporte público haga el ascenso y descenso de los pasajeros fuera del carril de circulación vehícular, con lo que reduce las obstrucciones y conflictos entre los medios de transporte.

Como complemento, se propone una ampliación de 0.95m de la acera sobre la franja verde con el fin de disponer del espacio adecuado para la instalación de la estructura de la parada, para integrar el mobiliario sin comprometer el ancho libre de circulación peatonal, de manera que favorece la accesibilidad.

La parada se piensa como un espacio protegido de las condiciones climáticas sin dejar de lado el enfoque de género.

El resto de la sección se mantiene con los criterios de diseño establecidos en la intervención anterior.



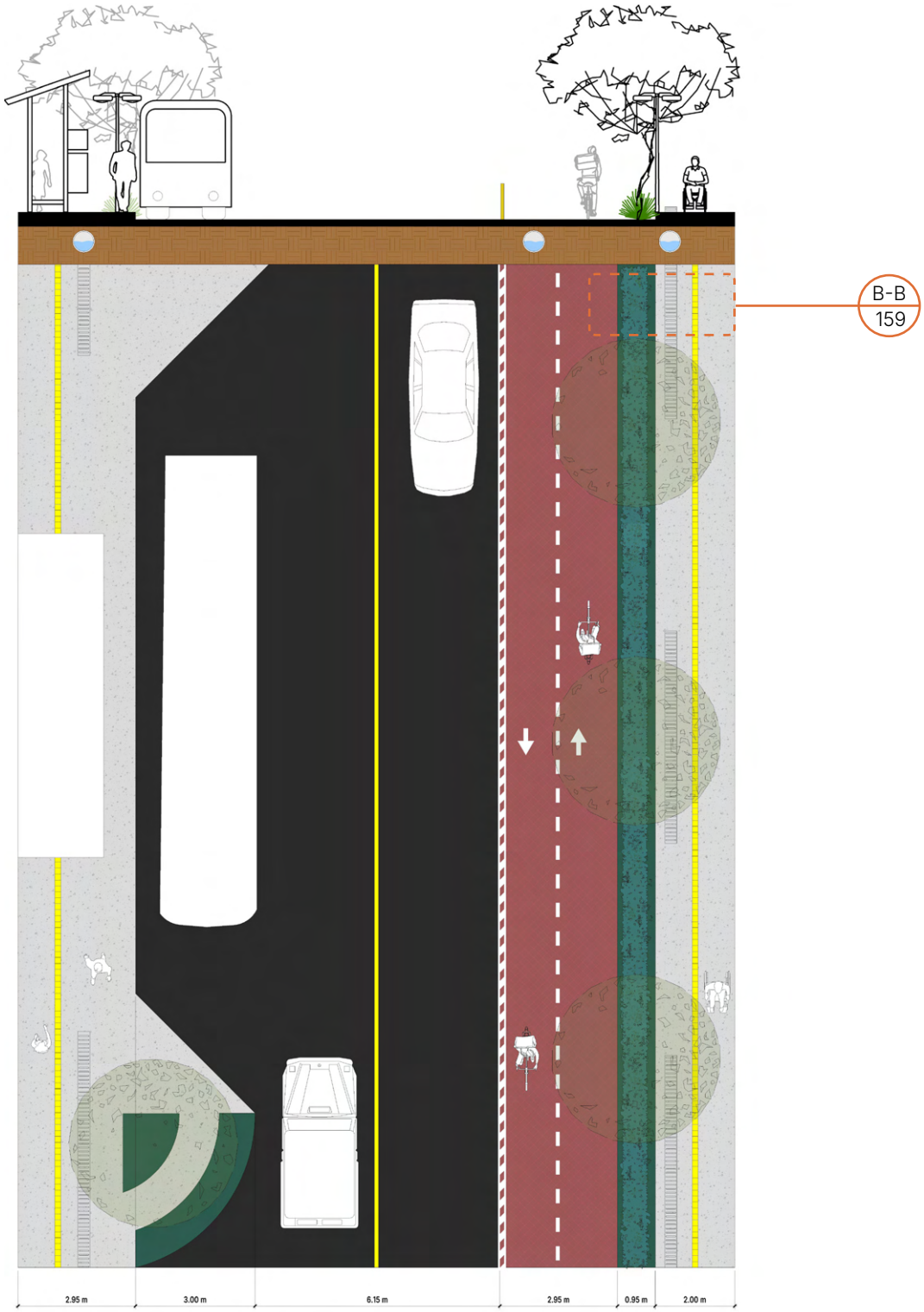

Iluminación
Materiales que no obstruyen la visibilidad
PARADA
CIUDAD CORTÉS
Panel para in-formación
Espacio techado para silla de ruedas

Transversal 3. Municipalidad

Modificaciones: Se traslada el parque exterior de la municipalidad dentro de las instalaciones para colocar una para de autobus adecuada frente a la municipalidad, de manera que extiende en una plaza y le da jerarquía a la entrada principal de la institución mientras que los usuarios del transporte público pueden esperar de manera segura.

Al igual que en el caso anterior, la calzada se extiende 3.00m para crear una isla, de manera que tampoco impide el tránsito de los demás vehículos.

A parte del la intervención paa la bahía y la plaza de acceso, se mantien los mismos planteamientos en cuanto a aceras, vegetación, ciclovía e iluminación que en el escenario 1.

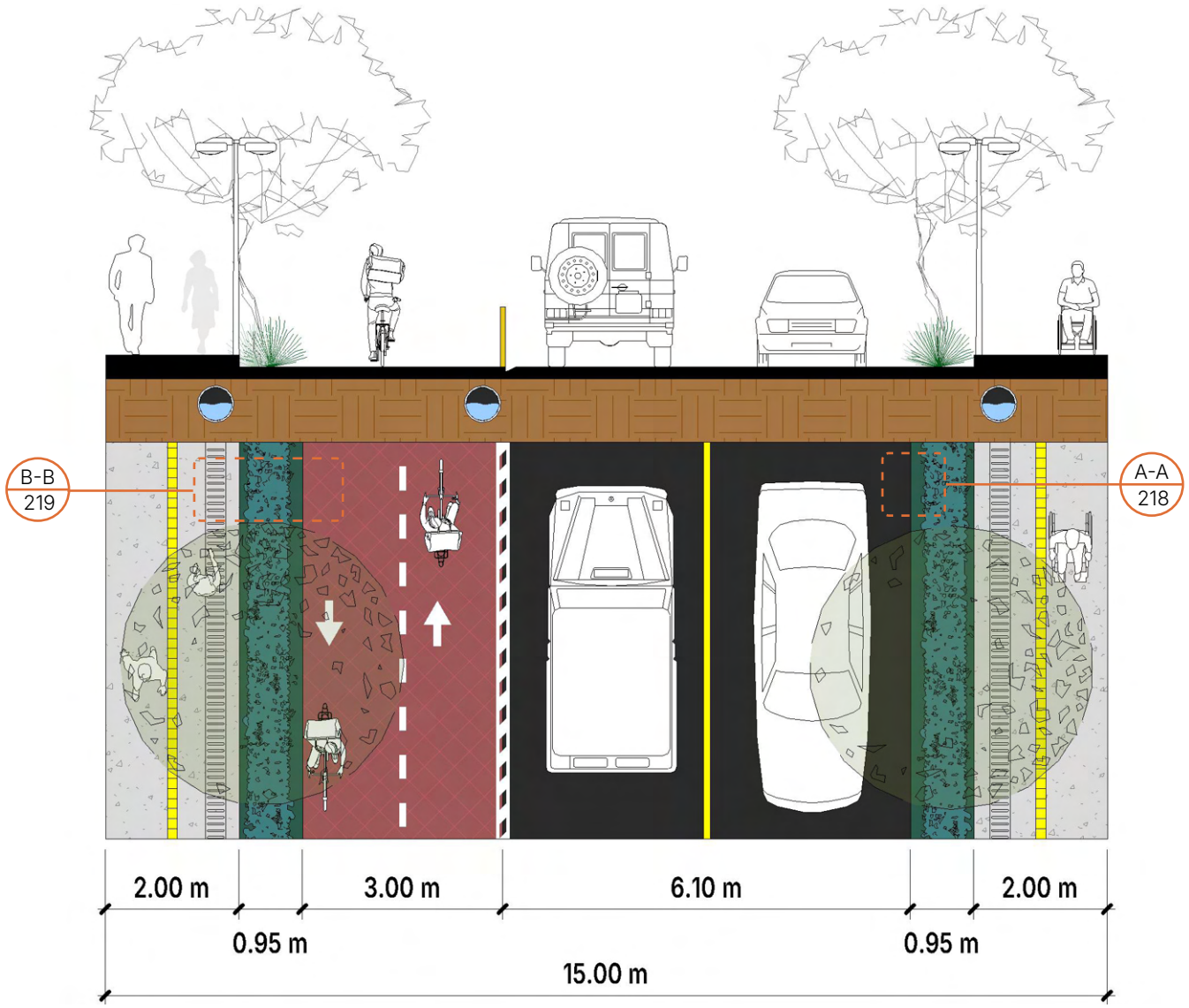



Iluminación
Espacio techado para silla de ruedas
Panel para información
R PARADA
CIUDAD CORTES

Calle La Unión

Se propone la apertura de la vía actualmente cerrada al costado de la municipalidad e incorporandola a la estructural de movilidad de Ciudad Cortés bajo el nombre de calle La Unión, este nombre corresonde directamente con la conexión al parque El Encuentro.

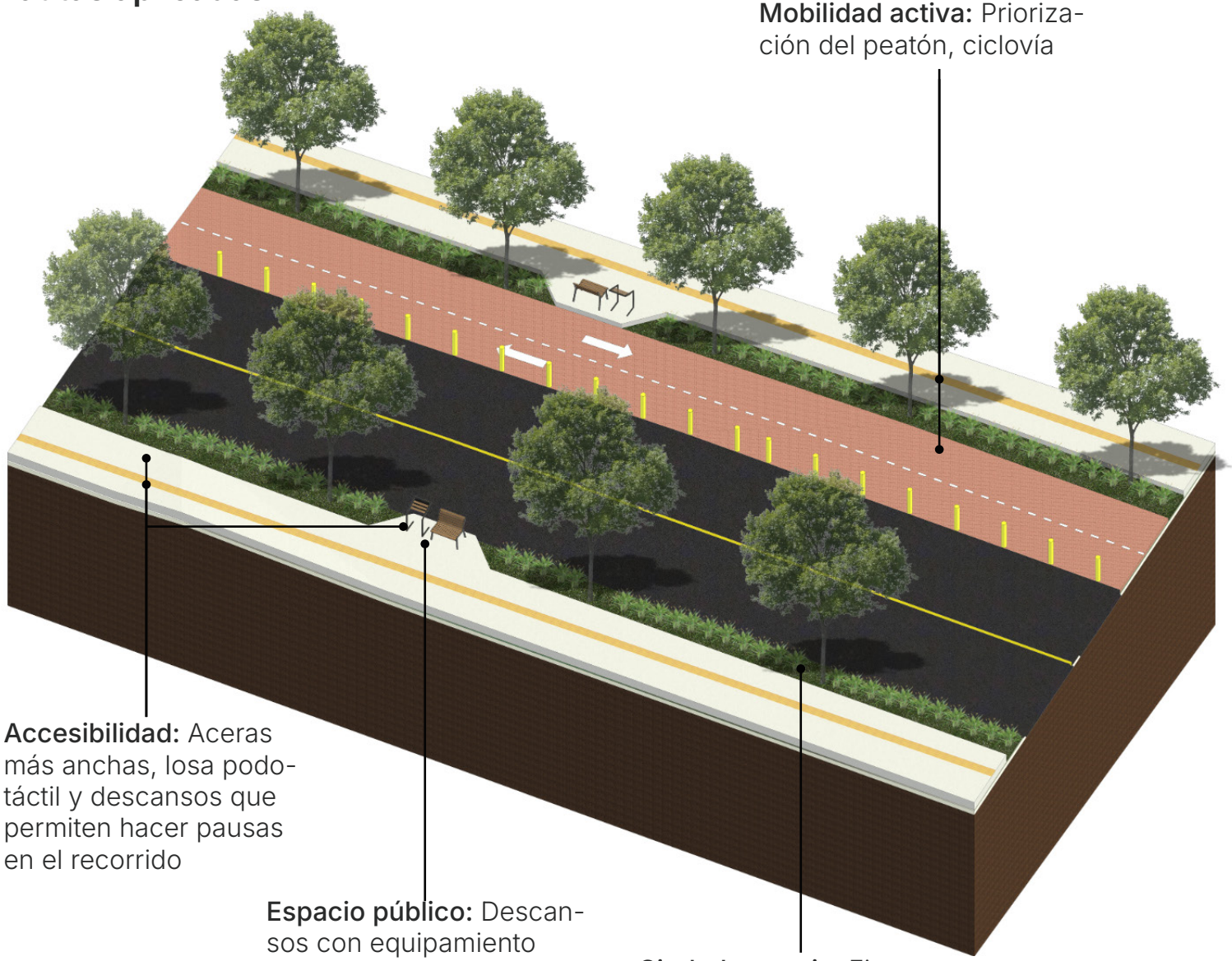
Debido a sus condiciones de derecho de vía existente se mantiene la configuración de la sección vial propuesta para la Transversal 3, incorpora aceras a ambos lados de la vía, una ciclovía bidireccional protegida por bolardos y franjas verdes que acompañan el recorrido. Con esto se permite aprovechar el espacio y dar continuidad a los criterios de accesibilidad, movilidad activa y



confort ambiental establecidos en el plan maestro.

La apertura de la calle se plantea como una estrategia de articulación urbana en la que se transforma una vía cerrada en un recorrido accesible y conectado con el parque de manera que integra la movilidad activa y el espacio público.

Pautas aplicadas




Ciruelo
Ciru
Losa
ensa
acera
Mezla de Lirio y
Heliconias
Cambio de ma
en ciclovía y
tección con b
dos

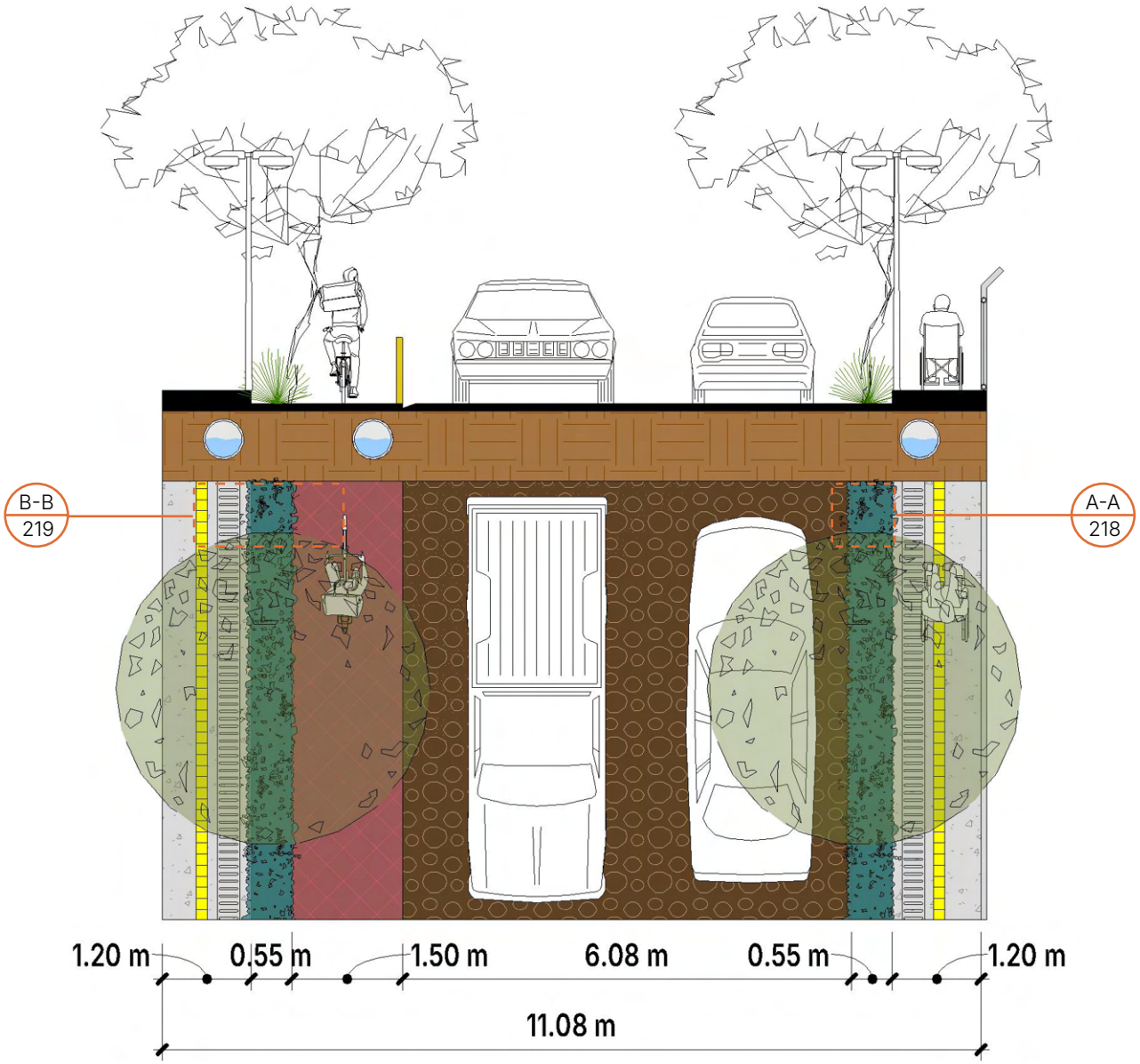

uelo
podotáctil y
nchamiento de
as
Vegetación del
parque que comple-
menta la experiencia
aterial
pro-
olar-

Calle Cívica

Se modifica la materialidad de la calzada mediante un cubierta diferenciada con el objetivo de reforzar la percepción de una zona de circulación compartida e incentivar la reducción de velocidad vehícular.

Debido a las limitaciones del ancho en el derecho de vía, es que en el tramo inicial se propone una reducción de la ciclovía a un carril de 1.50m de ancho protegido por bolardos colocados cada 1.50m. De esta manera se mantiene un espacio exclusivo para ciclistas ajustandose a las condiciones físicas existentes.

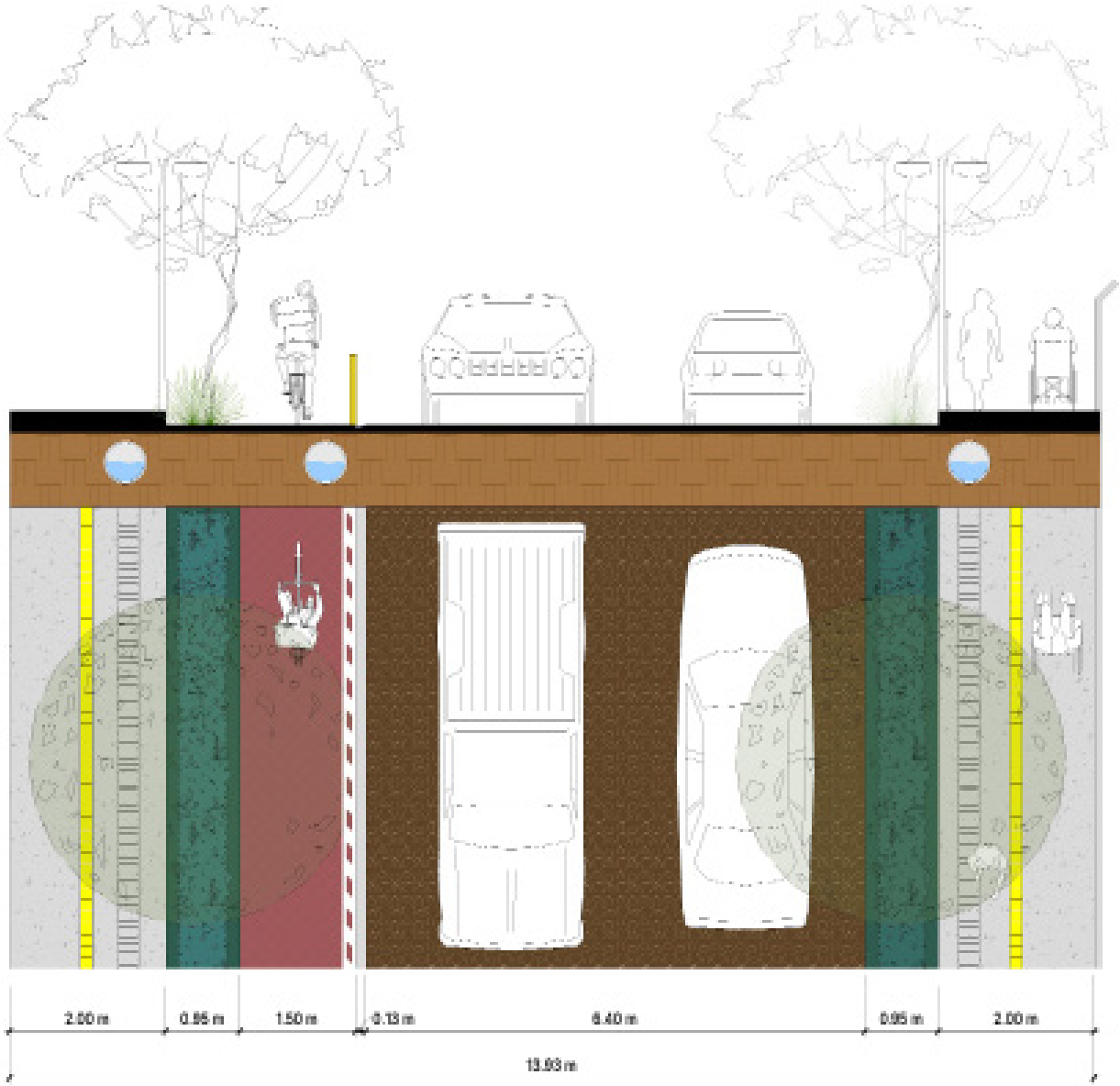
De igual manera, las aceras se reducen a 1.20m de ancho y se mantiene una superficie po-



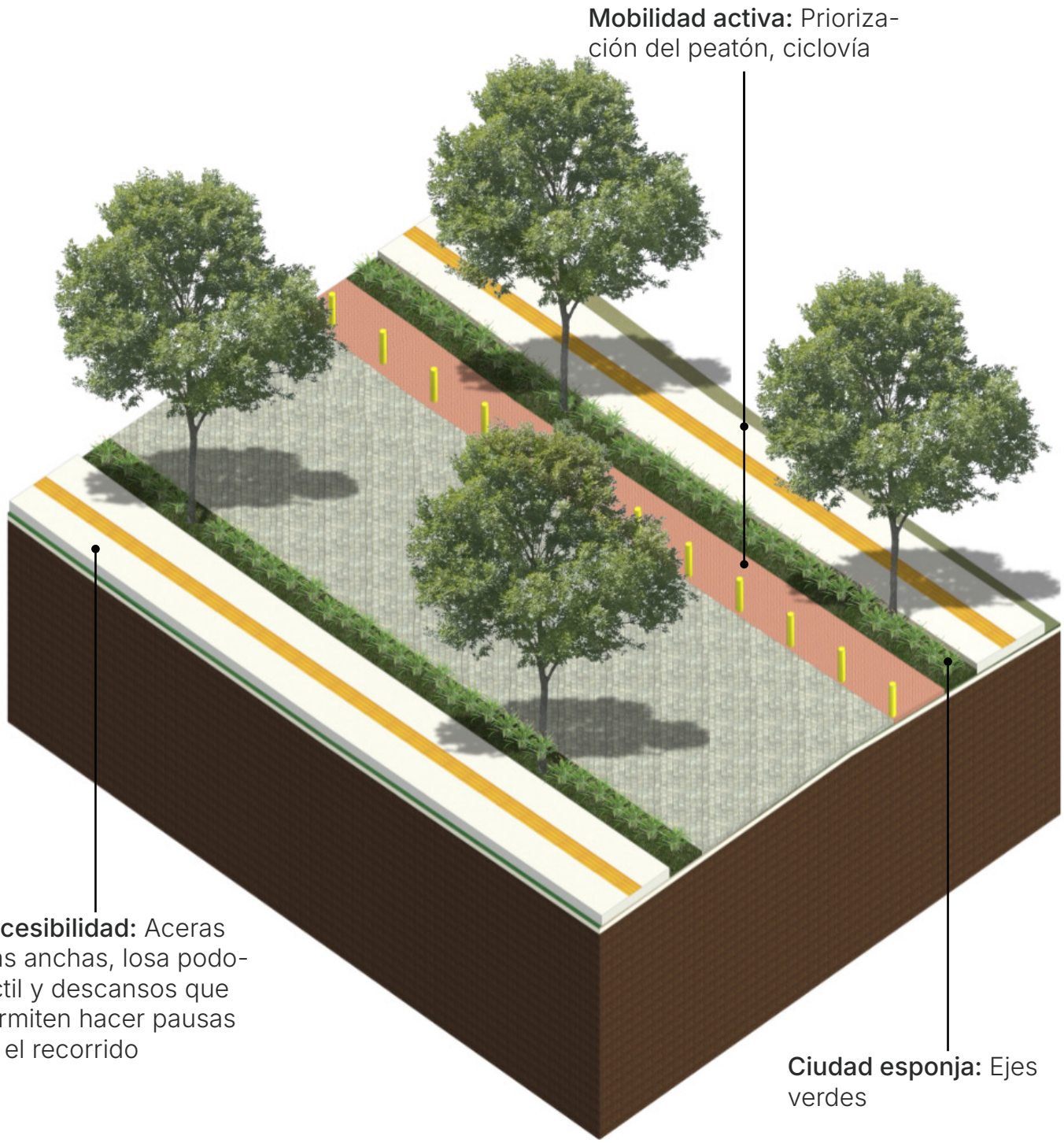
dotáctil. De igual maneral, las franjas verdes se ajustan a 0.55m de ancho para mantener la incorporación de vegetación y el respectivo criterio de distribución de la arborización e iluminación peaotnal.

Con el avance del recorrido el derecho de vía aumenta. Como resultado se puede recuperar las dimensiones de componentes peatonales y paisajisticos utilizados en el proyecto. Las aceras vuelven a tener 2.00m de ancho y la franja verde de 0.95m mientras que el ancho de 1.50m para la ciclovía se mantiene.

La arborización e iluminación mantienen una separación de 8.00m entre cada grupo de elementos.



