

TEC - ARQUITECTURA Y URBANISMO

**Proyecto Final de Graduación:
"Nueva Estación de Ferrocarril en la Ciudad de Limón"**

Daniel Zamora Montoya / San José, Costa Rica 2012

CONSTANCIA DE LA DEFENSA

El presente Proyecto Final de Graduación titulado: “Nueva Estación del Ferrocarril en la Ciudad de Limón”, ha sido defendido el día 20 de abril de 2012 ante el tribunal Evaluador integrado por los profesionales: Arq. Jeannette Alvarado Retana Ph.D, Arq. Jorge Sancho Víquez y el Arq. Mario Cordero Palomo; como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura y Urbanismo de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Tecnológico de Costa Rica.

La orientación y supervisión del proyecto realizado por el estudiante Daniel Zamora Montoya, estuvo a cargo de los tres profesionales citados, por lo que este documento de conocimiento público y su respectiva defensa ante el Tribunal Evaluador, han sido declarados:

Tutor / Arq. Jeannette Alvarado Retana Ph.D

Aprobado

Lector / Arq. Jorge Sancho Víquez

Calificación

Lector / Arq. Mario Cordero Palomo

Estudiante / Daniel Zamora Montoya

AGRADECIMIENTOS

A mi familia: Mami, Papi, Laura y Mauricio, porque juntos hemos aprendido a tener fortaleza y paciencia para lograr los **buenos e implícitos** objetivos de la vida.

A Chema y a Andrés por su asistencia.

A Judith por la ayuda brindada durante este proceso, pero sobretodo por el **apoyo**, la **compañía** y el **amor** de siempre.

A la Empresa Holcim Costa Rica por el apoyo y el acompañamiento a este proyecto de graduación.

A Naty y a Mauren por ser **buenas amigas** y haber estado en el camino conmigo.

A **todos aquellos y todo aquello** que de diferentes maneras me ayudaron a cumplir cada una de las metas durante este recorrido, muchas gracias.

DEDICATORIA

Sin ninguna duda a mis padres, quienes durante toda mi vida, de diferentes maneras, no han hecho más que darme su AMOR y su apoyo para llegar hasta MI día de hoy.

EPÍGRAFE

...“**al alero** de la estación se desarrolló un rico mundo cultural” (Murillo, 2001)

RESUMEN

El ferrocarril fue, tanto en su etapa de construcción como de funcionamiento, el principal eje articulador en la conformación de la Región Atlántica de Costa Rica y su identidad cultural.

Más de 20 años después del cese de sus funciones, se vuelve a tomar conciencia sobre las ventajas del tren como medio de transporte urbano, por lo que existen iniciativas a nivel nacional de poner de nuevo en funcionamiento este servicio. La ciudad de Limón no es ajena a dichas iniciativas, de manera que se pretende reactivar el tren urbano de pasajeros y un tren turístico, cuya estación final es parte del proyecto de rehabilitación de los Patios del Ferrocarril en esta ciudad.

Ante la necesidad de integrar la funcionalidad de la estación principal para el servicio de tren, con las características propias del ser limonense y el valor histórico del ferrocarril; y en busca de atender la necesidad de la sociedad limonense de recuperar la confianza, la esperanza y el orgullo, se propone la solución arquitectónica para la Nueva Estación del Ferrocarril en los Patios de INCOFER de la ciudad de Limón.

ABSTRACT

During its construction and operation stage, the railroad was the major linchpin in the formation of the Atlantic Region of Costa Rica and its cultural identity.

Over twenty years after the termination of the train service in Costa Rica, we have become conscious again of the advantages of train as a mean of urban transport, so there are national initiatives to bring back to operation this service. Limon is not the exception, so it is intended to reactivate the urban train for passengers and as a touristic train service, which end station would be part of the rehabilitation project of the Patios del Ferrocarril in this city.

Given the need to integrate the functionality of the main station with the cultural characteristics of the local people and the historic value of the railroad, and seeking to address the local social needs of recovering trust, hope and pride, it is proposed in this document the architectural solution for the New Railway Station in the Patios de INCOFER in Limon City.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

PROPUESTA	12
Tema	13
Problema	13
Justificación	14
Viabilidad	15
Delimitación	16
Objetivos	17
Estado de la Cuestión	18
Marco Teórico	22
Metodología	29
CAPÍTULO 1 / PAPEL DEL FERROCARRIL	32
Recorrido Histórico	34
La población Negra en Costa Rica y la conformación de su identidad como consecuencia de la construcción del ferrocarril y sus aportes a la realidad limonense	36
Influencia del Ferrocarril en la conformación de la Región Atlántica y su identidad	39
Reconocimiento Vivencial Relacionado al Ferrocarril	41
Conclusiones	43
Recomendaciones	44
CAPÍTULO 2 / IDENTIFICACIÓN DE CARACTERÍSTICAS ESPACIALES	45
Estaciones a Nivel Internacional	47
Estaciones de Tren en Costa Rica – Ferrocarril al Atlántico	50
Lenguajes de la Arquitectura Victoriana Caribeña y de las Edificaciones del Ferrocarril	53
Recomendaciones	55

CAPÍTULO 3	56
ESTUDIO DETALLADO DE SITIO Y SU ENTORNO URBANO INMEDIATO	56
Delimitación	58
Elementos Naturales	59
Topografía	59
Clima	62
Vegetación	63
Estrategias Pasivas	64
Análisis de Afecciones Encontradas	66
Presiones sobre el Desarrollo	67
Uso del Suelo	84
Vialidad y Transporte	85
Estudio Espacial	86
Estudio Funcional	87
Estudio Perceptivo y Uso del Espacio	88
Análisis de Llenos y Vacíos	89
Resumen	90
NECESIDADES DE LA ESTACIÓN	92
ACTITUDES Y COMPORTAMIENTO	95
CONCEPTUALIZACIÓN	101

CAPÍTULO 4	103
DISEÑO DE SITIO - PATIOS DE INCOFER	105
Programa Urbano	105
Diagrama de Relaciones y Zonificación	106
Planta de Sitio	107
Descripción de componentes	108
PROGRAMA ARQUITECTÓNICO - COMPOSICIÓN	115
DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO	122
Contenido y Zonificación	122
Predisposiciones del Proyecto Limón Ciudad Puerto – Casa del Dominó	122
Reinterpretación de la arquitectura tradicional de la región, la volumetría urbana y las estaciones de tren en el Caribe costarricense.	130
Módulo básico	131
Control Climático	131
ANTEPROYECTO	133
Ubicación en Sitio	135
Conjunto	136
Sector Sur	147
Sector Norte	157
Parque del Ferrocarril	162
Vista Nocturna	164
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	166

FIGURAS	167
GRÁFICOS Y CUADROS	170
LISTA DE REFERENCIAS	171
MARCO DE REFERENCIA	173

PROPUESTA

TEMA:

Espacio de transporte ferroviario para el casco urbano de la ciudad de Limón.

PROBLEMA:

La ciudad de Limón enfrenta una problemática grave en cuanto al sistema de transporte se refiere, esto debido principalmente al crecimiento descontrolado de la misma, producto de una deficiente planificación urbana que no le permite a la ciudad responder adecuadamente a sus demandas actuales.

Según el Ministerio de Ambiente y Energía (hoy Ministerio de Ambiente, Energía y Telecomunicaciones, MINAET), para el año 2005 la flota vehicular de nuestro país se acercaba al millón de vehículos, mientras nuestro sistema de carreteras se mantiene cuantitativa y cualitativamente casi igual desde la segunda mitad de la década de los ochenta, de manera que las dificultades para el transporte son cada vez mayores. La ciudad de Limón no escapa a esta realidad ya que desde la apertura de la Ruta 32, que comunica el Valle Central con el Caribe, la afluencia de vehículos hacia esa provincia aumentó considerablemente. Esto sumado al cierre del ferrocarril, el aumento de las exportaciones e importaciones vía puertos del Caribe y al crecimiento natural de la ciudad, hacen que actualmente Limón presente graves dificultades

en el acceso al casco urbano central.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), **la población del distrito de Limón es en un 92% urbana**, la cual requiere transporte de un sitio a otro de la ciudad y que actualmente lo hace principalmente a través de autobús público, taxi, vehículo propio o bicicleta para trayectos cortos, los cuales en su mayoría son medios de transporte poco eficientes para el insuficiente sistema de carreteras de dicho distrito. Al mismo tiempo, según datos del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) las exportaciones e importaciones de nuestro país, desde el año 2002, en términos de toneladas, se realizan, en aproximadamente porcentajes no menores al 75%, por medio del complejo portuario Limón-Moín. Esto implica gran cantidad de vehículos de carga pesada entrando y saliendo constantemente de la ciudad desde y hacia otros lugares del país.

Con el propósito de mitigar esta problemática, el **Proyecto Limón ciudad Puerto**, en conjunto con otras inversiones que pretende hacer el Estado para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y la competi-

tividad de esta ciudad, se propone una **revitalización cultural natural y arquitectónica por medio de proyectos de índole urbanística**, entre ellos: la construcción de bulevares, restauración y rehabilitación de edificaciones patrimoniales, mejoramiento de los espacios de recreación, nuevos y mejores espacios para la cultura y mejoras en el sistema de infraestructura de servicios y de transporte. En este aspecto destaca la eliminación del Puerto Limón como puerto de carga (rol que asumirá exclusivamente el Puerto de Moín) para que este funcione como puerto de turismo, principalmente de cruceros y la reactivación del tren como medio de transporte masivo de personas y de transporte de carga. Esta última medida pretende tanto el descongestionamiento vial como la reincorporación de un símbolo cultural histórico de la ciudad como lo es el tren.

Para dar **solución a la reactivación del tren como medio de transporte masivo de personas**, está en etapa de proyecto, el TULI o **“Tren Urbano de Limón”** que pretende conectar el casco urbano con el resto de los barrios en los alrededores. El recorrido será por los principales barrios cercanos al

JUSTIFICACIÓN

casco urbano, finalizando en el centro de la ciudad, específicamente en los Patios de INCOFER; sitio donde se prevé la creación de un centro de cultura y la estación final del tren de pasajeros.

Debido a que tanto el sitio como el ferrocarril tienen un alto valor patrimonial, cultural e histórico para los limonenses, existe una preocupación por parte de las entidades participantes en los proyectos de Estado en cuanto al debido tratamiento que se le debe dar a estos componentes, ya que **se pretende que la solución espacial integre la funcionalidad con la relación entre el ser limonense y el valor simbólico del ferrocarril**, asunto que es netamente **un problema arquitectónico**.

Es por esto que surge como problema de investigación:

¿CÓMO debe ser la NUEVA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL en Patios de Incofer?

La historia de la ciudad de Limón se fundamenta principalmente en dos hechos: la construcción del ferrocarril y la actividad bananera, la segunda a consecuencia de la primera. Indiscutiblemente ambos determinaron a la ciudad en todos sus aspectos, que van desde el idioma hasta la arquitectura, pasando por la religión, la cocina, el arte, la danza, la música y en general en la forma de ser y actuar de sus habitantes.

La riqueza cultural de Limón tiene su razón en la condición de puerto que tiene la misma y que obligó al gobierno de José María Castro Madriz, en 1865, a declarar a Limón “Puerto Principal de la Costa Atlántica”. Hecho que además conlleva a la imperante necesidad de establecer un sistema de transporte eficiente para comunicar al Valle Central con dicho puerto. Para la construcción de una obra de tal magnitud es que se traen trabajadores de diversos lugares como Jamaica, China y las Antillas Holandesas, que se unen a la fuerza de trabajo de los latinos mestizos y otros centroamericanos, dando como resultado una mezcla de culturas. La población negra o “de color” (como se le nombra en los informes del INEC) se vuelve mayoría en la zona, hecho que es uno de sus principales rasgos distintivos hoy en día.

Dadas las condiciones en que se desarrolló esta ciudad, nutrida de las más diversas culturas, Limón es hoy una región multiétnica, con características únicas que la distinguen del resto del país. Lamentablemente, también es hoy un lugar de gran inseguridad ciudadana, de jóvenes en riesgo social, de personas con pocas oportunidades y no menos lamentable, un lugar que ha perdido gran parte de sus elementos urbanos valiosos, producto de la pérdida de valor de lo que se es y de su pasado. Fenómenos palpables en el estado de descuido que sufren los principales hitos urbanos del casco histórico, con la excepción de algunas intervenciones, realizadas por el Ministerio de Cultura, que se han realizado en la restauración de algunos pocos edificios históricos. De la misma manera, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), se encuentra en el proceso de proyección del TULI, razón por la cual tiene total interés en captar la mayor cantidad de información e incluir la presente investigación como parte del proceso de estudios que actualmente realiza dicha institución.

Limón, hasta la apertura de la Ruta 32 en la década de los ochenta, fue sinónimo de viaje en tren y debido a ello es que las autoridades estatales pretenden revalorizar ese hecho y también aquellos elementos propios

de la razón de ser de la ciudad que han sido olvidados. Con este propósito, el Proyecto Limón Ciudad Puerto pretende poner de nuevo a funcionar el tren como sistema interurbano de transporte, que además de cumplir con la función de rescate histórico lograría mitigar el gran problema de movilidad que presenta la ciudad. Además, se planea rehabilitar los patios del ferrocarril o Patios de Incofer como centro de cultura que se complementa con la creación de la estación principal de dicho tren interurbano, que se contempla con el nombre del Proyecto TULI.

Como ya se ha explicado, Limón no sería ni habría sido lo que fue sin el ferrocarril y dada la necesidad imperante de inyectar de nuevo la esperanza al pueblo limonense, basado en la revalorización y revitalización de la cultura, la arquitectura y los recursos naturales de la región, se hace necesario que las intervenciones que allí se planean, se hagan de manera responsable, sin decisiones antojadizas ni desconocimiento de lo realizado. Es por esto que el presente estudio debe dar respuesta a la solución arquitectónica por medio de un elemento del tan representativo fenómeno urbano llamado tren, adecuándose a las necesidades culturales del contexto actual de la población de la zona.

No se trata solo de poner a trabajar un sistema de transporte eficiente, ni tampoco únicamente de que las personas, habitantes y visitantes, puedan conocer el significado histórico que posee el tren. Se trata de integrar ambas funciones para lo cual la disciplina arquitectónica puede y debe ofrecer importantes soluciones, asunto del que debe encargarse este proyecto de graduación.

VIABILIDAD

El problema de investigación cuenta con el interés de la Unidad Técnica Ejecutora de JAPDEVA para el Proyecto Limón Ciudad Puerto, a este ente le corresponde la rehabilitación de los Patios de Incofer, incluida la estación para el TULI, entre otros. Esta entidad ha mostrado su apoyo en cuanto a la facilitación de información correspondiente al proyecto así como disposición para establecer contacto con las diferentes partes o entidades involucradas en el proceso. Cabe resaltar que para el Proyecto Limón Ciudad Puerto ya están aprobados los dineros correspondientes por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

De igual manera el Ministerio de Cultura en conjunto con la Unidad Técnica Ejecutora de JAPDEVA para el Proyecto Limón Ciudad Puerto, se encuentran en la etapa de conceptualización de las intervenciones en cuanto a cultura, por lo que pretenden tener un proceso de retroalimentación con aquellas investigaciones paralelas al estudio oficial. Un factor que debe tenerse en cuenta, es el hecho de que existe gran cantidad de estudios sociológicos, antropológicos, históricos y arquitectónicos sobre Limón, asunto que favorece a la realización del presente estudio, principalmente para el cumplimiento del primer, segundo y tercer objetivos.

DELIMITACIÓN

Temporal:

El espacio temporal al que debe remitirse esta investigación en cuanto al reconocimiento histórico sobre el ferrocarril que en ella se debe hacer, contempla desde el momento en que se proyecta la construcción del ferrocarril al Atlántico a finales del siglo IXX hasta la actualidad, haciendo énfasis en la segunda mitad del siglo XX y lo transcurrido del siglo XXI, tiempo que corresponde a la posible vida y memorias de los limonenses actuales. El tiempo que se prevé para la realización del proyecto de Revitalización de Patios de Incofer, se define en un plazo de 4 años, entre 2010 y 2014. La presente investigación y consecuentemente la formulación de la solución arquitectónica al problema en cuestión se define en un plazo ideal de 6 meses y no mayor a 10 meses a partir de la aprobación de la propuesta de investigación.

Espacial:

El sitio del proyecto corresponde a los Patios de Incofer y su entorno urbano inmediato, el casco urbano de la ciudad de Limón, y la generalidad de la ciudad, incluyendo los poblados abarcados por el recorrido del Tren Interurbano de Limón.

Social:

La investigación se centra en la población limonense de todas las edades, específicamente la que corresponde al distrito de Limón, contemplando el aporte que estos puedan dar al reconocimiento histórico cultural del ferrocarril, además de la población sujeta a la influencia del Tren Interurbano de Limón.

OBJETIVOS

OBJETIVO PRINCIPAL:

Plantear una solución de diseño arquitectónico para la nueva estación del ferrocarril en Patios de Incofer de la ciudad de Limón, que rescate el valor histórico del ferrocarril para esta ciudad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Identificar el papel del ferrocarril en la historia de la ciudad de Limón con el fin de interpretar y dar valor a tal elemento de la ciudad y su relación con el ciudadano limonense.
- Identificar las estrategias de funcionamiento, materiales utilizados, espacialidad, lenguajes estéticos, relaciones espaciales, significados, simbolismos, etc. presentes en las estaciones del ferrocarril y en la arquitectura victoriana caribeña de la región atlántica de Costa Rica; con el fin de incorporarlos, adaptarlos o representarlos en la solución funcional utilitaria y estética en la propuesta arquitectónica.
- Conceptualizar una propuesta, de acuerdo a: la logística propia del servicio, los factores culturales, las determinantes bioclimáticas y las relaciones contextuales con el fin de concatenar las variables de función utilitaria con las variables de entorno natural y contexto.
- Dar solución arquitectónica y urbana para la nueva estación del Tren Urbano de Limón en Patios de Incofer de la ciudad de Limón.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

PROYECTOS DE ESTADO Y LEGISLACIONES VIGENTES (CONTEXTO POLÍTICO)

Plan Limón Ciudad Puerto

El mismo es un proyecto de Estado que tiene como objetivo: “Potenciar el desarrollo directo de la ciudad de Limón, e indirecto del Caribe de Costa Rica, mediante la creación de sinergias entre la ciudad revitalizada, urbana y económicamente, y el puerto, moderno y eficiente, para que generen juntos servicios, empleo e inversiones, en beneficio de la calidad de vida de los y las caribeñas”. Ante tal propósito se definen cuatro componentes de los cuales el primero corresponde a la revitalización urbana y para ello se establecieron roles y objetivos a diferentes entidades gubernamentales. Entre ellas se encuentra la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente del Caribe (JAPDEVA) la cual tiene a cargo algunos de los componentes del proyecto, entre ellos la Rehabilitación de las Patios de Incofer, en el cual debe programarse la nueva estación del ferrocarril en conjunto con un centro de cultura para la ciudad. Además, le corresponde al Instituto Costarricense de Ferrocarriles, el mejoramiento de la red ferroviaria de la zona y la reapertura del servicio de tren. Es importante tomar en cuenta que en el componente de

revitalización de la ciudad, se pretende la creación de una red de vías peatonales y el rescate de una serie de elementos urbanos de importancia como el Mercado, la Casa de la Cultura, entre otros.

Plan Regional de Desarrollo de la Provincia de Limón

Es un documento donde se desarrollan las condiciones actuales de la provincia de Limón y es de suma utilidad para el conocimiento del contexto socio político económico. Plantea los objetivos que debe alcanzar la provincia pero no profundiza en obras de infraestructura de manera concreta.

Plan Regulador de la Ciudad de Limón

El plan tiene vigencia pero no es aplicado. Carece de mapas de zonificación y es poco detallado en cuanto a lo que pretende regular. Es conveniente tenerlo en cuenta pero no genera mayores influencias sobre la configuración de la propuesta.

PROYECTOS DE GRADUACIÓN SIMILARES

Existe gran cantidad de proyectos de graduación que abordan el tema del transporte público en la ciudad y consecuentemente se avocan al diseño de una estación de transporte; sin embargo casi la totalidad de estos, lo hacen desde el enfoque de la problemática en la movilidad urbana y cómo contribuir en la formulación de proyectos que mitiguen dicha problemática, proponiendo e implementando sistemas de transporte público masivo como trenes ligeros, trenes eléctricos, buses, taxis, medios no motorizados y la articulación entre ellos. Generalmente estas propuestas se basan en las teorías contemporáneas sobre la temática, y si bien es cierto estas resaltan el protagonismo que debe tener el ser humano dentro de la ciudad, también es cierto que, los proyectos de graduación, han abandonado en gran medida el componente humano y la interpretación de las necesidades de este y los rasgos culturales de los potenciales usuarios de las edificaciones que se proponen. Es por esta razón que se ha escogido aquellos proyectos que cumplen con alguna de las siguientes características: comparten aspectos que se pretenden desarrollar en la investigación propuesta; similitudes en el sitio, tipo de sitio, el tipo de actividad o varias de ellas; o bien,

cumplen con más de una característica, en cuyo caso se clasificará según la característica de mayor importancia.

Por objetivos del proyecto

Mauricio Rodríguez Castro. MER cá DROMO: La Construcción del Intercambio. (Proyecto de Graduación, Universidad Veritas)2009

Plantea una puesta en valor de la actividad de comercio en un sentido más amplio al que llama “intercambio” debido a que, más allá de la permuta dinero-producto, se da una reciprocidad de fenómenos de las personas entre ellas y de ellas con el medio construido estático y dinámico. Antes de plantear la solución arquitectónica, hace un análisis profundo de la actividad de intercambio y de las condiciones actuales de esta en el país. Logra una interpretación fundamentada y objetiva de la actividad que pretende poner en valor. Además la propuesta se relaciona al tema de transporte ya que el autor considera la movilidad un elemento importante en el fenómeno del intercambio, de manera que la selección del sitio lo lleva a hacer su propuesta en los Patios de Incofer en la Estación del Ferrocarril al Pacífico en San José. Tiene gran similitud con el presente problema de estudio en el cómo lograr la revalorización y la interpretación de un fenómeno para aplicarlo a una solución arquitectónica. Sin embargo el planteamiento se hace desde la perspectiva del rescate cultural de una acti-

vidad comercial y no de la actividad de transporte en sí; además su planteamiento se hace en otra localización geográfica con realidades contextuales distintas.

Por tipo de propuesta

Calderón Gutiérrez, Gustavo. Centro de Convergencia para la Resemantización del Sector Sur de San José. (Proyecto de Graduación, Universidad Veritas)2002

Presenta un planteamiento de estación intermodal con la contemplación de la ubicación de la misma, de manera tal que incorpora el problema de vivienda a su proyecto y otros elementos del equipamiento urbano necesario para una zona como la tratada. Presenta la estación intermodal como una razón para generar otro tipo de cambios alrededor de ella, sin embargo el aporte en esta materia se vuelve bastante intervencionista, e incluso se rompe excesivamente con la trama urbana patrimonial. Este proyecto está emplazado en los Patios de Incofer de la Estación al Pacífico en San José, donde plantea una “colisión”, como él lo llama, de lo viejo con lo nuevo. Utiliza “metáforas visuales” en la conceptualización de la propuesta, basándose en elementos propios del ferrocarril como: piezas del tren, estructuras de los andenes y talleres, lenguajes, acoples entre vagones y sistemas de rieles encontrados en el sitio. Configura un lenguaje para su propuesta arquitectónica a partir de los elementos antes mencionados, lo

que de cierta manera implica una reinterpretación estética de objetos históricos relacionados a la actividad ferroviaria, sin embargo no justifica el porqué de la necesidad de utilizar dichos objetos y su importancia cultural. Si bien es cierto este proyecto guarda relación con el presente problema de investigación en cuanto a los tópicos ya mencionados, es distante en cuanto a su objetivo principal así como de su localización geográfica y realidades contextuales.

Luis Arroyo Araya. Centro Urbano de Desarrollo Alternativo: Propuesta Urbano Arquitectónica. (Proyecto de Graduación TEC) 2009

En el Capítulo 2, se realiza un análisis micro del contexto urbano donde detalla estímulos sensoriales percibidos por el autor, que los correlaciona con la realidad territorial del lugar para justificar y verificar las razones de tales estímulos. De esta manera se relaciona al proyecto en cuestión pues lleva a cabo dicho análisis para facilitar la comprensión de algunos fenómenos del contexto urbano y racionalizar aspectos sensoriales de carácter subjetivo. Si bien es cierto presenta similitudes, es diferente en cuanto a localización geográfica y fin último del problema de investigación, puesto que su propuesta no conlleva la utilización de un espacio con un alto valor histórico.

Por sitio o tipo de sitio y tipo de actividad

Transformación Patios del INCOFER, Presidencia de la República y Universidad Creativa

Es una propuesta para la totalidad de los Patios de Incofer en la ciudad de Limón. Este trabajo fue realizado por estudiantes de la Universidad Creativa para la Presidencia de la República, y en él se mencionan aspectos clave de la población limonense tales como la cultura, las actividades de la zona y su condición turística. Presenta un listado de objetos arquitectónicos y sus componentes pero con carencias en la documentación y explicación sobre las tipologías. Si bien es cierto realizan un tratamiento interesante de los elementos de valor patrimonial ubicados en el sitio, no describe el valor que tienen ni muestra la conveniencia de los tratamientos dados a tales elementos. Presenta una solución parcial de estación de tren como tal, ligado a actividades culturales sin embargo el porqué de tales actividades culturales no es justificado. De igual manera que no se toma en cuenta factores cuantitativos esenciales como la posible demanda de usuarios ni la logística propia de la terminal, de manera que no plantea una solución ajustada a la realidad. Al igual que el problema de la presente investigación, relaciona a la actividad de terminal de tren con actividades culturales, sin embargo, además de no justificarlas, no se centra en el rescate del valor histórico que tiene el tren para esta ciudad (caracterís-

tica esencial de la presente propuesta de investigación), sino únicamente de utilizar la estación como un lugar para generar espacios para la cultura, esto sin mayor profundidad en su análisis para la toma de decisiones.

Proyecto Terminal de Autobuses del Caribe para la Ciudad de Limón, 2001, Susan A. Pérez García, Colegio San Agustín

Análisis del problema de transporte en la Ciudad de Limón, el deterioro urbano en la ciudad y propuesta de una terminal. Además realiza un estudio incipiente de los elementos de la tipología arquitectónica de la zona para la utilización y reinterpretación de los mismos en la propuesta final. Realiza un análisis incipiente del tejido urbano y de las condiciones climáticas de la zona. La logística de la propuesta se basa en un claro conocimiento de las rutas de buses que utilizarían la terminal. Al igual que el problema en estudio, se trata de un espacio para transportes que de alguna manera intenta introducir lenguajes arquitectónicos propios de la zona mediante un análisis de los mismos, sin embargo se trata de una terminal de buses y no de una terminal de trenes.

Fabián González Alvarado. Propuesta de REUTILIZACIÓN URBANA en la antigua terminal del Ferrocarril al Pacífico en Alajuela (Universidad de Costa Rica, Escuela de Arquitectura) 2001

Reutiliza el predio correspondiente a la antigua estación del ferrocarril en Alajuela, también conocido como la Terminal FECOSA (Ferrocarriles de Costa Rica S.A.), desde una perspectiva tendiente a modificar las actividades originales del sitio. Contempla los proyectos urbanos relacionados al rescate físico de la ciudad, los cuales pretenden rescatar el patrimonio. En su planteamiento se basa en la utilización de los espacios urbanos colectivos como medio para la promoción de la cultura. Cuenta con un estudio y análisis de sitio bien elaborado el cual puede ser tomado como referencia. Al tratarse de una reutilización urbana de una antigua terminal del tren guarda relación con el proyecto planteado, sin embargo se plantea la reutilización con cambio de uso y no para recuperar la actividad de tren.

TRABAJOS FINALES DE GRADUACIÓN DE ÍNDOLE URBANÍSTICA PARA EL CANTÓN DE LIMÓN

Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón, marzo 2004, Lay Ling Agüero Ching, Escuela de Arquitectura, UCR

Análisis Urbano del Casco Urbano de Limón, donde se detalla en aspectos como la imagen urbana, fachadas, tipologías utilizadas, perfil urbano, tipos de edificaciones, entre otros; lo cual deja muy claro cuál es la situación actual de la ciudad y cuáles deben ser los principales aspectos que deben considerarse en una propuesta de rehabilitación urbana. Esta propuesta es de índole urbanística por lo que no contempla una propuesta arquitectónica concreta, aún cuando ilustra de manera muy completa el tejido urbano y su arquitectura, lo hace con carácter analítico y no propositivo.

El último aspecto descrito en el anterior texto analizado, es común en los textos revisados, por lo que pareciera ser que hace falta dar ese último paso al concretizar en una propuesta arquitectónica, los análisis realizados a la arquitectura caribeña. Esto porque según lo observado en la presente revisión, de los análisis hechos a este tipo de arquitectura, generalmente se copian tipologías o se sustraen conceptos exclusivamente relacionados al manejo climático sin contar con

una propuesta de actualización de los lenguajes estéticos propios de la arquitectura de la región pero adaptados a las condiciones reales de la actualidad de esta zona, como materiales, estilos de vida, entre otros.

De esta manera, dada la revisión anterior se concluye que la propuesta aquí planteada no ha sido estudiada y por lo tanto es valiosa por su originalidad y aportes previstos.

MARCO TEÓRICO

Para tener una perspectiva teórica que permita comprender el problema en cuestión y los objetivos de investigación, es necesario tomar en cuenta dos grandes temas principalmente: En primer lugar, entender la **“Relación de la Arquitectura con el Medio Ambiente”**, considerando sus dos grandes componentes, el entorno natural y el medio cultural. Y en segundo lugar se toma en cuenta la teoría pertinente para el entendimiento del **“Fenómeno de ciudad y sus planteamientos actuales”**.

RELACIÓN DE LA ARQUITECTURA CON EL MEDIO AMBIENTE

Relación de la Arquitectura con el Entorno Natural

Sobre Arquitectura Sostenible y Arquitectura Bioclimática

Cuando se habla de entorno, ambiente, medio ambiente o contexto de manera genérica se considera todo lo que rodea a la arquitectura, es decir tanto lo físico y tangible, sea natural o artificial, como lo no físico, lo intangible que caracteriza cualquier cultura humana, sean valores, sensaciones, usos, costumbres, significados o relaciones. El concepto de medio ambiente lo incluye todo (Domínguez y Soria, 2004, p.7)

Conceptos según Domínguez y Soria (2004):

Medio Natural o Entorno Natural: marco de cosas creadas por la naturaleza, incluye los procesos biológicos, químicos, geológicos, cósmicos, sean orgánicos o inorgánicos y sus diversas interacciones e interrelaciones que conforman el universo.

Contexto o Medio Cultural: se entiende como todos aquellos objetos y procesos creados por el ser humano. Incluye los tangibles como las herramientas, las edificaciones, las ciudades, etc., y los intangibles como las costumbres, el lenguaje, las relaciones, los ritos, acontecimientos, etc., que caracterizan al ser humano como especie autoconsciente.

Dados estos conceptos por entendidos, podemos decir entonces que el impacto de la arquitectura sobre el entorno implica tanto los impactos físicos como socioculturales de manera simultánea, es por ello que el diseñador debe tomar en cuenta de manera integral tales impactos pues al final el objeto arquitectónico tanto en su etapa de construcción como con su funcionamiento generará alteraciones en el entorno y viceversa **“Así la arquitectura y medioambiente se interrelacionan permanentemente.”** (Domínguez y Soria, 2004,7)

Desarrollo Humano Sostenible: Supervivencia biológica vs. Supervivencia de la esencia humana

Cuando se habla de desarrollo humano sostenible se menciona que este tiene como propósito no comprometer la supervivencia, pero esta ni vista en su com-

ponente exclusivamente biológico, o lo que podría entenderse como “preservar la especie”, sino supervivencia de lo que caracteriza la esencia humana, o sea de la cultura humana donde “nuestra anatomía biofísica y esencia autoconsciente puedan desarrollarse con plenitud, es decir alcanzar un bienestar, una buena calidad de vida”. (Domínguez y Soria, 2004, p.8)

Esta preservación de las condiciones humanas tiene consecuencias directas sobre la función del arquitecto, asunto que los autores, de manera muy contundente sintetiza en el siguiente párrafo:

“La crisis ambiental que afecta la sociedad contemporánea es un factor cultural que impone nuevas variables que el arquitecto debe sintetizar en el proyecto. Manejar la naturaleza no solo como un material o elemento arquitectónico que se incorpora por su belleza, forma, textura o efecto, sino como una forma de relación entre ambos, es decir, creando una segunda naturaleza adoptada a las necesidades humanas, pero también construida para garantizar la preservación y continuidad del medio físico en condiciones similares a las actuales.” (Domínguez y Soria, 2004, 68)

No solo es “no contaminar o contaminar poco” sino crear un ambiente donde el usuario pueda tener una buena

calidad de vida: funcional, accesible, amplia, higiénica, saludable, confortable, estéticamente satisfactoria.

Materialización del Hábitat Humano

La materialización del hábitat humano, sin importar si es o no arquitectónico, depende totalmente de la naturaleza, lo que significa “que viene de la naturaleza y se incorpora a ella.” De esta manera, la arquitectura como hábitat humano, para su materialización requiere, que ya sean absolutamente naturales o hayan requerido la transformación (para ser convertido en materiales de construcción), de materiales, los cuales son o provienen de los recursos naturales. Además, una vez la arquitectura puesta en uso, requiere mantenimiento durante su vida útil y “su eventual degradación, destrucción y disposición, los materiales continúan impactando el entorno cultural y natural”. (Domínguez y Soria: 2004:8)

Según Carles Saura I Carulla, en su libro *Arquitectura y Medio Ambiente* (2003), existen tres aspectos que tienen gran influencia en el impacto que genera la construcción en el medio ambiente, tomando en cuenta no solo el proceso mismo de la construcción, sino el ciclo de vida de la edificación, las etapas de proyección, la producción de materiales, el derribo o la rehabilitación, y la gestión de los recursos en sus diferentes etapas:

- a) Intensidad del uso de los recursos naturales
- b) La energía que se invierte en el proceso
- c) Los residuos que se generan

Ante esto, “entramos en la dimensión más tangible de la arquitectura, su parte técnica. Se trata de cómo utilizar, colocar, disponer, orientar, combinar y transformar los materiales y componentes, mediante las herramientas y tecnologías seleccionadas, en relación con las condiciones y características del entorno natural (topografía, asoleamiento, vientos, actividad sísmica, etc.) y cultural (vistas, edificios, accesos) del sitio donde se coloca el edificio, para lograr el uso o funcionamiento deseado, el efecto visual estético prefigurado o la sensación térmica recomendada.” (Domínguez y Soria, 2004, 8)

Arquitectura Bioclimática

La arquitectura bioclimática, según Beatriz Garzón (2007), tiene tres principios dirigidos al:

- Al mejoramiento de la calidad de vida de los usuarios desde el punto de vista del confort higrotérmico.
- A la incidencia del objeto arquitectónico a su contexto
- A incidir en la reducción de la demanda de energía convencional y al aprovechamiento de fuentes energéti-

cas alternativas, como resultado del concepto ecológico que enmarca esta tendencia. (p.157)

De esta manera, aspectos como el emplazamiento, la disposición en el emplazamiento, la orientación de las perforaciones y ventanales, el aprovechamiento o no de los vientos predominantes (según las condiciones climáticas), el uso de la vegetación para el control climático, la utilización de los materiales según sus propiedades termo físicas, el color de las superficies, no pueden ser antojadizas resultantes de la casualidad, deben ser intencionados para otorgarle a los objetos arquitectónicos y sus elementos las características que la hagan cumplir eficientemente con su finalidad y función particulares.

Esta concepción de la arquitectura, y su definición de bioclimatismo puede ser comparado con el concepto de regionalismo utilizado en otras décadas, con sus particularidades, pues el término regionalismo no hace referencia al uso de sistemas complejos o simples para el control de los ambientes interiores, sino que él se entiende como una arquitectura que “no olvida una cultura y una naturaleza específica, es decir, un contexto, un clima, una luz, una topografía, una técnica propia...” (Garzón, 2007, 17), y entendido no como propuesta estilística, sino que viene de la palabra “regional”, y hace referencia a las condiciones de la región donde se ubica el objeto arquitectónico, es decir, a su entorno.

RELACIÓN ARQUITECTURA – CULTURA

Antes de empezar a describir las relaciones existentes entre la cultura y la arquitectura es conveniente establecer el concepto de los términos a los que hacemos referencia en este enunciado.

Según la definición Real Academia Española, cultura es el “Conjunto de modos de vida y costumbres, conocimientos y grado de desarrollo artístico, científico, industrial, en una época, grupo social, etc.”. Como vemos este término se refiere a una variedad de fenómenos que lo componen, los cuales tienen de común denominador al ser humano como razón de ser y el origen de los mismos. Además se considera, al igual que autores como Amos Rapaport, que la arquitectura no es una actividad artística libre, sino una disciplina basada en la ciencia y con el objetivo de solucionar problemas a un individuo o un grupo social.

Establecidos ambos criterios, la importancia de resolver la relación entre ellos, viene dada por la interrogante más importante que debe tener todo diseñador, como lo plantea Amos Rapaport en su libro “Cultura Arquitectura y diseño” (2003), ¿Qué debe hacer el diseño para solucionar su(s) problema(s)? Esto es imperante para evaluar si se está cumpliendo con el objetivo por el cual se está creando (diseñando) un nuevo objeto, en este

caso un objeto arquitectónico. Para ello el mismo autor se basa en el estudio de las relaciones entre entorno y el comportamiento humano, las cuales a su criterio están dadas según determinantes culturales del grupo social que se relacione con determinado entorno. El mismo autor cuestiona el hecho de que **si se supone que estamos creando mejores entornos, se necesita saber: ¿Qué es lo mejor? ¿Mejor para quién? ¿Por qué es mejor? ¿Cómo se sabe que es mejor?**

De esta manera, no cabe la menor duda que la cultura tiene un papel esencial cuando piensa en la relación entorno – comportamiento, puesto que no todos los humanos reaccionaríamos igual ante las mismas condiciones de lugar, pero sí de manera similar según las determinantes culturales a las que pertenecemos. Por ejemplo, en un caso hipotético, a la hora de tomar un bus, existen regiones o países donde la norma establecida es que para lograr ingresar al bus, cada quien debe “luchar” contra el resto de personas que también esperaban el bus, mientras que en otros, la norma es que conforme llegan las personas así será su prioridad de ingreso y por lo tanto se conforman filas. Así una persona perteneciente al segundo rasgo cultural, tomando un bus en un lugar donde prima el primer rasgo, probablemente a la llegada del bus, ante las circunstancias del entorno dado, no sabría con claridad cuáles son las acciones necesarias para lograr el ingreso al au-

tobús. Es por eso que la cultura es indispensable para “comprender los grupos de usuarios, lugares y situaciones particulares y específicos.” (Rapaport, 2003, 63)

Dado que según la cultura, varían las maneras en cómo se llevan a cabo las actividades, cómo se valoran los objetos y los fenómenos, y en nuestro caso objetos arquitectónicos; la clasificación de la calidad de los entornos no es absoluta, sino que es relativa y condicionada por la definición de opiniones, valores o normas culturales. Para ello, es necesario que los juicios de valor deban ser considerados desde el interior de la cultura antes que desde la perspectiva del observador, es decir primero émicamente antes que éticamente de manera que “lo esencial es comprender la émica antes de desarrollar los aspectos éticos (por ejemplo conceptos y principios comparativos, “neutros”, válidos en el contexto intercultural).” (Rapaport, 2003, 13)

La cultura y el efecto del entorno sobre los humanos

En el ser humano, el entorno puede tener tanto efectos directos como indirectos, es decir el entorno puede tener cualidades y atributos que afecten directamente las actividades humanas, los estados de ánimo, entre otros; ó el entorno puede dar algunas señales para que sean interpretadas socialmente, como Rapaport (2003) lo plantea en el siguiente párrafo:

En este sentido, el entorno puede ser considerado como una forma de comunicación no verbal. Si las claves se toman en cuenta, se entienden (por ejemplo: a través de la redundancia) y son culturalmente apropiadas; entonces los contextos sociales pueden ser correctamente juzgados y el comportamiento se ajusta de forma correspondiente. Es el aspecto crítico de los lugares, o ambientes [settings] y su funcionamiento, que implica también la existencia de reglas, normas, esquemas, etc., lo que apunta a la relevancia del papel que juega la cultura en este proceso. (p.26)

Es por esto que es de suma importancia comprender de qué manera se vinculan las personas a su entorno para tener capacidad de modificarlos, en nuestro caso por medio de un objeto arquitectónico y/o de diseño de espacio público. La comparación entre dos objetos arquitectónicos o dos entornos, que pueden tener la misma definición pero no necesariamente el mismo concepto, es necesaria la comprensión de los sistemas de actividades que en ellos se realizan según las características propias de cada cultura, a esto el mismo autor le llama conceptualización “neutra”. Como el mismo Rapaport lo describe, no se puede “simplemente contrarrestar los artefactos físicos emparejándolos sin más, porque ellos, en realidad, no son equivalentes” (p.38), según el sistema de actividades así será el sistema de lugares, de esta manera

para comparar dos casos, se deben seleccionar las mismas actividades e identificar en qué lugar se desarrollan.

Niveles de abstracción del entorno

Según Amos Rapaport (2003), el entorno puede ser comprendido como:

- a) Organización de espacio, tiempo, significado y comunicación
- b) Sistema de lugares [settings]
- c) Paisaje Cultural
- d) Entidad compuesta por elementos fijos, semi fijos y no fijos. (p.44)

Estos cuatro niveles de abstracción y sus definiciones se pueden unificar de manera tal que la organización de espacio, tiempo, significado y comunicación, se expresa físicamente como “paisaje cultural”. De igual manera los paisajes culturales están compuestos por sistemas de lugares dentro de los que acontecen los sistemas de actividades. Tanto los paisajes culturales (lugares y sus señas) como los sistemas de actividad están compuestos por elementos fijos y semifijos que han sido creados y habitados por elementos no fijos.

a) Organización de espacio, tiempo, significado y comunicación

Toma en cuenta el tiempo dado que la gente no solo vive en el espacio, también lo hace en el tiempo. Las actividades humanas están organizadas en el tiempo (día/noche; entre semana/fin de semana) Esto tiene como consecuencia que la imagen de la ciudad varíe en horas, días o estaciones diferentes...)

Además introduce el concepto de significado, considerado normalmente como algo añadido a la función y no como el aspecto, tal vez, de mayor importancia de la función, puesto que determina preferencias, estimaciones y deseos sobre características de los entornos, tales como atmósferas, colores, materiales, estilos, entre otros. Además, como consecuencias naturales de lo anterior, se entienden a las actividades humanas y la interacción (comunicación), que a su vez implica sistemas de normas, transiciones, inclusión/exclusión de personas, etc.

b) Sistema de lugares [settings] :

El concepto de lugar se refiere a un lugar que determina la situación en la que se realiza el comportamiento, estos varían con la cultura, dado que el comportamiento que asumen las personas están determinadas por lo que es apropiado o inapropiado, lo que denota un vínculo entre reglas, comportamiento y cultura; “al cambiar normas culturales, cambian también las

actividades apropiadas para diferentes ambientes y las correspondientes señas. (Rapaport, 2003, 46) Según este autor existe una diferencia entre lugar y espacio, ya que un espacio puede tener diferentes ambientes o lugares, como de igual manera el mismo espacio puede convertirse en distintos lugares en diferentes momentos, esto debido a la variable tiempo en que existen las personas y los espacios.

c) Paisaje Cultural:

Este término hace referencia a la interacción del ser humano con el paisaje natural, es decir cuando el paisaje natural es modificado por el ser humano se considera paisaje cultural, debido a los diversos cambios que tal paisaje sufre por la presencia del ser humano, de esta manera, como lo dice el autor: “cuanto más modificado está el paisaje por los hombres, tanto más “cultural” es.” (p.53) Por ejemplo, si partimos de una selva virgen hasta llegar a una megalópolis, pasando por una “campiña” o bien un campo agrícola, vemos como cuanta más influencia del humano existe sobre el paisaje, más cultural es, tal como lo describe el autor.

d) Entidad compuesta por elementos fijos, semifijos y no fijos:

- **Elementos Fijos:** se refiere a la infraestructura, los edificios, muros, pavimentos, los techos, las columnas, etc. Su característica principal es que aun-

que cambian, lo hacen con poca frecuencia y lentamente, de acuerdo a la cronología y plazos humanos.

- **Elementos Semifijos:** son elementos relativamente fijos pero de segundo orden y con variaciones más frecuentes que los elementos fijos. Pueden ser considerados a escala urbana o al interior de los edificios. En el primer caso se trataría de árboles, vallas, quioscos, jardines, letreros, mobiliario urbano, entre otros. En el segundo caso, se refiere al mobiliario, lámparas, objetos de decoración, plantas, cortinas, etc.

- **Elementos no fijos:** se refiere a las personas y sus actividades, vestuarios, peinados, comportamientos, maneras de hacer las cosas, los vehículos, las normas, etc. según el autor, “los elementos no fijos relacionan entornos con valores, ideales, gustos, con todos los paisajes y todos los tipos del mobiliario urbanos e interior a cualquier escala” (p. 54)

Ante esto, el autor plantea que el comportamiento humano es determinado por el entorno, el cual está compuesto por los tres tipos de elementos, fijos, semifijo y no fijos, es decir, que desde que, tanto edificios, como los árboles, mobiliarios urbanos, letreros etc.; como las otras personas y sus actitudes y actividades, crean señas para direccionar el comportamiento de las personas. De la misma manera, plantea que los elementos no fijos se leen como principales señas cuando los elementos fijos y semifijos son demasiado sutiles, no

son suficientemente redundantes o no son comprendidos por los usuarios, es decir son “culturalmente inapropiados”. (p.55) **En otras palabras, esto significa que para que los lugares direccionen el comportamiento humano, la arquitectura y sus elementos deben ser suficientemente claros y culturalmente correctos.**

Es importante entender que en la mayoría de los casos, ante la imposibilidad de contar con elementos fijos totalmente adaptados al usuario, este generalmente tiende a la personalización de sus lugares con elementos semifijos, esto a nivel tanto individual como colectivo. Esta condición es de vital importancia para el diseño según la escala a la que se trabaje, puesto que se debe tener en cuenta los entornos construidos y sus diferentes elementos y niveles de ellos.

FENÓMENO DE CIUDAD Y SUS PLANTEAMIENTOS ACTUALES

Para entender el problema urbano en cuestión es necesario tomar una posición teórica para comprender y analizar la ciudad, específicamente la zona de estudio, sus componentes y sus fenómenos. Es por esto que se adoptan los planteamientos hechos por Gustavo Munizaga (2000), expuestos a continuación, donde se entiende a la ciudad como un sistema compuesto por subsistemas, donde la estructura de la misma toma un papel preponderante para reconocer los sistemas y los entes que actúan en ella.

Una estructura, como es natural, denotaría un conjunto de partes y componentes en un ente determinado, en este caso la ciudad, en cuya constitución se pueden definir sistemas y subsistemas, sus modos de crecimiento y de desarrollo, tal como lo explica el autor. Además se supone en toda estructura tres aspectos importantes:

- “La unidad del total (orden básico, aplicabilidad como modelo y paradigma).
- La existencia de partes interdependientes (análisis como sistemas y subsistemas; fragmentos y componentes).
- Las relaciones entre ellos (aplicación de configuraciones).” (p. 36)

Además Munizaga establece el término de Macroarquitectura, de manera que el diseño urbano se ve como una gran obra de arquitectura pero que cambia su escala, no es un simple edificio, sino un entorno urbano. Esto debido que al igual que la arquitectura, el diseño urbano “está orientado singularmente a los problemas de organización del espacio y de la composición u ordenamiento de la forma” (p.36), claro está que la complejidad cambia, aumenta puesto que aumentan las complejidades y deben de tomarse en cuenta los procesos metabólicos urbanos. Además el diseño urbano es diseño para la colectividad lo cual disminuye considerablemente su simpleza.

Munizaga nos dice que “El espacio y territorio, la sociedad y sus actividades no son elementos paralelos, todos son parte de un proceso urbano, cuyo resultado es la estructura física y social de una ciudad.” (p.36) Por lo tanto, para él esa macroarquitectura de la que habla conllevaría la tarea de lograr ajustar de manera óptima el contexto económico y cultural para determinar la forma. En este sentido cuando se diseña la ciudad, los componentes y las relaciones de la estructura deben estar explícitos. Esto quiere decir que la ciudad puede entenderse como “*un todo orgánico y mecánico*”, representado por el autor con los sistemas, los niveles de agregación y las interrelaciones entre ellos por lo que estos se condicionan de manera mutua.

Además como lo plantea Munizaga, existen diversos temas genéricos fundamentales sobre la “especialización de las actividades” en una ciudad, los cuales son: infraestructura de urbanización, infraestructura de vialidad y transportes, equipamiento social urbano y rural, vivienda, medio ambiente y edificación y/o equipamiento productivo. De manera similar, en el urbanismo actual se definen en la ciudad seis sistemas estructurantes; el socioeconómico, infraestructura y servicios, movilidad, urbanismo y vivienda, normativo institucional, ecológico ambiental; los cuales guardan relación con los temas genéricos planteados por Munizaga, incluso se puede decir que tales temas devienen en los citados sistemas.

Son de particular interés en el presente documento, el sistema y/o tema que está directamente relacionado al problema en cuestión, como lo es el sistema de movilidad. Se toman este tema o sistema como preponderante debido a las intenciones, ya definidas por el Plan Limón Ciudad Puerto, de programar en los Partidos de Incofer, un elemento del sistema de movilidad.

Relaciones Humanas y Convivencia Social en las Ciudades: equipamiento urbano y espacio público

Ya desde los años sesenta Christopher Alexander, en el libro *El Medio Ambiente y El Hombre: perspectivas para los próximos cincuenta años*, compilado por Ewald Jr en 1971, hablaba de las consecuencias de la falta de contacto entre las personas que viven en las ciudades, estas se comunican actualmente como nunca antes en la historia se ha comunicado el ser humano, existe una vasta tecnología que nos permite relacionarnos de un lado al otro del mundo, incluso con personas fuera del planeta, sin embargo la calidad de esa comunicación ha descendido y el “contacto humano íntimo” del que hablaba Alexander se hace cada vez más necesario. Este contacto íntimo es aquel contacto “estrecho entre dos individuos en el cual se revelan con todas sus debilidades, sin temor. Es una relación en la cual se derrumban las barreras que normalmente circundan el ego. Es la relación que caracteriza los mejores matrimonios y todas las amistades verdaderas.” (Ewald Jr, 1971, p.75)

Este autor plantea la ciudad entonces como un mecanismo para mantener el contacto íntimo humano, del cual el urbanismo actual hace caso y propone la ciudad como un verdadero espacio de socialización para el ser humano. Para tales relaciones buscadas en la ciudad, es necesario cumplir con una serie de necesidades colectivas com-

plementarias para las cuales es necesario tener claro algunos conceptos como el de “vida cotidiana” y para ello el Instituto del Territorio y Urbanismo de España, ha realizado estudios con este interés y los ha desarrollado en el libro; *Los Espacios Colectivos en la Ciudad*. “De una forma u otra, cuando se analiza un barrio de la ciudad o un extenso territorio hay que recurrir a una reproducción de la vida de sus habitantes, por más que ésta sea mental y esquemática. Esa reproducción nos dará el sentido y la funcionalidad de las formas; espaciales.” (Instituto del Territorio y Urbanismo de España, 1988, p.21)

Las consecuencias de ese entendimiento de la vida cotidiana de las personas nos llevará a discernir las características de ese espacio cotidiano en lo que se refiere a su uso colectivo, y nos puede dar pautas en diferentes niveles del espacio colectivo, desde la red viaria hasta el propio amueblamiento, pasando por todos los equipamientos urbanos.

Según los mismos estudios de ese instituto, lo principal es entender la forma de satisfacción de esas necesidades en relación con el consumo individual y colectivo, prestando mayor atención a las necesidades de bienes de consumo colectivo y la concepción del espacio público como “lugar de satisfacción de esas necesidades”, y se establecen tres categorías para ellas.

— **Necesidad de espacios adecuados para formarse, para lograr la inserción en el sistema productivo**

— **Necesidad de espacios adecuados para hacer uso de su fuerza de trabajo**

— **Necesidad de espacios adecuados para fortalecer las relaciones sociales**

Ante estas necesidades, el proyecto en cuestión, podría estar relacionado a ellas, principalmente a las necesidades de socialización, puesto que como nodo de transporte y ubicado en un sitio proyectado con una visión cultural, se convierte en un lugar que se presta para la socialización y de manera paralela podría contribuir a la formación de las personas y a la generación de fuentes de empleo.

METODOLOGÍA

Para la solución del objetivo principal del presente proyecto el cual es “Plantear una solución de diseño arquitectónico para la nueva estación del ferrocarril en Patios de Incofer de la ciudad de Limón, enmarcada en el Proyecto del Tren Urbano de Limón”, se necesita llevar a cabo una serie de actividades para completar la información suficiente para poder hacer dicho planteamiento arquitectónico.

A continuación se detallaran las actividades necesarias para el cumplimiento de cada uno de los objetivos específicos.

CAPÍTULO 1:

IDENTIFICAR EL SIGNIFICADO CULTURAL DEL FERROCARRIL EN LA HISTORIA DE LA CIUDAD DE LIMÓN CON EL FIN DE INTERPRETAR Y DAR VALOR A TAL ELEMENTO DE LA CIUDAD Y SU RELACIÓN CON EL CIUDADANO LIMONENSE.

Consulta de documentos, registros, materiales y artefactos:

Como ya se dijo en el Estado de la Cuestión, existe gran cantidad de documentos sobre la historia y cultura del Limón, en las cuales se detalla en repetidas ocasiones la construcción del ferrocarril y manifestaciones culturales paralelas a esta actividad.

1- Previo al procesamiento de los documentos históricos, es necesario hacer una revisión y una selección de los de mayor pertinencia al objetivo. Se pretende tener registro sobre los siguientes aspectos:

- Experiencia del tren para las personas, principalmente pasajeros y funcionarios.
- Actividades relacionadas a la actividad del ferrocarril incluyendo su etapa de construcción y de fun-

cionamiento.

- Estímulos sensoriales relacionados a la actividad del tren así como: olores, materiales, sonidos, ambientes, experiencias, visuales, memoria gráfica, etc.

- Recorrido del Ferrocarril y su paisaje. Correlación de las experiencias documentadas con mapas de reconocimiento de la red ferroviaria y paisajes.

- Aspectos políticos

2- Reconstrucción: a) histórica y b) geográfica para tener la construcción mental de la cronología y la espacialidad de los aspectos considerados en el punto 1.

Observación:

3- Se pretende hacer un recorrido parcial por la red ferroviaria del atlántico (en la medida de lo posible) para tener un acercamiento perceptual al paisaje y al entorno de la vía. Crear una memoria gráfica de los paisajes en la actualidad.

4- Realizar viajes en tren de locomotora, debido a las posibilidades, en el tren metropolitano del GAM y los turísticos al pacífico, para tener un acercamiento al acontecimiento del “viaje en tren”.

Entrevistas a los distintos sectores involucrados:

5- Se pretende la realización de entrevistas y grupos focales a personas que tengan la intención de compartir sus experiencias relacionadas a los aspectos descritos en el punto 1 del apartado de “Consulta de documentos, registros, materiales y artefactos”.

Crear un documento resumen que puntualice las determinantes de diseño recomendadas, en relación a condiciones de espacio (olores, materiales, sonidos, ambientes, experiencias, visuales, memoria gráfica, lenguajes, etc.) que pongan de manifiesto la trascendencia histórica del ferrocarril.

CAPÍTULO 2:

IDENTIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE FUNCIONAMIENTO, MATERIALES UTILIZADOS, ESPACIALIDAD, LENGUAJES ESTÉTICOS, RELACIONES ESPACIALES, SIGNIFICADOS, SIMBOLISMOS, ETC. PRESENTES EN LAS ESTACIONES DEL FERROCARRIL Y EN LA ARQUITECTURA VICTORIANA CARIBEÑA DE LA REGIÓN ATLÁNTICA DE COSTA RICA; CON EL FIN DE INCORPORARLOS, ADAPTARLOS O REPRESENTARLOS EN LA SOLUCIÓN FUNCIONAL UTILITARIA Y ESTÉTICA EN LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA.

(Por medio de la revisión de los planos y fotografías de la Antigua Estación del Ferrocarril en Puerto Limón y otras estaciones)

1- **Estaciones de tren a nivel internacional:** por medio de la consulta de documentos (planos, fotografías, descripciones, etc.) y la observación, se pretende conocer: las estrategias de funcionamiento, de forma y de dimensionamiento espacial; y materiales recomendados.

2- **Estaciones de tren en Costa Rica:** por medio de la consulta de documentos históricos, planos, fotografías, materiales, artefactos, etc., y la observación se pretende

conocer: las estrategias de funcionamiento, materiales utilizados, espacialidad, detalles decorativos, lenguajes estéticos, significados, simbolismos, etc.

3- **Antigua Estación del Ferrocarril en Puerto Limón:** por medio de la consulta de documentos históricos, planos, fotografías, materiales, artefactos, etc., y la observación se pretende conocer: las estrategias de funcionamiento, materiales utilizados, espacialidad, detalles decorativos, lenguajes estéticos, significados, simbolismos, etc.

4- **Lenguajes de la Arquitectura Victoriana Caribeña:** por medio de la consulta de documentos (planos, fotografías, descripciones, etc.) y la observación, se pretende conocer: materiales utilizados, formas, dimensionamiento espacial, estructura constructiva, entre otros.

Crear un documento resumen de observaciones y recomendaciones, de acuerdo a lo analizado en los puntos del 1 al 4 se elaborará un resumen de lo más destacado, incluyendo las observaciones finales y las recomendaciones para los aspectos descritos para este capítulo.

CAPÍTULO 3: CONCEPTUALIZAR UNA PROPUESTA, DE ACUERDO A: LA LOGÍSTICA PROPIA DEL SERVICIO, LOS FACTORES CULTURALES, LAS DETERMINANTES BIOCLIMÁTICAS Y LAS RELACIONES CONTEXTUALES.

1-Estudio detallado de sitio y su entorno urbano inmediato: por medio de la observación, el mapeo de las actividades presentes, perceptual, de relaciones, integración de los datos sobre clima, etc.

2-Demanda y logística de la estación: la demanda del servicio de tren y lo relacionado a la estrategia de logística dependerá de la demanda y la frecuencia de trenes.

3-Estudio de actitudes y comportamiento: a) a la hora de abordar el servicio de transporte público por parte de los limonenses y b) en el uso del espacio público.

4-Conceptualización: de acuerdo a la interpretación realizada en el primer capítulo, a las recomendaciones del tercer capítulo y a los cuatro puntos anteriores (1-3).

Crear un documento resumen que puntualice las recomendaciones para el diseño, en relación a las condiciones bioclimáticas de la zona estudiadas en este apartado.

CAPÍTULO 4: DETERMINAR LA SOLUCIÓN ARQUITECTÓNICA PARA LA NUEVA ESTACIÓN DEL TREN URBANO DE LIMÓN EN PATIOS DE INCOFER DE LA CIUDAD DE LIMÓN.

1- Determinar programa arquitectónico: basado en los puntos del 1 al 5 del capítulo 4.

2- Determinar localización y diseños de sitio: basado en el programa arquitectónico necesario y en el estudio de sitio propuesto en el capítulo 3.

3- Desarrollo de la propuesta de diseño arquitectónico y urbano: planteamiento de la forma, función y estructura definitiva, a partir de modelos bidimensionales y tridimensionales.

4- Elaboración de la presentación final

CAPÍTULO 1

PAPEL DEL FERROCARRIL

CAPÍTULO 1

Identificar el papel del ferrocarril en la historia de la ciudad de Limón con el fin de interpretar y dar valor a tal elemento de la ciudad y su relación con el ciudadano limonense.

¿Por qué es importante el tren para Limón?

- 1- Recorrido Histórico
- 2- La población Negra en Costa Rica y la conformación de su identidad como consecuencia de la construcción del ferrocarril y sus aportes a la realidad limonense
- 3- Influencia del Ferrocarril en la conformación de la Región Atlántica y su identidad Reconocimiento Vivencial Relacionado al Ferrocarril
- 4- Reconocimiento Vivencial Relacionado al Ferrocarril
 - a. Paisaje
 - b. Las Estaciones
- 5- Conclusiones
- 6- Recomendaciones

RECORRIDO HISTÓRICO

La historia de la ciudad de Limón ha estado desde su inicio, sujeta a su condición de puerto y posteriormente, la incursión del fenómeno ferrocarril, figuró como el otro elemento de mayor importancia en su conformación y la de la región atlántica de Costa Rica.

Los registros sobre la historia de Limón datan del año 1502 a la llegada de Cristóbal Colón en su cuarto y último viaje a América, cuando los españoles desembarcan en las costas limonenses y se tuvo contacto con la población indígena de Cariaí o Cariay. No significa esto que la historia de Limón empieza ahí, sería ignorar la vida de quienes habitaron estas tierras por siglos antes de la llegada de españoles, y cuyos descendientes aún habitan esta bella región del territorio costarricense. Lo que tampoco se puede obviar es el hecho de que por alguna razón se decidieron a ubicar sus embarcaciones entre la isla Quiribrí y el puerto Cariaí, y buscar refugio en las costas de lo que hoy conocemos como Limón. Es precisamente en este punto del litoral Caribe donde por más de un siglo ha estado el principal puerto de este país, dadas las condiciones geográficas favorables para esta actividad. Es por esto que desde el año 1865 las autoridades centrales de Costa Rica declaran a Puerto Limón como puerto principal del Caribe lo que conlle-

va eventualmente al desarrollo de la ciudad de Limón como la conocemos hoy. Fue en el año 1870 cuando se le asigna a Limón el título de “Comarca” y consecuentemente se hace el primer delineado y roturación de cuadrantes, para que en el año 1871 se trasladen los caseríos desde Moín hasta el nuevo poblado de Puerto Limón. Es también desde ese año en que Limón deja de pertenecer territorialmente a Paraíso y obtiene la independencia en la administración de su territorio.

“Así en 1871 surge puerto Limón “arrullada por las olas del Atlántico y también, desde que nació, por los silbidos de la locomotora”²¹ Son trazados los aproximadamente 50 cuadrantes de la nueva ciudad, se desmonta y se adjudican lotes o solares a los interesados, mediante una ley de mayo de 1872, que obliga al concesionario a edificar en un plazo de 5 años, una construcción de ciertas calidades, a fin de conservar la propiedad.” (Murillo, 1995, p.53)

Ya desde el año 1839, durante el gobierno de Braulio Carrillo, se había dispuesto la apertura de un camino desde Paraíso hasta la Bahía de Moín y el establecimiento de aldeas a lo largo de dicho camino. Pero fue en 1871 cuando se decide llevar a cabo la obra civil más compleja que

jamás se haya hecho en este país: construir un ferrocarril desde el Valle Central hasta el puerto del Caribe. Un tren no era solo una pieza de última tecnología para la época para Costa Rica, sino para cualquier país del mundo. Aún siendo Costa Rica un país emergente, emprendió la aventura de construir una obra de tal magnitud.

