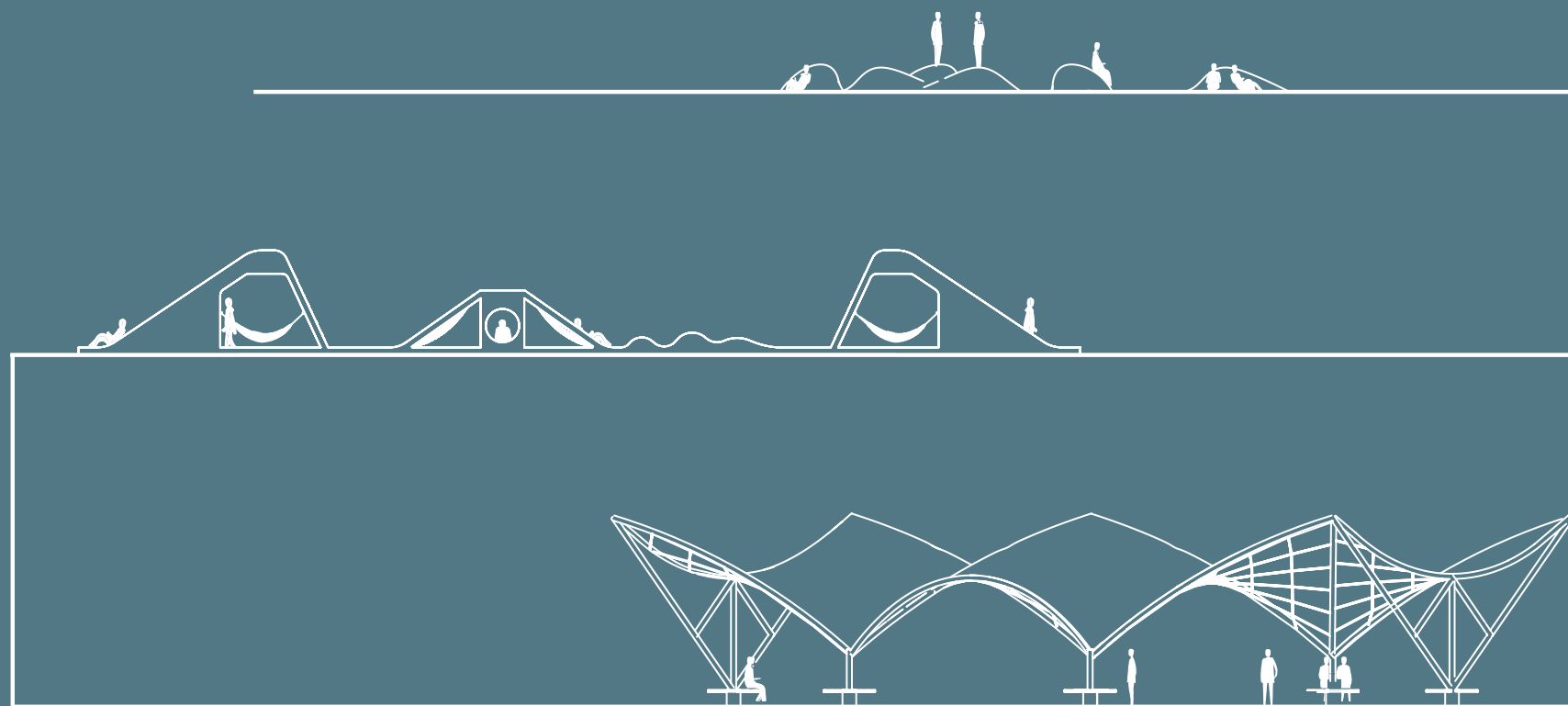


PLAN INTEGRAL DE MANEJO DE PATRIMONIO Y RENOVACIÓN URBANA DEL CIRCUITO UTN-CATEDRAL-MERCADO EN LA CIUDAD DE PUNTARENAS



LOURDES SÁNCHEZ
2024

Trabajo Final de Graduación para optar por el grado
académico de Licenciatura en Arquitectura

PLAN INTEGRAL DE MANEJO DE PATRIMONIO Y RENOVACIÓN URBANA

DEL CIRCUITO UTN - CATEDRAL - MERCADO EN LA CIUDAD DE PUNTARENAS
proyecto urbano

Lourdes María Sánchez Leclair
San José, Costa Rica
Noviembre, 2024

A mis padres, por permitirme estar acá,
y ser mi principal apoyo en todo lo que me propongo,
por dejarme lograrlo.

A mi hermano, por ser la persona que es y siempre estar presente.

A mis amigas, por el amor y el acompañamiento; principalmente
por mantenerme a flote durante toda la carrera,
esto es para Dani, Ester, Mary y Sofi.

A Carlitos Azofeifa por el apoyo emocional y la validación
académica, por apoyarme en todo; por las risas también.

A Luis, por contestar siempre y estar desde la distancia.
A mis amigas (de nuevo) por ir conmigo a Puntarenas y hacer
esta experiencia una vivencia compartida, por siempre estar
pendientes; por todo realmente.

A mí, por llegar hasta acá.

La parte más importante para mí, en todo este proceso es
que ha sido apoyo constante, de quienes han querido compartir
su conocimiento y su tiempo.

Puntarenas es una ciudad chiquita, inmensamente querida
por toda su gente, el sentido de pertenencia es muy fuerte, lo
aprendí en todas las veces que la vida y el tiempo me dejaron
ir. Aprecio a todas las personas que se acercaron a hablarme, a
compartir sus vivencias, a decirme que solo quieren lo mejor para
su ciudad. Esto es por y para ustedes también.

Este proyecto se hizo con mucho amor;
gracias a todos por ser parte.

CONSTANCIA DEFENSA

El presente trabajo de graduación titulado: “Plan integral de manejo de patrimonio y renovación urbana del circuito UTN - Catedral - Mercado en la ciudad de Puntarenas.” realizado durante el primer semestre del año 2024, ha sido defendido el día 06 de noviembre del 2024 ante el Tribunal evaluador compuesto por el Dra. Rosa Elena Malavassi Aguilar, Arq. Guido Muñoz Solano y Arq. Carlos Azofeifa Ortiz como requisito para optar por el grado de Licenciatura en Arquitectura del Tecnológico de Costa Rica.

El proyecto fue desarrollado por la estudiante Lourdes María Sánchez Leclair, carné: 2019390136, bajo el cargo del profesor tutor Arq. Carlos Azofeifa Ortiz

Este documento y su defensa ante el Tribunal Evaluador han sido declarados:

- APROBADO
- REPROBADO
- NOTA


Arq. Carlos Azofeifa Ortiz
TUTOR


Dra. Rosa Elena Malavassi Aguilar
LECTOR


Arq. Guido Muñoz Solano
LECTOR


Lourdes María Sánchez Leclair
ESTUDIANTE



Plan integral de manejo de patrimonio y renovación urbana del circuito UTN - Catedral - Mercado en la ciudad de Puntarenas by Lourdes María Sánchez Leclair is marked with CC0 1.0. To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/publicdomain/zero/1.0/>

RESUMEN

Puntarenas, ciudad costera del Pacífico central de Costa Rica, destaca por su centro histórico, reflejo de su herencia como puerto y destino turístico. Desde la época colonial fue el principal puerto de cabotaje, alcanzando su auge en 1930 con la llegada del ferrocarril y la carretera Interamericana. En 1940, se consolidó como el "balneario nacional". Sin embargo, comenzó a decaer en 1981 con el traslado de actividades portuarias a Caldera, y la situación empeoró con la crisis económica de los años 80 y el cierre del ferrocarril en 1990. Actualmente, aunque recibe turistas de cruceros, la ciudad es percibida como un lugar de paso sin suficientes atractivos locales.

En respuesta a esta situación, surge una propuesta de intervención urbana en el centro histórico de Puntarenas, orientada a revitalizar la zona y a potenciar su atractivo como destino integral para residentes y turistas. El proyecto plantea una serie de intervenciones estratégicas que respetan y complementan el patrimonio arquitectónico existente; incorporando recorridos verdes, instalaciones acuáticas y espacios gastronómicos, así como estructuras ligeras que mejoran el confort climático, logrando un equilibrio entre modernización y autenticidad.

Se destaca la importancia de rescatar la identidad cultural de Puntarenas, evitando cambios radicales y promoviendo la continuidad de prácticas locales como motor de desarrollo. La intervención permite reconectar a la comunidad con su patrimonio, contribuyendo al sentido de pertenencia al integrar el paisaje urbano con la naturaleza y el patrimonio cultural. En última instancia, se crean puntos de encuentro o nodos que promueven la memoria colectiva, subrayando la importancia de dotar de funciones contemporáneas a elementos históricos para mantener su relevancia en la vida urbana moderna.

Palabras Clave: Revitalización urbana, Patrimonio Cultural, Centro Histórico, Puntarenas, Patrimonio arquitectónico, Espacio público.

ABSTRACT

Puntarenas, a coastal city on Costa Rica's central Pacific, stands out for its historic center, a reflection of its heritage as a port and tourist destination. Since colonial times, it served as the main cabotage port, reaching its peak in 1930 with the arrival of the Pacific railroad and the construction of the Inter-American Highway. In 1940, it was established as the "national tourist destination." However, its decline began in 1981 when port activities were moved to Caldera, and the situation worsened with the economic crisis of the 1980s and the closure of the railroad in 1990. Today, although it receives cruise tourists, the city is seen as a stopover without sufficient local attractions.

In response, an urban intervention proposal for Puntarenas' historic center aims to revitalize the area and enhance its appeal as an integrated destination for residents and tourists. The project presents a series of strategic interventions that respect and complement the existing architectural heritage, incorporating green pathways, aquatic installations, and gastronomic spaces, as well as light structures to improve climate comfort, achieving a balance between modernization and authenticity.

The proposal emphasizes the importance of preserving Puntarenas' cultural identity, avoiding radical changes and promoting the continuity of local practices as a development engine. This intervention reconnects the community with its heritage, fostering a sense of belonging by integrating the urban landscape with nature and cultural heritage. Ultimately, new meeting points or nodes are created that promote collective memory, highlighting the importance of giving contemporary functions to historical elements to maintain their relevance in modern urban life.

Keywords: Urban revitalization, Cultural Heritage, Historic Center, Puntarenas, Architectural Heritage, Public Space.

ÍNDICE

01

14	aspectos introductorios
16	Introducción
17	Estado de la cuestión
26	Planteamiento del problema
28	Justificación
30	Objetivos
32	Delimitaciones
38	Marco Conceptual
44	Marco Metodológico
48	Marco Normativo

02

52	análisis diagnóstico social - cultural
54	Datos demográficos
58	Perfil del usuario
60	Gastronomía

03

62	análisis diagnóstico físico - espacial
64	Introducción
66	Reseña histórica
69	Características físicas
70	Escala macro
76	Escala local
88	Análisis urbano
100	Paisaje urbano

04

108	plan de acción lineamientos
110	Casos de estudio
117	Lineamientos urbanos
124	Pautas formales
126	Plan maestro
130	Programa urbano
132	Paleta Vegetal

05

	desarrollo de proyectos
136	Bulevar
178	Mirador
190	Ampliación de calles
202	Mercado
226	Modelo de Gestión
228	Estimación de Costos
230	Desarrollo por etapas

06

	conclusiones y recomendaciones
236	Conclusiones
238	Recomendaciones
240	Referencias bibliográficas
246	Referencias diagramas, figuras y mapas
250	Apéndice A y B

01

aspectos
INTRODUCTORIOS

contenidos del capítulo

- 01 Introducción
- 02 Estado de la cuestión
- 03 Planteamiento del problema
- 04 Justificación
- 05 Objetivos
- 06 Delimitaciones
- 07 Marco Conceptual
- 08 Marco Metodológico
- 09 Marco Normativo

El ingreso a Costa Rica se facilita a través de diversos medios de transporte, incluyendo el aéreo, marítimo y terrestre. Sin embargo, para los propósitos de esta investigación, el enfoque está en el ámbito marítimo. Actualmente, el país cuenta con ocho puertos de tráfico internacional que cumplen funciones esenciales, ya sea para el transporte marítimo o cabotaje de pasajeros y carga.

Complementariamente, esta infraestructura permite el desarrollo del turismo a través de la llegada de personas extranjeras. El turismo desempeña un papel crucial como eje económico predominante que se mantiene en expansión, la atracción internacional hacia el país se debe principalmente a su diversidad ecológica y paisajística, lo cual se evidencia en las divisas que se generan.

En el distrito de Puntarenas, una de las actividades que sostiene la economía es el turismo, principalmente a través de la llegada de cruceros, sin embargo, carece de

atractivos locales que cambien su carácter como zona de paso.

Los puntos mencionados anteriormente son de gran importancia para este análisis ya que permite considerar dos enfoques: el carácter portuario y como centro histórico del turismo de Puntarenas.

Desde la colonia, Puntarenas se convirtió en el principal puerto de cabotaje del Pacífico, condición que mantuvo hasta los años 80. El mayor auge comercial y turístico fue a partir de 1930 con la llegada del ferrocarril del Pacífico, ampliación del muelle y posteriormente la construcción de la carretera Interamericana.

En 1940 se convierte en el lugar de turismo por excelencia conocida como el “balneario nacional”, concediéndole su título actual de centro histórico del turismo; además de mantener un patrimonio arquitectónico con alrededor de 9 bienes declarados en la ciudad.

El declive inicia en 1981 con el traslado de actividades portuarias a Caldera, el cual se mantiene como puerto principal hasta la actualidad, a esto se une la crisis económica de los 80s y el cierre del ferrocarril en 1990.