Pautas aplicadas




Ciruelo
Ciruelo
Losa podotáctil y ensanchamiento de aceras
Cambio de
superficie ro
Mezla de Lirio y Heliconias

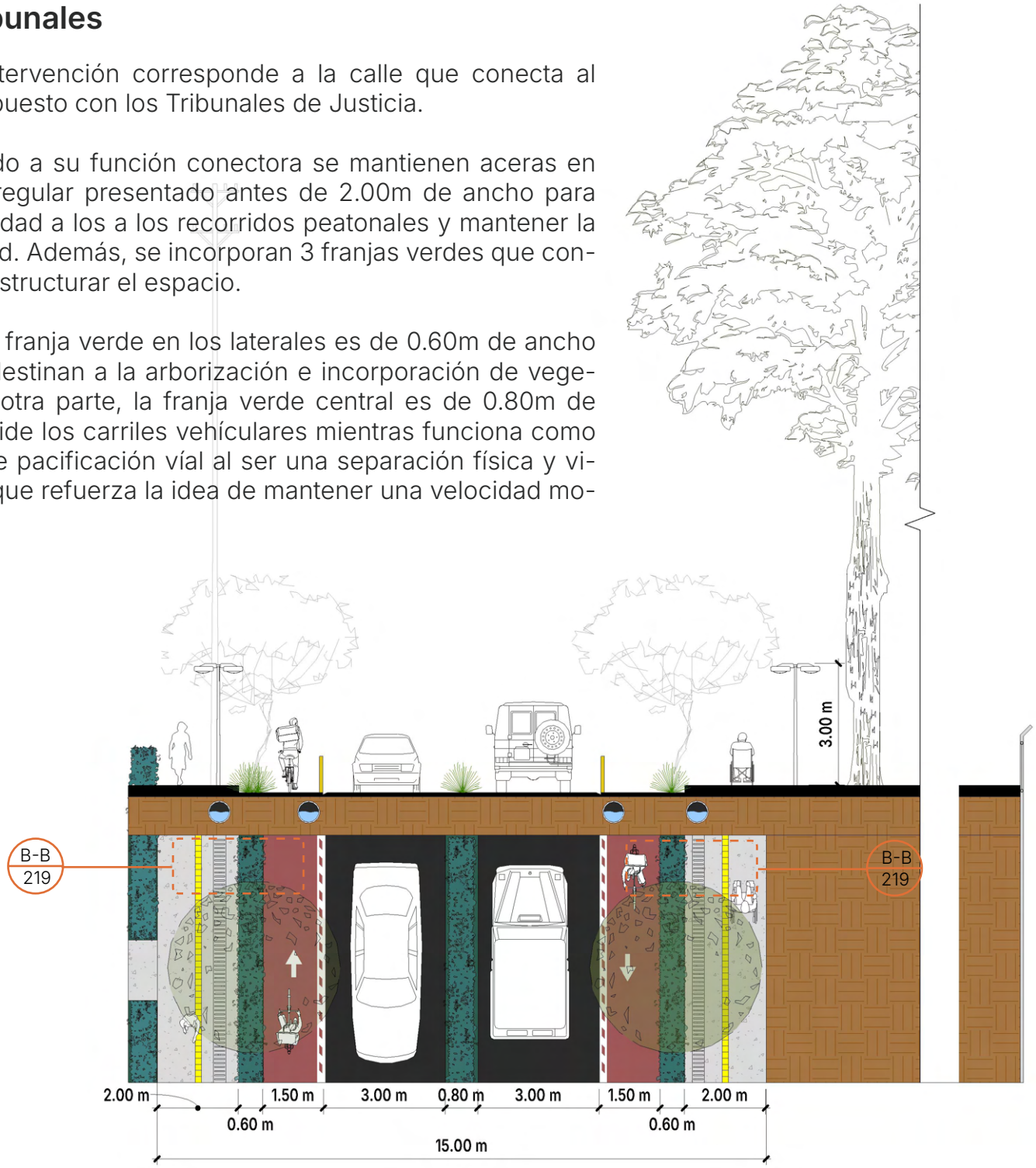

Cambio de material en
ciclovía y protección
con bolardos
material en
odante

Calle Tribunales

La intervención corresponde a la calle que conecta al parque propuesto con los Tribunales de Justicia.

Debido a su función conectora se mantienen aceras en el formato regular presentado antes de 2.00m de ancho para dar continuidad a los a los recorridos peatonales y mantener la accesibilidad. Además, se incorporan 3 franjas verdes que contribuyen a estructurar el espacio.

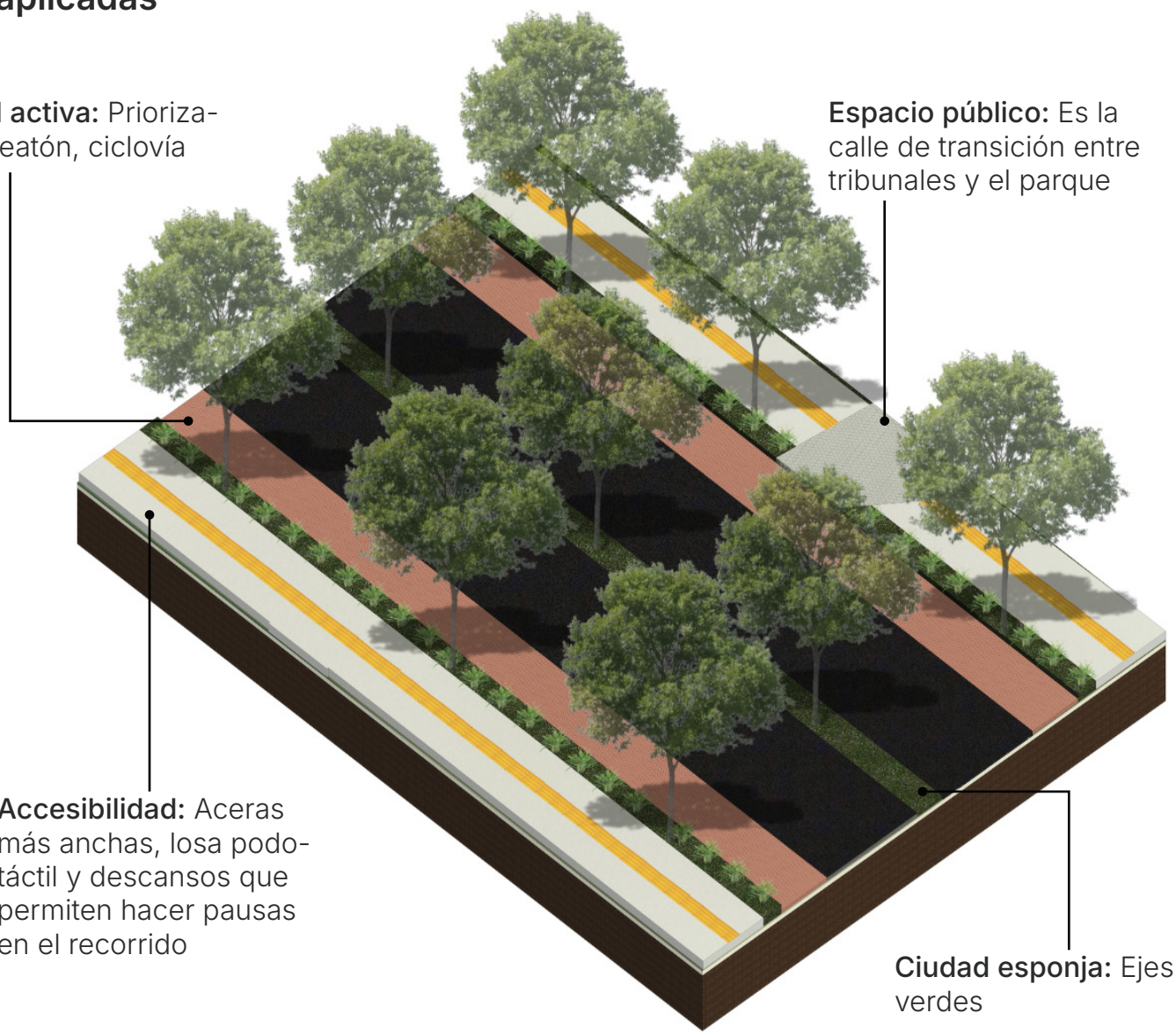
Cada franja verde en los laterales es de 0.60m de ancho cada y se destinan a la arborización e incorporación de vegetación. Por otra parte, la franja verde central es de 0.80m de ancho y divide los carriles vehículares mientras funciona como elemento de pacificación vial al ser una separación física y visual por lo que refuerza la idea de mantener una velocidad moderada.



Se plantea una ciclovía bidireccional dividida en dos carriles de 1.50m de ancho cada uno, para mejorar la conectividad entre el parque, los Tribunales y las calles conectoras. El objetivo es consolidar la red ciclista continua y articulada con los otso componentes de movilidad del proyecto.

La intervención no se ilimita a conectar dos equipamientos sino que estructura e integra el espacio público accesible e integrados.

Pautas aplicadas




Ciruelo
Ejes v
barrer
visusa
Cambio de material en ciclovía y protección con bolardos
Mezla de Lirio y Heliconias
Carriles de ciclovía divididos para mejorar conectividad

erdes como
ras físicas y
ales



Losa podotáctil y ensanchamiento de aceras

Cambio de material en ciclovía y protección con bolardos

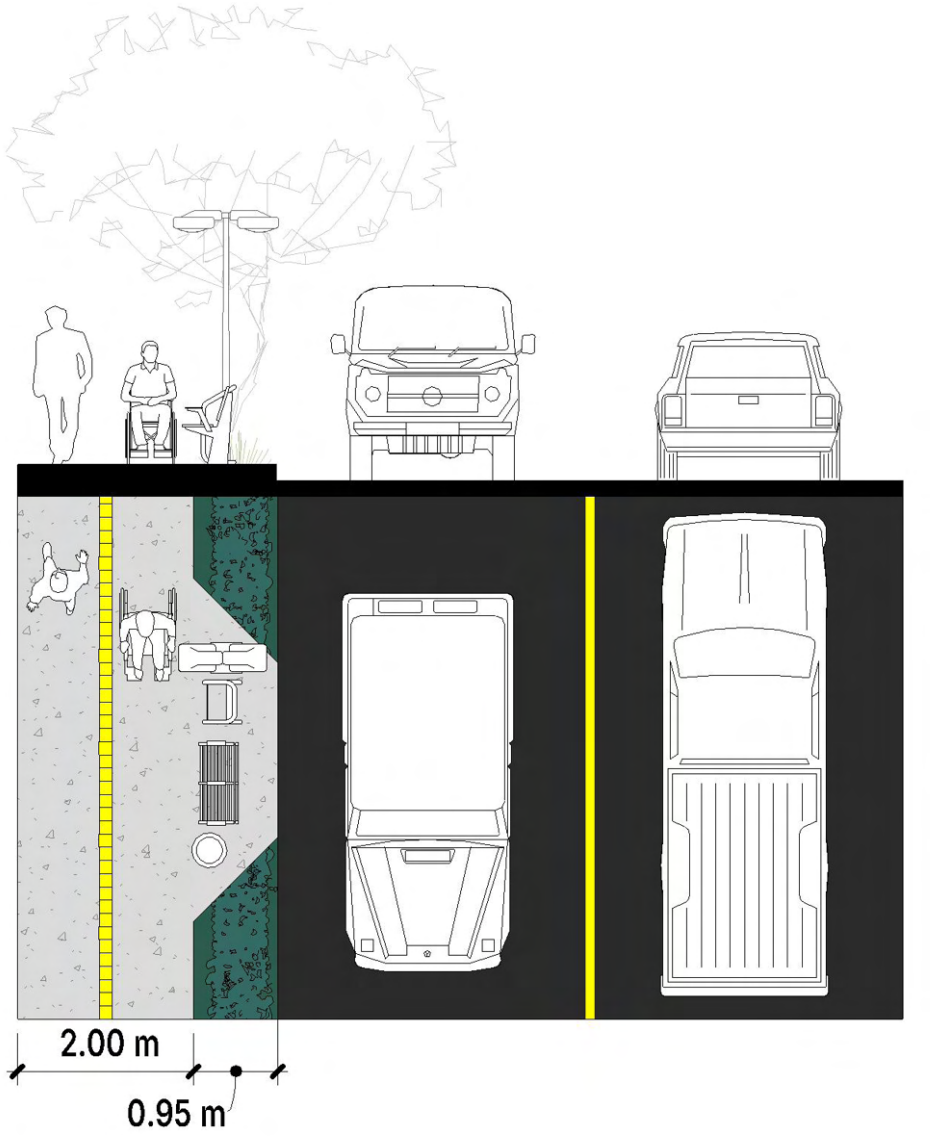


Descansos

Esta intervención es la incorporación de espacios de descanso a lo largo de la acera como áreas de apoyo para las personas con requieren realizar pausas en su desplazamiento como es el caso de adultos mayores, discapacitados o personas con movilidad reducida.

La intención es ees mejorar las condiciones de accesibilidad y confort en el recorrido peatonal para que todos se puedan desplazar de manera más autonoma. Además, se conciben como puntos de permanencia y encuentro que fortalecen la recreación y cohesión social en el espacio público.

Para lograr esto se plantea una ampliación



de la acera de 0.95m de ancho por 2.00m de largo, en intervalos de 100m.

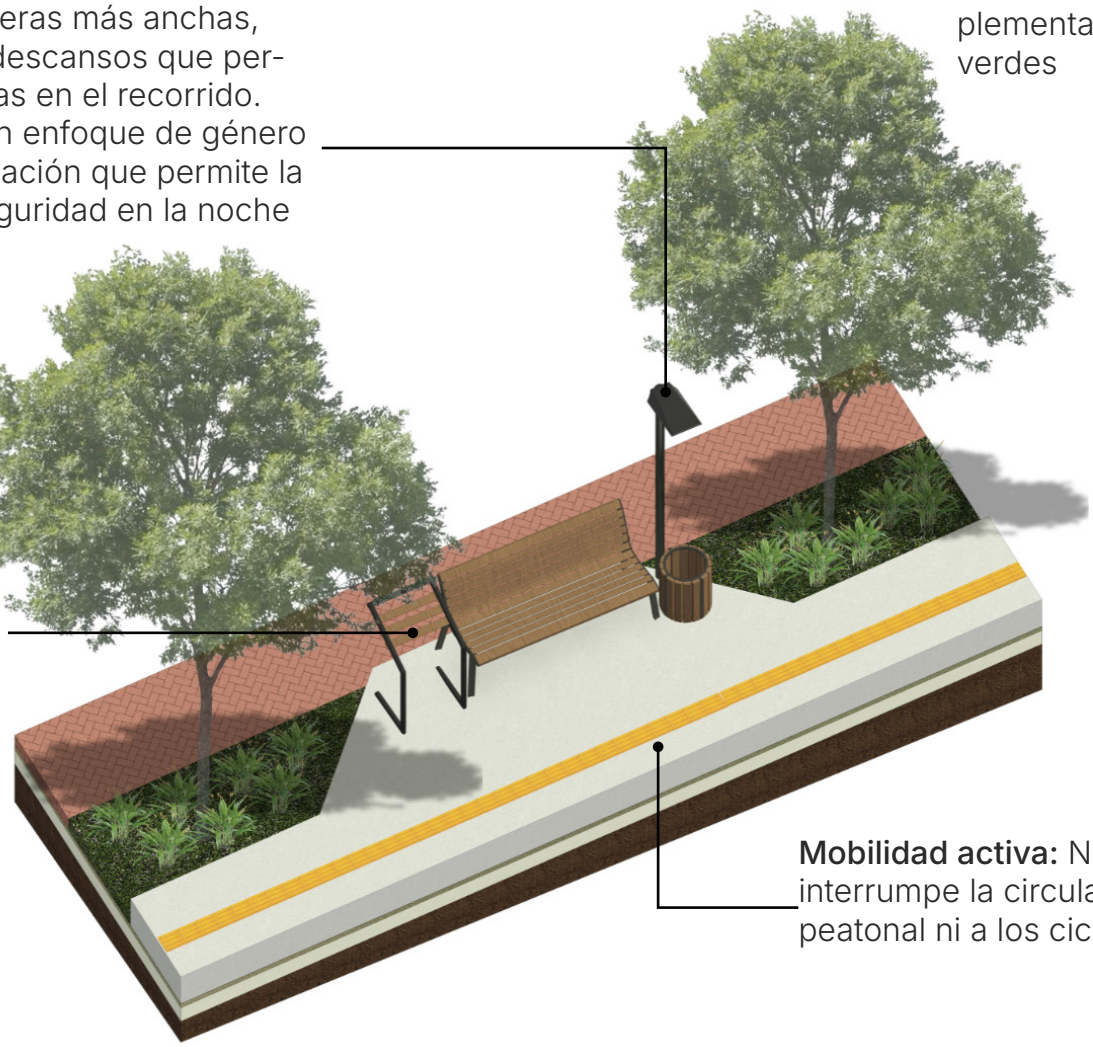
Cada espacio cuenta con la instalación de una banca, un basurero, apoyos isquiales e iluminación de escala peatonal. La banca proporciona un lugar para sentarse y descansar, los apoyos isquiales permiten realizar pausas breves sin necesidad de sentarse completamente en el caso de personas con ficultad para levantarse o sentarse. El mobiliario procura mantener el área peatonal libre obstáculos.

La iluminación complementa la intevención ya que favorece la visibilidad y percepción de seguridad durante la noche.

Los espacios de descanso se usan como estrategia para humanizar los recorridos peatonales, dando comodidad en el desplazamiento y favorece la apropiación cotidiana en el espacio público.

Accesibilidad: Aceras más anchas, losa podotáctil y descansos que permiten hacer pausas en el recorrido. Además, tienen un enfoque de género gracias a la iluminación que permite la percepción de seguridad en la noche

Ciudad esponja: Se complementa con los ejes verdes

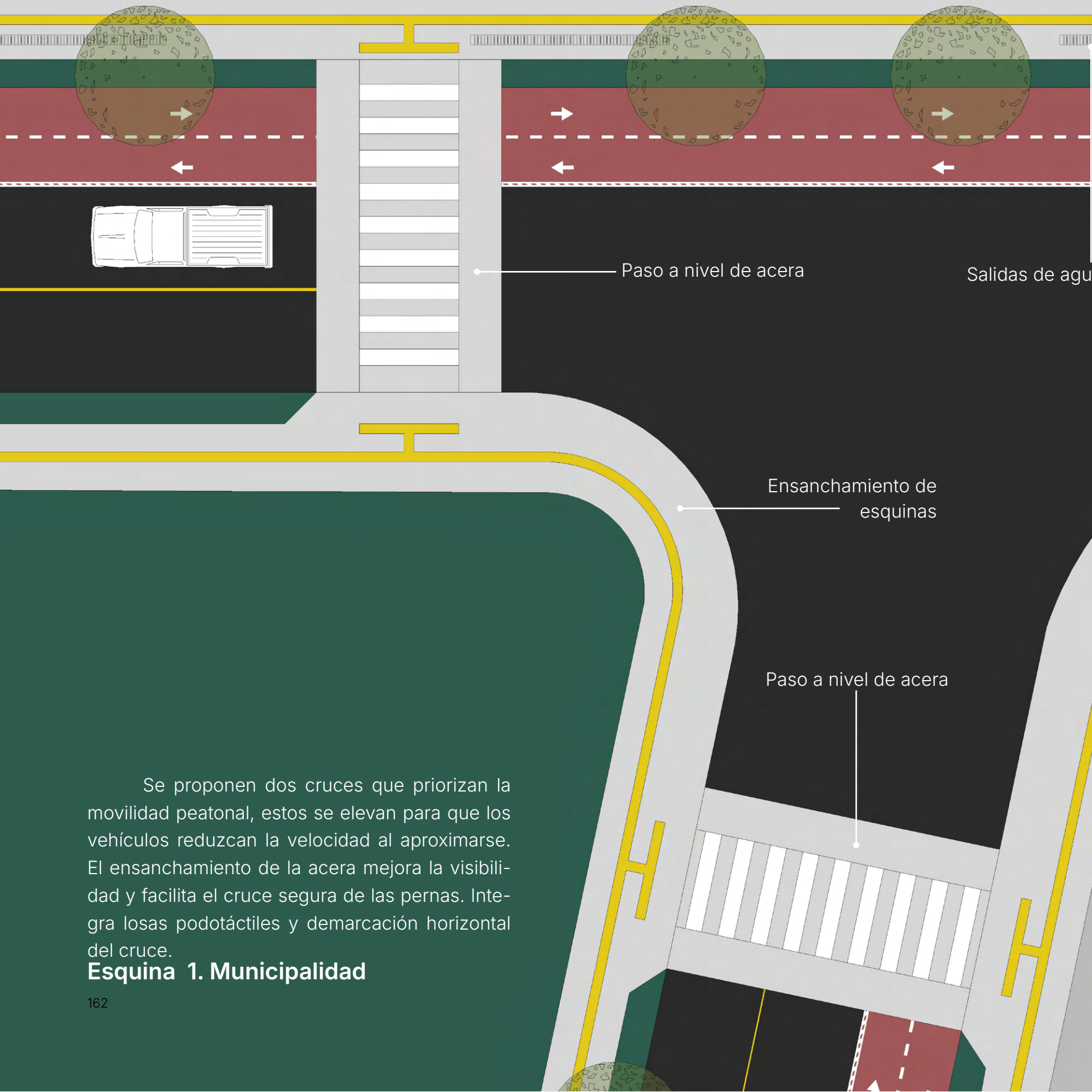


Espacio público: Descansos con equipamiento

Mobilidad activa: No interrumpe la circulación peatonal ni a los ciclistas

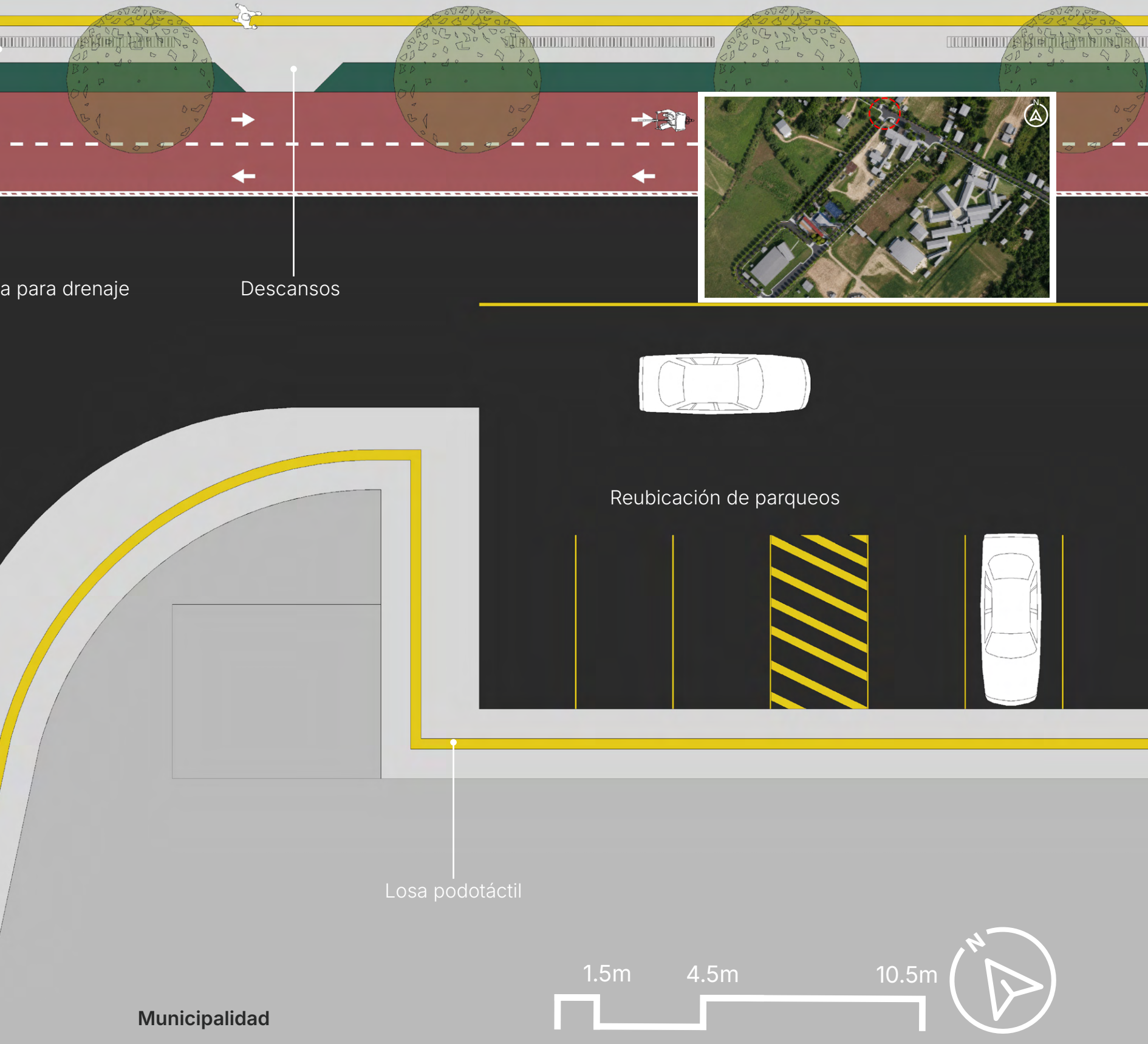

Protección de cobertura vegetal
Mo
No obstruye la cir

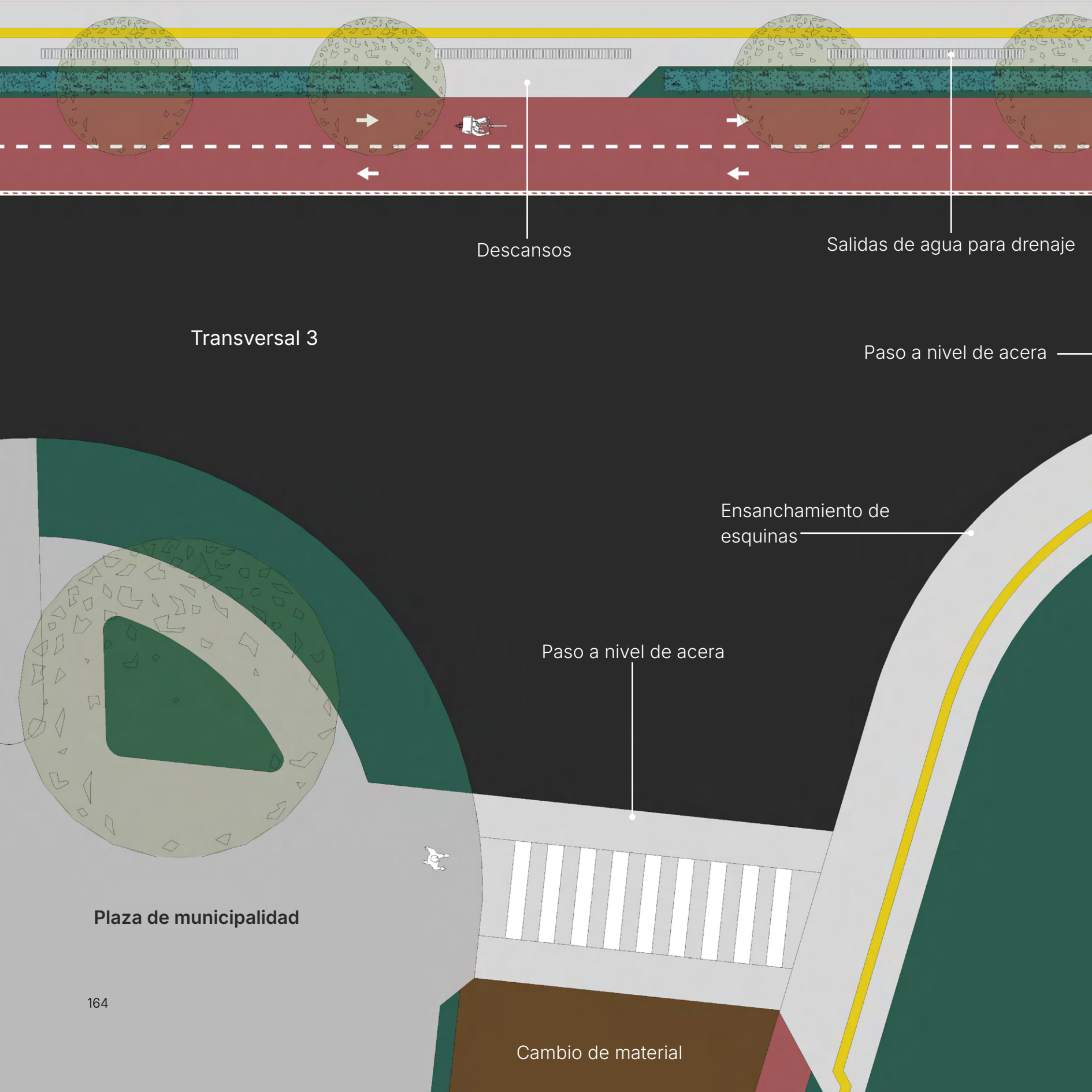

Iluminación de escala peatonal
obiliario de descaso
culación peatonal



Se proponen dos cruces que priorizan la movilidad peatonal, estos se elevan para que los vehículos reduzcan la velocidad al aproximarse. El ensanchamiento de la acera mejora la visibilidad y facilita el cruce segura de las pernas. Integra losas podotáctiles y demarcación horizontal del cruce.