Fue el general Tomás Guardia Gutiérrez quien en su cargo de Presidente de la República, negoció por primera vez un contrato para la construcción del ferrocarril. El mismo se dio el 18 de agosto de 1871 entre el gobierno de Costa Rica y el empresario Henry Meiggs, bajo el financiamiento por medio de un empréstito con Inglaterra. Para el mes de octubre y posteriormente en noviembre, ya se había iniciado las obras en Alajuela y Limón respectivamente. El proyecto sufrió diversos traspies por lo que las obras no llegaron a cumplirse en su totalidad hasta diciembre del año 1890, cuando se logró contar con la vía férrea completa y continua desde Alajuela hasta Puerto Limón, luego de que en 1884 se negociara un contrato de concesión entre Bernardo Soto y Minor Cooper Ketih para definitivamente completar la construcción de dicha obra. En este contrato “se estipulaba que el segundo se hará cargo de arreglar la deuda de Costa Rica en Londres y financiaría la construcción, a cambio, el Gobierno

le cedía la explotación y propiedades del ferrocarril por un plazo de 99 años a partir de su conclusión; Se le dió “800000 acres de tierra baldía para que las cultivara y explotara en propiedad y dos lotes en la ciudad de Limón” (Cerdas, 1988), además Keith se comprometía a constituir una compañía para concluir el ferrocarril, esta compañía se denominó “Costa Rica Railway Company Limited” o “Ferrocarril de Costa Rica” y se fundó en 1886.

Pasaron veinte años para ver cumplido el sueño de Tomás Guardia. El ferrocarril significó un esfuerzo para todo el país y se recurrió a distintos medios para lograr continuar con las obras, las cuales tuvieron muchos vaivenes a lo largo del tiempo. Desde la ejecución por parte del estado de la mano de contratistas extranjeros, hasta la concesión del servicio de tren y gran parte de la región caribeña, lo cierto es que el ferrocarril cambió para siempre la realidad nacional.

Desde 1871 hasta 1939 Limón tuvo una época de gran desarrollo marcado por el protagonismo de la compañía bananera. En esos años, durante y después de la construcción del ferrocarril, se desarrolló la actividad bananera principalmente producto del acuerdo del Gobierno de la República con la Compañía del Ferrocarril la cual acabó siendo una subsidiaria de la United Fruit Company, ambas propiedad de Minor Cooper Keith, un empresario que, en la práctica y casi por completo en la

teoría, logró adueñarse de Limón y la Región Atlántica. Limón pasa de ser un puerto con cuadrantes marcados en sus alrededores, a ser una ciudad reconocida por sus grandes avances en infraestructura y sanidad. Se puede decir que Limón tuvo su época de apogeo precisamente en este lapso de tiempo, donde imperaba la voluntad de la UFCo. de la mano de la complacencia del Estado, cuando se llevó a cabo la mayor cantidad de construcciones de edificaciones y obras de infraestructura. Entre ellas se puede citar: el edificio del hospital, los edificios de la UFCo., la incorporación de sistemas de agua potable en el centro de la ciudad, el perfeccionamiento de los sistemas de desagües y drenaje, el tajamar, el Parque Vargas, la pavimentación o “macadamización” de vías, la luz eléctrica entre otras; como consta en el Informe que rindiera la Comitiva de Oficiales de Sanidad del Sur que visitara Puerto Limón en 1906 (Municipalidad de Limón,1992).

Sin embargo, en 1939 la compañía bananera traslada sus principales funciones y el grueso de su producción al Pacífico, y la situación de Limón cambia para siempre. Cuando su principal gestor de proyectos, la UFCo., inicia el abandono de la región Atlántica, se entra en crisis y es a partir de ahí cuando se inicia la necesidad de consolidar la identidad y el verdadero ejercicio del gobierno local.

Muchas personas se quedaron sin empleo, sobre todo los que trabajaban en las bananeras, los que trabajaban

en Limón centro siguieron casi igual. Muchos se fueron para Panamá o Estados Unidos, los que se fueron para Panamá volvieron, los que se fueron para EEUU la mayoría no volvió. Se fueron los padres, dejando aquí a jóvenes a cargo de las familias, incluyendo a los viejos. Así se empezó a perder también la transmisión de las costumbres.

No obstante, es hasta la década de los sesentas cuando se presenta una verdadera reactivación. Esto ocurre principalmente mediante la creación de la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), la cual goza de un “marco jurídico sui generis” (Municipalidad de Limón, 1992) que lo dota de recursos económicos y compromiso con el desarrollo de la región. Se puede decir que “sustituye lo que otrora representaba la U.F.C.O.”

Desgraciadamente al día de hoy, Limón aún no logra consolidar la autodeterminación de sus ciudadanos para buscar el desarrollo que tanto se añora, esto en medio de una difícil situación socioeconómica que a manera de círculo vicioso empaña y ahoga las posibilidades de surgimiento de una realidad más próspera para Limón.

LA POBLACIÓN NEGRA EN COSTA RICA Y LA CONFORMACIÓN DE SU IDENTIDAD COMO CONSECUENCIA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL Y SUS APORTES A LA REALIDAD LIMONENSE

“La construcción del ferrocarril determinó dos hechos de vital trascendencia para la región del Caribe. El primero se dio en Diciembre de 1872, cuando procedente de Kingston Jamaica, llegó el primer barco con trabajadores negros, con el objetivo de integrarse a las labores de construcción del ferrocarril. Posteriormente éste contingente humano, se quedó en la zona en forma permanente. El segundo suceso de importancia fue el surgimiento de las plantaciones bananeras y del enclave trasnacional de la United Fruit Co. (1899).” (Zamora, 2009 p.8)

La investigadora Carmen Murillo, en su artículo, Viven de arraigos y desarraigos: Identidad afrocaribeña en Costa Rica 1870-1940, publicado en la Revista de Historia de la Universidad Nacional, describe cómo la presencia de población de ascendencia africana en Costa Rica, data desde el siglo XVI debido a que algunos negros viajaban en condición de esclavos de conquistadores y colonizadores. Esta población tuvo un crecimiento vegetativo natural a lo largo de la colonia, acompañado de huidas, recapturas, nuevas compras en Nicaragua y Panamá o del comercio caribeño de esclavos.

Esta población afro descendiente, a pesar que desde 1824, cuando se dio la abolición de la esclavitud, se mantuvo dispersa por diferentes lugares del país y sumado a las ideas liberales del siglo XIX que proponían “una sola raza—una sola nación”, no se logró consolidar como grupo culturalmente diferenciado y por supuesto tampoco se consolidó una identidad colectiva de la población negra.

Esto cambia cuando en 1871 llega al país el primer contingente de población de ascendencia africana que llegó al país para realizar labores de construcción del ferrocarril al Atlántico y posteriormente en la producción de banano. Este grupo

de nuevos inmigrantes, a diferencia de la población negra colonial, hasta la actualidad se le conoce como “la población negra de Costa Rica” (Murillo, 1999, p.189).

Aunque ciertamente existió un predominio de inmigrantes de Jamaica, también llegaron negros de distintos lugares tales como: Nueva Orleans, Belice, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Cartagena y Surinam; así como de islas caribeñas entre ellas: Aruba, Curazao, Saint Thomas, Saint Kitts, Trinidad, Barbados, Martinica y Guadalupe.

Lo jamaicano se mantuvo como eje de la afroetnicidad debido a diferentes factores pero principalmente al predominio cuantitativo de los inmigrantes de este origen. Sin embargo otros factores cualitativos también deben tomarse en cuenta, por ejemplo: debido a que las compañías bananera y ferroviaria, al ser estas de dominio anglófono, permitían cierta movilidad, “hasta un cierto escalafón de nivel medio”, a los trabajadores negros que hablaran inglés y que tuvieran nivel escolar básico. Esto sumado a la presencia de las iglesias: protestante, bautista, anglicana y metodista, procedentes de Jamaica y a la escuela parroquial (protestante), donde pastores y profesores jamaicanos enseñaban en inglés con libros británicos (las cuales eran preferidas

frente a la “escuela oficial hispanohablante propiciada por el Estado”), y a que estas tenían gran proyección en la comunidad mediante actividades culturales como el Easter Monday, Slavery Day, y el Harvest Monday, así como obras de teatro, coros, conciertos, recitales, entre otros (organizados por la comunidad jamaicana); es que no solo por el hecho de que la mayoría de inmigrantes procedía de Jamaica, sino por lo mencionado anteriormente, existió una predilección por los rasgos culturales y lingüísticos relacionados a esa isla caribeña, que a su vez estaba ligada a la Corona Británica, como se aprecia en el relato de Mr. Paul Rodman:

“Los jamaicanos en Costa Rica tendían a organizarse en grupos, con fines culturales. Tenían reuniones fraternales, coros y una gran variedad de actividades comunales. Las escuelas e iglesias daban conciertos muy a menudo, y gente educada venía de Jamaica y hacía competencias culturales entre los pueblos vecinos. Daban obras de teatro, Shakespeare, recitales y programas musicales- ... Montamos muchas obras de teatro que trataban de la historia británica. Teacher Cranston nos enseñaba y antes de él. Otro maestro negro que vino de Cambridge, Mister Chambers, también nos enseñaba. Montó muchas obras dramáticas basadas en la historia de los reyes de Inglaterra: los Georges y los Edwards...” (Murillo, 1999, p.192)

La cultura afrocostarricense desde su “segunda llegada” en 1870 hasta 1940 cuando la United Fruit Company abandona la región del Caribe costarricense, fue decantándose entre las obligaciones del trabajo en el ferrocarril y las plantaciones de banano, ya que fueron estas actividades lo que desató “la vorágine migratoria que mueve a cientos y miles de trabajadores desde diferentes puntos del Caribe, Asia, Europa, Centro, Norte y Suramérica, hasta las fértiles tierras del Caribe costarricense. Algunos estuvieron de paso, pero muchos hicieron de estas tierras su hogar, surcándolas con sus múltiples culturas, abonándolas con la diversidad de sus lenguas y tiñendo el paisaje con el cromatismo de sus epidermis”. (Murillo, 1999, p.193)

De cierta manera se da un “apartheid de facto” como lo llama la autora, dado que no se daban condiciones igualitarias entre negros y “blancos” principalmente observado en: “la segregación habitacional, atención hospitalaria separada de los “blancos”, salarios inferiores ante trabajo similar, topes al ascenso en la jerarquía ocupacional, etc.” (p.193) De cierta manera los negros se acomodaron a y aceptaron esta condición debido a la “internacionalización del racismo” y al legado brutal de esclavitud brutal y de racismo bajo el colonialismo británico. Esto manifiesta que desde entonces las culturas afrocaribeñas se mantuvieron apartadas de la cultura

“nativa” o del resto del país. Se podría decir que es por esto que hasta hoy, la cultura limonense es de cierta manera desconocida por el resto de habitantes del país.

Por otro lado, la campesinización también se da de manera paralela al trabajo en el ferrocarril y las bananeras, actividad que alcanza un mayor auge tras la salida de la UFCO. del Caribe costarricense. Esta actividad ayuda a consolidar la tradición afrocaribeña principalmente en los pueblos al lado de la vía férrea. Las fincas cacaoteras y de otros productos básicos para la subsistencia, no solo significaron una salida de sobrevivencia para los afrocaribeños, sino que posteriormente conllevaron a la movilidad social ascendente de algunos negros, otorgándole a este grupo mejores condiciones en la participación de la vida nacional.

También la organización entre las personas negras fue un fenómeno presente durante varias décadas, entre estas organizaciones se encuentra la Universal Negro Improvement Association, movimiento fundado por Marcus Garvey en 1914 en Jamaica que pretendía la dignificación del negro estuviera donde estuviera. Esta asociación tuvo sede en los llamados “Liberty Halls” en más de 40 países, y Costa Rica no fue la excepción, para lo cual en 1922 se construyó el Edificio de la Black Star Line, fallida empresa naviera que era parte de los esfuerzos que pretendían reunir a toda la diáspora de

población negra dispersa por el mundo en un solo territorio, con su propio gobierno, en el continente original de la población negra, África. En el segundo nivel de este edificio funcionaba el Liberty Hall de Costa Rica.

El movimiento de Garvey, impactó en Costa Rica principalmente en los años veintes y la relevancia de la UNIA se mantuvo hasta la década de los cuarenta, a pesar de que en la década de los treinta tuvo una importante decadencia a nivel internacional, producto de la depresión económica de la época. Sin embargo hasta hoy, el segundo nivel del ahora reconstruido edificio Black Star Line funciona como salón de eventos comunales en el cantón de Limón y se le llama “Liberty Hall”.

La propuesta de la UNIA fue de suma importancia para afianzar la “solidaridad y sentido de pertenencia colectiva de la población negra a la gran comunidad pan-africana” (Murillo, 1999, p.198) y a pesar de que se promovía un sentido de pertenencia a una nación pan-africanista sin importar el territorio o país donde se estuviera asentado, para los afrocaribeños no fue sencillo la idea de arraigarse a territorios que se suponían eran transitorios. Tampoco para sus descendientes fue fácil continuar con la idea dadas las disposiciones del Estado costarricense que restringían el acceso de la población negra al resto del país y que tampoco les permitía a los negros nacidos en Costa Rica hijos de inmigrantes acce-

der a la nacionalidad costarricense. Esto motivado por las legislaciones referidas al control de las inmigraciones al país que generan en la población una “opinión xenofóbica y abiertamente racista hacia la población negra, a la que se le considera como un peligro para la “raza” costarricense”. (Murillo, 1999, p.200) Estas legislaciones tuvieron fin en 1949 frente al nuevo modelo de Estado propuesto a través de la Segunda República.

En los siguientes párrafos, la autora puntualiza, de manera inmejorable, la influencia que tuvo el ferrocarril en la conformación de la identidad afrocostarricense:

“El trabajo en bananeras y el ferrocarril, con su lógica transnacional de maximización de ganancias a través de la estrategia de trato desigual y segregado a trabajadores de diferentes procedencias, contribuyó a decantar las fronteras étnicas del grupo. Igualmente contribuyó a colocar a la población afrocaribeña en Costa Rica de cara al Caribe y de espaldas a la nacionalidad costarricense.

Por su parte, el acceso a la campesinización que se abre paralelamente al trabajo ferroviario y de plantación, tampoco facilita la participación del afrocaribeño en la vida nacional. La pequeña y mediana finca tenida por negros en las tierras del Caribe, más que proyectarse al mercado interno extra-regional, se constituye en una estrategia de sobrevivencia o bien, de articulación a la producción bananera y

cacaotera para la exportación. En este sentido, es también de manera simultánea, un foco de resistencia cultural y contrastación con la matriz nacional.

Las actividades ferroviarias, de plantación y campesinas, propician la circunscripción territorial a la región Caribe para la casi totalidad de la población afrocaribeña en Costa Rica hasta 1940, lo que se constituye una condición interviniente en la reproducción étnica afrocaribeña. El abandono y exclusión por parte del Estado costarricense y su entrega a merced de los intereses transnacionales, crea sin embargo, condiciones que favorecen la creación de circuitos culturales y sociales de interacción y comunicación entre los afrocaribeños, vehiculados por la tradición anglófona y la memoria histórica compartida. Ello favorece a su vez la generación de procesos identitarios al interior del grupo.

(...) Después de la segunda mitad del siglo XX, la delimitación de las fronteras étnicas del grupo afrocaribeño dependerán cada vez menos del aislamiento y más de la interacción con la sociedad nacional en la que se inscriben como ciudadanos. En este sentido, es de esperar que la población costarricense de ascendencia afrocaribeña capitalice la experiencia colectiva, recupere la capacidad de adscripción y reconocimiento como grupo culturalmente diferenciado que ha forjado históricamente y ponga en juego los recursos que le brinda la afroetnicidad, para apoyar su viabilidad histórica como grupo y afrontar por sí mismos los derroteros de su propio desarrollo.” (Murillo, 1999)

INFLUENCIA DEL FERROCARRIL EN LA CONFORMACIÓN DE LA REGIÓN ATLÁNTICA Y SU IDENTIDAD

La influencia del ferrocarril en la identidad cultural del país, va más allá de la consecuente incorporación de personas de etnias foráneas a la realidad nacional de la época. La dinámica sociocultural alrededor del ferrocarril alteró paralelamente la realidad cotidiana de las localidades de la región atlántica, “La interacción de sus pobladores con nuevas gentes y costumbres, nuevos estilos de trabajo y de lucha y con nuevos referentes, sin duda alguna impactó sus referentes culturales” (Murillo, 1995, p.51). Los cercados ampliaron el valor práctico y simbólico de la propiedad privada sobre el suelo, modificándose el paisaje. Las constantes carreras a horario fijo de los trenes por los diferentes poblados, modificó la percepción del tiempo, que a manera de reloj, recordaba el paso de las horas y de la importancia de ello si se deseaba hacer uso de los servicios de tren.

El puerto de Limón creció rápidamente y fue el eje articulador de la construcción del ferrocarril en la región Caribeña. Grandes cantidades de inmigrantes, principalmente hombres, llegaron para trabajar a todo lo largo de la construcción de la línea ferroviaria, algunos por cuenta propia y otros contratados previamente por las empresas constructoras. Se ubicaron de diferentes maneras en aquella pequeña ciudad que los recibía. Los trabajado-

res más pobres se establecieron en casas improvisadas que ellos mismos levantaron en las zonas pantanosas alrededor de la ciudad o en la playa, otros alquilan pequeños predios en los cuadrantes de la ciudad y muchos otros se dirigen por la vía en construcción hacia “lejanos campamentos en diferentes puntos de la línea.” (Murillo, 1995, p.54). Al principio la presencia de mujeres y niños era escasa, luego las mujeres poco a poco fueron llegando y el crecimiento de la población se fue dando con naturalidad. Esto se expresa en los datos censales de 1890 los cuales pueden ser un tanto inexactos.

Así describe Carmen Murillo en el libro *Identidades de Hierro y Humo* el desarrollo que sufrió la ciudad:

“El puerto de Limón, abierto al Caribe y al mundo, es cada vez más cosmopolita no solo por la afluencia de gentes y mercancías extranjeras, sino por el característico estilo de vida que presenta, en claro contraste con las costumbres del interior. Con un marcado acento caribeño, los días y las noches en el puerto transcurren entre tertulias en los corredores, ventas de comida en las calles, cantos a los muertos, billares y una gran cantidad de expendios de licores donde, a diferencia

del resto del país, a diario se baila al son de tambores y cajones, hasta altas horas de la madrugada.”

En medio del desarrollo sociocultural del puerto, también Limón sufría un desarrollo urbanístico donde el ferrocarril era el “eje articulador” del espacio. La arquitectura, abierta a las influencias del Caribe y el mundo, contrastaba con la del interior del país, tanto en vivienda como en edificios comerciales y públicos. Además del puerto, el ferrocarril en su larga etapa de construcción, paralelamente fue el responsable del surgimiento de diversos poblados a los lados de la vía férrea en lo que se conoce como “pueblos linieros”, los cuales surgieron a partir de la ubicación de campamentos para la construcción y posteriormente por la ubicación de paradas del tren para la carga-descarga de pasajeros y productos, principalmente relacionados a la producción de banano; de esta manera también se modificó para siempre el paisaje de la región.

Las tierras del atlántico se convirtieron en lo que Carmen Murillo denomina “tierra de excepción”, debido a que el dominio sobre estas tierras lo ejercían en la práctica la Compañía del Ferrocarril, la cual se aprovechó del vacío que dejaron las autoridades nacionales en la zona del Atlántico. Tierra de excepción no solo por la débil

presencia del Estado costarricense, sino por las costumbres y lenguas extrañas, y las leyes y actividades económicas distintas. Es precisamente la transformación en la gestión del proyecto de ferrocarril y la disminución del control sobre este lo que provoca la constitución de una región “construida a partir de la “otredad” cultural, la pobreza de las mayorías, la débil presencia del Estado nacional y la prevalencia indiscutible de inversiones e intereses de extranjeros que lucran con el control de sus principales recursos”. (Murillo, 1995, p.68-69) Es decir, la lógica socioeconómica, cultural y política bajo la que funcionaba la actividad bananera transnacional, en realidad nació con el avance del proyecto del ferrocarril. También afirma la autora, que los perfiles de identidad regional son trazados fundamentalmente a partir de referentes dados por la Compañía del Ferrocarril y esto se puede observar en la designación de los topónimos de los lugares cercanos o atravesados por la vía férrea.

En un principio, se trató de evitar la inmigración de personas “de raza” o china al país para trabajar en las obras del ferrocarril, por lo que vinieron arquitectos alemanes, estadounidenses, italianos, españoles, austriacos y suizos, entre otros, para laborar en: ingeniería, arquitectura, albañilería, construcción de puentes y edificios, nivelación de terrenos, mecánica, etc. Sin embargo, por razones de lucro empresarial resultó más atractivo la traída de trabajadores de otras latitu-

des como es el caso de los chinos. Definitivamente la diversidad cultural resultante en las tierras del Atlántico se da por la necesidad de contar con suficientes hombres para las obras de construcción del ferrocarril. Inicialmente prevalece la llegada de europeos por preferencia de las autoridades nacionales, sin embargo las ventajas en el lucro ofrecidas por la contratación de trabajadores de razas china y africana, para la Compañía del Ferrocarril, resultó en la mayor inmigración de personas de estas razas. Pero resultaron especialmente valorados los provenientes de las Antillas Holandesas y Jamaica, lo que explica la presencia predominante de estos inmigrantes, que posteriormente también predominarían en la conformación la identidad afrocostarricense, como lo explica la autora en el siguiente párrafo:

“A partir de 1873, la presencia mayoritaria de jamaicanos, respecto de otras personas provenientes de la cuenca del Caribe, posibilitó que sus referentes culturales cimentaran la matriz cultural básica de la población negra en el Atlántico costarricense, la que se nutrió también con los aportes de las otras tradiciones caribeñas insulares y continentales y de las restantes culturas presentes en este espacio.” (Murillo, 1995, p.78)

Consecuente con el ferrocarril, se construye también un sentido de nación, de pertenencia al país, donde emerge una región basada en contradicciones y exclu-

siones, aún sin resolver en la realidad costarricense, y aparecen además “actores sociales que pintan de nuevos referentes y valores, de rostros y relaciones novedosas, el panorama cultural del país.” (Murillo, 1995, p.137)

El ferrocarril es importante para la región atlántica de este país, porque su construcción y funcionamiento es la razón de ser de la emergencia de este territorio como una región claramente caracterizada y con una identidad cultural definida a partir de los aportes de diversas etnias, producto de las inmigraciones necesarias para aportar la mano de obra a este “magna obra” nacional. Pero no se puede dejar de lado la importancia que el ferrocarril tiene para todo el país, este proyecto significó, no solo la construcción de una obra material, sino la integración de pueblos y regiones. La unificación y la identificación como costarricenses se ve reforzada por este objetivo nacional, el ferrocarril. Esto propicia que se desarrollen y/o refuercen identidades colectivas por parte de los actores intervinientes, más allá de las luchas existentes entre las diferentes etnias, proceso que atravesó paisajes, sectores sociales y ámbitos políticos.

RECONOCIMIENTO VIVENCIAL RELACIONADO AL FERROCARRIL

PAISAJE

Dos tipos, principalmente definidos por el relieve que caracteriza cada uno de ellos.

Verde Montañoso: se refiere al tramo entre **Cartago y Siquirres**, se caracteriza por el predominio de **relieve irregular, predominantemente verde, rodeado de montañas y ríos**. A su vez, en este tramo se puede identificar dos sub tramos:

Verde Montañoso A: entre Siquirres y Tunel Camp, donde la abundante vegetación es típica del bosque tropical húmedo con el Río Reventazón serpenteante a lo largo del camino.

Verde Montañoso B: entre Tunel Camp y Paraíso pasando por Turrialba, podría decirse que corresponde a la campiña turrialbeña, donde predominan las fincas de diferentes cultivos.



Figura 1.1.
Puente sobre el Río Pacuare, Siquirres.



Figura 1.2.
Vista del Río Reventazón desde el Tren.



Figura 1.3.
Paisaje desde el Tren, Siquirres.



Figura 1.4.
Vista del Río Reventazón desde el Tren.



Figura 1.5.
Vista de las Llanuras, Siquirres.

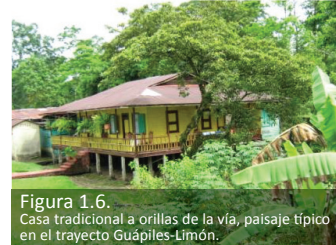


Figura 1.6.
Casa tradicional a orillas de la vía, paisaje típico en el trayecto Guápiles-Limón.



Figura 1.7.
Vista de las plantaciones de banano, Siquirres.



Figura 1.8.
Vista de las plantaciones de banano, Siquirres.

Verde Llanura: se refiere al tramo entre Guapiles y Puerto Limón, se caracteriza por el predominio de **relieve plano, predominantemente verde, rodeado de cultivos de banano y viviendas tradicionales que se asoman esporádicamente entre la vegetación, la presencia cada tanto de las estaciones de los pueblos linieros**.

LAS ESTACIONES

“Puertas de entrada y salida de personas, bienes y noticias, las estaciones ferroviarias que se distribuyen a lo largo del trazado del camino de hierro, constituyen espacios de hondo significado en la vida de las localidades que les alberga.” (Murillo, 2001)

Las estaciones fueron lugar para un vaivén de personas y bienes alrededor del vaivén del tren. Su emplazamiento fue estratégicamente planeado para funcionar como enlace entre el servicio del tren y las localidades donde se ubicaban... “estos edificios son una mezcla de funcionalidad y tradición laboral ferrocarrilera” (Murillo, 2001). Muchas estaciones significaban también la residencia de algunos de sus empleados, esta característica se plantea desde 1871 en las especificaciones para las edificaciones del ferrocarril, donde las estaciones de mayor categoría debían contar en sus inmediaciones con dos apartamentos, uno para el Jefe de la Estación y el otro para el Ingeniero Residente y sus familias, como lo apunta Murillo en *Hombres, Trenes y Espacios Públicos en la Costa Rica Decimonónica*, (1997). Aunque no solo los funcionarios de alto rango residían cerca de las estaciones, también trabajadores no especializados lo hacían en cuartos que la empresa les facilitaba.

Es por esto que la actividad social en las estaciones y sus alrededores va más allá del mero tránsito de pasajeros y mercancías. El intercambio de experiencias y conocimiento entre los funcionarios y los vecinos de la

estación, era habitual debido a las tertulias que se entablaban entre ellos, ya sea en horas de trabajo o durante los tiempos libres. También es posible que se diera lo mismo entre funcionarios y empleados de comercios como sodas o pulperías cercanas. Además al ser estas un nodo dentro de sus respectivas comunidades, otras actividades comerciales se desarrollaban próximas a la estación y en medio de esta actividad era común que las personas se reunieran en sus ratos libres o se acercaran a curiosar la llegada del tren. Las estaciones se llenaban de pasajeros con mercancías de todo tipo, los vendedores ambulantes se acercaban con canastas llenas de mints, cocadas o pan bon según lo describe la autora Carmen Murillo en varias de sus producciones literarias. La estación de Limón, representaba un “fastuoso edifi-



Figura 1.9. Estación de Estrada

cio digno de su entorno urbano” , las demás estaciones fueron tal vez más sencillas, la magnitud de su edificación dependía de la relevancia del lugar y del tráfico ferroviario que atendía. Las estaciones de Alajuela, Heredia y Cartago se consideraban de segunda categoría y también contaban con mayores condiciones espaciales para la atención de los usuarios que las demás estaciones de menor categoría. En todas ellas se atendía al público y se expedía tiquetes, se recibía y entregaba mercancías y correspondencia, e incluso funcionaba el servicio de telégrafo. El agente de ferrocarril, quien llevaba un uniforme que lo caracterizaba, era quien tenía al mando las agencias y era quien al dar un pitazo, daba la orden de salida del tren. Distintos tipos de comercios se establecían en las cercanías, por lo que se convirtieron no solo en un punto estratégico para la comunicación con el resto del país, sino en el corazón del entorno urbano de los diferentes pueblos. Entre la ida y la llegada de personas y productos; el sonido del ir y venir de las carreras del tren; las pulperías, expendios de licor y sodas; y las tertulias de funcionarios y vecinos... *...“al alero de la estación se desarrolló un rico mundo cultural” (Murillo, 2001)*

CONCLUSIONES DE CAPÍTULO

Se identifican tres períodos claramente reconocibles en la historia de Limón, cada uno de ellos propició la constitución de rasgos culturales identificables.

1502-1871:

- Incurción de culturas foráneas en la realidad nacional.
- Emprendimiento de una “magna obra” que ayudó a fortalecer el patriotismo y el sentido de pertenencia a la nación.
- Redescubrimiento de la Región Atlántica del país.

1871-1939:

- Consolidación de Limón y de la Región Caribeña a nivel urbano, de paisaje, y de definición de identidades culturales; proceso que tuvo como eje conductor la construcción y el funcionamiento del ferrocarril.

1939-Actualidad:

- Ante la salida del ente conductor, gestor y al poder del quehacer diario de la región, la UFCo. y su subsidiarias, entre ellas las diferentes compañías a cargo del ferrocarril; se genera un vacío que eventualmente JAPDEVA trata de llenar sin tener completo éxito, situación que marca la actitud de los limonenses para enfrentar el porvenir de su historia hasta la actualidad.

“... la obra del ferrocarril al Atlántico propicia la constitución de identidades colectivas en múltiples niveles: identidad nacional, identidad empresarial, identidades regionales, identidades locales, identidades laborales e identidades étnicas por citar las más relevantes...” (Murillo, 1995, p.138)

RECOMENDACIONES PARA APLICACIÓN EN LA PROPUESTA

El proyecto debe poner al tanto a sus usuarios de los principales eventos históricos que han formado la identidad y la realidad limonense, esto con el fin de que se interiorice la necesidad de la autodeterminación para el progreso y propicie la construcción de un ideal de sociedad y ciudad en el imaginario colectivo de los y las limonenses.

Debe generarse un impacto sensible en la comunidad que haga ver a las personas que pueden recrearse nuevos lenguajes, nuevas formas de relacionarse y nuevas formas de desarrollarse, a partir de la identidad cultural limonense y de las lecciones aprendidas históricamente.

Debe rescatarse “la estación” como “centro”. Proponer la estación como centro de actividad, como el centro urbano de los pueblos linieros, como centro de comercio, como un pequeño pueblo liniero que se desarrolla y genera efectos de crecimiento y desarrollo en su entorno inmediato. Como lugar de encuentro entre los que van, los que vienen y los que están; entre los turistas y los pobladores, entre los viejos y los niños, entre el pasado y el presente, entre la arquitectura tradicional y la contemporánea, entre otros.

Utilizar la extensión del alero como recurso para evocar el acogimiento de las actividades propias de la estación.

Incorporar elementos del paisaje, de la actividad de las estaciones y simulación de vivencias para representar situaciones reelevantes.

Paisaje: campos de banano, exuberante vegetación, relieve, la continuidad de los pueblos a lo largo de la línea.

Actividades de la Estación: venta de comidas tradicionales, libertad de desplazamiento.

Simulación de Vivencias: el muelle, codo del diablo, el acogimiento bajo el alero, la llegada a la estación.

CAPÍTULO 2

IDENTIFICACIÓN DE CARACTERÍSTICAS ESPACIALES

CAPÍTULO 2

Identificar las estrategias de funcionamiento, materiales utilizados, espacialidad, detalles decorativos, lenguajes estéticos, significados, simbolismos, etc., presentes en las estaciones de tren y la arquitectura de la región; con el fin de incorporarlos, adaptarlos o representarlos en la solución funcional utilitaria y estética y de adaptación al entorno de la propuesta arquitectónica.

- 1- Estaciones a Nivel Internacional
 - a. Estrategias de Funcionamiento Identificadas
 - b. Operaciones Básicas

- 2- Estaciones de Tren en Costa Rica – Ferrocarril al Atlántico
 - a. Las Estaciones del Ferrocarril
 - b. La Antigua Estación del Ferrocarril

- 3- Lenguajes de la Arquitectura Victoriana Caribeña y de las Edificaciones del Ferrocarril

- 4- Recomendaciones

ESTACIONES A NIVEL INTERNACIONAL

ESTRATEGIAS DE FUNCIONAMIENTO IDENTIFICADAS

Se realizó un análisis de numerosas estaciones a nivel internacional, entre ellas: Puerta de Atocha, Príncipe Pío, y Chamartín en Madrid; Stratford International Station en Londres; Malmö's New Hyllie Train Station en Copenhagen; Southern Cross Station en Melbourne; Estación de Leuven en Bélgica; Gare du Nord en París; entre otras, con el fin de identificar distintas estrategias de funcionamiento utilizadas para el intercambio de pasajeros. Las mismas no son excluyentes unas con otras, más bien es común encontrar combinaciones de ellas para lograr funcionamientos de mayor complejidad.

1- Andén Básico: Se trata de una plataforma dispuesta paralelamente a la vía, a una altura conveniente para facilitar que los pasajeros suban o bajen al tren. Puede encontrarse dentro de un gran espacio cubierto o en exteriores, con o sin cubierta propia.



Figura 2.1. Andén simple, lugar desconocido



Figura 2.2. Andén simple. Estación Gare du Nord, Paris.

2- Andén Doble: Se trata de dos andenes básicos unidos, donde se puede tener contacto con dos trenes al mismo tiempo uno a cada costado del andén doble.



Figura 2.3. Andén doble en la Estación del Tren en Leuven, Bélgica.



Figura 2.4. Andén doble. Estación en Retiro, Argentina.

3- Múltiples andenes con ingreso a nivel:

Se trata de una combinación de dos andenes básicos sucesivos a los que se puede acceder sin necesidad de bajar y subir escaleras, ya que los andenes se encuentran conectados entre sí por una circulación al mismo nivel que ellos, funcionan de dos maneras:

a. Alternado andén-vía-andén-vía.

Cada tren tiene posibilidad de acceso por ambos costados.

b. Alternado andén-vía-vía-andén.

Cada tren tiene posibilidad de acceso solo por un costado

Este tipo de funcionamiento requiere un tope para el tren, de manera que el tren no puede atravesar la estación sino que este llega a un punto final de la vía y debe retornar para acceder de nuevo a la red ferroviaria.



Figura 2.5. Múltiples andenes con ingreso a nivel. Estación de França, Barcelona.



Figura 2.6. Múltiples andenes con ingreso a nivel. Southern Cross Station, Melbourne.



Múltiples andenes con ingreso a nivel. Southern Cross Station, Melbourne.

4- Múltiples andenes con ingreso a desnivel:

funciona similar al anterior, con la variante de que la circulación que conecta a todos los andenes se encuentra a un nivel superior o inferior a la vía férrea, por lo que son necesarios vínculos verticales entre el conector de andenes y los andenes. Esta característica permite que el tren pueda atravesar la estación ya que no se dan interrupciones entre el paso del ferrocarril y la circulación de personas. Puede presentar las siguientes variantes:

a. Alternado andén-vía-andén-vía.

Cada tren tiene posibilidad de acceso por ambos costados.

b. Alternado andén-vía-vía-andén.

Cada tren tiene posibilidad de acceso solo por un costado



Figura 2.7. Andenes con ingreso a desnivel. Proyecto para la Nueva Estación de Trenes de Alta Velocidad en Stuttgart.

OPERACIONES BÁSICAS

En casi la totalidad de los casos estudiados, se encuentran tres operaciones básicas estrechamente relacionadas y otra operación paralela de gran importancia, que conforman el funcionamiento fundamental de una estación de tren. Ellas son:

- **Subir o bajar del tren:** es la operación esencial de una parada o estación de tren.

- **Comprar tickets y esperar:** es común que se de otro tipo de intercambios comerciales además de la compra/venta del ticket, que van desde ventas informales o vendedores ambulantes hasta centros comerciales completos con múltiples tiendas, bancos, hoteles, alquiler de autos, entre otros. Es natural que tras la actividad de la afluencia de personas, se genere actividad comercial adjunto a ella.

- **Ingresar a / Salir de, la estación:** esta operación en todos los casos requiere desplazamiento del usuario, el cual puede significar desde simplemente atravesar un umbral, hasta atravesar complejos sistemas de seguridad.

- **Controlar de la logística de trenes:** Sin importar la complejidad del servicio de tren, siempre es necesario controlar la logística del funcionamiento del servicio. Aunque esta operación es básica, no necesariamente debe llevarse a cabo de igual manera en todas las estaciones, generalmente la complejidad de esta operación depende de la jerarquía de cada estación dentro del sistema ferroviario.

Las primeras tres operaciones, subir/bajar del tren, comprar/esperar e ingresar a la estación; según el orden en que los espacios donde se llevan a cabo se configuran, generalmente se relacionan en secuencia, es decir, se necesita abandonar una para acceder a la otra aunque estén vinculadas muy estrechamente, por lo que cuanto más libertad de desplazamiento hay para el usuario, mayor la relación espacial entre las operaciones, de manera que cuando existe un control estricto sobre el ingreso de personas a la estación, sobre todo cuando se cuenta con sistemas de ingreso únicamente con ticket, estas tres operaciones básicas ganan linealidad en su relación.

ESTACIONES DE TREN EN COSTA RICA – FERROCARRIL AL ATLÁNTICO

Las estaciones se dividían en categorías según la población donde se ubicaran, así por ejemplo la estación en San José y Limón se consideraba de primera clase, por lo que contaba con mayor cantidad de aposentos y de servicios, así como las de segunda clase, que correspondían a poblaciones medianas, como Alajuela, Heredia y Cartago. En ellas debía contarse con boleterías, oficina para recibir y entregar equipajes, salones amueblados para los pasajeros de primera y segunda categoría, entre otros. En las agencias menores, la mitad del área se ocupaba en funciones de servicio mientras que en la otra mitad probablemente se encontraba algún tipo de negocio como una pulpería que tenía relación directa con el andén.

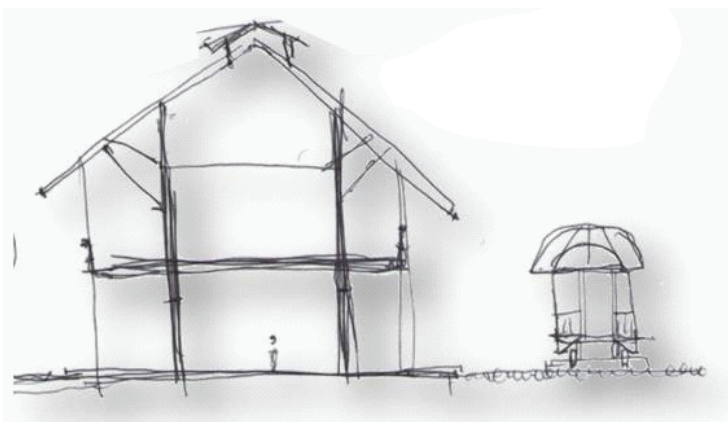


Figura 2.8. Esquema de estación de dos niveles

Las estaciones en la zona del Caribe son de madera y “marcadas por un modesto aire de influencia victoriana” (Murillo, Del Andén al Mundo: Las Estaciones Ferroviarias en los Caminos del Tren Antiguas estaciones del ferrocarril de Costa Rica, 2001). Por lo general se componían de un volumen principal oficial, donde se ubicaban las funciones de servicio, salones de espera para las categorías de de pasajero más altas y algunos negocios de conveniencia. Las cubiertas pronunciadas se extendían, en ocasiones en forma de alero para cubrir el andén y el pasillo de acceso en el lado opuesto de este. Y en otras, se trataba de una galería limitada por una serie de parales que a su vez terminaban de sostener la cubierta y le agregaban espacios de transición entre el adentro y el afuera de la edificación, además de prestar



Figura 2.9. . Esquema de estación de un nivel.

una función de control climático (Ver figuras 2.8 y 2.9). Sin embargo algunas otras edificaciones surgían en las cercanías o contiguas a los módulos principales, donde se establecían comercios. Algunas, sobre todo las de mayor jerarquía, contaban con dos plantas de manera que sus pasillos circundantes se cubrían por medio de balcones y aleros, ya sea en voladizo con diagonales o pies de amigo; o en galería con parales. Esto denota un resguardo a las funciones de servicio en el interior de las edificaciones, en contraposición a los pasillos circundantes y especialmente el andén, que estaban en total apertura a la ciudad, donde se llevaba a cabo la mayoría de la actividad en estas edificaciones.

En la figura 2.10 se identifica cómo, ya sea en estacio-

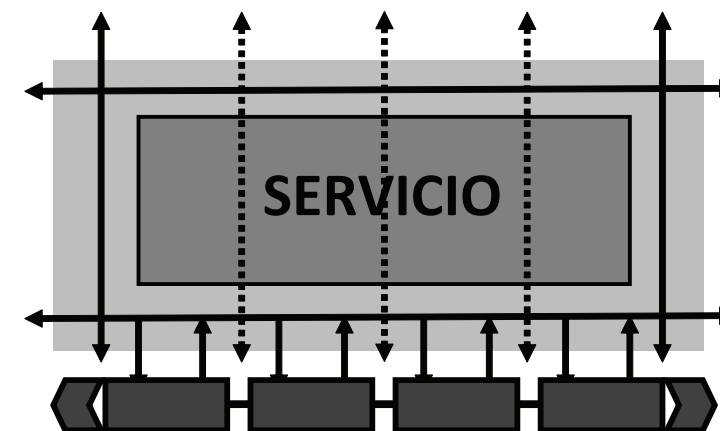


Figura 2.10. Esquema de funcionamiento de las estaciones tradicionales.

nes de primera clase como de clases menores, la interacción de estas con el entorno es siempre similar, donde hay una aparente direccionalidad entre el afuera (la vía pública), luego el adentro (las áreas de servicio) y al final el andén, lo cual en la práctica es falso puesto que el andén es accesible desde cualquier dirección, por lo que las áreas de servicio se convierten en áreas centrales, cerradas y más difíciles de acceder. Este volumen, estructuralmente carga con la mayoría del peso ya sea de cubierta o de la planta superior y es fácilmente identificable como un elemento sólido rodeado de espacios abiertos que tienden, tanto en lo funcional como en lo formal, una conexión entre el adentro y el afuera. Del mismo modo, el alero se extiende principalmente

en apertura al tren y busca darle refugio a su llegada.

FUNCIONAMIENTO SERVICIO DE INCOFER:

Para conocer mejor el funcionamiento de las estaciones del ferrocarril operadas bajo el sistema de INCOFER, se realizó un análisis a diferentes estaciones en la GAM, tales como la Estación al Atlántico, la Estación al Pacífico, ambas en San José; la estación de Heredia y la de Belén. De este análisis se logró concluir las siguientes recomendaciones para la propuesta en Limón:

- Es necesario prever un sistema bajo el que los pasajeros que bajan del tren tengan espacio y tiempo para salir antes de que los pasajeros que esperan para subir lo hagan, es decir, que exista un orden en el abordaje y desabordaje del tren. Esto se puede lograr de dos maneras que se diagraman a continuación.

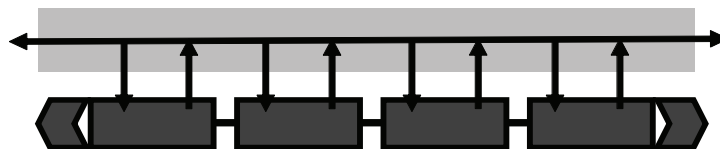


Figura 2.11. Esquema de vía con andén a un solo lado.

o Acceso y salida por un solo lado del tren

o Acceso por un lado y salida por otro

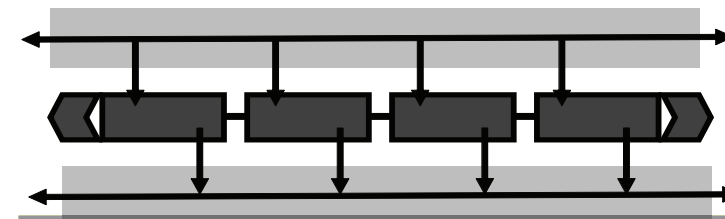


Figura 2.12. Esquema de vía con andén a ambos lados.

- Es recomendable prever la posibilidad de ordenar en filas a las personas que esperan el tren cuando el tránsito de pasajeros sea muy alto.
- Evitar choque de flujos de circulación entre filas de boletería, fila de espera y circulaciones hacia los servicios sanitarios principalmente.
- Es primordial para el usuario contar con la información sobre el servicio del tren lo más fácilmente a la vista posible, de manera legible a diferentes distancias y actualizada constantemente.
- Sentirse seguros es un aspecto que los usuarios demandan con especial énfasis, según lo manifestaron en diferentes consultas realizadas (ver anexos)

LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL EN LIMÓN

Según lo describe la arquitecta Ileana Vívex Luque, en Arquitectura de la Época de la United, se trataba de un edificio que tuvo gran significado en el marco urbano edificado como lugar de llegada para los inmigrantes y comerciantes que arribaron a nuestro país. El mismo era un edificio de dos plantas, construidos en muros de ladrillo con zócalo almohadillado y columnas prefabricadas de hierro que delimitaban los corredores o galerías que lo rodeaban, al mismo tiempo que le otorgaban un ritmo regular a su fachada. Sus puertas y ventanas decorativas en planta baja, rematadas en arco de media punta le proporcionaban un aspecto diferenciado con respecto a las demás edificaciones cercanas. Se puede decir que este edificio fue por años el vestíbulo para quienes llegaban en barco a Costa Rica por el Caribe y con mayor para quienes se disponían a tomar el tren hacia San José.



Figura 2.13. Espacio Interno - Boleterías de la antigua estación en Limón.



Figura 2.14. Edificio de la antigua estación en Limón.



Figura 2.15. Espacio Interno - Boleterías de la antigua estación en Limón.

LENGUAJES DE LA ARQUITECTURA VICTORIANA CARIBEÑA Y DE LAS EDIFICACIONES DEL FERROCARRIL

“La arquitectura de la UFCO, materializó y caracterizó la imagen urbana de la ciudad de Limón así como de las fincas bananeras en la región. Su reinterpretación ajuste y adecuación hizo se constituyera como un lenguaje regional o local, en el entendido de que contempló su propia circunstancia” (Vítez, 2004.) (109)

Para comprender mejor la arquitectura tradicional de la región atlántica en Costa Rica, es necesario tener en cuenta que gran cantidad de edificaciones fueron introducidas por la Compañía Bananera la cual contaba con su Departamento de Ingeniería en la ciudad de Boston, donde se desarrollaban los diseños que necesitaba la empresa en los diferentes países donde operaba.



Figura 2.16. Vía férrea y edificaciones aledañas en la ciudad de Limón.

Por otro lado, la influencia de la época victoriana era fuerte en la arquitectura estadounidense, por lo que esta fue exportada a otros países como Costa Rica, donde se encontraban los enclaves económicos como el caso del enclave bananero en nuestro país, donde a su vez nuevas interpretaciones, ajustes y resignificaciones resultaron al enfrentarse esta con los lengua-

jes, tradiciones constructivas y espaciales locales. De esta manera se definió el perfil arquitectónico de la ciudad, conformado por el lenguaje de lo que hoy conocemos como “arquitectura caribeña”, que posee características muy peculiares y constantes, entre ellas:

- Utilización de la madera como material de construcción en estructura portante, estructura de cierre y detalles ornamentales.
- Utilización de pilotes de concreto para solventar los problemas de humedad del suelo.
- Manejo de la doble altura en el interior de las edificaciones, especialmente en las construcciones comerciales o administrativas.
- Pendientes pronunciadas en las cubiertas
- Utilización de aleros que en algunos casos aparecen separados de la cubierta a manera de antealeros.
- Utilización del corredor exterior o galería, como espacio social de la edificación.

La incorporación de este nuevo lenguaje en el contexto nacional de la época, trajo consigo una serie de nuevas características en la arquitectura del país, que fueron adoptadas en adelante en las edificaciones de la región del Caribe principalmente, entre ellas: las ventanas altas, ventanas de guillotina en vanos salientes, ventanas y las puertas profusamente decoradas, puertas y ventanas francesas, inglesas y americanas en madera, balcones balastrados, elementos rústicos en madera, adornos exteriores de madera torneada (balaustres estriados, ménsulas), ventiladores de diseños geométricos en madera sobre las puertas, detalles góticos en madera, gablete en la fachada frontal, salientes proyectados adornados por cesterías, fachadas con cornisas, aquilones, ventiladores, columnetas y balaustres torneados, piezas en hierro, fabricadas en serie.

Así lo puntualiza Mónica Gómez en su tesis de grado: *Arquitectura Victoriana Caribeña – Una experiencia costarricense*. De igual manera otras características adoptadas con mayor frecuencia y que se mantuvieron constantes en el tiempo son las siguientes:

- Amplias galerías perimetrales.
- Galería frontal o perimetral con columnata.
- Soporte debajo de los aleros.
- Techos con diversos juegos de aguas.
- Introducción de láminas de hierro galvanizado “zinc”, para cubiertas generalmente a dos aguas.
- Azotea con cubierta inclinada.
- Implementación de columnas.
- Pórtico pequeño en la entrada.
- Edificaciones construidas principalmente en madera.
- Hormigón armado en estructuras prefabricadas.
- Mayores alturas de piso a cielo.

Es, el estilo victoriano caribeño, una arquitectura que vino a Costa Rica con el ferrocarril, que proliferó y se consolidó por más de un siglo en nuestras tierras caribeñas, “un puente entre lo construido y el verdor tropical por medio de los espacios como los patios, jardines, verandahs y terrazas, sostenida rítmicamente por columnas”(…) Son edificaciones elevadas sobre un basamento(…) con cubiertas de zinc liso o acanalados; (…) con puertas apersianadas; con los travesaños superiores calados con aplicaciones de madera y alturas exageradas” (Gómez, 2007).



Figura 2.17. Casas a orilla de la línea en Moín.

Por otro lado, el acero, de las cerchas en la estructura de techo, en las columnas, ya sean en forma de “H” o cerchadas, con bases de concreto; cubiertas por gruesas láminas de acero galvanizado ondulado, caracterizó las principales edificaciones de la Compañía del Ferrocarril, como talleres y oficinas administrativas, que lo utilizaron (al acero) como principal material de construcción. Muchas de estas estructuras todavía se encuentran en pie en distintos puntos de la vía, aún con el nulo mantenimiento que han recibido durante años.



Figura 2.18. Casas a orilla de la línea en Moín.

RECOMENDACIONES PARA APLICACIÓN EN LA PROPUESTA

Utilizar las características básicas de la arquitectura utilizada por la Compañía del Ferrocarril y la Compañía Bananera, que resultó en un “estilo” adaptado a las condiciones particulares de la realidad de la Región Atlántica costarricense, para ser tomadas estas como base para que la en la propuesta arquitectónica de manera que la forma, la estructura constructiva y el lenguaje estético propuestos, pueden ser un resultado de la confrontación de estas características con las necesidades propias de la estación, la población limonense y sus expectativas, y las variables de entorno urbano.

Retomar el concepto de la estación como punto generador de actividad social y comercial a partir del servicio de tren. Esto se puede llevar a cabo mediante la incorporación de actividades complementarias de conveniencia como pulperías y sodas o restaurantes informales, tradicionales en la inmediaciones de las estaciones de la región; y tiendas, plazas urbanas, áreas de recreación y ocio, como nuevo aporte.

El esquema de funcionamiento de la propuesta, puede retomar la simpleza de las estaciones del ferrocarril tradicionales, donde el andén es de acceso libre y las áreas de servicio si poseen un mayor resguardo entre cerramientos. Esto rodeado de otras áreas complementarias propuestas en el punto anterior.

El uso del alero como gesto formal de apertura al tren y bienvenida a sus pasajeros, característica propia de las estaciones tradicionales y en general de las edificaciones a lo largo de la línea.

Aplicar las recomendaciones obtenidas mediante el estudio del funcionamiento de las estaciones de tren operado por INCOFER en la GAM

CAPÍTULO 3
CONCEPTUALIZACIÓN

CAPÍTULO 3

Conceptualizar una propuesta, de acuerdo a: la logística propia del servicio, los factores culturales, las determinantes bioclimáticas y las relaciones contextuales con el fin de concatenar las variables de función utilitaria con las variables de entorno natural y contexto.

1- ESTUDIO DETALLADO DE SITIO Y SU ENTORNO URBANO INMEDIATO

- a. Delimitación
- b. Elementos Naturales
 - c.1 Topografía
 - c.2 Clima
 - c.3 Vegetación
 - c.4 Estrategias Pasivas
 - Recomendadas
 - En la Arquitectura Victoriana Caribeña
 - c.5. Análisis de Afecciones Encontradas
- c. Presiones sobre el Desarrollo
- d. Uso del Suelo
- e. Vialidad y Transporte
- f. Estudio Espacial
- g. Tejido Urbano
- h. Estudio Funcional
- i. Estudio Perceptivo y Uso del Espacio
- j. Análisis de Llenos y Vacíos

2- NECESIDADES DE LA ESTACIÓN

- b. Algunas Especulaciones sobre el Tren Turístico
- c. Sobre el Servicio de Tren Urbano
- d. Capacidad de la Estación

3- ACTITUDES Y COMPORTAMIENTO

- a. Al abordar el transporte público
- b. En el uso del espacio público

4- CONCEPTUALIZACIÓN

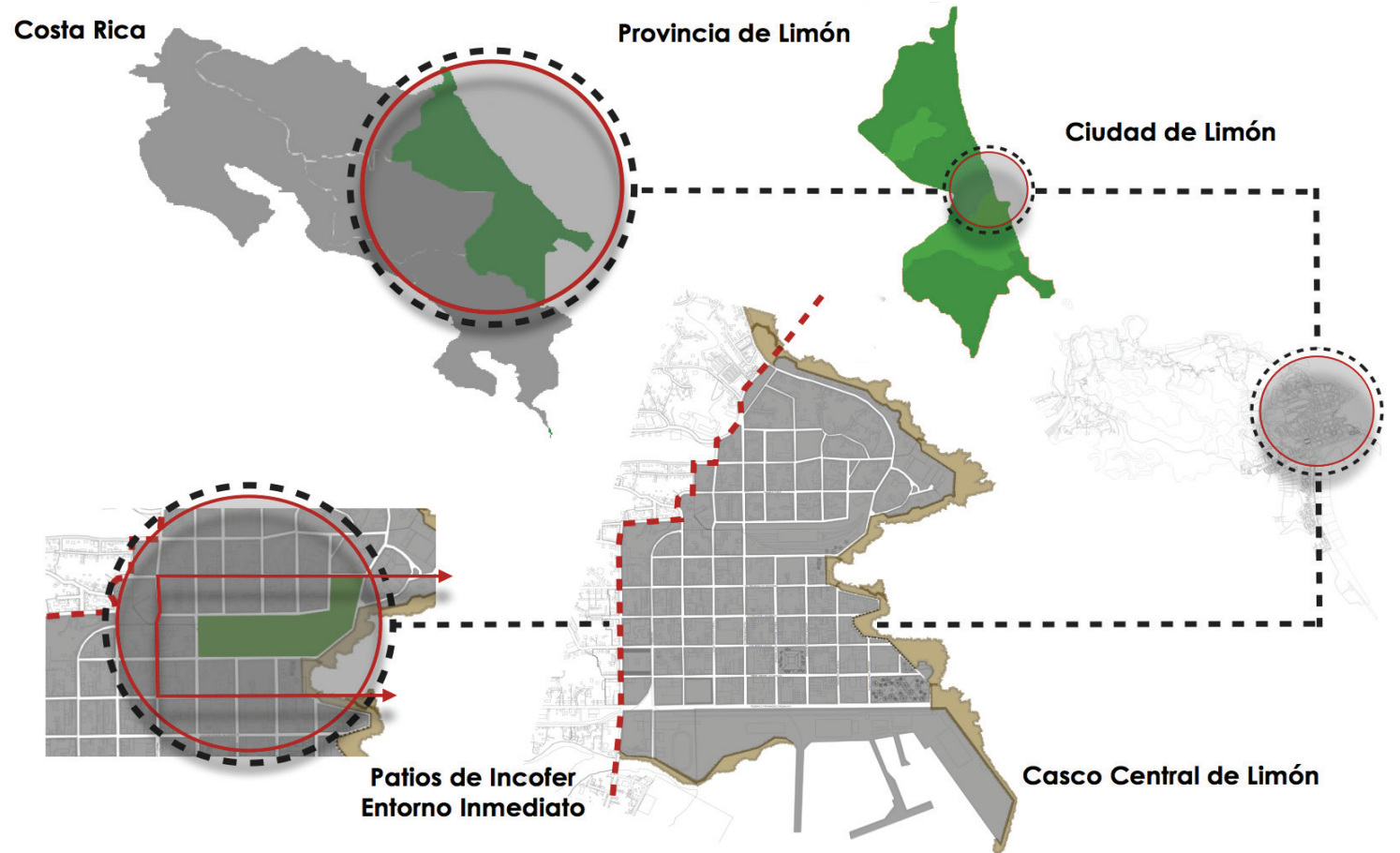
ESTUDIO DETALLADO DE SITIO

DELIMITACIÓN

Se definen tres niveles de delimitación para el estudio de sitio, según las necesidades de cada variable en análisis.

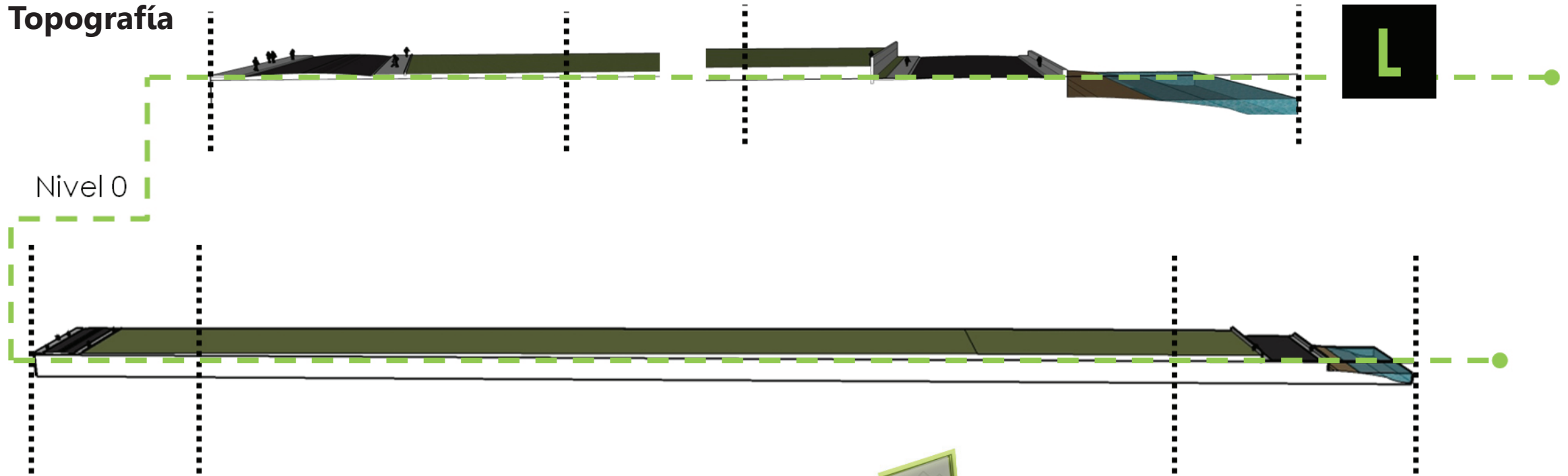
Ellas son:

- Ciudad de Limón
- Casco Central de la Ciudad de Limón
- Patios de Incofer y su Entorno Inmediato



ELEMENTOS NATURALES

Topografía



L: corte longitudinal del terreno,

Longitud Aproximada: 367m

Dirección: Oeste - Este

Pendiente: Casi 0%, diferencia de altura 1.5m

Observaciones:

En el extremo oeste no existe diferencia de altura entre el terreno y la acera pública, mientras que al este, el nivel de suelo del terreno se encuentra 1.5m por sobre el nivel de la acera.



T1: corte transversal del terreno,

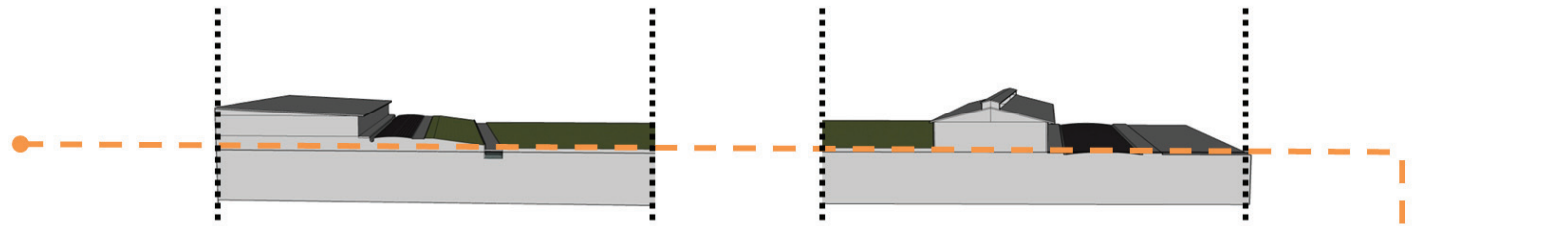
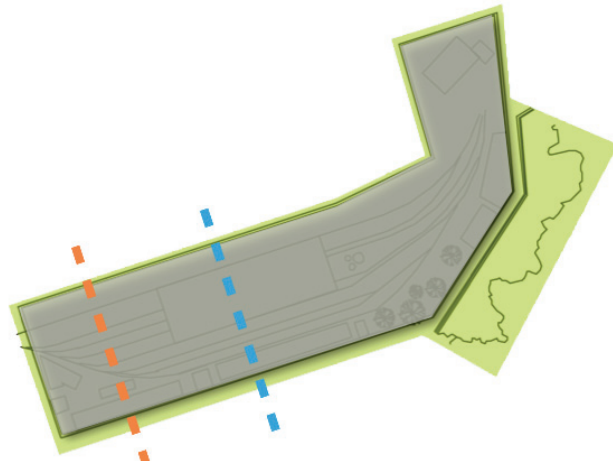
Longitud Aproximada: 115m

Dirección: Norte - Sur

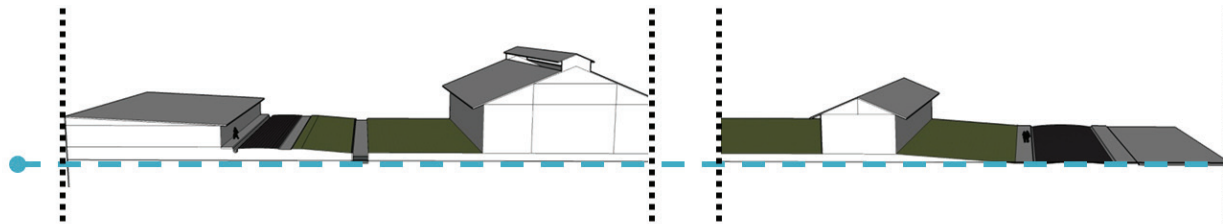
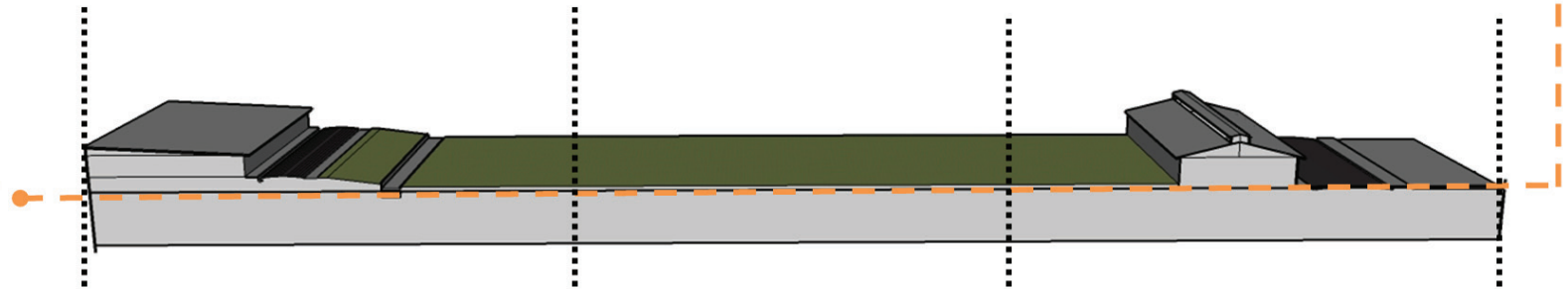
Pendiente: Casi 0%

Observaciones:

En el extremo sur se encuentra una edificación actualmente en uso que corresponde a un supermercado.