A su vez, existen múltiples factores

que han dificultado la recuperación económica de la zona, el desarrollo de la zona de Guanacaste que va de la mano con la evolución de los gustos y preferencias de turistas. A través de esta investigación resulta importante rescatar herramientas de regeneración y restauración urbana como estrategia para revitalizar y reactivar la vida en la ciudad. Para esto es importante entender el contexto en el que se desarrolla la propuesta a través de un análisis urbano territorial.

Para este proceso es importante resaltar zonas degradadas especialmente de hitos o inmuebles con valor histórico, evidenciando la problemática que cada día se hace más evidente: el deterioro o destrucción patrimonial, y con ello la pérdida de identidad de las ciudades.

El espacio público ha sido un componente urbano de gran importancia, principalmente por su función articuladora que congrega necesidades materiales y tangibles con necesidades urbanas colectivas. La Facultad de Arquitectura de la Universidad de Palermo (2015) habla del componente inmaterial e intangible como medio para manifestarse y converger entre distintos grupos la interacción social, y menciona:

Los espacios públicos urbanos pueden contribuir a la construcción de identidad social, sentido de pertenencia y confianza en lo colectivo. Actúan como motivadores de desarrollo urbano, económico y social y a la vez, son lugares de tolerancia, creación, producción y difusión cultural. (p.1)

A través de este apartado se busca enfocar el análisis en tres ejes:

1. Casos internacionales de carácter urbano

Proyectos e investigaciones con un enfoque urbano que aporten estrategias que incentiven la interacción social y económica a través del espacio público.

2. Casos urbanos con vinculación patrimonial

Proyectos e investigaciones a nivel nacional, en diferentes zonas del país que pueden aportar a la investigación en cuanto al enfoque patrimonial.

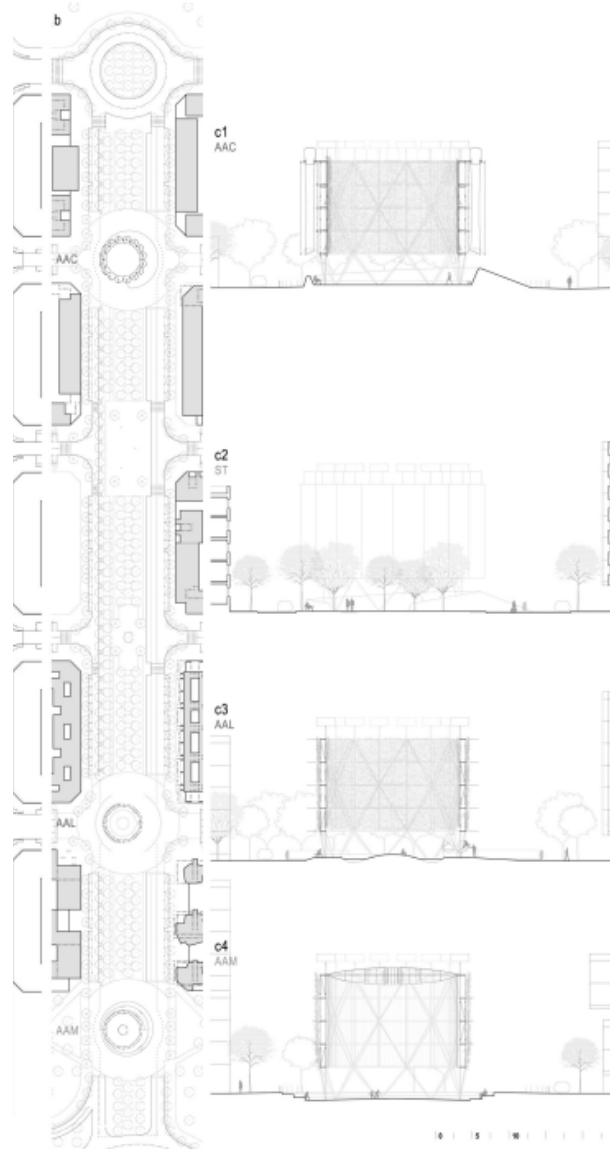
3. Antecedentes

Propuestas de proyectos que se están trabajando en Puntarenas, iniciativas municipales y gubernamentales. Así como proyectos independientes que se han propuesto como tesis de investigación.



Figura 01 | we are all travelers. Fuente: Kaitlin Rebesco, 2012

Figura 02 | Eco Boulevard Vallecas .
Fuente: Ruiz y Ureña, 2014



01. Casos internacionales de carácter urbano

En la línea de casos internacionales se desarrolla la **reactivación urbana a través del espacio público como eje de intervención, considerando casos de éxito y propuestas de desarrollo**, contemplando como factor necesario la incorporación de la gestión pública para proponer un espacio que se alinee con las necesidades del lugar y, considere el aporte que un cambio espacial genera a nivel social, económico y cultural

Un elemento urbano que surge como herramienta para la revitalización es la **reconceptualización de la calle como “camino”, hacia la calle como “lugar”**. El estudio Transformación y activación social de la calle: El Eco-Bulevar De Vallecas hace un análisis de la transformación y el uso del Bulevar de la Naturaleza de Madrid, el cual transforma la calle central del extremo oeste del Ensanche de Vallecas en un bulevar basado en criterios medioambientales y de sostenibilidad.

El bulevar cuenta con 50 m de ancho y 600 m de longitud en dirección Norte-Sur, y su principal intervención consiste en tres pabellones o árboles de aire (figura 02)

que funcionan como nodo de actividades recreativas e interacción social, además de ser instalaciones temporales para mejorar el confort climático mientras la vegetación colindante se desarrolla y acondiciona la zona.

Los tres están compuestos por una estructura metálica cilíndrica recubierta por vegetación o mallas textiles. (Ruiz y Ureña, 2014) rescatan cinco decisiones importantes del proyecto que aportan a la mejora del espacio urbano: pavimentación a través de caucho reciclado debajo de los árboles de aire, uso de terrizo ecológico en el resto del paseo, plantación extensiva de árboles en el bulevar, materialidad confortable en todas las superficies de asiento y el tratamiento cromático del entorno.

A partir las nuevas condiciones que se le aportan al bulevar se realiza un análisis en torno al uso y características de los diferentes sectores del bulevar, y se concluye que el área de mayor uso está alrededor de los árboles de aire sur, los cuales cuentan con equipamiento extra como columpios, espacios de proyección y cambios de nivel que son usados como

columpios, espacios de proyección y cambios de nivel que son usados como espacios para sentarse, además de la cercanía entre ellos (figura 03, 04 y 05).



Figura 03 | Eco Boulevard Vallecas
Fuente: Archdaily, 2008



Imagen 19 Eco Boulevard Vallecas
[Fotografía] Fuente: Archdaily, 2008



Imagen 19 Eco Boulevard Vallecas
[Fotografía] Fuente: Archdaily, 2008

Los árboles de aire delimitan bajo ellos unos ámbitos espaciales de escala más humana dentro del bulevar. Su superestructura aérea les proporciona una delimitación muy similar y los hace reconocibles como lugares de estancia y/o puntos de encuentro. Sin embargo, la topografía particular de cada uno hace que, al final, este sea muy diferente en cada caso. (Ruiz y Ureña, 2014, p. 17)

Crear límites visuales y físicos que dividan y delimiten el espacio incentiva la permanencia y el desarrollo de actividades alrededor de los mismos, ya que, se consideran como bordes en un espacio predominantemente abierto.

Es importante destacar que el proyecto previamente expuesto fue diseñado por ecosistema urbano, una empresa de diseño especializada en urbanismo, arquitectura, ingeniería y sociología; la cual presentó la propuesta ganadora del Plan CHA en Asunción.

La oficina española desarrolló el Plan Maestro del Centro Histórico de Asunción (Paraguay) teniendo como objetivo “hacer del centro histórico de la ciudad una referencia para que otras ciudades la sigan como pionera en el desarrollo urbano sostenible.” (Ecosistema Urbano, s.f.)

Como se mencionaba anteriormente, han creado propuestas innovadoras en otras ciudades como Medellín, Porto Alegre y Curitiba, por lo cual la base de desarrollo para el proyecto está consolidada en iniciativas de éxito reales. Por esta misma razón, crean el espacio Asunción Laboratorio Abierto (ASU-LAB) como articulador de desarrollo y comunicación entre ciudadanos e instituciones. (Valencia, 2014)

También, se crea una propuesta con 10 acciones que permitan la conexión de diferentes zonas y garanticen el desarrollo de los espacios. Entre las propuestas es importante resaltar dos ejes:

- **Corredores Ecológicos** (figura 06): Nuevas infraestructuras verdes longitudinales, implementadas sobre las secciones de las calles existentes para la atracción de biodiversidad en el interior de la trama urbana y revitalizando las plazas verdes más emblemáticas.
- **Corredores Dinámicos** (figura 07): red de espacios públicos que promueven escenarios urbanos activos, impulsando la actividad económica y cultural. Incluyen zonas comerciales existentes, revitalizan edificios abandonados y conectan una nueva red de edificios híbridos. (Valencia, 2014)



Figura 06 | Corredor Ecológico
Fuente: Ecosistema Urbano, 2015



Figura 07 | Corredor Dinámico Fuente:
Ecosistema Urbano, 2015

A partir del análisis de ambos casos, se puede concluir que el éxito de una propuesta urbana está en el entendimiento del usuario, por lo cual la inclusión de la gestión pública se considera crucial para alinear el espacio con las necesidades locales y dirigir los cambios espaciales hacia un impacto social, económico y cultural positivo.

02. Casos urbanos con vinculación patrimonial

Un componente deseable en el desarrollo urbanístico de las ciudades es el balance entre la innovación y la preservación, a partir de esta idea se han desarrollado múltiples proyectos que además de considerar el factor de sostenibilidad que aporta la reutilización de edificios, sopesa el valor emocional que la población le otorga y la identidad que aporte al espacio. En esta misma línea, este apartado desarrolla una serie de casos de estudio que centran su desarrollo en propuestas urbanas a nivel nacional, en los cuales existe una vinculación con el patrimonio histórico arquitectónico, aunque no sea el eje principal de la intervención. (Bloszies y Hardy, 2011)

Es importante mencionar que los casos a desarrollar corresponden a trabajos de graduación desarrollados por el Instituto Tecnológico de Costa Rica; para iniciar se hace mención de la tesis **Revitalización Urbana en la Franja Marítima del Casco Histórico de la ciudad de Limón** (Mora & Morales, 2021) la cual, además de ser una propuesta a nivel nacional, se desarrolla en una ciudad costera con gran valor histórico, características que

comparte con Puntarenas. Limón posee una riqueza histórica invaluable, sin embargo, al igual que la zona de estudio sufrió un estancamiento a nivel social y económico.

Mora y Morales (2021) mencionan planes de desarrollo en la provincia: A lo largo de los años, han existido propuestas por parte del Gobierno central y local que clarifican la necesidad de mejorar la calidad de vida de la población limonense y cómo a través de una revitalización urbana se puede dar una reactivación económica y un empoderamiento social y cultural.

Partiendo de esta necesidad surge la propuesta, la cual abarca desde la Ruta 32 hasta los Patios del INCOFER. Se basa en una serie de estrategias divididas en 12 categorías justificadas mediante 3 textos “La dimensión humana del espacio público” (2017), “Urban Waterfront Adaptive Strategies” (2013) y “Global Street Design Guide” (2013), con el fin de diseñar y crear espacios urbanos exitosos y de calidad.



Los ejes planteados son: Biofilia, espíritu del lugar, accesibilidad, circulación, seguridad, inclusión, espacio, confort, comercio y recreo.

Para finalmente diseñar el Plan Maestro, el cual,

Consiste en una propuesta urbana orientada a la rehabilitación/revitalización del frente marítimo del Casco histórico de Limón que pretende apoyar el desarrollo turístico sostenible como motor de la economía local del cantón, y donde se propone articular el espacio urbano, arquitectónico y natural (mar) para incentivar la recreación urbana, económica, turística, entre otros. (Mora y Morales, 2021, pp. 233)

Dentro de la propuesta (figura 08) existen varios puntos a destacar, principalmente el manejo del patrimonio; aunque no era el eje de desarrollo principal, se hace énfasis en el valor histórico que estas edificaciones poseen y se acentúa a través de intervenciones a nivel de calle. Además, se propone la intervención de un bulevar que revalorice edificios patrimoniales y ofrezca espacios comfortable a los peatones, extendiendo actividades comerciales hacia la calle y así borrar los bordes duros de espacio público y privado. Otras soluciones son, agregar diferentes escalas de vegetación para realzar el espacio, incorporar el comercio informal y la restauración de fachadas y estructuras en mal estado.

Un caso con un enfoque menos urbano y más patrimonial es la tesis **Heredia Centro Histórico: Plan de protección de una zona urbana histórica**, la base a través de la que se desarrolla la propuesta es, como Castro (2014) menciona:

Los planes de protección deben de establecer las condiciones para generar vínculos entre el objeto arquitectónico y su contexto físico-urbano, en búsqueda de aprovechar los servicios que éste tiene para ofrecer y garantizar la conservación de sus valores históricos. Éstos deben también tomar en cuenta las estrategias de recuperación de la identidad de las comunidades, para que por medio de la educación y el conocimiento de la historia se

pueda garantizar la permanencia del patrimonio por las presentes y futuras generaciones. (p.92)

La importancia de proteger bienes patrimoniales se deriva del valor intangible de guardar la identidad y memoria de los pueblos, además de ser un bien irrepentible e irremplazable. Aunque la autora hace una crítica hacia el manejo nacional de los bienes patrimoniales, tomando como referencia la propuesta del nuevo edificio de la Asamblea Legislativa y la forma en la que irrespeta el simbolismo de la zona; reconoce que los planes de manejo y protección que promueven los gobiernos locales son una estrategia de valor para la permanencia de las zonas históricas.