Esquina 1. Municipalidad


a para drenaje
Descansos
Reubicación de parqueos
Losa podotáctil
1.5m
4.5m
10.5m
Municipalidad


Descansos
Salidas de agua para drenaje
Transversal 3
Paso a nivel de acera
Ensanchamiento de esquinas
Paso a nivel de acera
Plaza de municipalidad
Cambio de material

Bahía de autobus

Losa podotáctil



La propuesta de intervención en esta esquina se basa en realizar cruces seguros y funcionales para los peatones, para esto se aplican pasos a nivel de acera con el objetivo de que sean los vehículos automotores los que bajen la velocidad y permitan a los peatones curzar de manera segura. A esto se le suma ensanchamiento de las aceras en las esquinas.



Esquina 2. Municipalidad

Esquina 3. Tribunales

Incorpora un cruce a nivel de acera para faciliar la conexión peatonal alrededor del lote municipal. Esto favorece la accesibilidad, mejora las condiciones de seguridad vial y fortalece la relación entre el edificio municipal y los espacios circundantes. Además, genera un espacio más seguro para el tránsito de peatones.





Parque

Losa podotáctil

1.5m 4.5m 10.5m

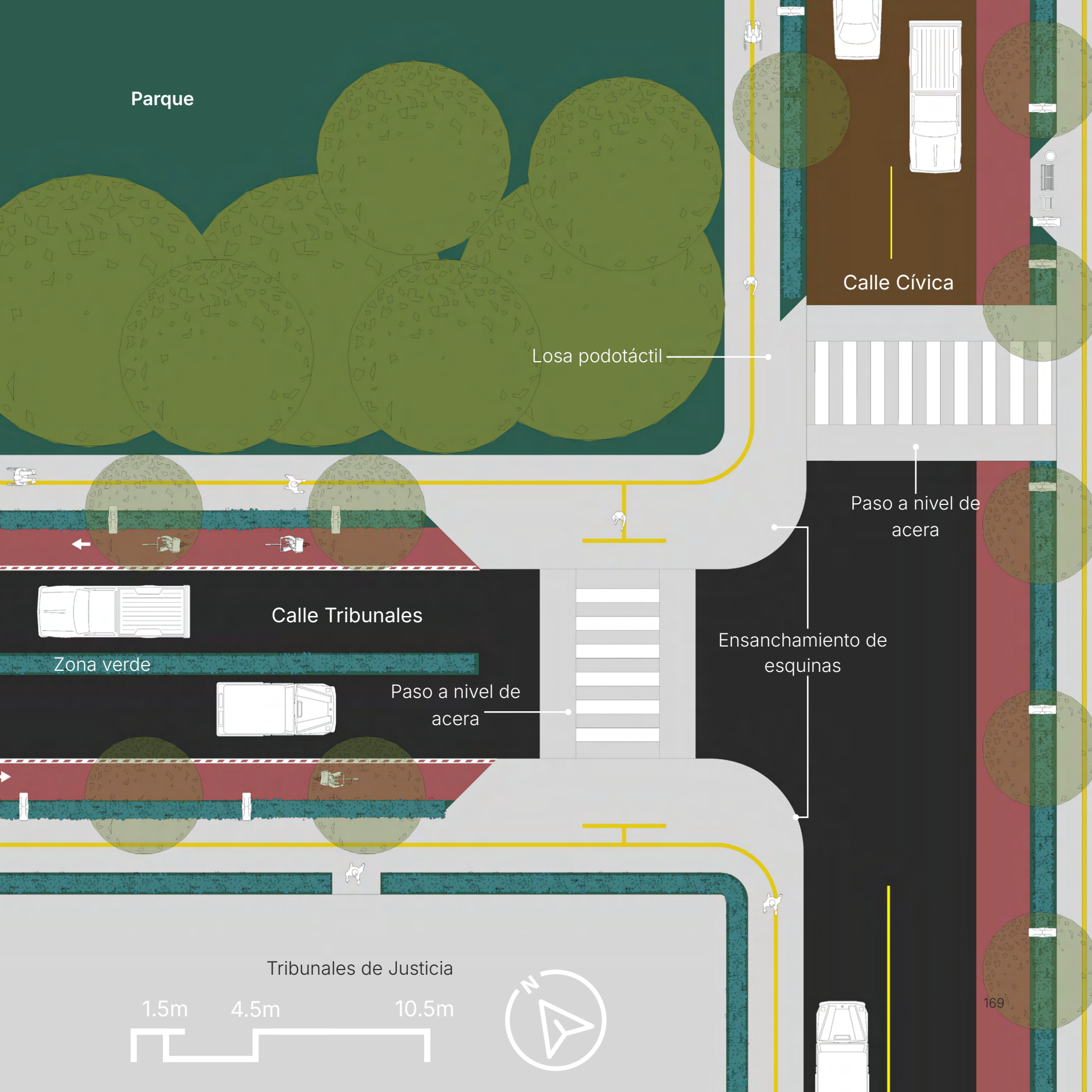
Calle Tribunales

Esquina 4. Tribunales

Para esta intervención en las esquinas se trabaja al igual que en el caso anterior, ensanchadas y con pasos a nivel de acera, además se le da continuidad al meterial, se agregan pasos de cebra.

Sobre la Calle Cívica se trabaja un cambio de materialidad para garantizar un cambio de velocidad en los vehículos no motorizados. Por otra parte, la la Calle Tribunales está dividida por vegetación para evitar cruce en zonas indebidas.




Parque
Calle Cívica
Losa podotáctil
Paso a nivel de acera
Calle Tribunales
Zona verde
Paso a nivel de acera
Ensanchamiento de esquinas
Tribunales de Justicia
1.5m
4.5m
10.5m
N

Plaza de bienvenida en Municipalidad

La propuesta de intervención para la plaza de acceso a la municipalidad busca fortalecer la imagen urbana e institucional del edificio mediante la creación de un espacio público que funcione como antesala y elemento de transición entre la ciudad y la sede municipal. Actualmente, la percepción del inmueble se ve limitada por la presencia del estacionamiento en el frente principal, por esta razón, la propuesta contempla la reubicación del área de estacionamiento de manera que libera el frente del edificio.La intervención otorga a la municipalidad la jerarquía que le corresponde como principal institución administrativa del cantón, consolidándola como un hito urbano fácilmente identificable.

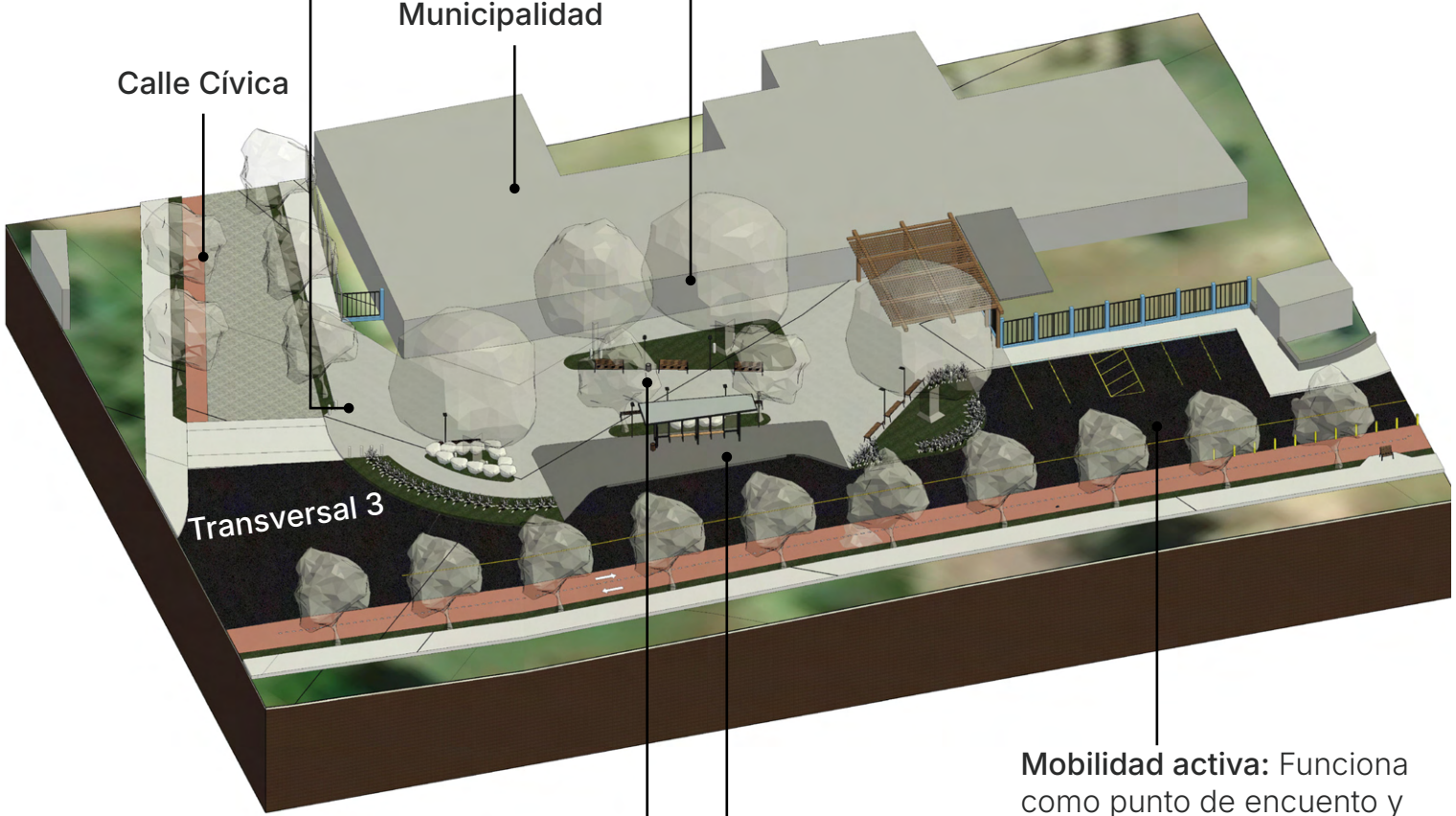
Como parte de la propuesta, se rediseña la parada de autobuses existente, incorporando una bahía que mejora las condiciones de operación. La entrada principal de la municipalidad se enfatiza mediante una pérgola que enmarca el acceso y crea un elemento arquitectónico de referencia dentro de la composición del espacio. Adicionalmente, la propuesta incorpora arborización estratégica y zonas de estancia que contribuyen a mejorar el confort ambiental.



Pautas aplicadas

Accesibilidad: Espacios de circulación amplios e iluminados para mejorar la percepción de seguridad, así cambios en las texturas para identificar los usos.

Ciudad esponja: Nodos verdes para apoyar la filtración y absorción del agua.



Espacio público: Incluye zonas de estancia y propicia la interacción social al funcionar como articulador entre diversas calles y el equipamiento institucional

Mobilidad activa: Funciona como punto de encuento y articulador con lo que incentiva el uso de medios de transporte no motorizados y transporte público, así como la redistribución de los parques para visitantes



PLANTA DE PLAZA DE ACCESO A LA MUNICIPALIDAD


NSVERSAL 3
DE AUTOBÚS
NÚCLEO VERDE
DE ESTAR
NÚCLEO VERDE
MUNICIPALIDAD
N
CALLE CÍVICA



VISUAL PLAZA


Cedro amargo
ro amargo
loncillo
Iluminación de escala peatonal
MUNICIPALIDAD DE OSA
Iluminación baja
Área de estar


Cedro amargo
BIENVENIDOS A OSA
#PrefieroVidrio
#MunicipalidadDeOsa
MUNICIPALIDAD DE OSA
Pérgola de entrada a municipalidad
Área de estar



VISUAL PLAZA INGRESO SURESTE

Parque Comunidad Viva

El parque surge con el objetivo de aprovechar el espacio subutilizado que pertenece a la municipalidad para transformarlo en una espacio de carácter recreativo, cultural y deportivo que responde a las necesidades de la comunidad. La ubicación estratégica lo hace funcionar como una complemento urbano del equipamiento existente en el sector, por lo que fortalece la conectividad peatonal y genera puntos de encuentro para realizar diferentes actividades.

La propuesta es de relevancia debido a la amplia oferta de espacios de calidad. El parque se estructura a partir de un quiosco central que es el elemento articulador del mismo, funciona como referencia visual y funcional que permite realizar actividades culturales y recreativas, así como proporciona áreas de sombra y protección climática.

Para atender diferentes grupos etarios, se incorpora variedad de espacios. Entre ellos una zona deportiva, compuesta por una cancha multiuso, un parque de calistenia y un skate park para promover la actividad física. También integra amplias zonas verdes destinadas a la permanencia y descanso, como complemento tienen una zona de picnic equipadas con mesas para fomentar la convivencia.

Dentro de la propuesta también se contempla espacios de recreación infantil, así como un anfiteatro al aire libre para actividades educativas y eventos comunitarios. Adicional, se incluyen marcos metálicos preparados para la colocación de cubiertas textiles para crear espacios flexibles capaces albergar ferias, exposiciones y mercados temporales. En conjunto, todos espacios combinan la recreación, deporte, cultura y convivencia social y se consolida como un punto de encuentro.




ZONA DEPORTIVA
REA
ARA
ICNIC
QUIOSCO
JUEGOS
INFANTILES
ZONA PARA FERIAS
ANFITEATRO
ÁREA VERDE
N

Proceso de zonificación

Ejes encontrados: Se identifican 3 ejes principales.

1. Municipalidad-Tribunales
2. Calle Tribunales-Eje solar
3. Colegio

Estos funcionan como organizadores y muestran una centralidad importante.

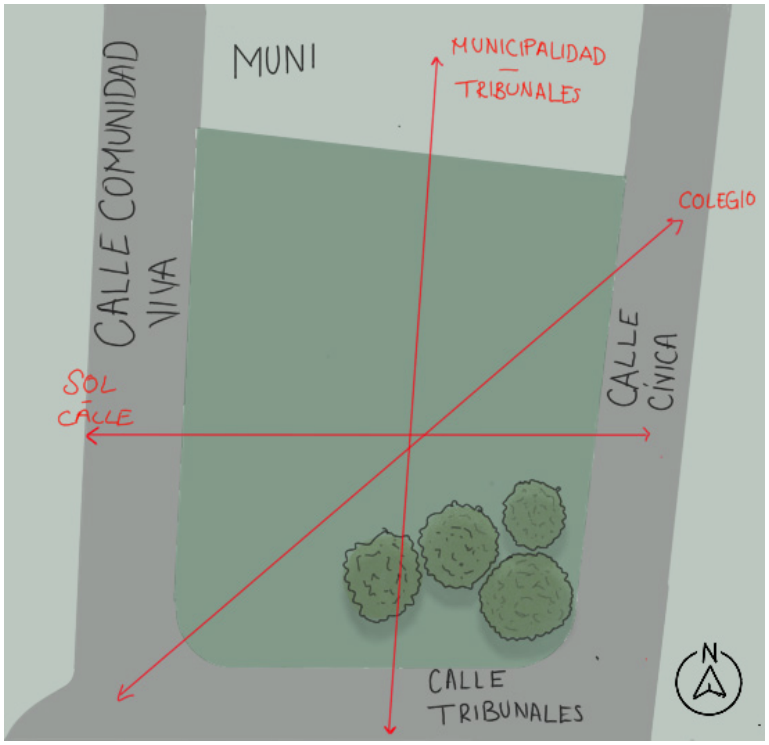


Figura 133. Ejes encontrados
Fuente:Elaboración propia

Definición de núcleos: Se establecen las zonas y usos principales según las necesidades de los usuarios.

Para esto se colocan 5 núcleos:

1. Deportivo
2. Espacios verdes
3. Punto de conexión
4. Zona de eventos y actividades polivalentes
5. Área infantil

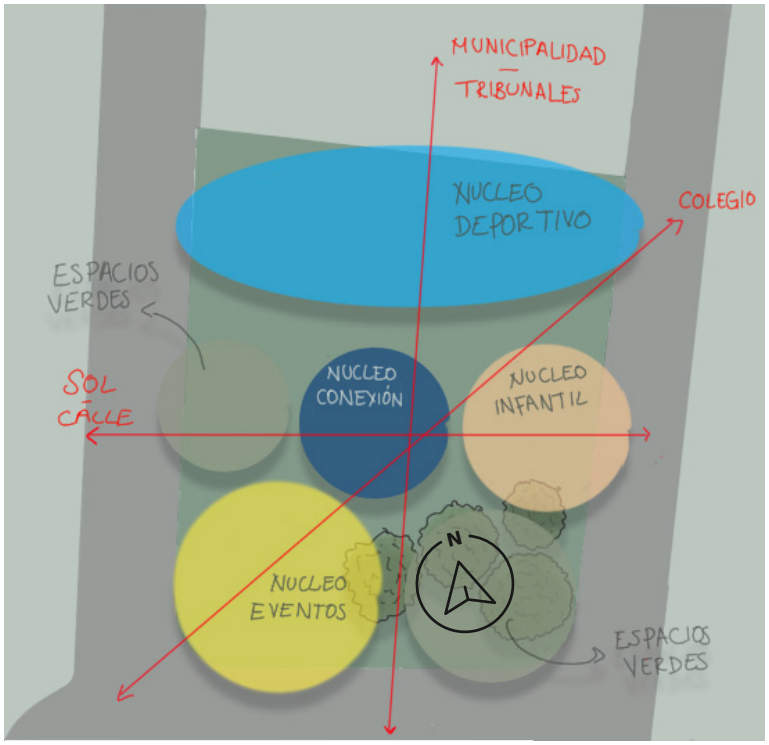


Figura 134. Núcleos propuestos
Fuente:Elaboración propia

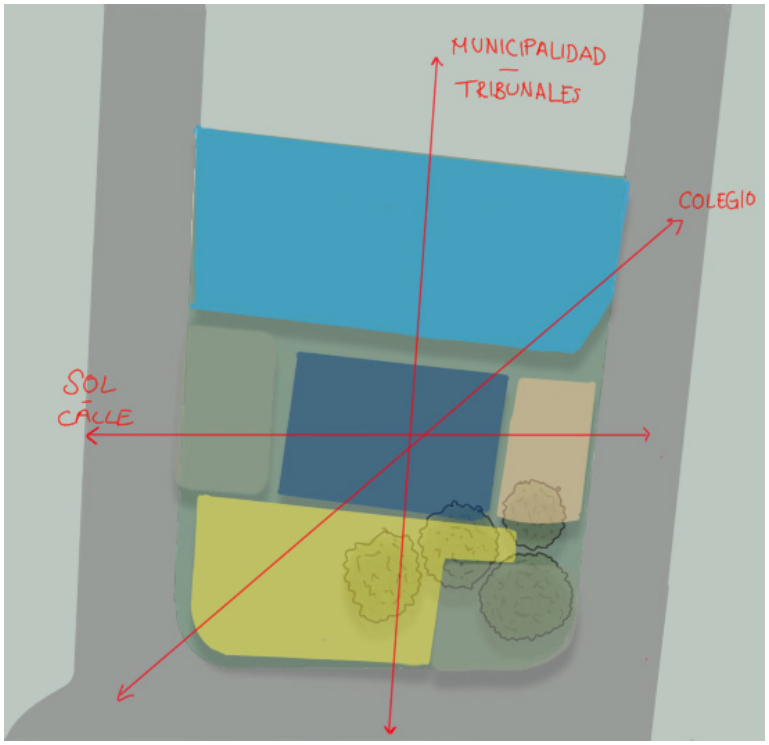


Figura 135. Organización espacial de núcleos
Fuente:Elaboración propia

Organización espacial: Mejorar la proporción y búsqueda de geometría adecuada para las actividades que se van a realizar en ellos.

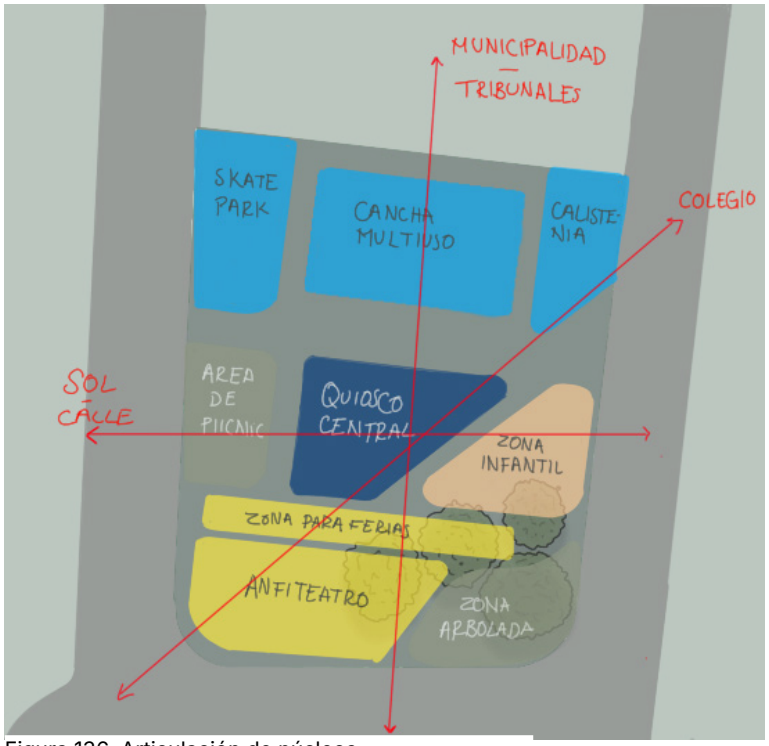
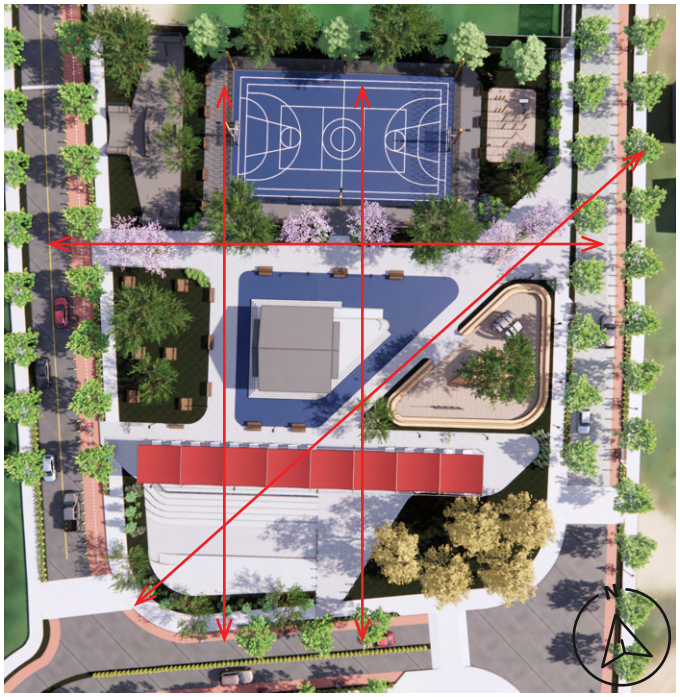


Figura 136. Articulación de núcleos
Fuente:Elaboración propia

Articulación y circulaciones: En conjunto con los ejes y la organización espacial se colocan las circulaciones y se plantea de manera preliminar las articulaciones de los núcleos.

Lenguaje Arquitectónico



El proyecto se concibe de carácter cívico, pero no monumental debido a que la intención en Ciudad Cortés es generar un nodo urbano fácilmente reconocible sin que se perciba ajeno al contexto.

La geometríaordena el espacio y facilita la lectura del mismo. Las líneas rectas estructuran las áreas de circulación y actividad, mientras que las curvas funcionan como transición entre el espacio construido las áreas verdes.

Las líneas rectas son el resultado de la manipulación de la estructura de campo mostrada en la conceptualización.



Hay una relación entre lo construido y lo natural, por eso se sigue una secuencia de izquierda a derecha:

calle → ciclovía → vegetación → espacio peatonal → vegetación → actividades

Y luego que se relaciona con el espacio central se repite la secuencia:

actividades → espacio peatonal → vegetación → calle → ciclovía

En este caso se utiliza la vegetación como infraestructura urbana y no solo como elemento ornamental.

Lenguaje Arquitectónico



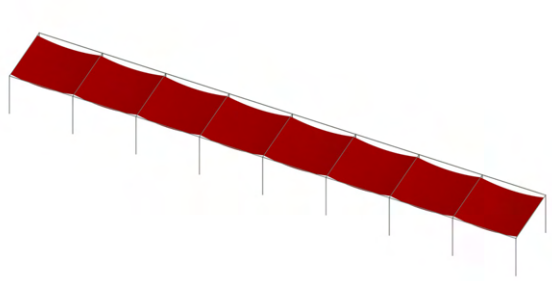
La materialidad y el color funcionan como herramientas de orientación. Lo tonos rojos están asociados a la movilidad activa y a las estructuras de actividad, mientras que el verde se asocia con los ejes verdes que también funcionan como una capa de organización.