T₁ Nivel 0



T₂ Nivel 0

T2: corte transversal del terreno,

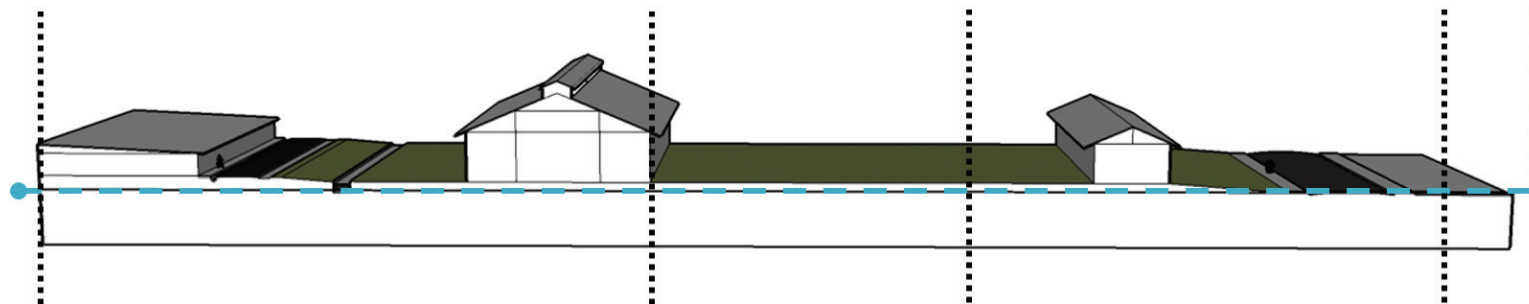
Longitud Aproximada: 117m

Dirección: Norte - Sur

Pendiente: Casi 0%, diferencia de altura 0.3m

Observaciones:

En el extremo norte la diferencia de altura entre la acera pública y el terreno es de 0.5m, mientras que al sur, el nivel de suelo del terreno se encuentra 0.7m por sobre el nivel de la acera.



T3: corte transversal del terreno

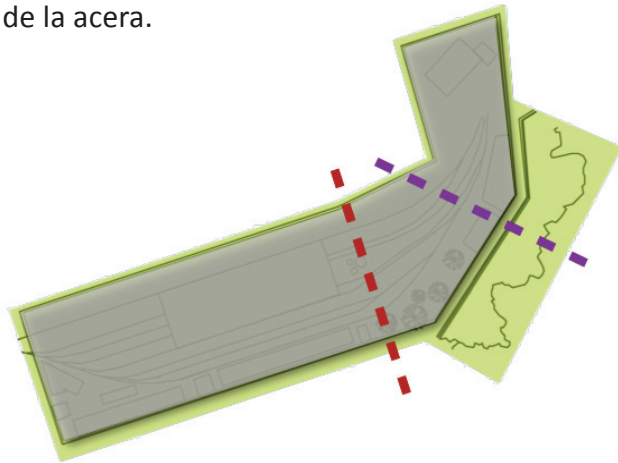
Longitud Aproximada: 127m

Dirección: Norte - Sur

Pendiente: Casi 0%, diferencia de altura 0.75m

Observaciones:

En el extremo norte la diferencia de altura entre el terreno y la acera pública es de 0.3m, mientras que al sur, el nivel de suelo del terreno se encuentra 0.75m por sobre el nivel de la acera.



T4: corte longitudinal del terreno,

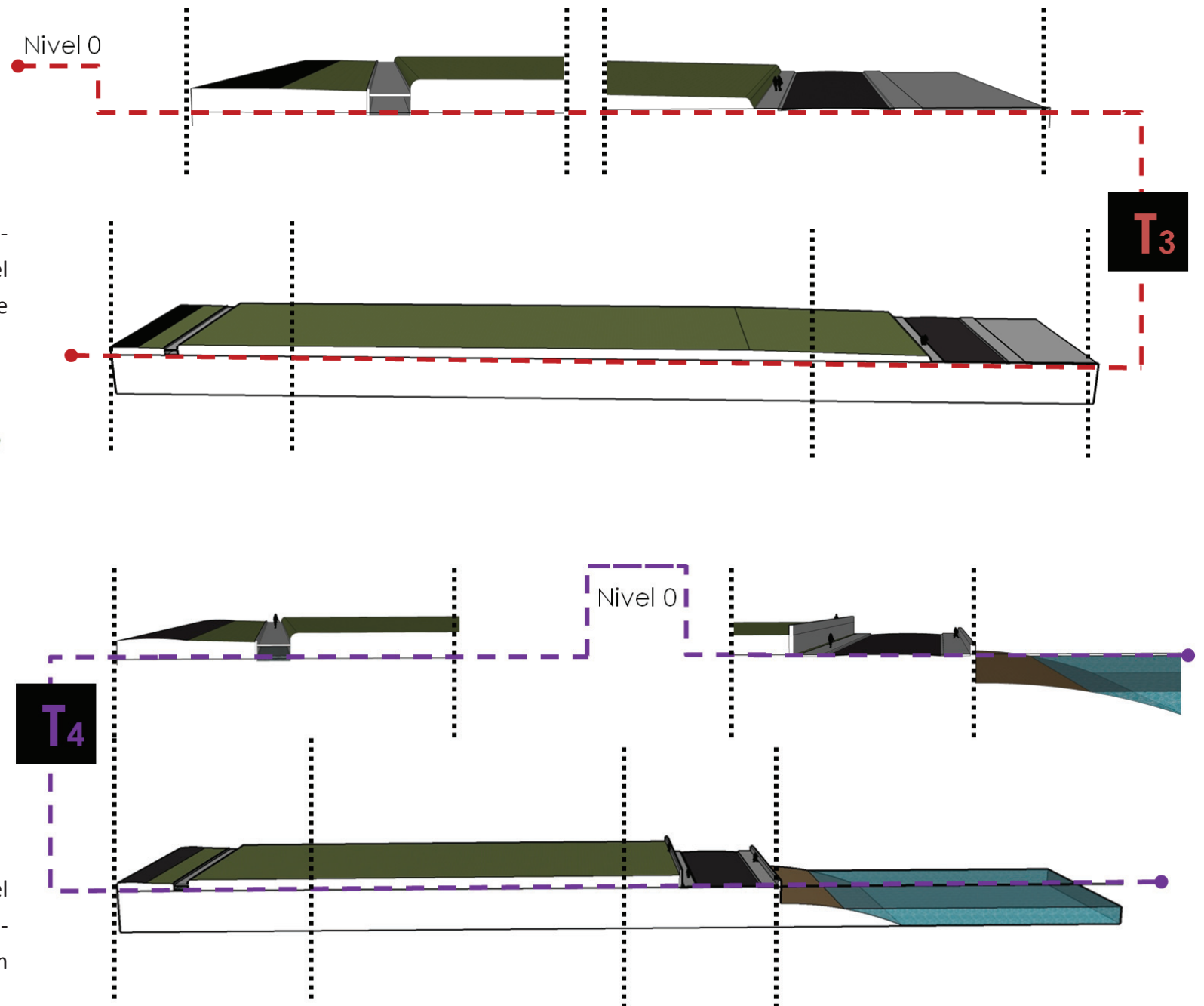
Longitud Aproximada: 65m

Dirección: Noroeste - Sureste

Pendiente: Casi 0%

Observaciones:

En el extremo noroeste la diferencia de altura entre el terreno y la acera pública es de 0.3, mientras que al sureste, el nivel de suelo del terreno se encuentra 1.5m sobre el nivel de la acera.



Clima

MES	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
T máx.	29.8	30.0	30.9	30.9	31.9	31.0	29.8	31.1	31.2	30.7	29.9	29.2	
T mín.	20.4	20.2	21.0	21.9	23.1	25.0	22.3	22.2	22.4	22.0	21.7	21.2	
T máx. - T mín.	9.4	9.8	9.9	9.0	8.8	8.0	7.5	8.9	8.8	8.7	8.2	8.0	
HORA	S	TEMPERATURA											
1	0.08	21.2	21.0	21.8	22.6	23.8	23.6	22.9	23.0	23.0	22.8	22.4	21.8
2	0.05	20.9	20.7	21.5	22.3	23.5	23.4	22.7	22.7	22.8	22.6	22.1	21.6
3	0.03	20.7	20.5	21.3	22.1	23.3	23.2	22.5	22.6	22.6	22.3	21.9	21.4
4	0.02	20.5	20.3	21.1	22.0	23.2	25.1	22.4	22.4	22.5	22.1	21.8	21.3
5	0	20.4	20.2	21.0	21.9	23.1	23.0	22.3	22.2	22.4	22.0	21.7	21.2
6	0.05	20.9	20.1	21.5	22.3	23.5	23.4	22.7	22.7	22.8	22.6	22.1	21.6
7	0.23	22.6	22.5	23.3	24.0	25.1	24.3	24.0	24.3	24.4	24.0	25.6	23.0
8	0.58	25.9	25.9	26.7	27.1	28.2	27.6	26.7	27.5	27.5	27.0	26.5	25.8
9	0.78	27.7	27.9	28.7	28.9	30.1	29.2	28.1	29.1	29.3	28.8	28.1	27.4
10	0.88	28.7	28.9	29.7	29.8	30.8	30.0	28.9	30.6	30.1	29.7	28.9	28.1
11	0.96	29.4	29.7	30.5	30.5	31.5	30.7	29.5	30.7	30.8	30.4	29.5	29.0
12	0.98	29.6	29.9	30.7	30.7	31.7	30.8	29.7	31.0	31.0	30.5	29.7	29.1
13	1	29.8	30.0	30.9	30.9	31.9	31.0	29.8	31.1	31.2	30.7	29.9	29.2
14	0.97	29.6	29.8	30.6	30.6	31.6	30.7	29.6	30.8	31.0	30.4	29.7	29.0
15	0.93	29.1	29.4	30.2	30.3	31.3	30.4	29.3	30.5	30.6	30.1	29.3	28.6
16	0.83	28.2	28.4	29.2	29.4	30.4	29.6	28.5	29.6	29.7	29.2	28.5	27.8
17	0.73	27.1	27.4	28.2	28.5	29.5	28.8	21.8	28.7	28.8	28.4	27.6	27.0
18	0.52	25.3	26.3	26.1	26.6	27.2	27.2	26.2	26.8	27.0	26.5	26.0	25.4
19	0.36	23.8	23.8	29.6	25.1	26.8	25.9	25.0	25.4	25.6	25.1	24.1	24.1
20	0.28	23.0	25.0	23.8	24.4	25.6	25.2	24.4	24.7	29.9	24.4	24.0	25.4
21	0.23	22.6	22.5	23.3	24.0	25.1	24.8	24.0	24.3	24.9	24.0	23.6	23.0
22	0.18	22.1	22.0	22.8	23.5	24.6	24.4	25.7	23.8	24.0	23.6	23.5	22.6
23	0.14	21.7	21.6	22.4	23.2	29.3	24.1	23.4	23.4	23.6	23.2	22.3	22.3
24	0.11	21.4	21.3	22.1	22.9	24.1	23.9	23.1	23.3	23.9	23.0	22.6	22.1

Cuadro 1.

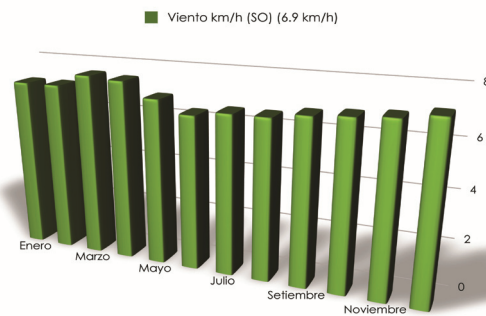


Gráfico 3.1. Velocidad de Vientos Predominantes.

El viento incide con una menor velocidad entre las 1 y 10, y las 20 y 24 horas desde el noroeste, oeste, el sur y predominantemente desde el suroeste. Por otro lado, entre las 10 y 20 horas, incide desde el norte, noreste, este y sureste con mayor velocidad.

La temperatura promedio, varía entre los 22 y 28 grados a lo largo del año, la cual se percibe como mayor debido a la humedad relativa, que nunca es menor al 70%.

Estas condiciones indican que la ventilación adecuada de los espacios es la principal estrategia para aliviar la sensación de “bochorno” característica de la región. Dicha estrategia debe complementarse con evitar la radiación solar, y el calor que trae consigo.

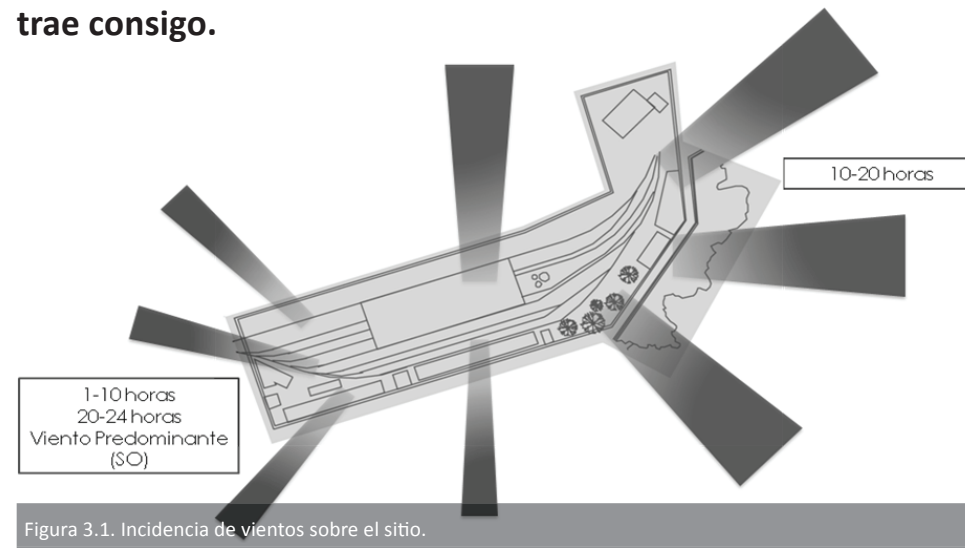


Figura 3.1. Incidencia de vientos sobre el sitio.

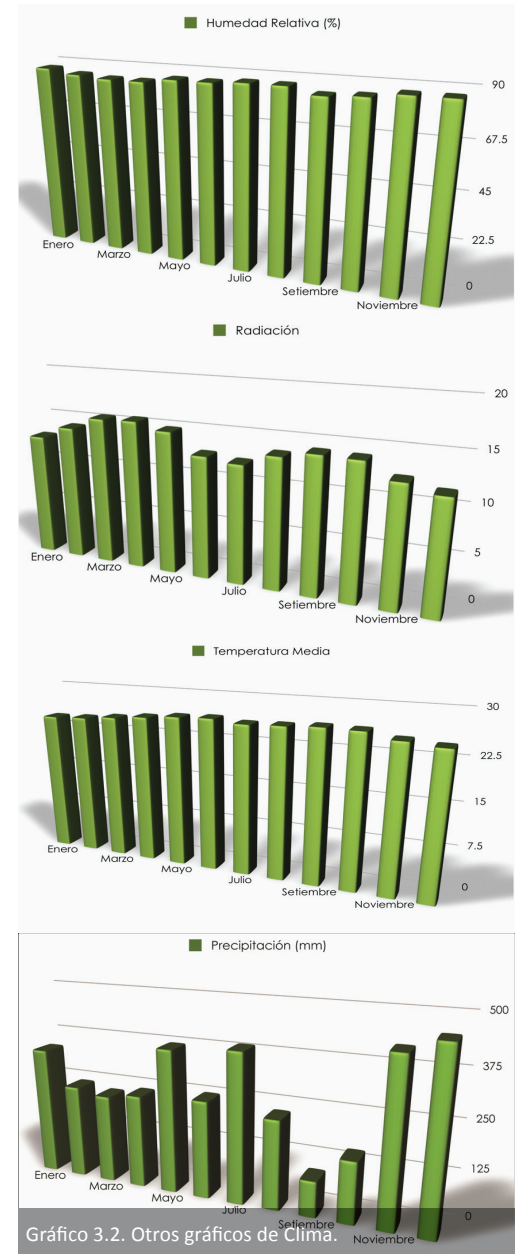









Gráfico 3.2. Otros gráficos de Clima.

Vegetación

El siguiente cuadro resume la vegetación existente encontrada en el sitio y sus alrededores.

Especie	Imagen Especie	Características Físicas	Entorno
Almendro de playa		Árbol que alcanza hasta 15 m de alto, originario del este de la India, pero se distribuye en los trópicos ya que sus semillas viajan por medio de la corriente marina. Crece relativamente rápido y produce un fruto apetecido por la fauna silvestre.	Árbol de sombra debido a su ramificación. En climas calientes es vital para refrescar el ambiente y descansar bajo su sombra.
Cocotero		Palma que alcanza hasta 30 m de alto, se ha diseminado a lo largo del trópico a través de las corrientes marinas.	Es ideal para zonas bajas, húmedas y calientes. Por su altura no es ideal para producir sombra. Es común en la zona de Limón.
Laurel de la India		Árbol que alcanza hasta 20 m de alto, muy ramificado y de copa amplia. Se desarrolla en tanto en zonas secas como húmedas. Su ritmo de crecimiento es rápido.	Es empleado en arboricultura urbana. Se utiliza en jardines amplios, parques, plazas, calles y avenidas. No se recomienda en cercanías de carreteras o construcciones porque su sistema radical es superficial y agresivo. Genera sombra y confort.
Palmera Múltiple		Palma de tallos múltiples, amarillos y curvos, que alcanza hasta los 8 m de alto. Hojas de forma arqueada, muy característica con segmentos largos y delgados. Sus frutos son apetecidos por algunas especies de aves.	Se puede cultivar en jardines, zonas verdes, parques y orillas de carretera.
Palmera Negra		Palma que alcanza hasta los 15 m de alto, de tronco gris y madera negra muy dura. Hojas con gran atractivo por su apariencia plumosa.	Se pueden sembrar a pleno sol, en parques, jardines, avenidas y en general zonas verdes.
Palmera Navideña		Palma ornamental de tallo único, que alcanza hasta los 8 m de alto. Se reproduce fácilmente por semillas. Hojas verdes de gran belleza y su forma curva las hace más atractivas.	Por su tamaño, puede llegar a cultivarse en múltiples lugares como aceras, redomas, parques y jardines medianos y grandes.
Palo de Velas		Árbol pequeño que alcanza hasta los 8 m de alto, proveniente de Panamá. Flores tiene forma de campana y son de color verde amarillento y se desarrollan en grupos en el tronco.	Especie ideal para zonas bajas de climas húmedos a muy húmedos. Genera sombra y confort a su alrededor.

Estrategias Pasivas

<p>Según el arquitecto Jerry Germer, en su libro, Estrategias pasivas para Costa Rica: Una Aplicación Regional del Diseño Bioclimático.</p>	<h3>Zona 1</h3>		
	<p>Localización: Planicies de las costas Atlántica y Pacífica y norte 0-900 msnm</p> <p>Características:</p> <ul style="list-style-type: none"> - TPA: 22-28 °C - Humedad Relativa: >70% 	<p>Necesidades Generales: Enfriamiento la mayor parte del tiempo/ Evitar la ganancia de calor. Ventilación constante para aliviar los efectos de la alta temperatura y humedad.</p>	
	<h4>PLANIFICACIÓN (EDIFICIOS)</h4>	<h4>ARQUITECTURA DE PAISAJE</h4>	<h4>CONSTRUCCIÓN</h4>
	<p>Abiertos y espaciados para proveer exposición máxima al viento</p>	<p>plantas bajas para minimizar el reflejo del sol en la tierra</p>	<p>Planta: Largo y estrecho, ¼ de profundidad para promover la ventilación cruzada. Minimizar divisiones internas usando mallas y cedazo permeables al aire donde sea posible.</p>
	<p>Orientación: captar el viento y minimizar la penetración del sol</p>	<p>Árboles de copa alta para sombra, sobre todo al este y oeste para bloquear el sol temprano en la mañana y tarde por la noche</p>	<p>Sección: donde sea posible, subir los pisos para mejorar la exposición del aire.</p>
		<p>Evitar el uso de arbustos y enredaderas cerca de ventanas usadas para ventilación</p>	<p>Techo: sistema de techo liviano y resistente al calor (R = 0.49) con ático ventilado. Pendiente para desagüe pluvial.</p> <p>Paredes: Livianas y resistentes al calor (R = 0.45) y de color claro y sombreadas.</p> <p>Aberturas: ventanas q abren completamente para maximizar la ventilación cruzada. Minimizar interferencias de cortinas, cedazo, árboles o arbustos. Proveer sombra completa en horas indicadas.</p>

Estrategias Pasivas en la Arquitectura Victoriana Caribeña

- Utilización de pilotes de concreto para solventar los problemas de humedad del suelo.
- Utilización de buhardillas o ventanas en la cubierta de la edificación para ventilar la cubierta.
- Corredores exteriores o galerías que dan sombra y generan espacios exteriores para socializar.
- Utilización de petatillo o celosía de madera, las cuales hacen de transición entre las paredes y la cubierta, permitiendo la ventilación cruzada.
- Manejo de la doble altura en el interior de las edificaciones, especialmente en las construcciones comerciales o administrativas, ayuda a mantener el aire caliente por encima de la zona de confort.
- Utilización de aleros que en algunos casos aparecen separados de la cubierta a manera de antealeros, esto permite la protección tanto de la lluvia como de la incidencia de los rayos del sol.

- Decoración en la fachada con madera calada describiendo motivos muy variados, los cuales funcionan en ocasiones para tamizar la luz y cortar el viento.
- Monitor para iluminación y ventilación cenital.
- Puertas y ventanas con mosquitero o cierres en persiana permiten controlar la ventilación.

- Puertas con ventana superior como elemento decorativo y de ventilación.
- Utilización del corredor exterior o galería, como espacio social de la edificación, lo cual permite disfrutar de espacios con ventilación constante.



Figura 3.2. Estrategias Pasivas en la Arquitectura Victoriana Caribeña.

Afecciones por Clima Detectadas en Algunas Edificaciones de la Ciudad de Limón

Al observar las edificaciones cercanas al sitio se puede identificar principalmente dos tipos de afecciones, ambas producto de la humedad, pero en diferentes segmentos de las edificaciones.

El primer tipo se presenta en la parte inferior de las edificaciones, principalmente cuando estas están en contacto directo con el suelo, lo que provoca la formación de hongos y por lo tanto descascamiento de la pintura, ennegrecimiento y degradación de los materiales, como se observa en las siguientes imágenes.

Del mismo modo también se observa como los usuarios han optado por diferentes técnicas para contrarrestar estas afecciones. Entre las soluciones más comunes se utiliza algún tipo de enchape (cerámica, piedra, etc.), el

cuál tiene la función de disimular las manchas por humedad y evitar el descascamiento de la pintura; además de ser generalmente superficies lavables, lo que permite mantener las paredes con buen aspecto. Sin embargo esto implica una opción para disminuir o contrarrestar el problema de aspecto, pero no para solucionar el problema de la humedad sobre las edificaciones.

El segundo tipo de afecciones se encuentra en la parte superior de los edificios, principalmente ante la ausencia de aleros o la presencia de aleros cortos, así como la poca inclinación de los mismos. Los problemas se presentan principalmente en elementos de concreto y acero (por la formación de hongos sobre el concreto y por la oxidación del acero.) Las paredes sin protección de la lluvia, precintas vertical y/u horizontalmente planas,

son las que presentan mayores evidencias de las afecciones descritas.

Se puede decir entonces que los principales problemas que presentan las edificaciones están relacionados al manejo de la humedad, ya sea por contacto directo con el agua de lluvia o por la absorción de la humedad proveniente del suelo. Esto sumado a la salinidad presente en la brisa marina, aumenta la facilidad con la que estructuras de acero se oxidan.



Figura 3.3. Afecciones Climáticas Detectadas en algunas Edificaciones de la Ciudad de Limón.

Presiones sobre el Desarrollo

GRANDES INVERSIONES

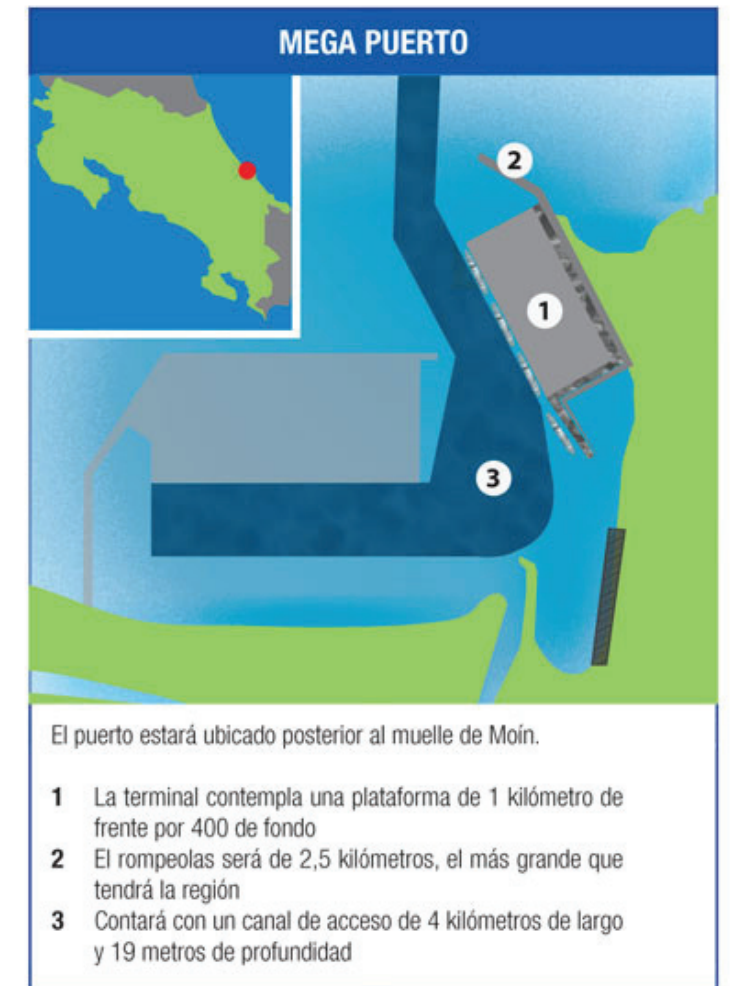
Plan Limón Ciudad Puerto

El mismo es un proyecto de Estado que tiene como objetivo: *“Potenciar el desarrollo directo de la ciudad de Limón, e indirecto del Caribe de Costa Rica, mediante la creación de sinergias entre la ciudad revitalizada, urbana y económicamente, y el puerto, moderno y eficiente, para que generen juntos servicios, empleo e inversiones, en beneficio de la calidad de vida de los y las caribeñas”.*

Ante tal propósito se definen cuatro componentes de los cuales el primero corresponde a la revitalización urbana y para ello se establecieron roles y objetivos a diferentes entidades gubernamentales. Entre ellas se encuentra la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente del Caribe (JAPDEVA) la cual tiene a cargo algunos de los componentes del proyecto, entre ellos la Rehabilitación de las Patios de Incofer, en el cual debe programarse la nueva estación del ferrocarril en conjunto con un centro de cultura para la ciudad. Además, le corresponde al Instituto Costarricense de Ferrocarriles, el mejoramiento de la red ferroviaria de la zona y la reapertura del servicio de tren.

Es importante tomar en cuenta que en el componente de revitalización de la ciudad, se pretende la creación de una red de vías peatonales y el rescate de una serie de elementos urbanos de importancia como el Mercado, la Casa de la Cultura, entre otros.

También se planea la construcción de un nuevo muelle en Moín, que pretende absorber el tráfico portuario del Puerto Limón y aumentar el del Complejo Portuario Limón-Moín, por lo que este quedaría para uso exclusivo de cruceros y otras embarcaciones turísticas. Aunque esta iniciativa no es exactamente parte del Limón Ciudad Puerto, es parte de un conjunto de inversiones que se pretenden hacer para potenciar el desarrollo de esta región. Este proyecto aún se encuentra en etapa de negociación pues se han presentado conflictos entre las pretensiones políticas y el Sindicato de Trabajadores de Japdeva, por lo que los pormenores del proyecto no pueden ser aún conocidos.



El futuro de Limón

Algunas de las principales metas del proyecto financiado por el Banco Mundial.

► Cifras en millones de dólares

1 Patios del Incofer
Costo:
\$13,9

2 Ejes peatonales
Costo:
\$1,5

3 Casa de la Cultura
Costo:
\$0,52

4 Edificio municipal
Costo:
\$1,74

5 Edificio de Correos
Costo:
\$2,6



Otras obras



Alcantarillado

Para complementar el trabajo iniciado por el AyA, se llevará al 100% de cobertura del alcantarillado.

Costo:

\$20,5



Tren urbano

Valoran la creación de un servicio interurbano de tren en la ciudad con comunicación a Moín.

FUENTE | Proyecto Limón Ciudad Puerto, INEC y Sistemas de Información Geográfica GN.

TURISMO

Información Relacionada a la Actividad Turística en la zona

Perfil del Turista - General

La principal fuente de personas que escogen a Costa Rica como destino es de origen intrarregional, con una mayor participación estadounidense. Los porcentajes de variación anual de la zona norteamericana son mayores a los de la Europa y alrededores siendo estas de 10% y 6.2% respectivamente.

El mercado centroamericano y sus variaciones en ingresos al país estarían relacionados con aspectos migratorios (por la vía terrestre) más que de índole turística.

Según los números que se obtienen para el periodo de 1997 al año 2006 se coloca a Estados Unidos de América como principal fuente de ingresos de turistas al país y a Europa en un segundo lugar.

Características de la demanda

Estas características van a depender del estilo de vida del turista, el país de origen e inclusive la forma de llegar al país. En promedio un 76.4% de los visitantes entran al país por los aeropuertos y un 23.4% lo hacen por vía terrestre.

Costa Rica es un destino de vacaciones, placer y ocio en donde el 67% del total de los turistas llegan al país por este motivo, esto gracias a la gran variedad de actividades que el país ofrece, a pesar de que el turismo tradicional de sol y playa ocupa el primer puesto en interés, actividades asociadas al ecoturismo está tomando fuerza, además del surgimiento de nuevas posibilidades de recreación

como el denominado bienestar (masajes, relajación). La forma más usual de visita es la modalidad independiente, aproximadamente el 42.5%, sin la mediación de una agencia de turismo, los turistas por medio de internet, teléfono o fax organizan su visita. El 22.8% organiza su estadía y estando en territorio nacional. Y el 20.4% realiza su visita por medio de una agencia de viaje. La estadía promedio para el país es de entre 11 y 13 días, aunque la corriente que se venido desarrollando en los últimos años es de estadías más pequeñas con una mayor frecuencia.

A continuación se establece un perfil de turista estadounidense ya que este es el más frecuente en visitas al país.

Cuadro 3. País y/o Región de Procedencia de los Visitantes que ingresaron a Costa Rica entre 1997 y 2006

Fuente: Anuarios Estadísticos, ICT

País y/o región	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Gran total	811	943	1,032	1,088	1,131	1,113	1,238	1,453	1,679	1,725
América del Norte	348	420	470	516	519	509	612	755	895	886
Canadá	37	42	46	53	53	49	55	74	87	88
Estados Unidos	285	347	393	430	429	422	511	634	758	731
México	25	30	32	33	37	38	46	47	50	56
Centroamérica	247	294	311	286	320	321	312	359	415	478
Caribe	8	9	9	9	9	9	10	12	12	12
América del Sur	59	69	73	96	104	89	84	87	88	91
Europa	127	127	141	151	151	158	192	208	233	235
Otras zonas	23	24	27	29	29	28	29	32	35	34

En general se puede mencionar que se trata de adultos jóvenes y adultos con altos niveles de educación y de ingresos monetarios, el 67% son graduados universitarios, que podrían situarse en clase media y alta en su país de origen, en donde el 61.3% se sitúa entre las edades de 35 y 64 años con ingresos superiores a \$75,000 anuales.

Según el cuadro 4, el crecimiento de los últimos años que se ha dado en las actividades de índole educativa orientadas a experimentar otras culturas, además del de las actividades al aire libre y de ecoturismo. Esto dado que cerca de 90% de turistas consideran importante el tiempo para experimentar y compartir con otras culturas, probar cosas nuevas y divertirse.

Cuadro 4. Tipo de Viaje Preferido según período bianual

Fuente: Anuarios Estadísticos, ICT

Tipo de viaje preferido	1999-2000	2001-2002	2003-2004	2005-2006
Visitar lugares de interés de un destino ⁽¹⁾	70.3	69.3	70.6	
Viaje educativo orientado a experimentar diferentes culturas y tradiciones ⁽¹⁾	69.4	65.4	72.3	
Sol y playa ⁽¹⁾	64.5	61.9	58.4	
Crucero oceánico ⁽¹⁾	64.7	66.3	58.9	
Viaje de actividades al aire libre (rafting, bicicleta, montañismo) ⁽¹⁾	37.3	38.5	40.7	
Ecoturismo	54.6	55.9	59.6	44.8
Bienestar (spa, relajación, mejoramiento de su condición física, etc.)	-	33.2	38.5	16.9
Viaje de interés o hobby especial (teatro, jardines, música, vino, etc.)	-	-	45.8	-
Viaje de servicio voluntario a una comunidad	-	-	-	15.8
Vacación "Elderhostel" (tercera edad)	-	-	-	15.3
Viaje en jet privado	-	-	-	10.9

(1) En el estudio 2005-2006 no se incluyeron esas categorías

Cruceros:

Perfil del turista que viene en crucero a Puerto Limón

Las características demográficas de estos turistas son: el 71,6% son residentes en Estados Unidos, mientras que el 8,8% son residentes de Gran Bretaña, otros países de residencia no superan el 2,0% individualmente. El 64,6% de los entrevistados que llegaron por Puerto Limón visitó Costa Rica por primera vez. De aquellos que han visitado Costa Rica en el pasado, el promedio de veces que han venido anteriormente es de 3,17 veces para los turistas que llegaron al Puerto de Limón. El 36,3% de los turistas que desembarcaron por Limón viaja con su pareja, mientras que el 24,4% lo hace solo con los amigos, un 17,0% viaja con la familia y con un 13,7% con amigos y familiares. En general, los turistas que llegan por medio de cruceros al país tienen escolaridad alta, dado que el 58,6% de los que llegaron por Limón han alcanzado la universidad. (Tomado del Informe de Cruceros II semestre 2009, ICT)

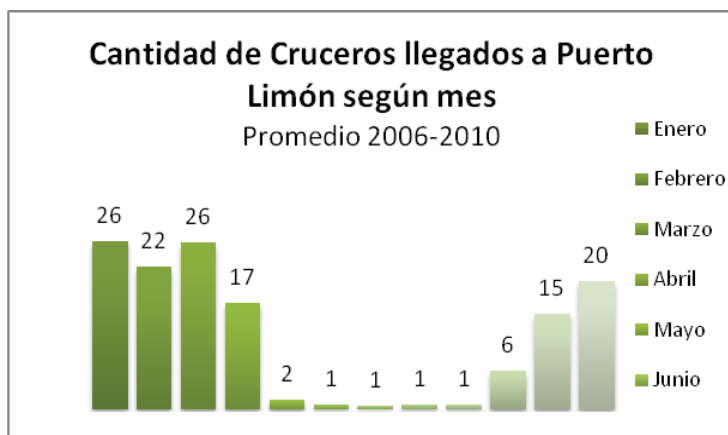


Gráfico 3.3.

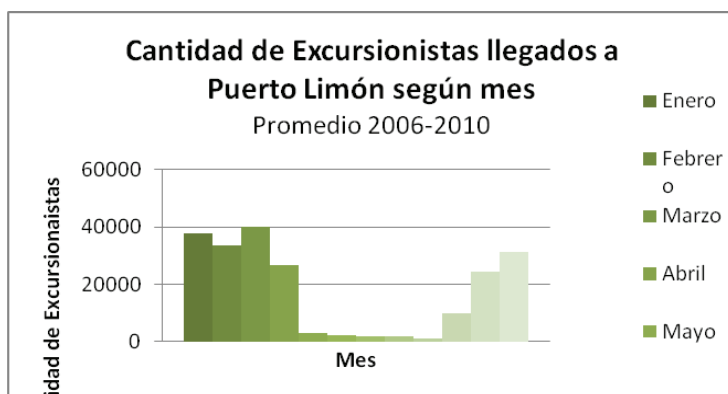


Gráfico 3.4.

Cantidad de cruceros y excursionistas en promedio para Puerto Limón

Como se observa en los gráficos, la mayor cantidad de cruceros se presenta en los meses de noviembre a abril (ordenados de acuerdo a la temporada de cruceros que va de agosto a julio), donde se puede observar que visitan el puerto de 15 a 26 cruceros por mes, lo que significa la llegada de 24000 a casi 38000 personas por mes. Esto debido principalmente a las condiciones del clima más favorables durante este lapso de tiempo, en contraposición con los meses de mayo a octubre, cuando transcurre la temporada de huracanes, que se cuenta con la visita de 1 o 2 cruceros en promedio, a excepción de octubre cuando las condiciones climáticas en el caribe han mejorado. En este lapso se contabiliza la llegada de 1300 a casi 10000 turistas por mes.

De esta manera se puede ver como en los meses de noviembre a abril, la actividad de cruceros puede representar un aumento considerable de la actividad comercial y de demanda de servicios en la zona donde en promedio se reciben 1300 turistas diariamente, en comparación con los meses de mayo a setiembre donde la llegada de cruceros es mínima y una cantidad similar de turistas (alrededor de 1500 en promedio) llegan a la zona tan solo una vez al mes, a excepción de mayo cuando ocurre en dos ocasiones. El mes de octubre presenta condiciones

Cuadro 5. Llegada de Cruceros y Excursionistas a Puerto Limón Promedio de 2006-2009

MES	Llegada de Cruceros y Excursionistas a Puerto Limón Promedio de 2006-2009	
	CARIBE (Puerto Limón)	
	Cruceros	Excursionistas
Total	135	213606
Enero	26	37901
Febrero	22	33524
Marzo	26	39879
Abril	17	26656
Mayo	2	2951
Junio	1	2168
Julio	1	1690
Agosto	1	2070
Septiembre	1	1301
Octubre	6	9830
Noviembre	15	24380
Diciembre	20	31258
PROMEDIO DE EXCURSIONISTAS X CRUCERO		
		1582
FUENTE: Departamento de Estadística, ICT.		

particulares debido a que aproximadamente 6 días al mes contaría con la presencia de alrededor de 1600 visitantes.

Promedio de turistas por crucero y aspectos de interés

Va de los mil a los dos mil turistas por crucero. Se expone a continuación, según las estadísticas, qué tipo de actividades realizan, cuales lugares visitan, en qué gastan la plata, la cantidad de dinero que gastan en promedio.

En el caso de Puerto Limón, un 34,8% de los turistas visitaron sitios por cuenta propia sin la intermediación de agencias de viajes ya sea locales o del mismo crucero. Los lugares visitados por cuenta propia que destacan fueron la ciudad de Limón (32,4%), la playa Bonita (21,6%), el mercado (20,1%) principalmente. Se puede suponer entonces que alrededor de una tercera parte, alrededor de 500 personas por crucero de los turistas deciden visitar sitios por cuenta propia.

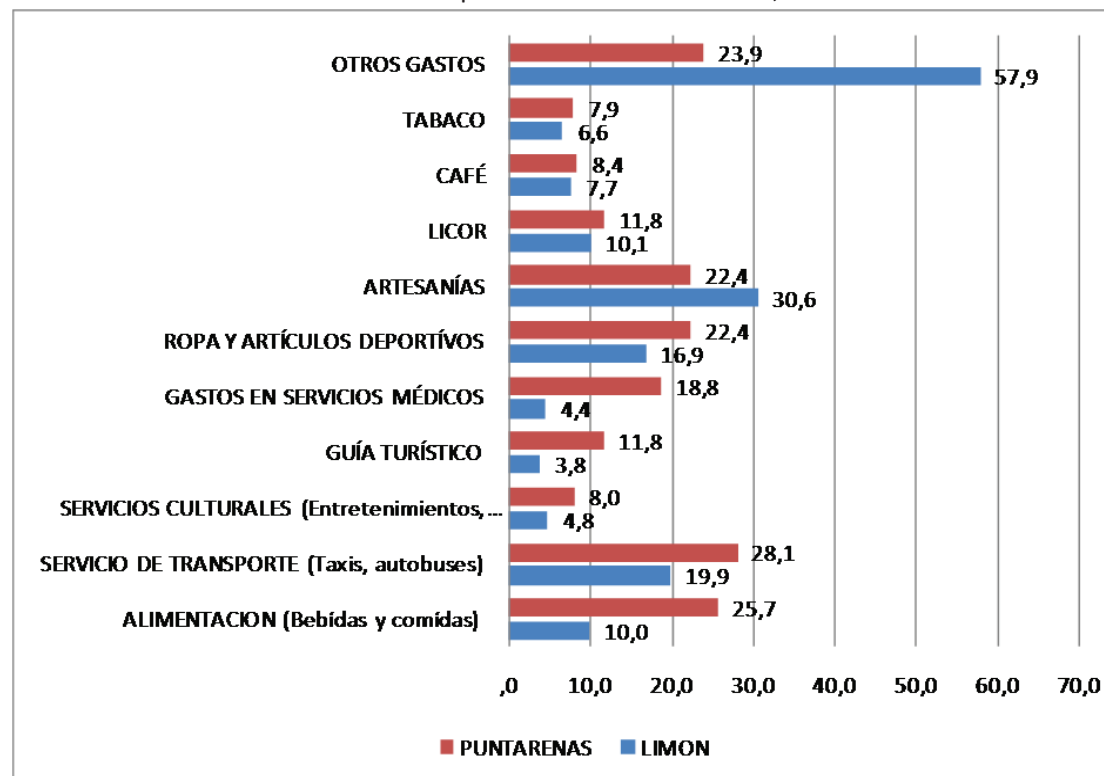
Aspectos de mayor disfrute: Entre los aspectos que más disfrutaban los turistas se destacan con un 34,1% la gente, un 14,5% expresa que todo le gustó, los tours en un 11,0% y las playas entre otras. Como se puede ver la mayor cantidad de personas menciona “la gente” como lo más disfrutado en su visita, por encima de lo que se podría pensar como las playas y atractivos ecoturísticos.

Satisfacción: El 96.1% de los turistas señalaron estar satisfechos o muy satisfechos con las facilidades que le brinda el Puerto de Limón, de estos solamente el 31,3% manifestó estar muy satisfecho, el 64,9% indicó estar satisfecho.

Gastos: El 96,9% de los entrevistados que llegaron al Puerto de Limón señaló que sí realizó gastos, el gasto medio fue de \$103,97 y el número de personas incluidas fue de 2,26. Para el caso de Limón el gasto adicional promedio por persona es de \$51,37. El gasto en **artesanías, servicio de transporte y compra de ropa y artículos deportivos** son los que destacan con montos más altos.

Gráfico 3.5. Gasto Promedio Durante Estadía de Visitantes por Rubro Puerto Limón y Puerto Puntarenas (gastado en Costa Rica) II semestre de 2009

FUENTE: Departamento de Estadística, ICT



Cantidad de horas que permanecen los cruceros en Limón

El promedio de horas que permanecen los turistas fuera del crucero es de 4,42, no obstante, hay turistas que permanecen cinco horas o más (46,6%).

Modelo de desarrollo Turístico planteado por el ICT

Interés por adoptar un modelo de oferta, pretendiendo q se venga a conocer el país y sus características, sin pretender crear condiciones artificiales para satisfacer la demanda.

Plan de Desarrollo y Uso de la Tierra a nivel Regional: Caribe Norte

Se identifican los siguientes productos dentro de la estrategia de la propuesta de desarrollo:

1. Producto Cultura:

Se desarrollará basado en la explotación y uso de las diferentes expresiones de la cultura caribeña, como son la arquitectura, gastronomía, las artesanías y las formas de vida; resaltando el componente histórico y étnico; y finalmente aspectos de la cultura contemporánea asociados a la actividad bananera (agroturismo).

2. Producto Naturaleza-Ecoturismo:

Sera el principal producto a desarrollar dadas las características de la unidad con los sectores fuera de la ZMT, tiene potencial para desarrollar tanto actividades de Naturaleza Fuerte (caminatas, observaciones de flora y fauna, safaris...) como de Naturaleza Suave (descanso, observación pasiva de flora y fauna)

3. Producto Sol-Playa-Mar:

Constituye un producto complementario cuyo mayor potencial de desarrollo se concentra al sur de esta unidad en el sector de 12 millas, donde además de la existencia de playas se tiene acceso por vía terrestre de forma paralela a la costa y terrenos inmediatamente posteriores a la ZMT para desarrollos de media escala.

Es fundamental integrar el desarrollo de este sector con la reactivación del uso de la línea del ferrocarril como un medio atractivo de transporte que además tiene el potencial de ligar en forma directa a la costa con las comunidades fuera de la ZMT. De igual manera, la cercanía de la ciudad de Limón y sus elementos culturales, así como el acceso a cruceros.

Centro Turístico Limón-Moín:

Se considera la ciudad de Limón un centro que integra el Caribe Norte con el Caribe Sur, por su posición estratégica y constituirse en un nodo de las comunicaciones terrestres, aéreas y acuáticas. En ese centro se integran TAN, TAP, MIX y otras de carácter turístico, con aquellas típicamente urbanas y portuarias previstas.

(TAN= área de núcleo para atracciones turísticas, TAP= área planificada para el desarrollo turístico, MIX= área mixta para turismo y comunidad)

- Funciones Turísticas

Base principal de planta y comunicaciones.

Base principal de cruceros.

Base principal para facilidades comunitarias, comerciales y portuarias.

- Productos Turísticos

Cultura

Sol-playa-mar

Amenidades

Diversión Nocturna

- Desarrollo de Instalaciones

Hoteles de escala media, dentro y fuera de la Zona Marítimo Terrestre.

Facilidades para cruceros.

Rescate arquitectónico.

Áreas recreativas.

Mejoras al aeropuerto.

- Proyectos en Centros de Turismo (acciones prioritarias)

Revisar y actualizar el Plan Regulador de la Ciudad de Limón. Se propone que la actualización considere:

o Reordenar el área costera para formar un centro de atracciones turísticas, de modo que se asegure espacio para hoteles pequeños y de tamaño medio.

o Reordenar las áreas para comercio, residenciales y facilidades turísticas.

o Identificar, proteger y mejorar las áreas de interés arquitectónicos para convertirlas en atractivos turísticos.

- Atractivos Turísticos

o Museos y manifestaciones Culturales

Casa de la Cultura

Tajamar

Museo Etnohistórico

Centro de la Cultura y Comercio del Caribe

Kiosco del Parque Vargas

Edificio de Correos

o Folklore

Música Afrocaribeña

Comida Afrocaribeña

Cultura Afrocaribeña

Ciudad de Limón

Puerto de Limón

o Acontecimientos Programados

Mercado de Artesanía

Carnavales de Limón

Torneos de Surf

Carrera Desafío Limón Caribe

Unidad de Planeamiento del ICT (Caribe Norte)

Esta unidad comprende la Costa Caribe desde la desembocadura del río San Juan (por el norte), hasta la desembocadura del río Banano (por el sur), integrando a la ciudad de Limón, la cual asume un rol del centro de estadía, distribución y excursión que afecta directamente la unidad Caribe Norte siendo el punto de partida regional de aprovisionamiento de un porcentaje importante.

Tanto la imagen como los principales atractivos de este corredor son de tipo natural, integrando elementos diferenciales pero complementarios, como lo son el sistema fluvial de transporte y comunicación que constituyen los canales, las zonas protegidas (parque nacionales y refugios de vida silvestre), la pesca deportiva y los sitios de observación de flora y fauna; como es el caso de Tortuguero.

El desarrollo de esta zona es bastante puntual, concentrándose en la ciudad de Limón, en menor medida en Tortuguero, Barra del Colorado, Matina, Parismina, mantiene además una relación importante (incluso como punto de ingreso) con comunidades tierra adentro.

Factores o Recursos:

- Naturales: bosques, ríos, flora y fauna

Parque Nacional Tortuguero, Refugio de Vida Silvestre Corredor Fronterizo, Refugio Nacional de Vida Silvestre Barra del Colorado. (Región Caribe Norte)

- Humanos: recursos humanos, herencia cultural

o Herencia Cultural

Las unidades Caribe Norte y Caribe Sur presentan una sociedad pluri cultural y multiétnica tales como indígenas, afro caribeña, blancos, chinos, entre otros, con diferentes expresiones de cultura, arquitectura, gastronomía, artesanía y formas de vida, resaltando el componente histórico y étnico, incorporando aspectos de la cultura contemporánea asociados principalmente a la actividad bananera.

El español es el idioma oficial y se practican otras lenguas como el inglés caribeño o mekatelyu por gran parte de la población afro descendiente, e indígena, el Bribri y el Cabécar hacia el interior de la región.

o Agropecuario

El cultivo del banano es el principal, por consiguiente está presente en las dos regiones. Aparte del banano, la

composición de la producción agrícola es de varios cultivos de muy poco valor agregado, lo que provoca poca demanda de mano de obra no calificada y de baja remuneración, por consiguiente se puede indicar que en la Unidad Caribe Norte se localizan otros cultivos tales como ñame, banano dátil, arroz, palma, piña, cacao y palmito. Predomina en los cantones de Limón y Talamanca el cacao y el banano criollo.

o Productos no Tradicionales

Flores y follajes que son concentrados en la Zona Norte

o Gastronomía

Una de las características importantes de las Unidades Caribe Norte y Sur es su gastronomía, la que destaca del resto del país por su influencia afro-caribeña, además de la preparación y el tipo de ingredientes que se utilizan tales como coco, aceite de coco, jengibre, entre otros. Platillo como el rice and beans, pan bon, patty, rondon, etc.

o Fiestas Populares y otras celebraciones

o Templos y museos

Es la Unidad Caribe Norte la que concentra sitios más destacados, se puede mencionar La Catedral de Limón,

ubicada en el cantón central.

En lo que respecta a museos y otros sitios de interés cultural se destaca: El Museo Regional de la Provincia de Limón, la etnohistoria es su principal temática. Este museo presenta la riqueza cultural de los grupos étnicos como el afro-limonense, el chino y los mestizos principalmente. Cuenta con una sala de exhibiciones temporales y una sala multiuso. Está ubicado en un edificio patrimonial construido a inicios del siglo XX, durante el auge del ferrocarril y la producción del banano de Costa Rica.

o Artesanía

Sobresale el Mercado de Artesanía, ubicado frente a la Terminal de Cruceros de Japdeva y el Centro de Cultura y Comercios del Caribe, donde se expone artesanía netamente limonense, además de algunos grupos en Tortuguero y Pococí, ubicados en la Unidad Caribe Norte.

- De Capital: inversión pública, fomento, inversión privada

Inversión en Atractivos Artificiales

En el plano privado se evidencia una inversión aplicada al desarrollo de atractivos y productos más de corte

artificial aprovechando tanto recursos naturales como humanos, que complementan la actividad turística de la región. Esto genera un complemento para la actividad turística de la región.

Atractores

- Atractores Naturales
- Atractores Culturales

Se definen como hechos del legado histórico, acontecimientos o estilos de vida de la población local que hayan sido puestos en valor mediante eventos específicos que puedan ser utilizados en el contexto turístico.

El primer grupo de atractores culturales se relacionan con la historia de la aparición del monocultivo del banana, en 1871 se inicio la construcción de una vía férrea y un puerto de la Costa Atlántica para trasportarlo a Europa. Se debe resaltar el cultivo del cacao y el proceso de producción, que creó un tipo de vida alrededor del cultivo.

El segundo grupo de atractores está relacionado con la artesanía, se focalizan dos sectores, Talamanca y Limón centro, donde se localiza el Mercado de Artesanía, que funciona como un destino de compras para los visitan-

tes de los cruceros y el mercado del artesano limonense, en el que su objetivo es el rescate de la artesanía limonense.

El tercer grupo se relaciona con las fiestas y celebraciones y destacan el Día del Negro (agosto y Carnavales de Limón (Octubre) diseñadas para el turismo. Además hay celebraciones de corte religioso que son actividades de celebración local autentica que fomenta los lazos religiosos y diversión entre los ciudadanos locales principalmente.

- Atractores Artificiales

La unidad Caribe se caracteriza por mantener relativamente poco desarrollo de oferta turística de ocio y entretenimiento (actividades artísticas, museos, parques temáticos) o actividades comerciales que puedan ligarse directamente con el turismo tales como centros comerciales y tiendas.

Se puede destacar el Museo Etnohistórico, ubicado en la Unidad Caribe Norte, que viene a ocupar una parte de este nicho de oferta turística, ya que da a conocer diferentes aspectos relacionados con la riqueza cultural de los grupos étnicos como el afro-limonense, el indígena, el chino y los mestizos principalmente. (El cual hace

muchos años que está en remodelación)

- Sistemas de Apoyo

Tiene como principal objetivo facilitar el desplazamiento y la estadía en el destino, es decir, garantizar el bienestar del turista.

o Hospitalidad

La distribución geográfica de la zona el desarrollo de la planta de hospedaje refleja el hecho que la zona de Pococí y Talamanca están más enfocadas al desarrollo como centros de estadía. La provincia de Limón cuenta con un promedio de 12.59 habitaciones por hotel, este dato se encuentra por debajo del promedio nacional de 20 habitaciones. En cuanto a la ciudad de Limón hay un total de 35 hoteles, de los cuales 23 no cuentan con estrella alguna, 9 cuentan con una estrella, 1 hotel cuenta con 2 estrellas y 2 poseen 3 estrellas. Lo cual se puede deducir que la calidad de los hoteles en general es muy bajo en la provincia, incluyendo la ciudad de Limón.

o Servicios

La ciudad de Limón funciona como un centro administrativo y cultural de toda la unidad Caribe norte y sur, con una dotación aceptable de servicios básicos, incluida la seguridad y la atención de emergencias de gran importancia para la población existente y los visitantes.

o Perfil del Turista

Las características del turista son principalmente: procedente principalmente de Estados Unidos, su permanencia es de dos días, viaja acompañado con amigos, la edad oscila entre 25 a 34 años, solteros, sexo masculino, grado universitario, utiliza hoteles y realiza actividades relacionadas con sol, playa y observación de flora y fauna.

ESTRUCTURA SOCIAL ACTUAL

- Características de la población

o Demográficas:

Las características demográficas del distrito señalan que la población que podría tener acceso al objeto que se

**Población Total por Grupos de Edad
Distrito Limón**

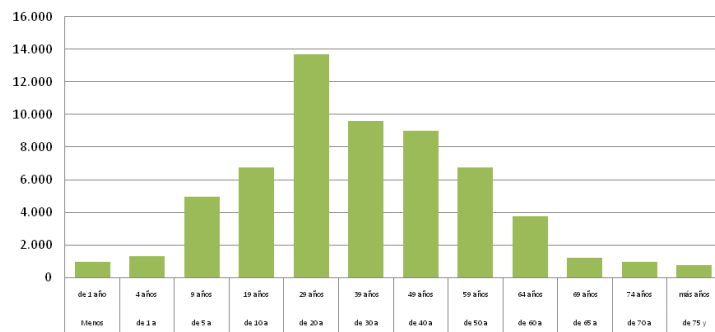


Gráfico 3.6.

pretende diseñar se encuentra en un 54% entre los 20 y los 49 años; sin embargo no son nada despreciables los grupos de edad de los 5 a los 19 años, que representa el 19%, y de los 50 a los 64 años, 18%, considerando que tanto los primeros como los segundos son personas con mayor cantidad de tiempo libre y con suficiente energía para involucrarse en las actividades culturales y de transporte propuestas en el Plan Limón Ciudad Puerto para Patios de INCOFER. De la misma manera se observa que el 92% de la población del distrito de Limón es de zonas urbanas y por lo tanto tienen la posibilidad de acceder fácilmente a los sistemas de transporte que los llevan al casco histórico.

o Económicas y Educativas

Analizando las características económicas de la población mayor de 12 años, nos damos cuenta que las condiciones entre mujeres y hombres presentan algunas diferencias. Principalmente en cuanto a su condición de actividad, puesto que la mayoría de persona en condición inactiva son mujeres que se dedican a los quehaceres del hogar por lo tanto no se incorporan a la generación de ingresos para su familia, además de contar en su mayoría con nivel de instrucción de primaria completa, primaria incompleta y secundaria incompleta, lo cual

representa una situación desventajosa para este grupo femenino.

Esas condiciones de desventaja en la instrucción, podría verse reducida por medio del acceso a programas que podrían implementarse en el centro cultural propuesto, situación que se analizara en etapas posteriores.

En términos generales, la baja instrucción en las personas activas económicamente, supondría que estas se ubiquen en trabajos de bajo nivel técnico, como se puede observar en el grafico "Población ocupación por tipo de ocupación"; sin embargo este tipo de ocupaciones requieren mano de obra calificada.

**Distrito de Limón
Porcentaje de poblaciones
Urbano - Rural**

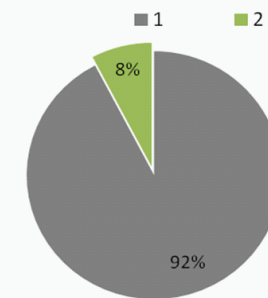


Gráfico 3.7.

Población de 12 años y más por Condición de Actividad según Sexo - Distrito Limón -

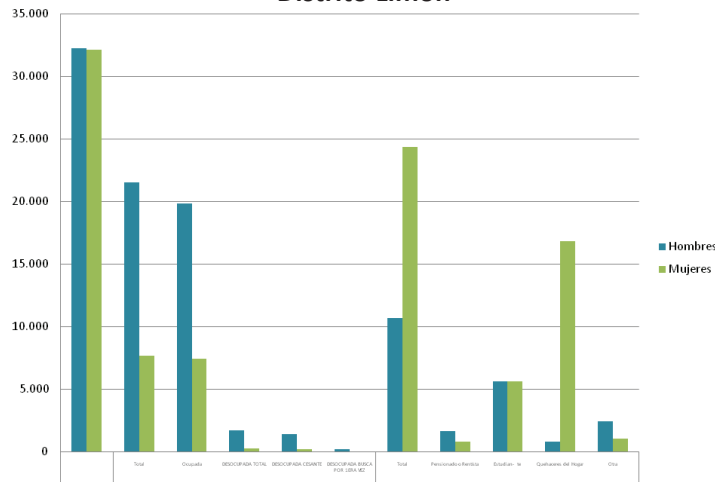


Gráfico 3.8.

Población Total de 12 años y más por Categoría Ocupacional - Distrito Limón -

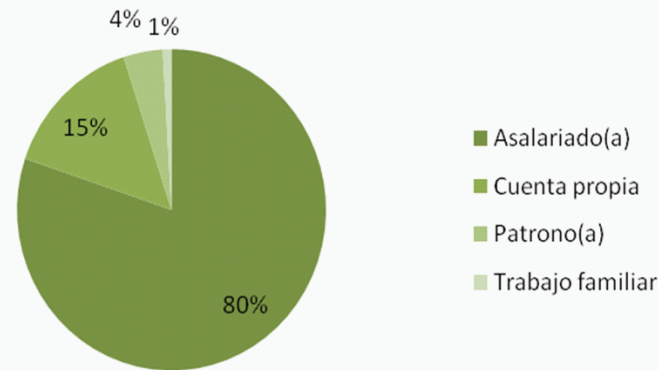


Gráfico 3.10.

o Étnicas

Los tipos de etnia presentes en el distrito de Limón son: la negra con un 45%, indígena con 3% y china con 1%, sin embargo el mayor porcentaje lo ocupa otro tipo de etnia diferente a las mencionadas, que se refiere a la etnia “mestiza” que caracteriza a la mayoría de la población del país. Esta distribución deja claro la importante proporción que presentan las diferentes etnias y por lo tanto la diversidad cultural que caracteriza a la zona en estudio. Eventualmente, para la propuesta de centro cultural y sus requerimientos, debe profundizarse en las características de las diferentes culturas.

Población de 12 años y más por Condición de Actividad según Nivel de Instrucción en Zona Urbana - Provincia Limón -

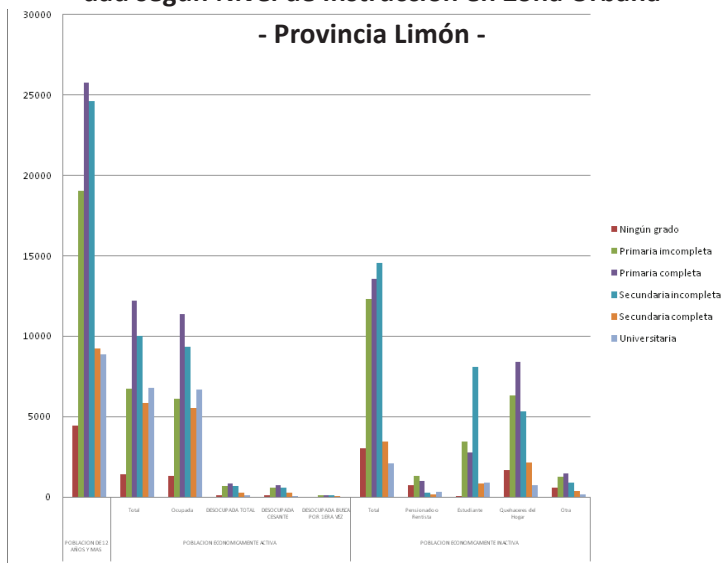


Gráfico 3.9.