En un sentido práctico, se incluyen lineamientos alrededor de la movilidad en la zona, principalmente evitar o limitar el acceso de tránsito pesado, que además de poner en peligro a usuarios peatonales generan problemas a los inmuebles por las altas vibraciones generadas, también se contempla evitar el uso de los costados de las calles como parqueos.

Se propone un plan de acción con una serie de propuestas de acción, de los cuales resulta importante recuperar ejes de acción:

1. Estimular la recuperación del espacio público potenciando y apropiándose de los espacios existentes por parte de

la comunidad, dar oportunidades a nuevas construcciones con lenguajes contemporáneos, pero priorizando la protección de inmuebles históricos.

2. Creación de ejes culturales que sirvan de recorrido histórico y faciliten la movilidad peatonal.
3. Programas de Educación y Difusión. Adicionalmente, es importante denotar el beneficio que las intervenciones tendría en la economía local potenciando los comercios dentro de la zona.

Dentro de esta línea también es importante mencionar la propuesta de un **Circuito en T** por Jacqueline Arias surge de una propuesta preexistente: **Proyecto de Recuperación de 30 manzanas del Centro Histórico de San José**, desarrollada por parte del TEC y el MSJ. Se elige el sector sureste del proyecto para la intervención con el fin de responder a las necesidades del contexto macro: mejorar la imagen urbana y oferta turística de la zona.

A pesar de que la zona cuenta con puntos de interés reducidos para la oferta turística, se contempla los teatros urbanos como oferta cultural a menor escala. También su emplazamiento se articula entre nodos urbanos como son: Museo Nacional, Plaza de la Democracia, Barrio Chino, Plaza de las Artes y los edificios del Circuito Judicial.

Sin embargo, la zona de estudio considera principalmente los Barrios La Soledad y González Lahmann, en conjunto con

algunos sectores de los barrios González Víquez y Luján. Es importante mencionar que este sector es un medio de ingreso al sector este del Centro Histórico de San José.

El desarrollo de estrategia para la recuperación de áreas urbanas centrales se basa en lo siguiente:

El buen manejo del paisaje urbano de las áreas urbanas y crear vivencia ciudadana, puede reforzar el sentimiento de pertenencia, generar una revalorización de suelos e inmuebles y diversificar la gama de servicios, todo esto bajo una estructura que mejore la planificación, diseño y ejecución de las propuestas de recuperación urbana. (Arias-Flores, J., 2019, p.73)

La propuesta surge considerando los potenciales económicos, sociales y de movilidad en la zona, pero también las problemáticas que conlleva; siendo la estructura urbana mayormente regular, el eje de la vía férrea actúa como elemento divisor, permitiendo la creación de focos de inseguridad, en conjunto con la falta de conexión con otros medios de transporte. Por otro lado, también resalta la falta de vegetación y espacios recreativos, migración y decrecimiento poblacional, lotes vacíos y contaminación.

Por lo cual se proponen 6 proyectos con ejes y proyectos a desarrollar dependiendo de las problemáticas y

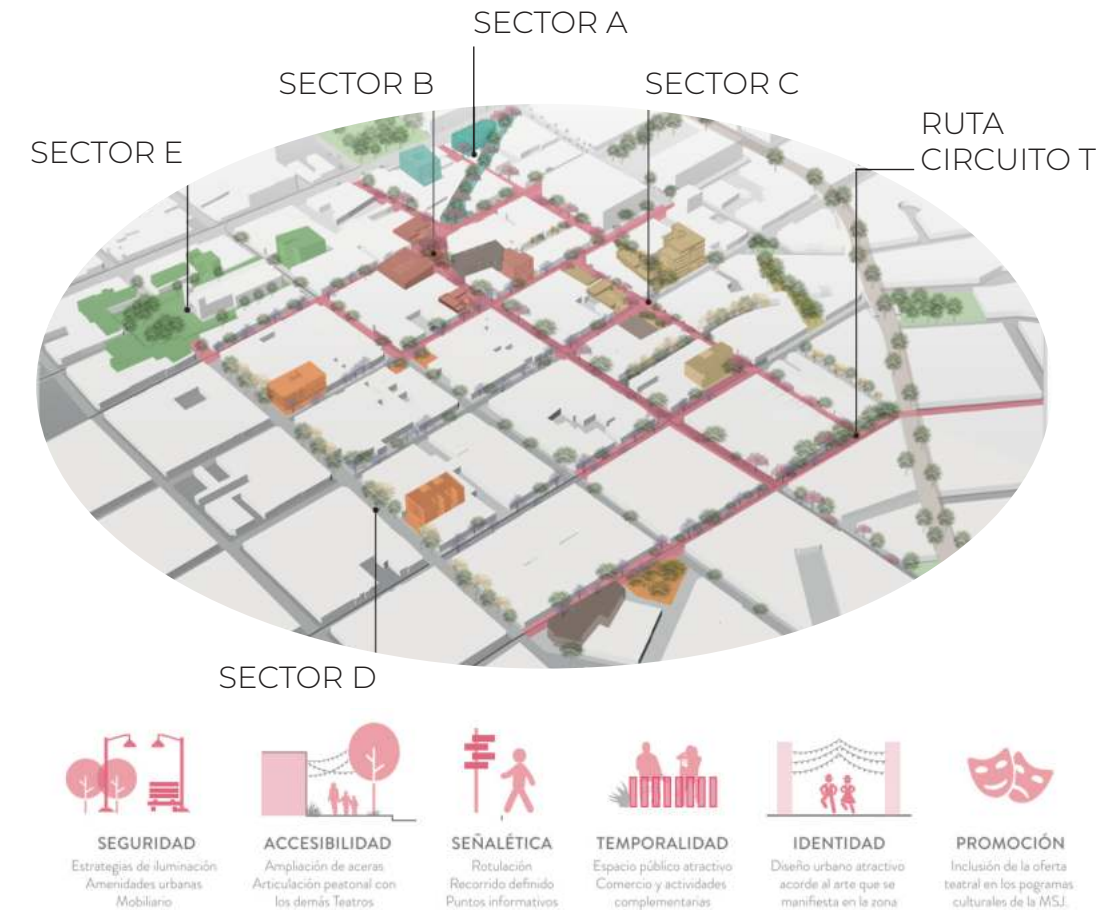


Figura 09 | Cartera de Proyectos Circuito T. Fuente: Arias, J., 2019

oportunidades que prevalecen en la zona (Figura 09).

Para finalizar esta sección, se puede resaltar que un enfoque importante que prevalece en los diferentes proyectos es que, a pesar de proponer nuevas edificaciones no se descarta las edificaciones existentes

y su potencial para rehabilitarse en nuevos usos acorde a las necesidades actuales de la población. Además, de la creación de ejes urbanos que priorizan la accesibilidad e infraestructura dentro de sus recorridos sin perder la cohesión urbana paisajística e identidad cultural de la zona.

03. Antecedentes

En Puntarenas, los ejes con mayor potencial son el sector económico, la actividad turística e infraestructura. Sin embargo, las problemáticas de la zona siendo la falta de permanencia y la percepción de inseguridad, contrastan y limitan el desarrollo.

La municipalidad de Puntarenas consciente de la situación planteó en 2018 un **Plan Estratégico Municipal** con cuatro ejes estratégicos de acción:

- Articular los sectores económicos, políticos, comunales y privados para el desarrollo sostenible del cantón.
- Fomentar el desarrollo integral de la actividad turística del cantón.
- Garantizar infraestructura óptima para los habitantes y turistas nacionales –extranjeros.
- Modernizar la gestión municipal para el fortalecimiento de la imagen institucional. (p.7)

Estas directrices, logran definir metas, indicadores, actividades estratégicas y responsables de la gestión.

Posteriormente, en el 2019, el INVU publica un plan maestro de



Figura 10 | "Plan Proyecto Renovación Urbana Puntarenas"
Fuente: INVU, 2019.

desarrollo urbano titulado **Plan Proyecto Renovación Urbana de Puntarenas** (figura 10), el cual tiene como objetivo "modernizar urbanísticamente el casco central de la ciudad, con el fin de mejorar la calidad de vida de la población e incrementar el turismo en la zona."

Dentro del proyecto, se propone una cartera de proyectos con múltiples ejes de desarrollo, sin embargo, no se desarrollan a nivel arquitectónico. Por esta razón, se elige el Plan Integral de Manejo de Patrimonio como base de desarrollo para la presente investigación. En la figura 10 se representa a través de diagramas la delimitación espacial del proyecto a desarrollar. (INVU, 2019)

A nivel proyectual el INVU plantea el **Proyecto Paisajístico Boulevard Puntarenas**, también en el año 2019. El cual propone:

Por medio de estrategias de

pacificación vial y propuesta integral de paisaje [...] un eje mejorado del espacio público y propuesta de embellecimiento del acceso a Puntarenas. Una propuesta de diseño organizada en torno a ámbitos urbanos, con prioridad de medios de movilidad menos contaminantes, paseos arborizados, nuevos ambientes de gran calidad paisajística. Estos componentes del diseño promueven un enfoque nuevo al entorno: pasear, disfrutar y descubrir. (p.2)

El informe se divide en un primer acercamiento que desarrolla un diagnóstico del sector este y oeste de la Carretera Esparza-Puntarenas, y se extiende desde el Ocean Mall (o sus restos) hasta el Parque Central de Chacarita.

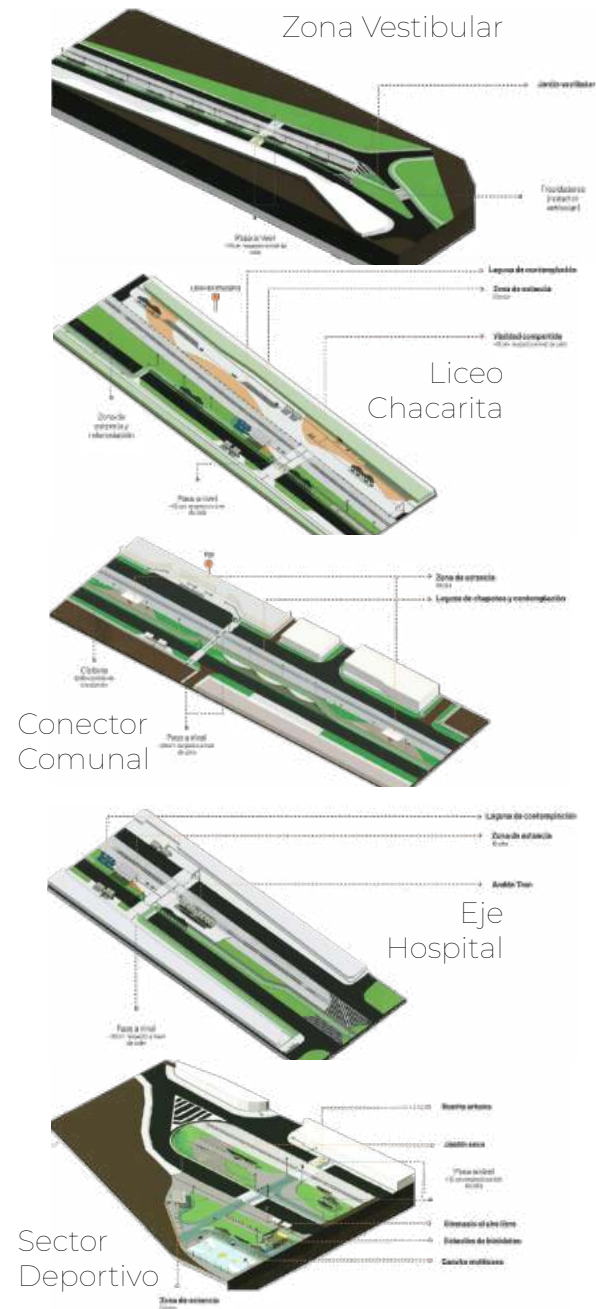


Figura 11 | Proyecto Paisajístico Boulevard Puntarenas
Fuente: INVU, 2019.

La propuesta se concentra en cinco zonas: **Zona Vestibular, Eje Colegio Chacarita, Conector Comunal, Eje Hospital y Sector Deportivo.** (figura 11)

Se desarrolla un catálogo de mobiliario y cada propuesta incluye una paleta vegetal adaptada a las necesidades del espacio. La intervención tiene un enfoque vial prioritario, incluye pasos peatonales, ciclovías, zonas de estancia y demás. Culmina con el sector deportivo que incluye espacios como: un gimnasio al aire libre, cancha multiusos, estación de bicicletas, jardín seco y huerta urbana, complementando el eje de movilidad con aspectos social – cultural.

Durante el 2022 Carolina Vindas, como parte de la Municipalidad de Puntarenas, presentó la **Propuesta de guía para la implementación de soluciones sensibles al contexto en proyectos de movilidad: caso de estudio calle El Paseo de los Turistas** como proyecto de graduación, Maestría en Ingeniería Vial en el Instituto Tecnológico de Costa Rica, evidenciando nuevamente la necesidad de la provincia de crear espacio público para la revitalización urbana y mejorar la calidad de vida de los usuarios en la zona, con la idea de crear una ciudad diseñada para el peatón.

La propuesta estudia la historia y el carácter patrimonial del Paseo de los Turistas, para crear una propuesta respetuosa acorde al valor histórico

del sitio, también realiza talleres como herramienta para incluir a la comunidad en el proceso a través de herramientas DSC (Diseño Sensible al Contexto).