El azul del suelo representa un cambio de actividad entre los grises claros, con esto la centralidad es visualmente más abierto.



La cubierta textil es un elemento importante debido a que visalmente construye identidad. La misma genera repetición y ritmo que acompaña el recorrido y genera actividad.

Esta crea un borde entre el area de actividades y la plaza e introduce color.

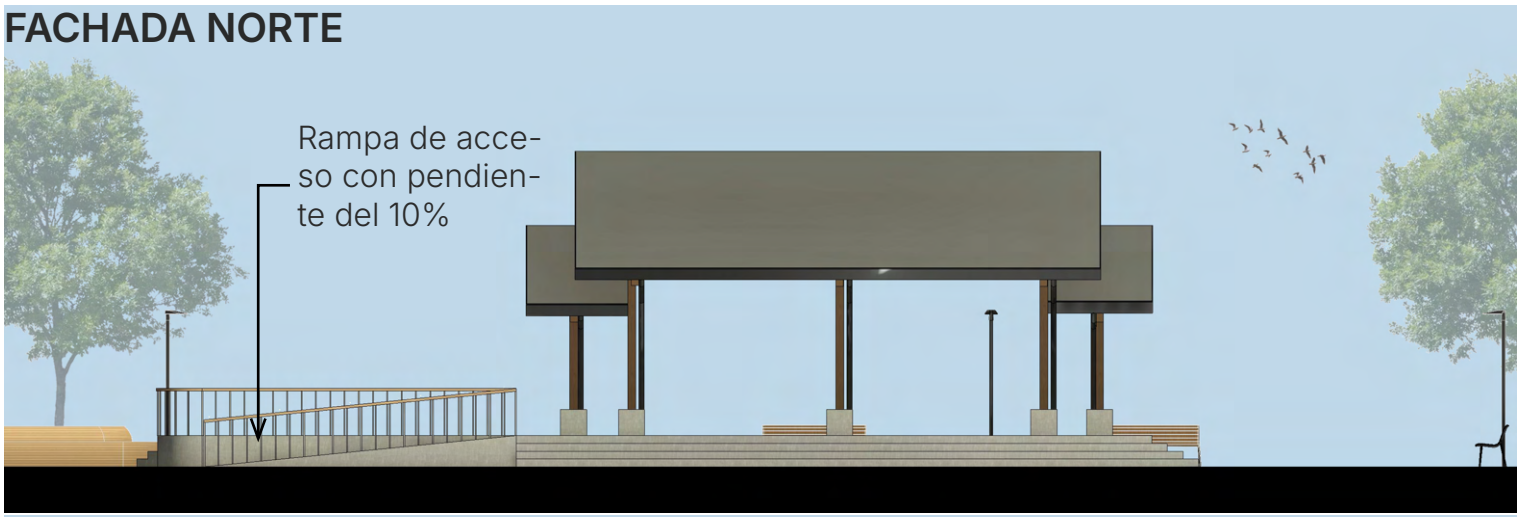


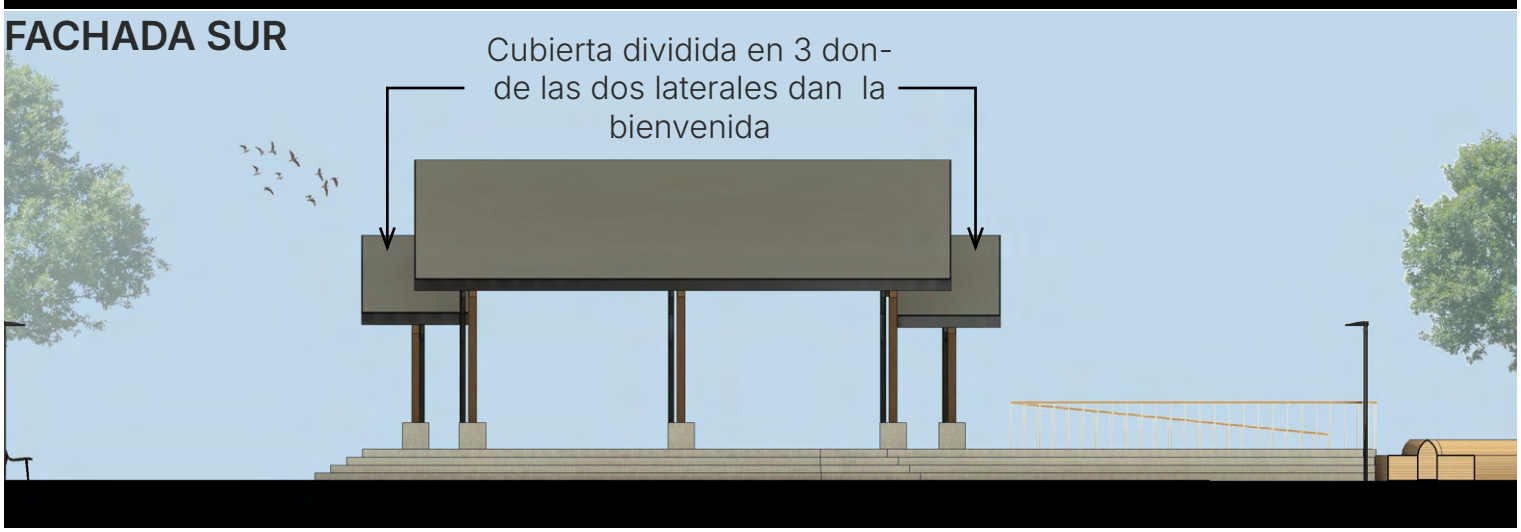
Quiosco

Para la pieza central y que funciona como nodo de reunión. Se trabaja con una volumetría sencilla, principalmente porque el objetivo es que se integre con el paisaje sin perder la posibilidad diferenciarlo del resto de elementos.

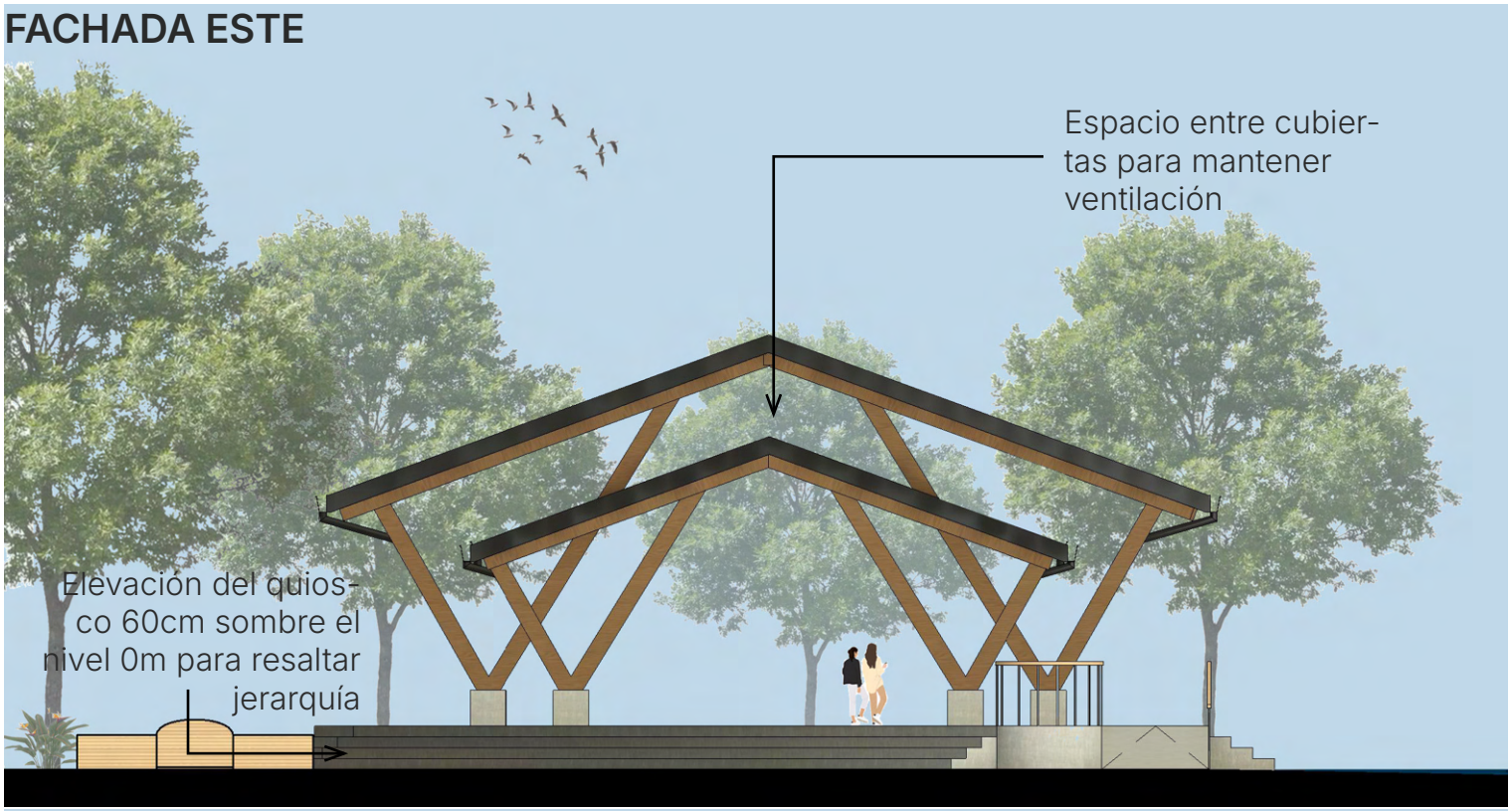
La cubierta le da identidad arquitectónica al quiosco dado que la su expresión geométrica le otorga presencia mientras sigue la identidad arquitectónica de la zona con las cubiertas a dos aguas.

Por otra parte, el espacio se crea como una pieza permeable hacia el espacio público, con esto evita que funcione como un objeto cerrado y favorece la integración con la circulación y áreas de permanencia.





FACHADA ESTE



FACHADA OESTE





VISUAL DE AEREA DE PARQUE


a negra
Cedro amargo
Algodoncillo
Árboles existentes
Ciruelo
Ciruelo



VISUAL DE ZONA PARA ACTIVIDADES DIVERSAS


e-
ra
Cubierta textil que se puede retirar e instalar a conveniencia
Árboles existentes
ILUSTRACIONES
IMPRESIONES
STICKERS
Y MÁS



VISUAL DE PARQUE DE CALISTENIA

Cambio


Algodoncillo
Ciruelo
Heliconias
Lirio natal y verbena morada
de textura



VISUAL DE CANCHA


Corteza negra
Cedro amargo
Algodoncillo
Heliconia



VISUAL DE ZONA PARA PICNIC

Algodoncillo



Algodoncillo



VISUAL DE SKATE PARK


Algodoncillo



ZONA DE JUEGOS INFANTILES




Corteza negra
Corteza negra



VISUAL NOCTURNA



VISUAL DE ANFITEATRO

2024


Cedro amargo



VISUAL DE QUIOSCO PARA ACTIVIDADES





VISUAL DE QUIOSCO PARA ACTIVIDADES





VISUAL DE ENTRADA NORESTE


Cedro amargo
Algodoncillo
Verbena morada
Papiro enano



VISUAL NOCTURNA DE ENTRADA NORESTE


Iluminación de escala peatonal
Iluminación de baja escala



VISUAL DE ENTRADA SUR


Árboles existentes
Zona verde



VISUAL DE ENTRADA SUROESTE





VISUAL DE ENTRADA NOROESTE



Jardinera que
ordena la circulación

DETALLES DE MANEJO PLUVIAL

Detalle A-A

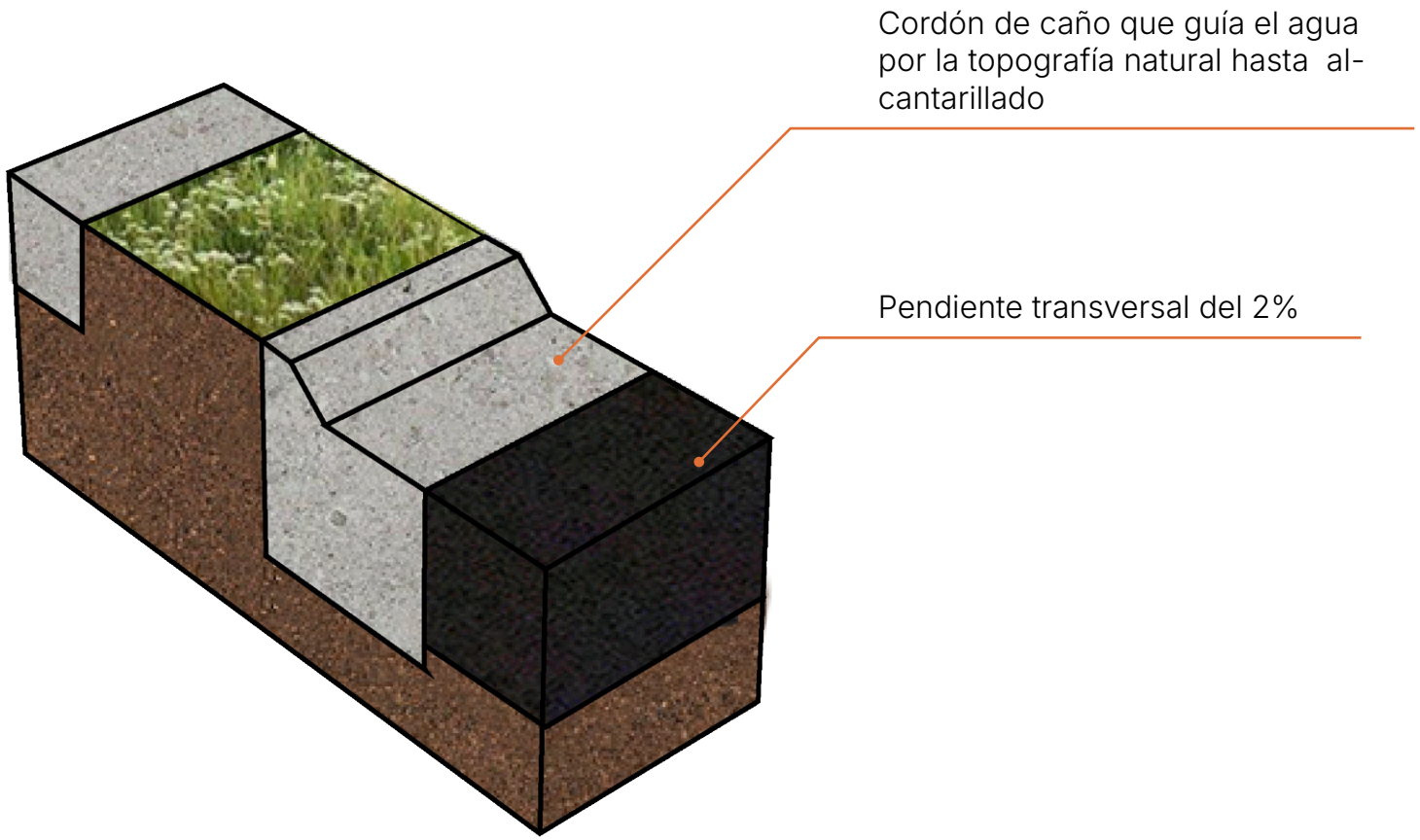


Figura 137. Ampliación de detalle para manejo de aguas pluviales
Fuente:Elaboración propia

Detalle B-B

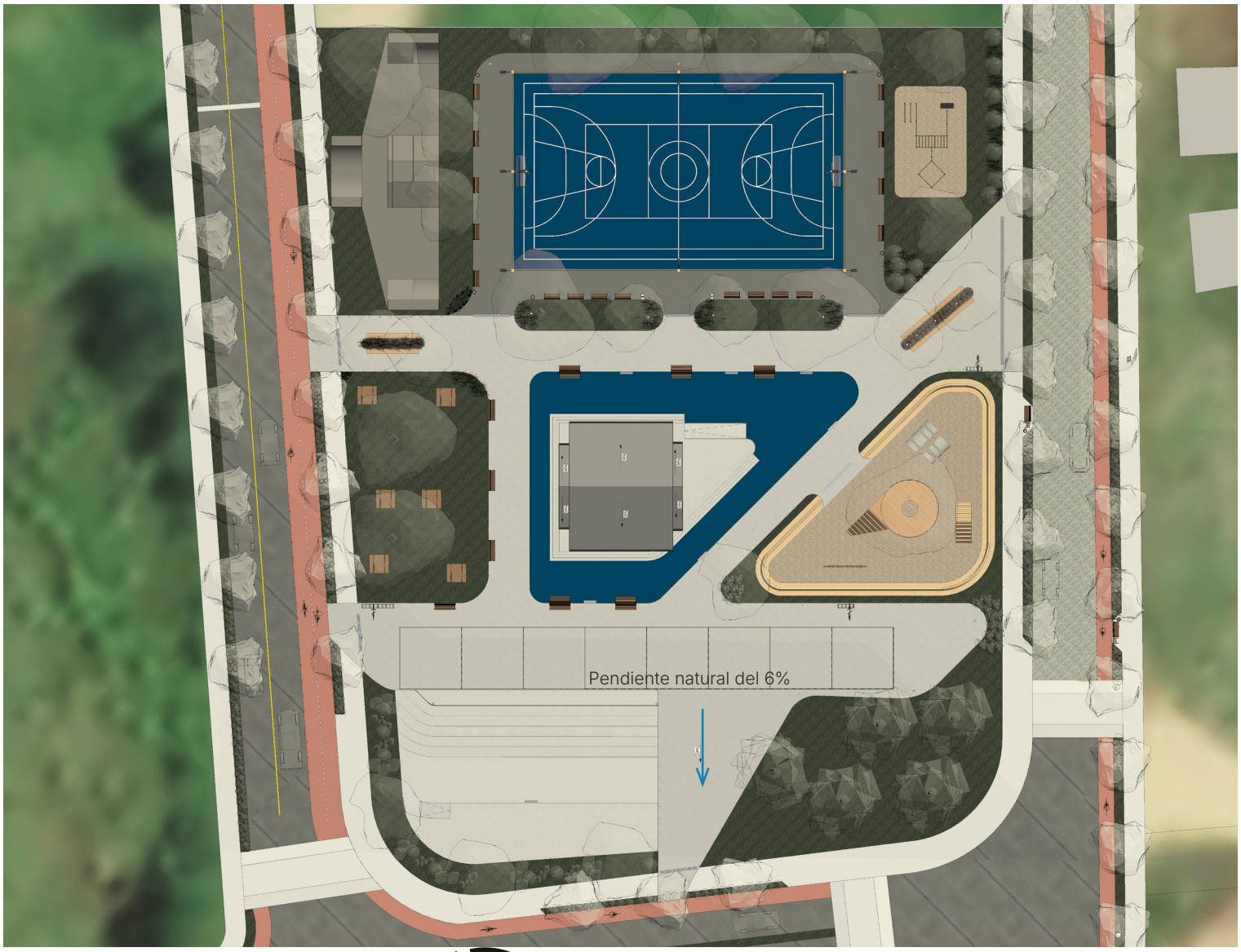
Ciclovía y acera: Presentan pendiente transversal que dirigen la escorrentía hacia las rejillas de drenaje que permite la captación del agua de lluvia la conduce hacia la tubería pluvial.



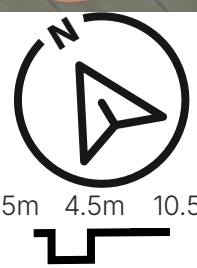
Bajo el sustrato vegetal se dispone de una capa de piedra drenante que actúa como medio de almacenamiento temporal y filtración del agua infiltrada

Figura 138. Ampliación de detalle para manejo de aguas pluviales
Fuente:Elaboración propia

Distribución de drenajes en Parque









Drenaje redondo

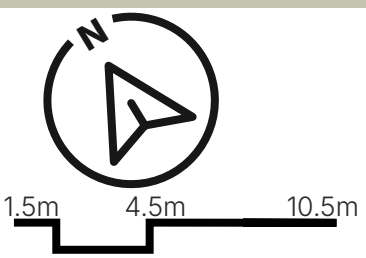


Drenaje lineal

Distribución de drenajes ven Plaza







Drenaje redondo

Drenaje lineal

MOBILIARIO URBANO

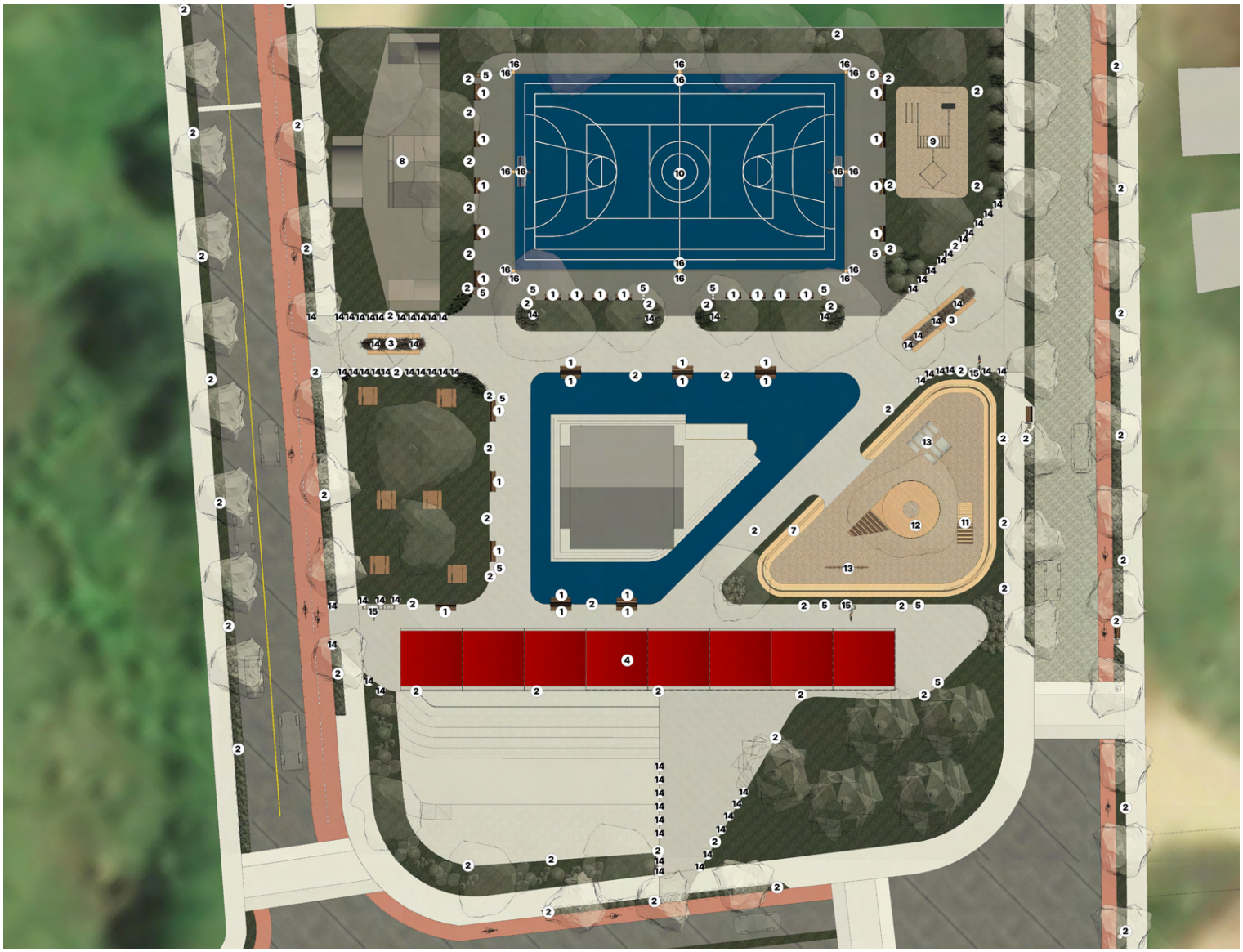
Espacio público

Mobiliario	Medidas	Acabados	Uso	Temporalidad
Banca	6.00m x 1.00m x 3.60 m	Metal mate y madera	En las zonas de descanso del parque.	Mobiliario fijo
Jardinera a medida	6.00m x 1.00m x 1.00m 8.50m x 1.00m x 1.00m	Concreto, madera	En accesos noroeste y noreste	Mobiliario fijo
Poste de luz	3.00m de alto	Negro mate	En las zonas de descanso y caminables del parque	Mobiliario fijo
Marcos a medida	6.00m x 6.00m x 4.00m 8.50m x 1.00m x 1.00m	Metálico y tela	Zona de actividades variadas	Marcos fijos y cubierta de uso ocasional
Bebedero	Fuente con dos niveles para usuarios de todas las edades y condiciones	Metálicos	Zonas de descanso	Mobiliario fijo
Basurero	-	Metal mate y madera	En zonas de descanso	Mobiliario fijo
Banca a medida	-	Imitación madera		Mobiliario fijo
Skate park	7.00m x 5.00m x 1.50m 3.00m x 7.00m x 1.00m 3.00m x 5.00m x 1.50m	Concreto	Zona deportiva	Mobiliario fijo

Mobiliario	Medidas	Acabados	Uso	Temporalidad
Barra de calistenia	6.00m x 1.00m x 1.00m 8.50m x 1.00m x 1.00m	Metálico	Zona deportiva	Mobiliario fijo
Cancha multiusos	19.00m x 30.00m	Concreto teñido	Zona deportiva	Mobiliario fijo
Escalador	1.00m x 3.00m x 2.00m	Imitación madera	Juegos infantiles	Mobiliario fijo
Plataforma a medida	1.00m x 3.00m x 2.00m	Imitación madera	Juegos infantiles	Mobiliario fijo
Tunel	1.00m x 3.00m x 2.00m	Concreto	Juegos infantiles	Mobiliario fijo
Columpios	1.00m x 3.00m x 2.00m	Madera	Juegos infantiles	Mobiliario fijo
Parada de buses	6.00m x 1.00m x 3.60	Metal mate y madera	Bahías de paradas de autobus	Mobiliario fijo
Postes de luz pequeños	0.15m x 0.15m x 0.90m	Metal mate	Entradas de parque, zonas verdes	Mobiliario fijo
Parqueo de bicicletas	1.50m x 0.40m	Metal mate	Entradas de parque	Mobiliario fijo
Lámparas led	1.10m x 0.30m x 5.00m	Negro mate	Postes de cancha multiuso	Mobiliario fijo

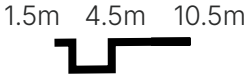
Tabla 7. Moviliario urbano en intervenciones de espacio público
Fuente:Elaboración propia

Distribución de mobiliario en Parque









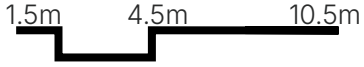
Referirse a sección de mobiliario urbano para encontrar la simbología del mobiliario

Distribución de mobiliarion ven Plaza









Referirse a sección de mobiliario urbano para encontrar la simbología del mobiliario

MOBILIARIO URBANO

Movilidad

Mobiliario	Medidas	Acabados	Uso	Temporalidad
Parada de autobus	6.00m x 2.50m x 2.80m 7.50m x 2.50m x 2.80m	Metal mate y madera	Bahías de paradas de autobus	Mobiliario fijo
Apoyo isquiático	0.50m x 0.36m x 0.90m	Metal mate y madera	Descansos a lo largo de las vías	Mobiliario fijo
Bolardos	0.90m de alto	Pintura amarlla	A lo largo de todas las ciclovías cada 1.50m	Mobiliario fijo
Bancas	1.50m x 0.45m x 0.45 m	Metal mate y madera	Descansos a lo largo de las vías	Mobiliario fijo
Postes de luz	3.00m de alto	Negro mate	A lo largo de todas las aceras cada 8.00m	Mobiliario fijo
Basureros	-	Negro mate	Descansos a lo largo de las vías	Mobiliario fijo

Tabla 8. Moviliario urbano en intervenciones de movilidad
Fuente:Elaboración propia

PALETA VEGETAL

Movilidad

Para el apartado de movilidad se hace un pequeña selección de vegetación pero efectiva según las necesidades de la zona y especies endemicas.