Población Ocupada por Tipo de Ocupación - Distrito Limón -

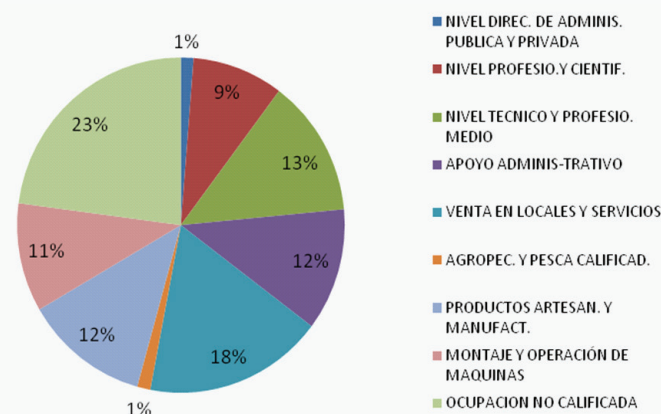


Gráfico 3.11.

Población Total por Tipo de Etnia - Distrito Limón -

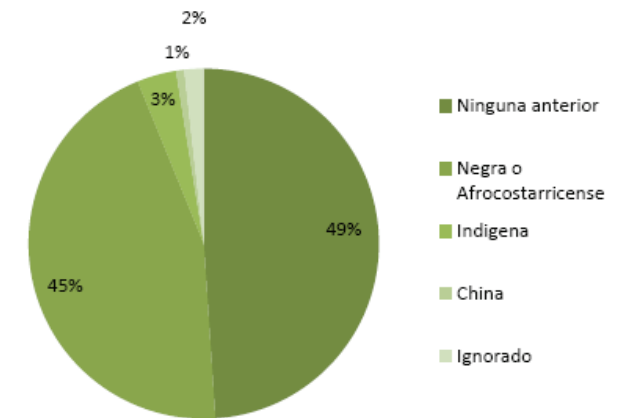


Gráfico 3.12.

Problemática Social

Limón es la ciudad puerto más importante de Costa Rica por los complejos muelleros existentes. Por esta ciudad entra y sale la mayor parte de los productos de importación y exportación hacia y desde el país. Por otro lado, la región Caribe costarricense y en particular la ciudad de Puerto Limón muestra una economía más dinámica en comparación con otros lugares del país que la convierte en un polo de atracción y absorción de fuerza laboral tanto del resto del país como del exterior. Además, es parte del destino turístico de las grandes agencias navieras dedicadas a esta actividad de la región caribeña.

Estos aspectos dinamizadores de la economía local y regional atraen a su vez a los delincuentes quienes ven en estas actividades una población meta y la posibilidad de posesionarse de espacios aptos para realizar labores delictivas, tales como lavado de dinero, tráfico y venta de drogas, robos y asaltos, entre otros. La narcoactividad ha tenido efecto local sobre la economía y la población civil. El tránsito de drogas es fuerte y aunque en general es de suponer que la droga solo va de paso hacia los mercados consumidores, siempre una porción se queda en las zonas de carga y descarga. Por lo tanto, existe una creciente actividad ligada al comercio de drogas y mercado de armas de fuego.

En el caso de la ciudad de Limón se suman características muy particulares tales como su situación de puerto que, además, es el más importante del país y el cuarto del Caribe por manejo de mercaderías; su ubicación geográfica en el litoral del Caribe de relativa cercanía a los puertos de Almirante y Rambala en Panamá, sus especificidades culturales pues en la ciudad convergen conglomerados étnicos como negros, procedentes de las Antillas, chinos casi en su totalidad procedente de la suroccidental provincia de Guangdong, nicaragüenses que se han desplazado ya hace más de un siglo en busca de oportunidades. Asimismo en los últimos años se ha intensificado la inmigración de colombianos procedentes de la costa caribeña de Colombia y de las islas de San Andrés.

No solo como polo de atracción de grandes contingentes poblacionales, sino también como un centro

de exclusión. Desde finales del siglo XIX hacia Puerto Limón se han desplazado todo tipo de inmigrantes, nacionales y extranjeros, atraídos por la construcción del ferrocarril. Pero cuando terminaron las obras de construcción a inicios del siglo XX sus habitantes temporales debieron buscar trabajo en otros ámbitos de la economía global, hacia Panamá o Estados Unidos.

A finales de la década de los años 30 del siglo XX las transnacionales bananeras en el Caribe abandonaron sus plantaciones sumiendo a los pobladores de esta región en pobreza, situación que sus habitantes buscan resolver buscando mejores condiciones de vida en otros países, en Panamá y Estados Unidos. En la actualidad esta tendencia continúa, muchos limonenses emigran hacia Estados Unidos, al Valle Central o algunos se han embarcado en flotas navieras de turismo.

Cuadro 6. Indicadores Sociales
- Distrito Limón -
Fuente: INEC

Porcentaje de Analfabetismo	Escolaridad Promedio	Porcentaje de Asistencia a Educación Regular	Porcentaje de Asistencia Básica	Porcentaje de Población con Secundaria y Más	Tasa de Discapacidad	Porcentaje de Población No Asegurada
2.9	7.8	72.4	90.3	56.3	6.0	16.5

Las consecuencias de estas migraciones las describe muy acertadamente Delroy Barton, un ciudadano limonense conocedor de la realidad de esa región, quien participó en distintos talleres sobre seguridad ciudadana en Puerto Limón, cuyas conclusiones se presentan en el libro Puerto Limón: justicia, delictividad e inseguridad ciudadana. Para él la estructura familiar, especialmente de la población negra, se debilitó debido a esta situación.

“...una de las causas de los problemas sociales de Puerto Limón es la emigración forzada ya que el limonense se marcha hacia el exterior en busca de mejorar su calidad de vida. Estos dejan a sus hijos con sus abuelos, quienes además de estar ancianos, no pueden satisfacer las ansias de consumismo de este grupo o controlarlos que a menudo pasan a formar parte de grupos delictivos muy fuertes”. (Carvajal, 2005, 62)

Estas declaraciones del señor Barton, muestran talvez el inicio de los causantes de factores que han llevado a Limón a convertirse en uno de los cantones de menor índice de seguridad, como ya se demostraba desde el año 2005 en el Informe Nacional de Desarrollo Humano 2005, llevado a cabo por el PNUD. Mediante el siguiente mapa se puede observar que este cantón se encuentra entre los nueve más inseguros del país.

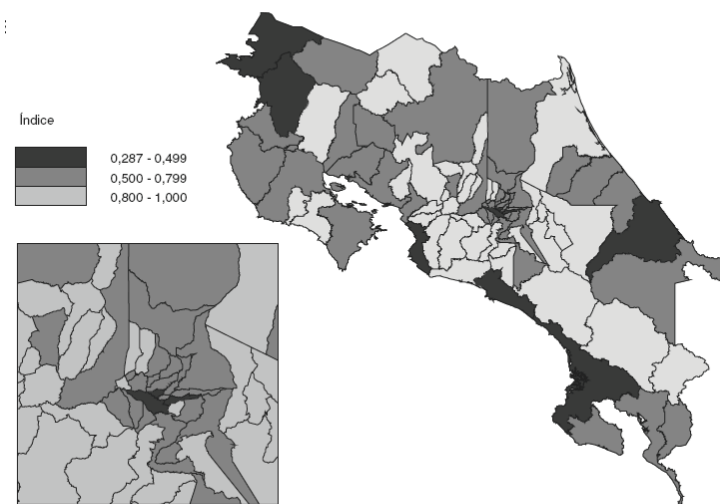


Figura 3.4. Mapa de Índice de Seguridad Cantonal por Cantón.

Según el Diagnóstico sobre seguridad ciudadana en diez cantones de Costa Rica, específicamente en el apartado de Limón, llevado a cabo por el PNUD en el año 2005, se logró identificar que el sentimiento de inseguridad se origina tanto debido a los hechos delictivos efectivamente ocurridos, como por la percepción producida por la interacción del individuo con: las noticias, la imagen de las calles y espacios públicos, entre otros factores.

El mismo informe destaca que las situaciones de violencia más comunes son los robos, tanto los robos cometidos con fuerza sobre las cosas como los robos cometidos con violencia sobre las personas, así mismo los homicidios y las lesiones con armas de fuego y arma blanca se presentan en gran número. Una característica lamenta-

ble es que los hechos delictivos son fuertemente asociados con las actividades culturales y de interacción social propios de la juventud, entre ellos, los conciertos. Sin embargo, los espacios públicos como el Parque Vargas y el Tajamar son muy utilizados por los pobladores a pesar de que ellos tienen una alta percepción de inseguridad en el cantón. Esta asistencia podría deberse a la falta de espacios de esparcimiento, razón por la cual la mayoría de personas se concentran en estas zonas sintiéndose protegidas por el fenómeno de la vigilancia natural.

Por otro lado, en las consultas hechas a la comunidad, esta manifiesta gran preocupación por la explotación sexual de menores, puesto que las condiciones de pobreza, exclusión social, deserción del sistema educativo y la ausencia de roles parentales firmes provocan la vulnerabilidad de los jóvenes a verse inscritos en este tipo de actividad; la cual incrementa con la temporada de arribo de cruceiros. Así mismo manifiestan que existen redes organizadas que promueven la explotación sexual de menores.

La venta y el consumo de drogas es también percibido como un problema grave en este cantón, situación que se agrava debido al alto porcentaje de adolescentes y jóvenes que cometen asaltos para comprar droga, y al hecho de que las organizaciones criminales utilizan mujeres y jóvenes menores de edad para distribuir y transportar la droga. Según se indica, el hecho

de que Limón sea un puerto, presenta las condiciones para que se dé un flujo masivo de drogas, de la cual gran cantidad queda en el cantón y esto facilita la participación de muchas personas en esta actividad ilícita.

La violencia intra familiar es otro componente de violencia que afecta de gran manera a esta ciudad, así lo demuestran los registros de la Fuerza Pública donde se indica que el 80% de sus actuaciones son para intervenir en casos de violencia doméstica.

Las manifestaciones de violencia se concentran en el distrito de Limón, lo cual resulta lógico dado que el 67% de la población cantonal, está reunida en este territorio. En este sentido, se identifican barrios con una sobresaliente peligrosidad, entre ellos: Cieneguita, Limón 2000, Pa-cuare, Atlántida y Precario Bambú. Estos barrios además de concentrar población con altos niveles de pobreza, se han desarrollado sin planificación urbana o como procesos de urbanización sobre precarios.

Según se indica en este informe, se notó, en los años 2004 y 2005 una mayor incidencia delictiva en los días lunes, miércoles y viernes con concentraciones entre las 9:00 am y las 2:00 pm y entre las 6:00pm y las 8:00 pm.

Factores asociados a los hechos delictivos.

- Deserción escolar
- Elevado número de armas en manos de la población
- Consumo de drogas
- Inmigración ilegal
- Pérdida de valores

En este sentido, es necesario decir que según se explica en el informe, la inmigración ilegal es percibida como un factor importante en el aumento de la inseguridad, principalmente en lo que se refiere a crimen organizado y narcotráfico, y se apunta también a un fenómeno de transculturación que ha sufrido la población joven que “se muestra orgullosa de haber adoptado hábitos foráneos como no trabajar y vivir de la venta de drogas”, (PNUD, 2006,22) actitudes que son entendidas por la población consultada en esa opinión como “culturas aprendidas de extranjeros”. La participación de personas jóvenes o adolescentes en actos delictivos está marcada más por agrupaciones no estructuradas fuertemente que por pandillas territoriales, pero que son utilizados por el crimen organizado para la realización de actividades ilícitas tales como el robo y el trasiego o transporte de drogas. Por lo descrito anteriormente, se puede concluir que en el cantón de Limón, los problemas de alto nivel de criminalidad se dan como consecuencia de la gran

cantidad de armas en manos de menores de edad, el consumo y tráfico de drogas, la deserción escolar y la desintegración familiar; que se conjugan con procesos de transculturación de la población joven y una reconocida pérdida de valores, producto de la misma desintegración y violencia a lo interno de las familias.

Ante tal problemática social, es que el proyecto Limón Ciudad Puerto se ofrece como elemento de impulso al desarrollo de la región, proveyendo de espacios para la cultura y el mejoramiento de las condiciones de la ciudad para aumentar su competitividad. Sin embargo ante tales esfuerzos estatales, aun existe cierto escepticismo por parte de la población sobre el éxito de este proyecto, lo que refleja un poco de desconfianza por parte de los pobladores en el desarrollo de la región. En una encuesta realizada para este estudio, el 74% de la muestra, dijo saber de la existencia del Proyecto de los cuales el 68% cree que este va a traer beneficios para la ciudad, frente a un 26% que prefirió no manifestar su opinión y un 6% que no piensa que tales beneficios se darían.

En dicha consulta realizada a la población, manifestaron en un 97% de la muestra, la importancia de rescatar la cultura limonense. Por otro lado, el 54% piensa que el desarrollo de la ciudad en los últimos 10 años ha sido regular mientras que el otro 46% lo considera malo, esto explica en parte por qué la mayoría coincidió en la falta evidente

de equipamientos urbanos, especialmente para recreación deporte y ocio, así como para turismo y comercio. Además el 94% cree que el espacio público puede ayudar en el desarrollo integral de la sociedad limonense.

La falta de espacios, resentido por la población, se manifiesta además por el hecho de que a la mayoría les gustaría que se realizaran más actividades de tipo recreativo; así como deportivas, musicales y educativas principalmente, además de contar con más opciones de actividades educativas como cursos técnicos, capacitaciones y carreras cortas. Esto porque el 63% de los encuestados piensa que la educación incide de manera positiva en la problemática social limonense.

De lo anterior lo que podemos concluir es que existe una necesidad latente en la población por contar con mayores oportunidades, tanto de esparcimiento como de formación, tanto de espacios como de actividades, de manera que se espera de proyectos como Limón Ciudad Puerto que procuren enrumbar a la ciudad hacia la satisfacción de esas necesidades exteriorizadas fuertemente por la población, y que se expresa directa como indirectamente. Los altos índices de inseguridad ciudadana nos deja ver tales necesidades, como las palabras propias de los limonenses clamando por sus oportunidades.

OPINIÓN DE LOS CIUDADANOS

Se consultó a los habitantes de la ciudad de Limón, por medio de entrevistas, acerca de su percepción sobre diferentes temas: el Proyecto Limón Ciudad Puerto (en adelante PLCP), el desarrollo urbano de Limón, el espacio público, sus necesidades urbanas, entre otros. (ver formato de entrevista en anexo)

En cuanto al PLCP, un 74% manifestó sí saber algo del proyecto, de los cuales un **68% piensa que va a traer beneficios** para la provincia y solo un 6% piensa que no, mientras que un 26% no manifestó su criterio. Esto implica que existe un alto porcentaje de la muestra que tiene la **expectativa de que el PLCP va a impactar de manera positiva la vida de los limonenses**. Ante esta expectativa, | y al preguntarles cómo es posible hacer esto, estas son algunas de sus respuestas:

- ***“Por medio de la creación de espacios de aprendizaje y que abran lugares que brinden trabajo”***
- ***“Mas actividades en espacios públicos”***
- ***“Revisar la historia”***
- ***“realizando más actividades culturales y todo lo que conlleve a tradiciones limonenses”***

- ***“reforzando los valores y actividades culturales”***

- ***“construyendo lugares para la práctica de diferentes actividades como un centro ferial, teatros, asistencia o mantenimiento a los campos deportivos “***

Al consultárseles sobre sobre el desarrollo urbano de la ciudad en los últimos 10 años, un 46% lo considera malo y un 54% regular, es decir el 100% no lo percibe de manera positiva. Al mismo tiempo, el 94% considera que el espacio público ayudaría en el desarrollo integral de la sociedad limonense y el 100% considera que la ciudad de Limón necesita equipamientos urbanos para distintas actividades. En el gráfico 3.13, se muestra la frecuencia que obtuvo cada tipo de equipamiento.

¿Qué cree que necesita la ciudad de Limón en cuanto a “equipamientos urbanos”?



Gráfico 3.13.

Se observa como la necesidad de equipamientos para “Recreación Deporte Ocio” y “Cultural y Religioso” presentan juntos la mayor frecuencia; mientras que los equipamientos para la generación inmediata de riqueza, tales como “Turismo” y “Comercio” juntos también se manifiestan como la necesidad más demandada. Asuntos no menos importantes como la “Salud y Asistencia Social” y “Educación”, se muestran con demandas similares al resto de las categorías si se analizan estas individualmente entre ellas. Al intentar conocer las actividades que les gustaría que se realizaran más en la ciudad, lo recreativo de nuevo es el tema de mayor demanda, sin dejar de lado las actividades deportivas, educativas y musicales. Por otro lado en cuanto a actividades educativas, la demanda de las diferentes categorías pareciera ser muy pareja, como se muestra en los siguientes gráficos de barras.

**“Recreación Deporte Ocio” +
“Cultural y Religioso” = 45**

“Turismo” + “Comercio” = 42

¿Qué actividades educativas le gustaría que se implementaran en la ciudad para toda la población limonense?

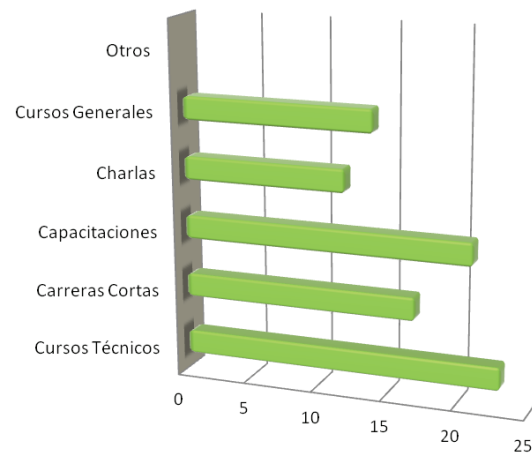


Gráfico 3.14.

¿Qué actividades socioculturales le gustaría que se realizaran más en la ciudad?

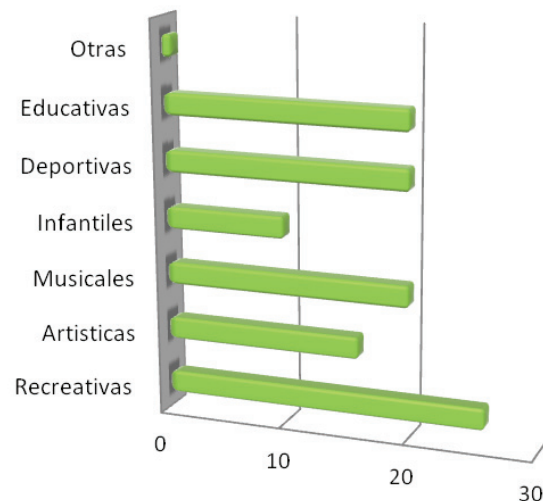


Gráfico 3.15.

Por último, al preguntarles: ¿Cómo se imagina a “Los Patios de Incofer” en 15 años con el Proyecto Limón Ciudad Puerto? Estas son algunas de las respuestas:

“para la juventud, para muchas cosas, plaza de patinaje, plaza de cultura, presentaciones, consejos”

“...Me gustaría: parque, cosas para que enseñen, para dar paseos en tren, que sea bonito.”

“se verían agradables tanto para la ciudadanía como para los extranjeros, sería beneficioso para atraer visitantes”

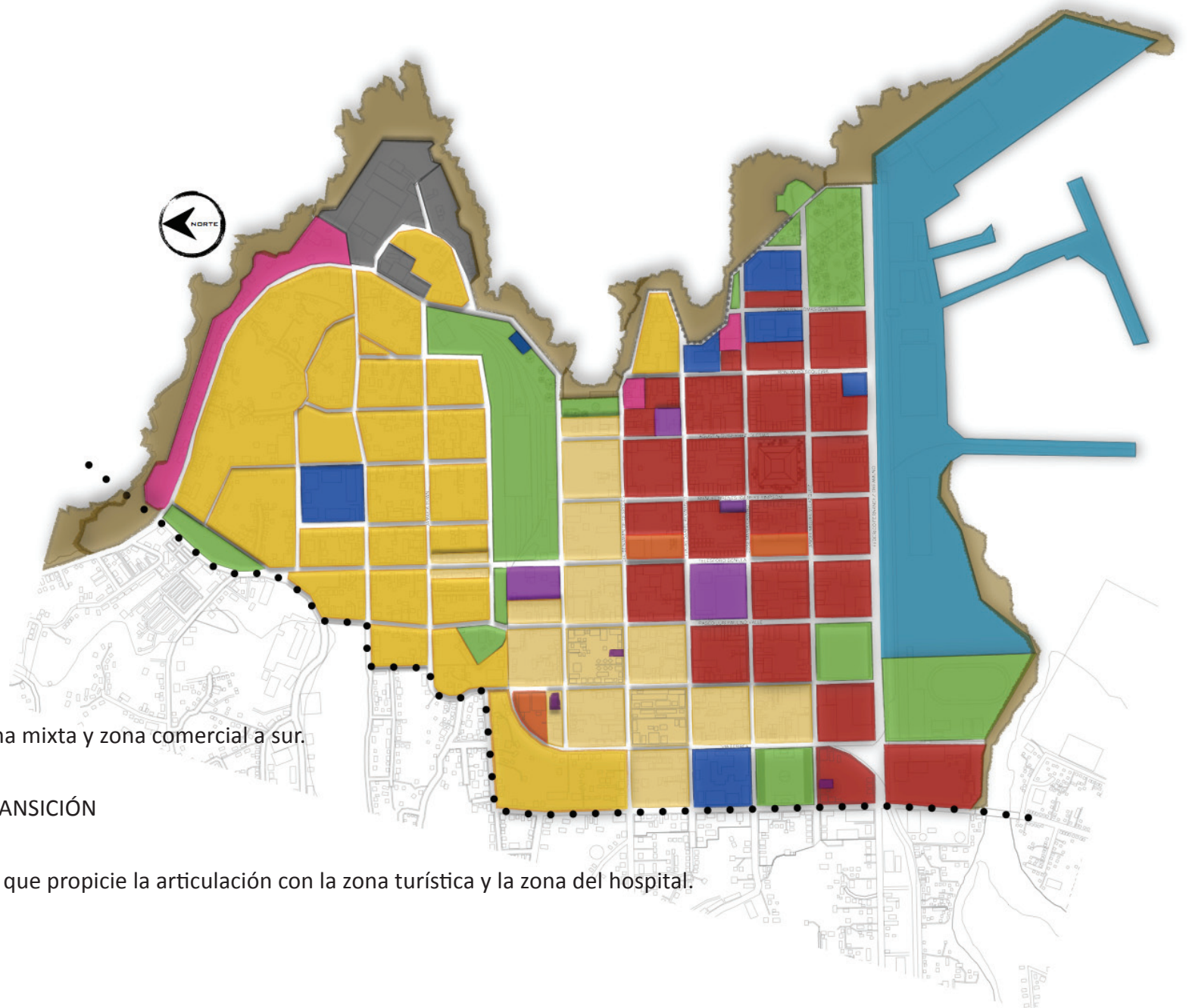
“acondicionados para la atención del turismo, como un museo histórico y centros de recreación deportivos, también centro de comercio”

“como un parque de diversiones limonense”

“como un centro cultural, tal vez tipo museo, destacando la cultura limonense”

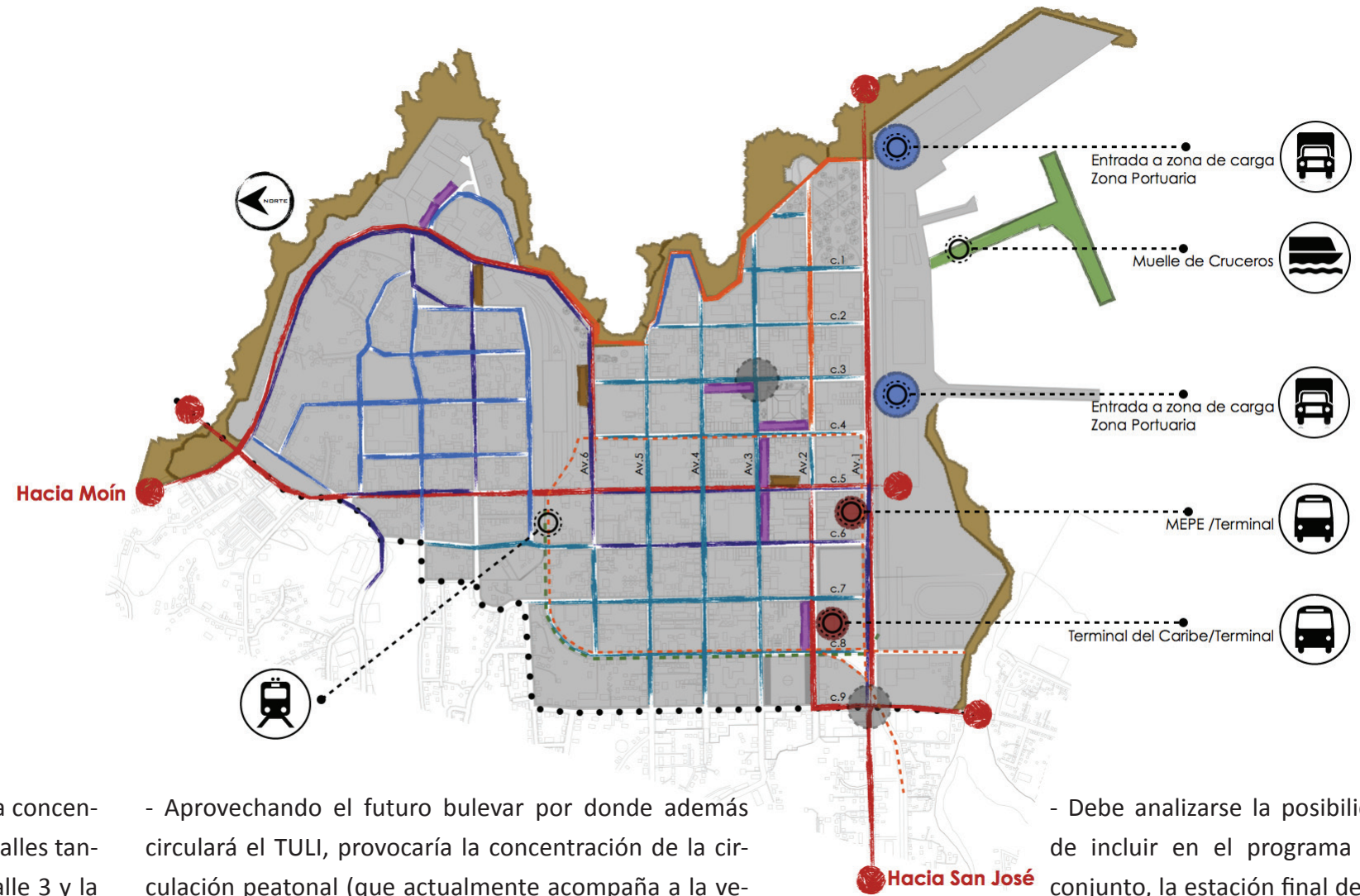
USO DE SUELO

- Zona Portuaria
- Educación
- Comercial
- Institucional
- Salud y Asistencia Social
- Recreación, deporte y ocio
- Turismo
- Residencial
- Mixto
- Cultural y Religioso
- ● ● Delimitación



- El sitio está entre zona residencial (al norte), zona mixta y zona comercial a sur.
- En vez de ser borde debería funcionar como TRANSICIÓN
- Debe analizarse la posibilidad de generar un eje que propicie la articulación con la zona turística y la zona del hospital.

VIALIDAD Y TRANSPORTE



- Se puede observar como los Patios provoca la concentración de las circulaciones vehiculares en las calles tanto al este como al oeste, sobre la calle 5, la calle 3 y la avenida 6.

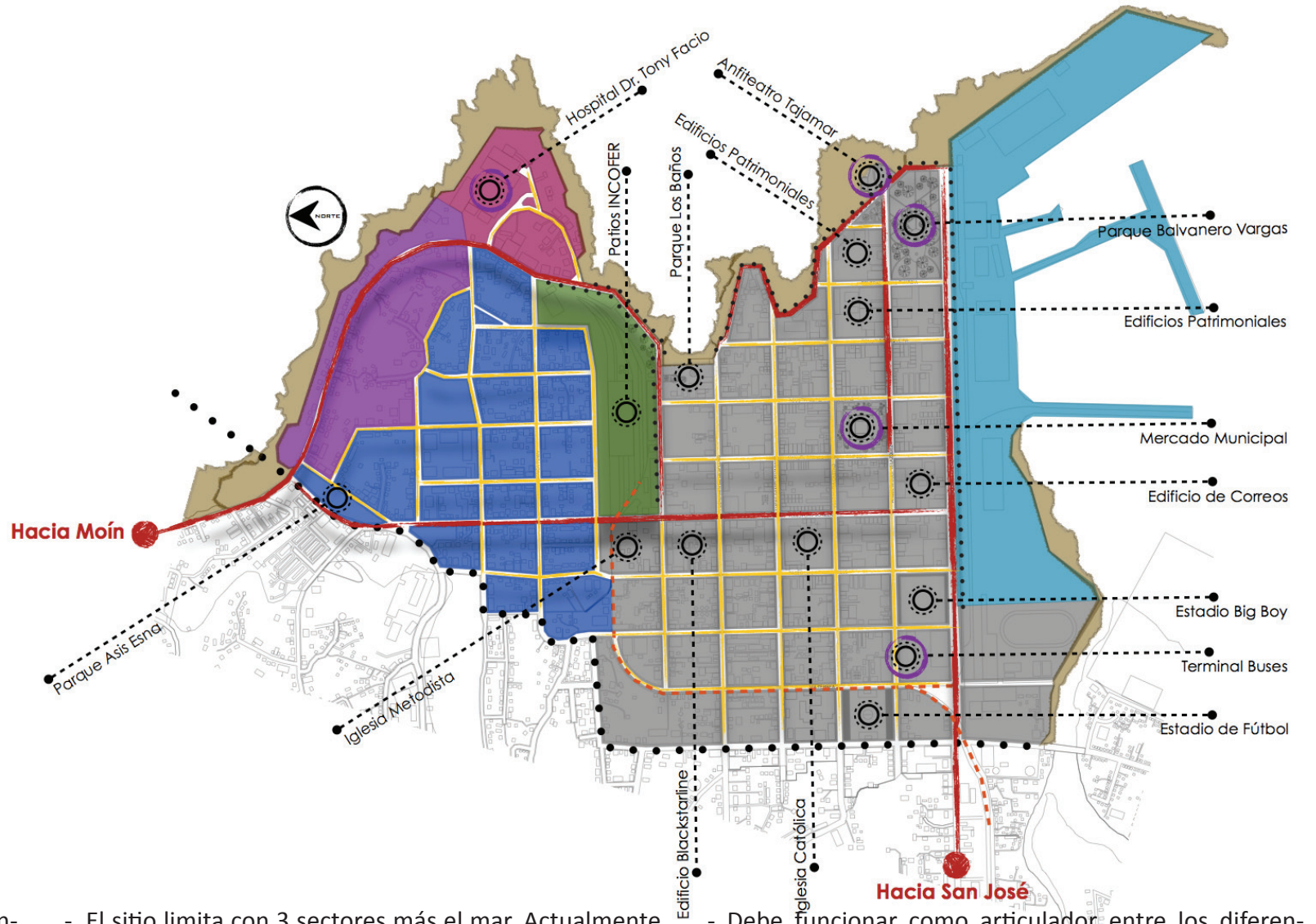
- La parada final/inicial de diversas rutas se encuentra en las cercanías del sitio, esto debido a la presencia del hospital y las instalaciones deportivas del CUN Limón, además de Barrio Roosevelt.

- Aprovechando el futuro bulevar por donde además circulará el TULI, provocaría la concentración de la circulación peatonal (que actualmente acompaña a la vehicular), para que el sitio funcione como remate de este bulevar y al mismo tiempo hacer la articulación del centro con el sector norte de la ciudad provocando la redistribución de los flujos peatonales.

- Debe analizarse la posibilidad de incluir en el programa del conjunto, la estación final de los buses y la parada que ahora se encuentra sobre la avenida 6.

ESTUDIO ESPACIAL

- BARRIO Limón Centro
- BARRIO Roosevelt
- SECTOR Portuario
- SECTOR Turismo
- SECTOR Hospital
- BORDE
- Delimitación
- HITO
- NODO
- SENDA Primaria
- SENDA Secundaria



- Debe funcionar como articulador entre los diferentes sectores. Debe dársele tratamiento importante a la conexión que debe existir entre el sector central de la ciudad, al sur del sitio, y la Zona Americana donde se encuentra el hospital.

- El sitio limita con 3 sectores más el mar. Actualmente funciona como barrera entre los diferentes sectores al tener este todos sus extremos cerrados, de manera que puede considerarse el borde de diferentes sectores.

- Debe funcionar como articulador entre los diferentes sectores. Debe dársele tratamiento importante a la conexión que debe existir entre el sector central de la ciudad, al sur del sitio, y la Zona Americana donde se encuentra el hospital.

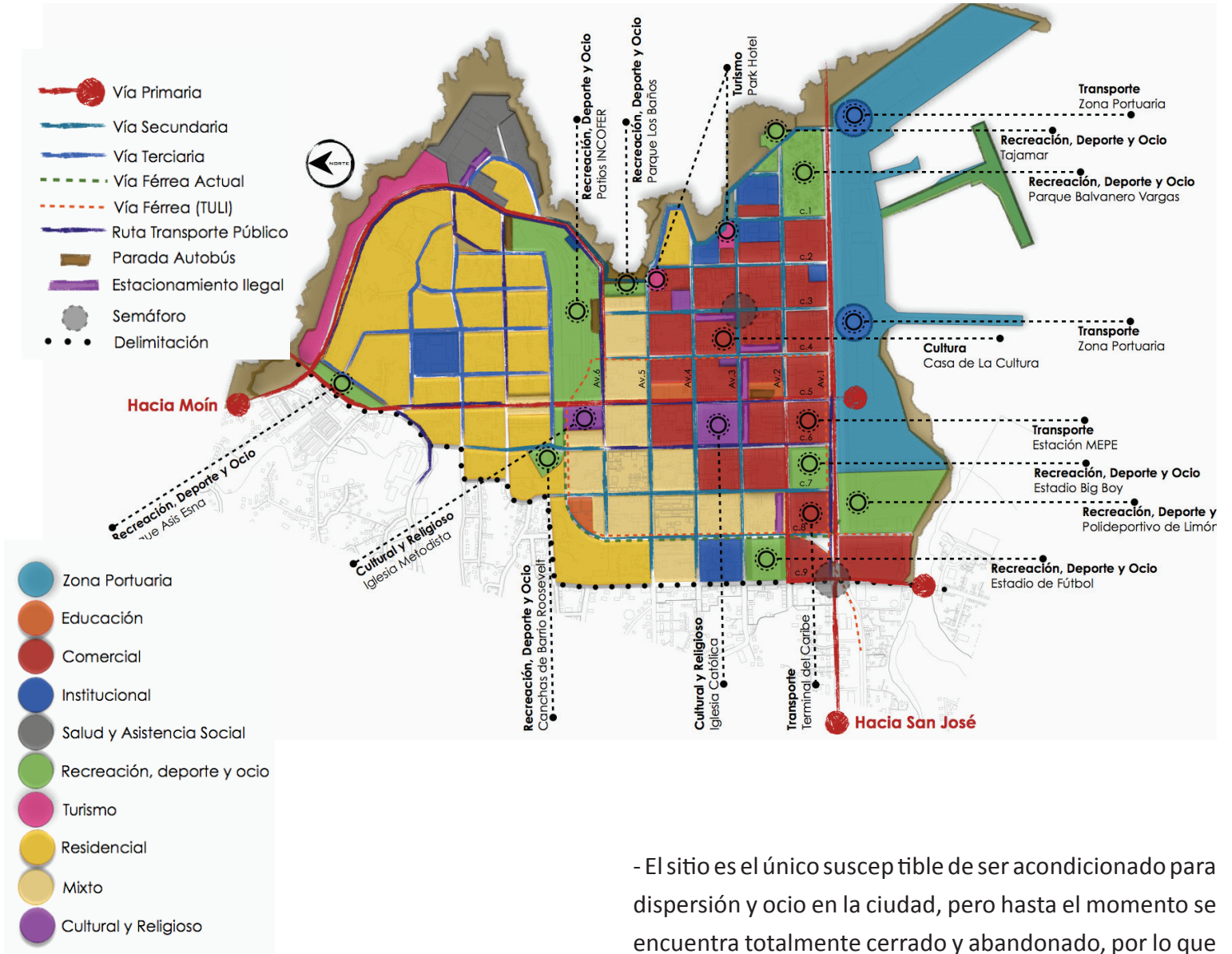
ESTUDIO FUNCIONAL

- El sitio se ubica entre la zona residencial de Barrio Roosevelt con la zona central de la ciudad la cual posee un carácter comercial que conforme se acerca al sitio se torna mixto habitacional-comercial.

- Al tener un área similar al de 4 cuadras de esta ciudad y estar totalmente cerrado al público, se ha convertido en barrera o borde entre los sectores que la rodean, generando concentración de tránsito vehicular y peatonal en sus calles y avenidas circundantes, excepto al norte donde se genera una zona muerta o de poca visitación.

- La calle 4 relaciona directamente el sitio con el mercado el cual funciona como punto generador de la actividad comercial en la ciudad. En esta misma calle se proyecta el circuito turístico del TULI, lo que indudablemente se convertiría en un eje peatonal fuerte de la ciudad al rematar, el nuevo bulvar peatonal, al norte con el proyecto de Patios y al sur con la posible marina o uno de los muelles de cruceros.

- Debe conservarse la calle 5 y la avenida 6 como vías principales dentro de la ciudad, para no entorpecer el tránsito de sur a norte, desde el centro de la ciudad hacia las zonas residenciales, el hospital y la zona turística en la vía hacia Moín.

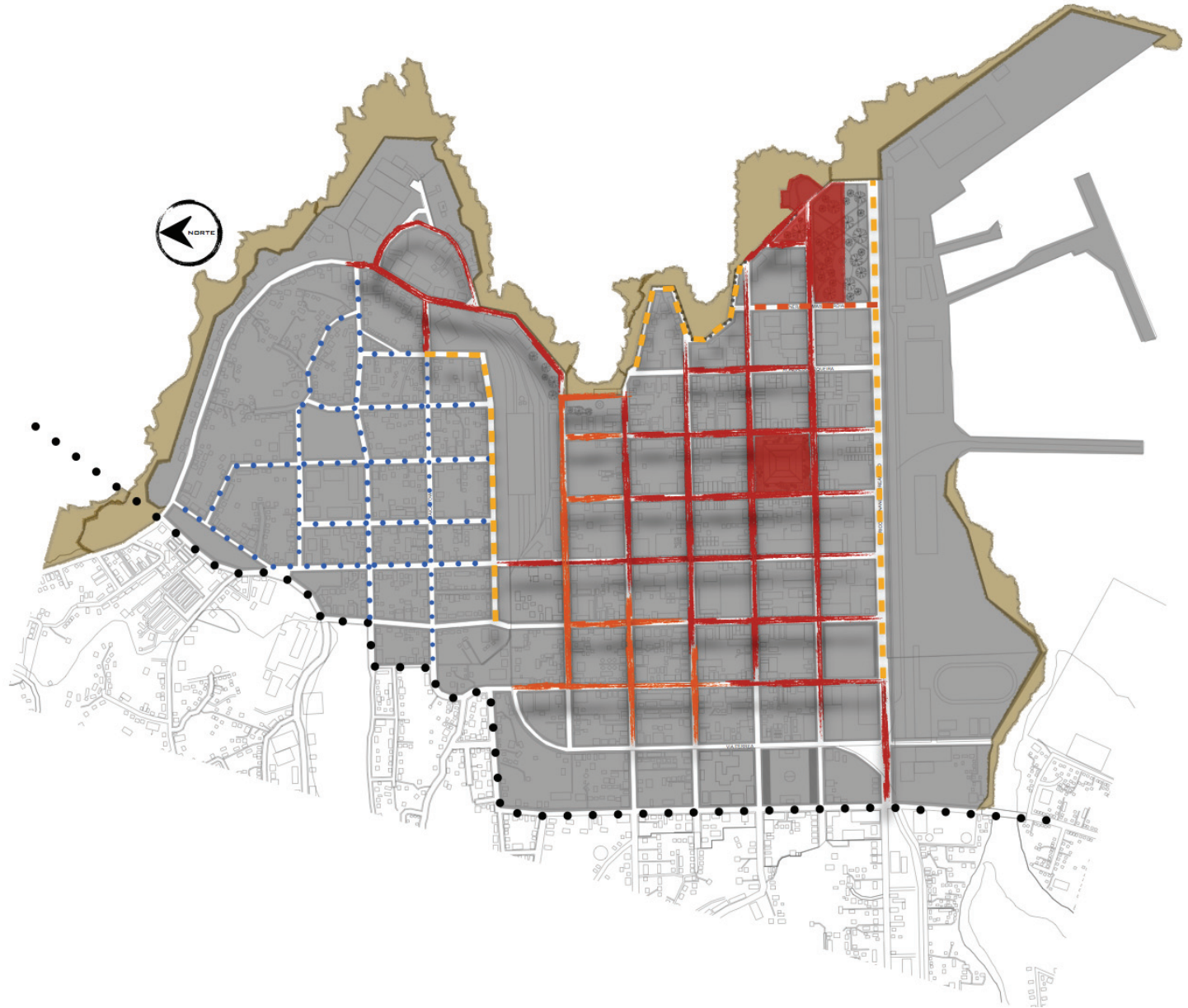


- El sitio es el único susceptible de ser acondicionado para dispersión y ocio en la ciudad, pero hasta el momento se encuentra totalmente cerrado y abandonado, por lo que el parque Vargas es el único espacio verde disponible y apto para la dispersión y el ocio dentro del casco urbano.

ESTUDIO PERCEPTIVO Y DE USO DEL ESPACIO

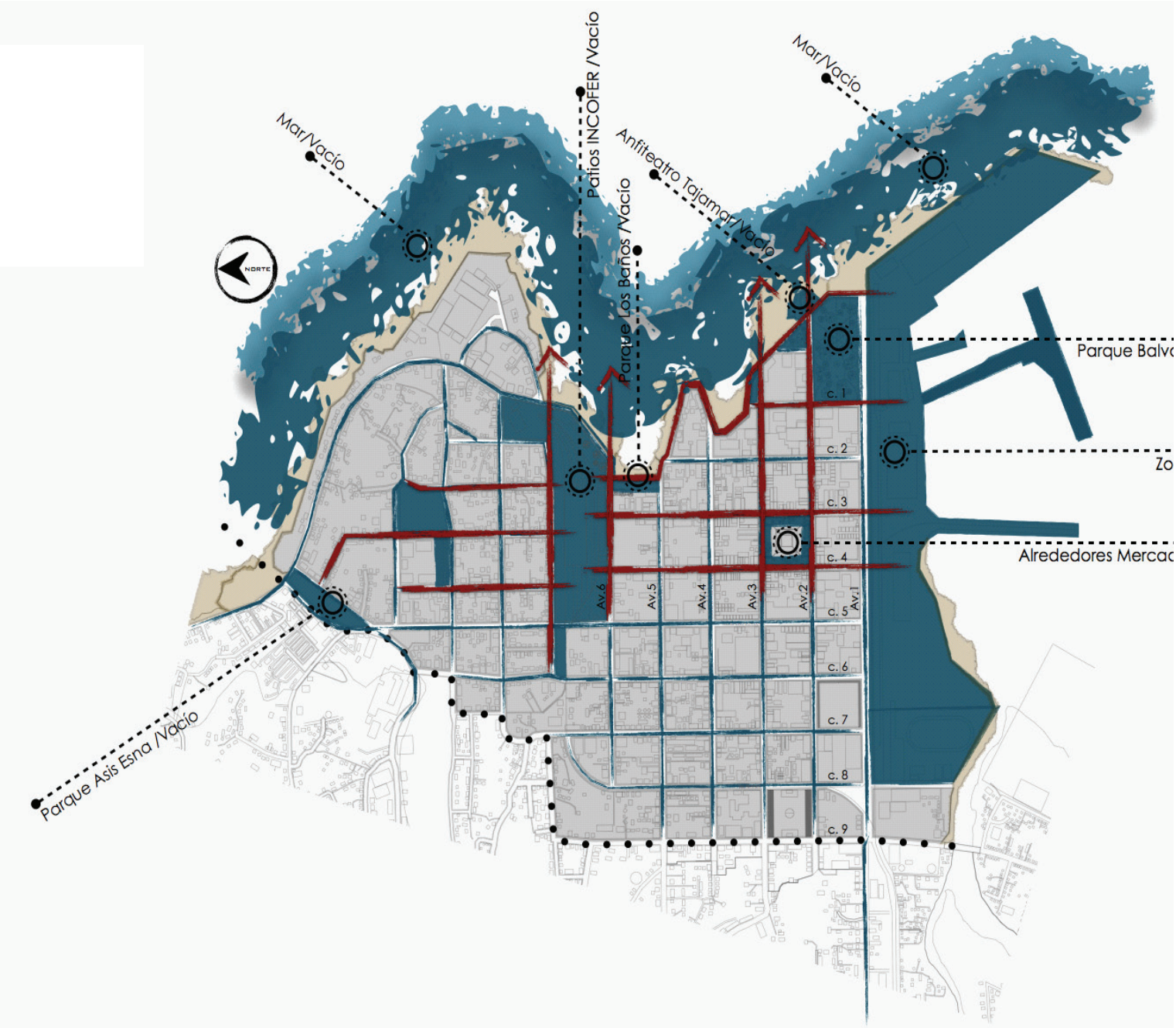
La zona comercial del casco central presenta intensa actividad durante las horas del día, por lo que se le consideran zonas cálidas, mientras las zonas residenciales se mantienen menos transitadas y se consideran zonas frías; sin embargo durante las horas de la noche muestran mayor actividad y mayor presencia de personas que las calles de la zona comercial. La zona mixta, presenta actividad media tanto en horas del día como de noche, sin embargo es mayor en horas del día. Se identificó 3 zonas que pueden ser consideradas “muertas” puesto que casi no presentan actividad durante todo el día. Una de ellas es justamente la avenida que bordea el límite norte del sitio, esto en apariencia sucede porque esta zona corresponde al extremo sur de Barrio Roosevelt donde se encuentra el Parquecito Kennedy el cual está en muy mal estado y tiene pocas probabilidades de atraer visitantes por su ubicación y el nexa débil que posee con zonas de mayor actividad.

- • • • Zona fría
- Zona Cálida
- Zona Caliente
- Zona Muerta
- • • Delimitación



VACÍOS Y LLENOS

- Espacios vacíos que pueden ser fortalecidos e integrados por medio de bulevares.
- El sitio es un gran vacío, el más grande después del mar y la zona de muelles.
- El diseño de sitio debe funcionar como conector/articulador para fortalecer el eje reconocido.



RESUMEN: ANÁLISIS DE SITIO

TOPOGRAFÍA

El terreno posee pendiente casi nula, con variaciones de nivel a sus diferentes costados, siendo el más importante en el costado sureste con desnivel de 2 metros con respecto a la vía frente al tajamar.

CLIMA Y ESTRATEGIAS PASIVAS

En Limón el clima presenta altos porcentajes de humedad lo que genera una sensación de bochorno durante la mayor parte del día. Las necesidades generales son: enfriamiento constante y evitar ganancia de calor.

Se recomienda:

- Edificaciones abiertas y espaciadas
- Orientación para captar el viento eficientemente y evitar el sol
- Árboles de copa alta al este y al oeste
- Plantas largas y estrechas (ventilación cruzada eficiente)
- Minimizar divisiones internas
- Techo liviano, resistente al calor, ventilado y con pendiente para desagüe pluvial.
- Ventanas que abren completamente
- Materiales resistentes a la humedad
- Evitar humedad del suelo

PRESIONES SOBRE EL DESARROLLO

La ciudad de Limón no posee la infraestructura turística adecuada para proveer a los visitantes actividades de su interés, que según el ICT para esta región, el turismo cultural podría representar una estrategia para impulsar la economía local. El proyecto Limón Ciudad Puerto propone la construcción y la restauración de diferentes edificaciones para atender parte de esta demanda, sin embargo su propuesta carece de contenido social.

El proyecto de Patios de Incofer, debe no solo contemplar su componente físico sino que este debe responder a las necesidades sociales detectadas y de ahí su consecuencia arquitectónica.

La falta de oportunidades para los limonenses es el principal factor en la problemática social de la región y esto se refleja fuertemente en su calidad urbana que según este análisis no posee los equipamientos urbanos básicos necesarios para el desarrollo de su sociedad. Este aspecto es expresado abierta y naturalmente por sus ciudadanos que demandan espacios de calidad para desarrollarse como individuos.

Al contraponer la situación de Limón con las categorías de necesidades colectivas planteadas por el Instituto del Territorio y Urbanismo de España (2008), las cuales son:

- Necesidad de espacios adecuados para formar se, para lograr la inserción en el sistema productivo
- Necesidad de espacios adecuados para hacer uso de su fuerza de trabajo
- Necesidad de espacios adecuados para fortalecer las relaciones sociales

Podemos entender que esta ciudad padece del carecimiento o escasez de este tipo de espacios, de ahí que se ha generado un círculo vicioso en donde la ciudad es incapaz de satisfacer estas necesidades y la no satisfacción de las mismas desencadena una serie de procesos que limitan aún más la posibilidad de contar con este tipo de espacios; de ahí la dificultad para el desarrollo social.

EL SITIO Y SU ENTORNO URBANO

El sitio tiene ubicación estratégica en la ciudad ya que se encuentra entre dos zonas urbanas diferenciadas, una residencial y el centro de la ciudad; que naturalmente presentan actividades y condiciones de espacio distintas. Actualmente funciona como barrera entre estas dos

zonas pero podría convertirse en transición si se hace un manejo correcto de las relaciones entre ellas. Al ser uno de los pocos espacios abiertos sin construir presentes en el casco urbano central, es casi el único terreno susceptible de albergar un programa arquitectónico-urbano como el que se pretende, de la misma manera que permitiría mediante otras inversiones propiciar, para la ciudad, un circuito de espacio público de mayor complejidad.

Concepto

Patios de Incofer debe convertirse en un “hito de cultura y desarrollo para Limón”, donde por medio de la satisfacción de la necesidad espacios colectivos para la FORMACIÓN, TRABAJO y SOCIALIZACIÓN, se contribuya de manera importante a la regeneración social, cultural y económica de la localidad. De manera que cada uno de sus componentes debe incorporar a sus programas esta premisa.



Algunas de las actividades endógenas y exógenas, que se pretende conformen el espacio urbano-arquitectónico en cuestión, son:

Recreación y Deporte / **Aprendizaje (formación)** / Diversión / Sistema de Transporte /
 Comercio / **PROYECTAR PELÍCULAS** /
USO DEL ESPACIO PÚBLICO / Atractivo Turístico / Descanso /
 Oteo / **GENERACIÓN DE EMPLEO.**

NECESIDADES DE LA ESTACIÓN

De acuerdo al proyecto Limón Ciudad Puerto, se plantea dentro de la recuperación de los Patios de Incofer, la construcción de la nueva estación del ferrocarril para la ciudad de Limón, asunto del que se ocupa el presente proyecto de graduación. Sin embargo, otras ideas han surgido entre las unidades ejecutoras del proyecto, como lo es la incorporación de un tren o tranvía turístico que haga un circuito por la ciudad. Entre los trabajos realizados para el planeamiento de dicho tranvía, está el trazado de la ruta del mismo, el cual tendría como punto de inicio y de desenlace del recorrido, la nueva estación del ferrocarril. Ante esta posibilidad, se toma como un requisito más de la propuesta la previsión del funcionamiento de dicho servicio de tren turístico sumado al servicio de tren urbano y sus implicaciones en la funcionalidad utilitaria de los mismos.

ALGUNAS ESPECULACIONES SOBRE EL TREN TURÍSTICO

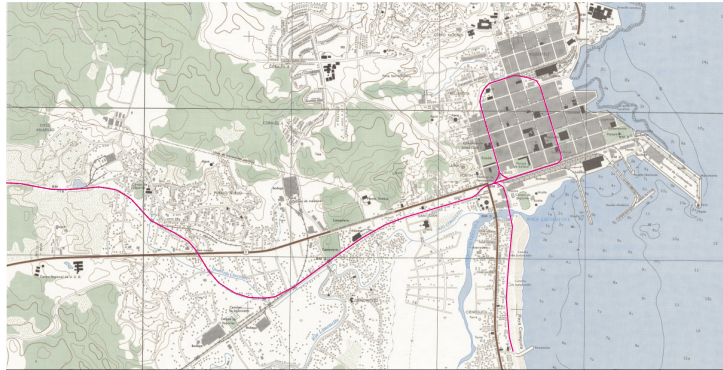


Figura 3.5. Trazado de la Ruta de Tren Urbano de Pasajeros y Tren Turístico.

Actualmente el INCOFER cuenta con el trazado del Tren Urbano de Limón (TULI) donde se abarcan las zonas residenciales más densamente pobladas tales como Pueblo Nuevo, Limoncito, San Juan y Cieneguita. Además se contempla dentro del trazado el circuito turístico, el cual recorre la calle 4, pasando por el costado oeste del mercado y se extiende hasta la avenida 1 donde toma hacia el oeste hasta la calle 8 pasando por la Gran Terminal del Caribe, el Estadio Juan Gobán, en el futuro por el nuevo edificio de la Municipalidad de Limón, entre otros hasta tomar la curva que lleva de nuevo hacia el este a los Patios de INCOFER. Esto implica que lógicamente la nueva estación debe ubicarse estratégicamente para crear la ar-

ticulación necesaria, no solo entre las vías en si mismas, sino de estas con el entorno urbano actual y proyectado.

SOBRE EL SERVICIO DE TREN URBANO

Para el estudio de la logística requerida, fue necesario utilizar métodos de deducción por medio de comparación con otras realidades cercanas en cuanto a cantidad de pasajeros en las estaciones. Actualmente en Costa Rica funciona el tren de pasajeros únicamente en el Valle Central, abarcando zonas altamente pobladas en comparación con la realidad limonense.

Dadas las experiencias que se han acumulado debido al reciente funcionamiento por parte del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), se han establecido mecanismos de cobro y de manejo de usuarios adaptados a la realidad tanto de quienes utilizan el servicio como de quien lo presta. El INCOFER mantiene un sistema de cobro por medio de cobradores, quienes se encargan de revisar y marcar el boleto de cada pasajero, así como de vender y marcar los boletos a quienes no compraron el boleto con anterioridad o no abordó el tren en la estación principal. Generalmente se cuenta con no menos de un cobrador a cargo de cada vagón. Es importante recordar

que el INCOFER no cuenta con boleterías en todas las paradas sino que, en horas de alto tránsito de personas, recurren a ubicar a uno de sus colaboradores en las paradas para que venda los boletos antes de que los usuarios tomen el tren y se facilite la labor de cobro dentro del mismo (en horas de bajo flujo de personas no aplican dicha medida). Este mecanismo fue utilizado también desde la apertura del servicio de tren en 1890 hasta el cese de su funcionamiento un siglo después, dado que las estaciones de nuestra infraestructura ferroviaria nunca ha contado con andenes que restrinjan el ingreso de quienes no compran un boleto, al contrario, la estación siempre significó un espacio abierto al uso público.

El funcionamiento del tren requiere de una serie de servicios de apoyo logístico, que por lo general se realiza por medio de sistemas de comunicación por radiofrecuencia con los encargados a bordo desde una oficina de coordinación del tren, generalmente ubicada en la estación principal. En esta oficina no solo se controla el correcto funcionamiento de la logística del tren, sino que se realizan otros procesos administrativos. Además para completar las necesidades mínimas de las labores de servicio del ferrocarril, la estación debe contar con espacios para la atención de los usuarios, tanto para vender los boletos como para atender consultas y reclamos. La venta de tiquetes por lo general se lleva a cabo principalmente durante las horas de funcionamiento del servicio.

CAPACIDAD DE LA ESTACIÓN

La determinación de la capacidad de la estación lógicamente dependería de la determinación de la demanda del servicio, sin embargo ante la falta de datos confiables, la no sistematización de la información geográfica, y la falta de recursos para generar la información, se toma como referencia los datos confiables conocidos. Entre ellos se utiliza la capacidad de transporte de pasajeros que tienen los trenes con que cuenta INCOFER y la información demográfica ofrecida por el Instituto Nacional de Estadística y Censo (INEC). Según información suministrada por el señor Javier Moreira, funcionario del INCOFER, existen dos tipos de trenes, de locomotora y Apolo. El primer tipo se trata de una cantidad de vagones, que va de 4 a 11, jalados por una locomotora de gran potencia. Cada vagón puede transportar 80 personas en total, es decir, 50 sentadas y

30 de pie. En el caso de los trenes Apolo, se trata de vagones autopropulsados y con cabina de mando en uno de sus extremos, por lo que deben viajar en grupos de mínimo dos vagones (una cabina de mando a cada extremo), o pueden viajar varios de estos conjuntos de dos, unidos en lo que se le llama un convoy. Este segundo tipo puede transportar 100 personas sentadas y 250 de pie, para un total de 350 por conjunto de dos vagones.

Cualquiera de ambas opciones de vehículos ferroviarios, locomotora con 4 vagones o Apolo, se utilizó regularmente por frecuencia, durante los años 2009 y 2010 para cubrir la demanda de una población 4 veces mayor a la del cantón de Limón, en la ruta Pavas – San Pedro, trasladando aproximadamente 350 personas por viaje, entre 400% y 600% la capacidad de un autobús urbano. Los horarios de servicio de tren de las diferentes rutas en la GAM, corresponden únicamente

Cuadro 7.
Total aproximado de pasajeros diarios transportados en las 4 frecuencias del tren de la ruta Pavas San Pedro

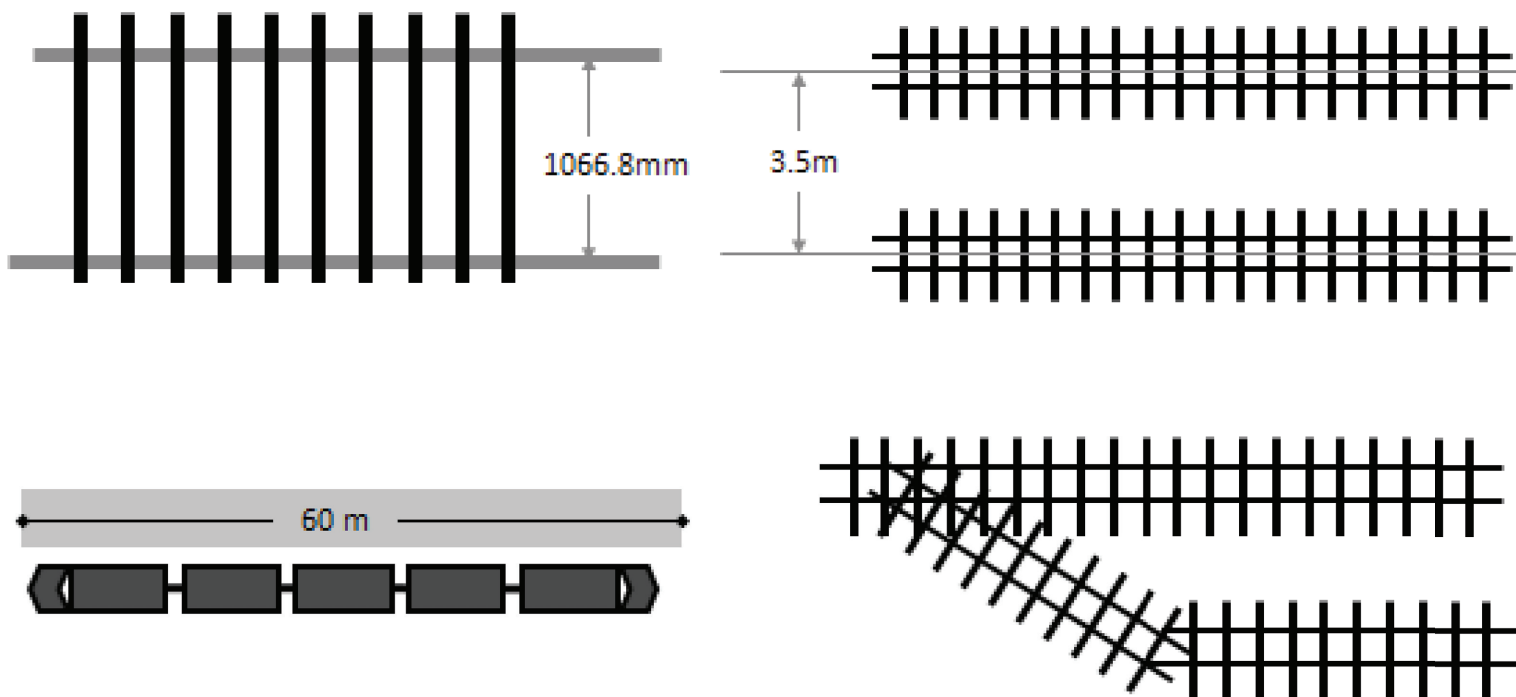
FUENTE: PRUGAM

Locomotora	Sentados	De Pie	Frecuencia diaria	Total de pasajeros aprox
Convencional con 4 vagones	200	120	2	640
Apolo	100	250	2	700

en horas pico, tanto en la mañana como en la tarde y noche, con frecuencias cada 15 minutos aproximadamente. Por otro lado, según indicaciones del mismo Javier Moreira, la longitud de los andenes debe rondar los sesenta metros, así podría albergar un tren de locomotora con aproximadamente 5 vagones o un convoy Apolo de cuatro vagones. Los datos anteriores implican que sin importar la demanda de la estación, que podría variar drásticamente dependiendo que la población que se logre abarcar con el servicio de tren a lo largo de los años, la estación debe contar con la capacidad de procesar 350 personas cada 15 minutos por andén.

Si se ubican andenes de 60 metro de largo, donde se supone que deben estar preparados para tomar el tren cerca de 350 personas, quiere decir que en el caso que todos los usuarios estén en fila, y si cada uno de ellos necesita un mínimo de aproximadamente 0.4m², es decir 0.6m x 0.6m, se necesitan 140m² en área de filas. De igual manera, si cada uno de los 350 pasajeros necesita un segmento de la fila equivalente a mínimo 0.6m, significa que se requieren 210m lineales de fila.

Entre otros requerimientos técnicos, el señor Moreira apunta que mínimo debe contarse con dos apartaderos y un cambiavías. Además la distancia entre rieles debe ser de 42 pulgadas (106.68cm) de centro a centro de riel, y de centro a centro de vía no menor a 3.5 metros.



ACTITUDES Y COMPORTAMIENTO

Con el fin de determinar con mayor criterio las características espaciales para el manejo de la logística de la estación, es necesario contemplar dos factores culturales de vital importancia. En primer lugar, la actitud y el comportamiento de la población limonense al momento de esperar y abordar el transporte público. En segundo, la actitud y el comportamiento en el uso del espacio público.



Figura 3.6. Fila para tomar el bus en la Gran Terminal del Caribe.

a. Al esperar y abordar el transporte público

Este factor es de suma importancia ya que por medio de su conocimiento se puede prever qué tipo de espacio debe representar las zonas de espera y de andén. Como vimos en el primer capítulo, Limón históricamente ha representado una región de la “otredad”, y esto entre otros variables, se ha debido a las escasas vías de comunicación y transporte hacia esa región, Por más de seis décadas, el ferrocarril fue el principal y casi único

medio de transporte público entre Limón y San José. Posteriormente se inaugura la carretera entre Paraíso y el puerto del Caribe, la cual es análoga a la vía férrea puesto que en la mayor parte del recorrido son paralelas y de igual manera, la carretera San José - Siquirres.