Como conclusión, el anteproyecto toma en cuenta los siguientes factores:

- Creación de un bulevar
- Rehabilitación de aceras a lo largo de todo "El Paseo de Los Turistas".
- Reforestemos Puntarenas: siembra de árboles autóctonos
- Permitir que los dueños de los restaurantes extiendan sus comercios a la calle
- Armonizar mediante diferentes patrones (colores) las fachadas y techos de los locales y casas que colindan con "El Paseo de Los Turistas".
- Pintar las aceras de colores como en los años 70, cuadros de diferentes colores, esto generaba identidad porteña, los colores eran amarillo, rojo, verde, azul, en fin, colores vivos.
- Ubicar maceteras en la calle de El Paseo de Los Turistas. (Apéndice 2, p. 84)

Otros proyectos o iniciativas que van de la mano con crear espacios sanos, limpios y accesibles en el puerto son:

- **Un puerto limpio:** Organiza limpiezas voluntarias en las playas de Puntarenas y talleres para informar a la población sobre temas como: tipos de residuos, micro plásticos, entre

otros temas. (Un puerto limpio, s.f.)

- **Puntarenas Playa Accesible:** El proyecto contempla:
 - Parqueo designado a personas con discapacidad.
 - Pasarela retráctil hasta la orilla del mar.
 - Silla anfibia, muletas anfibas, chalecos y arco de flotación.
 - Grúa transferencia.
 - Rotulación visible, grande y que incluya braille para personas ciegas o con la visión reducida.
 - Personal capacitado.
 - Entre otros. (Vindas, C., 2022)

Finalmente, recientemente se dio la inauguración de espacios urbanos con el objetivo de potenciar la actividad turística y el embellecimiento urbano paisajístico de la ciudad, ambos ubicados en el frente marítimo de la ciudad, cercanos a la Antigua Capitanía.

El primer proyecto por mencionar es la renovación del **parque el Muellero** (figura 13) construido por el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP) e inaugurado en el año 2020, el proyecto se extiende 800 metros entre el Parque Marino del Pacífico y el Muelle Turístico de Puntarenas. Dentro del espacio se incluyen zonas verdes, zona de residuos, parada de bus, vistas hacia el mar y acceso a la playa a través de rampas. (Casa Presidencial, 2020)

Posteriormente en 2021 se estrena el Mercado de Artesanos (figura 12), un espacio dirigido hacia turistas nacionales e internacionales, para favorecer la actividad comercial de artesanos y promover espacios culturales para actividades folklóricas. Este proyecto se emplaza contiguo a la Plaza del Pacífico, frente a la antigua Capitanía de Puerto y el parque el Muellero (figura 13), ubicación estratégica para el recibimiento de turistas de crucero. (Casa Presidencial, 2021)



Figura 12 | Mercado de Artesanías [Fotografía]
Fuente: Elaboración Propia, 2024

Figura 13 | Parque el Muellero [Fotografía]
Fuente: Kenneth Bolaños, 2020

03 Problema

¿Cómo podría una propuesta de espacio público en el **circuito UTN - Catedral - Mercado**, en la ciudad de Puntarenas revalorizar edificios de valor patrimonial y estimular el crecimiento económico de la zona mejorando a su vez la oferta turística y recreativa?

Puntarenas como ciudad inicia su auge en el turismo durante 1940, aunque desde 1814 se había convertido en el principal puerto del país en el Pacífico generando actividad comercial importante; en los 40s con el ferrocarril, la ampliación del muelle y la construcción de la carretera Interamericana la ciudad llegó a considerarse el Balneario Nacional y era el principal destino turístico en la época. Sin embargo, en alrededor de 1980 inicia el declive económico como consecuencia del traslado de las actividades portuarias a Caldera, en conjunto con el reciente desarrollo del área costera de la provincia de Guanacaste. “A Partir de los años 80, la recesión de la ciudad de Puntarenas y especialmente el turismo no ha logrado alcanzar los niveles de los años anteriores a esa fecha.” (Codero, 2012, p. 76)

A pesar de ser un territorio con capacidad de crecimiento socioeconómico, el artículo Memoria del Foro: Desarrollo y empleo en Puntarenas, reto social e institucional aborda esta y otras problemáticas de la zona:

el turismo se posiciona en la mente puntarenense como la actividad económica icónica de la zona, los recursos naturales, gastronomía y festividades religiosas. ... Sin embargo, hay problemas identificados que no permiten una libre expresión ni aprovechamiento de los aspectos culturales de la zona, como lo son el uso de espacios por causa de inseguridad y falta de infraestructura y organización de actividades; así como una pérdida de identificación con las tradiciones de Puntarenas por parte de las nuevas generaciones (UCR, 2018)

Otro punto por destacar son los inmuebles de valor patrimonial, principalmente los que no han sido declarados y actualmente encuentran en mal estado o desuso. En el libro *Costa Rica: Guía de Arquitectura y Paisaje* se menciona edificaciones como Casa Fait, Templo Católico Sagrado Corazón de Jesús o Iglesia Parroquial, Casa de la Cultura, Parque Victoria, Parque Mora y Cañas, todas estas edificaciones se encuentran preservadas y en uso; sin embargo, también se menciona el Edificio Municipal (Antigua Municipalidad), actualmente en mal estado y desuso y, la Casa del Expresidente Echandi, que más

allá de estar en deterioro, se considera en ruinas, a pesar de que en el 2005 recibió un reconocimiento del Centro de Patrimonio por su buen estado de conservación. (Sanou, 2010; Artavia, 2017)

Lo que nos permite concluir que, a pesar del valor para el paisaje urbano que pueden tener ciertos inmuebles, si no se realiza una gestión y protección correcta de las edificaciones, el deterioro puede llegar a ser irreversible, principalmente si están en desuso. Por otra parte, se identifica la problemática general en la provincia “de centralización política y económica institucional y gubernamental que influyen en la existencia de un bajo desarrollo social y poca atracción de inversiones” (UCR, 2018). Es decir, no existe un interés para la inversión en la zona.

A través de la presente investigación se busca analizar la forma en la cual el espacio público pueda ser una herramienta que permita la revalorización de edificios patrimoniales y estimule el crecimiento económico a través de actividades socioculturales para residentes y usuarios temporales. A partir de este análisis surge la necesidad de plantear un proyecto innovador, inclusivo y de fácil acceso para cambiar la condición actual de la ciudad.

04 Justificación

La necesidad de infraestructura vial y portuaria, en conjunto con el desarrollo deficiente del sector turístico son problemáticas latentes para la provincia de Puntarenas; esta realidad no es ajena a la municipalidad o población local. Actualmente, existen iniciativas municipales y múltiples proyectos propuestos, sin embargo, carecen de interés e inversión.

Las condiciones están dadas para que el cantón de Puntarenas se convierta en un territorio con capacidad de crecimiento económico y mejoramiento de los indicadores sociales. Para ello es necesario que tanto el gobierno central como el gobierno local, las instituciones públicas y privadas y los distintos actores locales, aúnen esfuerzos para mejorar el clima empresarial del territorio (Municipalidad Puntarenas, 2012)

El INVU es una de las instituciones con mayor determinación para solventar estas problemáticas, por lo cual, la propuesta se retoma del **Plan Proyecto Renovación Urbana de Puntarenas**, y se enfoca en desarrollar a nivel arquitectónico-urbano el **Plan Integral de Manejo de Patrimonio**, este consiste en la restauración urbana del circuito UTN-Catedral-Mercado en la ciudad de Puntarenas y manejo de patrimonio adyacente.

Como menciona Muñoz Solano en el artículo “Restaurar patrimonio, preservar la memoria”

la importancia de la conservación es paralela al lugar que una sociedad le da a la cultura; por razones históricas, preservar patrimonio en Costa Rica tiene una doble relevancia, pues “durante cerca de 50 años, en la época del estado benefactor y en buena medida,

impulsado por el estado benefactor, se destruyó mucho patrimonio arquitectónico costarricense.” (Muñoz, D., 2016)

En la totalidad de la provincia de Puntarenas se han declarado 13 bienes como patrimoniales por El Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural (CP), 9 de ellos se emplazan en la ciudad homónima, y 6 dentro de la zona delimitada, específicamente en los ejes propuestos.

Otro aspecto relevante, es la temporalidad de los inmuebles, los cuales se desarrollaron entre los años 1900s a 1950s, en algunos casos rozando los 2000s; por lo cual, crear un bulevar de conexión permite que estas estructuras o edificios cuenten la historia de la ciudad por sí solas.



Figura 14 | Antigua Capitanía de Puerto [Fotografía]
Fuente: Casa de la Cultura, 1900-1910

Desarrollar una propuesta de diseño de un bulevar de conexión del circuito UTN-Catedral-Mercado en la ciudad de Puntarenas enfocándose en la movilidad peatonal, revitalización patrimonial y continuidad de elementos paisajísticos, enfocado hacia perfiles sociales-culturales de residentes y usuarios temporales.

OBJETIVO GENERAL

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

01

Caracterizar el perfil de usuario según su condición de residente o turista, con un enfoque hacia necesidades espaciales y personales para la definición de pautas e implicaciones de diseño a nivel urbano, social y ambiental.

02

Determinar las cualidades espaciales del sitio y la relación de los bienes con valor patrimonial en el espacio urbano desde el estudio del contexto físico, social, económico y cultural para la definición de criterios y condicionantes de diseño.

03

Desarrollar un anteproyecto que revitalice y renueve el espacio público, priorizando especialmente la movilidad peatonal a través de una propuesta urbana que contemple un bulevar en T, conexión con edificios de valor histórico-arquitectónico, en conjunto con elementos paisajísticos que refuercen la trama verde.



Figura 15 | Puestos de venta informales Paseo de los Turistas [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024

01. Delimitación Social

Actualmente el censo oficial más reciente es el Censo 2011, sin embargo el Anuario Estadístico 2021-2022 hace una estimación poblacional distrital de 10 342 habitantes en Puntarenas, con una tasa de crecimiento de menor al 1% con respecto al 2021. (INEC, 2023)

Con respecto al desarrollo económico, la ciudad se caracteriza por centrar sus actividades productivas alrededor del sector pesquero y el turismo, sin embargo, también destacan sus altos índices de pobreza y desempleo. En el informe realizado por el OIJ (2019) se explica a mayor detalle la problemática: ...el turismo que se desarrolla en la zona no aporta el empuje suficiente pues se desarrolla bajo condiciones informales y con ingresos bajos, el arribo de cruceros no genera suficiente impacto por la falta de promoción y de capacitación

capacitación en servicio, así como la poca limpieza y los problemas de inseguridad. (p.12).

Como se menciona, el desarrollo económico se ve limitado por la falta de conocimiento, lo que ocasiona la predominancia del comercio informal (figura 15), pequeñas y medianas empresas que carecen de gestiones empresarial correctas o apoyo económico; sin embargo, al incluir un eje peatonal con énfasis en la reactivación social-cultural se puede incentivar la inversión en comercios alrededor del bulevar y, por ende, la actividad económica local. (Leon, A & Mena, H., 2021).

Por otro lado, la provincia de Puntarenas es atravesada por la Ruta Nacional N° 23, la cual se incluye en las redes de alta capacidad [RAC] y forma parte de los tramos que atienden la demanda de movilidad interna en el Valle Central y su entorno geográfico más cercano, conocida por conectarse con zonas altamente turísticas en el Pacífico y por su alta afluencia vehicular. Otro punto importante, como se mencionó anteriormente, es que la provincia sirve como puerto para diferentes embarcaciones

turísticas al ser parte de los 6 puertos autorizados en el país. En el año 2022, se proyectaba la llegada de 300 o más cruceros, de los cuáles al menos 83 desembarcarían en el muelle de Puntarenas; sin embargo, a pesar de ser un eje de movilidad, recae en la categoría de zona de paso, no como destino final. (ICT, s.f.)

Otro factor que incide en la permanencia de personas ajenas a la zona es su cercanía con sectores como Barranca, El Roble y Chacarita (mayor índice de actividad delictiva), los cuales amenazan la percepción de seguridad. (OIJ, 2019)

Como solución a esta problemática, se busca **crear una ciudad caminable donde la prioridad sea el peatón y la movilidad mediante ciclovías, de manera que no solo las edificaciones sean un atractivo sino la ciudad en su totalidad.** De esta manera se reduce la congestión vehicular, la contaminación sonora y se promueve la actividad económica local, el turismo y la socialización.

Además, se crea un espacio de ocio y recreación para la población de Puntarenas, ya sean residentes o usuarios temporales, que fomente la actividad en la zona a distintas horas del día y sirva como "vigilantes naturales" para mitigar la inseguridad que se percibe. En conclusión, **dentro de los grupos beneficiados de la intervención se contempla propietarios, trabajadores y comercios locales que pueden desarrollarse a lo largo del bulevar, así como visitantes temporales locales o extranjeros, sin dejar de lado residentes de la zona; permitiendo así, un beneficio económico local y aportando a la existencia de zonas de recreación en la zona.**

02. Delimitación Disciplinaria

El proyecto denominado “Plan Integral de Manejo del Patrimonio y Restauración Urbana del Circuito UTN-Catedral-Mercado en la ciudad de Puntarenas” se origina a partir de un plan maestro previamente propuesto por el INVU, conocido como “Plan Proyecto Renovación Urbana Puntarenas”. Se cuenta con el respaldo del profesor de urbanismo en el ITCR Erick Calderón, que es fundador y director de proyectos de la firma Tándem.

Adicionalmente, se dispone de apoyo local a través de diversos profesionales pertenecientes a la Municipalidad de Puntarenas, entre ellos Carolina Vindas, ingeniera vial; Geancarlo Meléndez, experto en Sistemas de Información Geográfica (SIG); y Andrea Madrigal, Vicealcaldesa 2023. La colaboración municipal

aportará significativamente a la investigación mediante el acceso a datos relevantes y documentos públicos relacionados con el tema. Asimismo, se brindará apoyo para la realización de talleres, encuestas y otras actividades que se verán fortalecidas gracias al respaldo institucional.