En cuanto a la selección del árbol, se opta por el Ciruelo. Este árbol se mantiene verde durante todo el año y posee floración desde febrero hasta noviembre. Adecuado para suelos húmedos o muy húmedos. Se encuentra entre los 0 y 2000 ms.n., por lo que es adecuado para altitud en la que se está trabajando. También es resistente al sol y tiene una altura promedio de 10m, el tallo promedio es de 26.16cm y la raíz tiene un máximo de 2m, lo cual lo hace ideal para aceras. Es ideal para dar sombra y atrae gran cantidad de insectos, aves y mariposas. Para efectos de este proyecto, se recomienda plantar cada 8m.

Como vegetación floral se proponen heliconias y lirios (ver especificación de tipos en la imagen)en los espacios intermedios entre los árboles. Esto se debe a su alta tolerancia a la hume dad, funcionan como acentos ornamentales y ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno. Además, no requieren de mucho mantenimiento.

Tipo	Especie	Altura promedio	Características	Uso
Árbol	Ciruelo	10.00m promedio	El tallo promedio es de 26.16cm y la raíz tiene un máximo de 2m. **Es ideal para dar sombra y atrae gran cantidad de insectos, aves y mariposas**. Para efectos de este proyecto, se recomienda **plantar cada 8m.**	Ejes verdes cerca de aceras para generar sombra a los peatones y ciclistas
Ornamental	Heliconia Enana	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ejes verdes cerca de aceras. En medio de cada árbol
Ornamental	Lirio Natal	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ejes verdes cerca de aceras. En medio de cada árbol
Ornamental	Heliconia	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ejes verdes cerca de aceras. En medio de cada árbol

Tabla 9. Paleta vegetal en intervenciones de movilidad
Fuente:Elaboración propia



Ciruelo

Bunchosia macrophylla Rose ex. Donn. Sm



Heliconia Enana

Canna indica



Lirio Natal

Crinum moorei

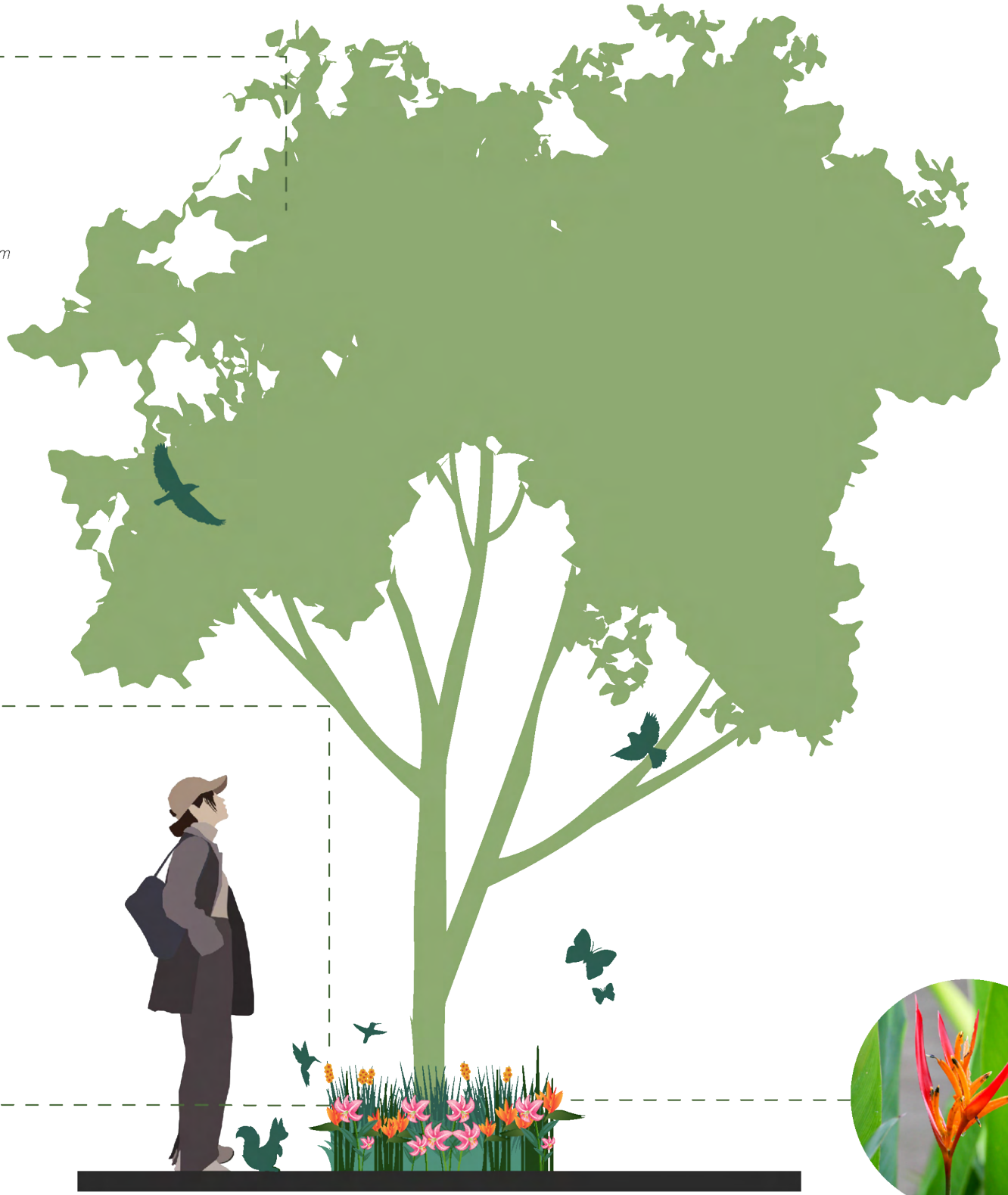


Figura 139. Propuesta de paleta vegetal
Fuente:Elaboración propia con datos de Árboles Nativos de Costa Rica,2021

Heliconia

Heliconia psittacorum

PALETA VEGETAL

Espacio público

Debido a la extensión del parque y plaza se presenta una paleta vegetal más extensa. No obstante, esta también toma encuenta el factor climático, de altura y humedad presentes en la zona de trabajo.

Por otra parte, el Cedro Negro es un árbol que aporta altura dado que su altura promedio es de 24m, lo cual lo hace ideal para producir sombra y funciona como barrera del sonido . Produce floración 4 meses del año, atrae gran variedad de especies de aves y se puede sembrar solo o en grupo.

Como segundo árbol, se propone el Algodoncillo. Este pasee hojas verdes la mayor parte del año. Tiene una altura promedio de 7m pero puede crecer hasta 20.62m. Debido a la forma de su copa es excelente para dar sombra, puede colocarse en espacios reducidos y funciona como barrera de sonido. Producto de su fruto y floración atrae variedad de aves e insectos.

Por último, y como acento de color, se propone en Coreza Negra. Tienen una altura promedio de 5.26m y es buen proveedor de sombra. Posee una floración bastante llamativa la mitad del año por lo que es de alto valor ornamental, además su fruto atrae gran cantidad de animales .

En cuanto a vegetación de baja escala la paleta se matiene con plantas que pertenecen a la familia de las heliconias y los lirios por su valor ornamental, poco mantenimiento y campacidad de absorción del agua. También se suma la verbena, el papiro enano y maní forrajero que aparte de visualmente atractivos son de gran ayuda en la absorción de agua y estabilización del suelo.

Figura 140. Propuesta de paleta vegetal
Fuente:Elaboración propia con datos de Árbo
Nativos de Costa Rica,2021



Algodoncillo
Croton draco Schltdl. & Chanm.



Cedro amargo
Cedrela odorata L.



Corteza Negra
Handroanthus inmpetiginosus (Mart. ex Dc.) Mattos



Lirio de pantano
Hymenocallis littoralis.



Heliconia Enana
Canna indica



Papiro enanno
Cyperus involucratus



Lirio Natal
Crinum moorei



Verbena morada
Stachytarpheta jamaicensis.



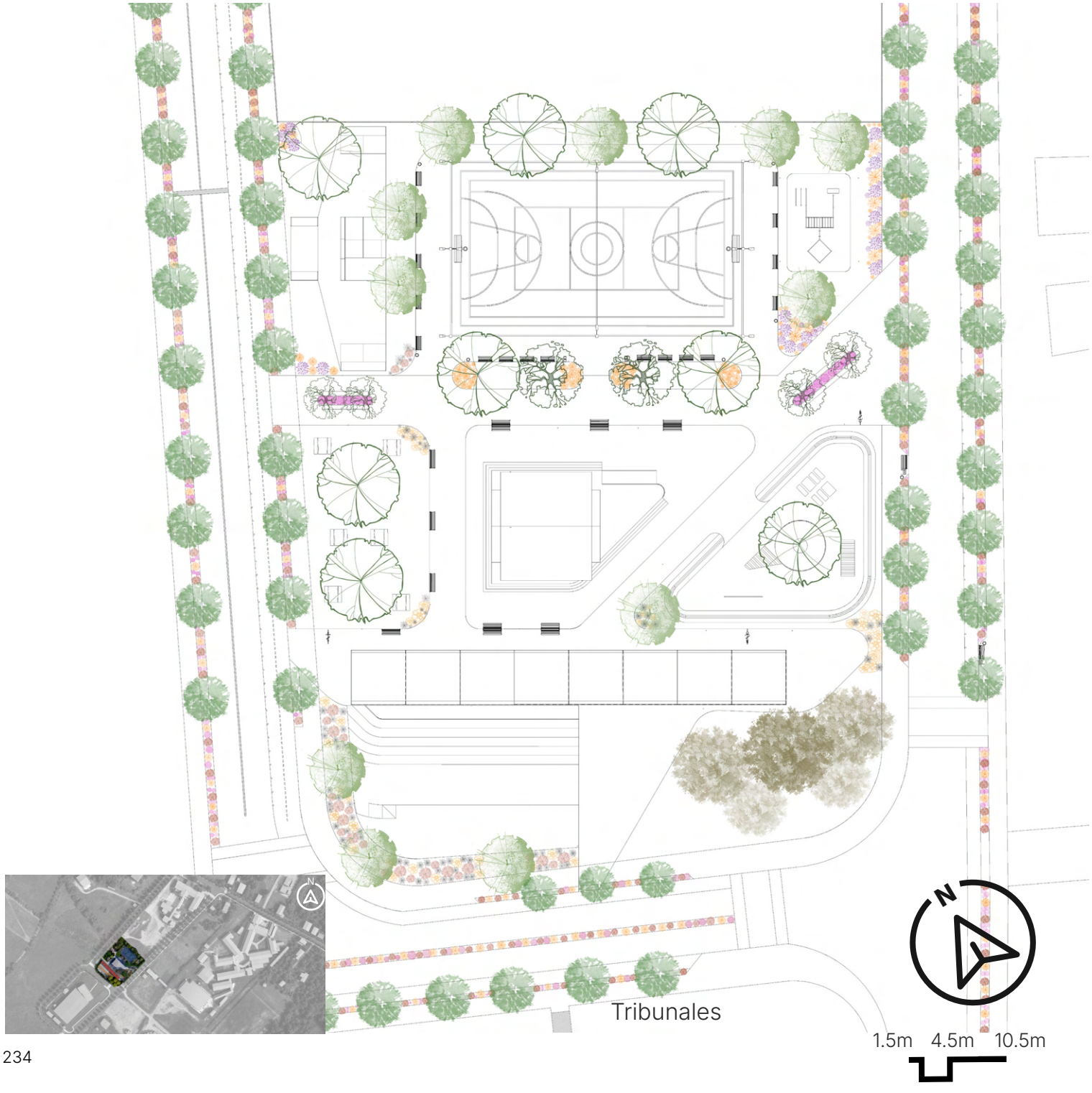
Heliconia
Heliconia psittacorum

Tipo	Especie	Altura promedio	Características	Uso
Árbol	Algodoncillo	7.00m hasta los 20.67m	Hojas verdes la mayor parte del año. Debido a la forma de su copa es excelente para dar sombra	Producir sombra. Atracción de aves e insectos.
Árbol	Corteza negra	5.26m	Posee una floración bastante llamativa la mitad del año por lo que es de alto valor ornamental,	Acento de color
Árbol	Cedro amargo	24.00m	Producir sombra y funciona como barrera del sonido. Produce floración	Producir sombra
Ornamental	Lirio de pantano	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ornamentación. Captación y filtración de agua
Ornamental	Heliconia	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ornamentación. Captación y filtración de agua
	Heliconia enana	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ornamentación. Captación y filtración de agua

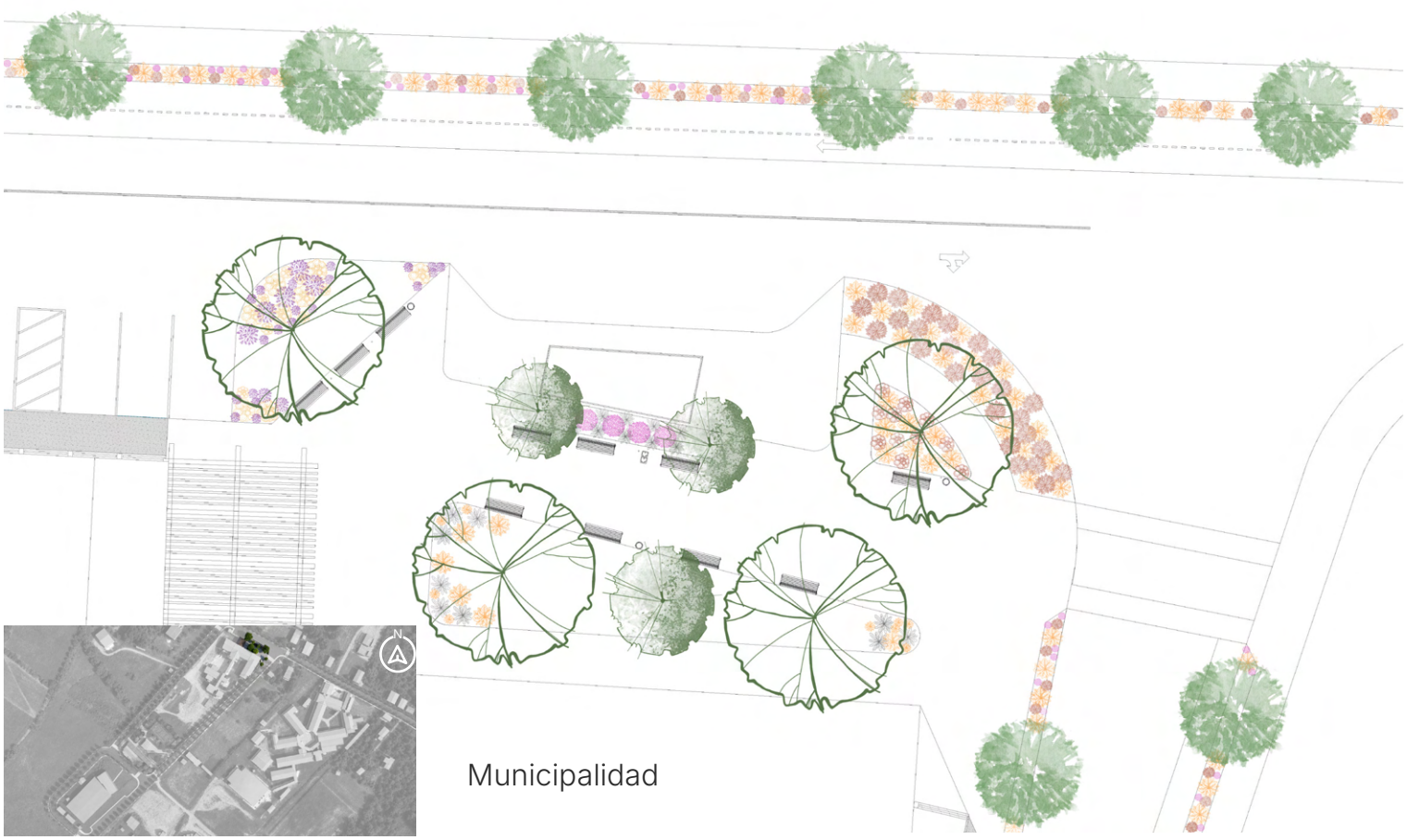
Tipo	Especie	Altura promedio	Características	Uso
Ornamental	Verbena morada	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ornamentación. Captación y filtración de agua
Ornamental	Lirio natal	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ornamentación. Captación y filtración de agua
Ornamental	Papiro enano	-	Alta tolerancia a la humedad, ayudan a la filtración de agua y estabilización del terreno.	Ornamentación. Captación y filtración de agua

Tabla 10. Paleta vegetal en intervenciones de espacio público
Fuente:Elaboración propia

Distribución de la paleta vegetal en Parque

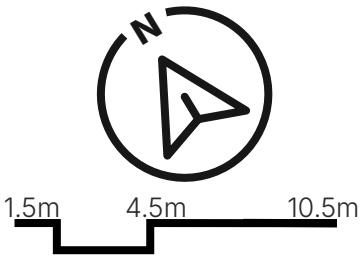


Distribución de la paleta vegetal en Plaza



Simbología

- Ciruelo
- Cedro Amargo
- Corteza Negra
- Algodoncillo
- Heliconia Enana
- Papiro Enano
- Lirio Natal
- Verbena Morada
- Heliconia
- Lirio de Pantano



MATERIALES

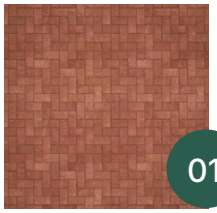
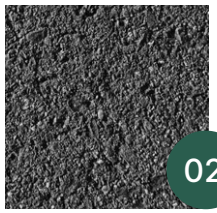
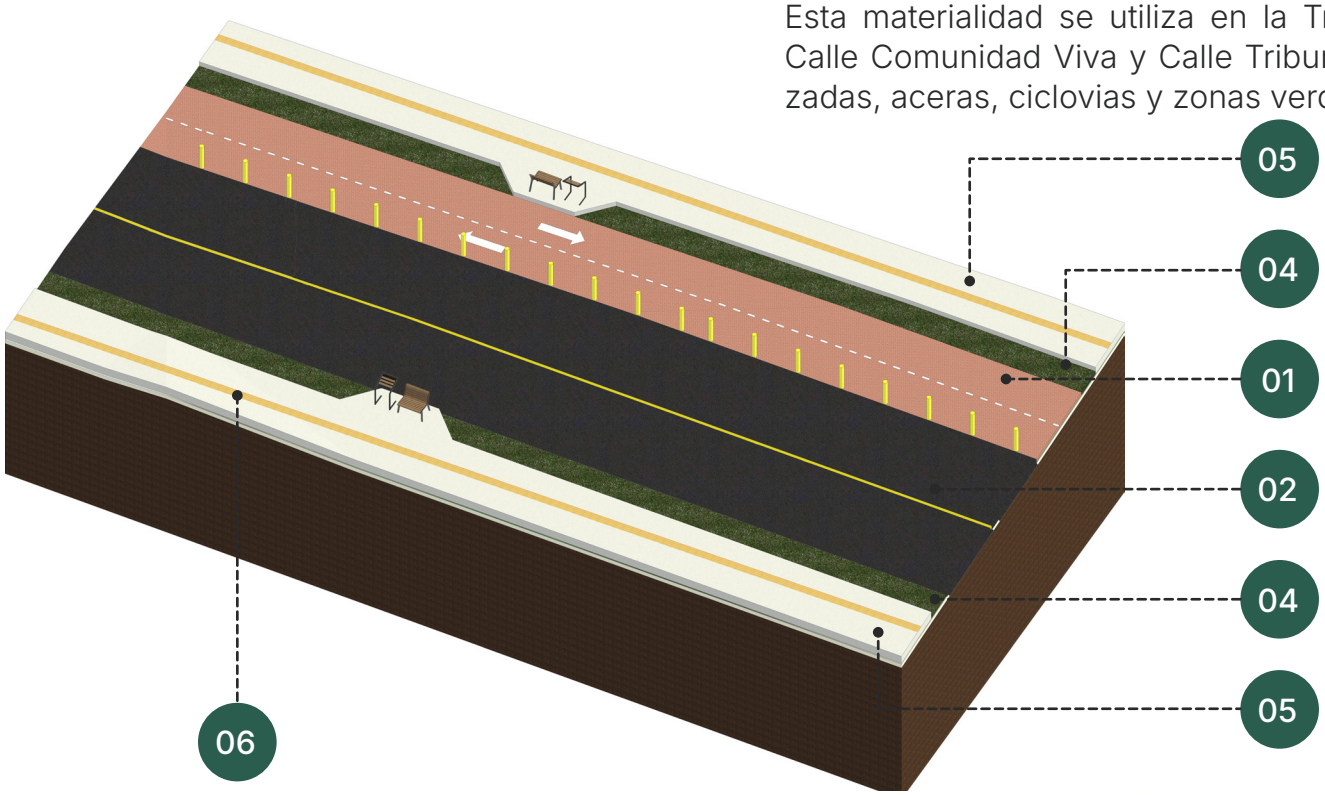
 01	Material: Sistema de adoquines drenantes ecoami gables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color gris. Patrón espina de pescado 45° Uso: Ciclovías
 02	Material: Asfalto permeable. Pendiente transversal: 1.5–2%. Color negro con textura antideslizante Uso: Calzada en Trans. 3, calle Comunidad Viva y Calle Tribunales
 03	Material: Adoquín de piedra natural Uso:Calle Cívica
 04	Material: Zacate Jengibrillo, ideal para amplias áreas con un verde intenso y una textura agradable. Crecimiento rápido, facilidad de cuidado y capacidad para competir contra las malezas. Uso: Todas las zonas verdes
 05	Material: Concreto poroso. Con base drenante de piedra triturada limpia con un espesor de 15-30cm y una sub base drenante de grava limpia de 20-40cm de espesor. Color gris claro y textura rugosa Uso: Aceras
 06	Material: Losa podotáctil. Superficie con textura en relieve instalada en el suelo para guiar y advertir a personas con discapacidad visual Uso: Aceras

Tabla 11. Materiales para vía
Fuente:Elaboración propia

Esta materialidad se utiliza en la Transversal 3, Calle Comunidad Viva y Calle Tribunales en calzadas, aceras, ciclovias y zonas verdes.



Esta materialidad se utiliza en la Calle Cívica en calzadas, aceras, ciclovías y zonas verdes.