Además si consideramos que el traslado de personas entre los pueblos de la región y de ellos con el resto del país históricamente se ha dado por medio del ferrocarril y más recientemente por medio de buses, ambos bajo sistemas

de abordaje estructurados por medio de estaciones a lo largo del camino, donde se compra el boleto y se espera hasta que llegue, ya sea el bus o el tren, para luego proceder a abordar de manera ordenada por medio de filas que los mismo usuarios espontáneamente forman. Esta actitud parece estar muy arraigada con mayor razón en la ciudad de Limón, donde se cuenta con dos terminales de buses, donde casi la totalidad de las rutas inician o terminan su servicio, como se observa en las siguientes imágenes, tomadas en la Gran Terminal del Caribe.



b. En el uso del espacio público

Este otro factor debe considerarse puesto que por medio de su conocimiento se puede intencionar el tipo de espacio para el tipo de convivencia que acostumbran los limonenses. Por medio de la repetida y constante observación de los espacios públicos de Limón, lo más fácilmente reconocible es la informalidad y la pasividad en el comportamiento de las personas. En los principales nodos de confluencia de personas, como: el Parque Vargas, los alrededores del Mercado, aceras altamente transitadas, las inmediaciones de la Soda El Pati, entre otros; se puede observar la disposición de los limonenses para detenerse a conversar con conocidos, sentarse a disfrutar de la sombra para aliviar las altas temperaturas y el bochorno (típicos del clima de la zona), caminar cerca del tajamar a disfrutar del pai-

saje. Las conversaciones se dan en medio de fuertes gesticulaciones y lenguaje corporal muy expresivo por lo que se sientan y se levantan en repetidas ocasiones.

Un aspecto que llama la atención es la informalidad en el uso del mobiliario y el espacio público, ya que es usual que se utilicen de maneras distintas para las que fueron diseñados (casi cualquier superficie horizontal es sujeta de convertirse en un asiento), o no sientan pena de sacar una silla a la acera para sentarse a disfrutar de lo que acontece afuera de sus casas. Cabe resaltar un tipo de banca que particularmente es muy utilizado de la manera “correcta” así como de otras maneras, lo llamativo de estas bancas en particular es que atraen a la mayor cantidad de usuarios a diferentes horas. Además a juzgar por fotografías de décadas atrás, se puede presumir que en esas épocas el uso del mobiliario era similar.

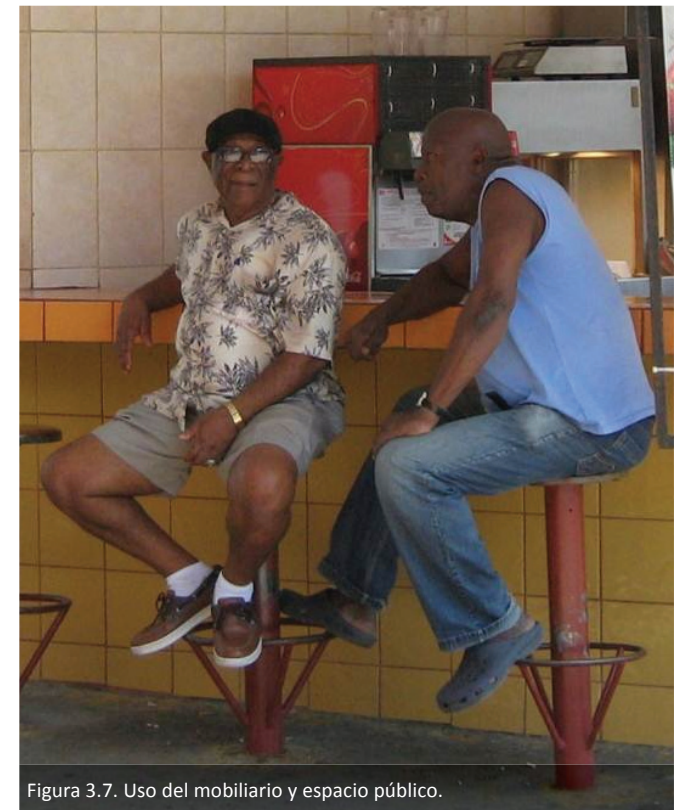


Figura 3.7. Uso del mobiliario y espacio público.

Se identificó 7 tipos de usuarios que se clasifican de la siguiente manera:

- **Grupos de 3 hombres adultos o más:** Este tipo de usuario por lo general se encuentran en esquinas cercanas a comercios importantes, donde aprovechan el alero de los mismos para establecer zonas informales de socialización. En estos grupos los temas de conversación usualmente levantan la polémica entre los participantes por lo que es común que se den fuertes gesticulaciones y lenguaje corporal muy expresivo por lo que se sientan y se levantan en repetidas ocasiones. Jocosamente entre los limonenses se dice que en esas esquinas se “resuelven” todos los días los problemas de Limón, de Costa Rica y del mundo.



Figura 3.8. Tipo de Usuario: “Grupo de tres o más hombres”.

- **Adultos en compañía:** A todas horas, es común observar grupos de personas de ambos sexos: en las esquinas, en el Parque Vargas, cerca del mercado, a lo largo del tajamar en compañía de otros; en diferentes actividades como: ocio, de compras, visitando comercios, comiendo en alguna soda o restaurante, vendedores ambulantes, etc.



Figura 3.9. Tipo de Usuario: “Adultos en compañía”

- **Personas sin compañía:** Es común ver personas de todas las edades sentadas, caminando o en bicicleta en las inmediaciones del Parque Vargas, el bulevar o el tajamar. No muestran prisa en su andar, más bien por su actitud se intuye que disfrutan de ese momento de ocio. Estas buscan tanto ubicaciones con visual hacia el bulevar, donde hay mayor actividad y tránsito de personas, como bancas apartadas a lo interno del Parque Vargas. En las cercanías del mercado es menos común este tipo de usuario sin embargo en otras aceras de diferentes cuadrantes de la ciudad es común ver personas sentadas o de pie mirando pasar lo que ocurre conforme pasa el día.



Figura 3.10. Tipo de Usuario: "Personas sin compañía".

- **Grupos de adolescentes:** Tanto adolescentes colegiales como jóvenes sin uniformes estudiantiles se agrupan en horas de la tarde cerca del Parque Vargas o en otros sectores de la ciudad. Sus actitudes son tan diversas como actitudes de jóvenes hay. Lo que si es claramente identificable es que aparte del Parque Vargas no hay espacios públicos de calidad para el disfrute de estos jóvenes.



Figura 3.11. Tipo de Usuario: "Grupos de adolescentes".

- **Niños y niñas jugando en compañía y vigilados por adultos:** Es común ver niños jugando en el área de juegos para niños y en general en el bulevar contiguo al Parque Vargas y en el Parque Vargas, acompañados de uno o varios adultos. Estos utilizan los aparatos destinados para el juego o aprovechan superficies duras para patear algún balón y jugar con carros, entre otros juegos. Este espacio es el único en su tipo en el centro de la ciudad.



Figura 3.12. Tipo de Usuario: "Grupos de adolescentes".



- **Adultos acompañando a niños:** se clasifican independiente de los niños, puesto que sus actividades son distintas. Por lo general dejan a los niños que jueguen con libertad mientras ellos aprovechan alguna sombra para sentarse y hablar tranquilamente mientras vigilan a los menores. En ocasiones se juntan varios de estos adultos y establecen amenas conversaciones bajo una palmera, en alguna banca o en el tajamar.

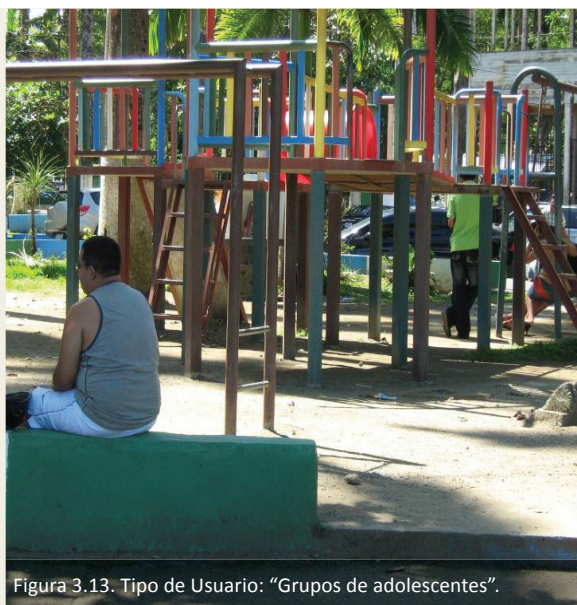


Figura 3.13. Tipo de Usuario: "Grupos de adolescentes".



- **Parejas amorosas:** Estas buscan lugares más apartados, generalmente se ubican cerca del tajamar o en el Parque Vargas en las bancas de los pasillos internos del parque. Sus gesticulaciones y lenguaje corporal es pausado y sereno.



Figura 3.14. Tipo de Usuario: "Parejas Amorosas".



CONCEPTUALIZACIÓN

Utilizando como marco las tres necesidades urbanas: trabajo, socialización y formación, durante la conceptualización de todo el conjunto de Patios de INCOFER, se estableció que el proyecto regeneración social, cultural y económica de la sociedad limonense y por consecuencia de su ciudad. Ante esta determinación, cada uno de los proyectos componentes debe contar con las propiedades necesarias para lograr ese objetivo. El proyecto de la estación tiene sus propias variables, que no deben ser separadas de las anteriormente descritas pero, que suman ingredientes para hacer la propuesta más completa y definir algunos pormenores de esa

regeneración social, cultural y económica esperada. La nueva estación del ferrocarril, como lo plantea Limón Ciudad Puerto, es precisamente eso: "NUEVA + ESTACIÓN + FERROCARRIL", sin embargo dada la vital participación del FERROCARRIL en la conformación de toda la región atlántica costarricense, resultaría insensato eliminar de dicha nueva estación la historia que está detrás de ella. Pero tampoco sería sensato quedarse en la historia pasada cuando Limón necesita proyectarse hacia un futuro más próspero. De manera que la NUEVA estación debe sentar sus bases en

la importancia histórica del ferrocarril y sus consecuencias en la sociedad Limonense, y mostrar cómo el entendimiento de ello puede darles esa plataforma (mental) para construir ese NUEVO Limón que sus ciudadanos añoran, un Limón moderno y promisorio. Ante esta premisa conceptual, es necesario pormenorizar cuáles aspectos fueron tomados en cuenta para determinar cómo debe ser la estación, lo cual se sintetiza de la siguiente manera:



La idea de estación museo surge precisamente de la necesidad de contar con una estación que diera a conocer la importancia histórica del ferrocarril, a sus pobladores y a los turistas extranjeros y nacionales, al mismo tiempo que cumpla con su función esencial de manejo de pasajeros y otras funciones secundarias de conveniencia.

Esta “Estación Museo” contaría con dos tipos de museo: un museo abierto, donde la actividad natural de la socialización que se genere y la incorporación de un parque museo, sean objeto de exhibición tanto para visitantes como para usuarios regulares. Por otro lado un museo formal donde se pueda exhibir y educar de distintas ma-

neras sobre el papel protagónico que tuvo el ferrocarril en la historia de Limón y cómo esto puede fundamentar la necesidad de la autodeterminación para el progreso y propicie la construcción de un ideal de sociedad y ciudad en el imaginario colectivo de los y las limonenses.

Estación Museo = Museo Abierto / por medio de la configuración y recorridos + Museo Formal / planta alta

Se pretende basar la propuesta en elementos y características de la arquitectura victoriana caribeña, sin que signifique esto la reproducción de un edificio tradicional de este tipo de arquitectura. Se busca que su estructura constructiva asimile la estructura constructiva tradicional, pero la transforme para lograr lenguajes estéticos contemporáneos, los cuales son ansiados por la socie-

dad limonense ante la falta de ellos en el paisaje urbano de la ciudad. De igual manera, la propuesta se orienta a conservar las relaciones espaciales características de la estación de tren en la Región Atlántica de Costa Rica y la proyección de esta con su entorno. Un elemento esencial es el “alero” que se proyecta hacia el tren en señal de intercambio y de refugio. Los materiales utilizados, deben

ser semejantes a los tradicionales como la madera en cerramientos, el concreto en las bases de la estructura, el acero para las estructuras de techo y el hierro galvanizado en las cubiertas, complementados con otros de aspecto contemporáneo, como el vidrio y el acero inoxidable, para vincular ambos mundos: el viejo y el nuevo.

CAPÍTULO 4

DETERMINAR LA SOLUCIÓN ARQUITECTÓNICA

CAPÍTULO 4

Determinar la solución arquitectónica para la nueva estación del Tren Urbano de Limón en Patios de Incofer de la ciudad de Limón.

- 1- Diseño de Sitio - Patios de INCOFER
 - a. Programa Urbano
 - b. Diagrama de Relaciones y Zonificación
 - c. Planta de Sitio
 - d. Descripción de componentes
 - i. Centro de Convenciones
 - ii. Kioscos Fotográficos
 - iii. Acceso Principal
 - iv. Áreas Informativa
 - v. Plaza Cine
 - vi. Áreas de Sombra y Estar
 - vii. Zonas de Comercio
 - viii. Zona de Restaurantes
 - ix. Área de Parqueo
 - x. Parque Arborizado
 - xi. Estación del Ferrocarril
 - xii. Centro de Educación Permanente

- 2- Programa Arquitectónico - Composición

- 3- Desarrollo de la Propuesta de Diseño Arquitectónico:
 - a. Predisposiciones del Proyecto Limón Ciudad Puerto – Casa del Dominó
 - b. Contenido y Emplazamiento
 - i. Premisas Conceptuales
 - ii. Contenido 1er Orden
 - iii. Contenido 2do Orden
 - iv. Zonificación
 - v. Propuesta de Emplazamiento
 - c. Reinterpretación de la arquitectura tradicional de la región, la volumetría urbana y las estaciones de tren en el Caribe costarricense.
 - d. Módulo básico

DISEÑO DE SITIO - PATIOS DE INCOFER

Programa Urbano

COMPONENTE URBANO	DESCRIPCION	NUMERO DE PERSONAS (APROXIMADO)	ÁREA(m2)
1. Centro de Convenciones	Espacio flexible para la realización de eventos públicos y privados	1546	3864
2. Kioskos Fotográficos	Exposición permanente de arte fotográfico de la región	-	210
3. Acceso Principal	Acceso principal a la plaza	-	1898
4. Área Informativa	Información visual acerca del proyecto y sus instalaciones	-	491
5. Plaza Cine	Proyección de audiovisuales/Presentación de espectáculos/Libre disfrute	1000	2470
6. Áreas de sombra y estar	Áreas de estar bajo sombra con mobiliario para la socialización y el descanso	-	-
7. Zonas de comercio	Zona para la actividad comercial formal	-	226
8. Zona de restaurantes	Zona para la actividad de restaurante formal	-	442
9. Área de Parqueo	Estacionamiento de vehículos para visitantes	120 vehículos	2422
10. Parque Arborizado	Museo abierto parte del programa educativo de la Estación del Ferrocarril	-	3150
11. Estación del Ferrocarril	Estación del tren urbano y turístico de Limón	-	6750
12. Centro de Educación Permanente	Espacio para la educación permanente e integral de la ciudad de Limón	-	12500

Cuadro 7.

DIAGRAMA DE RELACIONES Y ZONIFICACIÓN

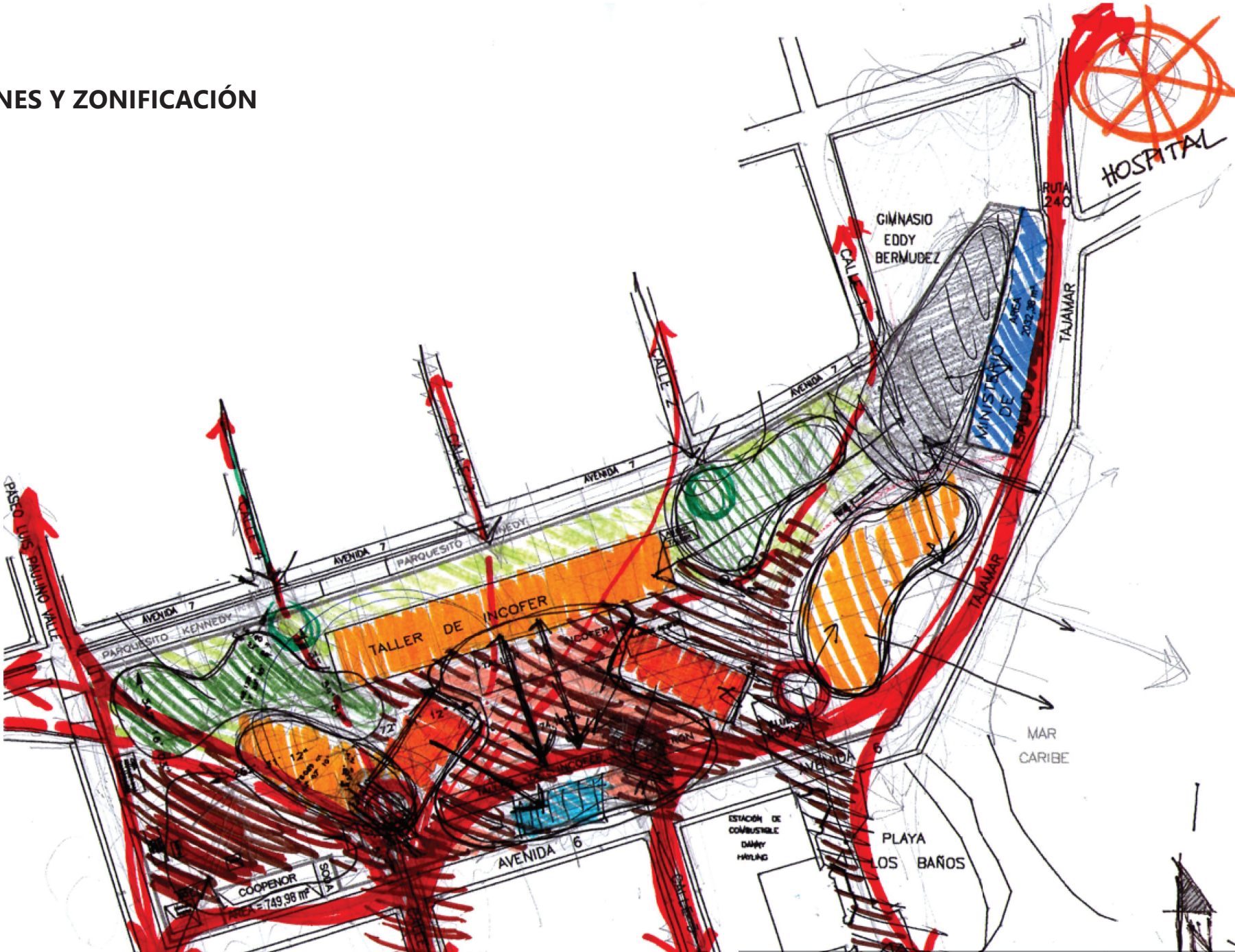


Figura 4.1. Diagrama de Relaciones y Zonificación. Propuesta para Patios de INCOFER

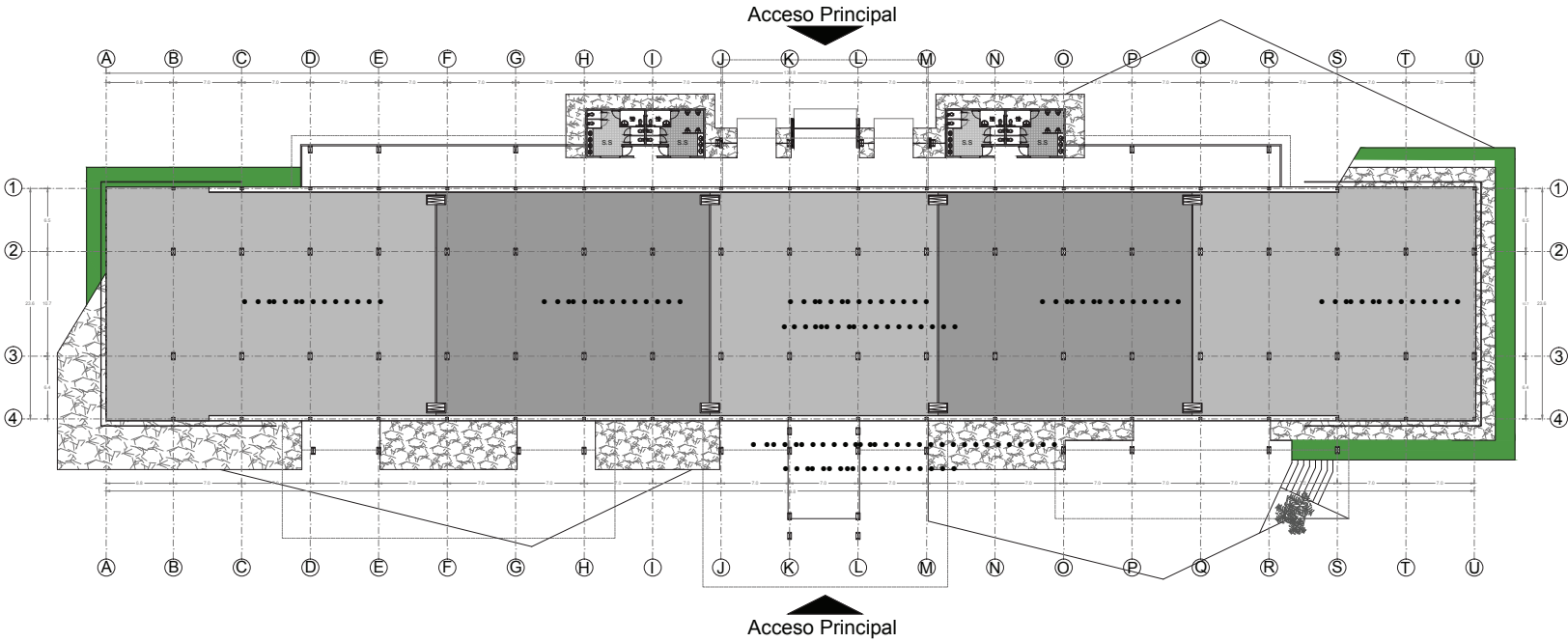
PLANTA DE SITIO

- 1. Centro de Convenciones
- 2. Kioscos Fotográficos
- 3. Acceso Principal
- 4. Áreas Informativa
- 5. Plaza Cine
- 6. Áreas de Sombra y Estar
- 7. Zonas de Comercio
- 8. Zona de Restaurantes
- 9. Área de Parqueo
- 10. Parque Arborizado
- 11. Estación del Ferrocarril
- 12. Centro de Educación Permanente



Figura 4.2. Planta de Sitio. Propuesta para Patios de INCOFER

CENTRO DE CONVENCIONES



Espacio flexible para la realización de eventos públicos y privados.

- Reutilización de uno de los actuales talleres del tren.
- Permite la utilización de 6 salones independientes o diferentes combinaciones de uso.

Figura 4.3. Planta de Distribución Arquitectónica. Centro de Convenciones.

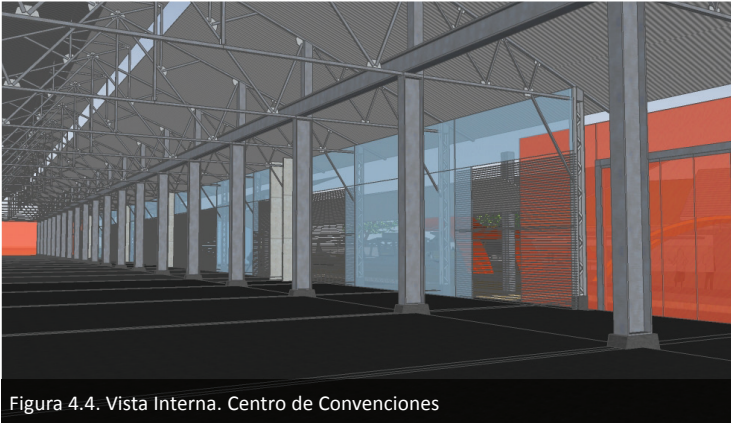


Figura 4.4. Vista Interna. Centro de Convenciones



Figura 4.5. Vista sur aérea. Centro de Convenciones



Figura 4.6. Vista norte. Centro de Convenciones

La ventilación natural es facilitada mediante un sistema de paños giratorios de vidrio y paños fijos de celosías horizontales de aluminio, ubicados en diferentes puntos estratégicos de la fachada en vidrio de este centro de convenciones.

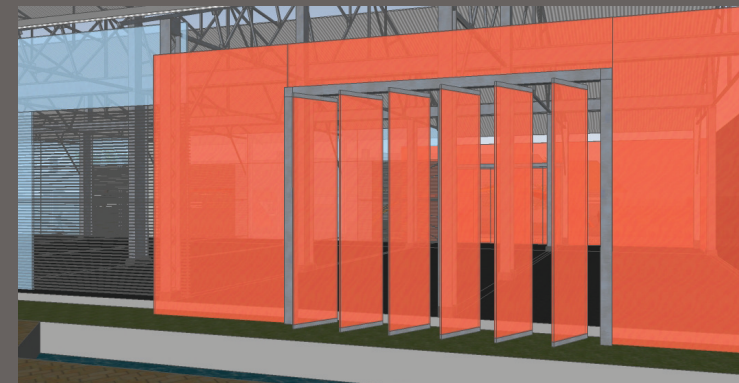
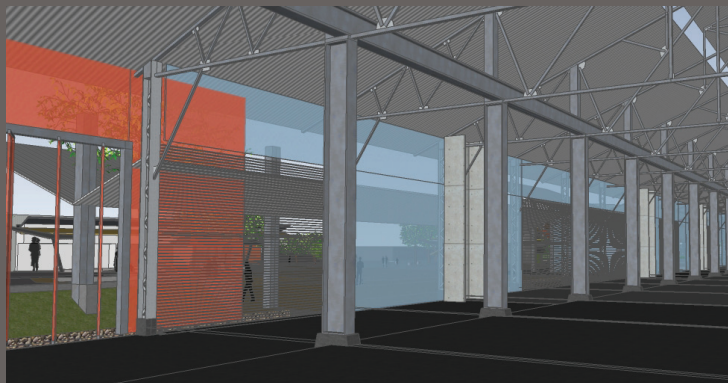


Figura 4.7. Detalle de sistema de ventilación natural. Propuesta para Centro de Convenciones

ACCESO PRINCIPAL

Acceso principal a la plaza.



Figura 4.8. Vista de acceso a Plaza Principal

KIOSCOS FOTOGRÁFICOS

Espacio para la exposición constante de arte fotográfico.



Figura 4.9. Vistas de Kioscos Fotográficos

ÁREAS DE SOMBRA Y ESTAR



Figura 4.10. Vista 1, área de sombra y estar

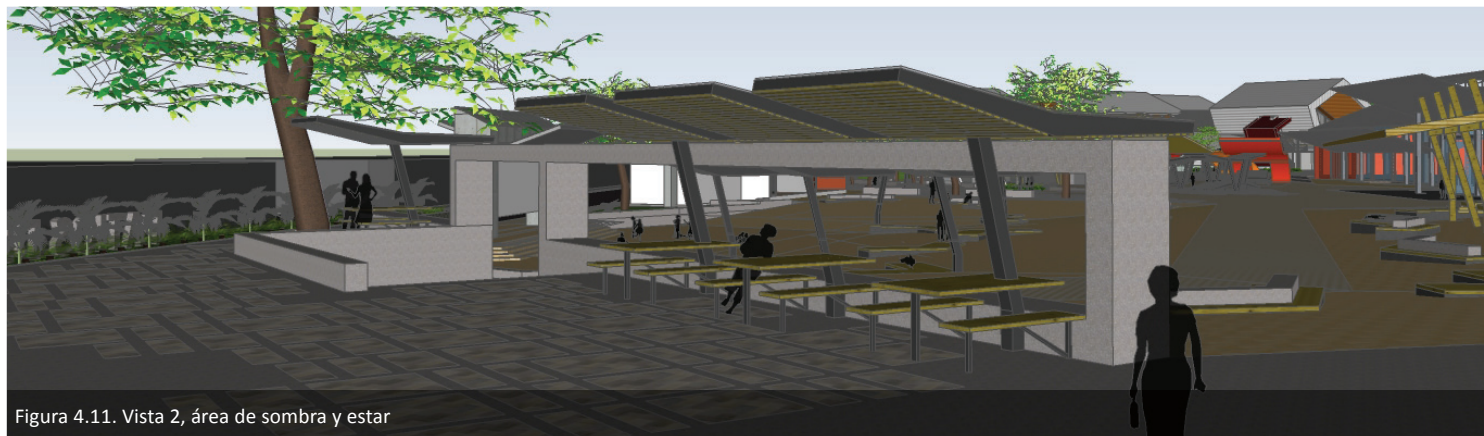


Figura 4.11. Vista 2, área de sombra y estar

Áreas de estar bajo sombra con mobiliario para la socialización y el descanso.

PLAZA CINE

Plaza inclinada para la proyección de audiovisuales y el libre disfrute.

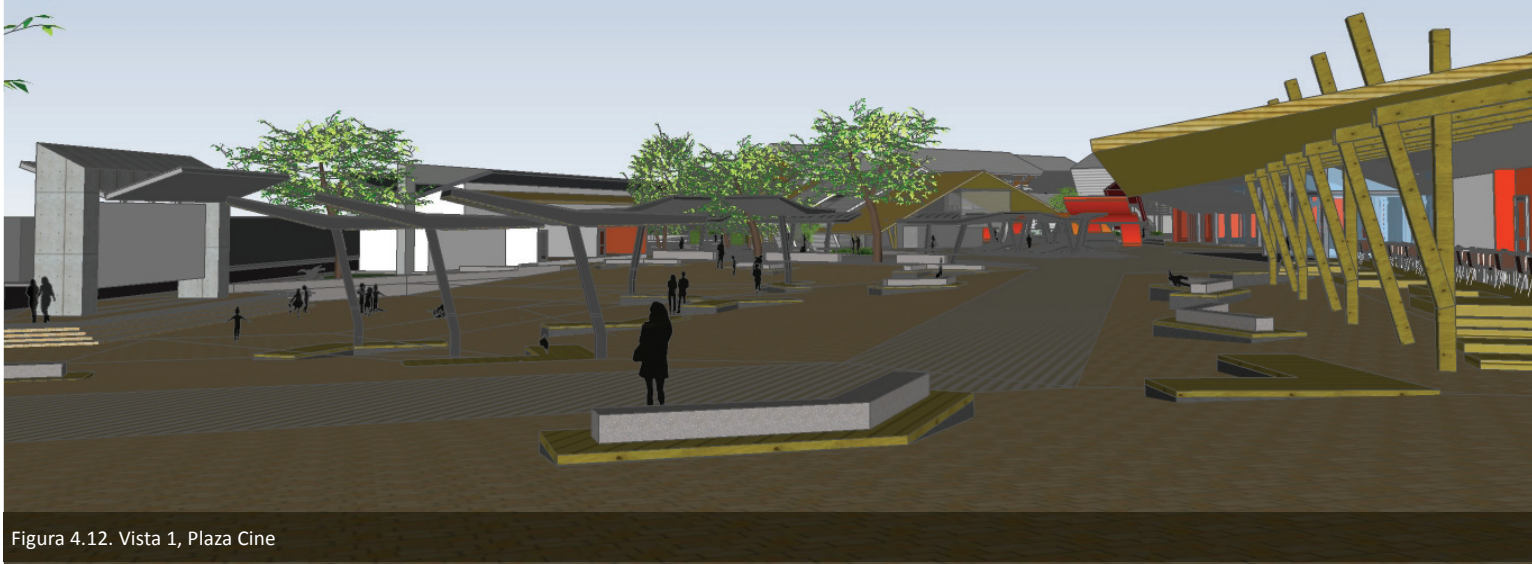


Figura 4.12. Vista 1, Plaza Cine

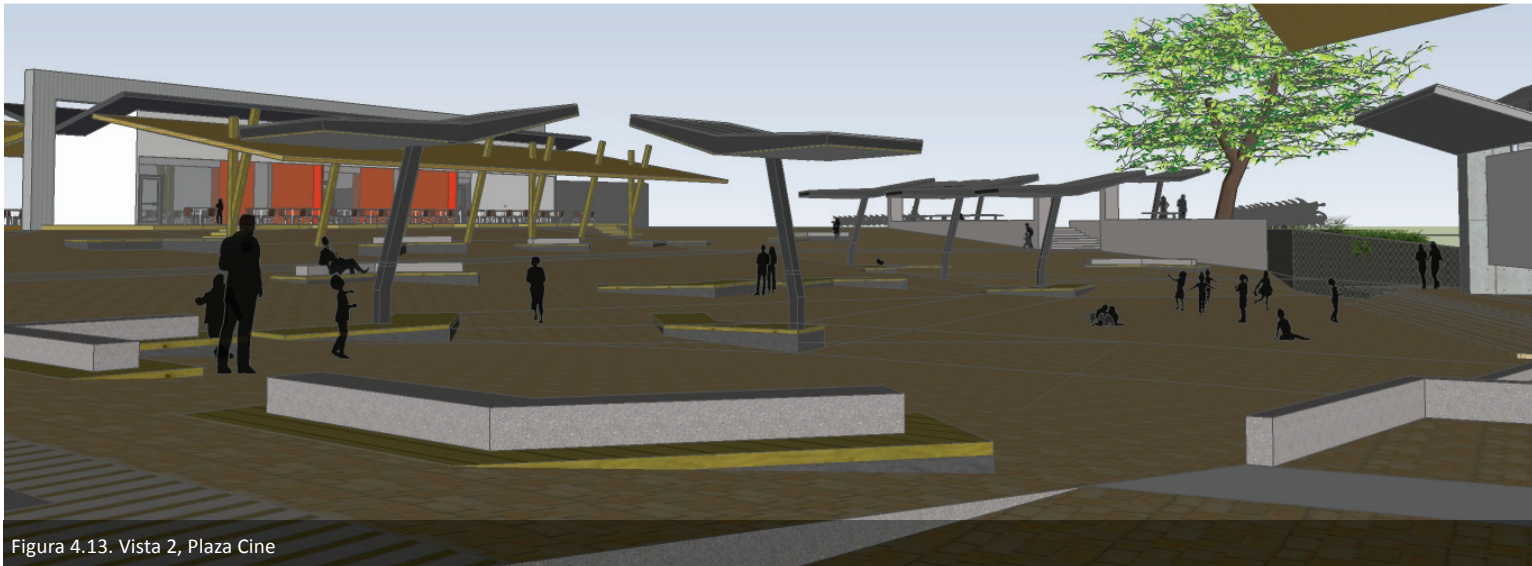


Figura 4.13. Vista 2, Plaza Cine

ZONAS DE COMERCIO

Zonas para la actividad comercial formal



Figura 4.14. Planta Comercio 1



Figura 4.15. Vista 1, Comercio 1



Figura 4.16. Vista 2, Comercio 1

Zonas para la actividad comercial formal

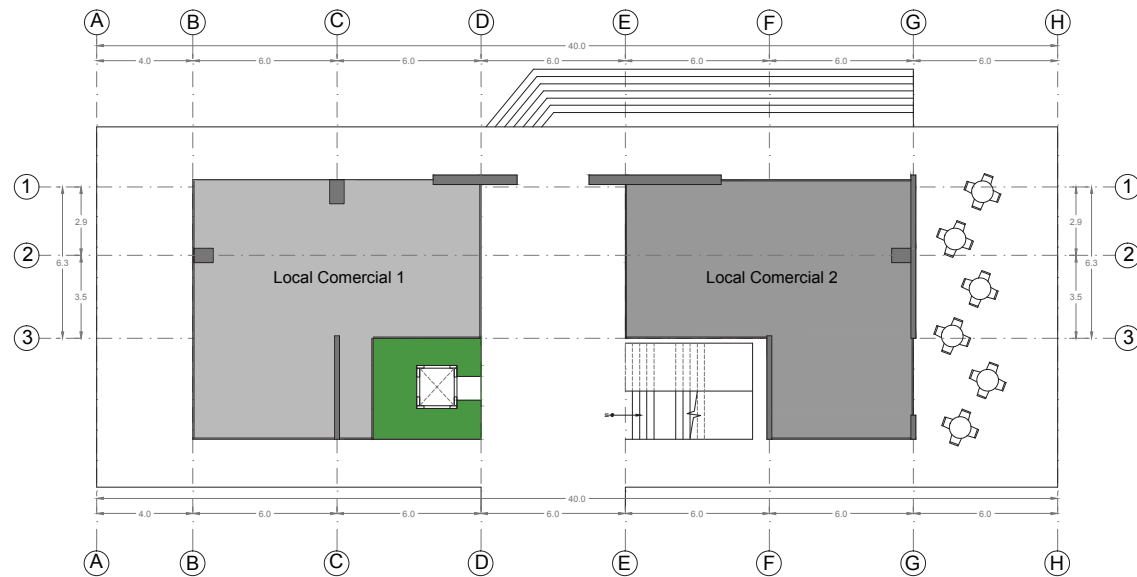


Figura 4.17. Planta Baja Comercio 2



Figura 4.18. Planta Alta Comercio 2

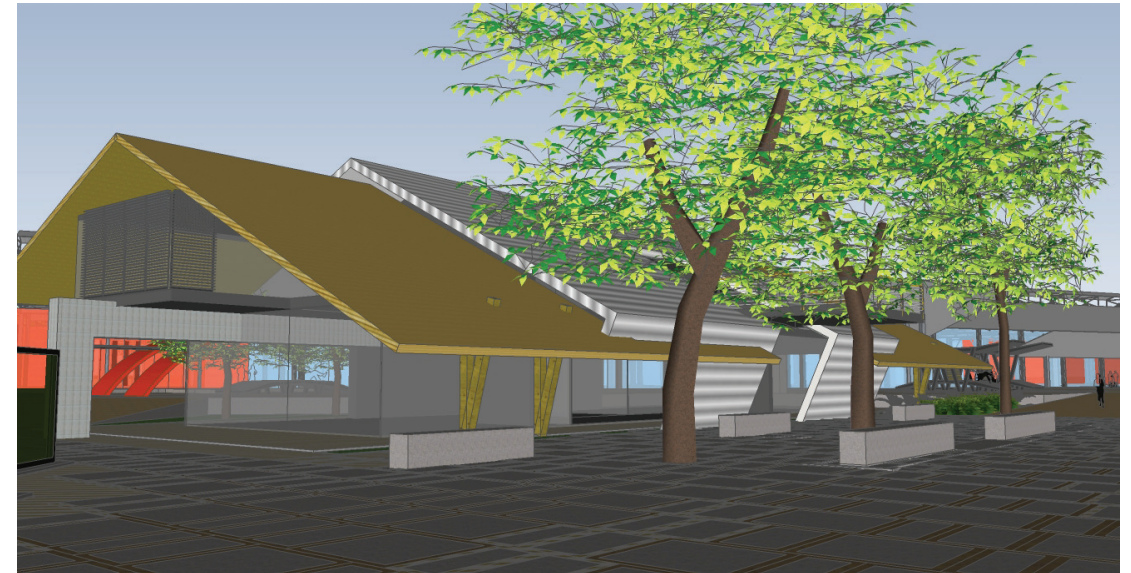


Figura 4.19. Vista 1, Comercio 2

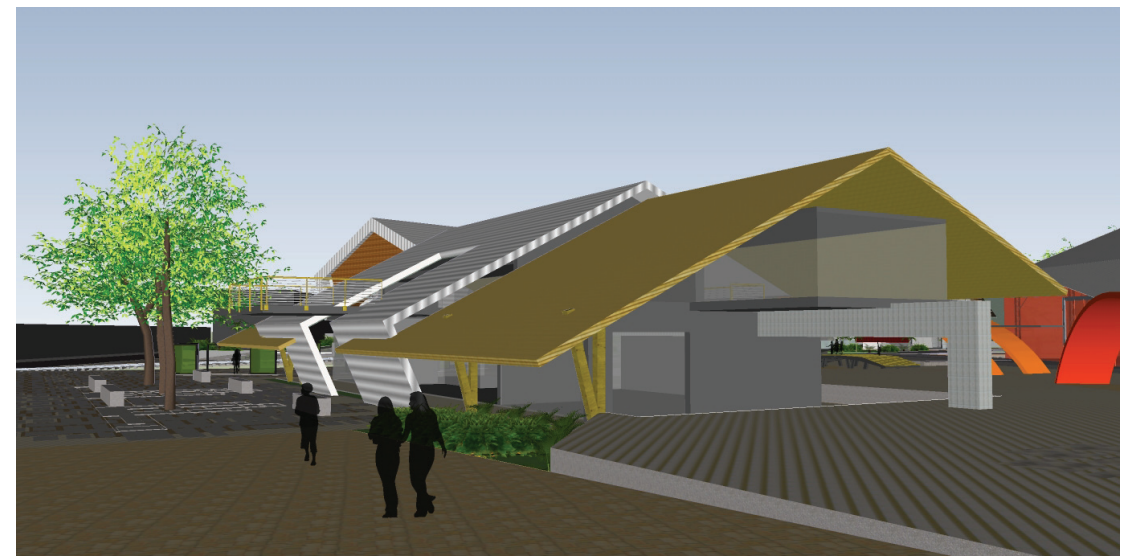


Figura 4.20. Vista 2, Comercio 2

ZONA DE RESTAURANTES

Zona para la ubicación de restaurantes contigüo

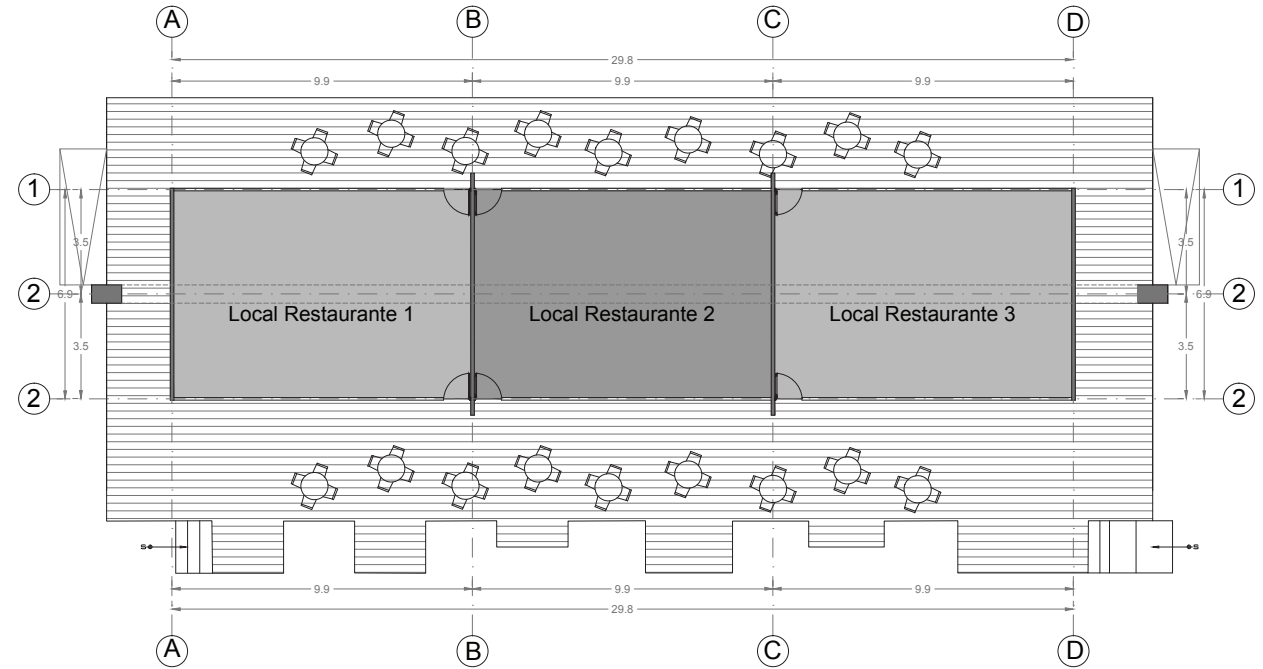


Figura 4.21. Planta Zona de Restaurantes



Figura 4.22. Vista 1, Zona de Restaurantes

PROGRAMA ARQUITECTÓNICO - COMPOSICIÓN

El programa arquitectónico se definió a partir de las dos necesidades primordiales en este proyecto que son: en primer lugar, conectar a los pasajeros con el servicio de transporte ferroviario y en segundo lugar, dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro. Además se establecen otras necesidades complementarias a las dos primordiales, que tiene su justificación en la recuperación del modelo de estación de ferrocarril en la Región Atlántica de Costa Rica y en las funciones complementarias habituales de las estaciones de transporte público en general.

Se clasifica cada una de las actividades y su consecuente resultado espacial de acuerdo a las tres necesidades urbanas, trabajo, socialización y formación, según su letra inicial, de la siguiente manera:

- Trabajo = T
- Socialización = S
- Formación = F

Así mismo se generan combinaciones de ellas de manera que dichas letras se ordenan de izquierda a derecha según la prioridad de la necesidad urbana, siendo el de la izquierda el de mayor prioridad y sucesivamente a la derecha las de menor prioridad. Esto con el propósito de que la solución espacial de cada una de las actividades y su carácter arquitectónico sean consecuentes con esta clasificación. Por ejemplo: SFT, significa que en la solución espacial para esa actividad, lo más importante es su disposición para la socialización, seguido para la formación y en tercer orden para el trabajo.

$$\begin{aligned} \text{Estación Museo} &= \text{Museo Abierto} + \text{Museo Formal} \\ \text{Estación Museo} &= (\text{Estación} + \text{Parque del Ferrocarril}) + \text{Museo Formal} \end{aligned}$$

Estación = Andén + Plazas + Zonas de Espera + Oficina de Administración y Control + Sodas + Pulpería + Cajero Automático + S.S. + Tienda

Parque del Ferrocarril = Tienda de Souvenirs + Recorridos + Juegos para Niños + Simuladores de Vivencias + Estaciones de Exhibición

Museo Formal = Recepción + Administración + Vestíbulo + Salas de Exhibición + Sala Interactiva

Museo Abierto						
Necesidad	Espacio	Actividad	Clasificación	#	Equipamiento	
Conectar a los pasajeros con el servicio de transporte ferroviario	Plataforma de abordaje y desabordo	Estar / Subir	ST	1	Paneles de Información Bancas de Subida/Descida	
	Unión de espera en fila	Esperar / Subir	ST	1	Sillas Sopletes	
	Flecos	Socializar / Esperar / Integrar la Ciudad del Dominio	ST	2	Asientos / Mesas	
	Áreas de Bancas		Esperar / Socializar	ST	1	Bancas Corrientes
	Biliteria	Punto de Venta	Vender / Comprar tickets	TST	2	Silla Cajero Computadora Mantenedores
		Cubículo de Recepción	Atender Visitantes / Administrar / Ingreso a la Oficina	TS	1	Sillas Cálculo con Escritorio de Atención
	Oficina de Control y Administración	Área de Espera	Esperar	ST	1	Computadora
		Área de Control	Controlar tren	TF	3	Punto de mando Computadora
	Oficina del jefe de Estación	Oficina de Control de la Estación	Controlar tren	T	1	Superficie de Trabajo
		Oficina del jefe de Control	Supervisar Control Tren	T	1	Sillas Cálculo con Escritorio de Atención
	Oficina de Administración de la estación	Oficina de Servicios de Atención	Administrar estación	TTS	3	Computadora
		Oficina de Administración	Administrar estación	TTS	3	Computadora
	Complementarios del Establecimiento	Cocina	Cocinar	S	1	Horno Refrigeradora / Freezer Lockers Sillas Mesa
		S.S. Empleado	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre / W.C. para mujer
	Complementarios del Establecimiento	Restaurante y Sódas	Comer	S	1	Mesa Sillas
S.S. Hombre		Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre	
		S.S. Mujer	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para mujer
S.S. Empleado		Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre / W.C. para mujer	
Cajero Automático		Retirar dinero	T	1	Cajero Automático	
Pulpería		Comprar	TS	1	Alimentos Mantenedor	
Tienda		Comprar	TS	1	Alimentos Mantenedor	
S.S. Hombre		Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre	
		S.S. Mujer	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para mujer
Complementarios del Establecimiento		Bar de Juegos	Preparar Juegos	T	1	Botella Superficie de Trabajo
	Área de Mesas	Comer	ST	1	Sillas Mesa	
	Tienda de Souvenirs	Comprar	TS	1	Mantenedor	
	S.S. Hombre	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre	
		S.S. Mujer	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para mujer
	Recepción	Recepcionar	ST	1	Sillas Mantenedor	
	Juegos para Niños	Jugar	ST	1	Juegos	
	Simuladores de Vivencias	Simular	ST	1	Simuladores	
	Estaciones de Exhibición	Exponer / Observar	FST	5	Bancas Áreas de Exposición	

Museo Formal						
Necesidad	Espacio	Actividad	Clasificación	#	Equipamiento	
Dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro	Lobby	Esperar / Conocer	S	1	Sillas Mantenedor	
	S.S.	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre / W.C. para mujer	
	Recepción	Recepcionar	ST	1	Sillas Mantenedor	
	Biliteria	Vender / Comprar boleto	T	4	Computadora Mantenedor	
	Oficina de Administración del Museo	Oficina del Administrador	Administrar	T	1	Sillas Cálculo con Escritorio de Atención Computadora
		Oficina de apoyo a la Administración	Administrar	T	3	Computadora
	S.S.	Lavarse manos / Oír / Defecar	T	2	W.C. para hombre / W.C. para mujer	
		Cocina	Calentar alimentos / Comer	S	1	Horno Refrigeradora / Freezer Lockers Sillas Mesa
	Vestíbulo	Punto de Información	Aprovar y administrar ingreso	FTS	2	Sillas Mantenedor
		Otros	Introducir Museo	ST	1	Bancas de Exposición Alimentos
	Salas de Exhibición	Sala Proyección - Interactividad / 1914 - 1971	Exponer	FTS	1	Proyector
		Sala 2 / 1972-1999 actualidad	Exponer	FTS	1	Mobiliario de Exposición
	Sala 3 / Interactiva	Proponer el futuro / Construir imagen colectiva	FST	5	Mobiliario de Exposición Mesas de Trabajo	
				ST	1	Sillas Pisa Botella

Cuadro 8.

ESTACIÓN

Museo Abierto					
Necesidad	#	Espacio	Actividad	Clasificación	#
Estruc. n	1	Plataforma de abordaje y desabordaje	Bajar / Subir	SF	1
	2	Unión de espera en fila	Hacer fila	SF	2
	2	Plazas	Socializar / Esperar / Integra la Casa del Dominó	SF	2
	2	Áreas de Bancas	Esperar / Socializar	SF	2
	2	Oficina de Control y Administración	Controlar tren	TF	2
	1	Recepción	Atender Visitantes / Administrar Ingreso a la Oficina	TS	1
	1	Área de Control	Controlar tren	TF	1
	1	Oficina de Control de la Estación	Supervisar Control Tren	T	1
	1	Oficina de Administración de la estación	Administrar estación	TPS	1
	1	Complementario no Empleados	Comer	S	1
Complementaria	4	Área de Mesas	Comer	S	4
	2	Restaurantes y Sods	S.S. Públicos	Lavarse manos / Orinar / Defecar	4
	4		S.S. Empleados	Lavarse manos / Orinar / Defecar	4
	1	Cajero Automático	Retirar dinero	T	1
	1	Pulpería	Comprar	TS	1
	2	Tienda	S.S. Hombres	Lavarse manos / Orinar / Defecar	2
	2		S.S. Mujeres	Lavarse manos / Orinar / Defecar	2
	2				2
	2				2
	2				2

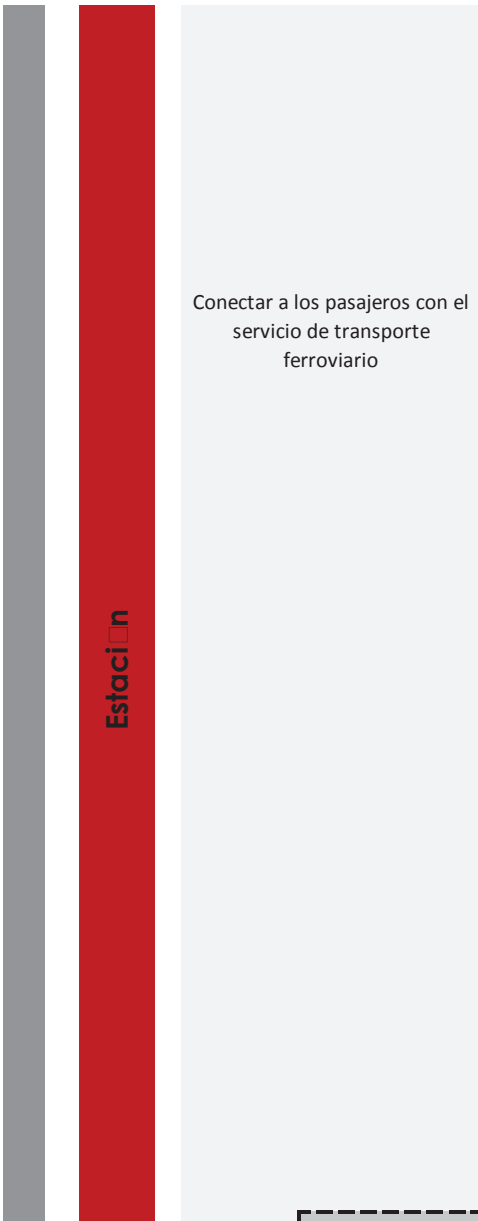
Museo Abierto					
Necesidad	#	Espacio	Actividad	Clasificación	#
	1	Plataforma de abordaje y desabordaje	Bajar / Subir	SF	1
	3	Líneas de espera en fila	Hacer fila	SF	3
	2	Plazas	Socializar / Esperar / Integra la Casa del Dominó	SF	2
		Áreas de Bancas	Esperar / Socializar	SF	

Estación Museo = Museo Abierto + Museo Formal

Estación Museo = (Estación + Parque del Ferrocarril) + Museo Formal

Estación = **Andén + Plazas + Zonas de Espera** + Oficina de Administración y Control + Sodas + Pulpería + Cajero Automático + S.S. + Tienda

Museo Abierto				
Necesidad	Espacio	Actividad	Clasificación	Equipamiento
1	Plataforma de abordaje y desabordaje	Bajar / Subir	SF	Pantallas de información Módulos de señalización Reservorios
3	Líneas de espera en fila	Hacer fila	SF	Sillas Sopaperones
2	Plazas	Socializar / Esperar / Ingreso a la Casa del Donante	SF	Asientos / Mesas
Área de Boletería				
2	Boletería	Vender / Comprar Boletines	TSF	Silla Cajero Computadoras Mostradores Relojes
1	Recepción	Atender Visitantes / Administrar Ingreso a la Oficina	TS	Sillas Cubículo con Escritorio de Atención
1	Área de Espera	Esperar	TS	Computadora Pantalla de Monitoreo
1	Área de Control	Controlar tren	TF	Puntos de mando Computadoras
1	Oficina de Control de la Estación	Supervisar Control Tren	T	Superficie de Trabajo Sillas Cubículo con Escritorio de Atención
1	Oficina de Administración de la estación	Administrar estación	TFS	Computadora Sillas Cubículo con Escritorio de Atención
1	Complementario Empleados	Cocineta	S	Horno Refrigeradora Fregadero Lockers Sillas Mesa
1	S.S. Empleados	Lavarse manos / Orinar / Defecar	S	Lavatorios Inodoros
4	Área de Mesas	Comer	S	Mesas
4	Restaurantes y Sodas	S.S. Público	S	Sillas Lavatorios Magisterios Inodoros
4	S.S. Empleados	Lavarse manos / Orinar / Defecar	S	Lavatorios Inodoros
1	Cajero Automático	Retirar dinero	T	Cajeros Automáticos
1	Pulpería	Comprar	TS	Artículos Mostrador
2	Tienda	Comprar	TS	Artículos Mostrador
2	S.S. Hombres	Lavarse manos / Orinar / Defecar	T	Lavatorios Magisterios Inodoros
2	S.S. Mujeres	Lavarse manos / Orinar / Defecar	T	Lavatorios Inodoros



2	Boletería	Puestos de Venta	Vender/ Comprar tickets	TSF	2	Silla Cajero
	1	Recepción	Cubículo de Recepción	Atender Visitantes / Administrar Ingreso a la Oficina	TS	2
1		Oficina de Control y Administración	Área de Espera	Esperar	TF	2
	Área de Control		Controlar tren	3		Relojes
1	Oficina de Control y Administración	Oficina de Control de la Estación	Supervisar Control Tren	T	1	Sillas
		Oficina del Jefe de Control	Supervisar Control Tren		1	Cubículo con Escritorio de Atención
1	Oficina de Administración de la estación	Área de Servicios de Apoyo	Administrar estación	TFS	1	Computadora
		Oficina de Administrador	Administrar estación		3	Sillones
1	Complementario Empleados	Cocineta	Comer	S	1	Pantalla de Monitoreo
		S.S. Empleados	Lavarse manos / Orinar / Defecar		2	Puestos de mando

Estación = Andén + Plazas + Zonas de Espera + **Oficina de Administración y Control** + Sodas + Pulpería + Cajero Automático + S.S. + Tienda

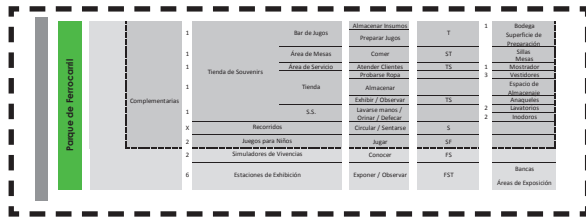
Museo Abierto					
Necesidad	Espacio	Actividad	Clasificación	Equipamiento	
Conectar a los pasajeros con el servicio de transporte ferroviario	Plataforma de abordaje y desabordaje	Bajar / Subir	SF	Escaleras de Movimiento Escaleras de Sanitización Reservorios	
	Líneas de espera en fila	Esperar / Socializar	SF	Sillas	
	Plazas	Socializar / Esperar / Integrar a la Casa del Dominio	SF	Asientos / Mesas	
	Áreas de Banos				Bancas Comodas
	Bodega	Puestos de Venta	Vender / Comprar	TSF	Silla Cajero Computadoras Mostradores
		Recepción	Atender Visitantes / Administrar Ingreso a la Oficina	TS	Sillas Cubículo con Escritorio de Atención
	Área de Espera				Computador Sillas Pantalla de Monitoreo
	Oficina de Control y Administración	Área de Control	Controlar tren	TF	Puntos de mando Computadoras
		Oficina de Control de la Estación	Supervisar Control Tren	T	Superficie de Trabajo Sillas Cubículo con Escritorio de Atención
	Área de Servicios de Administración				Computador
	Oficina de Administración de la Estación	Oficina de Administración	Administrar estación	TSF	Computador Sillas Cubículo con Escritorio de Atención
		Complementario Empleados	Cocina	S	Microondas Horno Refrigerador Fregadero Lockers Sillas Mesa
	Complementarias	Área de Mesas			Mesas Sillas
		Restaurantes y Sodas	S.S. Público	6	Lavatorios Mingitorios Inodoros
		S.S. Empleados	S.S. Empleados	3	Lavatorios Mingitorios Inodoros
Cajero Automático		Retirar dinero	T	Cajero Automático	
Pulpería		Área de Exhibición	1	Anaqueles Mostrador	
Tiendas		Área de Exhibición	2	Anaqueles Mostrador	
S.S.		S.S. Hombres	Lavarse manos / Orinar / Defecar	T	Lavatorios Mingitorios Inodoros
		S.S. Mujeres	Lavarse manos / Orinar / Defecar	T	Lavatorios Mingitorios Inodoros

Estación Museo = Museo Abierto + Museo Formal

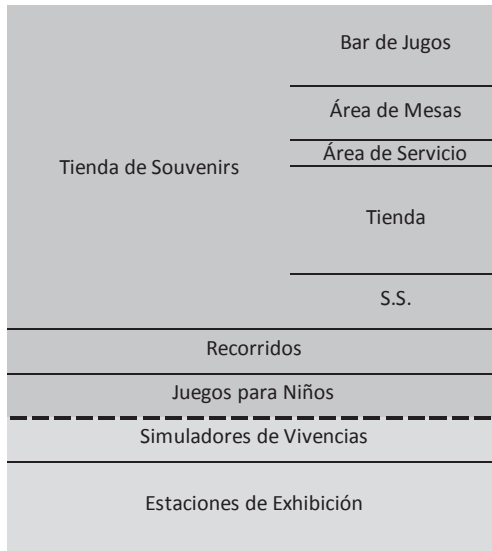
Estación Museo = (Estación + Parque del Ferrocarril) + Museo Formal

Estación = Andén + Plazas + Zonas de Espera + Oficina de Administración y Control + **Sodas + Pulpería + Cajero Automático + S.S. + Tienda**

PARQUE DEL FERROCARRIL



Parque del Ferrocarril



Almacenar Insumos
Preparar Jugos
Comer
Atender Clientes
Probarse Ropa
Almacenar
Exhibir / Observar
Lavarse manos / Orinar / Defecar
Circular / Sentarse
Jugar
Conocer
Exponer / Observar

T
ST
TS
TS
S
SF
FS
FST

Bodega Superficie de Preparación
Sillas Mesas
Mostrador
Vestidores
Espacio de Almacenaie
Anaqueles
Lavatorios
Inodoros
Bancas
Áreas de Exposición

Estación Museo = Museo Abierto + Museo Formal

Estación Museo = (Estación + Parque del Ferrocarril) + Museo Formal

Parque del Ferrocarril = Tienda de Souvenirs + Recorridos + Juegos para Niños + Simuladores de Vivencias + Estaciones de Exhibición

MUSEO FORMAL

Museo Formal					
Necesidad	#	Espacio	Actividad	Equipamiento	
Museo	1	Lobby	Esperar / Conversar	Sillones	
	2	S.S.	Lavarse manos / Orinar / Defecar	Washrooms, Mirrors, Inodoros	
	Recepción	1	Filas de Boletería	Comprar boleto	Separadores
		4	Boletería	Vender/ Comprar boleto	Sillas, Computadoras, Impresoras
	1	Oficina del Administrador	Administrar	Sillas, Cubículo con Escritorio de Atención	
	Oficina de Administración del Museo	3	Oficina de apoyo a la Administración	Administrar	Computadoras
		2	S.S.	Lavarse manos / Orinar / Defecar	Puestos de Trabajo, Lavatorios, Inodoros
		1	Cocineta	Calentar alimentos / Comer	Microondas, Horno, Refrigeradora, Fregadero, Lockers, Sillas, Mesa
		1	Vestíbulo	Aprovar y administrar ingreso	Computadoras, Sillas, Mostrador
	Dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y Contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro	1	Otros	Introducir Museo	Mobiliario de Exposición, Asientos
1		Sala Proyección - Introducción / 1504-1871	Exhibir	Pantalla para Diaporamas	
1		Sala de Exhibición	Exhibir	Exposición, Paredes	
1		Sala 1 / 1871-1919 Sala 2 / 1919- actualidad	Exhibir	Mobiliario de Exposición	
1	Sala 3 / Interactiva	Proponer el futuro / Construir imagen colectiva	FST	Mobiliario de Exposición, Mesas de Trabajo	

Museo

Dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y Contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro

Museo Formal

Necesidad	#	Espacio	Actividad	Clasificación	#	Equipamiento	
Museo	1	Lobby	Esperar / Conversar	S	9	Sillones	
	2	S.S.	Lavarse manos / Orinar / Defecar	T	4	Lavatorios	
	Recepción	1	Filas de Boletería	Comprar boleto	T	9	Mingitorios
		4	Boletería	Vender/ Comprar boleto	T	4	Inodoros
	Dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y Contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro	1	Oficina del Administrador	Administrar	T	4	Separadores
		3	Oficinas de apoyo a la Administración	Administrar	T	4	Mostradores
		2	S.S.	Lavarse manos / Orinar / Defecar /	T	4	Sillas
		1	Cocineta	Calentar alimentos / Comer	S	4	Computadoras, Impresoras
	1	Vestíbulo	Aprovar y administrar ingreso	FST	2	Computadoras	
	Dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y Contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro	1	Otros	Introducir Museo	FST	2	Sillas, Mostrador
1		Sala Proyección - Introducción / 1504-1871	Exhibir	FST	1	Mobiliario de Exposición, Asientos	
1		Sala de Exhibición	Exhibir	FST	1	Mobiliario de Exposición	
1		Sala 1 / 1871-1919 Sala 2 / 1919- actualidad	Exhibir	FST	1	Mobiliario de Exposición	
1	Sala 3 / Interactiva	Proponer el futuro / Construir imagen colectiva	FST	5	Mobiliario de Exposición, Mesas de Trabajo		

DESARROLLO DE LA PROPUESTA DE DISEÑO ARQUITECTÓNICO

CONTENIDO Y ZONIFICACIÓN

PREDISPOSICIONES DEL PROYECTO LIMÓN CIUDAD PUERTO

El proyecto Limón Ciudad Puerto, pretende convertir patios de INCOFER en un sitio con espacios para la cultura complementándose con espacios para el comercio y el deporte. Es por ello que entre lo dispuesto para tales



Figura 4.23. Esquema de Interacción, Estación – Casa del Dominó

finés, se contempla la restauración de los antiguos pabellones de taller del ferrocarril, un museo de sitio, la construcción de instalaciones deportivas para complementar el aledaño gimnasio Eddy Bermúdez, la terminal del tren urbano de la ciudad, un anfiteatro, plazas blandas y duras y un área de parqueos para el complejo. Sin embargo, en la ley se dejó de lado un elemento de gran importancia en la cultura limonense, la Casa del Dominó, ubicada en la esquina suroeste del sitio.