03. Delimitación Física

Puntarenas está ubicada en la Región Pacífico Central, y en conjunto con Esparza son las dos ciudades más antiguas y pobladas de la región; sin embargo, lo que le da el valor histórico a la ciudad son todos los procesos y eventos que se derivaron de su condición costera. Puntarenas desde la colonia se convirtió en el principal puerto en el Pacífico y, generó en su momento actividad comercial importante, en 1814 fue declarado como “terminal comercial en el litoral del Océano Pacífico”, consolidando el crecimiento poblacional de la zona. (Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio del Ministerio de Cultura y Juventud, 2002; Allen et al., 2012; Sanou, 2010)

Aprovechando la presencia de patrimonio arquitectónico y cultural en Puntarenas, específicamente en el circuito UTN, Catedral y Mercado, surge el

“Plan Integral de Manejo de Patrimonio” el cual forma parte de la cartera de proyectos propuestos, pero no desarrollados por el INVU dentro del “Plan Proyecto: Renovación Urbana de Puntarenas”. El valor de la propuesta gira en torno a su capacidad para potenciar y fomentar actividades recreativas que incluyan: comercio, turismo y cultura como ejes de desarrollo y motivos de encuentro en la zona; además, de la posibilidad de complementarse con otros de los ejes propuestos como: la implementación de servicio de bicicletas eléctricas, programa comunitario de bicicletas, patinetas, scooters y fiesta móvil, los cuáles además de incentivar la movilidad peatonal y ciclística, promueven la permanencia en la ciudad. (INVU, 2019).

La propuesta, como se detalla en el mapa 01, se desarrolla en el eje de la calle 3 con ramificaciones hacia la avenida 3 y 1 en dirección este y oeste, usando de base el recorrido propuesto por el INVU (circuito UTN-Catedral-Mercado). Dentro de este eje se registran un total de seis inmuebles declarados patrimonio histórico arquitectónico y tres con valor patrimonial a pesar de no estar declarados como tal.

Con respecto a los inmuebles declarados patrimonio, el registro del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio, declara la existencia de un total de once bienes declarados hasta la actualidad en la ciudad de Puntarenas, distrito Puntarenas (consultado marzo, 2023). Los que se localizan en la zona de intervención corresponden a cinco construcciones y un parque (figuras 16 - 21). Estas son, como se puede ver en las figuras 01 a la 05, Parque Mora Cañas, Templo Católico Sagrado Corazón de Jesús (mejor conocido Catedral Nuestra Señora del Carmen), Casa Fait, Antiguo Cuartel (actualmente Casa de la Cultura), Antigua Aduana (sede de la Universidad Técnica Nacional) y finalmente el Mercado Municipal.

Adicionalmente, sobre la avenida 3 se encuentran el edificio de la Municipalidad de Puntarenas (figura 25) tiene gran valor histórico arquitectónico para la ciudad, así como la Casa Echandi (figura 26), la cuál pertenecía al ex presidente Mario Echandi. Actualmente, ambos inmuebles se encuentran en mal estado, y totalmente en desuso pero, es importante mencionarlos al ser parte importante del conjunto urbano que colinda con el estero y

abarca el parque Mora Cañas junto a casas de madera colindantes, entre ellas Casa Fait, y se complementa con el Parque Victoria (figura 27).

Es importante resaltar que las edificaciones mencionadas datan su construcción en la misma línea temporal, específicamente en la primera mitad del siglo XX, entre los años 1900-1950; por esta razón, surge la necesidad de un recorrido histórico que resalte el valor histórico de la zona, así como el contexto bajo el cual surgen estos espacios.

Una parte de los inmuebles se encuentra actualmente en uso, sin embargo, se considera que se podría resaltar las cualidades estéticas de algunas edificaciones a través de renovaciones, rehabilitaciones o la creación de espacios de conexión que permitan la interacción con el espacio público a través de una reconceptualización de usos.

INMUEBLES DECLARADOS patrimonio histórico arquitectónico.

dentro de la zona delimitada



01
Parque Mora y Cañas

Figura 16 | Elaboración propia, 2024



02
Templo Sagrado Corazón de Jesús

Figura 17 | Elaboración propia, 2024



03
Casa Fait

Figura 18 | Elaboración propia, 2024



04
Antiguo Cuartel

Figura 19 | Elaboración propia, 2024



05
Antigua Aduana

Figura 20 | Elaboración propia, 2024



06
Mercado Municipal

Figura 21 | Elaboración propia, 2024

fuera de la zona delimitada



07
Antigua Escuela Barrio El Carmen

Figura 22 | Flickr



08
Antigua Capitanía de Puerto

Figura 23 | Elaboración propia, 2024



09
Antiguo Matadero Municipal

Figura 24 | Mi Costa Rica de Antaño

INMUEBLES NO DECLARADOS con valor histórico arquitectónico.



01
Antigua Municipalidad

Figura 25 | Elaboración propia, 2024



02
Casa Echandi

Figura 26 | Elaboración propia, 2024



03
Parque Victoria

Figura 27 | Elaboración propia, 2024



Mapa 01 | Patrimonio en Puntarenas [Mapa] Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

En el marco teórico conceptual se definen diferentes términos alrededor de dos ejes: urbanismo y patrimonio, los cuáles no se conciben ajenos uno del otro. Sin embargo, es importante entender su individualidad para lograr entrelazar su relación.

El patrimonio y la concepción de centros históricos

El valor de un bien, tangible o intangible, para considerarse **patrimonio** gira en torno a su rol en las prácticas sociales, es decir, su capacidad de ser transmitidos o resignificados de generación en generación. Sin embargo, no se debe perder de vista que esta asignación “es el producto de un proceso social permanente, complejo y polémico, de construcción de significados y sentidos” (Servicio Nacional del Patrimonio Cultural, s.f.). Este análisis hace referencia principalmente a un **patrimonio cultural**, donde las personas o sociedades no sólo son receptores pasivos, sino participantes

activos que recrean o interpretan estas prácticas en un contexto actual, la importancia no solo gira en torno al pasado, sino que también se incluye el impacto presente.

De esta noción social y cultural, surge la importancia del **patrimonio histórico arquitectónico**, el cuál es definido por el CICP (Centro de conservación Patrimonio Cultural) como “los objetos o bienes materiales que reflejan cómo los costarricenses nos hemos adaptado al medio y organizado nuestra vida social, económica y cultural”. (s.f.) Las edificaciones, sean casas, estructuras, monumentos, parques o demás, cuentan historias a través de su existencia, por ende, la importancia de su conservación; además, materializan y documentan el pasado aportando información valiosa en el estudio histórico de un lugar, de una sociedad.

A partir de esto, empiezan a surgir leyes a lo largo del mundo que respaldan la necesidad de protección de estos bienes; sin embargo, es difícil concebir un monumento o un espacio sin considerar sus alrededores; el gobierno de Francia es uno de los precursores de esta idea,

La toma de conciencia y la necesidad de preservar los

centros antiguos llevarán a introducir en ellos, mediante la Ley de 25 de febrero de 1943, la noción de accesos de monumentos históricos ... Definen la servidumbre de utilidad pública que se aplica en un radio de 500m cuyo origen es el monumento histórico. (Ministère de la Culture, s.f.)

Esta ley considera los alrededores inmediatos del monumento, pero aún no analiza la posibilidad de preservación de espacios urbanos como conjunto, hasta 1962 donde surge la **Ley Malraux**, que considera, como se mencionó anteriormente, la preservación de conjuntos urbanos constituidos, más allá de los monumentos y sus alrededores. (Ministère de la Culture, s.f.)

Bajo la misma línea temporal se proponen **las Normas de Quito en 1967**, donde se reconoce que el acelerado proceso de empobrecimiento alrededor de los países americanos tiene relación directa con el estado de abandono en que se encuentra la riqueza monumental y artística. No obstante, como consideración general, resalta que aunque lugares pintorescos o bellezas naturales son objeto de defensa y protección estatal, para considerarse bajo la categoría específica

de patrimonio necesitan aportar a la huella histórica o artística del hombre.

Dentro de los apartados, se plantea la necesidad de dar continuidad al horizonte cultural e histórico de América como parte de las soluciones conciliatorias, además de “la adopción de medidas de defensa, recuperación y revalorización del patrimonio monumental de la región y la formulación de planes nacionales y multinacionales a corto y largo plazo.” (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1967) . Es importante reconocer la importancia de los esfuerzos locales y nacionales para procurar la conservación de monumentos y, el desarrollo económico directo e indirecto que representan para el país.

Dentro de lo que se puede considerar patrimonio arquitectónico se pueden analizar bienes como edificaciones aisladas o un conjunto de ellas, pero independiente de esto la incorporación al medio urbano y su relación con el contexto aportan al carácter particular del inmueble. Por otro lado, la posibilidad de entrelazar edificaciones permite tener una lectura más fluida de la historia en un espacio específico y los diferentes flujos de movimiento, tanto de actividad como de corrientes de pensamiento, la transformación del espacio y del usuario en conjunto con él.

Esta unión de edificaciones puede

categorizarse dentro del concepto de **centro histórico** en base a la relevancia temporal que posee; los centros históricos son asentamientos irrepetibles que relatan distintos momentos de la vida de una sociedad o cultura, siendo parte de la identidad y memoria social de la misma. También, es importante mencionar que abarcan tanto las zonas que se mantienen íntegras, como aquellas que han sido modificadas a causa de un crecimiento poblacional o urbano. (SCIJ, 1995)

Un centro histórico no puede entenderse simplemente por ser una delimitación urbana o un conjunto físico, se deben considerar valores inmateriales que dan continuidad al tiempo a través de la tradición e integración social. A pesar de que la importancia nace del pasado, la forma en que el espacio juega un papel actual en la interacción social y otros factores socioeconómicos es de igual relevancia.

La conservación de los centros históricos debe ser una operación destinada a revitalizar no sólo inmuebles, sino primordialmente la calidad de vida de la sociedad que los habita, aplicando su capacidad creativa y equilibrando su tecnología tradicional con la contemporánea. (Organización de los Estados Americanos [OEA], 1977)

La conservación y revalorización de

patrimonio, no puede ni debe ser ajena a su contexto o ámbito de desarrollo.

Paisaje Urbano Histórico

En base a los planteamientos y conceptos anteriores, es importante entender que el patrimonio es un recurso constituido en y a través del ecosistema urbano, como se menciona en el documento *Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas* (CIVVIH, 2011) la propia estructura urbana se compone de lo material e inmaterial, entendiéndose que los elementos arquitectónicos, paisajes de la ciudad, vestigios arquitectónicos, hitos y perspectivas tienen igual relevancia que las actividades, prácticas culturales, tradiciones, testigos de la memoria, usos simbólicos y referencias culturales. Esta definición engloba el **espíritu del lugar, mejor conocido como genius loci**.

Estos espacios son parte viva del pasado que las ha modelado y forman parte de la cotidianidad de las personas que lo habitan. Sin embargo, a excepción de algunos casos, no son ajenos al cambio o transformaciones; es parte natural de la continuidad histórica la incorporación de nuevas corrientes estéticas, siempre y cuando se valore el sitio en conjunto con sus inmediaciones. La nueva arquitectura no debe renunciar a expresar los cambios o estilos de su tiempo, pero sí debe evitar la fragmentación o interrupción de la

trama urbana, es decir, ser respetuosa con el espacio en que se emplaza y con la morfología original. (CIVVIH, 2011)

Sin embargo, las intervenciones arquitectónicas contemporáneas en bienes del patrimonio mundial y sus intermediaciones pueden ser una problemática, la **Declaración sobre la conservación de los paisajes urbanos históricos** (UNESCO, 2011) se basa en esta premisa y argumenta la importancia de resaltar el valor universal excepcional de los bienes inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial. Sin embargo, también una serie de principios que resultan importantes para lograr introducir cambios en entornos históricos, pero, sin perder la esencia histórica y social del lugar, los cuales son:

1. Los cambios constantes del uso funcional, la estructura social, la coyuntura política y el desarrollo económico que se manifiestan en forma de intervenciones estructurales en el paisaje urbano histórico podrían reconocerse como parte integrante de la tradición urbana y exigen una concepción de la ciudad en su conjunto con visión de futuro por parte de los responsables de la adopción de decisiones y un diálogo con los demás agentes y partes interesadas.
2. El principal desafío de la arquitectura contemporánea en el

paisaje urbano histórico consiste en responder a una dinámica de desarrollo a fin de facilitar las reformas socioeconómicas y el crecimiento, respetando al mismo tiempo el paisaje urbano heredado y su configuración. (...)

3. La preocupación fundamental de las intervenciones materiales y funcionales es aumentar la calidad de vida y la eficacia de la producción, mejorando las condiciones de vida, trabajo y ocio y adaptando las utilidades sin comprometer los valores existentes, que dimanar del carácter y la importancia de la forma y el tejido urbano histórico. (...)

(UNESCO, 2011)

Anteriormente se menciona el término **paisaje urbano histórico**, la UNESCO lo define como “un planteamiento basado en una relación equilibrada y sostenible entre el medio urbano y el medio natural, entre las necesidades de las generaciones presentes y venideras y la herencia del pasado”. (2013) La conservación del entorno físico va de la mano con todos los aspectos del entorno humano, material e inmaterial; con esta idea, se aspira a incrementar la sostenibilidad de las intervenciones. La importancia de trabajar con lo existente o construido recae en el impacto positivo que aporta al medio ambiente, por lo cual, a través de

la conservación del patrimonio urbano se logra el desarrollo socioeconómico sostenible.

Cuando se habla de paisaje se pueden considerar tres enfoques según los recursos que se dispongan: “el de la geografía, el de la morfología urbana y el específicamente visual o escénico” (Jordan-Salinas, J., Perez-Eguiluz, V., & De las Rivas-Sanz, J., 2020). El concepto ha sido asociado con mayor fuerza a lo visual, pero esta idea no solo abarca lo que se puede ver, sino también a la subjetividad de lo que se puede imaginar o recordar, por ende, la percepción de quienes la habitan, el espíritu del lugar o **perspectiva paisajística**.