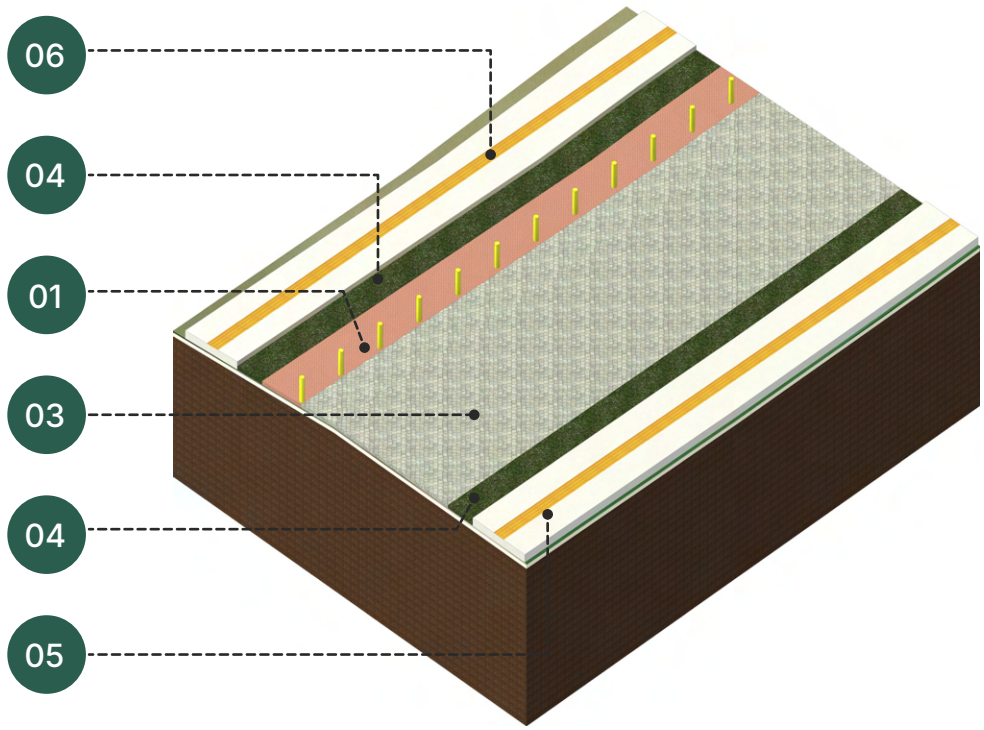


Figura 141. Ubicación de material
Fuente:Elaboración propia

MATERIALES

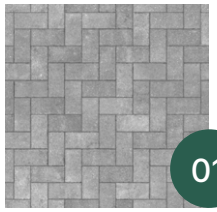
 01	**Material:**Sistema de adoquines drenantes ecoami gables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color rojo. Patrón espina de pescado 45° **Uso:** Área de circulación y descanso
 02	**Material:** Sistema de adoquines drenantes ecoami gables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color rojo. Patrón de junta corrida **Uso:** Zona de cancha
 03	**Material:**Grava compacta estabilizada con espesor de 5cm y base drenate de 15cm con bordillos laterales **Uso:**Juegos infantiles
 04	**Material:** Zacate Jengibrillo, ideal para amplias áreas con un verde intenso y una textura agradable. Crecimiento rápido, facilidad de cuidado y capacidad para competir contra las malezas. **Uso:** Todas las zonas verdes
 05	**Material:** Concreto poroso. Con base drenante de piedra triturada limpia con un espesor de 15-30cm y una sub base drenante de grava limpia de 20-40cm de espesor. Color gris claro y textura rugosa **Uso:** Anfiteatro
 06	**Material:** Concreto poroso. Con base drenante de piedra triturada limpia con un espesor de 15-30cm y una sub base drenante de grava limpia de 20-40cm de espesor. Color azul y textura rugosa **Uso:** Zona central

Tabla 12. Materiales para parque
Fuente:Elaboración propia

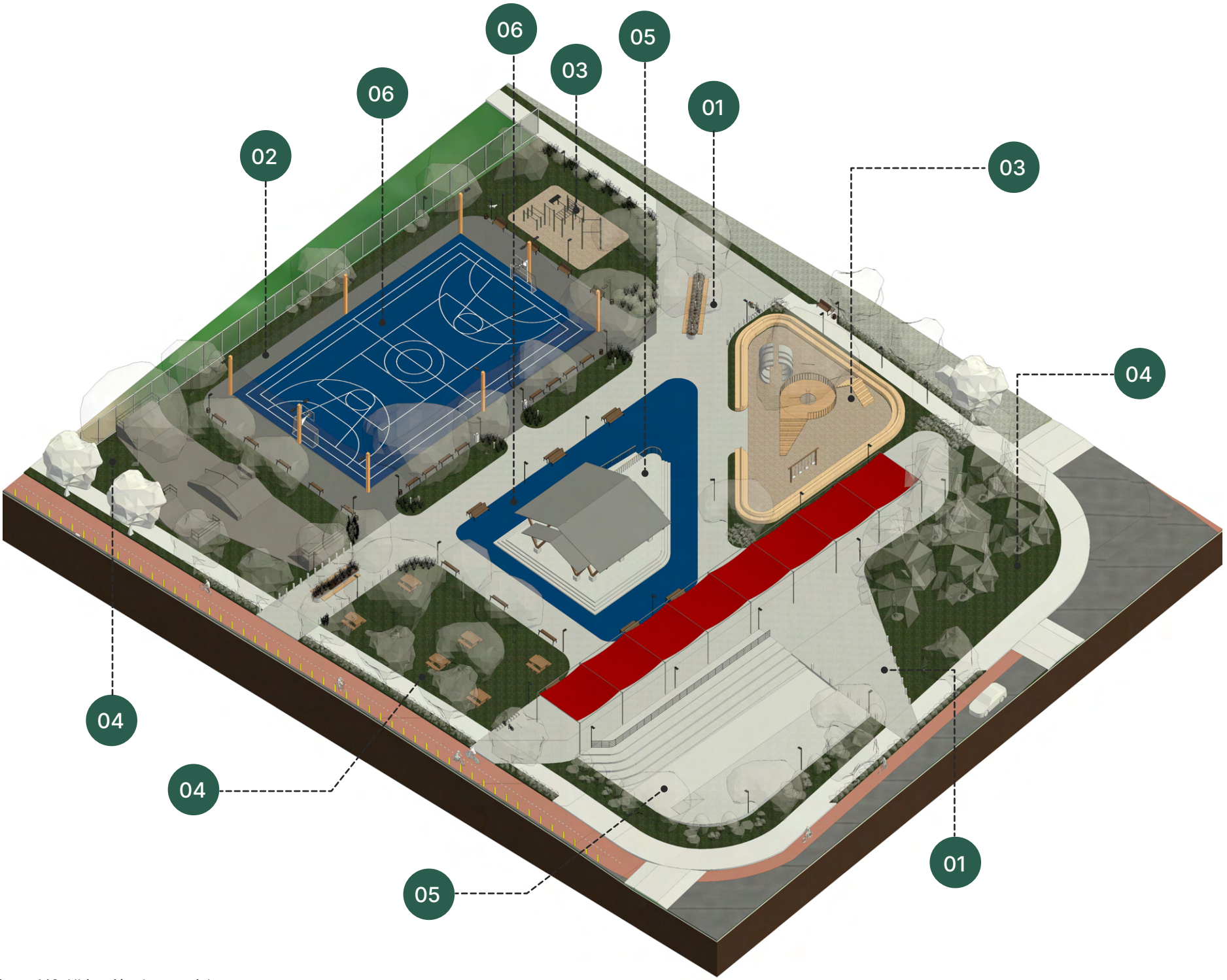


Figura 148. Ubicación de material
Fuente:Elaboración propia

MATERIALES

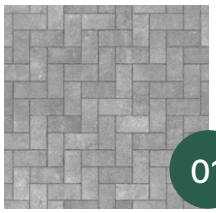
 01	**Material:**Sistema de adoquines drenantes ecoami gables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color rojo. Patrón espina de pescado 45° **Uso:** Área de circulación y descanso
 02	**Material:** Sistema de adoquines drenantes ecoami gables de hormigón en gran formato, 60cm x 40cm en color rojo. Patrón de junta corrida **Uso:** Zona de cancha
 03	**Material:** Concreto poroso. Con base drenante de piedra triturada limpia con un espesor de 15-30cm y una sub base drenante de grava limpia de 20-40cm de espesor. Color gris claro y textura rugosa **Uso:** Paso elevado, aceras
 04	**Material:** Zacate Jengibrillo, ideal para amplias áreas con un verde intenso y una textura agradable. Crecimiento rápido, facilidad de cuidado y capacidad para competir contra las malezas. **Uso:** Todas las zonas verdes

Tabla 13. Materiales para plaza
Fuente:Elaboración propia

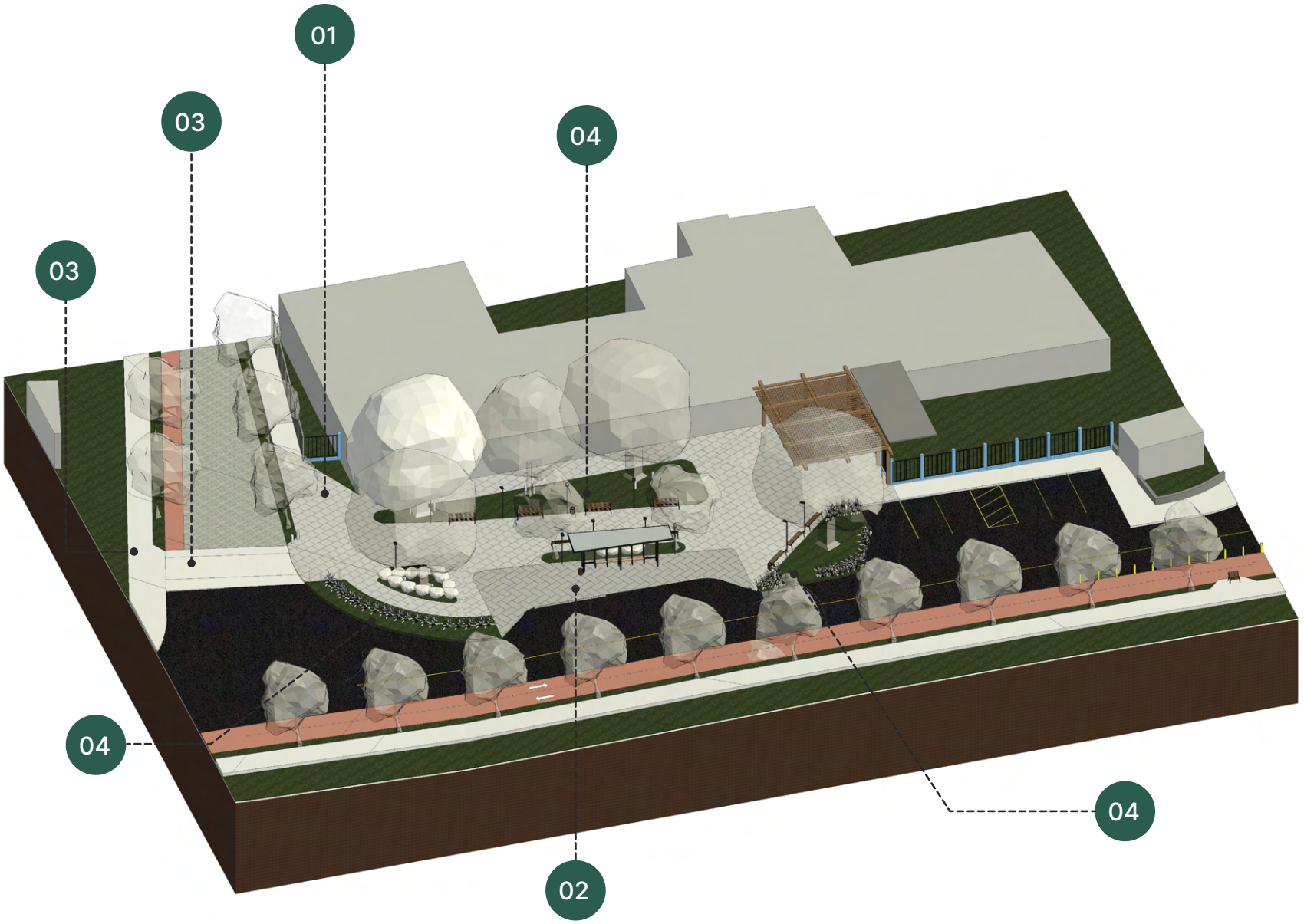


Figura 143. Ubicación de material
Fuente:Elaboración propia

MATERIALES EN PARQUE



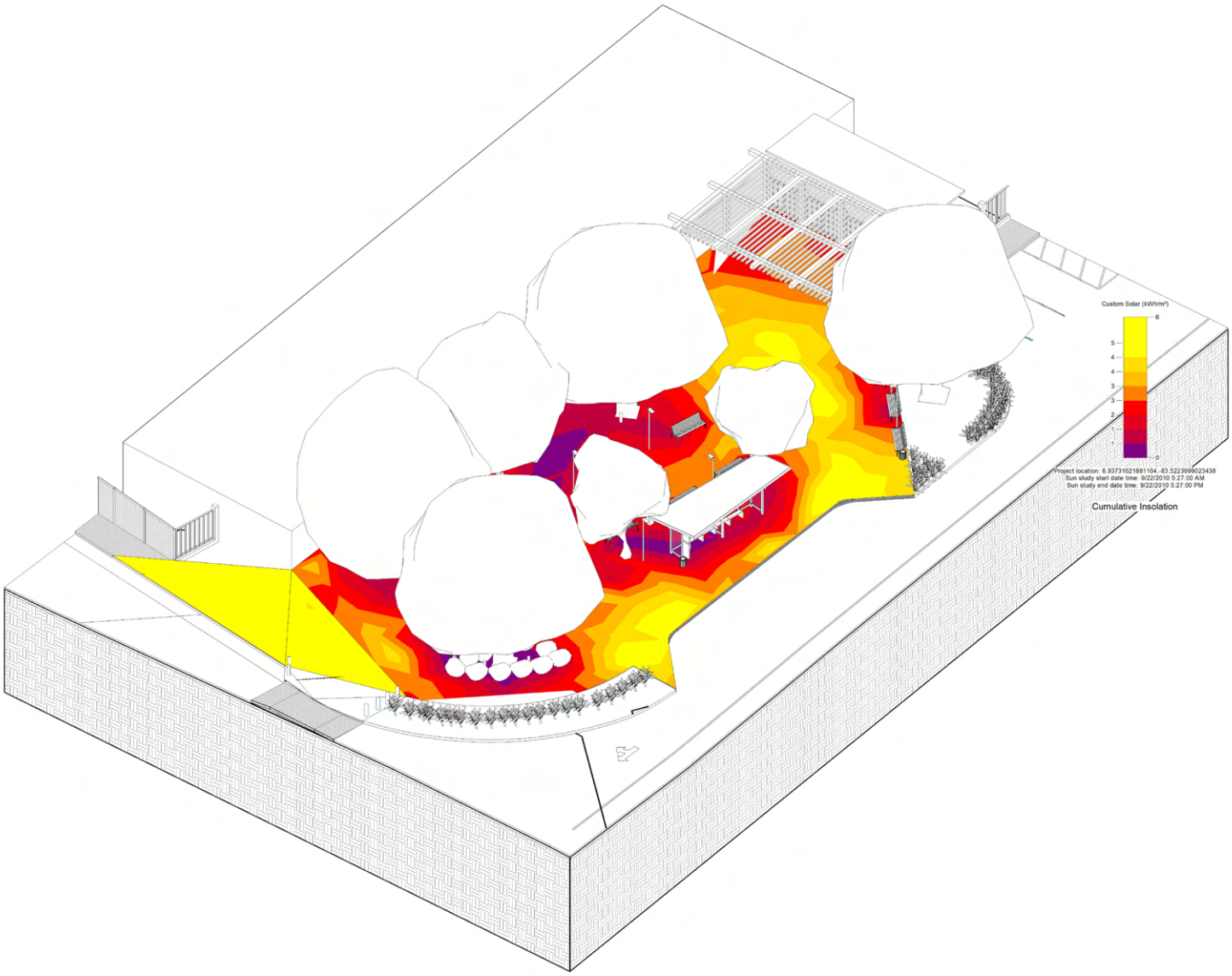
Ver tabla 8 para ver materiales

MATERIALES EN PLAZA



Ver tabla 9 para ver materiales

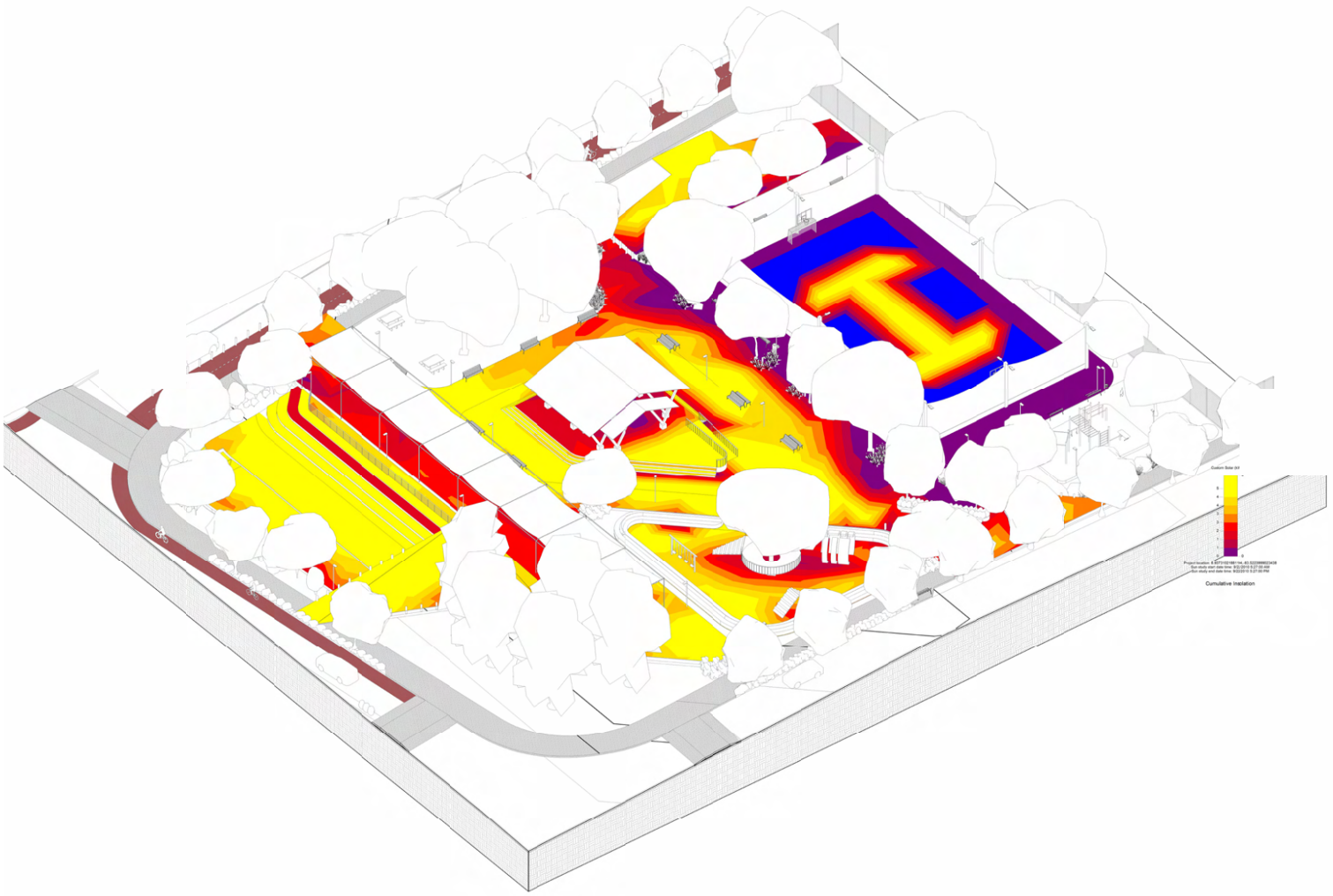
Simulación solar en plaza



Los resultados de la simulación solar evidencian una reducción significativa en la exposición directa de la radiación solar en la plaza de ingreso a la municipalidad de Osa gracias a la incorporación de elementos de sombra dentro de la propuesta. Se introduce vegetación arbórea, se extiende la cubierta de la parada de autobuses y la pérgola que enmarca la entrada al acceso principal al edificio municipal también genera áreas de sombra que contribuyen con las mejoras en condiciones de confort térmico.

Las intervenciones permiten la formación de microclimas más frescos durante gran parte del día, especialmente en sectores destinados a la permanencia, de esta manera la estrategia de diseño no solo fortalecen a la identidad del acceso principal de la municipalidad, sino que optimiza la habitabilidad del espacio público urbano mediante la incorporación de infraestructura verde y elementor arquitectónicos de sombra.

Simulación solar en parque



La simulación realizada muestra que la estrategia de arborización en el parque fundamental para la mejora de las condiciones de confort térmico del espacio. La incorporación de árboles de gran altura de manera perimetral, agrupados en zonas verdes y ubicados estrategicamente en elementos de acento permite generar zonas amplias de sombra que reducen la incidencia directa de sol, lo cual incentiva el uso recreativo y la permanencia.

De forma complementaria, la propuesta incorpora elementos metálicos para la colocación de textiles temporales que amplían superficies sombreadas y permite el desarrollo de actividades comunitarias. Destaca el quiosco central, que funciona como una elemento articulador del espacio que proporciona sombra y protección contra otros elementos climáticos para la realización de eventos y actividades que requieren la asistencia de un gran número de personas. Por lo tanto, la combinación de infraestructura verde y elementos de sombreado artificiales favorecen la habitabilidad del parque.

05

CONSIDERACIONES FINALES

MODELO DE GESTIÓN

Modelo de gestión integral

Entidad Coordinadora:
Se propone a la Municipalidad de Osa como el encargado de liderar y coordinar el proyecto en conjunto con el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo (INVU) y el Ministerio de Obras Públicas y Transporteb(MOPT) para garantizar la integridad de los planes cantonales y nacionales.

Actores locales:
Se incorpora la Asociación de desarrollo integra de Ciudad Cortés así como su respectivo comité de deportes y recreación. con el fin de garantizar que el proyecto responda a las necesidades reales de los vecinos.

Participación ciudadana y articulación comunitaria:
Facilitar espacios de participación con los habitantes de Ciudad Cortés, organizada en etapas donde primero se hace una consulta de necesidades, entrevistas y recorridos con habitantes para identificar problemas y expectativas. Posterior a esto, se hacer una socialización del plan maestro y presentación de los diseños para comunicar las decisiones de diseño, los criterios de diseño y recoger observaciones. Esta integración contribuye a la apropiación comunitaria, la cohesión social y la aceptación del proyecto.

Comités de gestión del proyecto:
Se formarán comités para dar seguimiento a los avances del proyecto y garantizar la transparencia en el proceso del mismo. Para esto se deben her concexiones con instituciones clave como el Ministerio de Cultura y Juventud, Ministerio de Salud, Instituto Costarricense de Turismo, el Ministerio de Ministerio del Ambiente, Energía y Tecnología de Costa Rica (MINAET) y con universidades públicas como la Universidad de Costa Rica, el Instituto Tecnológico de Costa Rica y la Universidad Estatal a Distancia o con cualquier otra universidad privada presente en la zona con la capacidad de brindar soporte técnico y monitoreo.


osa
GOBIERNOLOCAL
¡Impulsamos calidad de vida!
MINISTERIO DE
cultura y
juventud
MINAE
Ministerio de Ambiente y Energía
UCR
TEC
Tecnológico
de Costa Rica

MODELO DE FINANCIAMIENTO

Impuestos locales y nacionales:
Parte de los impuestos cobrados por la municipalidad y fondos dados por la Ley N°8114(Simplificación y eficacia tributaria) para la mejora de la infraestructura víal y urbana. Por lo tanto, los recursos provenientes de estos fondos serán destinados para la propuesta de movilidad.

Participación privada:
Se fomentará la participación de peños y micor inversionistas, especialmente en el área de la construcción, como ferreterías, quebradores y dueños de maquinaria de obra amarilla. Esto mediante incentivos fiscales y simplificación de trámites.

Cooperación internacional:
Apoyo de organismos internacionales y embajadas que promueven la mobilidad activa y el desarrollo de espacio público, como es el caso de *Global Enviroment Facility*, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Centroamericano de Integración Económica y cualquier entidad que pueda financiar los objetivos del proyecto.

Alianza público-privada:
Convenios con universidades y centros de investigación para el desarrollo del impacto ambiental y social, patrocinio de mobiliario, arborización y señalética.

APROXIMACIÓN DE COSTOS

Intervención 01.
Aproximación de costos directos en movilidad

Uso	Unidad de media	Valor	Cantidad	Total
Enzacatado	m2	₡ 2,000	1392.5	₡ 2,785,000
Acera	m2	₡ 22,500	4033.9	₡ 90,764,100
Topes de parqueo	c/u	₡ 16,500	5	₡ 82,500
Superficie rodamiento	m2	₡ 12,000	4654.92	₡ 55,859,040
Drenaje Perimetral	m	₡ 10,500	2755.589	₡ 28,933,684
Adoquines	m2	₡ 9,500.00	2143.91	₡ 20,367,145
Adoquines	m2	₡ 24,500	1227.48	₡ 30,073,260
Bolardos	c/u	₡ 85,000	645	₡ 54,825,000
Basureros	c/u	₡ 180,000	15	₡ 2,700,000
Bancas	c/u	₡ 300,000	15	₡ 4,500,000
Apoyo isquial	c/u	₡ 150,000	15	₡ 2,250,000
Iluminación	c/u	₡ 250,000	253	₡ 63,250,000
Para de autobus	c/u	₡ 5,500,000	1	₡ 5,500,000
TOTAL				₡ 311,616,593

Tabla 10. Aproximación de costos en intervención de movilidad
Fuente:Elaboración propia con datos del Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva 2023

Intervención 02.
Aproximación de costos directos en parque

Uso	Unidad de media	Valor	Cantidad	Total
Enzacatado	m2	₡ 2,000	1509.22	₡ 3,018,440
Adoquines	m2	₡ 24,500	1624.24	₡ 39,793,880
Basurero	c/u	₡ 180,000.00	17	₡ 3,060,000
Bancas	c/u	₡ 300,000	32	₡ 9,600,000
Iluminación baja	c/u	₡ 180,000	70	₡ 12,600,000
Iluminación Peatonal	c/u	₡ 350,000	50	₡ 17,500,000
Parque de patinetas	m2	₡ 135,000	198.5	₡ 26,797,500
Cancha Multiuso	m2	₡ 22,000	1775.53	₡ 39,061,660
Paso cubierto	m2	₡ 70,000	288	₡ 20,160,000
Grava estabilizada	m2	₡ 22,000	315.99	₡ 6,951,780
Techos	m2	₡ 18,500	161.46	₡ 2,987,010
Juegos infantiles	c/u	₡ 7,500,000	1	₡ 7,500,000
Parque de calistenia	c/u	₡ 350,000	1	₡ 350,000
Jardinera con banca	c/u	₡ 500,000	2	₡ 1,000,000
TOTAL				₡ 190,380,270

Tabla 11. Aproximación de costos en intervención de parque
Fuente:Elaboración propia con datos del Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva 2023

Intervención 03.
Aproximación de costos directos en plaza

Uso	Unidad de media	Valor	Cantidad	Total
Enzacatado	m2	₡ 2,000	1509.22	₡ 3,018,440
Adoquines	m2	₡ 24,500	860.77	₡ 21,088,865
Basurero	c/u	₡ 180,000	5	₡ 900,000
Bancas	c/u	₡ 300,000	10	₡ 3,000,000
Iluminación baja	c/u	₡ 180,000	12	₡ 2,160,000
Iluminación peatonal	c/u	₡ 350,000	17	₡ 5,950,000
Para de autobus	c/u	₡ 7,000,000	1	₡ 7,000,000
Paso cubierto	m2	₡ 70,000	86.81	₡ 6,076,980
TOTAL				₡ 49,194,285

Tabla 12. Aproximación de costos en intervención de plaza en municipalidad
Fuente:Elaboración propia con datos del Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva 2023

∗Los costos aproximados para las intervenciones propuestas que se muestran en los cuadros anteriores no consideran los porcentajes de arborización ni mano de obra.

Con los datos anteriores se estiman los costos directos por la intervención de 25 705.03m2 es de:

INTERVENCIÓN 01.	**¢ 311,616,593**
INTERVENCIÓN 02.	**¢ 190,380,270**
INTERVENCIÓN 03.	**¢ 49 194 285**

¢ 551 191 148

Es recomendable realizar el proyecto en 3 etapas, la primera, enfocada en la intervención 01 y la segunda con la intervención 02, dejando como última etapa la 03.

Costos Indirectos

		%	Costo	Total
Honorarios	Estudios preliminares	0.5	¢ 631 614 284	₡ 2,755,955.74
	Anteproyecto	1		₡ 5,511,911.48
	Planos y especificaciones técnicas	4		₡ 22,047,645.92
	Estimación Global de Costos	0.5		₡ 2,755,955.74
	Inspección	3		₡ 16,535,734.44
	Dirección técnica	5		₡ 27,559,557.4
Otros	Imprevistos	10		₡ 55,119,114.8
	CFIA	0.265		₡ 1,460,656.54
	IVA	13		₡ 71,654,849.24
	Permisos municipales	1		₡ 5,511,911.48
	Póliza del INS	5		₡ 27,559,557.4
TOTAL				₡ 240,988,150.60
TOTAL (COSTO DIRECTO + COSTO INDIRECTO)				**¢ 792,179,298.6**
COSTO APROXIMADO POR m2				**¢ 35 202.53**

Inflación

%	Costo	Total
0.267	Costo de reposición 2023 * (1 + índice) ₡631 614 284 * (1+0.267)	₡ 800,255,297.82

CONCLUSIONES

01

El parque funciona como infraestructura urbana y no únicamente como área recreativa.

La propuesta va más allá de ser espacio verde aislado, sino que se plantea como un elemento estructurador del tejido urbano. Más que nuevos espacios el proyecto busca mejorar la relación entre lo existente y lo que está por venir, de manera que se convierte en un corredor que conecta equipamientos, transporte público, comercio y espacios de recreación.