Esta Casa alberga durante el día a una cantidad considerable de personas que se reúnen en torno a mesas de juegos como el dominó, el ajedrez y el tablero, los cuales implican condiciones de espacio distintas, principalmente en cuanto a ruido; pero que en la actualidad se realizan todas en un mismo salón donde el bullicio generado por algunas partidas de dominó afecta a otros que requieren mayor concentración como en el ajedrez. Por otro lado la Casa se encuentra en condiciones que no son las más aptas para una actividad cultural que se planea preservar, su estructura constructiva en madera acumula décadas de poco mantenimiento por lo que peligra su integridad y permanencia. Debido a esta



Figura 4.24. Casa del Dominó.



Figura 4.25. Casa del Dominó.



Figura 4.26. Casa del Dominó

problemática es que a nivel extraoficial, entre las unidades técnicas ejecutoras de Limón Ciudad Puerto, se ha considerado la posibilidad de construir un nuevo edificio para esta actividad, que provea de espacios adecuados para la práctica de esos juegos y que a su vez atraiga a poblaciones jóvenes a continuar con una tradición que pareciera quedarse entre personas de edades avanzadas. La nueva Casa tendría lugar contiguo a la actual, donde hoy se encuentra el supermercado Coopenor.

Ante este escenario, la propuesta para la estación debe contemplar esta situación hipotética de la construcción de una nueva Casa del Dominó en la ubicación antes mencionada. Para ello se pretende la relación de ambos proyectos por medio de espacio público que integre ambas actividades, la de estación y la de juego. (Ver Figura 4.23) Como se planteó en la conceptualización de la estación, la misma se concibe como un espacio abierto a la ciudad, con mínimas restricciones de acceso, donde el espacio común integra las diferentes actividades, por lo que se asume la nueva Casa como una edificación que debe integrarse al esquema conceptual planteado y su consecuencia espacial, sin resolver la nueva edificación como tal.

PREMISAS CONCEPTUALES

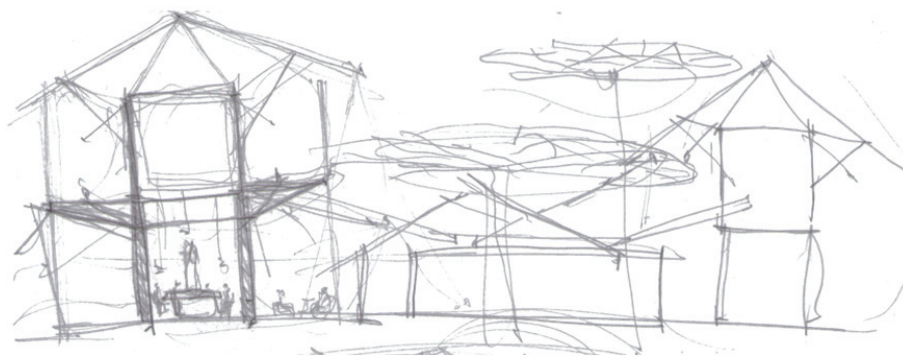


Figura 4.27. Imagen Conceptual para propuesta de la Estación



Figura 4.28. Diagrama de Actividades y Ambiente

Dado que en la conceptualización de la propuesta se estableció que las tres necesidades cotidianas de las personas: espacios para la formación, espacios para trabajar y espacios para fortalecer las relaciones sociales deben estar presentes intrínsecamente en cada uno de los componentes, la estación desarrolla su espacialidad y sus relaciones entorno a estas condicionantes previas. Tanto su actividad social natural como la variable actividad turística que componen la actividad total de la estación se procura que se desarrollen en un ambiente que constantemente ofrezca la satisfacción de dichas necesidades cotidianas (Socialización, Trabajo, Formación). (Ver Figura 4.28)

La Figura 4.27 corresponde a una imagen conceptual que refleja cómo las edificaciones a desarrollar respetan en algunas características la tipología arquitectónica tradicional de la región y se incorpora la vegetación entre ellas como remembranza del paisaje a lo largo de la vía férrea, además de aportar beneficios para el confort higrotérmico de los espacios internos y de los espacios públicos entre ellos.

CONTENIDO DE PRIMER ORDEN

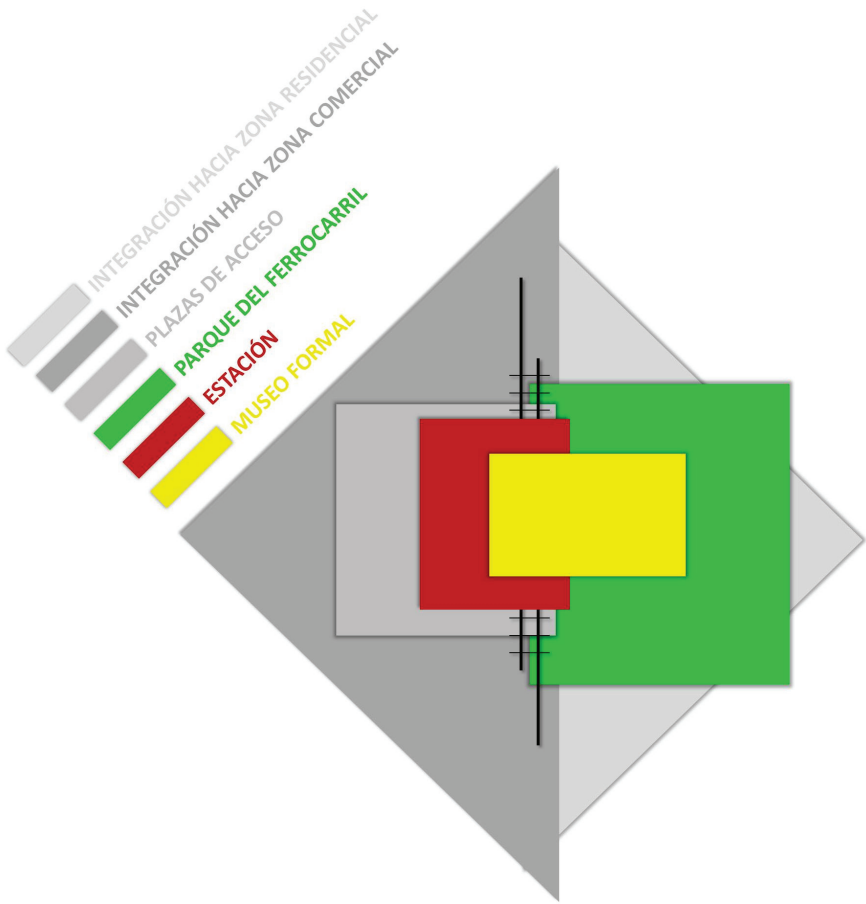


Figura 4.29. Esquema de contenido, Primer Orden. Planta

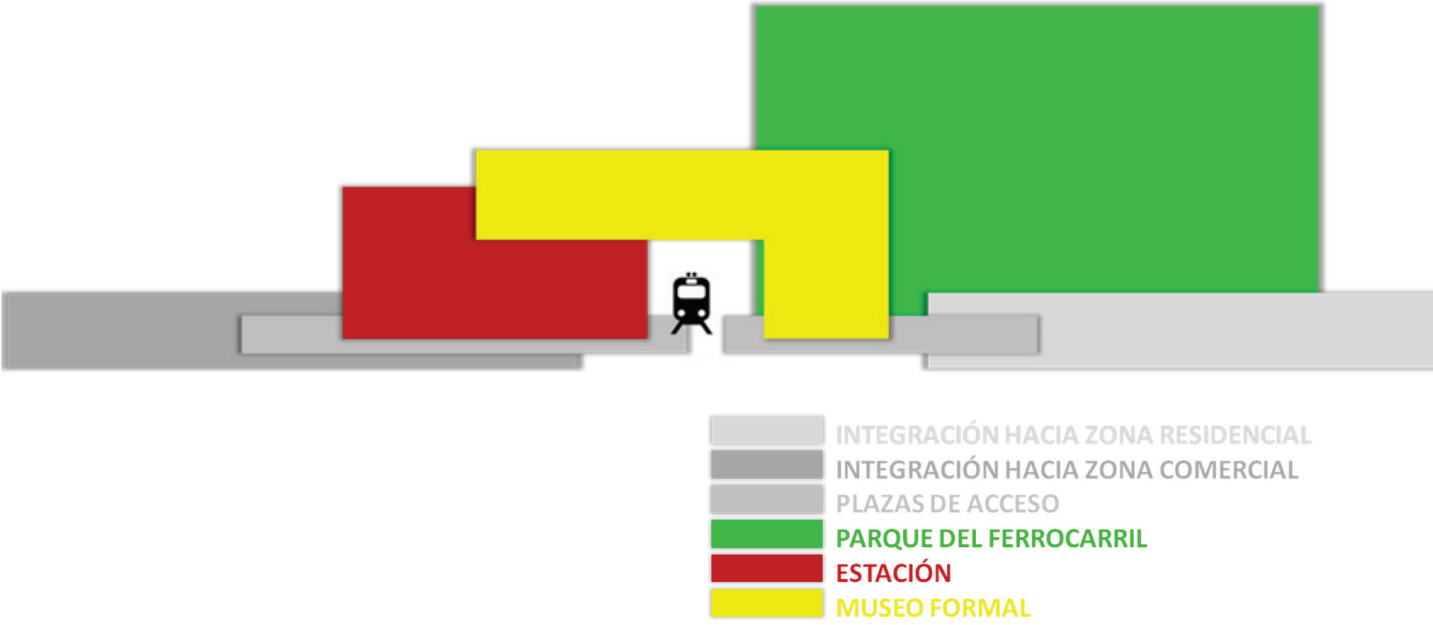


Figura 4.30. Esquema de contenido, Primer Orden. Alzado

CONTENIDO DE SEGUNDO ORDEN

FUNCIONAMIENTO DE LA ESTACIÓN

Esquema típico versus Esquema planteado.

Como se analizó en el capítulo 2, las estaciones generalmente tienden a la linealidad en las relaciones de sus operaciones básicas, (Ver Figura 4.32.):

- **subir/bajar del tren.**
- **comprar tiquetes y esperar.**
- **ingresar/salir de la estación.**



Figura 4.31. Estación de Guápiles a mediados del siglo XX. Fotografía de Claudio Cruz.

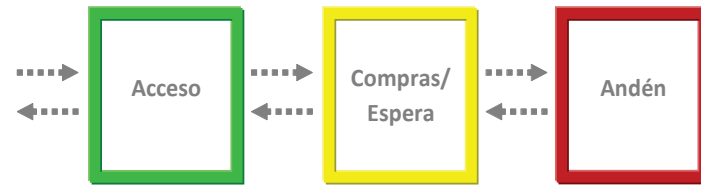


Figura 4.32. Esquema planteado para la Nueva Estación

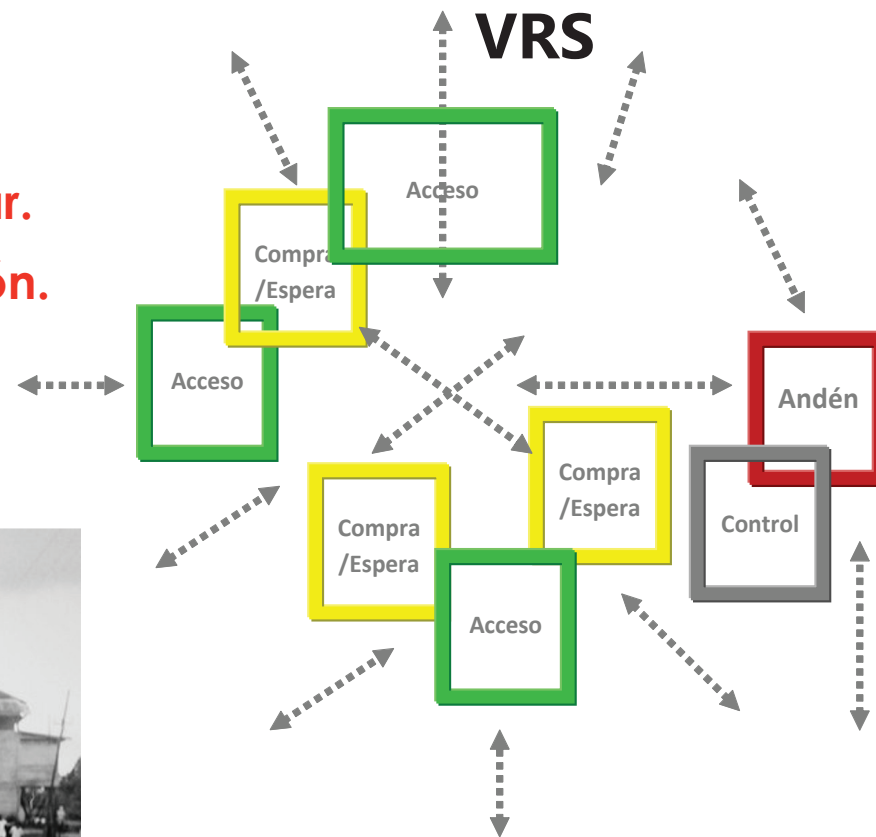


Figura 4.33. Esquema planteado para la Nueva Estación

Sin embargo, este esquema típico de estación no es característico de las estaciones en la región atlántica de Costa Rica si se analizan estas con su entorno urbano, ya que este esquema presente de hecho en nuestras estaciones, se vuelve falso al abrirse el andén al entorno urbano inmediato, por lo que las relaciones entre las distintas actividades son multidireccionales y las operaciones básicas no le conciernen únicamente a la edificación principal, sino que la estación se nutre de toda la actividad comercial circundante a la misma, tales como: sodas, pulperías, expendios de licor, entre otras.

De este modo la estación del ferrocarril al atlántico involucra no solo las relaciones propias del “edificio oficial” sino que este más su entorno urbano inmediato, se convierten en la estación completa. Ante esto, se plantea un esquema funcional diferenciado basado en el anterior análisis. (Ver Figura 4.33.)

FUNCIONAMIENTO DEL PARQUE DEL FERROCARRIL

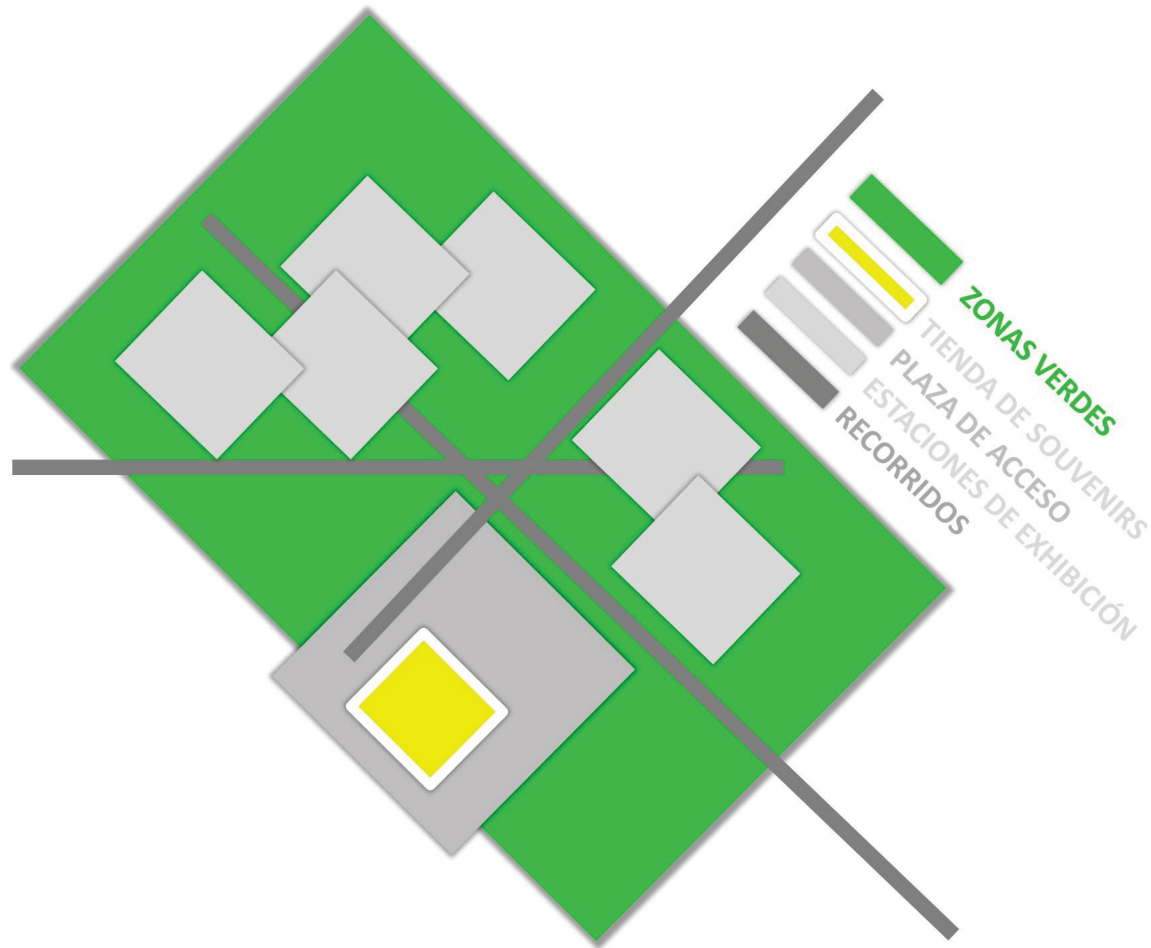


Figura 4.34. Esquema del Parque del Ferrocarril

El Parque del Ferrocarril tiene diversas funciones, entre ellas:

- Proveer a la ciudad de otro parque arborizado, rico en sombra, capaz de proveer al usuario de un espacio público fresco para relajación y disfrute.
- Proveer a la ciudad de otros espacios para la recreación de los niños.
- Servir como nexo de transición entre las zonas comercial y mixta, y la zona residencial.
- Ofrecer la posibilidad de ver arte y conocer sobre historia, de manera: gratuita, abierta, constante y natural; tanto para los ciudadanos locales como para turistas. Esto se logra por medio de un recorrido por estaciones previstas para la exposición temporal de arte urbano e instalaciones con temas históricos.
- Servir de “introducción y/o conclusión” para el circuito de aprendizaje conformado por él mismo y el Museo Formal cuya entrada principal se encuentra precisamente en el Parque.

FUNCIONAMIENTO DEL MUSEO FORMAL

El Museo tiene como principal objetivo:

- Aprovechar las condiciones coyunturales con la estación del ferrocarril para **dar a conocer la historia paralela entre el ferrocarril y la provincia de Limón y contribuir a la construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro.**

Esto se logra por medio de la exhibición de esta historia en tres de sus salas (una de proyección audiovisual y dos de exposición) y una cuarta sala interactiva donde los visitantes tienen la posibilidad de plasmar su visión de ciudad/sociedad deseada para Limón y dejarla en exhibición para los futuros visitantes. Así se espera contribuir a la **construcción de una imagen colectiva para la construcción del futuro.**

Se deja abierto al criterio del curador la secuencia con que se debe visitar las salas, por lo su nexo de circulación entre ellas es multidireccional. Las salas “De Proyección” e “Interactiva” tienen vínculo directo con el vestíbulo.

El Museo necesita además de espacios para las funciones complementarias como la labor administrativa, operativa y de servicio. De la misma manera, se com-

plementan sus funciones con el Parque del Ferrocarril, vinculados por medio de una Tienda de Souvenirs y Bar de Jugos que aprovecha su posición estratégica para interceptar no solo el recorrido de los visitantes sino sus gastos promedio y aumentar así la generación de riqueza para la población limonense.

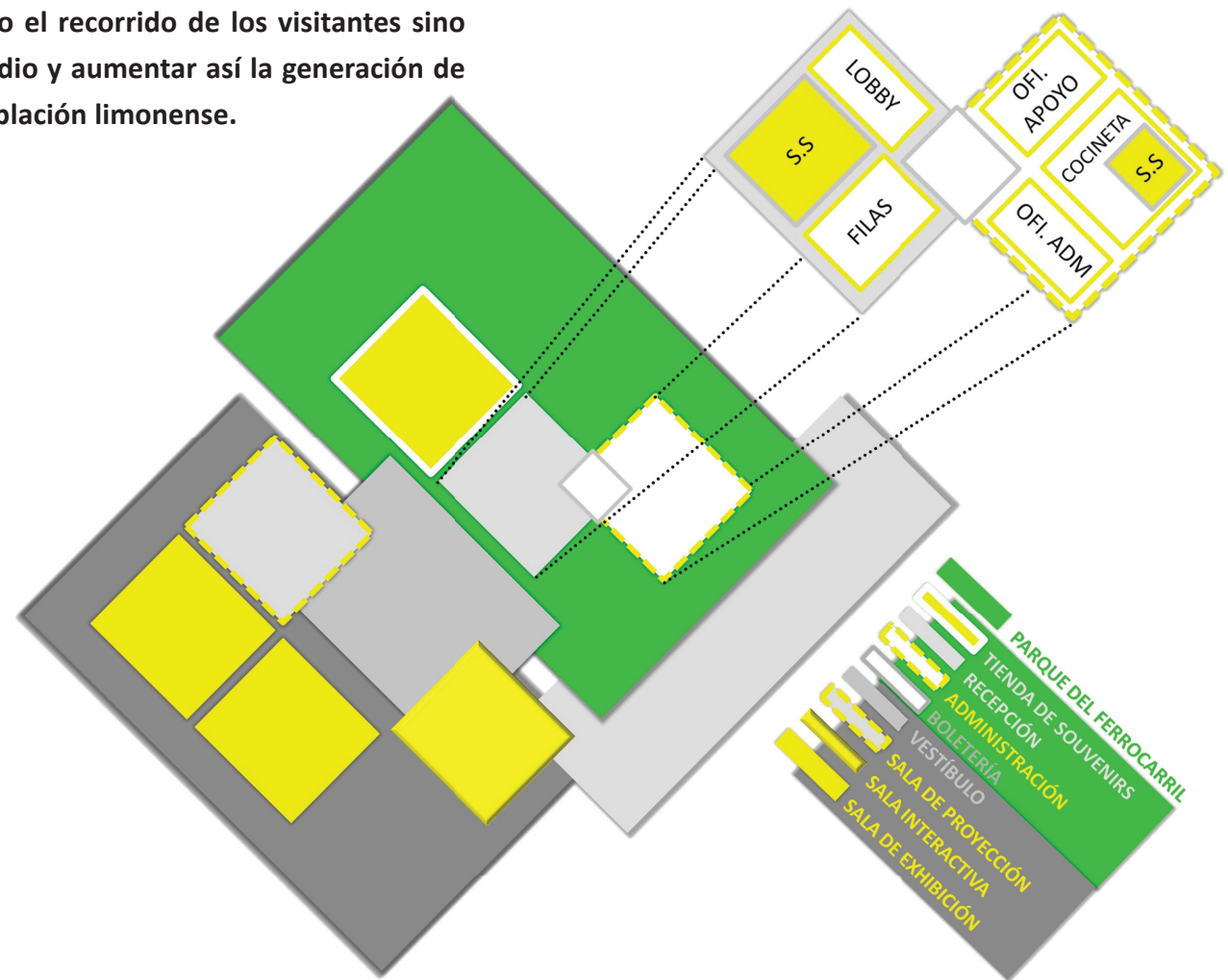


Figura 4.35. Esquema del Museo del Ferrocarril

ZONIFICACIÓN

FUNCIONAMIENTO DEL PARQUE DEL FERROCARRIL

Dado que por disposición del INCOFER, la línea del tren atraviesa diagonalmente el terreno, se posiciona a la estación paralela a esta, con la mayor cantidad de funciones hacia el sur de la división que genera la vía, es decir, hacia el centro de la ciudad de donde se prevee la llegada de mayor cantidad de usuarios por medio de dos nodos principalmente. (Ver figura 4.36)

Con la intención de no reforzar la división, se deja una parte de las funciones hacia el Sector Norte, es decir, hacia la zona residencial de Barrio Roosevelt. El Sector Norte de la estación se integra al Parque previsto por medio de plazas y recorridos, al Sector Sur por medio de un paso aéreo y lateralmente por medio de los recorridos urbanos comunes.

El Sector Sur de la estación, se abre hacia la zona comercial por medio de una gran plaza de acceso que fuga hacia los dos nodos principales de llegada de personas a Patios de Incofer.

Se plantea la integración visual y por medio del espacio público con los diversos sitios de importancia cultural como la Casa del Dominó, la Iglesia Bautista de Limón, el Centro de Convenciones y los demás componentes en el Diseño de Sitio para Patios de Incofer.

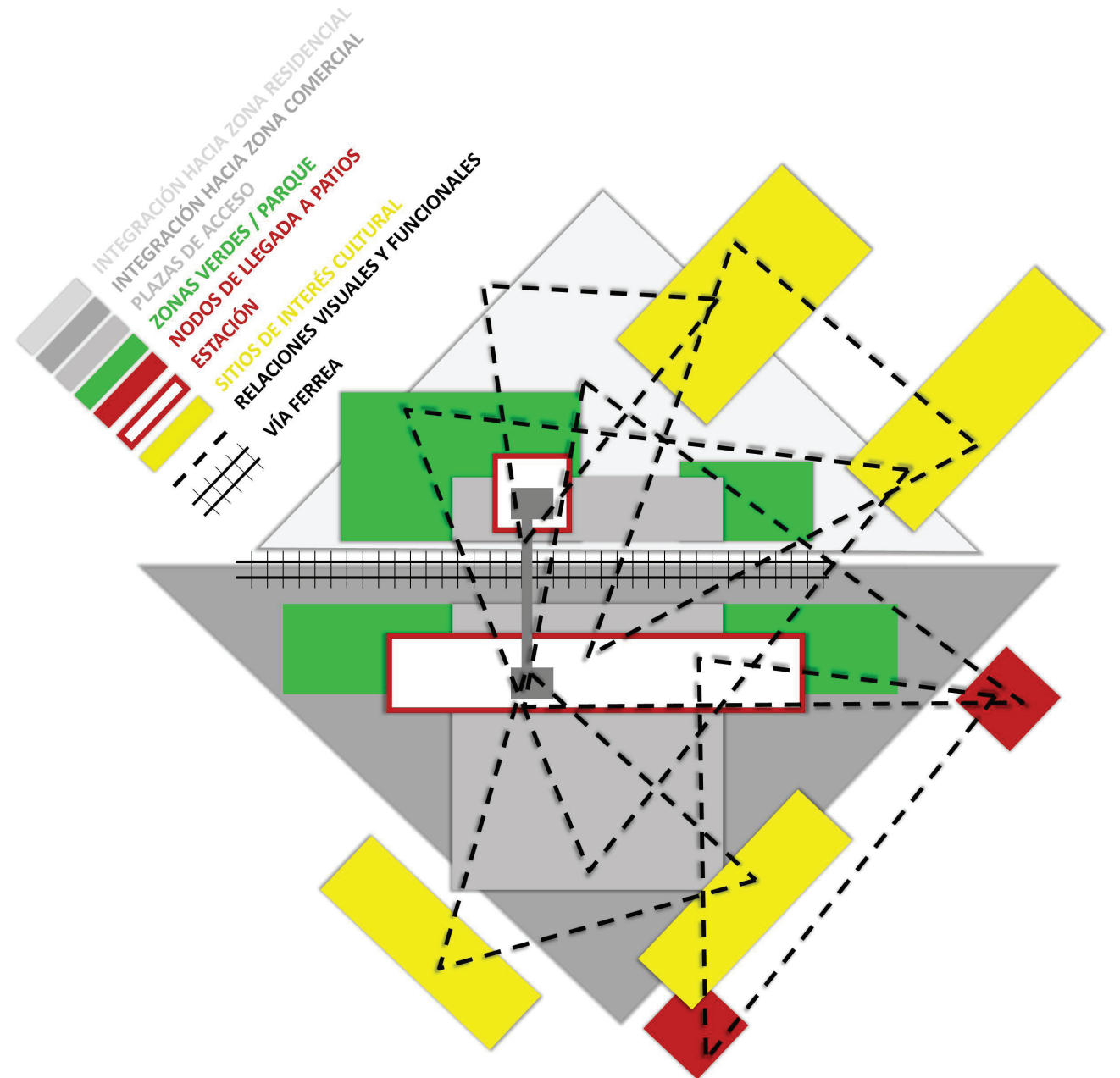
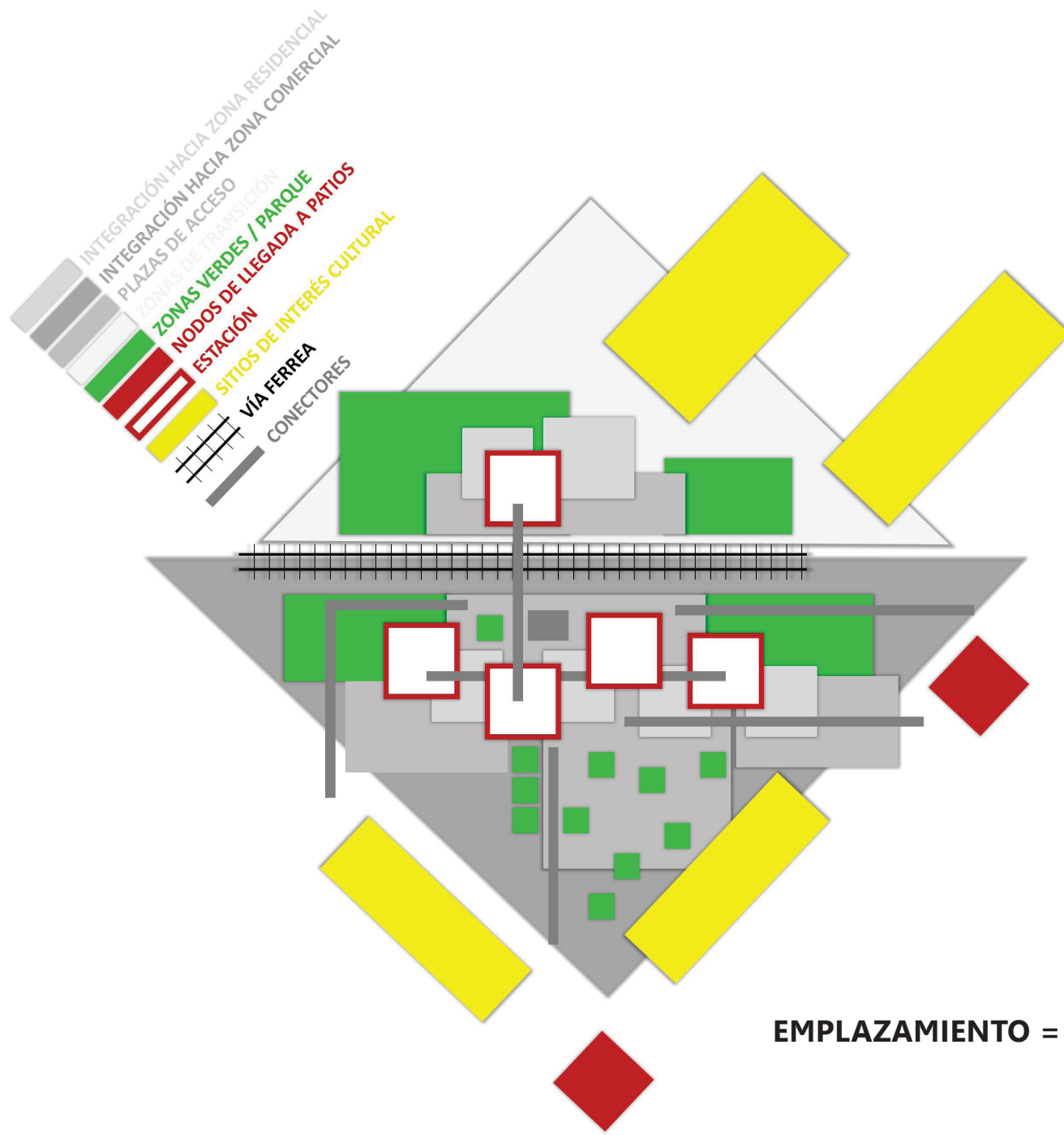


Figura 4.36. Esquema Zonificación y Relaciones



EMPLAZAMIENTO = ZONIFICACIÓN + CONTENIDO + IMAGEN CONCEPTUAL

PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO

Una vez establecida la zonificación deseada, se integra está con otras pautas como:

- La separación entre edificaciones para proveer mayor ventilación.
- La integración entre edificaciones por medio de espacios públicos ricos en sombra.
- La reinterpretación de la volumetría urbana, el paisaje y la tipología arquitectónica tradicional.
- Las necesidades de relación entre los diferentes elementos propuestos y sus funciones.

De esta manera se logra una propuesta de emplazamiento consecuente con las premisas conceptuales propuestas previamente para concatenar las variables de función utilitaria, entorno natural y contexto.

Figura 4.37. Diagrama de Emplazamiento

REINTERPRETACIÓN DE LA ARQUITECTURA TRADICIONAL DE LA REGIÓN, LA VOLUMETRÍA URBANA Y LAS ESTACIONES DE TREN EN EL CARIBE COSTARRICENSE.

Para definir el lenguaje de la propuesta, se ha tomado como base la reinterpretación de la arquitectura tradicional de la región y de la volumetría urbana asociada a la vía férrea, de la siguiente manera:

- **Materiales:** el hierro galvanizado en cubiertas, la madera en cerramientos, cerchas en acero, concreto en las bases de la estructura.
- **Inclinaciones de las Cubiertas:** fuertes y variadas pendientes en cubiertas, principalmente a dos aguas.
- **La separación de la edificación con respecto al suelo:** se levanta la edificación sobre columnas que asemejan a los pilotes, para dar un uso más público y abierto en el nivel de rasante.
- **El alero como bienvenida al tren:** la llegada del tren bajo la custodia del alero es característica de las estaciones a lo largo de la vía, el alero sobre el andén protege a quienes esperan y saluda al tren a su llegada.
- **Los soportes diagonales debajo de aleros:** aunque no es una cualidad ineludible de la arquitectura victoriana caribeña, es un rasgo carac-

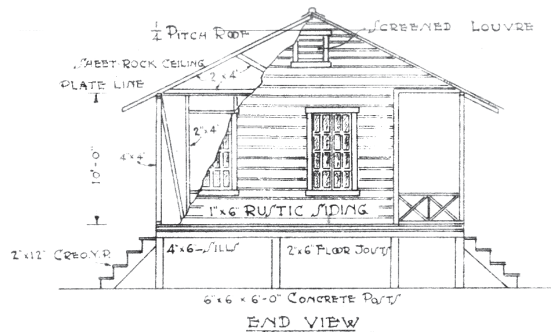


Figura 4.37. Alzado Típico de la Zona



Figura 4.39. Lectura de Volumetría Urbana



Figura 4.40. Evolución en la determinación de la forma básica

terístico que permanece en la memoria colectiva.

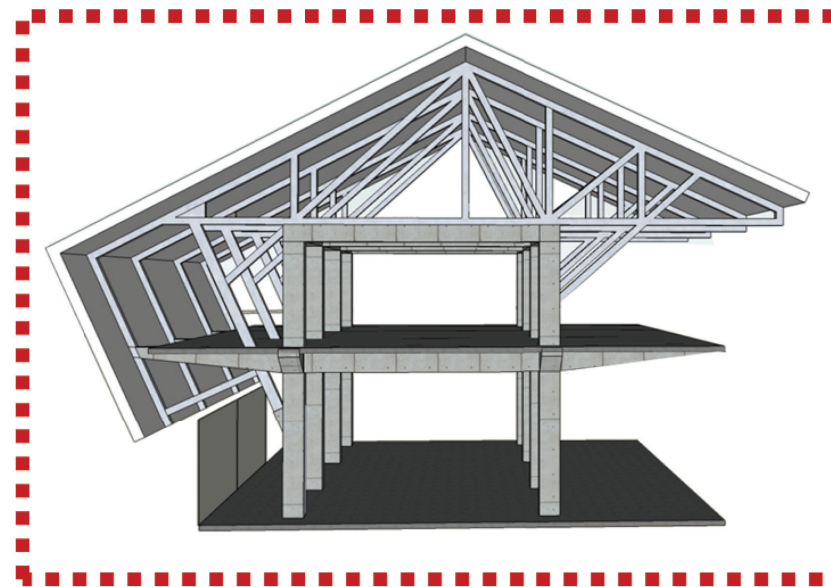
- **La disposición de la estructura típica:** un volumen central cerrado, estructuralmente más denso, que sostiene la mayoría de la cubierta, con espacios en laterales en voladizo que se abren al exterior. En ocasiones se cuenta con columnatas en vez de voladizos.
- **Espacios internos y externos separados por medio de un intermedio rico en sombra delimitado por el alero y/o los balcones perimetrales.**
- **Estaciones abiertas al uso público con resguardo a las áreas de servicio:** el andén abierto a la ciudad y la interacción multidireccional entre las diferentes actividades asociadas a la estación, donde el espacio público es el nexo entre ellas.
- **Juego de volumetrías con cubiertas a dos aguas donde el alero da la cara al tren a la vez que delimita la espacialidad de las edificaciones** (ver Figura 4.39)
- **Patios y espacios públicos a lo interno de las cuadras:** la plaza de acceso principal delimitada por los diferentes módulo de la estación y la nueva Casa del Dominó.

MÓDULO BÁSICO

Dadas las anteriores características, se muestra en la Figura 4.41. la evolución de la reinterpretación de la arquitectura caribeña y de las estaciones.



De esta manera se define un módulo básico que nace de la evolución de la forma y la estructura constructiva básica de la arquitectura tradicional y de las estaciones de tren de la región. El mismo establece modulaciones convenientes para el desarrollo de la volumetría del conjunto y la funcionalidad de sus espacios. Se toma la estructura de techo tradicional y se extiende hacia uno de sus costados, logrando así formas y lenguajes estéticos novedosos en la ciudad pero que evocan lenguajes y estructuras tradicionales, lo que se acentúa mediante el enfrentamiento de ambos en sus fachadas opuestas. Se pretende la sorpresa del usuario al encontrar que tras la contundente volumetría de su fachada principal, la



edificación se abre hacia la vía férrea con el gesto tradicional de las estaciones y la arquitectura de antaño.

Así la propuesta logra demostrar cómo de lo propio puede resultar esa forma “moderna” que los limonenses añoran pero que generalmente se busca en lo foráneo.

Figura 4.41. Módulo Básico

CONTROL CLIMÁTICO

Las dos principales necesidades para el control del confort higrotérmico son: ventilación constante y evitar la ganancia de calor.

Por la naturaleza de las actividades destinadas a los espacios en planta baja y planta alta, estas soluciones son diferentes.

En planta baja, los espacios pueden ser abiertos al exterior por lo que la ventilación es directa. En planta alta, los espacios son más impermeables por lo que la ventilación requiere estrategias más complejas.

El diseño de la cubierta, la doble piel, las grandes alturas de los espacios, la disposición de las edificaciones y la separaciones entre ellas, permiten evitar la ganancia de calor y maximizar las corrientes de ventilación. La forma volumétrica permite cubrir con sombra las estancias inferiores, al mismo tiempo la separación entre la cubierta externa y su piel interna permite la reposición constante del aire entre ellas, manteniendo los espacios internos superiores constantemente frescos. Se complementa la ventilación natural con superficies permeables al viento,

en las zonas altas de las paredes laterales de la cubierta interna que permiten la salida del aire caliente el cual es reemplazado por aire frío que ingresa por la ventanarías laterales de cada módulo.

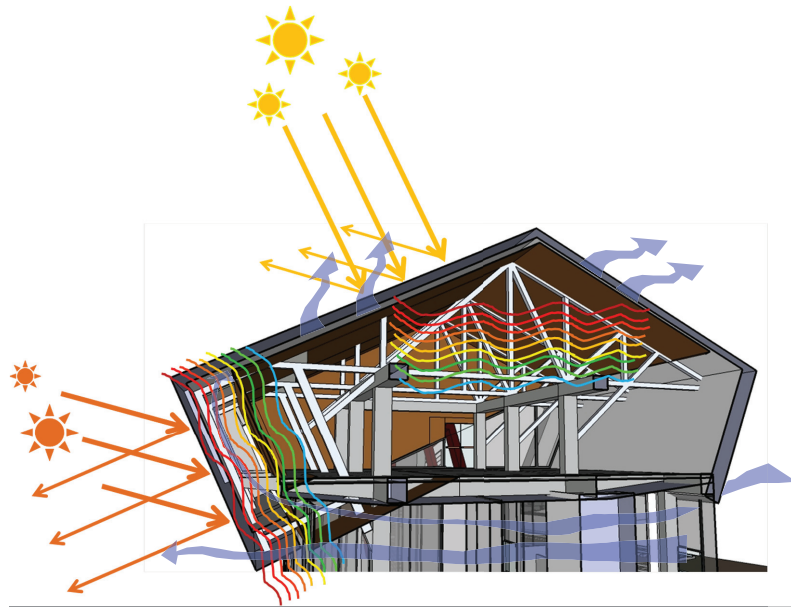


Figura 4.42. Diagrama 1 de Control Climático



Figura 4.43. Diagrama 2 de Control Climático

ANTEPROYECTO

ANTEPROYECTO

Presentación de la Propuesta del Anteproyecto Arquitectónico para la Nueva Estación del Ferrocarril en la Ciudad de Limón

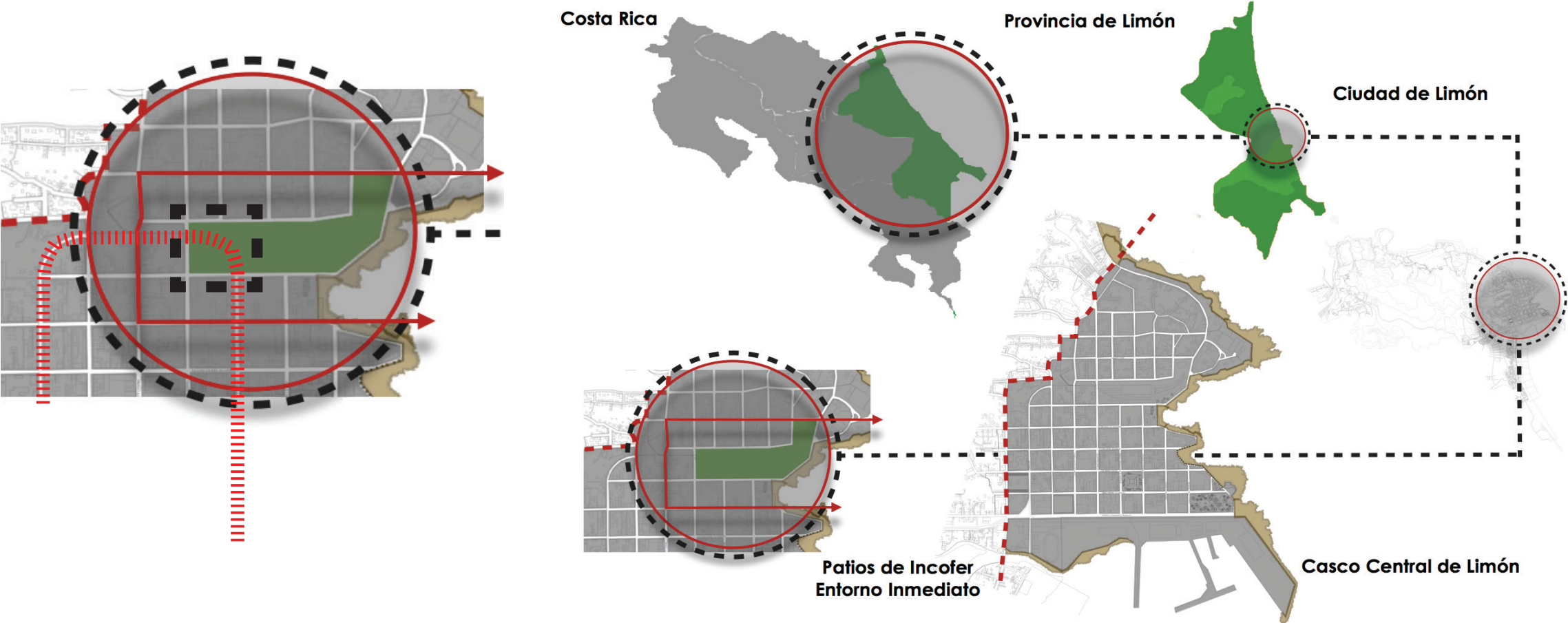
- 1- Conjunto
 - a. Planta de Conjunto
 - Primer Nivel
 - Segundo Nivel
 - b. Elevaciones
 - c. Cortes
 - c. Vistas de Conjunto

- 2- Sector Sur
 - a. Plantas
 - Primer Nivel
 - Segundo Nivel
 - Tercer Nivel
 - b. Vistas de Sector Norte

- 3- Sector Norte
 - a. Plantas
 - Primer Nivel
 - Segundo Nivel
 - b. Vistas de Sector Sur

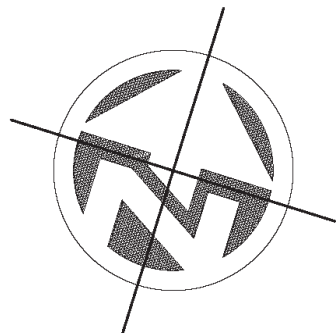
- 4- Parque del Ferrocarril
 - a. Vistas de Parque del Ferrocarril

UBICACIÓN EN SITIO



CONJUNTO

PLANTA DE CONJUNTO

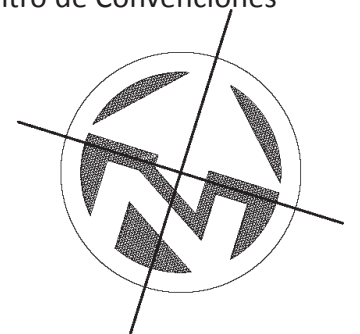


CONJUNTO PRIMER NIVEL



ÍNDICE DE ELEMENTOS

- 1 - Plaza de Acceso Principal a Patios
- 2 - Plaza de la Estación
- 3 - Locales Comerciales - Estación
- 4 - Área de Sodas - Estación
- 5 - Área de Espera - Estación
- 6 - Andén
- 7 - Oficina de Administración y Control
- 8 - Actual Casa del Dominó
- 9 - Futura Casa del Dominó
- 10 - Plaza Fuente
- 11 - Bahía de Autobuses
- 12 - Tienda de Sovenirs - Bar de Jugos
- 13 - Plaza
- 14 - Parque del Ferrocarril
- 15 - Centro de Convenciones - Patios
- 16 - Locales Comerciales - Patios
- 17 - Área Informativa - Patios
- 18 - Kioscos Fotográficos - Patios
- 19 - Plaza de Acceso Norte a Centro de Convenciones



CONJUNTO SEGUNDO NIVEL



ÍNDICE DE ELEMENTOS

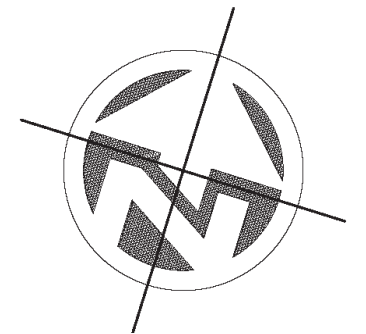
20 - Recepción y Administración - Museo Formal

21 - Vestíbulo - Museo Formal

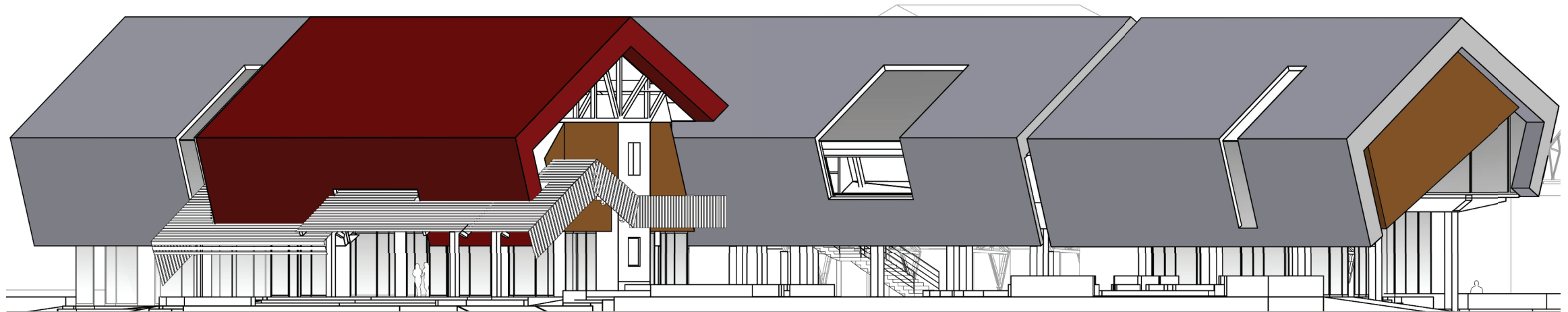
22 - Balcón de Acceso a Museo Formal

23 - Sala de Exhibición - Museo Formal

24 - Sala Interactiva - Museo Formal

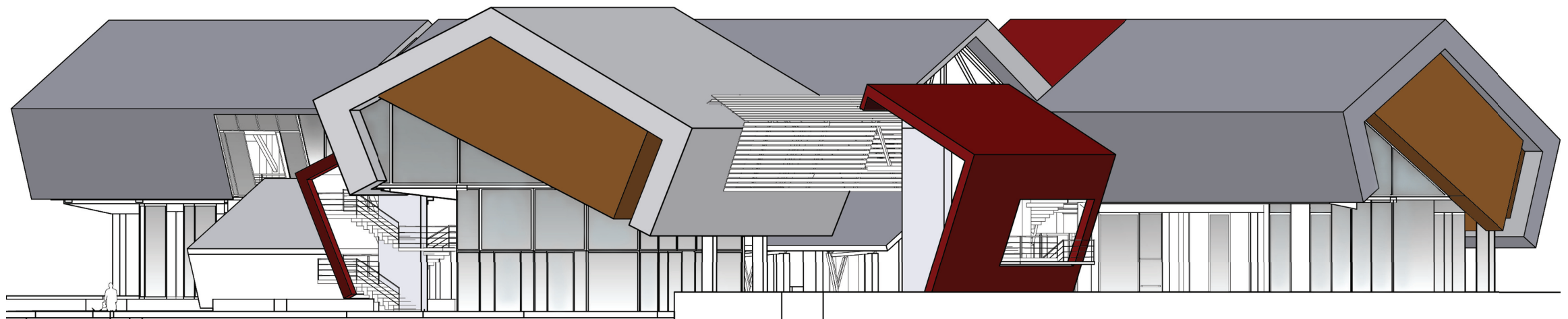


ELEVACIONES



ELEVACIÓN SUR / FRONTAL

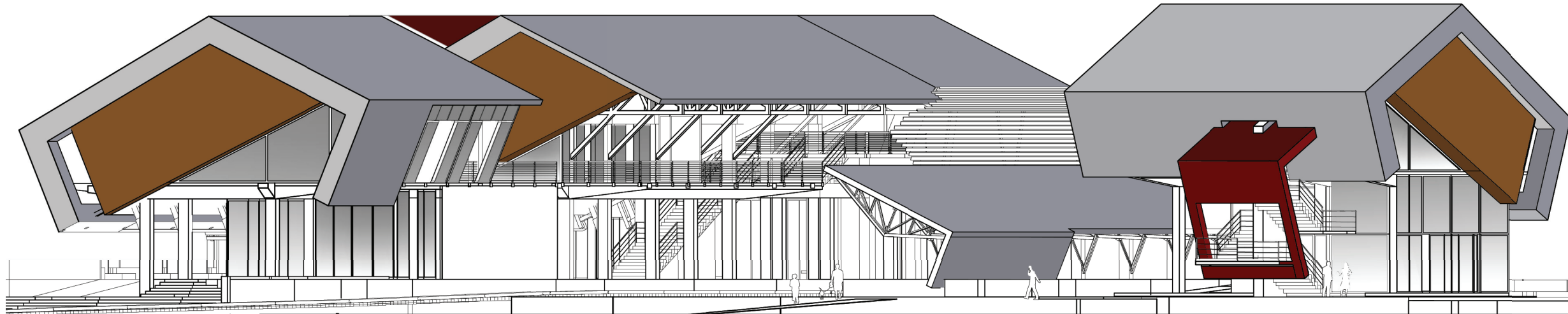
ESCALA 1:250



ELEVACIÓN NORTE / POSTERIOR

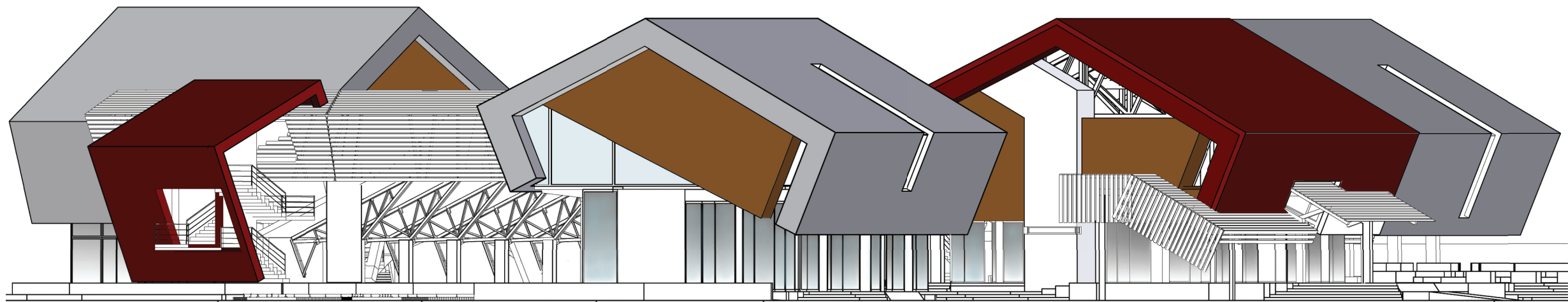
ESCALA 1:250

ELEVACIONES



ELEVACIÓN ESTE / LATERAL DERECHA

ESCALA 1:250



ELEVACIÓN OESTE / LATERAL IZQUIERDA

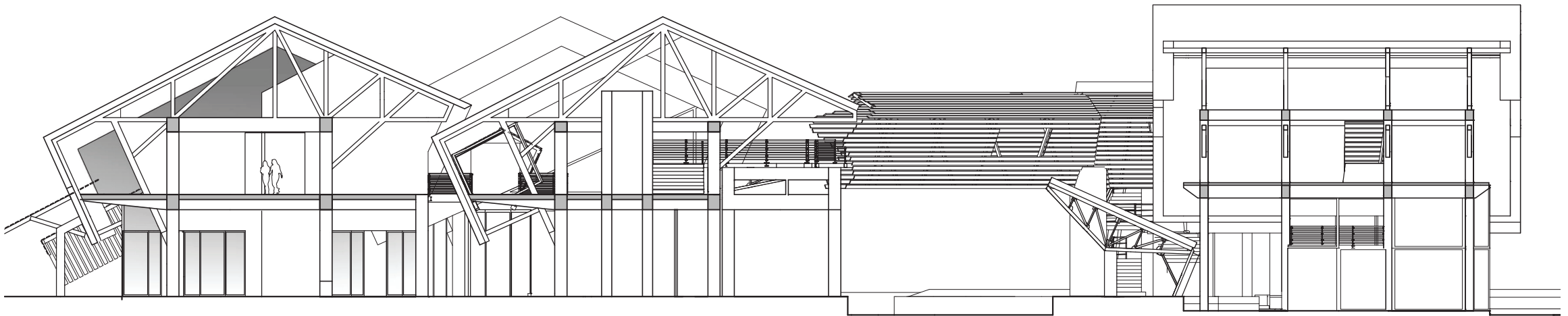
ESCALA 1:250

CORTES



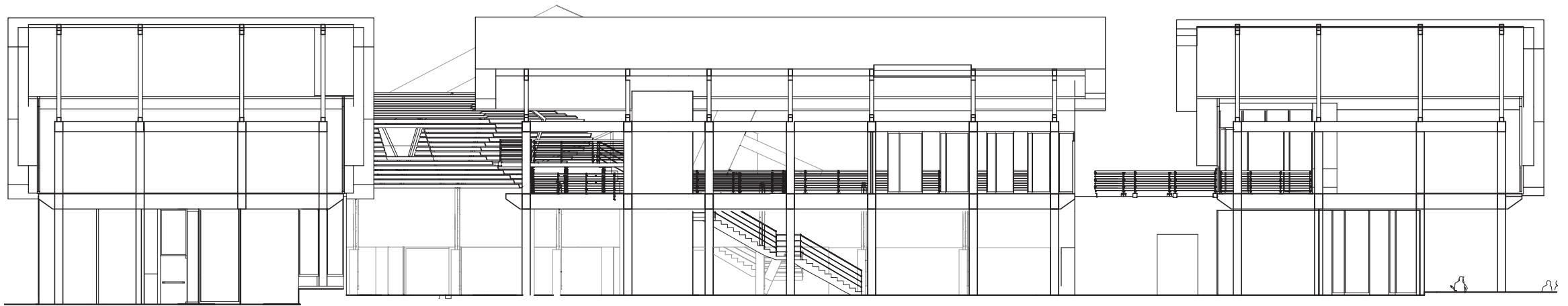
SECCIÓN TRANSVERSAL 1

ESCALA 1:250



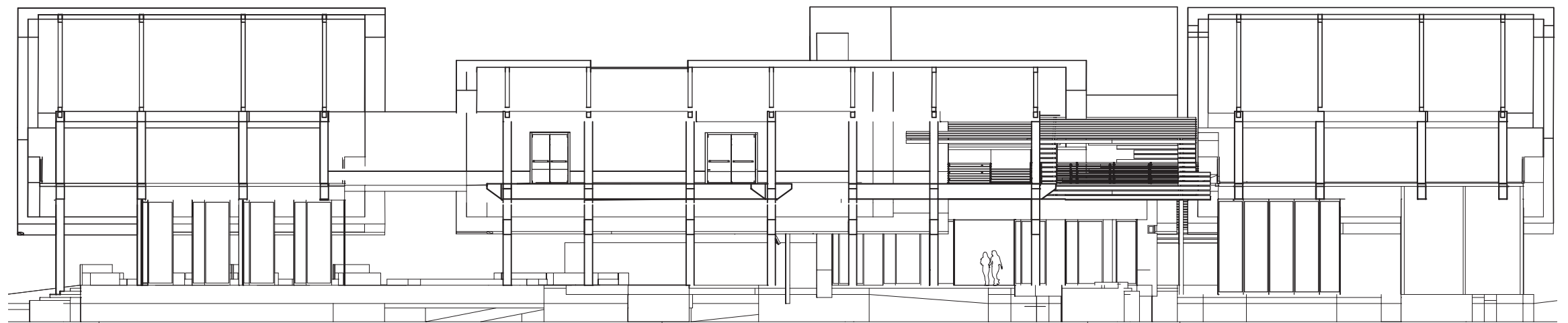
SECCIÓN TRANSVERSAL 2

ESCALA 1:250



SECCIÓN LONGITUDINAL 1

ESCALA 1:250



SECCIÓN LONGITUDINAL 2

ESCALA 1:250

VISTAS DE CONJUNTO

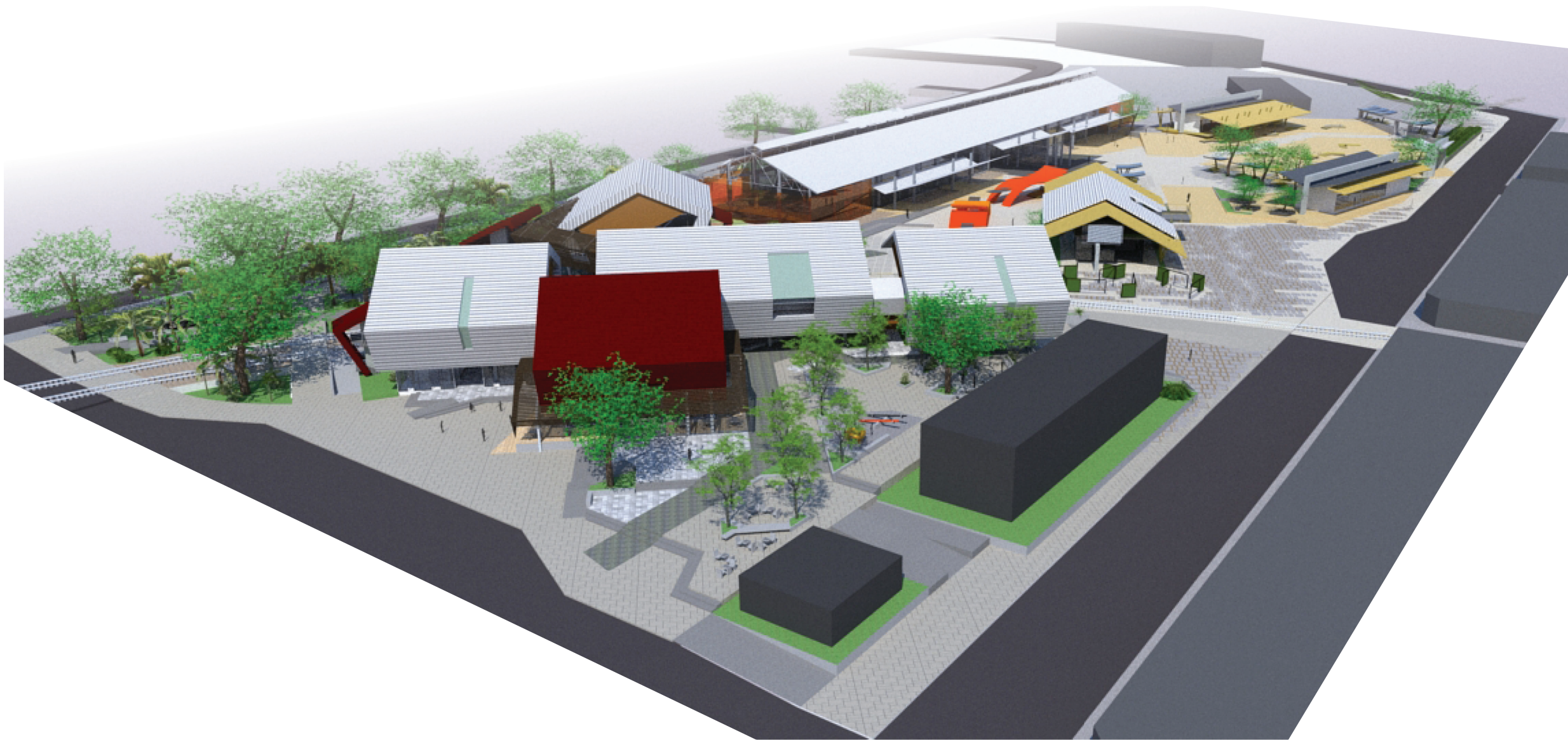




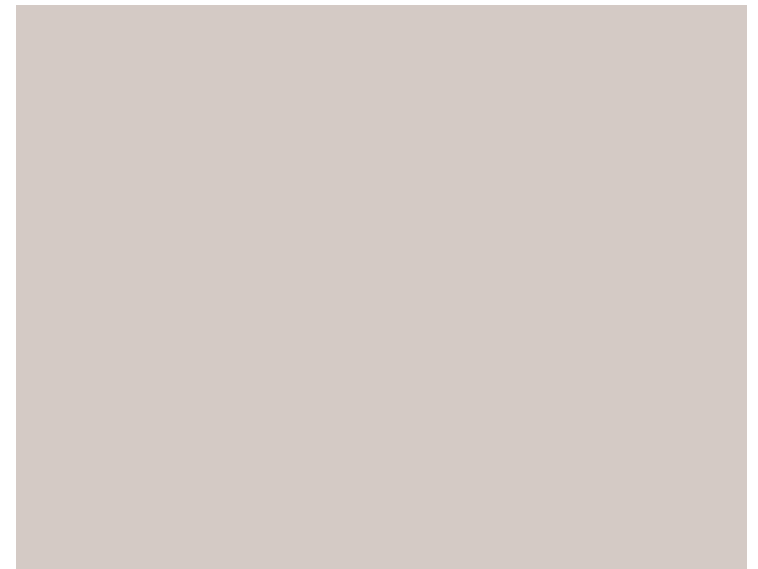
Figura 5.1. Vista 1, Conjunto. Paneles Informativos