“Una sociedad liberada de la desigualdad tiene mejores posibilidades de planificar sociológicamente y hasta artísticamente los paisajes que le serían dignos a una humanidad mejorada” (Cordero, A., 2012)

Espacio Público y Ciudad. Rehabilitación y Renovación Urbana

Un protagonista conceptual dentro de la investigación es el **espacio público**, el cual no puede entenderse sin tener en cuenta la relación que tiene con la ciudad, pues de ella surge.

El espacio público, también referido como espacio colectivo, se erige como el lugar primordial en las ciudades debido a su rol en el encuentro e intercambio de una sociedad, pues a través de la colectividad es que se hace la ciudad, la diferencia de agrupaciones de casas y edificios.

Además, como Gamboa menciona en su artículo El sentido urbano del espacio público (Gamboa, 2003) “Al ser la ciudad un hecho histórico, el espacio público también lo es; hace parte de las manifestaciones culturales de una civilización, que es siempre limitada en el tiempo y en el espacio”. Bajo esta idea, la ciudad y sus espacios están en constante cambio y desarrollo según los ideales de la sociedad que lo habita, pues sin el carácter social un espacio construido pierde su significado.

Se pueden desarrollar temporalidades que se contrastan entre sí a partir de sus planteamientos; en el siglo XIX, con el auge económico y crecimiento urbano surge la necesidad de nuevos equipamientos civiles: espacios dedicados a servicios y ocio, los cuáles logran integrarse a una trama urbana a través del espacio público que, no solo aporta una nueva imagen a la ciudad, sino que también satisface necesidades prácticas de una sociedad con nuevas formas de socialización.

En esta época se concibe la nueva calle:

el **bulevar**, que incorpora alumbrado público, mobiliario urbano, aceras arborizadas y demás; tiene como función abrir o exteriorizar lo privado hacia la calle, ya sean restaurantes, cafés o tiendas; a su vez, reúnen una gran cantidad de personas en la esfera pública permitiendo el goce de lo social: ver y ser vistos. A escala urbana, un sistema de bulevares es también un sistema de comunicación que une varios puntos estratégicos dentro de la ciudad, en conjunto con otros espacios urbanos como los parques.

Gamboa (2003) complementa su análisis afirmando que “si en el siglo XIX el protagonista es el peatón, que pasea por las aceras y los bulevares, en el siglo XX va a ser el automóvil”, a partir del crecimiento de la ciudad surge la necesidad de la movilidad por lo cual el sistema de circulación de automóviles cobra mayor importancia.

No solo se pierde el valor social del espacio, también se empieza a desligar el edificio de su entorno, volviéndolo un objeto autónomo desvinculado del conjunto urbano.

En la actualidad, posterior a la Segunda Guerra Mundial, la reconstrucción del espacio como un conjunto de integración social ha vuelto a ganar fuerza; sobre todo por el carácter habitable que se busca otorgar a la ciudad. También, se han retomado los planteamientos del

siglo XIX y décadas anteriores, donde la forma física se organiza alrededor de elementos relevantes, tales como edificios o espacios colectivos, esto ha llevado a que se abra un debate sobre la recuperación de los centros urbanos que se encuentran deteriorados. Se plantea la conservación y readecuación de estos centros, ligado a un tema de valoración y tutela de los bienes históricos, afirmando que “la ciudad es un bien cultural y lo mejor, lo más adecuado es «modernizar», en el sentido de equipar, mejorar y añadir nuevos valores y significados a viejas estructuras” (Gamboa, P., 2003)

A partir de estas líneas también surge el cuestionamiento de lo que representa la **movilidad, en un contexto urbano**, consideramos que el concepto principal se deriva del desplazamiento, Jean Gehl habla de la importancia de priorizar el movimiento peatonal por su carácter sensorial

La arquitectura de los 5 kilómetros por hora está sustentada en la abundancia de impresiones sensoriales. Los espacios son pequeños, las construcciones están pegadas unas a otras y la combinación de detalles, rostros y actividades crea una paleta rica en experiencias sensibles. (Gehl, J., 2010)

Experiencias que se pierden cuando uno se mueve a altas velocidades dentro de un vehículo.

Volviendo al tema de espacio público, Eduardo Rojas en su libro Volver al centro: La recuperación de áreas urbanas centrales (2005) y afirma:

Entre los problemas urbanos que comparten ciudades de distinto tamaño y localización geográfica en América Latina y el Caribe destaca la presencia de amplios espacios centrales deteriorados o subutilizados. Estas áreas centrales están bien dotadas de infraestructuras y espacios públicos urbanos, pero contienen una gran cantidad de edificios en diverso grado de abandono o subutilización y terrenos vacíos.

Debido al crecimiento de las ciudades, se empezaron a dar movimientos de migración hacia las periferias, dejando de lado el espacio central ya construido y, contribuyendo de cierta manera a su deterioro. La ocupación de espacios en deterioro o desuso empiezan a ser informales y aportan a la problemática local.

A partir de esto, surge el concepto de **recuperación de áreas urbanas**, el cuál alude a una

... variedad de intervenciones que un gobierno puede emprender para mejorar las condiciones e intensificar el uso de una zona urbana ya existente para acomodar población y actividades económicas, en oposición a las acciones destinadas al desarrollo de nuevas áreas urbanas en terrenos

periféricos para acoger nueva población y actividades económicas. (Rojas, 2005)

Como se mencionaba anteriormente, aprovechar y priorizar lo existente, sobre la necesidad de hacer nuevas edificaciones debería ser una prioridad, más aún si estas aportan un valor histórico, cultural o social a la ciudad. Es importante introducir diferentes conceptos que hacen referencia a intervenciones sobre áreas urbanas existentes:

- **Mejoramiento y Renovación Urbana** se asocian a la preservación de las estructuras existentes, respetando su configuración y concepción inicial.
- **Regeneración, Revitalización, Renovación y Recuperación Urbana** denotan mayor libertad en la forma de preservar estructuras viejas, permitiendo la demolición de algunas y recuperación de otras

(Rojas, E., 2005)

En el Reglamento de **Renovación Urbana** (INVU, 2017) se amplía el concepto de Renovación Urbana y se plantea como un proceso que busca mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad, la conservación ambiental y la competitividad territorial. Incluye la erradicación de estructuras inhabitables, la rehabilitación de áreas urbanas en decadencia, la conservación de áreas urbanas y la prevención de su deterioro, a su vez, involucra áreas de parque,

patrimonio arquitectónico o intangible, facilidades comunales, equipamiento e infraestructura urbana, vivienda, foresta o corredores biológicos interurbanos.

También se abarca la **Rehabilitación Urbana** y se define como un proceso de mejoramiento de un área urbana incluye medidas como variar la densidad de población, expropiar o demoler edificios en riesgo o insalubres, reparar y modernizar servicios comunales y construir redes viales adecuadas para su recuperación integral.

Dentro del documento también se aborda una serie de artículos que detallan los tipos de intervención viables, procesos legales y teóricos para crear un plan proyecto, posteriormente se habla de ejecución de la obra e instrumentos de gestión necesarios.

Más allá del diseño como proceso legal, en la guía La Dimensión Urbana en el espacio público (MINVU, Gehl, 2017) se abarcan los cinco ámbitos de actuación que permiten construir ciudades para la gente:

1. Preservación del Patrimonio. Protección de hechos urbanos de valor histórico a partir de la identificación de espacios en los cuáles las ciudades se inscriben o relatan su historia.

2. Movilidad Sustentable. A través de la crítica a las ciudades carrocentristas se pueden otorgar soluciones más amigables hacia el peatón.
3. Equidad y Diversidad. Asegurar que nuestras ciudades no segreguen ningún grupo social o individuo, a partir de la idea de que los recursos deben de proveer accesibilidad y ser alcanzables por todos sus residentes.
4. Diseño Urbano a Escala Urbana. Respetar la morfología del tejido urbano prestando especial atención a la dimensión humana a la hora de diseñar.
5. Fomento Económico y Cultural. Considerar las actividades económicas, culturales y recreativas como fuentes de vida de la ciudad.

Retomando el tema de la movilidad, es importante recordar que “la mayor parte de las poblaciones y áreas urbanas históricas han sido concebidas para peatones y medios de transporte de baja velocidad” por lo cual, priorizar la peatonalidad en el espacio urbano histórico es una necesidad, ya sea para reformular la interacción del usuario con el entorno, pero sobre todo para proteger el entramado histórico y su medio. (CIVVIH, 2011)

Finalmente, para enlazar los términos

de los que guían este apartado, es importante reconocer la relación simbiótica entre patrimonio y urbanismo, regresando a las Normas de Quito:

...la puesta en valor de un monumento ejerce una beneficiosa acción que se refleja sobre el perímetro urbano en que éste se encuentra emplazado y aún desborda esa área inmediata, extendiendo sus efectos a zonas más distantes. (OEA, 1967)

Una forma de verlo, es que a medida que un monumento se revitaliza, atrae la atención de usuarios y permite el desarrollo de actividades en las áreas circundantes, creando focos de reactivación económica y la recuperación de áreas urbanas.

La presente investigación se plantea como un esquema metodológico que permita realizar un diagnóstico de la situación urbana de la ciudad de Puntarenas, con la finalidad de plantear una estrategia de desarrollo y propuestas particulares de intervención considerando como eje principal el carácter patrimonial de la zona. Teniendo esto en cuenta, los métodos a emplear poseen un enfoque predominantemente cualitativo, a pesar de que la investigación puede considerarse mixta.

Al ser el patrimonio un bien que se ve afectado principalmente por el conocimiento de la sociedad que lo adquiere, las emociones y comportamientos que provoquen, por lo cual el proceso de recolección de datos necesita inclinarse hacia los hechos y su interpretación (Gómez, s.f.; Hernández Sampieri, et al, 2014).

También como se menciona en el artículo Los valores en el Patrimonio Arquitectónico:

Intervenir en el patrimonio no es simplemente una operación técnica, sino una actividad cultural con implicancia técnica es primordial considerar el ambiente cultural donde se realiza, que reflejará los valores propios de cada cultura, en su arquitectura y en su ciudad. (Gómez, s.f., p. 1)

Por esta razón, a través del primer objetivo se hace un enfoque hacia la caracterización del usuario y sus necesidades como tal; entre las herramientas propuestas se define entrevistas; esto permitirá crear un primer acercamiento a la población en estudio e incluir sus opiniones en el proceso de diseño, complementariamente, se haría una revisión bibliográfica que contemple datos socioeconómicos y demográficos en apoyo de asociaciones locales y la Municipalidad de Puntarenas.

Se propone, además, realizar un levantamiento del sitio para lograr generar una propuesta que responda a las problemáticas del lugar, para esto se propone múltiples visitas al sitio que permitan crear un registro de los bienes o inmuebles existentes y sus condiciones, además de un levantamiento cartográfico usando mapas proporcionados por el SNIT y el programa de georreferenciación QGIS. Esto responde a un análisis de sitio planteado en el segundo objetivo.

En los primeros capítulos se recopilará la información necesaria para crear una propuesta de valor en la zona, considerando los beneficios del espacio público y su integración con el patrimonio, finalmente se culminará con el diseño y desarrollo del anteproyecto para el Plan Integral de manejo de patrimonio y restauración urbana del circuito UTN-Catedral-Mercado en la ciudad de Puntarenas. A continuación, se detallan los objetivos y metodologías aplicadas.

OBJETIVO	METODOLOGÍA	FUENTE	ACTIVIDAD	INSTRUMENTO
01 Caracterizar el perfil de usuario según su condición de residente o turista, con un enfoque hacia necesidades espaciales y personales para la definición de pautas e implicaciones de diseño a nivel urbano, social y ambiental.	Entrevista	<ul style="list-style-type: none"> Asociaciones de la comunidad Municipalidad 	<ol style="list-style-type: none"> Diseñar preguntas generadoras. Contactar las fuentes de manera virtual o presencial. (Plataformas: Zoom o Teams) Análisis de resultados. 	<ul style="list-style-type: none"> Documento guía entrevista
	Revisión Bibliográfica	<ul style="list-style-type: none"> Base de datos INEC Bibliotecas 	<ol style="list-style-type: none"> Consultar bases de datos disponibles, artículos y bibliografía pertinente. Recopilar datos sociodemográficos 	<ul style="list-style-type: none"> Base de datos: <ul style="list-style-type: none"> INEC EBSCOhost
	Visita al sitio	<ul style="list-style-type: none"> Mapa físico Visita del sitio 	<ol style="list-style-type: none"> Análisis perceptual y visual del sitio. Creación de memoria fotográfica del lugar. Registro de notas y sketches físicos del lugar. 	<ul style="list-style-type: none"> Cámara fotográfica Mapa físico Apreciación visual Bloc de notas
02 Determinar las cualidades espaciales del sitio y la relación de los bienes con valor patrimonial en el espacio urbano desde el estudio del contexto físico, social, económico y cultural para la definición de criterios y condicionantes de diseño.	Cartografía (datos georreferenciados y SIG)	<ul style="list-style-type: none"> Plataforma digital QGIS Base de datos del SNIT Municipalidad de Puntarenas 	<ol style="list-style-type: none"> Adquirir cartografía georreferenciada Definir variables de análisis Visita de campo y levantamiento físico Procesar resultados obtenidos Generar conclusiones y gráficos congruentes 	<ul style="list-style-type: none"> QGIS SNIT Municipalidad Puntarenas
	Registro	<ul style="list-style-type: none"> Plataforma digital QGIS Archivo CP 	<ol style="list-style-type: none"> Diseño de ficha de registro Levantamiento del estado y uso de los inmuebles 	<ul style="list-style-type: none"> QGIS SNIT Ficha digital

Figura 28 | Estero de Puntarenas [Fotografía]
Fuente: Elaboración Propia, 2024

OBJETIVO	METODOLOGÍA	FUENTE	ACTIVIDAD	INSTRUMENTO
<p>03</p> <p>Desarrollar un anteproyecto que revitalice y renueve el espacio público, priorizando especialmente la movilidad peatonal a través de una propuesta urbana que contemple un bulevar en T, conexión con edificios de valor histórico-arquitectónico, en conjunto con elementos paisajísticos que refuercen la trama verde.</p>	<p>Revisión Bibliográfica</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Base de datos TEC • Biblioteca 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consultar bases de datos disponibles, artículos y bibliografía pertinente. 2. Recopilar datos en relación a proyectos pasados como guía o referencia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bases de datos • Repositorio TEC
	<p>Desarrollo anteproyecto</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Diseño personal 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Crear un levantamiento tridimensional de la zona de estudio. 2. Intervenir el espacio urbano como propuesta de diseño. 3. Propuesta de intervención espacios patrimoniales. 4. Representación gráfica de la propuesta a través de: renders, fotomontajes, diagramas y demás. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programas BIM (AutoCAD, Sketchup, Revit) • Programas de renderizado (TwinMotion, Enscape) • Programas de diseño (Photoshop, InDesign, Illustrator)



El enfoque de la presente investigación es principalmente urbano, por lo cual se orienta hacia este ámbito en el aspecto normativo. Se contempla principalmente la Ley de Planificación Urbana, sin embargo, no puede separarse de áreas como planificación, vialidad, construcción y sobre todo accesibilidad; el espacio urbano no puede concebirse sin considerar a todos los posibles usuarios y sus limitaciones.