02

Infraestructura verde que aporta beneficios ambientales y urbanos

La presencia de árboles, superficies permeables y áreas verdes contribuye a un mejor manejo de escorrentías, mejor el microclima de la de la zona y disminuye las islas de calor, prioriza la biodiversidad local y fortalece la resilencia frente a eventos climáticos externos.

03

La movilidad no motorizada se convierte el principal articulador del diseño

Con la incorporación de ciclovías bidireccionales, ampliación de aceras, zonas peatonales seguras y paradas de autobus adecuadas se demuestra que el proyecto prioriza el transporte público y la movilidad activa sobre el vehículo prIvado. Con esto se crea una comunidad más accesible, segura e inclusiva.

04

Se promueve la convivencia intergeneracional

En el programa tanto de movilidad como de espacio públicio contempla espacios para niños, adultos, jóvenes y adultos mayores. Con la diversidad de actividades recreativas, deportivas, culturales y de estancia se favorece la interacción social e integración de diversos grupos poblacionales.

La propuesta contempla un modelo integral de espacio público donde la movilidad sostenible, infraestructura verde y recreación son los pilares para crear un espacio urbano más inclusivo, accesible y resiliente. Se demuestra que los parques urbanos funcionan como conectores sociales, ambientales y funcionales, con lo que contribuyen con la calidad de vida de la población mientras fortalece la identidad urbana dentro de un contexto tropical. El enfoue del proyecto permite responder de manera simultánea a las necesidades de movilidad, recreación y sostenibilidad, por lo tanto, es una intervención de alto impacto en el desarrollo urbano local

RECOMENDACIONES

01

Fortalecer la continuidad de la movilidad activa.

Se recomienda garantizar que las ciclovías y recorrididos peatonales mantengan una continuidad física y visual a lo largo de toda la intervención y se debería ampliar a la Calle 1 para fortalecer la seguridad y conectividad entre esta calle y la Transversal 3.

02

Incrementar la cobertura arbórea.

Debido a las condiciones climáticas tropicales, es recomendable priorizar especies arbóreas nativas que proporcionen sombra continua sobre senderos, plazas y áreas de estancia, se recomienda al igual que en el caso anterior, incrementar esta cobertura especialmente sobre la Calle 1 y por completo sobre la Transversal 3 hasta conectar con la ruta nacional Interarmericana Sur.

03

Implementar un plan de gestión y mantenimiento.

La sostenibilidad del proyecto va a depender de como se gestione posterior a que se realice la intervención. Es recomendable establecer programas de mantenimiento regular para la vegetación, mobiliario, sistemas de drenaje y pavimentos. Así como mecanismos de seguimiento que permitan conocer la experiencia del usuario y orientar futuras mejoras en la gestión del bulevar y el parque.

04

Garantizar la accesibilidad universal.

Todos los recorridos, cruces peatonales, mobiliario y equipamiento deben cumplir con criterios de accesibilidad universal, de manera que personas con movilidad reducida, adultos mayor y personas con capacidades diferentes puedan usar el espacio de manera autónoma y segura.

Se recomienda que en futuras etapas del proyecto profundicen en la integración entre movilidad e infraestructura verde y activación social para favorecer mecanismos de gestión y mantenimiento que garanticen permanecia en el tiempo. Se debe priorizar estrategias de adaptación climática y accesibilidad universal para consolidar un espacio público resiliente e inculsivo que responda a las necesidades cambiantes de la población.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Aponte, F. (2007). La sustentabilidad urbana en las ciudades. https://doi.org/10.5216/bgg.v27i2.2448

Arias, I. (2019). Movilidad activa y espacio público de calidad en el Caribe Sur. https://repositorio-tec.tec.ac.cr/items/5258a80e-6359-46e6-b962-417d0c4184db

Asamblea Legislativa de Costa Rica. (2021) Ley Nº 9976. https://repositorio.mopt.go.cr/server/api/core/bitstreams/1046de90-c042-452b-b7bb-4da2345d819b/content

Azofeifa Ugalde, P. M. (2024). Bulevar Las Flores: Propuesta urbana de espacio público como nodo regenerativo que articule el centro cantonal de Flores generando un circuito de identidad [Trabajo final de graduación, Instituto Tecnológico de Costa Rica]. Repositorio TEC. https://repositorio-tec.tec.ac.cr/handle/2238/15190

Banuelos, M. (2015).Parklets ¿POR QUÉ, CÓMO, DÓNDE? https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/PARKLETS-low.compressed.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.cl

Blanco, P. (2023). Especial de movilidad e infraestructura vial Costa Rica está varada en un sistema de transporte público obsoleto https://www.ucr.ac.cr/noticias/2023/4/23/costa-rica-esta-varadaen-un sistema-de-transporte-publico-obsoleto.html

Chehade, R. (2018). La importancia de los espacios públicos, por Ramón Chehade. https://elcomercio.pe/opinion/colaboradores/ciudad-importancia-espacios-publicos-ramon-chehade-noticia-516002-noticia/?utm_source=chatgpt.com

Fariña, J. (2010). Prevención del delito y diseño urbano. https://elblogdefarina.blogspot.com/2010/12/prevencion-del-delito-y-diseno-urbano.html

Harvey, D. (2007). Breve historia del neoliberalismo. https://bloghpcc.wordpress.com/wp-content/uploads/2017/07/david-harvey-breve-historia-del-neoliberalismo-seleccic3b3n.pdf

Gamboa, P. (2003). El sentido urbano del espacio público. https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4012775

Garcia, E., Ocampo, X., Paillie, F., Aguilar, D. (2015). Calles Compartidas. https://derivelab.org/wp-content/uploads/2017/11/CallesCompartidasv1.0_low.compressed.pdf?utm_medium=website&utm_source=archdaily.cl

Gehl, J., Pozueta, J. y Valcarce, M. (2006). La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios. Barcelona: Editorial Reverté.

Gehl, J.(2010). Ciudades para la gente. https://ia601604.us.archive.org/13/items/ciudades-para-la-gente-jan-gehl-2014-1/ciudades%20para%20la%20gente%20Jan%20Gehl%2C%202014%20%281%29.pdf

INVU. (sf). La Importancia de los Espacios Públicos en las Ciudades. https://www.invu.go.cr/-/la-importancia-de-los-espacios-publicos-en-las-ciudades?inheritRedirect=true

Isla, F. (2024). Placemaking and people-making: The interplay between youth activities and the built environment design in a public park. Journal of Public Space. https://www.journalpublicspace.org/index.php/jps/article/view/1714?utm_source=chatgpt.com

Jacobs, J. (2011). The death and life of great American cities. Modern Library.

INVU (2021) ELABORACIÓN DE UN DIAGNÓSTICO DE LA REGIÓN BRUNCA COMO INSUMO PARA LA FORMULACIÓN DE UN PLAN REGIONAL DE DESARROLLO URBANOhttps://documents1.worldbank.org/curated/en/099061223191090637/pdf/P1750840ac3b8a00409e6d00dabbcc50a49.pdf?utm_source=chatgpt.com

Jacobs, J. (2011). The death and life of great American cities. Modern Library.

Lai, Y., et al. (2024). Exploring the impact of public spaces on social cohesion and wellbeing. Buildings, 14(10), 3141. https://doi.org/10.3390/buildings14103141

Leboeuf, C., Carvalho, M., Kestens, Y., & Thierry, B. (2023). Optimization of the location and design of urban green spaces. arXiv. https://doi.org/10.48550/arXiv.2303.07202

Libertun, D. (2021). Cities as spaces for opportunities for all: Building public spaces for people with disabilities, children, and elders.

Lizárraga, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. https://est.cmq.edu.mx/index.php/est/article/view/260/265

Ma, J., Liu, D., Wang, Z. (2023). Sponge City Construction and Urban Economic Sustainable Development: An Ecological Philosophical Perspective.https://doi.org/10.3390/ijerph20031694

Maderuelo J (2010). El paisaje urbano. Estudios Geográficos Vol. LXXI, 269, pp. 575-600. doi: 10.3989/estgeogr.201019

Marín, A. (2023). Espacio público: un lugar de encuentro para la convivencia y el ejercicio de la ciudadanía. https://www.ucr.ac.cr/noticias/2023/4/23/espacio-publico-un-lugar-de-encuentropara-la-convivencia-y-el ejercicio-de-la-ciudadania/utils/lib/crc32.html

MIDEPLAN (2021). Demográficamente, población costarricense se encuentra en proceso de envejecimiento. https://www.mideplan.go.cr/demograficamente poblacion-costarricense-seencuentra-en-proceso deenvejecimiento#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20porcentaje,envejecimiento%20y%2013%2C41%20envejecidos.

Martínez, A., Amat, X., Sancho, I., Sanchiz, D. (2026). PROFESIONALES Y HERRAMIENTAS PARA EL DESARROLLO LOCAL Y SUS SINERGIAS TERRITORIALES. EVALUACIÓN Y PROPUESTAS DE FUTURO IX Coloquio Nacional de Desarrollo Local del GTDL-AGE https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=660657

Municipalidad de San José (2016). Plan de acción para la recuperación del centro histórico San José. https://padlet.com/guevaramauricio270/construyendo-el-estado-de-la-cuestinis2024bd7sk1imchptk4nl/wish/2889996160

Observatorio de la Violencia (Ministerio de Justicia) (2024). Atlas de incidencia delictiva OIJ 2024 https://observatorio.mj.go.cr/sites/default/files/docs/ATLAS%202024_Y_ANEXO.pdf?utm_source=chatgpt.c om

Organización Mundial de la Salud. (2017). Urban green spaces and health. WHO Regional Office for Europe. https://www.who.int/europe/publications/urban-green-space-and-health--intervention-impacts-and effectiveness

Pontificia Universidad Católica de Chile. (sf). Urbanismo defensivo: qué es y cómo mejora la seguridad. https://www.elcorteingles.es/sicor/urbanismo-defensivo/#:~:text=Sin%20embargo%2C%20no%20son%20exactamente%20lo%20mismo.,sino%20prevenir%20conductas%20delictivas%20mediante%20dise%C3%B1o%20inteligente.

Plataforma de Evidencias (Banco Interamericano de Desarrollo). (s. f.). Prevención de la delincuencia mediante el diseño ambiental (CPTED). Recuperado de https://plataformadeevidencias.iadb.org/es/tipos solucoes/prevencion-de-la-delincuencia-mediante-el-diseno-ambiental-cpted

Pujol, R. (Sf). Decimocuarto informe estado de la nación en desarrollo humano sostenible. https://repositorio.conare.ac.cr/server/api/core/bitstreams/f44992a8-01fb-488d-89638943fb711924/content

Pujol, R. (sf). Planificación urbana, espacio público y movilidad en San José centro. https://www.ambientico.una.ac.cr/wp-content/uploads/tainacan-items/5/25250/240-241_45- 50.pdf

Romero, H., & Hidalgo, R. (2021). Centralidades urbanas y espacio público en ciudades intermedias latinoamericanas. EURE, 47(141), 5–27. https://doi.org/10.4067/S0250-71612021000200005

Rigolon, A. (2016). A complex landscape of inequity in access to urban parks: A literature review. Landscape and Urban Planning, 153, 160–169. https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2016.05.017

Serrano, R. (2019). Movilidad urbana y espacio público: reflexiones, métodos y Contextos. https://www
digitaliapublishing-com.ezproxy.itcr.ac.cr/viewepub/?id=111476

UN-HABITAD. (2018). La Ciudad Esponja. https://onu-habitat.org/index.php/la-ciudad-esponja

UN-HABITAD. (sf). Urban Safety. https://unhabitat.org/topic/urban-safety

UN-HABITAD. (2016). Urbanization and
development:emerging Futures World Cities report 2016. https://unhabitat.org/world-cities-report-2016

Whyte, W. H. (2001). The social life of small urban spaces. Project for Public Spaces.
https://streetlifestudies.wordpress.com/wp

content/uploads/2017/06/1980_whyte_small_
spaces_book.pdf

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Inundaciones en Ciudad Cortés 2017. Fuente: nacion.com 14
Figura 2. Vista aerea de area residencial de Ciudad Cortés. Fuente: Facebook, Fotografía Natural de Nuestro Planeta 15
Figura 3. Mapa de delimitación física por país, provincia, cantón y distrito. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SNIT 16
Figura 4. Mapa de delimitación física de area a intervenir. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del SNIT 17
Figura 5. Actividad de integración para el adulto mayor. Fuente: Municipalidad de Osa 19
Figura 6. Calle Cívica al costado de la municipalidad. Fuente: Elaboración propia 21
Figura 7. Inundaciones en Ciudad Cortés 2017. Fuente: nacion.com 23
Figura 8. Mapa de inundaciones historicas. Fuente: Elaboración propia con datos de Google Earth 24
Figura 9. Antiguo Hospital Tomás Casas. Fuente: Javier Barrantes 25
Figura 10. Banco Nacional. Fuente: Google Earth 25
Figura 11. Antigua municipalidad, inundación. Fuente: Ryan Barrantes 25
Figura 12. Antiguo Hospital Tomás Casas, inundación. 25
Fuente: Ryan Barrantes 25
Figura 13. Banco Nacional, inundación. 25
Fuente: Javier Barrantes 25
Figura 14. Calles compartidas, México. Fuente: ArchDaily 27
Figura 15. Parque La Libertad. Fuente: LaRepública.net 28
Figura 16. Pacificación de Avenida 10, Belén. Fuente: Delfino.cr 28
Figura 17. Espacio público accesible. Fuente: ArchDaily 29
Figura 18. Elementos para prevención del cirmen. Fuente: Elaboración propia basado imágenes de Andrea Cook en City of Vancouver 35
Figura 19. Parque Forestal Benjakitti. Fuente: Sriath Somsawat para Arch Daily 37
Figura 20. Distribución de la población por género . Fuente: Elaboración propia con datos del INEC,2022 46
Figura 21. Distribución de la población por edad . Fuente: Elaboración propia con datos del INEC,2022 46
Figura 22. Distribución de la población por ocupación y distritos . 47
Fuente: Elaboración propia con datos del INEC,2022 47
Figura 23. Delitos de Ciudad Cortés . Fuente: Elaboración propia con datos del OIJ 47
Figura 24. Fiesta de los diablitos . Fuente: minube 48
Figura 25. Inauguración del Parque de Ciudad Cortés . Fuente: Facebook, Fotografo Urbano 49
Figura 26. Festival del canalete. Fuente: Facebook, Festival del canalete 49
Figura 26. Actividades que realiza la población en espacios de recreación. Fuente: Elaboración pro-

pia 50
Figura 27. Factores que mejorarían la seguridad. Fuente: Elaboración propia 51
Figura 28. Principales medios de transporte. Fuente: Elaboración propia 51
Figura 29. Zona de estudio micro. Fuente: Elaboración propia 52
Figura 30. Crecimiento urbano a través de los años. 53
Fuente: Elaboración propia con datos del SNIT 53
Figura 31. Mapa de contexto macro de Ciudad Cortés. Fuente: Elaboración propia 54
Figura 32. Inundaciones de Osa. Fuente: ElObservador 56
Figura 33. Temperatura promedio Ciudad Cortés. Fuente: Weather Spark 56
Figura 34. Promedio de lluvias en Ciudad Cortés. Fuente: Weather Spark 56
Figura 35. humedad anual en Ciudad Cortés. Fuente: Weather Spark 56
Figura 36. Mapa de zonas propensas a inundación. Fuente: Elaboración propia 57
Figura 37. Vegetación existente. Fuente: Google Earth 58
Figura 38. Vegetación existente. Fuente: Google Earth 58
Figura 39. Vegetación existente. Fuente: Google Earth 58
Figura 40. Vegetación existente. Fuente: Google Earth 58
Figura 41. Mapa macro de vegetación existente. Fuente: Elaboración propia 59
Figura 42. Parada en parque de Ciudad Cortés. Fuente: GoogleEarth 60
Figura 43. Parada frentea municipalidad. Fuente: Elaboración propia 60
Figura 44. Mapa macro de paradas de autobus. Fuente: Elaboración propia 6161
Figura 45. Via Municipal, Transveral 3. Fuente: Elaboración propia 62
Figura 46. Vía Nacional Costanera Sur. Fuente: GoogleEarth 62
Figura 47. Via Terciaria. Fuente: Elaboración propia 62
Figura 48. Mapa macro de tipos de vías. Fuente: Elaboración propia 63
Figura 49. Estadio Municipal. Fuente: GoogleEarth 64
Figura 50. Zonas sin equipamiento. Fuente: GoogleEarth 64
Figura 51. Mapa macro de equipamiento existente. Fuente: Elaboración propia 65
Figura 52. Municipalidad. Fuente: Elaboración propia 66
Figura 54. Parque. Fuente: GoogleEarth 66
Figura 53. Colegio. Fuente: Elaboración propia 66
Figura 55. Escuela Ojo de Agua. Fuente: GoogleEarth 66
Figura 56. Tribunales de justicia. Fuente:GoogleEarth 67
Figura 59. Minisuper. Fuente:GoogleEarth 67
Figura 58. Parroquia. Fuente:GoogleEarth 67
Figura 60. Hospital Tomás Casas. Fuente:Elaboración propia 67
Tabla 1. Aproximación de vehículos y peatones en una hora 68
Fuente:Elaboración propia 68
Tabla 2. Aproximación de vehículos y peatones en una hora 69
Fuente:Elaboración propia 69
Tabla 3. Aproximación de vehículos y peatones en una hora 69

Fuente:Elaboración propia 69
Figura 60. Transversal 3. Fuente:Elaboración propia 70
Figura 61. Via Terciaria. Fuente:Elaboración propia 70
Figura 62. Mapa de seguridad. Fuente:Elaboración propia 71
Figura 63. Mapa de condiciones de aceras. Fuente:Elaboración propia 73
Figura 64. Mapa de accesibilidad a equipamiento. Fuente:Elaboración propia 74
Figura 65. Zona sin acera, via municipal. Fuente: GoogleEarth 75
Figura 67. Zona con acera, via municipal. Fuente: GoogleEarth 75
Figura 66. Zona sin acera, via terciaria. Fuente: GoogleEarth 75
Figura 68. Zona con acera, via municipal. Fuente: GoogleEarth 75
Figura 69 . Puntos clave a nivel macro. Fuente:Elaboración propia 77
Figura 70. Mapa de contexto micro de Ciudad Cortés. Fuente: Elaboración propia 78
Figura 71. Codiaeum variegatum. Fuente: Elaboración propia 80
Figura 72. Terminalia catappa. Fuente: Elaboración propia 80
Figura 73. Clusia rosea. 80
Fuente: Elaboración propia 80
Figura 74. Terminalia amazonia. 80
Fuente: Elaboración propia 80
Figura 75. Mapa de árboles existentes. Fuente: Elaboración propia 81
Figura 76. Para de auto bus 1. Fuente: Elaboración propia 82
Figura 77. Para de auto bus frente a municipalidad. Fuente: Elaboración propia 82
Figura 78. Mapa de paradas de autobus. Fuente: Elaboración propia 83
Figura 79. Calle Tribunales. Fuente: Elaboración propia 84
Figura 80. Transversal 3. Fuente: Elaboración propia 84
Figura 81. Calle Cívica. Fuente: Elaboración propia 84
Figura 82. Mapa de tipología de vías. Fuente: Elaboración propia 85
Figura 82. Municipalidad de Osa. Fuente: Elaboración propia 86
Figura 84. Soda. Fuente: Elaboración propia 86
Figura 85. Plaza comercial. Fuente: Elaboración propia 86
Figura 86. Liceo Pacífico Sur. Fuente: Elaboración propia 86
Figura 87. Pulpería. Fuente: Elaboración propia 86
Figura 88. Mapa de equipamiento. Fuente: Elaboración propia 87
Tabla 4. Aproximación de vehículos y peatones en una hora Fuente:Elaboración propia 88
Tabla 5. Aproximación de vehículos y peatones en una hora 89

Fuente:Elaboración propia 89
Tabla 6. Aproximación de vehículos y peatones en una hora Fuente:Elaboración propia 89
Figura 89. Trans. 3 Frente a municipalidad de noche. Fuente: Elaboración propia 90
Figura 90. Trans. 3 Frente a colegio de noche. Fuente: Elaboración propia 90
Figura 91. Calle cíviva de noche. Fuente: Elaboración propia 90
Figura 92. Mapa de llenos y vacios. Fuente: Elaboración propia 91
Figura 93. Calle cívica, costado de Tribunales. Fuente: Elaboración propia 92
Figura 94. Ambiente al costado de Tribunales. Fuente: Elaboración propia 92
Figura 95. Acera frente a colegio. Fuente: Elaboración propia 92
Figura 96. Mapa de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia 93
Figura 97. Mapa de accesibilidad. Fuente: Elaboración propia 94
Figura 98. Mapa de cortes. Fuente: Elaboración propia 95
Figura 99. Corte A-A. Fuente: Elaboración propia 96
Figura 100. Corte B-B. Fuente: Elaboración propia 97
Figura 101. Corte C-C. Fuente: Elaboración propia 98
Figura 102. Corte D-D. Fuente: Elaboración propia 99
Figura 103. Corte E-E. Fuente: Elaboración propia 100
Figura 104. Corte F-F. Fuente: Elaboración propia 101
Figura 105. Corte G-G. 102
Fuente: Elaboración propia 102
Figura 106. Corte H-H. 103
Fuente: Elaboración propia 103
Figura 107. Puntos clave a nivel micro. Fuente:Elaboración propia 105
Figura 108. Árbol de problemas. Fuente:Elaboración propia 109
Figura 109. Árbol de soluciones. Fuente:Elaboración propia 111
Figura 110. Collage de casos de estudio 112
Fuente: Elaboración propia 112
Figura 111. Evolución del parque. Fuente:nanarquitectura.com 113
Figura 112. Circulación en parque. Fuente:nanarquitectura.com 113
Figura 113. Vista aérea del parque Fuente:nanarquitectura.com 113
Figura 114. Vegetación tropical en corredores verdes 114
Fuente:Diego Zuluaga 114
Figura 115. Corredores verdes, movilidad integrada Fuente:ArchDaily 114
Figura 116. Tramo de corredor verde Fuente:Vivirenelpoblado.com 114

Figura 117. Área verde en parque La Presidenta Fuente:filmedellín.com 115
Figura 118. Vista aérea del Parque La Presidenta Fuente:filmedellín.com 115
Figura 119. Quebrada de Medellín en Parque La Presidenta Fuente:vivirelpoblado.com 115
Figura 120. Vista al río desde calle peatona/ciclista Fuente:hikingthegreenisle.com 116
Figura 121. Circulación entre barrios Fuente:pcn.nparks.gov.sg 116
Figura 122. Oportunidades de intervención Fuente:Elaboración propia 119
Figura 123. Representación de Espacio público Fuente:Elaboración propia 123
Figura 124. Representación de Movilidad Fuente:Elaboración propia 123
Figura 125. Representación de Accesibilidad Fuente:Elaboración propia 123
Figura 126. Representación de Ciudad esponja Fuente:Elaboración propia 123
Figura 127. Visualización de pautas de diseñoFuente:Elaboración propia 125
Figura 128. Estado actual de Transversal 3. Fuente:Google earth 126
Figura 129. Visualización de intervenciones en Trans.3 Fuente:Elaboración propia 128
Figura 130. Máster plan Fuente:Elaboración propia 130
Figura 131. Vista aérea de propuesta Fuente:Elaboración propia 132
Figura 132. Vista aérea de propuesta Fuente:Elaboración propia 134
Figura 133. Ejes encontrados Fuente:Elaboración propia 180
Figura 134. Núcleos propuestos Fuente:Elaboración propia 180
Figura 135. Organización espacial de núcleos Fuente:Elaboración propia 181
Figura 136. Articulación de núcleos Fuente:Elaboración propia 181
Figura 137. Ampliación de detalle para manejo de aguas pluviales Fuente:Elaboración propia 218
Figura 138. Ampliación de detalle para manejo de aguas pluviales Fuente:Elaboración propia 219
Tabla 7. Moviliario urbano en intervenciones de espacio público Fuente:Elaboración propia 225
Tabla 8. Moviliario urbano en intervenciones de movilidad Fuente:Elaboración propia 226
Tabla 9. Paleta vegetal en intervenciones de movilidad Fuente:Elaboración propia 228
Figura 139. Propuesta de paleta vegetal Fuente:Elaboración propia con datos de Árboles Nativos de Costa Rica,2021N
Figura 140. Propuesta de paleta vegetal Fuente:Elaboración propia con datos de Árboles Nativos de Costa Rica,2021 230
Tabla 10. Paleta vegetal en intervenciones de espacio público Fuente:Elaboración propia 233
Tabla 11. Materiales para vía Fuente:Elaboración propia 236
Figura 141. Ubicación de material Fuente:Elaboración propia 237
Tabla 12. Materiales para parque Fuente:Elaboración propia 238
Figura 148. Ubicación de material Fuente:Elaboración propia 239

Tabla 13. Materiales para plaza Fuente:Elaboración propia 240
Figura 143. Ubicación de material Fuente:Elaboración propia 241
Tabla 10. Aproximación de costos en intervención de movilidad Fuente:Elaboración propia con datos del Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva 2023 254
Tabla 11. Aproximación de costos en intervención de parque Fuente:Elaboración propia con datos del Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva 2023 255
Tabla 12. Aproximación de costos en intervención de plaza en municipalidad Fuente:Elaboración propia con datos del Manual de Valores Base Unitarios por Tipología Constructiva 2023 256

ANEXOS

Anexo 01. Carta de solicitud de apoyo para revisar disponibilidad de proyectos para realizar el proyecto final de graduación. Enviado por Dr. Arq. David Porras Alfaro a Minicipalidad de Osa.

Anexo 02. Carta de interés de estudiantes en realizar el proyecto final de graduación con la municipalidad. Enviado por Lineth Sobalbarro Carmona a Municipalidad de Osa

Escuela de Arquitectura y Urbanismo
TEC | Tecnológico de Costa Rica

EAU-449-2025
San José, 9 de setiembre, 2025

Señores
Hector Sáenz Castro
Mauricio González Mora
Municipalidad de Osa

Estimados señores:

Por medio de la presente hago constar que: Lineth Sobalbarro Carmona, carné 2019052280, cédula núm. 604640594, correo electrónico lineth.sobalbarro@estudiantec.cr, estudiante de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica, se encuentra cursando el último año de la carrera para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura.

La estudiante Sobalbarro Carmona, se encuentra en proceso de formulación del trabajo final de graduación, el cual es un requisito para la obtención del título de licenciatura. Este proyecto se estaría desarrollando en el primer semestre de 2026, por lo cual ella se encuentra interesada en conocer la disponibilidad de proyectos en su Municipio.

Es importante señalar que este proyecto tiene fines estrictamente académicos, y toda colaboración es fundamental para asegurar el éxito del trabajo de la estudiante.

De antemano, agradezco su colaboración al respecto.