Figura 5.3. Vista 3, Conjunto. Intenciones volumétricas en Techo



Figura 5.2. Vista 2, Conjunto



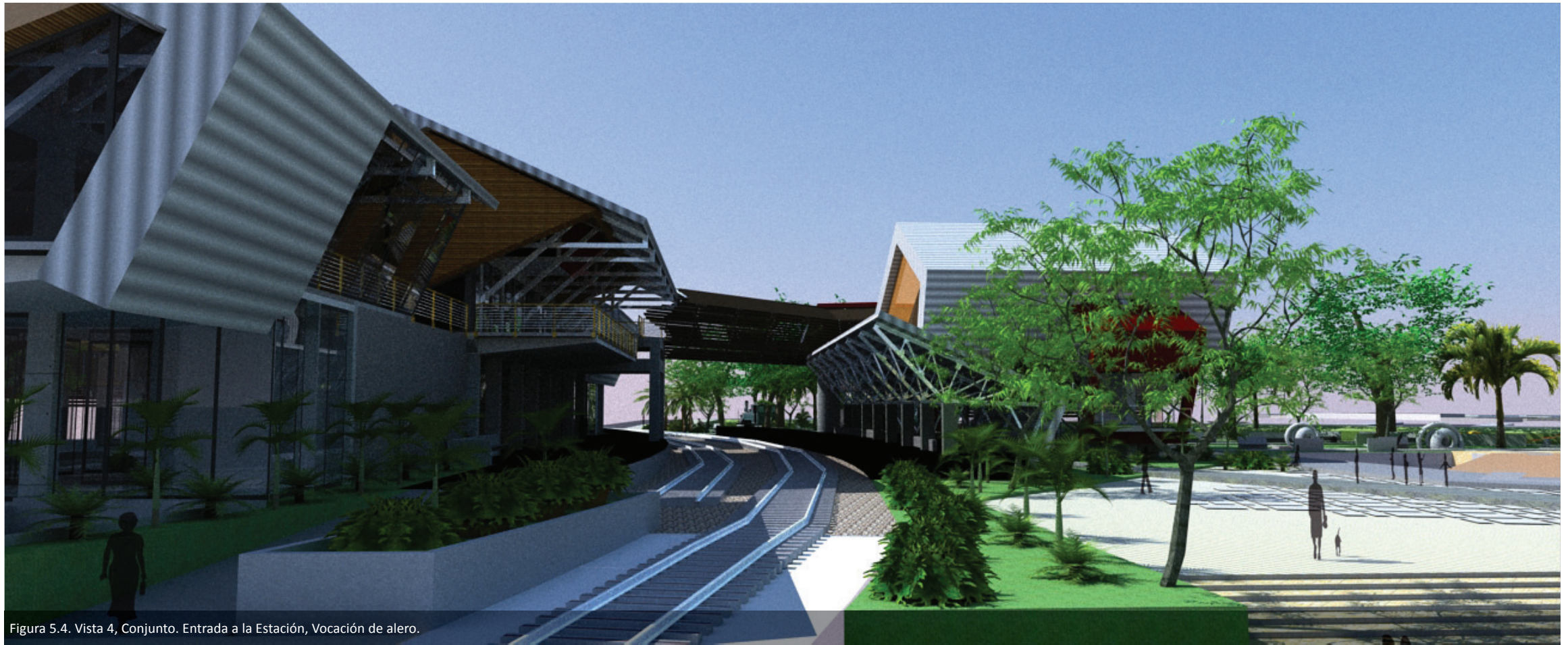
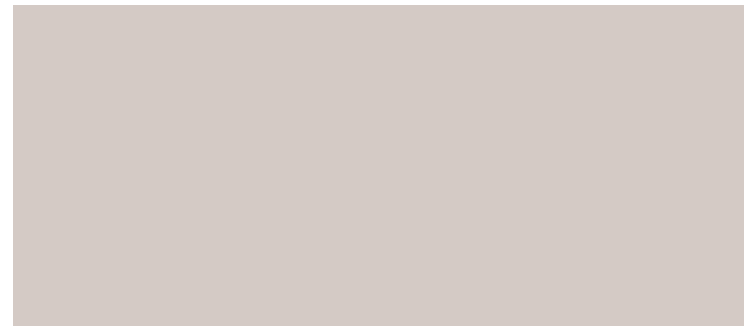
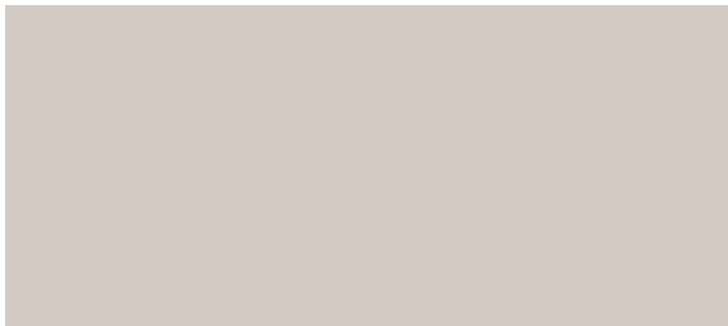
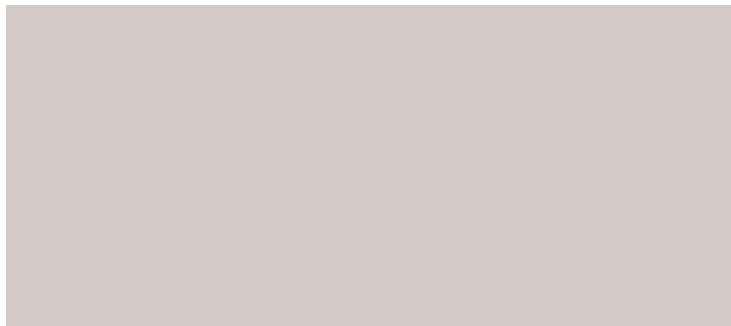


Figura 5.4. Vista 4, Conjunto. Entrada a la Estación, Vocación de alero.



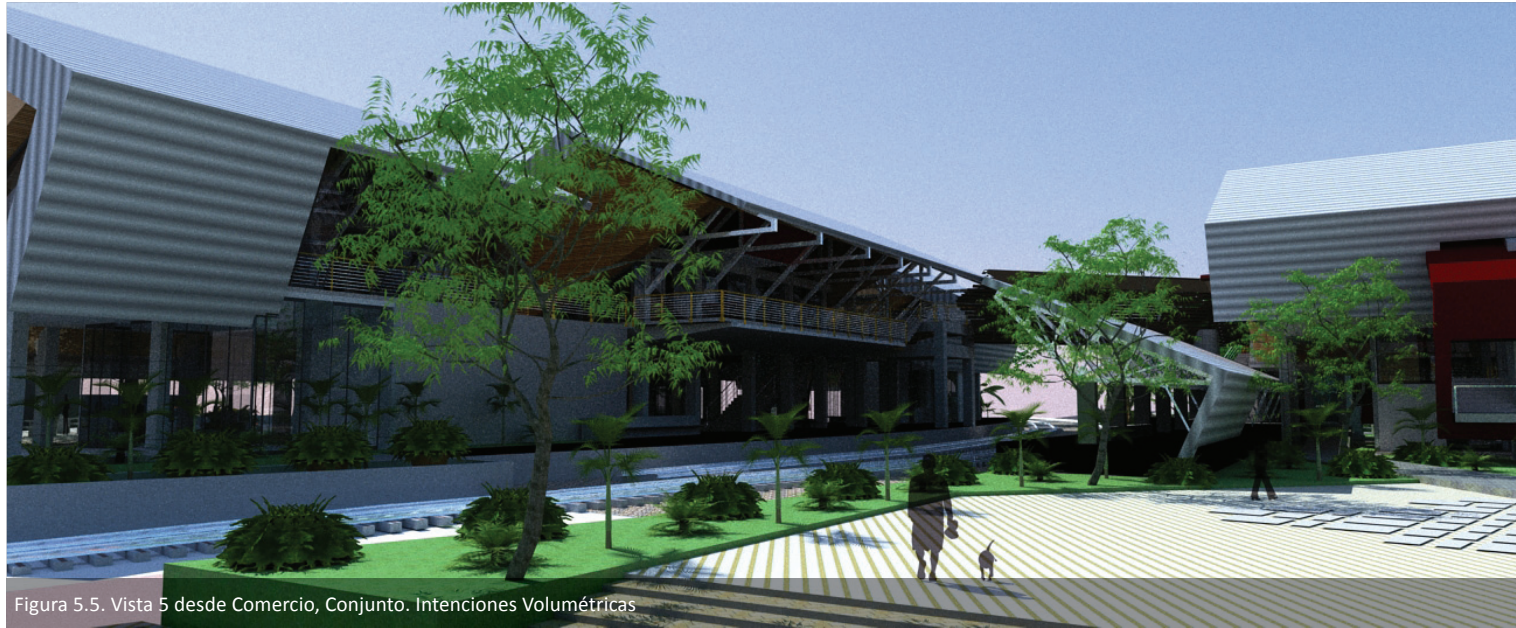


Figura 5.5. Vista 5 desde Comercio, Conjunto. Intenciones Volumétricas

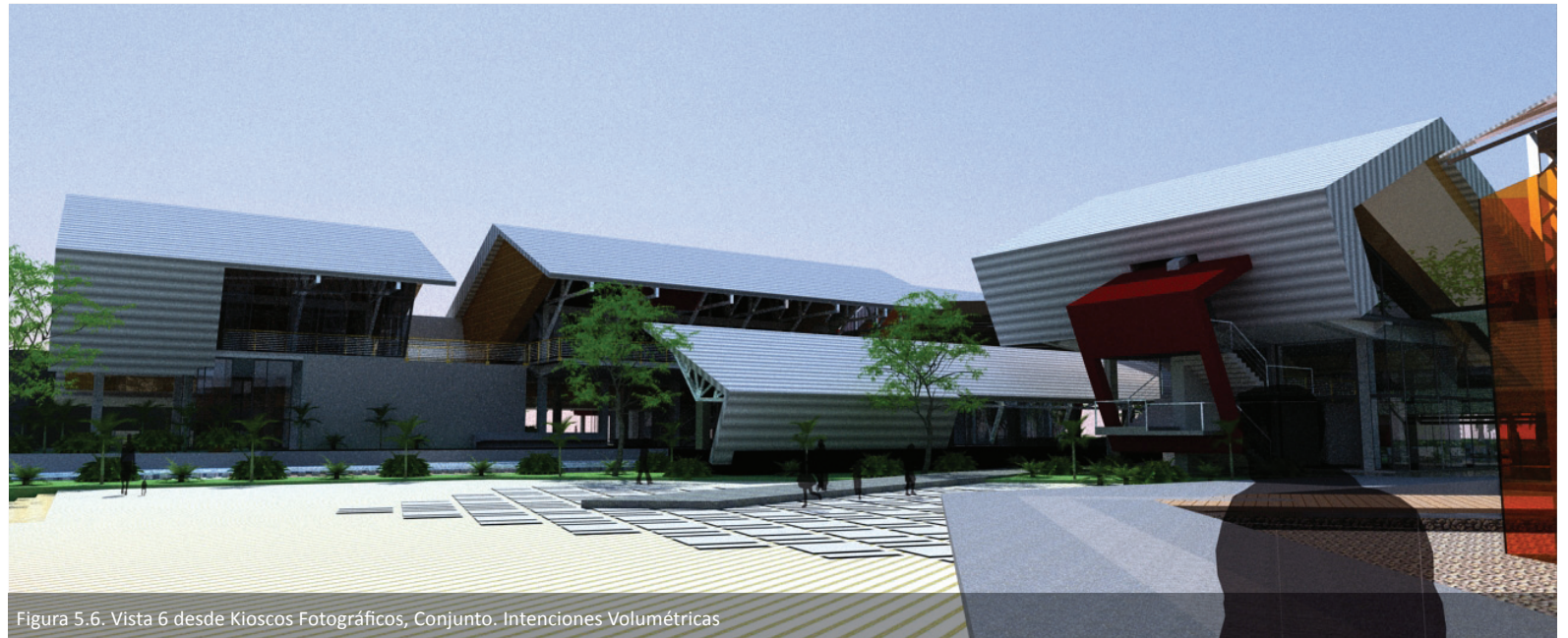
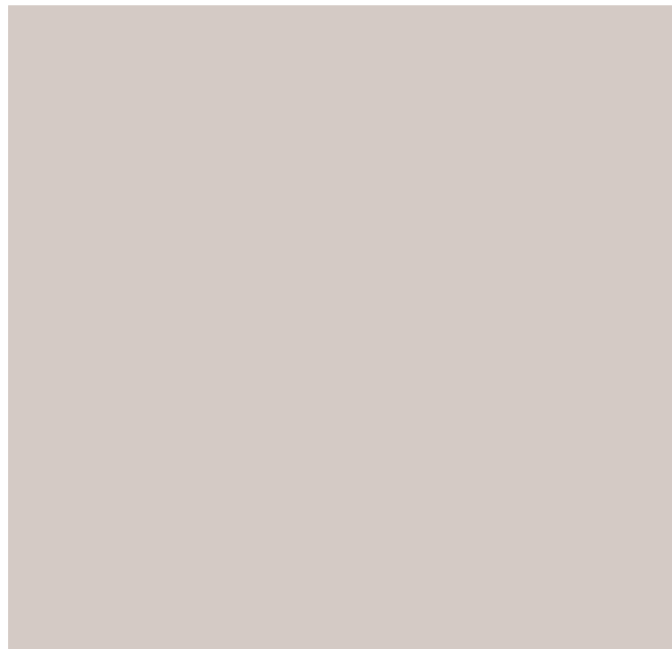


Figura 5.6. Vista 6 desde Kioscos Fotográficos, Conjunto. Intenciones Volumétricas

SECTOR SUR

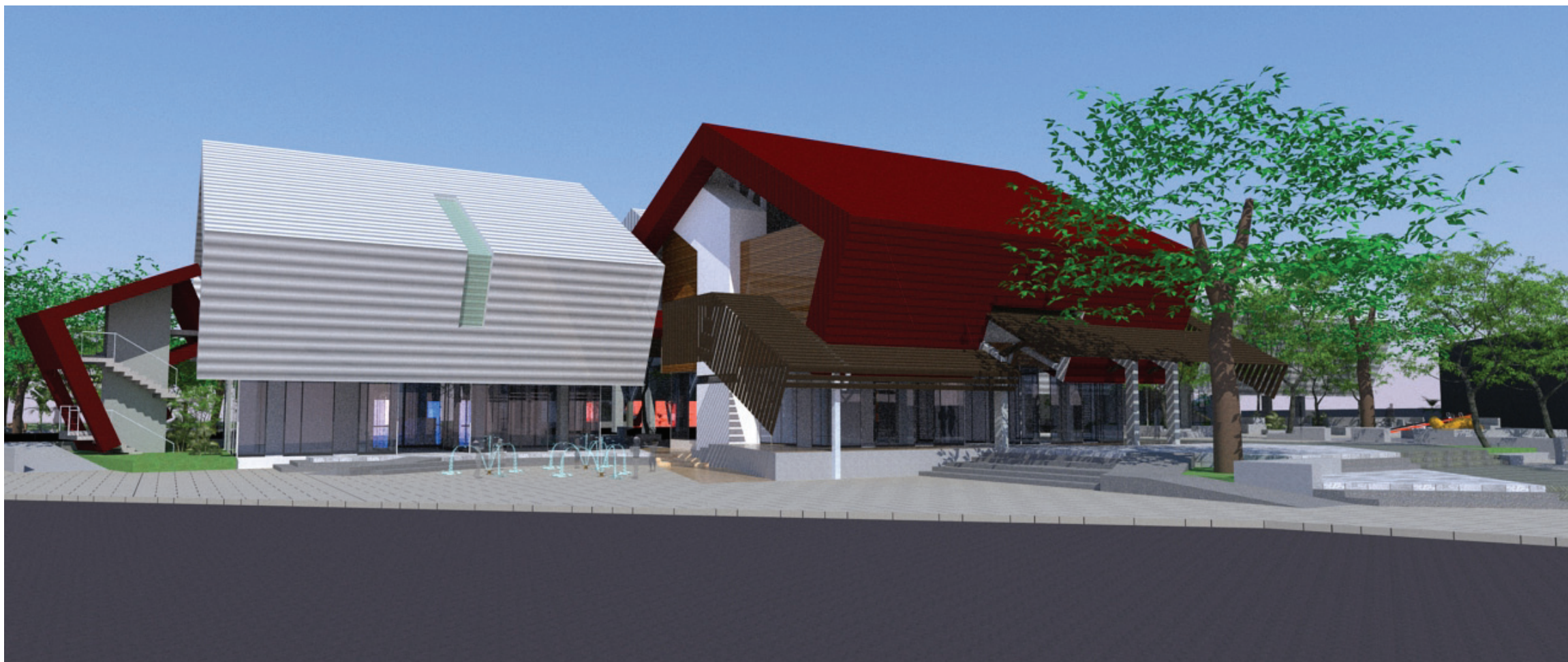


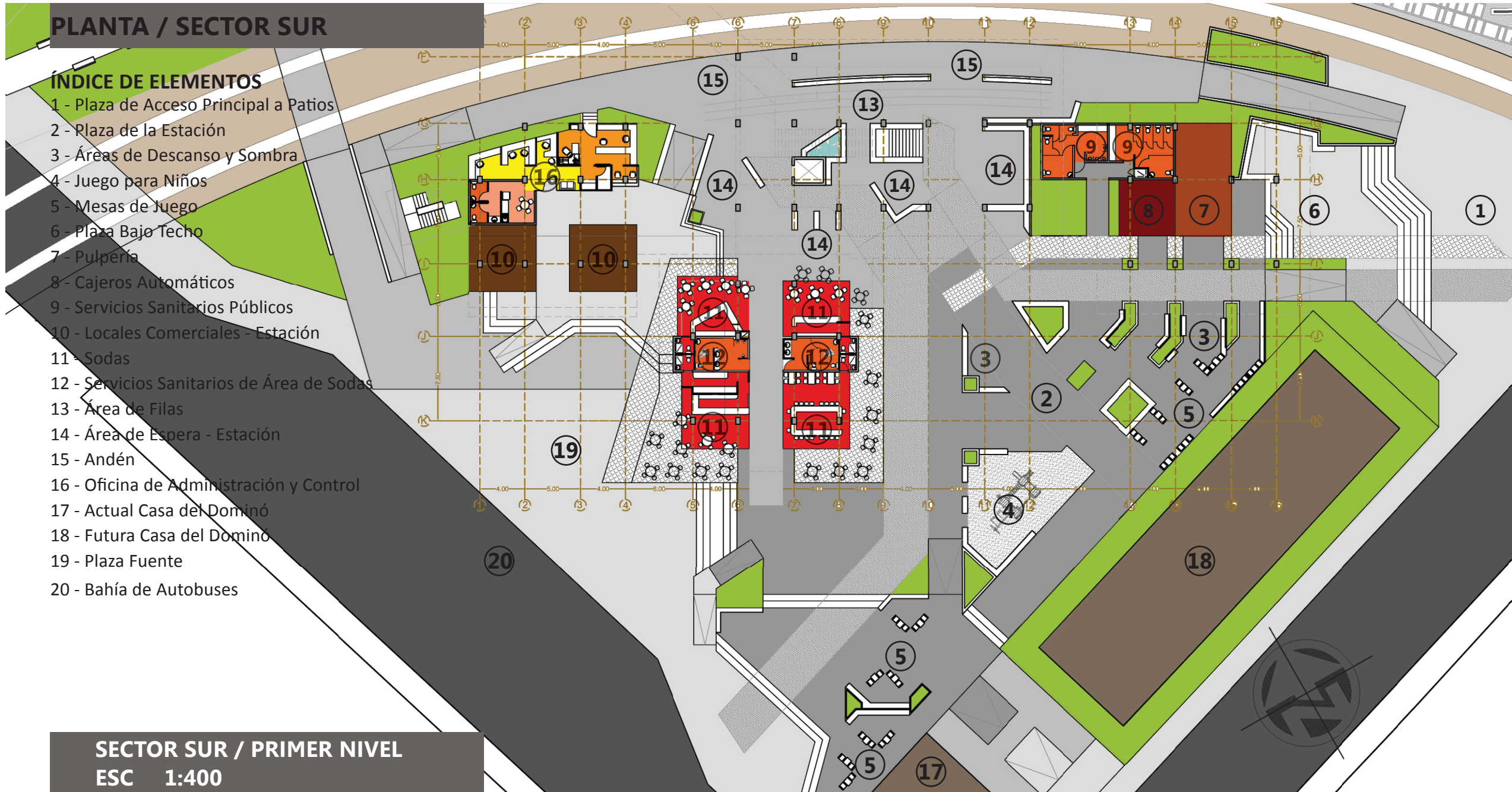
Figura 5.7. Vista Principal, sector sur. Desde Iglesia Bautista

PLANTA / SECTOR SUR

ÍNDICE DE ELEMENTOS

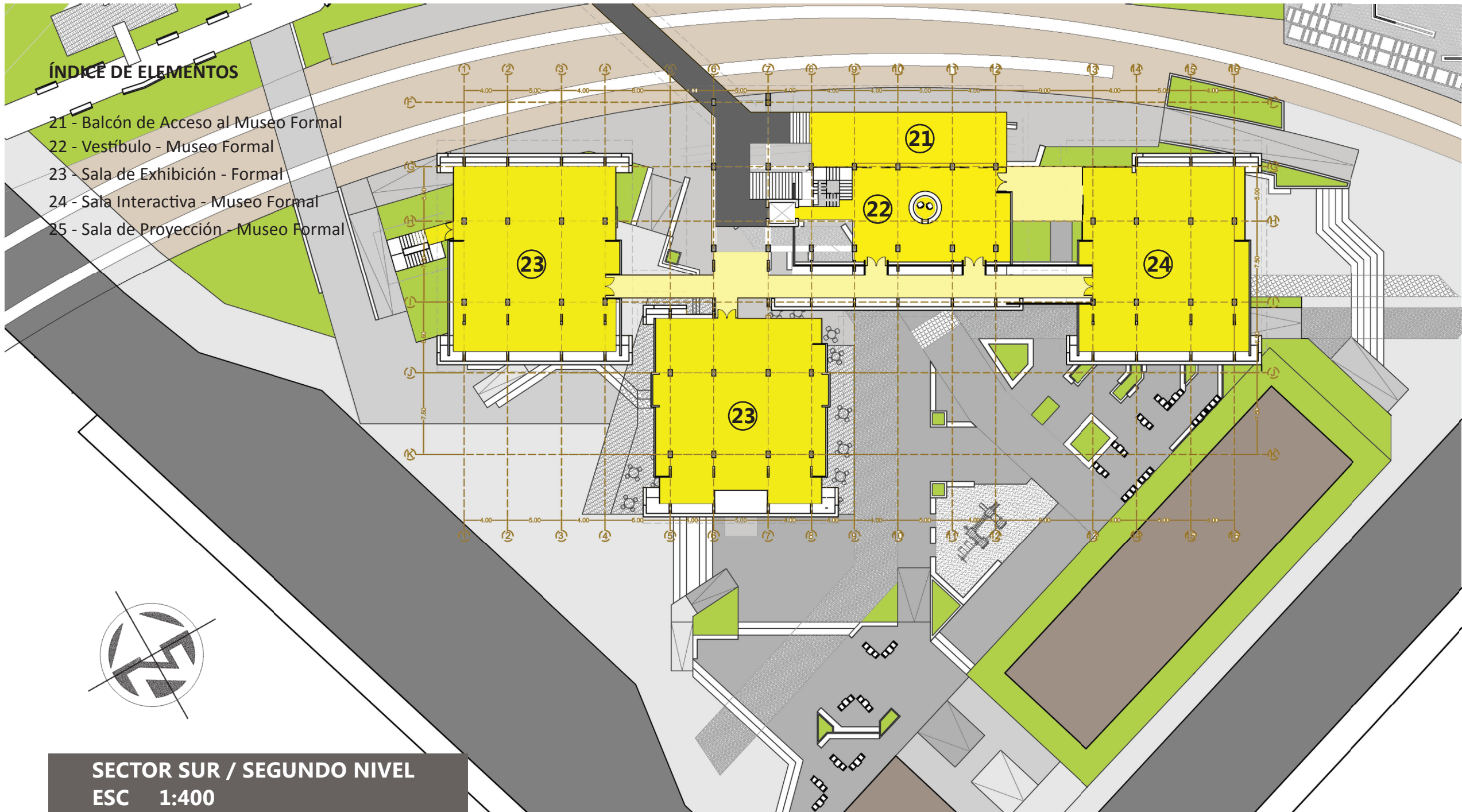
- 1 - Plaza de Acceso Principal a Patios
- 2 - Plaza de la Estación
- 3 - Áreas de Descanso y Sombra
- 4 - Juego para Niños
- 5 - Mesas de Juego
- 6 - Plaza Bajo Techo
- 7 - Pulpería
- 8 - Cajeros Automáticos
- 9 - Servicios Sanitarios Públicos
- 10 - Locales Comerciales - Estación
- 11 - Sodas
- 12 - Servicios Sanitarios de Área de Sodas
- 13 - Área de Filas
- 14 - Área de Espera - Estación
- 15 - Andén
- 16 - Oficina de Administración y Control
- 17 - Actual Casa del Dominó
- 18 - Futura Casa del Dominó
- 19 - Plaza Fuente
- 20 - Bahía de Autobuses

SECTOR SUR / PRIMER NIVEL
ESC 1:400



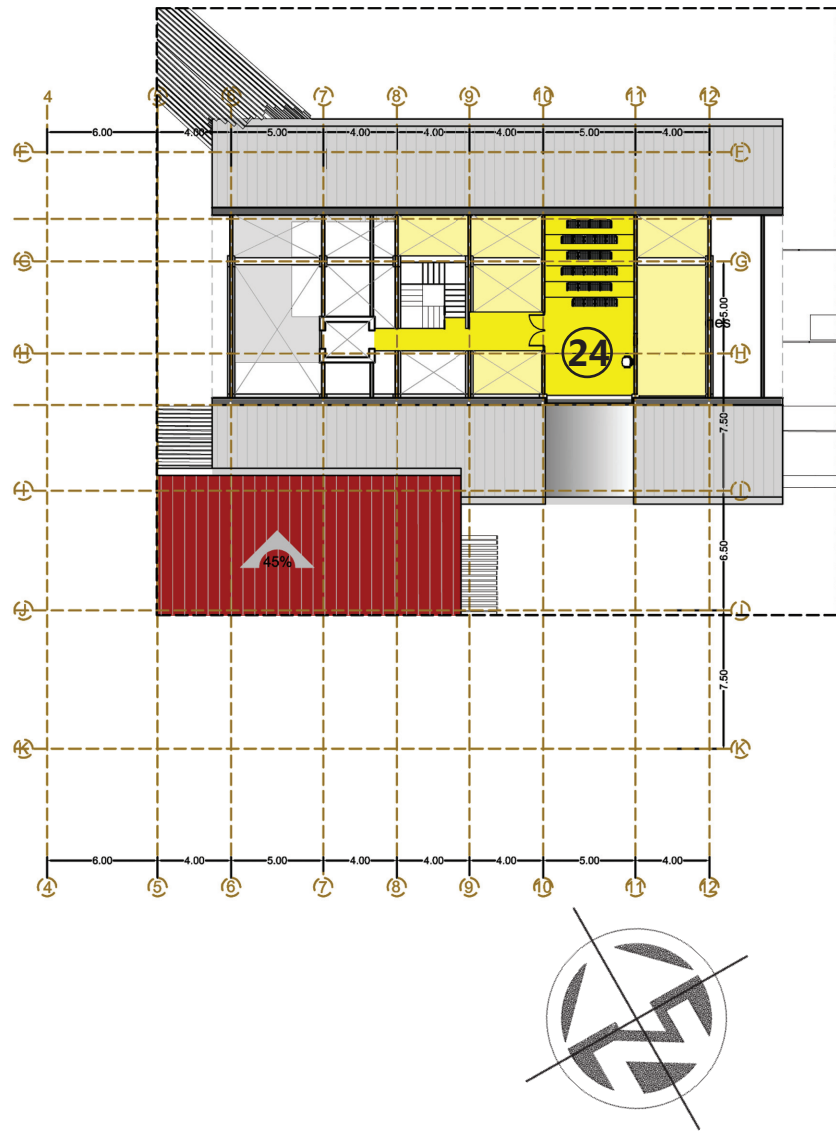
ÍNDICE DE ELEMENTOS

- 21 - Balcón de Acceso al Museo Formal
- 22 - Vestíbulo - Museo Formal
- 23 - Sala de Exhibición - Formal
- 24 - Sala Interactiva - Museo Formal
- 25 - Sala de Proyección - Museo Formal



SECTOR SUR / SEGUNDO NIVEL
ESC 1:400

SECTOR SUR / TERCER NIVEL ESC 1:400



VISTAS / SECTOR SUR



Figura 5.8. Vista 1 sector sur, desde Casa del Dominó. Volumetría y Plaza

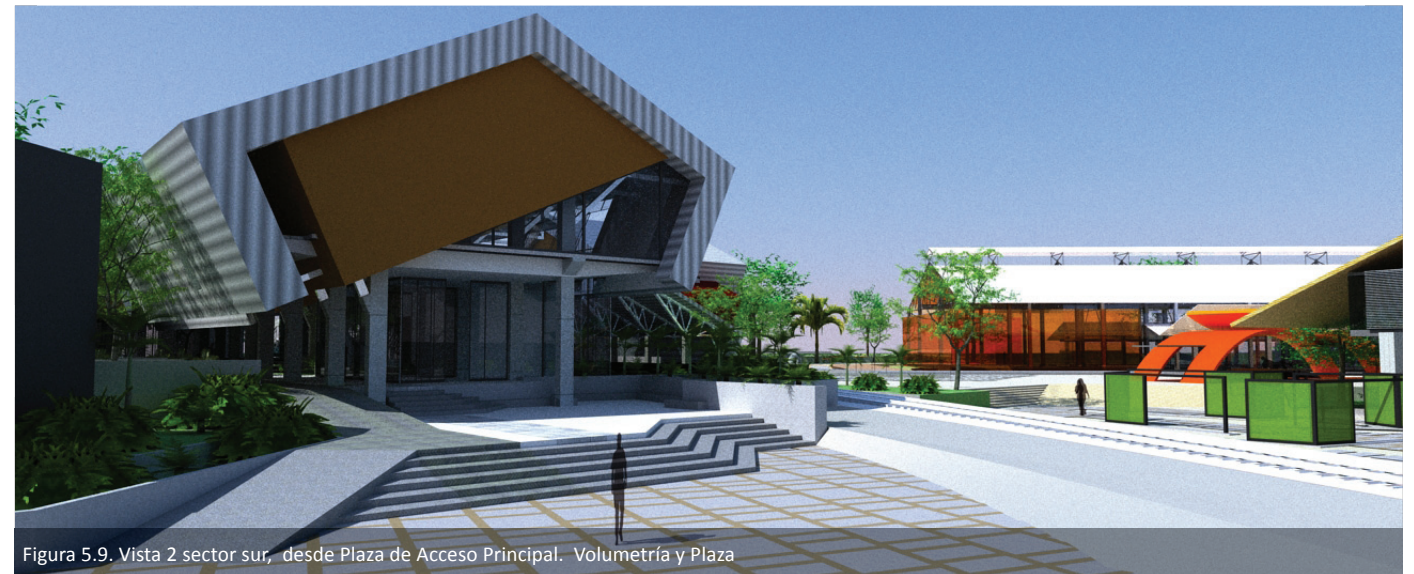


Figura 5.9. Vista 2 sector sur, desde Plaza de Acceso Principal. Volumetría y Plaza



Figura 5.10. Vista 3 sector sur, desde Plaza de Espera. Detalle de Volumetría.

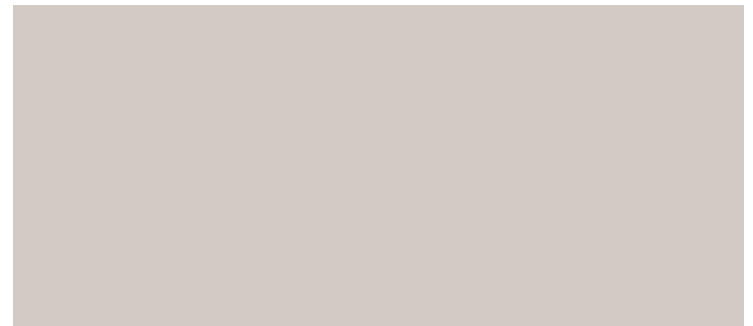
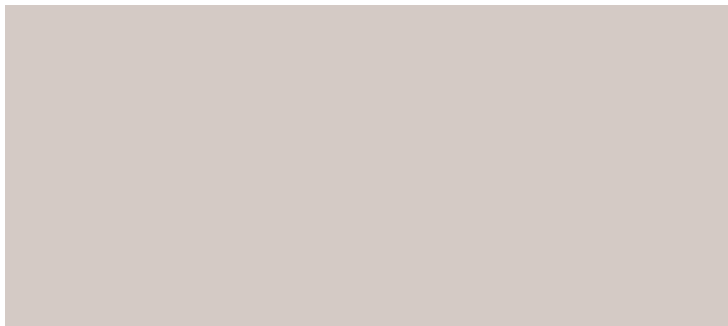
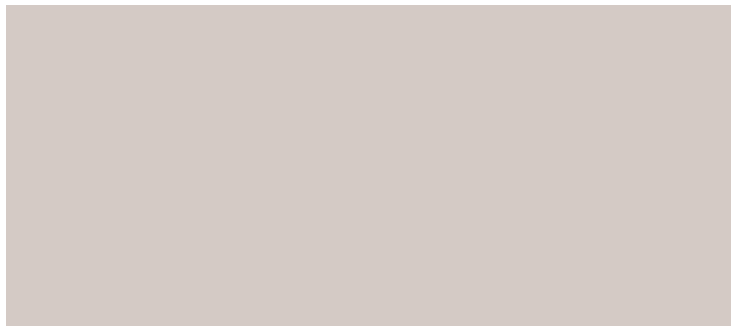
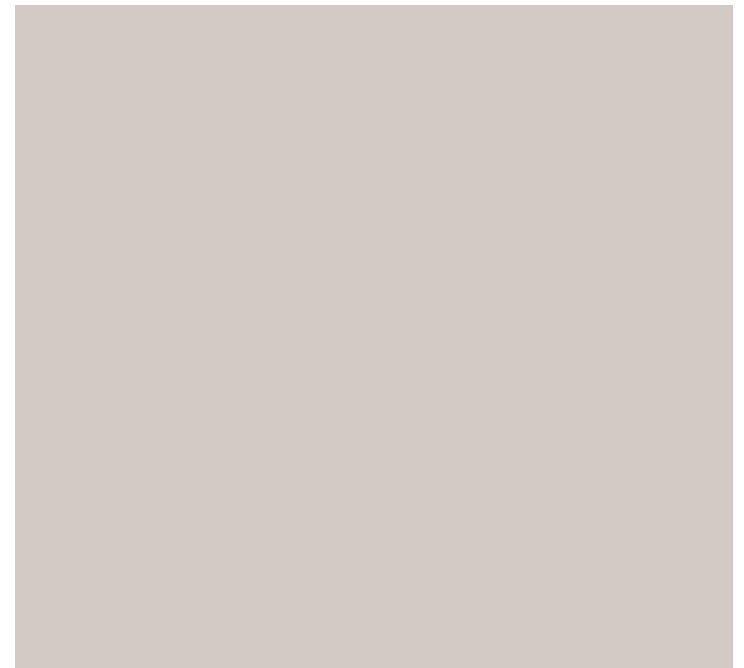




Figura 5.11. Vista 4 sector sur, Locales Comerciales. Detalle de Áreas de Espera.



Figura 5.12. Vista 5 sector sur, desde Futura Casa del Dominó. Detalle de Plaza de la Estación.



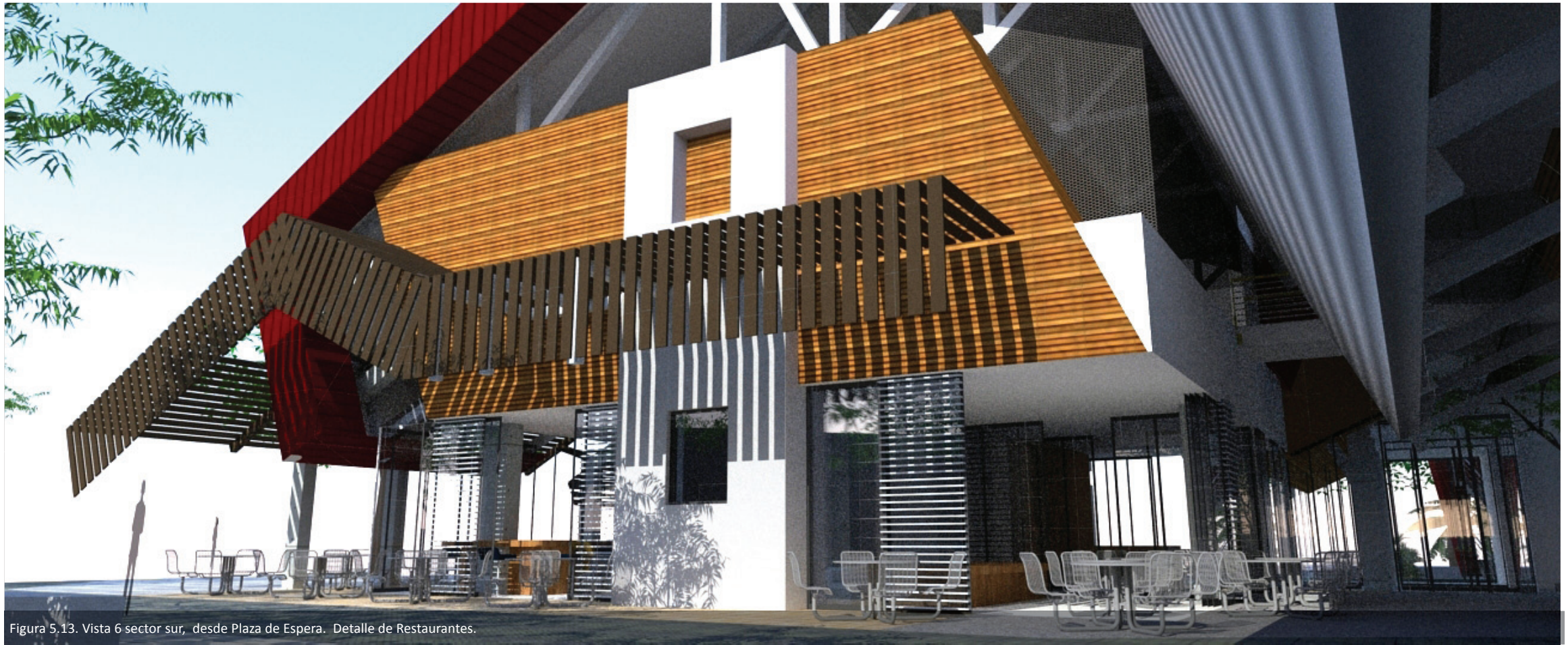


Figura 5.13. Vista 6 sector sur, desde Plaza de Espera. Detalle de Restaurantes.

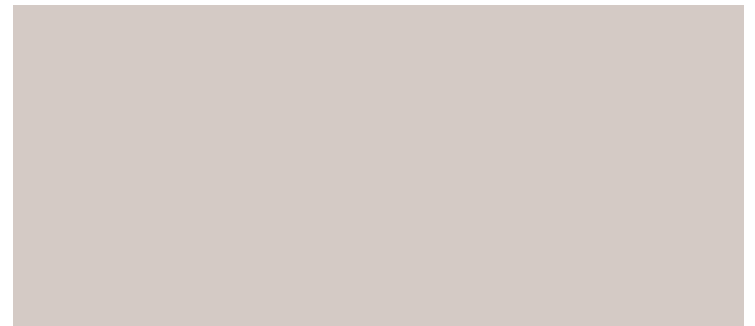
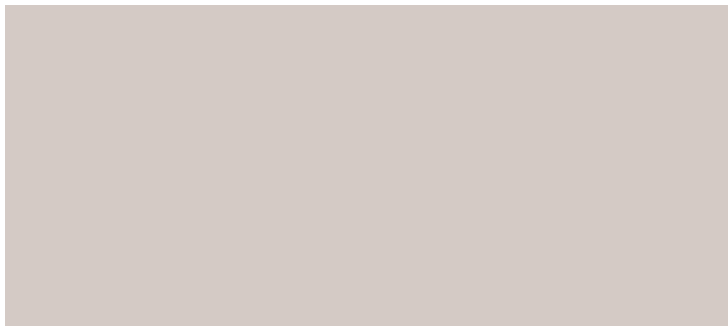
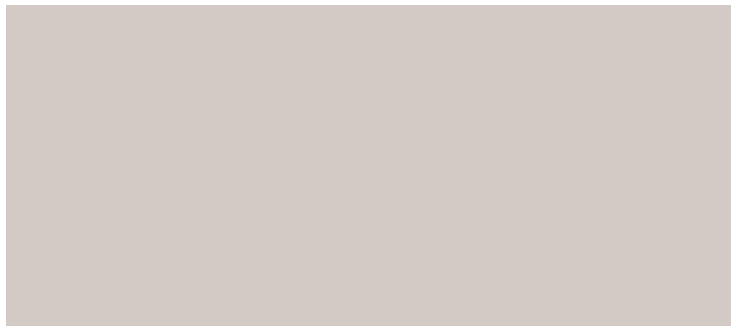




Figura 5.14. Vista 7 sector sur. Detalle de Pasillo Principal del Museo

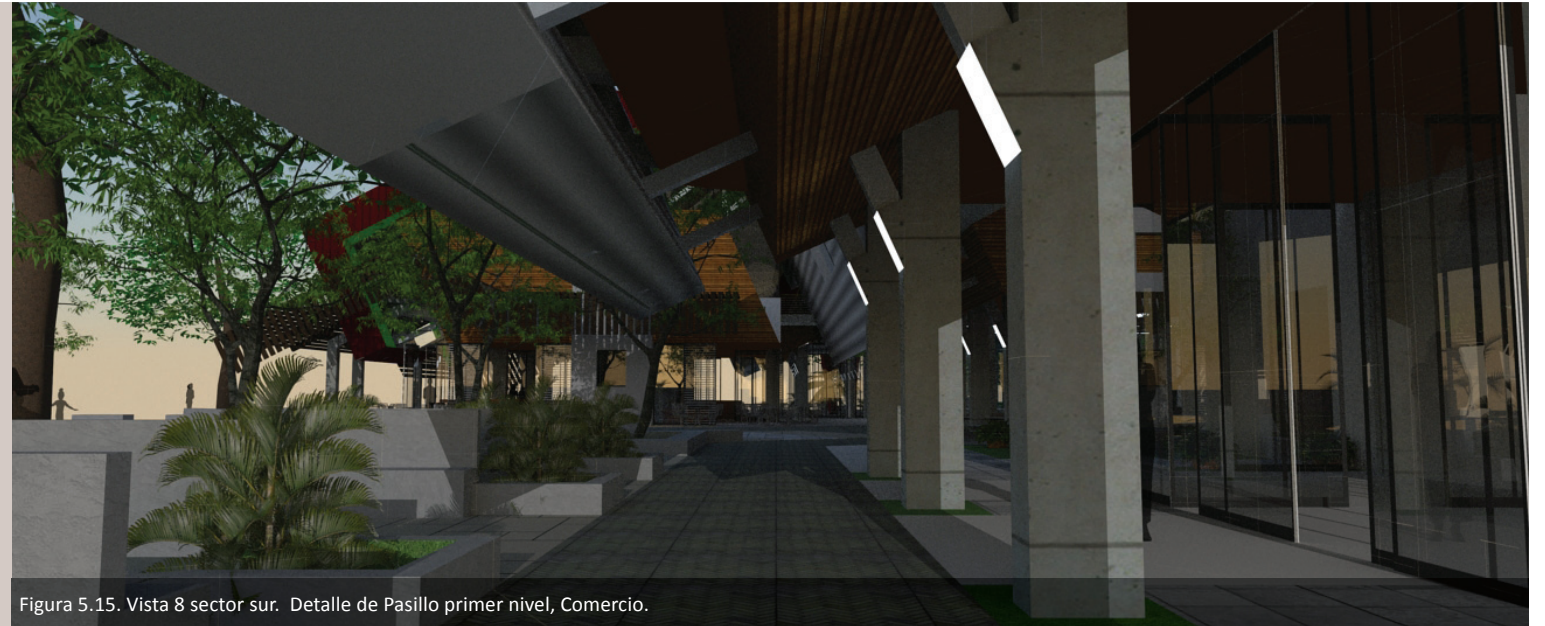


Figura 5.15. Vista 8 sector sur. Detalle de Pasillo primer nivel, Comercio.

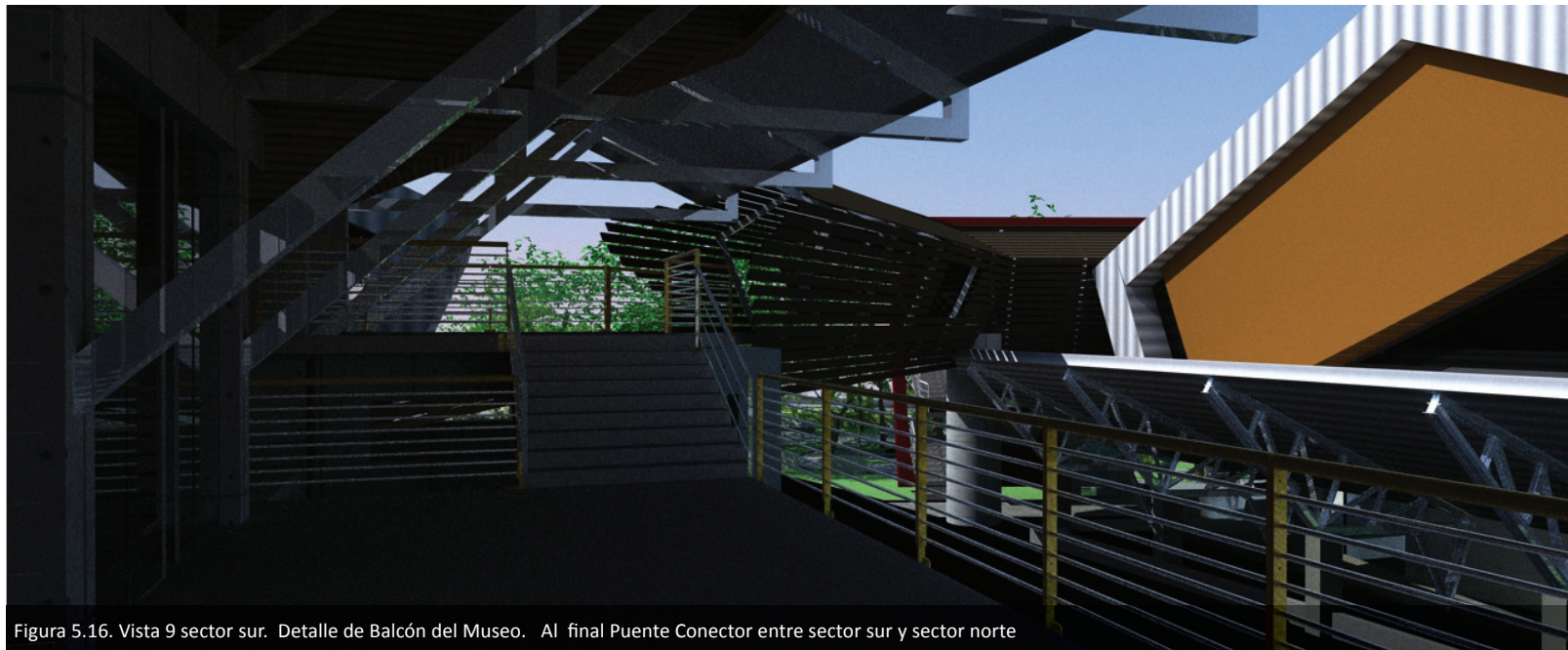
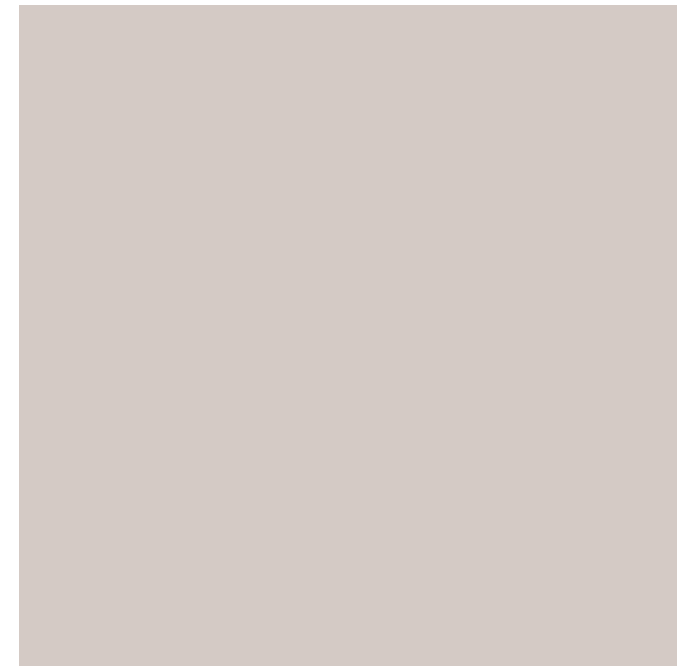


Figura 5.16. Vista 9 sector sur. Detalle de Balcón del Museo. Al final Puente Conector entre sector sur y sector norte



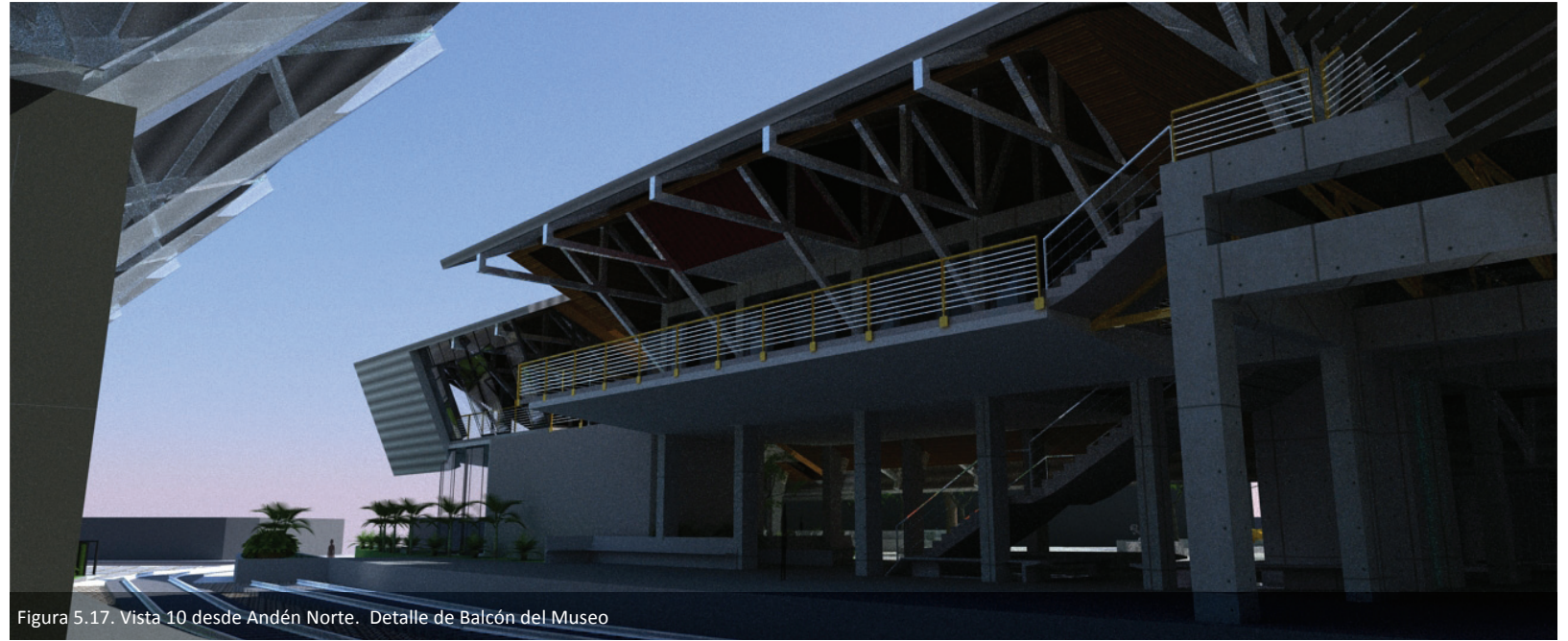
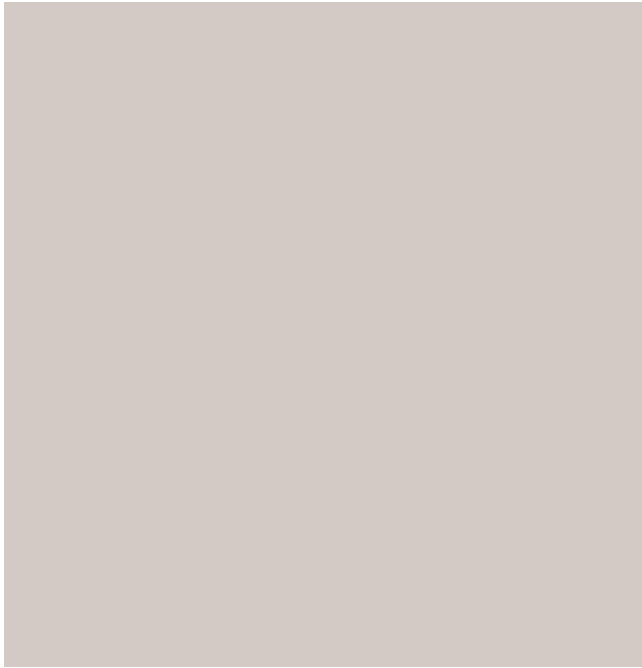


Figura 5.17. Vista 10 desde Andén Norte. Detalle de Balcón del Museo

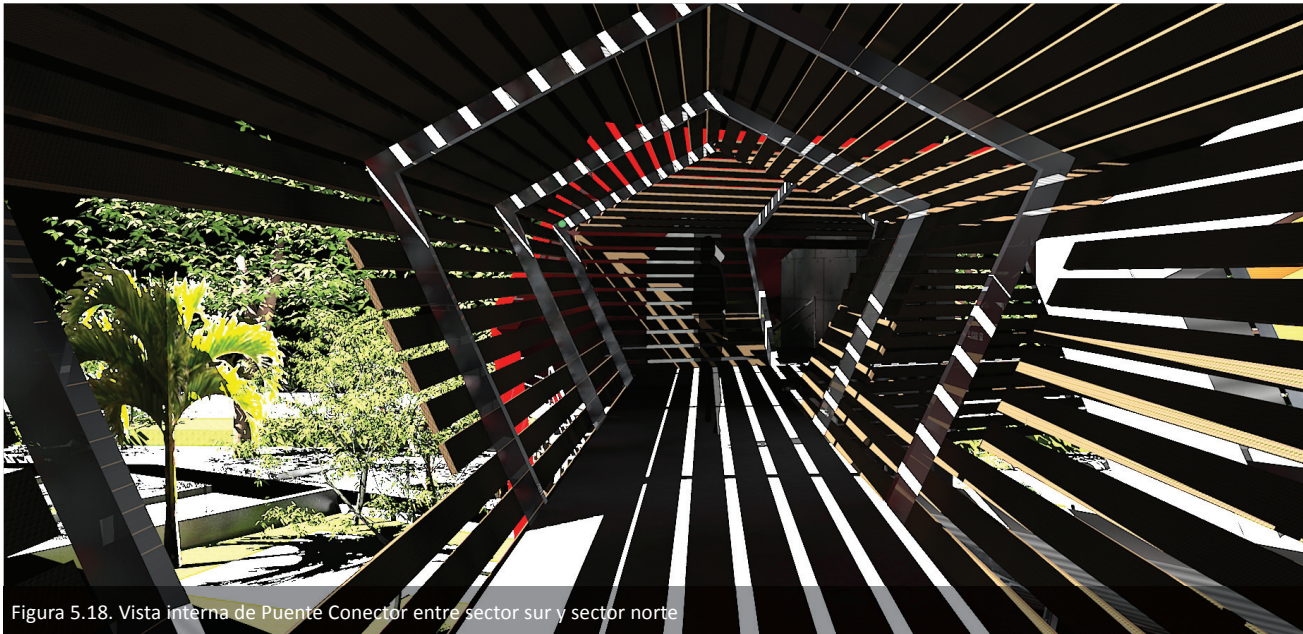


Figura 5.18. Vista interna de Puente Conector entre sector sur y sector norte



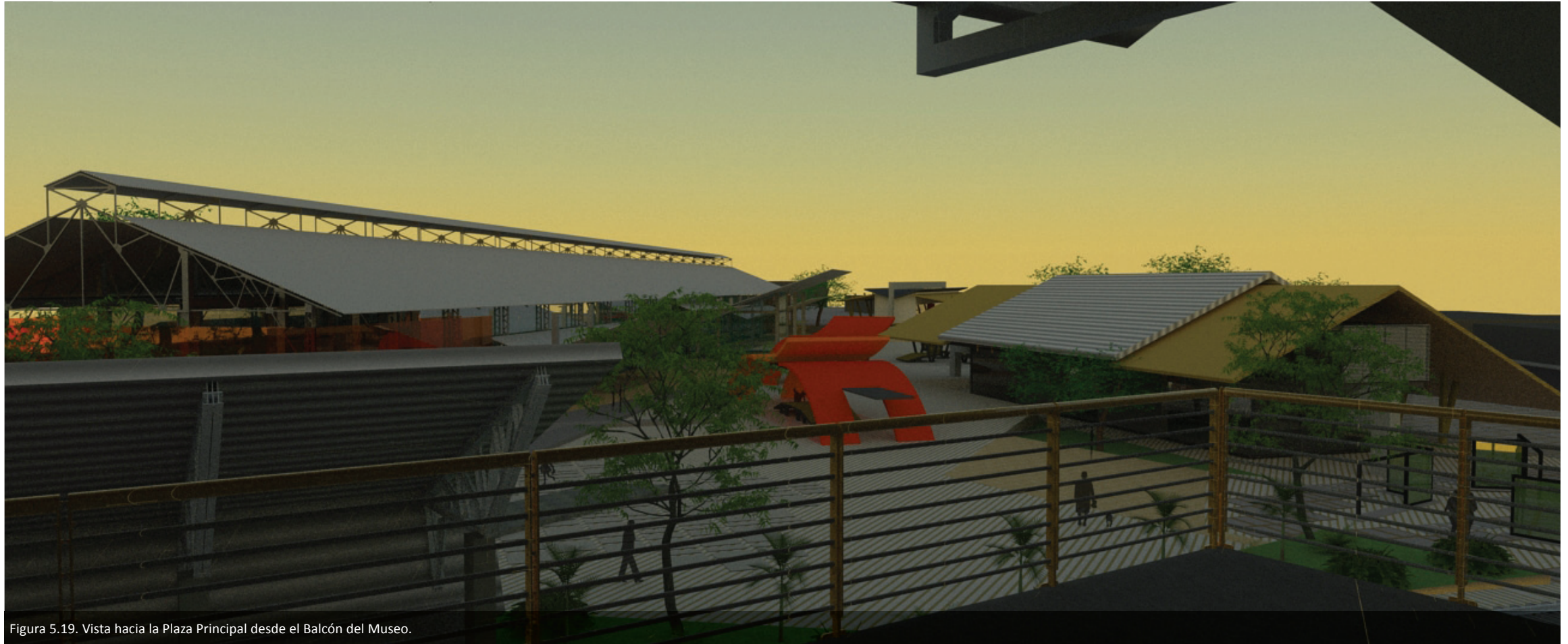
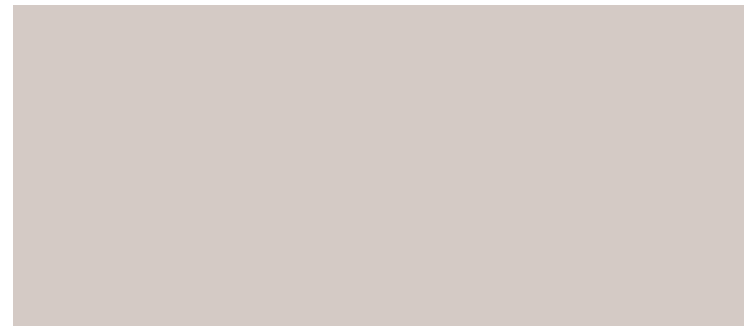
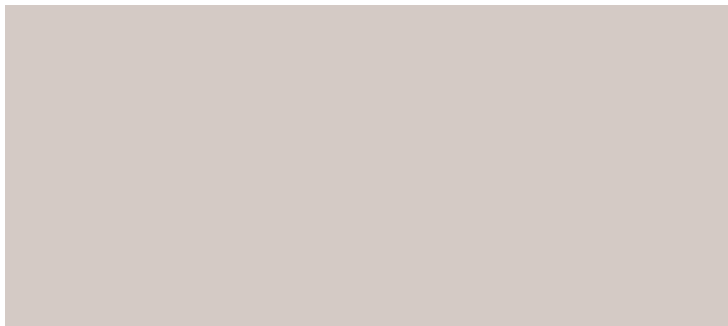
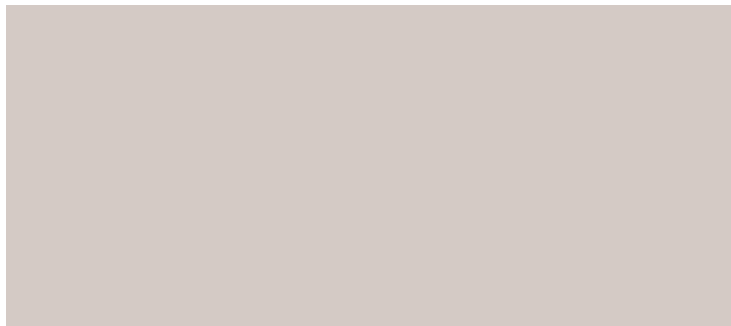


Figura 5.19. Vista hacia la Plaza Principal desde el Balcón del Museo.