Por otra parte, es importante considerar las leyes locales para una correcta planificación urbana, es aquí donde el Plan Regulador de la ciudad de Puntarenas retoma importancia, el cual, en conjunto con la Ley de Patrimonio Arquitectónico y el Reglamento de Renovación Urbana permite el análisis de los inmuebles presentes en la zona, ya sea por su valor histórico, potencial económico o condición de uso para la creación de propuestas viables.

En la siguiente tabla se detallan las leyes, reglamentos y textos mencionados previamente, además de todos aquellos que se consideren necesarios para el desarrollo de la investigación.

REGLAMENTO / CÓDIGO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Ley 4240 Ley de Planificación Urbana Sección Segunda Planificación Local	Capítulo Segundo Reglamentos del Desarrollo Urbano	Arto. 19	Responsabilidad municipal de promulgar las reglas procesales necesarias para el debido acatamiento del plan regulador
		Arto. 20, 21	Principales reglamentos de desarrollo urbano; normas y condiciones.
	Capítulo Quinto Reglamentos del Desarrollo Urbano	Arto. 44	Mapa Oficial en espacios abiertos de uso público general.
		Arto. 45	Transferencia de inmuebles a otro uso público
	Capítulo Sexto Renovación Urbana	Arto. 51	Regulaciones del Reglamento de Renovación Urbana
		Arto. 54	Derecho de compra y venta de bienes inmuebles para la renovación urbana por parte institucional y municipal.
Ley 7555 Ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica	Capítulo I Disposiciones generales	Arto. 3	Deber del estado de conservar el patrimonio histórico arquitectónico del país
	Capítulo II Declaratoria de bienes inmuebles de interés histórico-arquitectónico	Arto. 9	Obligaciones y derechos de los propietarios.
		Arto. 11	Prevalencia del régimen de protección sobre los planes y normas urbanísticas.
	Capítulo IV Ejecución, infracciones y sanciones	Arto. 21	Multas
Reglamento Nacional de Protección contra Incendios	Capítulo 16 Acceso al Cuerpo de Bomberos	Arto. 16.3	Lineamientos y medidas mínimas para el correcto acceso del cuerpo de bomberos.

REGLAMENTO / CÓDIGO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Ley 7600 Reglamento Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad	Capítulo IV Acceso al espacio público	Arto. 104	Principios de accesibilidad
		Arto. 105	Señalización
		Arto. 122, 123 y 124	Reductores de velocidad, pasos peatonales y especificaciones de pendientes.
		Arto. 125, 126	Aceras y rampas
		Arto. 130, 131	Elementos urbanos
		Arto. 135 - 138	Uso de materiales: pisos antiderrapantes, contraste en la coloración; iluminación y medidas para barandas seguras.
Reglamento de Renovación Urbana	Capítulo I Generalidades	Arto. 3	Alcance de la Renovación Urbana
	Capítulo II Renovación Urbana	Arto. 5, 6	Tipos y causas para la Renovación Urbana
	Capítulo III Plan Proyecto	Arto. 7, 8	Planteamiento, revisión y aprobación del Plan Proyecto.
	Capítulo IV Del Proyecto de Renovación Urbana	Arto. 11	Ejecución del Proyecto
	Capítulo V Instrumentos de Gestión del Suelo	Arto. 14, 15, 16 y 17	Instrumentos, prácticas incentivables e inversión en el espacio público.
Ley 6043 Ley Zona Urbanas Litorales	Capítulo I	Arto. 1 - 6	Declaratoria y consideraciones.
	Capítulo II Régimen para el uso y aprovechamiento de la zona	Arto. 1 - 24	Concesiones y sus respectivas consideraciones.

REGLAMENTO / CÓDIGO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	TEMÁTICA / DESCRIPCIÓN
Reglamento de Construcción	Capítulo VI Normativas Urbanísticas	Arto. 82, 83	Alineamientos según tipos de vías.
		Arto. 94, 95	Impacto Ambiental y cobertura.
		Arto. 97, 98	Retiros.
		Arto. 100	Edificaciones con declaratoria de patrimonio histórico-arquitectónico.
Plan Regulador de Puntarenas	Capítulo II Definiciones y regulaciones generales	Arto. 2	Definiciones y regulaciones.
		Arto. 1	Bulevares y plazas (ZBP)
	Capítulo III Zonificación	Arto. 2	Zona Comercial (ZC)
		Arto. 3	Zona Público Institucional (ZPI)
		Arto. 5	Parque (ZAP)
		Arto. 7	Zonas Verdes y Recreativas (ZVR)
		Arto. 10	Zonas Servicios Turísticos (ZST)
		Arto. 11	Zonas "Residencial-Comercial Mixta". (ZRCM)
		Arto. 12	Zonas "Comercial-Residencia Mixta."(ZCRM)
		Arto. 14	Vialidad (V)

análisis diagnóstico

SOCIAL - CULTURAL

contenidos del capítulo

- 01 Datos demográficos
- 02 Perfil del usuario
- 03 Gastronomía

Por su carácter integral, el proyecto de manejo de patrimonio y restauración urbana en la ciudad de Puntarenas considera a los residentes de la zona como el eje principal de desarrollo del proyecto. Es por esto, que es importante conocer las características socioeconómicas y diversidad de grupos que componen la población de Puntarenas. Actualmente, los datos más recientes siguen siendo del censo realizado por el INEC en el 2011, sin embargo, la institución proyecta anualmente predicciones y anuarios estadísticos en base a fuentes de información de múltiples instituciones públicas. (INEC, 2023)

En este caso, los documentos referenciados son el *Censo 2011* (2011) y el *Anuario Estadístico 2021 – 2022*(2023), en conjunto con documentos municipales *Plan de acción para la adaptación climática del cantón de Puntarenas* (2022) y *Plan de desarrollo humano local del cantón de Puntarenas 2021-2031* (2021). Los datos a rescatar giran en torno a estadísticas demográficas, economía y vulnerabilidad.

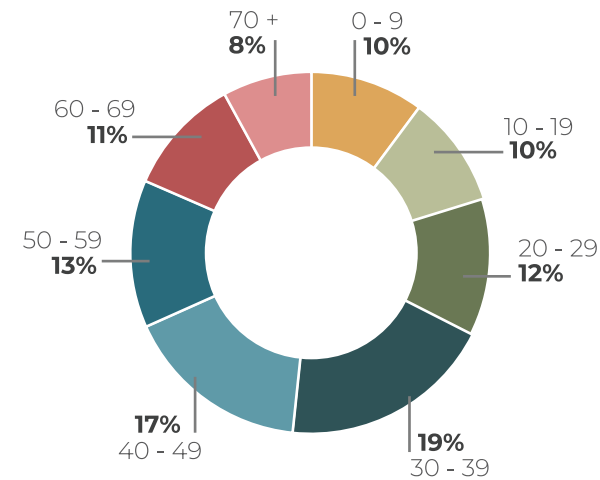
01. Datos poblacionales

Según las estimaciones del Anuario Estadístico del INEC, la población distrital de Puntarenas **se proyectó en 10 342 habitantes para el 2022**, con un crecimiento de aproximadamente 24% desde el 2011 (población del distrital del censo es 8 335 habitantes).

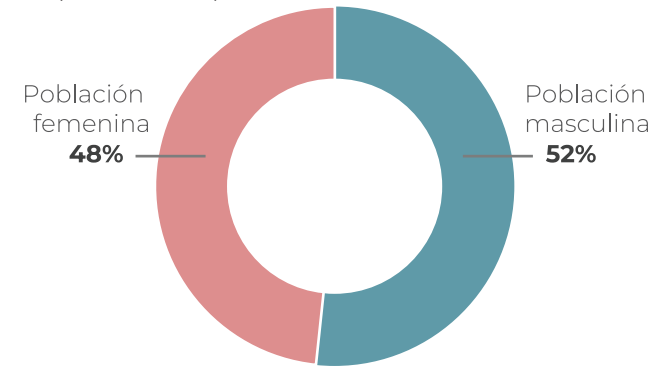
Se hace un desglose de edades proyectadas para generar un mejor entendimiento de la diversidad de grupos presentes cantonalmente. **Esencialmente, los grupos de edad tienen una distribución bastante homogénea, sin embargo, destacan los adultos, desde los 39 hasta los 50 años aproximadamente**, sin embargo tres grupos que no hay que descuidar son las infancias, adolescentes y adultos mayores.

Por su parte, con respecto al tema de género, se puede apreciar que las diferencias porcentuales son mínimas.

POBLACIÓN POR EDAD (proyección 2022)



POBLACIÓN POR GÉNERO (censo 2011)



02. Economía

PRINCIPALES SECTORES PRODUCTIVOS A NIVEL CANTONAL



comercio



industria



turismo



servicios

TURISMO

El turismo puede constituir una fuente de ingresos sostenible con la debida organización, logrando de esta manera favorecer a distintos sectores. Puntarenas como ciudad es beneficiada a través del arribo de cruceros en la zona, esto beneficia de manera directa a agencias turísticas y de manera indirecta a comercios locales o afines.

Sin embargo, actualmente, la ciudad de Puntarenas se ha convertido en un lugar de paso para turistas extranjeros que llegan al Puerto a través de cruceros que, posterior a su arribo hacen transbordo hacia destinos turísticos ubicados

en otras comunidades. En general, se considera que la llegada de cruceros actualmente genera muy poco impacto económico a la ciudad, principalmente por el vínculo entre los cruceros e instituciones grandes o agencias de turismo, impidiendo el desarrollo de la economía local.

Dicho esto, es importante mencionar el impacto de emplazamientos turísticos de gran escala dominados por empresas transnacionales; a pesar de que generar empleo, también contribuyen a la pérdida de la cultura e identidad local, sin mencionar las altas demandas energéticas y de agua, que aportan al daño ambiental (Chen, S., 2012)

“Puntarenas, cuenta con una economía basada en la pesca artesanal, industrias relacionadas con el sector pesquero, y el turismo atraído por la gran cantidad de playas que son destino importante de turistas tanto nacionales como extranjeros” (Municipalidad de Puntarenas, 2021)

Otro factor del desarrollo económico de la ciudad es la **predominancia del empleo informal**, que representa un 38%, lo cuál puede entenderse como vendedores ambulantes, ferias libres o cualquier práctica de ocupación de espacios públicos y espacios urbanos no regulada. Los productos de mayor consumo por turistas extranjeros son souvenirs, alcohol y tabaco; **el apoyo hacia locales gastronómicos locales es predominante de turistas nacionales que se caracterizan por visitar la zona los fines de semana.** (Municipalidad, 2021; Elizondo, 2013)

PERFILES LABORALES Y DESEMPLEO

En la publicación Impacto del turismo en Puntarenas: un análisis comparativo por segmento laboral(2013) se realiza un análisis de los perfiles socioeconómicos de los diferentes sectores productivos en el barrio del Carmen, llegando a las siguientes conclusiones: en todos los sectores predominan los trabajadores hombres. Se define edad y escolaridad promedio según el gremio de trabajo, en el sector de turismo, la edad promedio es de 42 años y la escolaridad de aproximadamente 10 años; por su parte el sector pesquero tiene menor escolaridad, promediando 8 años y la edad promedio es de 51 años, superior a los demás sectores, además de ser los que promedian más horas de trabajo semanal. El sector público y formal, promedia 41 años y son los que promedian mayor escolaridad.

En cuanto a la tasa de desempleo, Puntarenas como ciudad promedia el menor porcentaje de la provincia, con solo 1.3% (INEC, 2011)

A partir de conversaciones con Andrea Madrigal (vicealcaldesa 2020 - 2024) y Adriana Quesada (vicealcaldesa actual) se coincide en dos puntos: **en el distrito central las opciones de empleo están**

muy ligadas al segmento comercial o la pesca; sin embargo a pesar de la disponibilidad de negocios, hoteles y demás, los locales permanecen predominantemente vacíos por la falta de visitación a la zona.

Y, con respecto a la pesca, han surgido nuevas leyes para la protección ambiental, por lo cuál la pesca se ha limitado; siendo esta parte de la identidad de los locales durante décadas, el impacto hacia sus ingresos fijos ha sido considerable. (ver Apéndice A y B).