Atentamente,

TEC | Tecnológico de Costa Rica
Firmado digitalmente por DAVID PORRAS ALFARO (FIRMA)
Fecha: 2025.09.09 09:25:54 -06'00'

Dr. Arq. David Porras Alfaro, Director
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Tel. 25509033
dporras@itcr.ac.cr

DPA/xrq
Cd. Estudiante
Archivo

Señores
Municipalidad de Osa
Presente

Estimados señores:

Reciban un cordial saludo. Mi nombre es **Lineth Sobalbarro Carmona**, estudiante de la carrera de Arquitectura en el **Instituto Tecnológico de Costa Rica (TEC)**. Me dirijo a ustedes con el fin de manifestar mi interés en desarrollar mi **Trabajo Final de Graduación (TFG) para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura** en colaboración con la Municipalidad de Osa.

El curso correspondiente lo estaré matriculando a partir de **febrero del próximo año**, sin embargo, desde este momento debo iniciar el proceso de búsqueda y definición de las opciones de proyecto.

La elección de esta municipalidad surge de un motivo personal y profesional: soy originaria de la comunidad de **Piedras Blancas**, lo que me genera un compromiso con el desarrollo y fortalecimiento de esta zona. Por ello, considero de gran valor la posibilidad de realizar mi investigación y propuesta en conjunto con la Municipalidad de Osa, con el fin de que el resultado del trabajo académico también represente un aporte para el cantón.

De manera preliminar, ya sostuve una reunión con el **arquitecto Héctor Sáenz** y el **ingeniero Mauricio González**, con quienes analicé algunas posibles opciones de proyectos a desarrollar. Asimismo, la tesis puede orientarse tanto en el **ámbito arquitectónico** como en el **urbano**, según las necesidades y prioridades que la municipalidad considere relevantes.

Agradecería mucho su orientación acerca de los procedimientos necesarios para formalizar esta colaboración y quedo atenta a cualquier requerimiento adicional.

Sin más por el momento, agradezco su atención y apoyo.

Atentamente,

Lineth Sobalbarro Carmona
Estudiante de Arquitectura
Instituto Tecnológico de Costa Rica
Cel.88415439
lineth.sobalbarro@estudiantec.cr

Anexo 03. Carta de aceptación de colaboración por parte de la municipalidad de Osa. Aprobada por el Lic. Mainor Anchía Angulo, Alcalde Municipal.

Municipalidad de Osa
Alcaldía Municipal

GOBIERNOLOCAL
¡Juntos construyendo un mejor cantón!

Ciudad Cortés, Osa, 18 de setiembre de 2025
AM-1162-2025-2028

Estimado señor
Dr. Arq. David Porras Alfaro, Director
Escuela de Arquitectura y Urbanismo
Instituto Tecnológico de Costa Rica
Correo-e: dporras@itcr.ac.cr; lineth.sobalbarro@estudiantec.cr

Estimado señor:

Reciba un cordial saludo de parte de esta Alcaldía Municipal.

Por este medio, el suscrito Lic. Mainor Anchía Angulo, Alcalde Municipal, y con base al Oficio EAU-449-2025; referente a solicitud de autorización para que la estudiante Lineth Sobalbarro Carmona, carné 2019052280, cédula número 604640594 realice Trabajo Final de Graduación, esta Alcaldía Municipal informa que se brinda autorización para que la estudiante Sobalbarro Carmona pueda realizar dicho proyecto en este ayuntamiento.
Asimismo, se informa que realizará el proyecto en la Dirección Desarrollo Urbano y Servicios, el cual estará bajo supervisión de la Arq. Héctor Sáenz Castro, Director de dicha área.

Por lo tanto, se peticionado favor contactar y coordinar lo correspondiente con el Arq. Sáenz, al correo hsaenz@munideosa.go.cr o al teléfono 2782-0000 ext. 180

Cordialmente se suscribe;

MAINOR FERNANDO ANCHIA ANGULO (FIRMA)
Firmado digitalmente por MAINOR FERNANDO ANCHIA ANGULO (FIRMA)
Fecha: 2025.09.22 08:23:15 -06'00'

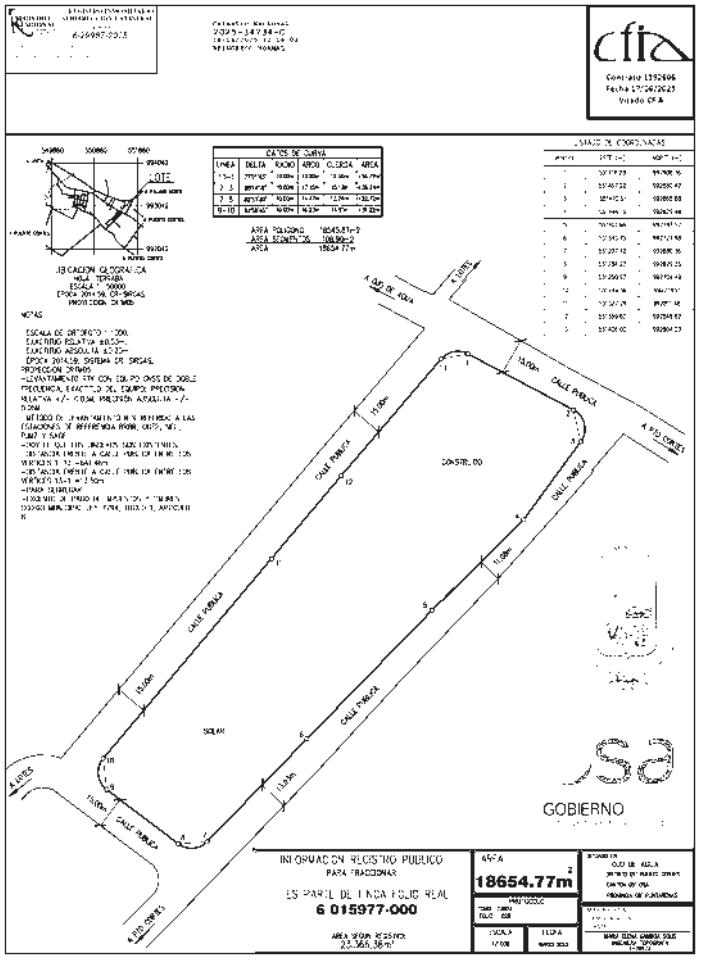
Lic. Minor Anchía Angulo
Alcalde Municipal

CC. Arq. Héctor Sáenz Castro. hsaenz@munideosa.go.cr
CC. Departamento de Recursos Humanos, ialpizar@munideosa.go.cr

\\192.168.0.6\alcaldia\GESTION\2025\9 AUTÓNOMAS DESCENTRALIZADAS\9.28 Universidades\AM-1162-2025-2028- ACEPTACIÓN DE ESTUDIANTE LINETH SOBALBARRO TEC-ARQUITECTURA.docx

T: (506) 2782-0000, Ext. 205 / - F: (506) 2786-8492 - info@munideosa.go.cr - www.gobiernolocalosa.go.cr

Anexo 04. Catastro de lote municipal



Anexo 05. Formulario de Google aplicado a la población

Boulevard de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas.

Este formulario forma parte del proceso de recolección de información para el desarrollo del Proyecto Final de Graduación titulado **"Boulevard de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas"**, el cual se realiza como requisito para optar por el grado de **Licenciatura en Arquitectura en el Instituto Tecnológico de Costa Rica**.

El objetivo de este formulario es conocer la opinión y percepción de los habitantes y usuarios de la comunidad respecto al uso del espacio público, las dinámicas de movilidad y las necesidades del entorno urbano. La información recopilada permitirá comprender mejor las dinámicas cotidianas del distrito y servirá como insumo para el análisis académico del proyecto.

Las respuestas proporcionadas serán **completamente confidenciales y anónimas**. Los datos obtenidos se utilizarán **únicamente con fines académicos y de investigación**, en el marco del desarrollo del proyecto de graduación, y no serán utilizados para ningún otro propósito.

Agradecemos de antemano su colaboración y el tiempo dedicado a responder este formulario, ya que su aporte es fundamental para comprender las necesidades de la comunidad y contribuir al desarrollo de propuestas urbanas que beneficien a Ciudad Cortés.

* Indica que la pregunta es obligatoria

1. Correo electrónico *

ZONA DE ESTUDIO



2. Vive usted o es vecino de Ciudad Cortés?

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

3. Edad *

Marca solo un óvalo.

- Menor de 18 años
- 18 – 24 años
- 25 - 34 años
- 35 – 44 años
- 45 – 54 años
- 55 – 64 años
- 65 años o más

4. Ocupación *

Marca solo un óvalo.

- Estudiante
- Trabajador del sector público
- Trabajador del sector privado
- Comerciante o emprendedor
- Trabajador independiente
- Trabajador del sector agrícola / pesca / actividades primarias
- Ama de casa
- Pensionado o jubilado
- Actualmente desempleado

Ir a la pregunta 5

ESPACIO PÚBLICO

Las siguientes preguntas buscan conocer cómo utilizan los habitantes y usuarios los espacios públicos de Ciudad Cortés, así como las actividades que suelen realizar en ellos.

5. ¿Con qué frecuencia visita parques o espacios recreativos de Ciudad Cortés? *

Marca solo un óvalo.

- Una vez a la semana
- Dos veces a la semana
- Tres veces a la semana o más
- Nunca

6. ¿Considera que hay suficientes espacios para reunirse, descansar o recrearse? *

Marca solo un óvalo.

- Sí
- No

7. ¿Qué actividades suele realizar en esos espacios de recreación y descanso? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- [ ] Caminar o pasear
- [ ] Sentarse o descansar
- [ ] Conversar o reunirse con amigos o familiares
- [ ] Realizar actividad física o ejercicio
- [ ] Llevar niños a jugar
- [ ] Actividades recreativas o de ocio
- [ ] Comprar o visitar comercios cercanos
- [ ] Participar en actividades comunitarias o eventos
- [ ] Pasear mascotas
- [ ] Otros: _____

8. ¿Qué tipo de espacios públicos considera que hacen falta en la comunidad? *

_____

Movilidad

Este apartado tiene como objetivo identificar las formas en que las personas se desplazan dentro de Ciudad Cortés, los medios de transporte que utilizan y las condiciones actuales para la movilidad peatonal.

9. ¿Cuál es su principal medio de transporte dentro de Ciudad Cortés? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- [ ] Transporte Público
- [ ] Bicicleta
- [ ] Caminando
- [ ] Vehículo

10. ¿Considera que las aceras son adecuadas y seguras para caminar? *

Marca solo un óvalo.

- ◯ Sí
- ◯ No

11. ¿Cree que sería útil contar con un boulevard o calle con prioridad peatonal? *

Marca solo un óvalo.

- ◯ Sí
- ◯ No

Seguridad

Las siguientes preguntas pretenden conocer la percepción de seguridad de los habitantes en las calles y espacios públicos del distrito.

12. ¿Considera que alguna de las calles o sectores mostrados en la imagen se siente inseguro al caminar? *



Selecciona todas las opciones que correspondan.

- [ ] Calle al costado de la Municipalidad (Amarillo)
- [ ] Transversal 3 (Rojo)
- [ ] Frente a Tribunales (Naranja)

13. ¿Qué factores cree que mejorarían la seguridad en los espacios públicos? *

Selecciona todas las opciones que correspondan.

- [ ] Mejor iluminación pública
- [ ] Más actividad y presencia de personas en el espacio público
- [ ] Mejor diseño de aceras y espacios peatonales
- [ ] Eliminación de espacios abandonados o lotes baldíos
- [ ] Mayor presencia de comercios o actividades en las calles
- [ ] Mejor visibilidad en las calles (menos obstáculos visuales)
- [ ] Más actividades comunitarias o culturales en el espacio público

ACCESIBILIDAD

Este apartado busca identificar si el espacio urbano permite el desplazamiento adecuado de todas las personas, incluyendo adultos mayores y personas con discapacidad.

14. ¿Considera que el distrito es accesible para adultos mayores o personas con discapacidad? *

Marca solo un óvalo.

- ◯ Sí
- ◯ No

15. ¿Qué dificultades observa para desplazarse en el pueblo? *

_____

_____

_____

_____

_____

Anexo 06. Respuestas de Formulario de Google aplicado a la población

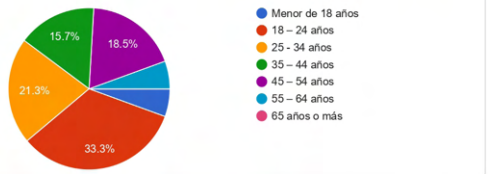
Boulevard de Ciudad Cortés: Articulación de Movilidad, Espacio Público y Parque como Nodo de Encuentro Urbano en el cantón de Osa, Puntarenas.

Publicar análisis

Vive usted o es vecino de Ciudad Cortés? Copiar gráfico



Edad Copiar gráfico



Ocupación Copiar gráfico

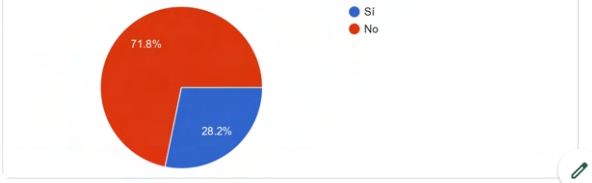


ESPACIO PÚBLICO

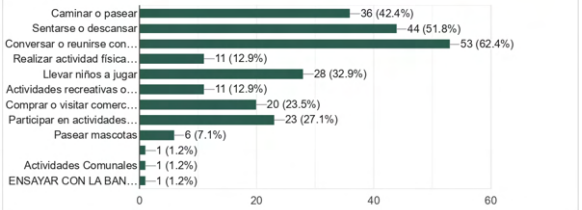
¿Con qué frecuencia visita parques o espacios recreativos de Ciudad Cortés? Copiar gráfico



¿Considera que hay suficientes espacios para reunirse, descansar o recrearse? Copiar gráfico



¿Qué actividades suele realizar en esos espacios de recreación y descanso? Copiar gráfico



¿Qué tipo de espacios públicos considera que hacen falta en la comunidad?

Parques

Parque

Lugares de recreación

Zonas con espacios amplios para la fomentación o participación de ferias de pueblo, que involucren a emprendedores pequeños y medianos de la zona, considerando a su vez se pueda utilizar para otras actividades además de una feria

Zonas de atardecer

Ningun

.

Mas canchas

Gimnasio

Espacios para recreación

Ferias

Espacios para ejercitarse

Zonas de recreación y relajación.

Más parques infantiles,

Como otro parque en el área de Ojo de Agua

Locales

Parques recreativos para niños, una cancha o pista recreativa para realización de deportes o simplemente ejercitarse

Faltarían como más zonas de recreación.

Más lugares para realizar picnics, más lugares con areas verdes para caminar, hacer actividades recreativas

Un buen embarcadero

Áreas para ejercitarse

Parques con sombra

Espacios para realizar deportes

pienso que más parques o zonas para jugar futbol o hacer ejercicio, especialmente cerca de la zona de estudio, puesto que queda lejos del parque central, por ejemplo.

Canchas multiusos, boulevard

Un polideportivo

Bancas, lugares para sentarse

Área de ejercicio y más juegos para los niños

Parques para niños.

Un parquesito con bastantes juegos para niños

Canchas

Pollos, mesas

Cine

Fuentes de agua y basureros

Una plazita o planché iluminadonpara que hagan deporte

Mas zonas verdes con sobras y lugares aptos para sentarce

Plazas y áreas recreativas

Parques y zonas verdes

Una zona para niños

Gym público

Un parque que brinde un lugar ameno para compartir una tarde de café

Parques para hacer ejercicios

Mesas, sillas

Más espacios deportivos y de recreación, plazas de fútbol, de atletismo, un gimnasio municipal, que aunque existe de momento no está habilitado para la comunidad, el estadio municipal que ya no está en tan buenas condiciones.

Iluminación y aceras

Recreativos

Salón de eventos, piscina

Zonas verdes

Piscinas

Zonas verdes

Polideportivo

La verdad no se, no paso mucho en el parque

Parque con mas arboles y sendero. Y menos infraestructura

Ninguno

Areas de pollitos

PARQUE GRANDE CON BUENA VIGILANCIA LIMPIEZA

Un parque recreativos

Lugar para hacer zumba

Heladería, play con hamacas para niños y adultos

Recuperar los que ya existen mejorarlos

Un polideportivo

Espacios de recreación para jóvenes

Un lugar donde se pueda caminar o correr tipo pista

Muchos para poder interactuar

No se

Juegos para niños

Comercio

Más bancas y zonas verdes

Pollitos donde sentarse, espacios de convivencia, espacios deportivos

Salon multiuso

Un polideportido

Parque para realizar ejercicio

Parques o mercado municipal

un espacio con máquinas para ejercicio

Plaza o espacio para corer

Mesas, bancas, Juegos para los niños

Parques

Actividades acuáticas

Un mercado, un espacio para ferias , seria lindo un parque de juegos y zonas verdes

Falta iluminación en muchas partes de distraerse para la cominidad

Más parques

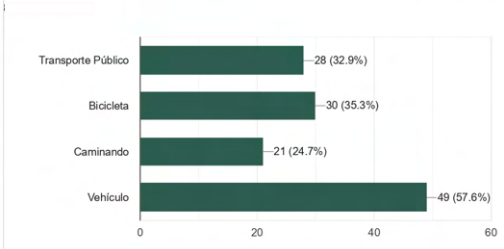
PARQUES

Espacios de entretenimiento

Movilidad

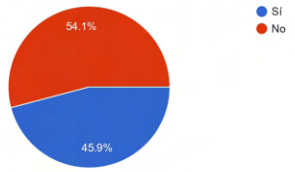
¿Cuál es su principal medio de transporte dentro de Ciudad Cortés?

Copiar gráfico



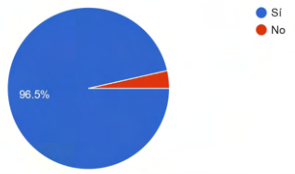
¿Considera que las aceras son adecuadas y seguras para caminar?

Copiar gráfico



¿Cree que sería útil contar con un boulevard o calle con prioridad peatonal?

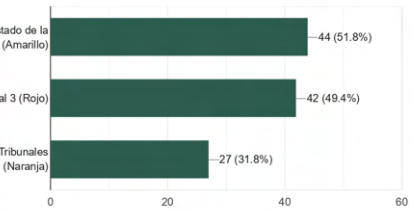
Copiar gráfico



Seguridad

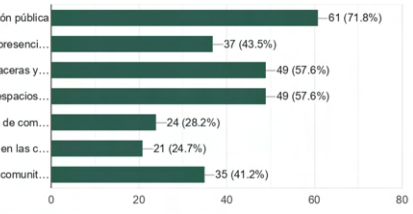
¿Considera que alguna de las calles o sectores mostrados en la imagen se siente inseguro al caminar?

Copiar gráfico



¿Qué factores cree que mejorarían la seguridad en los espacios públicos?

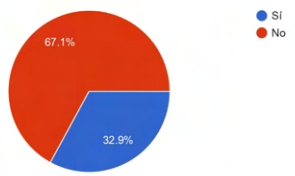
Copiar gráfico



ACCESIBILIDAD

¿Considera que el distrito es accesible para adultos mayores o personas con discapacidad?

Copiar gráfico



¿Qué dificultades observa para desplazarse en el pueblo?

Ninguna

Ninguna

.

Falta de rampas

Falta de aceras

Falta de aceras

El horario de buses es limitado

Falta de mejorar la infraestructura vial

No en todo el pueblo cuanta con opción de una acera, además de que en los lugares que hay es de difícil acceso para personas en silla de ruedas, también que es muy común que personas a diferentes edades utilizan las aceras para circular con bicicletas.

Las aceras

Falta de aceras en algún sector

La acera debe ser un poco más ancha, si bien no es ciclo vía, considero que es buena idea el uso que se le da, reduce el riesgo de los estudiante y asta el momento hay una buena convivencia entre peatones y ciclistas en la acera.

Calles en mal estado

La calle no están marcadas, no hay un pase donde puedan pasar los discapacitados,

Sucio

Las aceras que hay están en mala condiciones

Falta de rampas es lo principal, barandas en algunos lugares que lo requieren, rotulación y demarcado adecuado en algunas zonas.

La cantidad de baches o huecos en las calles, que no hay un espacio para bicicletas para poder circular en las calles,falta de semaforos y señalisaciones en las calles, falta de pavimentación de calles o lugares un poco más alejados del centro de cortés

No todas las aceras están en buen estado

Falta de transporte publico

Falta de buenas aceras

Infraestructura en mal estado

falta de aceras en condiciones óptimas.

Falta de alumbrado electrónico y aceras

No hay señales adecuadas para la población

Calles, transporte

La falta de aceras

Estado de las aceras

Vias

Solitarios, inseguridad

Falta de señalización

Muy pocas aceras para el acceso y desplazamiento del adulto mayor o personas con discapacidad

Falta de rampas y calles en mal estado además de aceras

Las calles

Más señalamientos.

Aceras y alcantarillas en mal estado

Ninguno

Aceras destruidas para el uso peatonal

Falta de aceras, ciclovías, señalización

A la hora de cruzar

En general hace falta muchas aceras, no solo para las personas que caminan sino para las personas con alguna discapacidad física/motora, solo en ciertos puntos del distrito hay aceras y la mayor parte están en mal estado, además de que las que hay no cuentan con facilidad para el tránsito de personas con discapacidad incumplimiento la ley 7600.

No hay disponibilidad de aceras

Falta de aceras, ciclo vías, espacios de recreación.

No sé

Cambio de aceras bruscas y huecos

No hay aceras peatonales

Aceras en mal estado

Gente en silla de ruedas o muletas y niños con discapacidades

No

No se cuenta con zonas seguras

Mucha piedra

No están las señalisaciones adecuadas

FALTA DE ACERAS SEÑALIZACION EN LAS CALLES Y QUE AMISTADES Y FAMILIARES DE LOS TRABAJADORES DE LA MUNIPALIDAD DE OSA LOS DEJAN INVADIR LAS CALLES ASIENDO COCHERAS QUE QUITAN LA VISIBILIDAD DE LA CALLE COMO ESTA EN LA INTERSECCION CALLE 4 AVENIDA 15 NO IMPORTANDO QUE YA AN OCACIONADO ACCIDENTES

Muchos huecos

Las bicicletas

La inseguridad en las calles

Que no hay zonas seguras para quienes transitan en bicicleta, para quienes caminan con niños o un adultos, se necesita más espacio en las aceras, zonas más seguras con demarcación

Falta aceras

Ya han mejorado algunas aceras para personas con discapacidad, pero faltan más

Faltan de servicio público

Las aceras son muy altas respecto a la carretera

Que el transporte es muy malo

Para personas discapacitadas en lugares no son actos para ellos

Aceras

Aceras dañadas

Las condiciones de las calles puesto que hay muchos huecos y ciertos tramos donde no hay aceras como la calle que está a la par de la municipalidad.

Solo hay un trayecto del hospital hasta el diquis con aceras, fuera de ahí no hay aceras o espacios peatonales adecuados para personas con discapacidad o adultos mayores

Falta de aceras adecuadas y espacios para recrearse

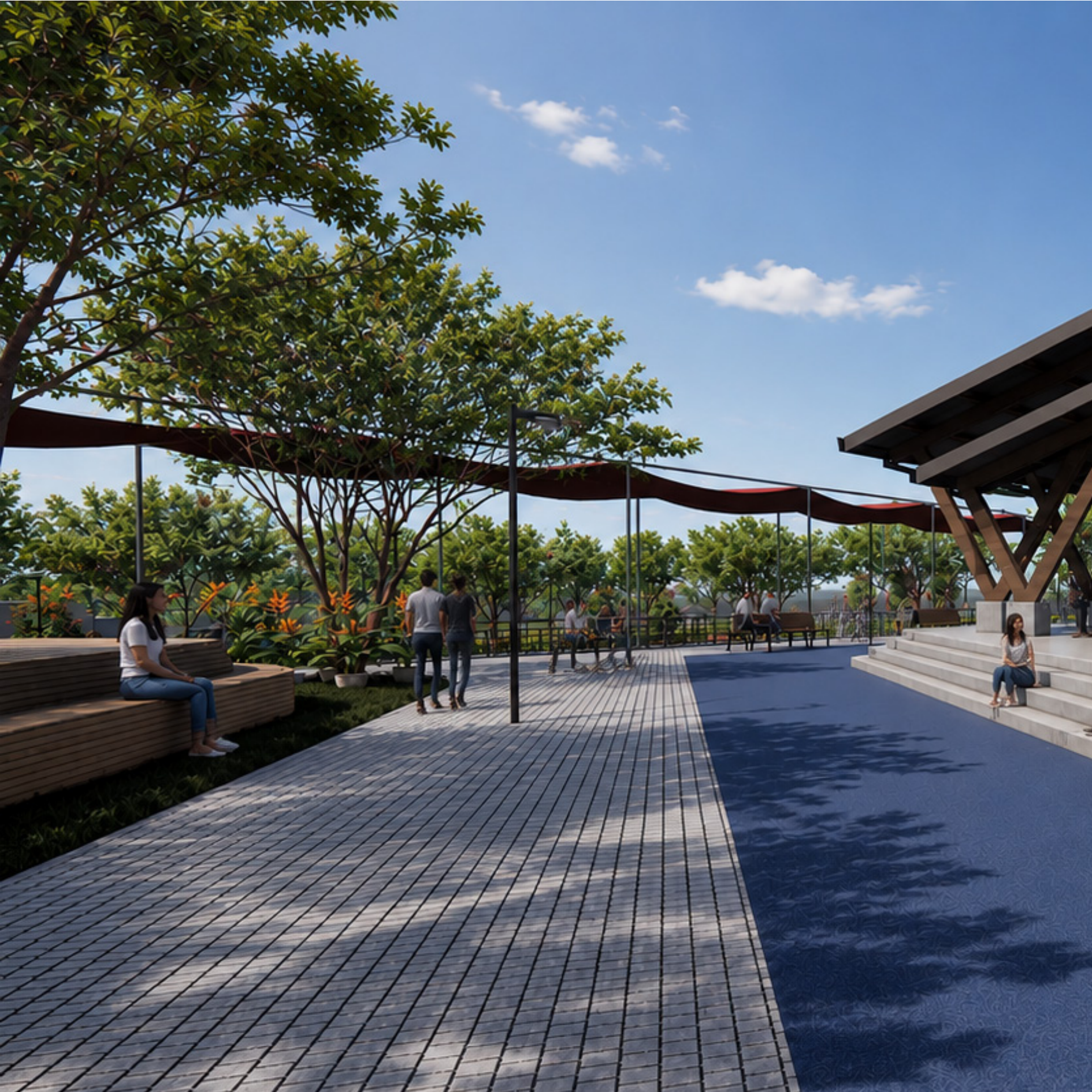
Falta de aceras y calles angostas

Faltante de aceras, no hay rampas de acceso para personas con movilidad reducida o que utilizan sillas de ruedas

Mejores aceras

lugares muy largos como los parques

Falta de caminos mas marcados y aceras





TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN

LINETH SOBALBARRO CARMONA

2026