SECTOR NORTE

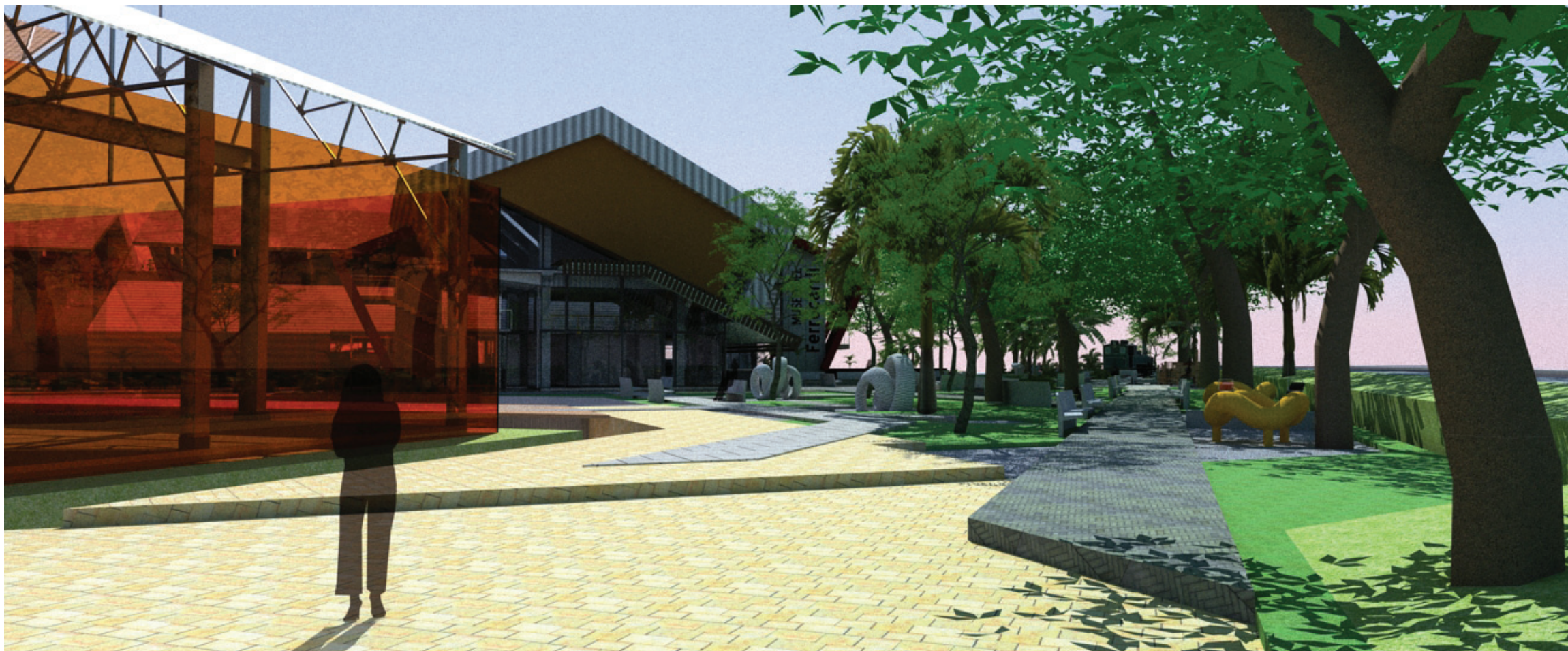


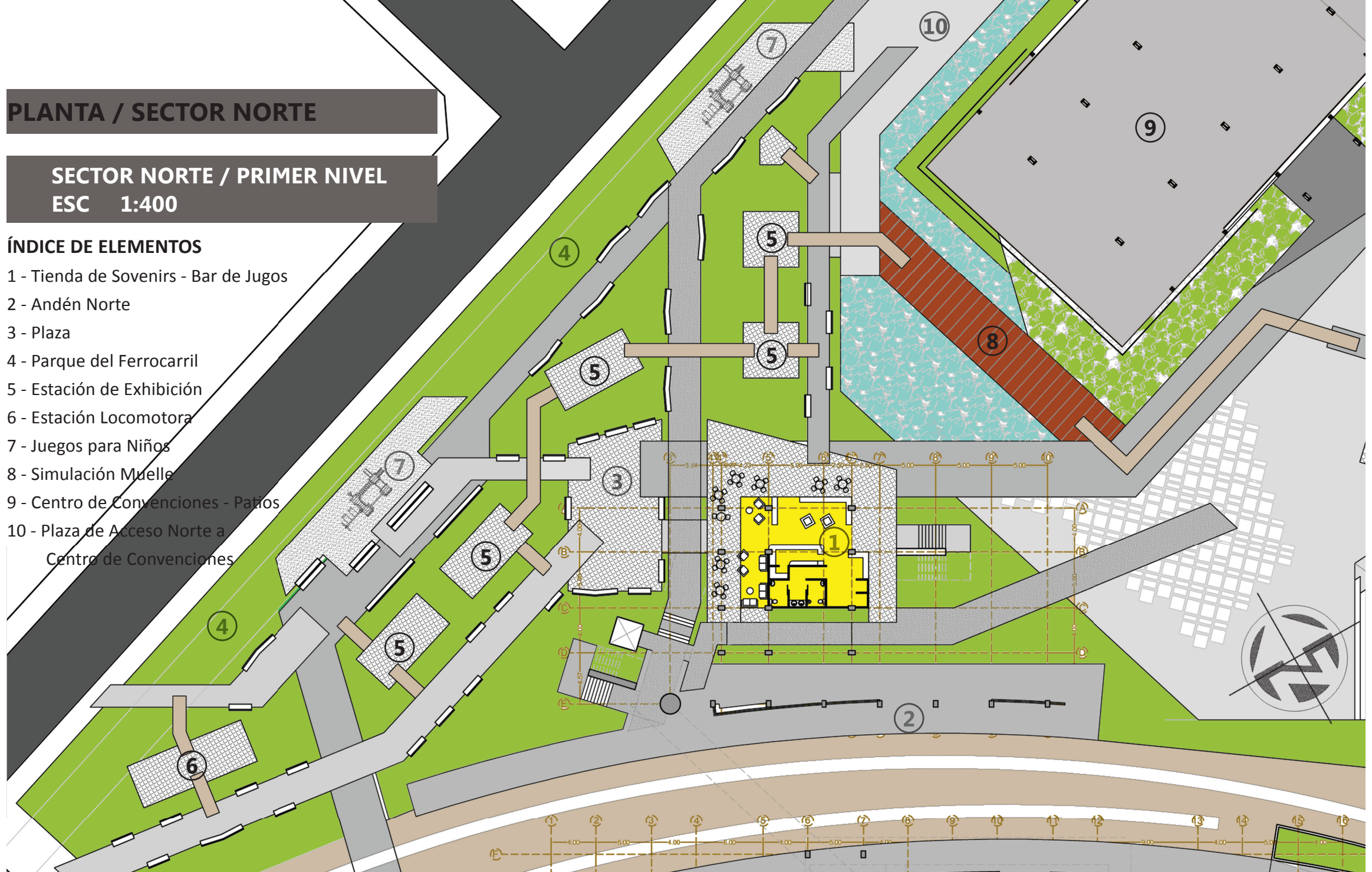
Figura 5.20. Vista 1 sector norte. Desde Plaza de Acceso norte a Centro Convenciones

PLANTA / SECTOR NORTE

SECTOR NORTE / PRIMER NIVEL
ESC 1:400

ÍNDICE DE ELEMENTOS

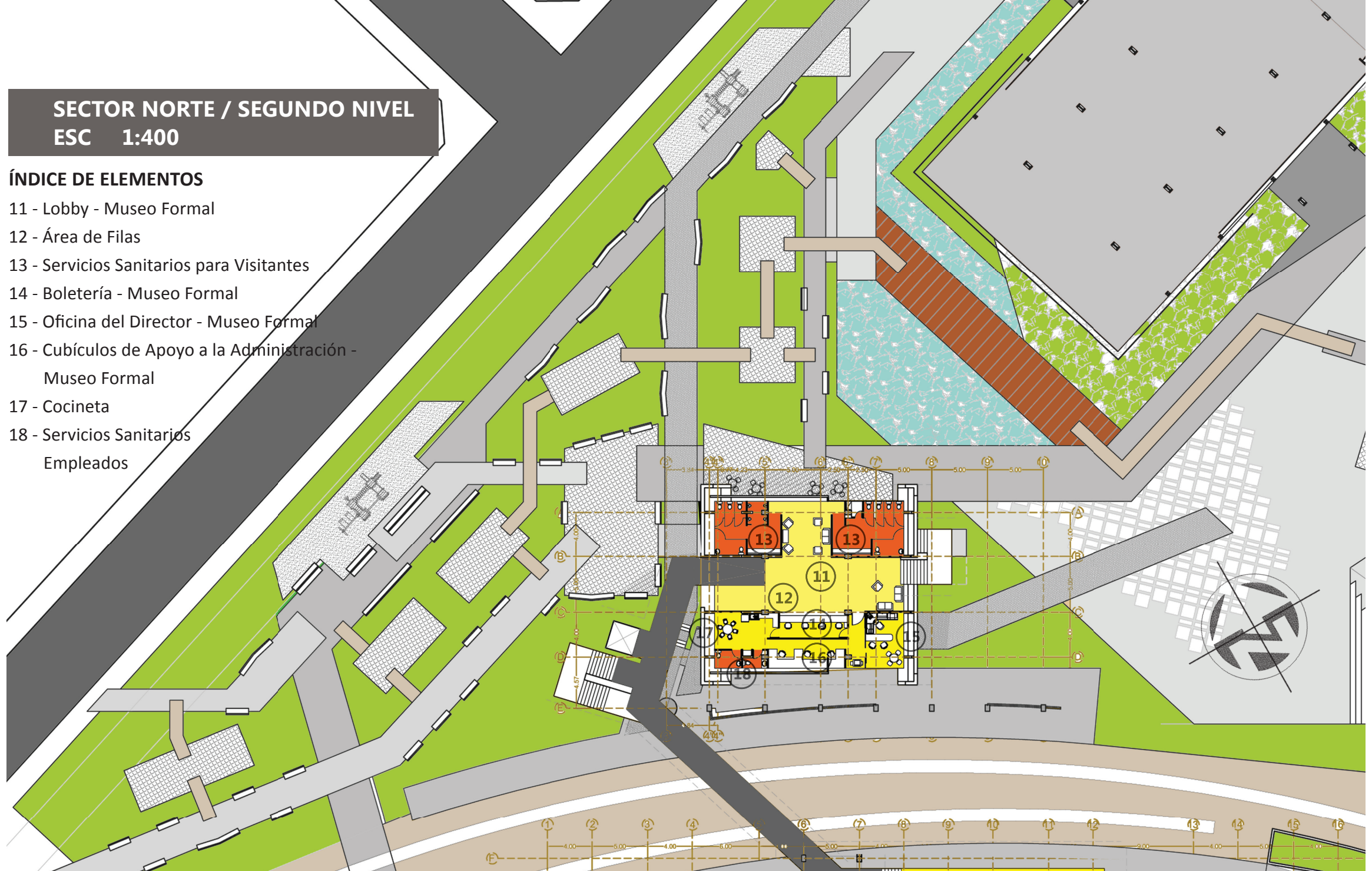
- 1 - Tienda de Sovenirs - Bar de Jugos
- 2 - Andén Norte
- 3 - Plaza
- 4 - Parque del Ferrocarril
- 5 - Estación de Exhibición
- 6 - Estación Locomotora
- 7 - Juegos para Niños
- 8 - Simulación Muelle
- 9 - Centro de Convenciones - Patios
- 10 - Plaza de Acceso Norte a Centro de Convenciones



SECTOR NORTE / SEGUNDO NIVEL
ESC 1:400

ÍNDICE DE ELEMENTOS

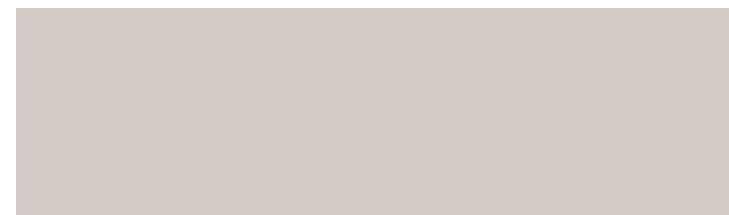
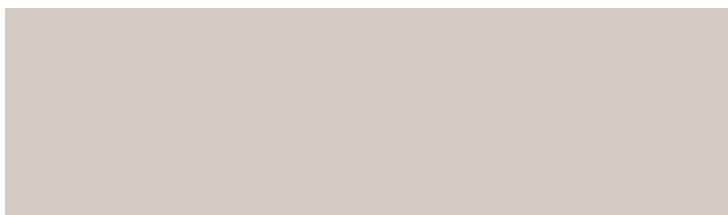
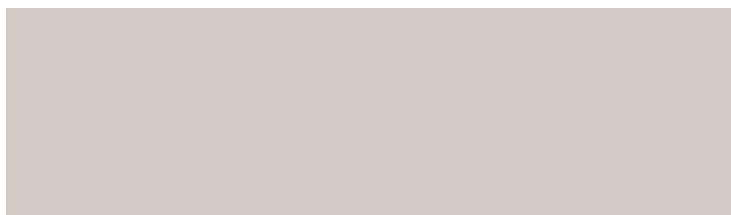
- 11 - Lobby - Museo Formal
- 12 - Área de Filas
- 13 - Servicios Sanitarios para Visitantes
- 14 - Boletería - Museo Formal
- 15 - Oficina del Director - Museo Formal
- 16 - Cubículos de Apoyo a la Administración - Museo Formal
- 17 - Cocineta
- 18 - Servicios Sanitarios Empleados



VISTAS / SECTOR NORTE



Figura 5.21. Vista Principal, sector norte. Desde Plaza de Acceso norte a Centro Convenciones



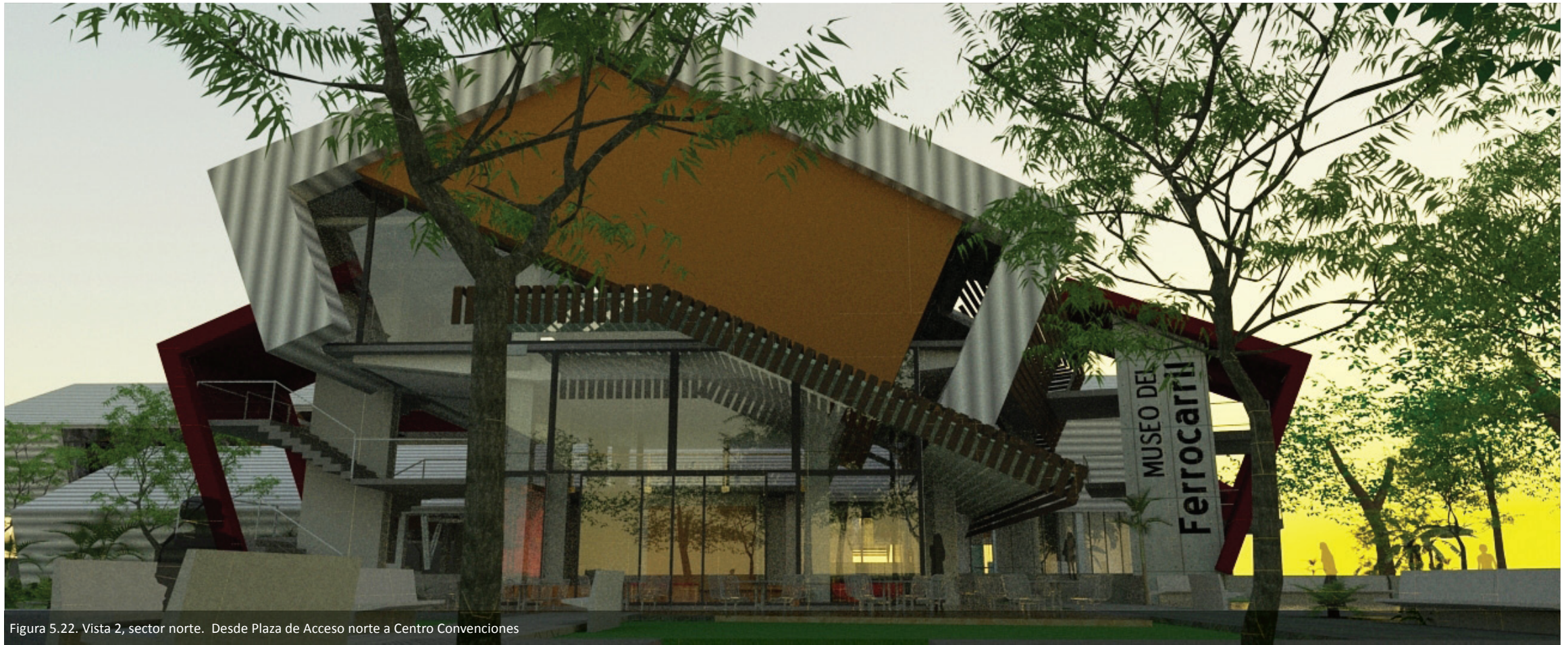
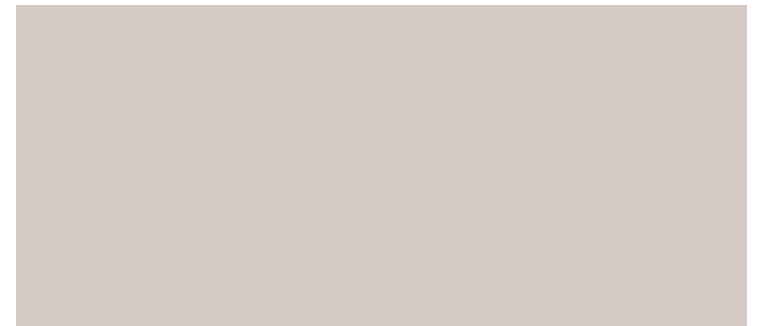
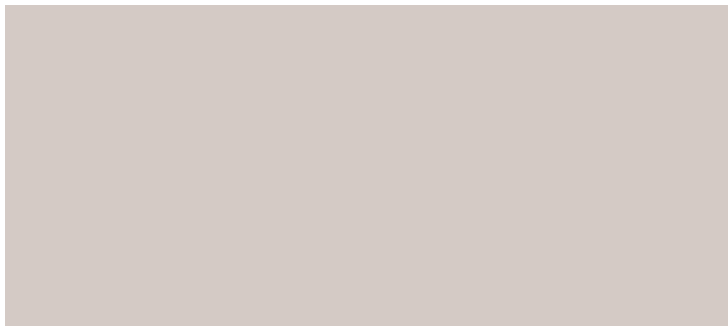
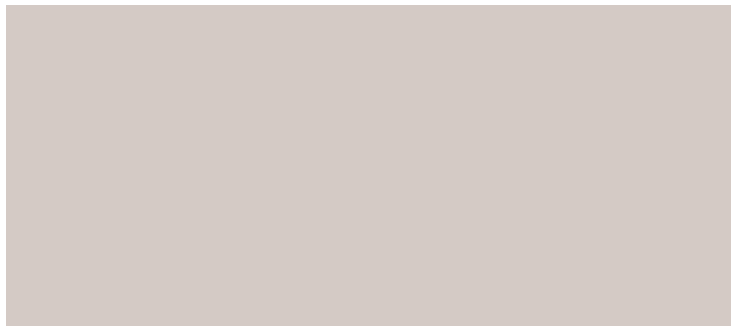


Figura 5.22. Vista 2, sector norte. Desde Plaza de Acceso norte a Centro Convenciones



PARQUE DEL FERROCARRIL

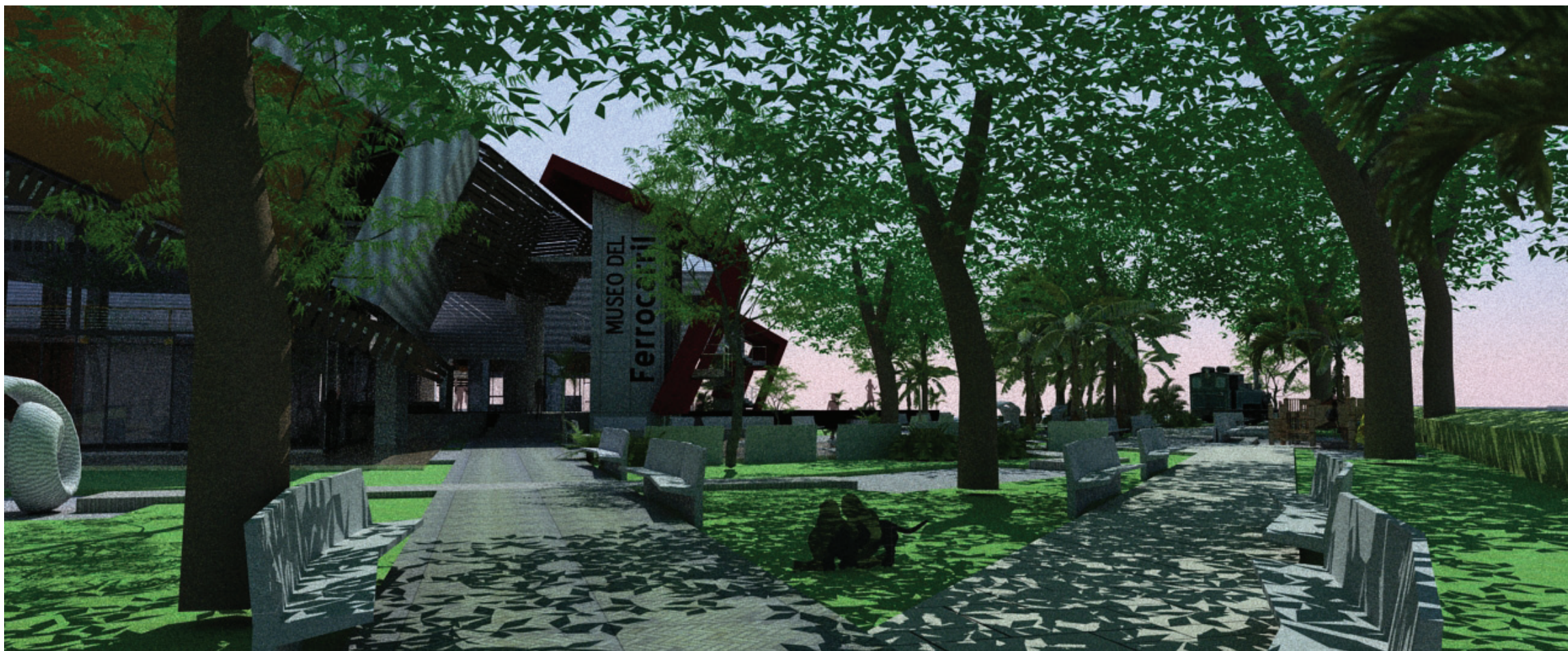


Figura 5.23. Vista 1, Parque del Ferrocarril.

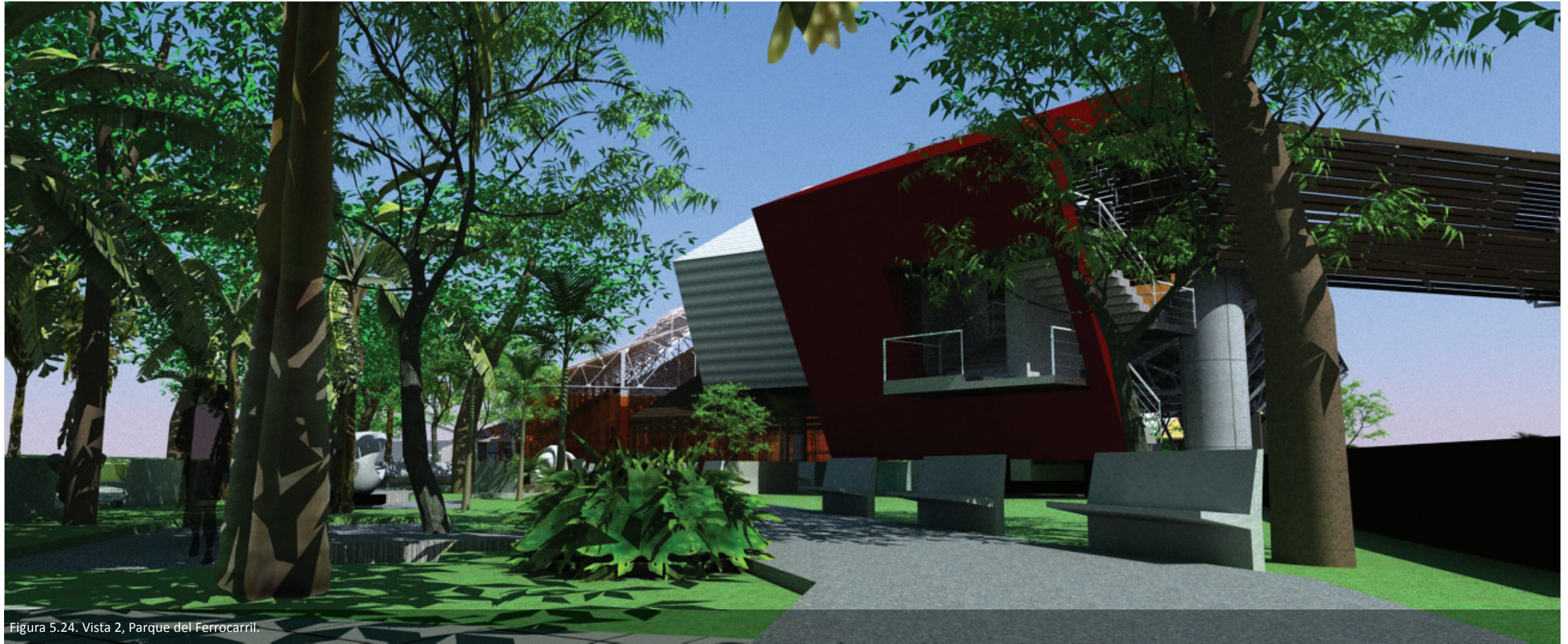
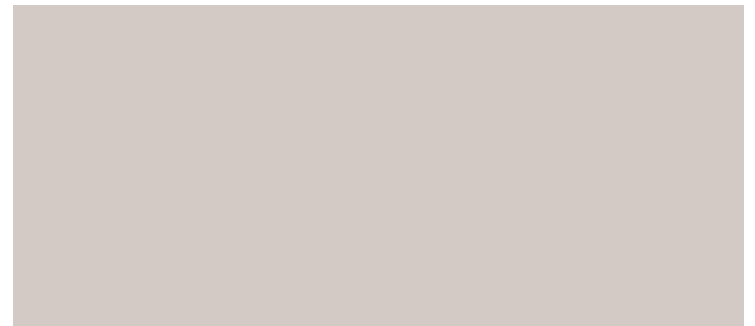
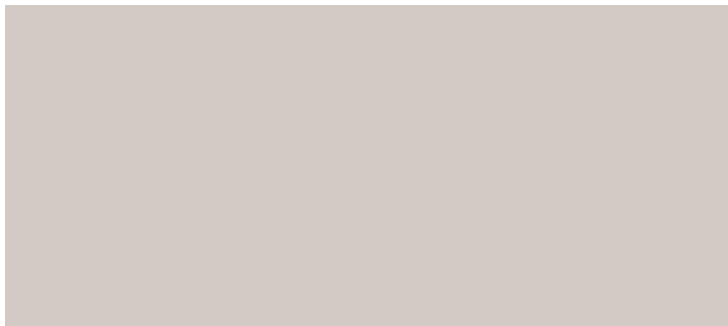
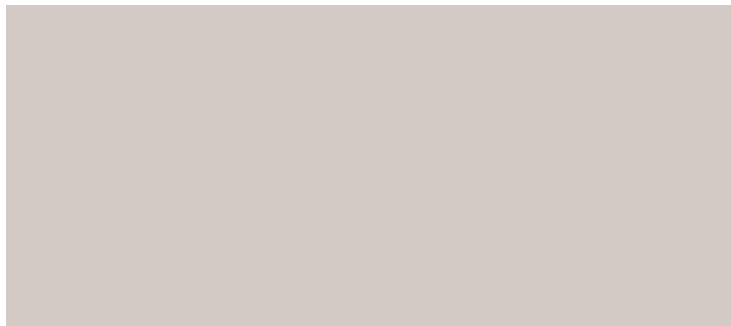


Figura 5.24. Vista 2, Parque del Ferrocarril.



VISTA NOCTURNA

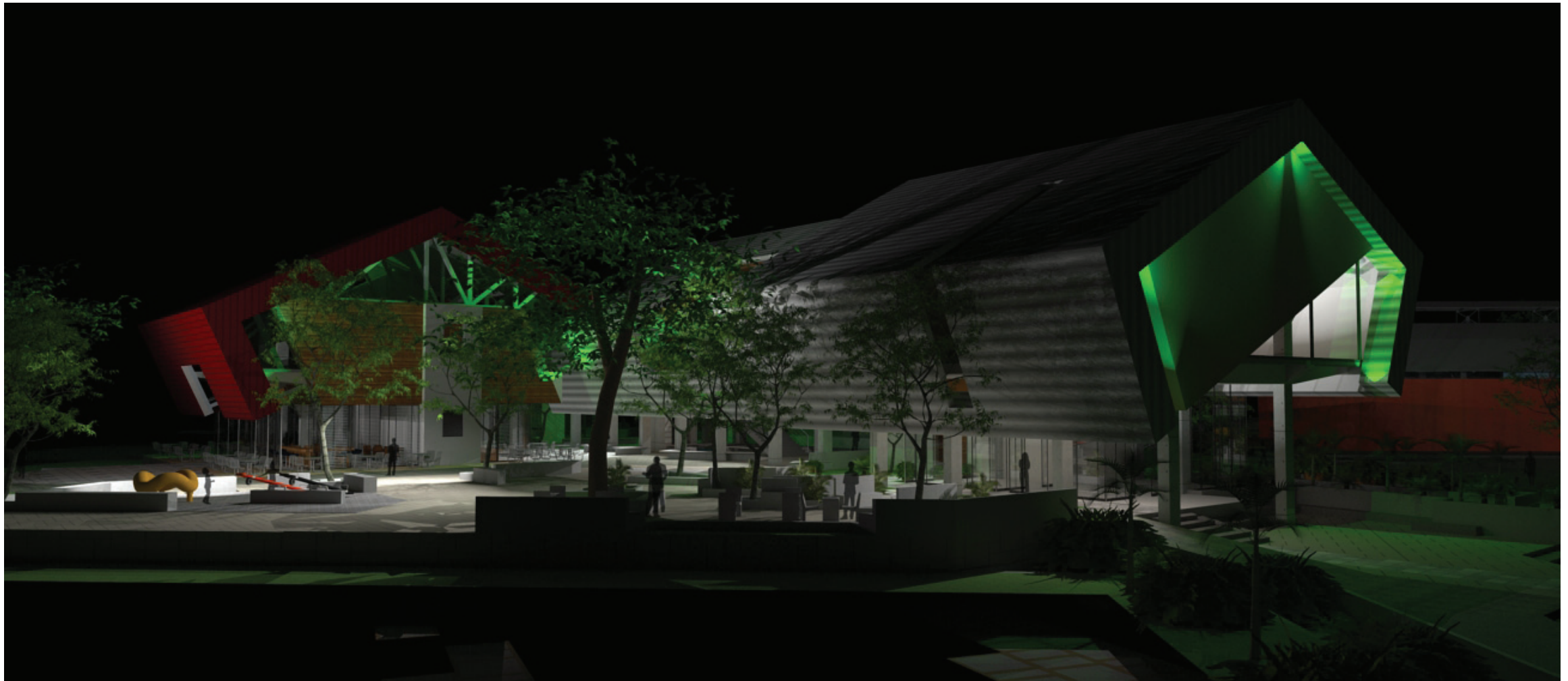


Figura 5.25. Vista Nocturna

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

El ferrocarril fue eje articulador del desarrollo de la Región Atlántica de Costa Rica, aspecto que es ampliamente subvalorado en la sociedad costarricense en general y limonense en particular.

La salida de la UFCo. de la Región Atlántica ocasionó la decadencia de la economía y el desarrollo de la ciudad de Limón no solamente por su ausencia en el ámbito económico, sino por la ausencia de un ente, en la práctica y no solo en la teoría, “omnipresente” en el desarrollo de la Región. La presencia de la UFCo. marcó en la identidad limonense la dependencia social a un ente como este, que a su salida dejó un vacío que JAPDEVA ha tratado de llenar sin tener completo éxito.

Limón necesita inversión inmediata en espacio público y espacios alternativos para mejorar la competitividad en materia turística, su actividad económica, su desarrollo y paz social.

La cultura limonense ha sido estudiada en numerosas ocasiones y desde diversos puntos de vista, sin embargo hace falta actualizar los estudios y otorgarles un valor y aprovechamiento real para su población.

Es posible tomar como referencia lo autóctono e históricamente tradicional para formular nuevas maneras, nuevas formas y nuevos lenguajes estéticos sin dejar ir la identidad cultural propia de una región.

Limón posee el **potencial** urbano y cultural para convertirse en un referente de desarrollo social en países subdesarrollados.

LOGROS

Se logró plasmar de manera integral en una propuesta de objeto arquitectónico, la contribución a la solución de una parte de las necesidades contextuales de la sociedad limonense, partiendo de su propia identidad cultural histórica y de la puesta en valor de uno de sus principales factores de formación. El lenguaje estético, las relaciones espaciales, el programa arquitectónico y su función, demuestran cómo abordar la solución arquitectónica necesaria para este determinado contexto.

RECOMENDACIONES

Debe invertirse en espacios públicos y espacios alternativos para mejorar la competitividad en materia turística, la actividad económica, el desarrollo y la paz social de la ciudad y la sociedad limonense.

Patios de Incofer debe convertirse en un gran espacio público que ofrezca más y mejores espacios para la recreación de los limonenses.

Los espacios públicos en Limón deben adaptarse a la cultura informal de sus habitantes.

Debe direccionarse la formación de los limonenses hacia la búsqueda de la autodeterminación, individual y colectiva, para el desarrollo. Es decir, buscar las soluciones en vez de esperarlas del Gobierno o JAPDEVA.

Debe ponerse en valor al ferrocarril como eje articulador de gran parte de la historia de la región y transmitirlo a los limonenses por medios tangibles e intangibles.

El desarrollo y la “modernidad” añorada por los limonenses debe tener como base altamente valorada, su rica y propia cultura.

FIGURAS

FIGURAS CAPÍTULO 1

Figura 1.1. Puentes sobre el Río Pacuare, Siquirres. Autoría propia

Figura 1.2. Vista del Río Reventazón desde el Tren. Autoría propia.

Figura 1.3. Paisaje desde el Tren, Siquirres.

Figura 1.4. Vista del Río Reventazón desde el Tren.

(González y Zeledón, 1999)

Figura 1.5. Vista de las llanuras, Siquirres. Autoría propia.

Figura 1.6. Casa tradicional a orillas de la vía, paisaje típico en el trayecto Guápiles-Limón. Autoría propia.

Figura 1.7. Vista de las plantaciones de banano, Siquirres. Autoría propia.

Figura 1.8. Vista de las plantaciones de banano, Siquirres. (González y Zeledón, 1999)

Figura 1.9. Estación de Estrada, (Gutierrez, 1991)

FIGURAS CAPÍTULO 2

Figura 2.1. Andén simple, lugar desconocido, Tomada de: http://escriboatientas.blogspot.com/2011_04_01_archive.html

Figura 2.2. Andén simple. Estación Gare du Nord, Paris. Tomada de: <http://www.urbanity.es/foro/infraestructuras-inter/4975-alta-velocidad-eurostar-paris-londres.html>

Figura 2.3. Andén doble en la Estación del Tren en Leuven, Bélgica. Tomada de: <http://www.flickr.com/photos/beckersbert/2224091724/>

Figura 2.4. Andén doble. Estación en Retiro, Argentina. Toma-

da de: http://www.sateliteferroviario.com.ar/notas/10_01_andes/parte1/

Figura 2.5. Múltiples andenes con ingreso a nivel. Estación de Franca, Barcelona. Tomada de: <http://www.laestacionde-tren.net/FICHA%20ESTACION/franca.html>

Figura 2.6. Múltiples andenes con ingreso a nivel. Southern Cross Station, Melbourne. Tomada de: <http://flickrhivemind.net/Tags/southerncross/Interesting>

Figura 2.7. Andenes con ingreso a desnivel. Proyecto para la Nueva Estación de Trenes de Alta Velocidad en Stuttgart. Tomada de: <http://inhabitat.com/a-nnet-zero-high-speed-rail-station-for-stuttgart/main-station-stuttgart-6/>

Figura 2.8. Esquema de estación de dos niveles. Autoría propia

Figura 2.9. Esquema de estación de un nivel. Autoría propia

Figura 2.10. Esquema de funcionamiento de las estaciones tradicionales. Autoría propia.

Figura 2.11. Esquema de vía con andén a un solo lado. Autoría propia.

Figura 2.12. Esquema de vía con andén a ambos lados. Autoría propia.

Figura 2.13. Espacio Interno - Boleterías de la antigua estación en Limón. (Gutierrez, 1991).

Figura 2.14. Edificio de la antigua estación en Limón. (Gutierrez, 1991).

Figura 2.15. La antigua estación del ferrocarril en Limón y su

entorno urbano inmediato. (Sin referencia).

Figura 2.16. Vía férrea y edificaciones aledañas en la ciudad de Limón. (Gómez 2007)

Figura 2.17. Casas a orilla de la línea en Moín. (Gómez 2007)

Figura 2.18. Casas a orilla de la línea en Moín. (Gómez 2007)

FIGURAS CAPÍTULO 3

Figura 3.1. Incidencia de vientos sobre el sitio. (Germer, 1986).

Figura 3.2. Estrategias Pasivas en la Arquitectura Victoriana Caribeña. Elaboración Propia.

Figura 3.3. Afecciones Climáticas Detectadas en algunas Edificaciones de la Ciudad de Limón. Autoría Propia.

Figura 3.4. Mapa de Índice de Seguridad Cantonal por Cantón. Fuente: PNUD.

Figura 3.5. Trazado de la Ruta de Tren Urbano de Pasajeros y Tren Turístico. Fuente: INCOFER

Figura 3.6. Fila para tomar el bus en la Gran Terminal del Caribe. Autoría propia

Figura 3.7. Uso del mobiliario y espacio público. Autoría propia

Figura 3.8. Tipo de Usuario: "Grupo de tres o más hombres". Autoría propia

Figura 3.9. Tipo de Usuario: "Adultos en compañía". Autoría propia

Figura 3.10. Tipo de Usuario: "Personas sin compañía". Autoría propia

Figura 3.11. Tipo de Usuario: “Grupos de adolescentes”. Autoría propia

Figura 3.12. Tipo de Usuario: “Niños y niñas jugando en compañía y vigilados por adultos”. Autoría propia

Figura 3.14. Tipo de Usuario: “Parejas Amorosas”. Autoría propia

FIGURAS CAPÍTULO 4

Figura 4.1. Diagrama de Relaciones y Zonificación. Propuesta para Patios de INCOFER

Figura 4.2. Planta de Sitio. Propuesta para Patios de INCOFER

Figura 4.3. Planta de Distribución Arquitectónica. Centro de Convenciones.

Figura 4.4. Vista Interna. Centro de Convenciones

Figura 4.5. Vista sur aérea. Centro de Convenciones

Figura 4.6. Vista norte. Centro de Convenciones

Figura 4.7. Detalle de sistema de ventilación natural. Propuesta para Centro de Convenciones

Figura 4.8. Vista de acceso a Plaza Principal

Figura 4.9. Vistas de Kioscos Fotográficos

Figura 4.10. Vista 1, área de sombra y estar

Figura 4.11. Vista 2, área de sombra y estar

Figura 4.12. Vista 1, Plaza Cine

Figura 4.13. Vista 2, Plaza Cine

Figura 4.14. Planta Comercio 1

Figura 4.15. Vista 1, Comercio 1

Figura 4.16. Vista 2, Comercio 1

Figura 4.17. Planta Baja Comercio 2

Figura 4.18. Planta Alta Comercio 2

Figura 4.19. Vista 1, Comercio 2

Figura 4.20. Vista 2, Comercio 2

Figura 4.21. Planta Zona de Restaurantes

Figura 4.22. Vista 1, Zona de Restaurantes

Figura 4.23. Esquema de Interacción, Estación–Casa del Dominó

Figura 4.24. Casa del Dominó. Autoría propia

Figura 4.25. Casa del Dominó. Autoría propia

Figura 4.26. Casa del Dominó. Autoría propia

Figura 4.27. Imagen Conceptual para propuesta de la Estación

Figura 4.28. Diagrama de Actividades y Ambiente

Figura 4.29. Esquema de contenido, Primer Orden. Planta

Figura 4.30. Esquema de contenido, Primer Orden. Alzado

Figura 4.31. Estación de Guápiles a mediados del siglo XX. Fotografía de Claudio Cruz.

Figura 4.32. Esquema de Funcionamiento Típico de la Estación

Figura 4.33. Esquema planteado para la Nueva Estación

Figura 4.34. Esquema del Parque del Ferrocarril

Figura 4.35. Esquema del Museo del Ferrocarril

Figura 4.36. Esquema Zonificación y Relaciones

Figura 4.37. Diagrama de Emplazamiento

Figura 4.38. Alzado Típico de la Zona

Figura 4.39. Lectura de Volumetría Urbana

Figura 4.40. Evolución en la determinación de la forma básica

Figura 4.41. Módulo Básico

Figura 4.42. Diagrama 1 de Control Climático

Figura 4.43. Diagrama 2 de Control Climático

FIGURAS CAPÍTULO 5

Figura 5.1. Vista 1, Conjunto. Paneles Informativos

Figura 5.2. Vista 2, Conjunto

Figura 5.3. Vista 3, Conjunto. Intenciones volumétricas en Techo

Figura 5.4. Vista 4, Conjunto. Entrada a la Estación, Vocación de alero.

Figura 5.5. Vista 5 desde Comercio, Conjunto. Intenciones Volumétricas

Figura 5.6. Vista 6 desde Kioscos Fotográficos, Conjunto. Intenciones Volumétricas

Figura 5.7. Vista Principal, sector sur. Desde Iglesia Bautista

Figura 5.8. Vista 1 sector sur, desde Casa del Dominó. Volumetría y Plaza

Figura 5.9. Vista 2 sector sur, desde Plaza de Acceso Principal. Volumetría y Plaza

Figura 5.10. Vista 3 sector sur, desde Plaza de Espera. Detalle de Volumetría.

Figura 5.11. Vista 4 sector sur, Locales Comerciales. Detalle de Áreas de Espera.

Figura 5.12. Vista 5 sector sur, desde Futura Casa del Dominó. Detalle de Plaza de la Estación.

Figura 5.13. Vista 6 sector sur, desde Plaza de Espera. Detalle de Restaurantes.

Figura 5.14. Vista 7 sector sur. Detalle de Pasillo Principal del Museo

Figura 5.15. Vista 8 sector sur. Detalle de Pasillo primer nivel, Comercio.

Figura 5.16. Vista 9 sector sur. Detalle de Balcón del Museo. Al final Puente Conector entre sector sur y sector norte

Figura 5.17. Vista 10 desde Andén Norte. Detalle de Balcón del Museo

Figura 5.18. Vista interna de Puente Conector entre sector sur y sector norte

Figura 5.19. Vista hacia la Plaza Principal desde el Balcón del Museo.

Figura 5.20. Vista 1 sector norte. Desde Plaza de Acceso norte a Centro Convenciones

Figura 5.21. Vista Principal, sector norte. Desde Plaza de Acceso norte a Centro Convenciones

Figura 5.22. Vista 2, sector norte. Desde Plaza de Acceso norte a Centro Convenciones

Figura 5.23. Vista 1, Parque del Ferrocarril.

Figura 5.24. Vista 2, Parque del Ferrocarril.

Figura 5.25. Vista Nocturna.

GRÁFICOS Y CUADROS

GRÁFICOS CAPÍTULO 3

Gráfico 3.1. Gráfico de Velocidad de Vientos Predominantes. Elaboración Propia. Fuente: Instituto Meteorológico Nacional

Gráfico 3.2. Otros gráficos de Clima. Elaboración Propia. Fuente: Instituto Meteorológico Nacional (IMN).

Gráfico 3.3. Cantidad de Cruceros Llegados a Puerto Limón según mes

Gráfico 3.4. Cantidad de Excursiones Llegados a Puerto Limón según mes

Gráfico 3.5. Gasto Promedio Durante Estadía de Visitantes por Rubro Puerto Limón y Puerto Puntarenas (gastado en Costa Rica) II semestre de 2009. FUENTE: Departamento de Estadística, ICT

Gráfico 3.6. Población Total por Grupo de Edad. Fuente: INEC

Gráfico 3.7. Porcentaje de Poblaciones Urbano y Rural, Distrito de Limón. Fuente: INEC.

Gráfico 3.8. Población de 12 años y más por Condición de Actividad según Sexo, Distrito Limón. Fuente: INEC

Gráfico 3.9. Población de 12 años y más por Condición de Actividad según Nivel de Instrucción en Zona Urbana, Distrito Limón. Fuente: INEC

Gráfico 3.10. Población de 12 años y más por Categoría Ocupacional, Distrito Limón. Fuente: INEC

Gráfico 3.11. Población Ocupada por Tipo de Ocupación, Dis-

trito Limón. Fuente: INEC.

Gráfico 3.12. Población Total por Tipo de Etnia, Distrito Limón. Fuente: INEC.

Gráfico 3.13. ¿Qué cree que necesita la ciudad de Limón en cuanto a “equipamientos urbanos”?

Gráfico 3.14. ¿Qué actividades educativas le gustaría que se implementaran en la ciudad para toda la población limonense?

Gráfico 3.15. ¿Qué actividades socioculturales le gustaría que se realizaran más en la ciudad?

CUADROS

Cuadro 1. Distribución de Temperaturas Promedio. (Germer, 1986)

Cuadro 2. Vegetación Existente en la Ciudad. (Esquivel, 2010)

Cuadro 3. País y/o Región de Procedencia de los Visitantes que ingresaron a Costa Rica entre 1997 y 2006

Fuente: Anuarios Estadísticos, ICT

Cuadro 4. País y/o Región de Procedencia de los Visitantes que ingresaron a Costa Rica entre 1997 y 2006

Fuente: Anuarios Estadísticos, ICT

Cuadro 5. Llegada de Cruceros y Excursiones a Puerto Limón-Promedio entre 2006 y 2009. Informe de Cruceros ICT.

Cuadro 6. Indicadores Sociales, Distrito Limón. Fuente: INEC.

Cuadro 7. Total aproximado de pasajeros diarios transportados en las 4 frecuencias del tren de la ruta Pavas San Pedro. FUENTE: PRUGAM

Cuadro 8. Programa Urbano. Propuesta para Patios de INCOFER

Cuadro 9. Programa Arquitectónico para la Nueva Estación

LISTA DE REFERENCIAS

- Agüero, L.(2004). *Rehabilitación Urbana de la Línea Costera de Puerto Limón*. San José: Universidad de Costa Rica.
- Arroyo, L. (2009). *Centro Urbano de Desarrollo Alternativo: Propuesta Urbano Arquitectónica*. San José: Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Tecnológico de Costa Rica.
- Briceño, M. (2006). *Estación de Transporte Intermodal para el Centro Urbano de Parrita – ETI*. San José: Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Tecnológico de Costa Rica.
- Calderón, G. (2002). *Centro de Convergencia para la Resemantización del Sector Sur de San José*. San José: Universidad Veritas.
- Campos, A y otros. (s.f). *Modelo para la Restauración del Parque Balvanero Vargas Molina en Puerto Limón Costa Rica*. Limón: Universidad de Costa Rica.
- Carvajal, G. y Zapata, E. (2005). *Puerto Limón: Justicia, Delictividad e Inseguridad Ciudadana*. San José: Editorial Alma Mater.
- Cerdas, A. L. (1988). El Ferrocarril al Atlántico y su Estación en San José. *Boletín Informativo de Centro de Investigación y Conservación de Patrimonio Cultural* (5).
- Díaz, R. y Campos J. (2008). *Actitudes y pensamientos de las y los pobladores de la provincia hacia la actividad turística del Distrito Central de Limón*. Limón: Universidad de Costa Rica.
- Domínguez, L. y Soria, F. (2004). *Pautas de Diseño para una Arquitectura Sostenible*. Barcelona.
- Ewald Jr, W. (1971) *El Medio Ambiente y El Hombre: perspectivas para los próximos cincuenta años*. México.
- Garzón, B. (2007). *Arquitectura Bioclimática*. Buenos Aires.
- Germer, J. (1986). *Estrategias Pasivas para Costa Rica- Una Aplicación Regional del Diseño Bioclimático*. San José.
- Gobierno de la República de Costa Rica. (2006). *Plan Limón Ciudad Puerto*. San José.
- Gobierno de la República de Costa Rica y Universidad Creativa. (s.f.). *Transformación de los Patios del INCOFER*. San José.
- González, A. (2001). *Propuesta de REUTILIZACIÓN URBAN en la antigua terminal del Ferrocarril al Pacífico en Alajuela*. San José: Escuela de Arquitectura, Universidad de Costa Rica.
- González, F. y Zeledón, E. (1999). *Crónicas y Relatos para la Historia de Puerto Limón*. San José.
- Gómez, M. (2007). *Arquitectura Victoriana Caribeña – Una experiencia costarricense*. San José: Escuela de Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica.
- Gutiérrez, S. (1991). *Arquitectura Caribeña: Puerto Limón-Bocas del Toro*.
- ICT. (2011). *Boletín de Cifras Turísticas Mayo 2011*. Tomado de : http://www.visitcostarica.com/ict/paginas/cifras_turisticas/Mayo_2011/CifrasTuristicas.pdf
- ICT. (2011). *Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sostenible*. Tomado de: http://www.visitcostarica.com/ict/paginas/modEst/estudios_estadisticas.asp?ididioma=1
- INEC. (2010). Estadísticas Poblacionales para el distrito de Limón (Estudio específico hecho para la presente investigación).
- Instituto del Territorio y Urbanismo de España. (1988). *Los Espacios Colectivos en la Ciudad*. Madrid: Instituto del Territorio y Urbanismo de España.
- JAPDEVA. (s.f.). *Plan Regional de Desarrollo de la Provincia de Limón*.
- MINAE. (2005). *Panorama Energético de Costa Rica*. San José. Tomado de: http://www.etsap.org/worsh_4_2005/25.pdf

- MOPT. (2002). Estadísticas de los Sistemas de Transporte. San José.
Tomado de: <http://www.mopt.go.cr/planificacion/estadisticas/actuales/38%20final.pdf>
- Municipalidad de Limón. (s.f.). *Plan Regulador de la Ciudad de Limón*.
- Municipalidad de Limón. (1992). *Luchas y Esperanzas: 100 años de historia doble e inconclusa del Cantón de Limón*. Limón: Uruk Editores.
- Munizaga, G. (2000). *Macroarquitectura: Tipologías y Estrategias de Desarrollo Urbano*. México.
- Murillo, C. (2001). Del Andén al Mundo: Las Estaciones Ferroviales en los Caminos del Tren Antiguas estaciones del ferrocarril de Costa Rica. *Calendario Icomos*.
- Murillo, C. (1997). Hombres, Trenes y Espacios Públicos en la Costa Rica Decimonónica. *Revista de Ciencias Sociales* (76), 89-105.
- Murillo, C. (1995). *Identidades de Hierro y Humo: la construcción del ferrocarril al Atlántico 1870-1890* (Primera edición ed.). San José: Editorial Porvenir.
- Murillo, C. (1999). Vaivén de arraigos y desarraigos: Cultura Afrocaribeña en Costa Rica 1870-1940. *Revista de Historia UNA*, 187-206.
- Peraldo, G. y Rojas, E. (1998). La Deslizable Historia del Ferrocarril al Caribe en Costa Rica. *Anuario de Estudios Centroamericanos, Universidad d Costa Rica*. (24), (No 1-2), 97-128.

- Pérez, S. (2001). *Proyecto Terminal de Autobuses del Caribe para la Ciudad de Limón*. San José.
- PNUD. (2006). Venciendo el temor. (In) seguridad ciudadana y desarrollo humano en Costa Rica. *Informe Nacional de Desarrollo Humano, 2005*. San José.
- Pujadas, R. y Font, J. (s.f). *Ordenación y Planificación Territorial*. Madrid.
- Rapaport, Amos. (2003). *Cultura, Arquitectura y Diseño*. Barcelona: Ediciones de la Universidad Politécnica de Cataluña.

Videos

- Calipso: Canción para derrotar las tristeza. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/213/calipso:-canción-para-derrotar-la-tristeza>.
- Kings n Queens. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/238/kings-and-queens>.
- Banana Express. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/122/banana-express>
- Pa` Tocar la Música. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/259/pa'-tocar-la-música>

- Fergusson el Trovador de Cahuita. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/247/fergusson:-el-trovador-de-cahuita>
- Identidades. El negro en la literatura. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/304/identidades.-el-negro-en-la-literatura>.
- Puentes. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/161/puentes>.
- Anancy's Gift. Tomado de: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/429/anancy's-gift>.
- Identidades. Inglés criollo de Limón: <http://audiovisuales.uned.ac.cr/mediateca/videos/354/identidades.-inglés-criollo-de-limón>.

MARCO DE REFERENCIA

RESUMEN DE LOS VIDEOS:

Anancy's gift

Es una parte de dios, pero es ser humano también y es quien se encarga de tejer el universo. Anancy es una araña.

Sería bueno que en la parada mientras la gente espera el tren sea posible proyectar pequeñas videos e imágenes sobre los valores de la identidad limonense, en todos sus aspectos, Anancy puede ser uno de ellos).

En las noches se reunían a contar historias de Anancy, así se transmitía. Generalmente se sentaban en el “porche” o corredor de las casas, principalmente en noches de luna llena.

Proviene de África.

Su telaraña era el vínculo entre los que estaban asentados en este lado del atlántico y africa, cumplía un rol, mantener vivos los vínculos con África.

Es una manera de representar y educar a las personas sobre la lucha contra un régimen que es más poderoso que ellos pero que hay que luchar, y que es mas con astucia que con bondad como se sale adelante. Es decir que tienen que ser astutos para sobrevivir en una realidad que es opresiva para ellos.

Se ha transmitido durante cientos de años debido a que se ha ido adaptando a las diferentes circunstancias de cada tiempo y cada espacio.

¿Por qué es importantes mantener los cuentos de Nanancy?

Primero para mantener la tradición, la cultura milenaria afrodescendiente,

Para entender el mensaje que está detrás de las fechorías o trucos de Anancy.

Identidades: El Negro en la Literatura

Quince Duncan – pone en valor, la importancia del negro y sus contribuciones para el país, más allá del aporte cultural. Su mano de obra hizo posible: la construcción del ferrocarril que le dio al país la posibilidad de exportar más fácilmente el café con las consecuencias económicamente favorables que eso tuvo para el país, la importantísima producción bananera que se convirtió en uno de los dos principales productos de Costa Rica.

Es importante sumarle a esto, que en sí mismo la construcción del ferrocarril, más allá de su importancia para la exportación del café, conllevó trascendentales influencias en la vida cotidiana y en la identidad costarricense. ¿Qué sería de Costa Rica sin “el negro”?

Mamita Yunai – Carlos Luis Fallas

Dos oleadas:

- Pardos en la colonia, se mestizaron y perdieron su identidad afrodescendiente.

- De Jamaica para el ferrocarril, hasta 1913 la cultura afrocostarricense había permanecido al margen de la cultura costarricense. Tenían su propio sistema de educación en inglés y vivían sus costumbres Jamaicanas.

Luego de que la United Fruit Company decidiera expandir sus territorios hacia el pacífico y de que dejara un poco de lado su presencia en el Caribe, el resto del país tuvo miedo de que ingresaran a San José por lo que “prohibió” su paso hacia el Valle Central. Después de 1948, el gobierno de José Figueres Ferrer fue el primero en reconocer la ciudadanía costarricense para los negros e incluso da un discurso en Limón en inglés.

La prohibición de la que se habla, explica Quince Duncan, que no era una ley como tal, más bien fueron acuerdos en contratos para evitar que el negro pasara de Turrialba, asunto que se generalizó como si fuera una ley, sobretodo en el gobierno de León Cortés.

La obra literaria de Carlos Luis Fallas, Quince Duncan, Fabián Dobles, José León Sánchez, Joaquín Gutiérrez puso en el imaginario costarricense al afrocostarricense.

Eurofilia: “lo europeo es la cultura, lo demás es barbarie”

Etnofobia: rechazo a lo diverso, indígenas, chinos, negros etc, etc.

Genera rechazo de nuestra propia cultura. Se trató de convencer al mundo de que en Costa Rica eran blancos.

Identidad que tiene que renunciar a lo Jamaiquino y forma su propia identidad mezclada, construida. La minoría étnica más grande de Costa Rica.

Identidades: Inglés Criollo de Limón

Surge de una variedad lingüística del inglés denominada “pitging” la cual es una interlengua, no es lengua materna de ninguna lengua. Al nacer nativos con esa lengua se reconoce como criollo.

El inglés standard se utiliza para situaciones formales u oficiales mientras que el criollo se utiliza en situaciones más íntimas o cotidianas.

Es una forma de pensar el mundo, la lengua conlleva a la cultura.

En el año 60 o 70 se tomó la decisión de q para ser costarricense debía eliminarse la lengua inglesa o criollo, se prohibía en las escuelas. Antes la población era bilingüe.

Carol Britton – Gestora Cultural y Compiladora.

Este inglés es la lengua materna de muchos hablantes de Limón, pero esta lengua ha sido descalificada por muchos hablantes del resto del país.

Pañas – Chinese – “Babeiyan” –

Marcia Reid Chambers – Consultora Lingüística

Los chinos aprendían más rápido el criollo que el español.

Daba la posibilidad de hablar con personas de todo el mundo por su condición de bilingües

Hay muchas personas que les daba vergüenza hablar el criollo y por eso tristemente no lo aprendieron.

Las noches de luna llena la gente se sentaba alrededor de sus mayores a escuchar historias.

Sobretudo de Anancy.

El estado se empeñó en desarraigar a los negros de su cultura para poder ser llamados costarricenses, y lastimosamente en ese proceso los negros aprendieron a desvalorizar su cultura, por lo que se perdieron muchas historias.

Banana Express (Historia)

Animación sobre la historia de la explotación bananera. Aporta información interesante como el hecho de que todo le llega pertenecer a Minor Keith.

Pa Tocar la Música (Música/Personajes)

Entrevista hecha a Roberto Kirlew “Buda”, uno de los

cantantes de Calypso costarricense más reconocidos. Incluso el mismo Fergusson le reconoce que toca mejor música que él y viceversa.

Se nombra a otro músico: “Alfonso Goldborn”, este habla y cuenta la historia de cómo Buda aprendió a tocar guitarra.

Fergusson el Trovador de Cahuita (Música/Personajes)

Entrevista a Fergusson, donde cuenta su historia en Cahuita, la evolución de su música, la transformación de Cahuita y la historia detrás de sus canciones, incluida la dedicada a la enfermedad de “Monilia” (enfermedad del cacao)

Demuestra cómo la música ha logrado tener mayor aceptación en la gente, sobretudo la del Valle Central.

Calipso: Canción para derrotar la tristeza (Música)

Habla sobre cómo por medio de la música Calipso, las poblaciones del Caribe en Costa Rica han logrado superar tantas adversidades, esencia misma del Calipso.

El Calipso se trata de reírse de las desgracias, por medio de chistes, bromas, situaciones curiosas o chistosas, etc. Esta es la manera de superar a las adversidades, “derrotar al olvido, la exclusión, a la tristeza” (min 17:30), “ex-

plosión legítima de la vida de los afrolimonenses” (min 17:40).

Kings n Queens (Personajes)

Vida de Alfred King – Rey de los carnavales de Limón / Intentó acercar a los diferentes grupos étnicos del Caribe de Costa Rica

Min 09:55 – No solo se le debe recordar por los carnavales sino por las obras hechas para los jóvenes, los pobres...

Min 11:10 – predicar con los hecho que todos somos hermanos

Min 15:00 – Mr King o es solo carnaval, es escuelas, colegios, deporte, esperanza, vida

Fue seguidor de Marcus Garvey y miembro directivo de la UNIA

Alfred Henry Smith nació en 1917 en Pococí, murió en 2005 en Limón.