LLEGADA DE TURISTAS

La llegada de turistas extranjeros por medios marítimos a Puntarenas, , previo a la pandemia promediaba entre 1000-3000 personas al año, pero debido a la crisis de COVID 19 los números se redujeron drásticamente entre el 2020 y el 2022, es hasta el 2023 que la cifra vuelve a estabilizarse con 1406 ingresos anuales. También es importante mencionar que las temporadas con más flujo de turistas o temporadas “altas” corresponden a los meses entre diciembre y febrero. (ICT, s.f.)

LLEGADAS INTERNACIONALES

1406

Estados Unidos **549**
Alemania **299**
Canadá **55**
Reino Unido **48**
México **47**

03. Vulnerabilidad

POBLACIÓN DEPENDIENTE

En el cantón de Puntarenas el mayor grupo dependiente se compone por:

- la población infantil (77,3%)
- adultos mayores (18,9%)
- personas desempleadas (3,8%).

Además un 14.5% de la población cantonal presenta algún tipo de discapacidad física o mental. Siendo las más comunes los problemas visuales, auditivos y dificultades para caminar. (Municipalidad de Puntarenas, 2022)

CRIMINOLOGÍA

Los crímenes con mayor incidencia en el cantón son asaltos, hurtos y robos, sin embargo, los timos y los homicidios tuvieron un mayor aumento en el 2020. Es importante referenciar geográficamente estos delitos, siendo **Barranca y Chacarita los actores con mayor incidencia en homicidios.** En una imagen general, la ciudad de Puntarenas se posiciona en el tercer lugar de mayor cantidad de delitos ocurridos durante 2019 - 2020, pero esto no hace referencia a la severidad de los crímenes, que resultan ser de menor grado. (OIJ, 2021) El distrito primero, desde perspectivas municipales, es un área predominantemente segura. (ver Apéndice B)

04. Educación

El promedio de escolaridad de la provincia es de 7.6 años (PNUD, 2020). Más específicamente en los datos del cantón, el MEP en su informe Indicadores Educativos Cantonales 2017 y 2021 (2022) presenta un incremento en la matrícula inicial con respecto al 2017, tanto en educación preescolar como en colegios.

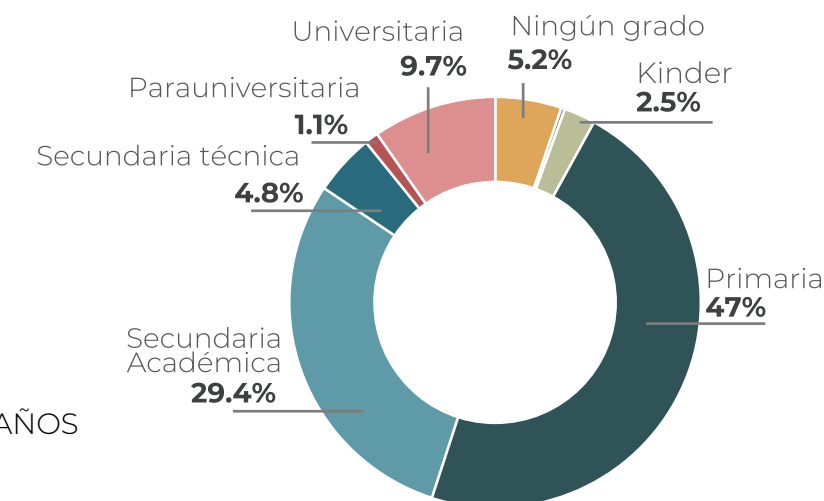
Con respecto a los niveles de educación en el cantón, **el porcentaje de alfabetismo en 2011 era de 96.2%. Con solo 5.2% de la población sin educación formal;** el nivel educativo con mayor porcentaje poblacional es la primaria completa que representa el 47%.

En la provincia solo el 11% de la población

tiene estudios parauniversitarios o universitarios, una característica de los estudiantes es la “sobre-edad”, condición que se aprecia en la secundaria también, esta población representa a los primeros en su familia en asistir a la universidad y tienden a elegir carreras de alta demanda laboral.

Finalmente, es importante resaltar que el desempeño escolar es deficiente en el 66% de la población estudiantil, posiblemente asociado al estímulo limitado del entorno familiar. Otro dato alarmante es la exposición de la población a delitos vinculados con el tráfico de drogas y violencia doméstica. (PNUD, 2020)

ESCOLARIDAD PROMEDIO **7.6** AÑOS



RESIDENTES LOCALES

Conjunto heterogéneo de personas, en rangos de edad predominante de 30-50 años, que se desarrolla en el sector de la pesca, turismo y servicios, con una escolaridad promedio de 7.6 años

- Familias
- Adultos mayores
- Estudiantes
- Universitarios
- Jóvenes

- espacios de recreación
- corredores verdes
- recuperación patrimonial
- servicios urbanos
- puntos de refrescamiento
- actividades culturales, artísticas y deportivas

TURISTAS EXTRANJEROS

Conjunto de personas de clase media o alta, proveniente de América del Norte o Europa y principalmente usan la ciudad como medio de transbordo hacia otros destinos

- Nómadas digitales
- Adultos mayores
- Jóvenes
- Familias

- gastronomía, bares y comercios
- guías turísticas
- actividades culturales, artísticas y deportivas
- espacios con sombras
- espacios de contemplación

TURISTAS LOCALES

Conjunto de personas de distintos distritos, cantones y provincias, principalmente de la GAM, que aprovechan el destino turístico los fines de semana

- Familias
- Adultos mayores
- Jóvenes

- gastronomía, bares y comercios
- actividades culturales, artísticas y deportivas
- espacios con sombras
- espacios de contemplación
- servicios urbanos



Figura 29 | Plataforma Mercado Municipal [Fotografía]
Fuente: Elaboración Propia, 2024

Las tradiciones gastronómicas en la provincia de Puntarenas son el resultado de procesos históricos donde han influido la conformación de la población, las prácticas agro-productivas y la creatividad de las personas para un máximo aprovechamiento de los recursos alimentarios disponibles (Sedó Masís, P., 2017).

La riqueza que engloban las tradiciones gastronómicas en la provincia de Puntarenas surge de un aporte multicultural: técnicas culinarias con influencia de la cocina negra o afrocaribeña, china, nicaragüense, española y demás. Además, **por su condición de puerto se facilitó el acceso a los productos del mar**, los cuales por su abundancia eran una opción muy económica. convirtiéndose en parte importante de la alimentación de los porteños; actualmente, no se goza de la misma facilidad.

Las vendedoras de comidas en el Paseo de los Turistas y en tren establecieron una tradición en ciertas comidas que podían transportar en canastas de bejuco y que ofrecían a los turistas con bebidas elaboradas artesanalmente en momentos donde la industria alimentaria no

estaba tan desarrollada.(Sedó Masís, P.,2017).

Por esta razón, surgen los kioscos ubicados a lo largo de la playa, con una oferta de comidas a base de pescado principalmente, así como una variedad de frescos y agua de pipa.

La gastronomía siguió evolucionando, estableciendo múltiples productos que los visitantes tienden a buscar cuando visitan la ciudad: cajetas de leche, papaya o coco, vigorones y el famoso Churchill.

“... todavía hace pocos años los visitantes de Puntarenas siempre buscaban estas tres opciones de comida y para los niños no era nada grato regresarse sin comer un Churchill” (Alvarez Masis, Y., 2005).

Finalmente, es de gran relevancia, resaltar que **la gastronomía constituye una actividad económica familiar dominada por mujeres y representa la principal fuente de ingresos para muchas familias que dependen del turismo.**



CHURCHILL

Figura 30 | Elaboración Propia, 2024

CHURCHILL

Con el desarrollo de la industria alimentaria se diversificó la oferta alimentaria con helados elaborados industrialmente, leches enlatadas, inclusive frutas enlatadas, de fácil accesibilidad para Puntarenas porque los productos llegaban al país en barco. Se hizo tradición preparar el hielo raspado con sirope rojo con esencia de vainilla, y la opción de agregar helado de vainilla, leche condensada y en polvo, inclusive almíbar enlatado.

La personas frecuentaban los kioscos para degustar los granizados, pero un cliente específico, extranjero, que por su apariencia física lo compararon con el político inglés Winston Churchill, que terminó siendo su apodo; siempre pedía que se le preparara un granizado en copa de vidrio con capas alternadas de hielo, helado, leche condensada y leche en polvo. Cada vez que alguien quería comprar un granizado especial indicaban que era el que comía Churchill, de ahí el origen del nombre. (Sedó Masís, P., 2017).

VIGORÓN

El vigorón es una comida originada en la cocina nicaragüense que incluye chicharrón de cerdo tostado, yuca y ensalada de repollo con limón. Un elemento importante del platillo está en su empaque, aprovechando las hojas del árbol de almendro, abundante en la zona. (Sedó Masís, P., 2017).

CEVICHE Y PATACONES

Gracias a la accesibilidad a productos marinos acceso surgen platillos como el ceviche de pescado, camarones, chuchecas y más recientemente de pianguas. También se originaron los escabeches de pescado, comúnmente de atún, que se difundieron por todo el país, volviéndose muy populares como aperitivos en bares, cantinas y restaurantes.

La fusión de pescado o ceviches con banano o plátano verde o maduro, es una influencia de la cocina afrocaribeña, que incorpora elementos como el patacón o las rodajas de plátano sancochado. (Sedó Masís, P., 2017).



CEVICHE Y PATACONES



VIGORÓN

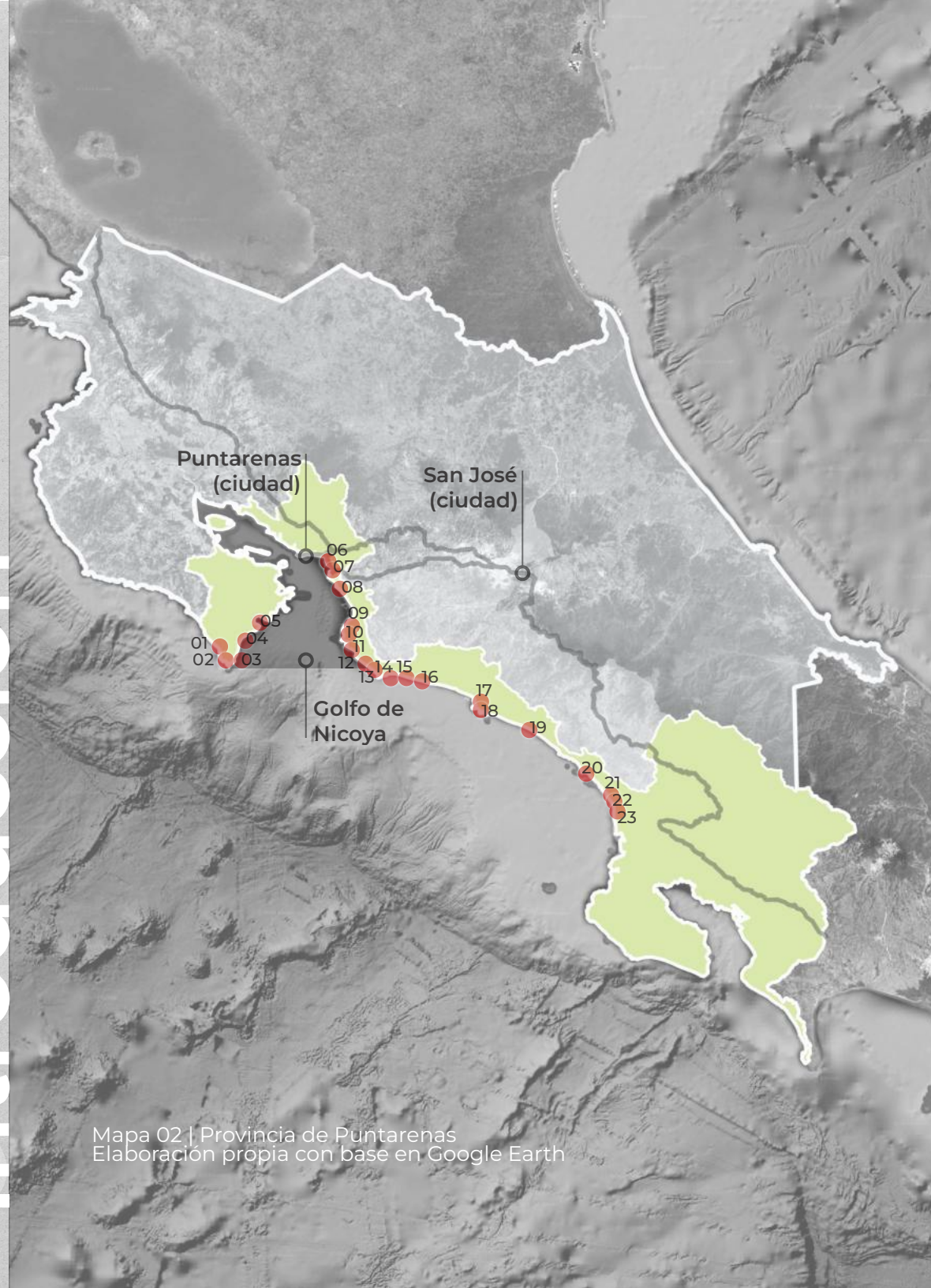
Figura 31 | Elaboración Propia, 2024
Figura 32 | Elaboración Propia, 2024

03

análisis diagnóstico
FÍSICO - ESPACIAL

contenidos del capítulo

- 01 Introducción
- 02 Reseña histórica
- 03 Características físicas
- 04 Escala macro
- 05 Escala local
- 06 Escala urbana
- 07 Paisaje urbano



Mapa 02 | Provincia de Puntarenas
Elaboración propia con base en Google Earth



Mapa 03 | Ciudad de Puntarenas
Elaboración propia con base en Google Earth

provincia de Puntarenas

Es importante definir una análisis global para contextualizar el proyecto, principalmente porque **“Puntarenas” existe en cuatro categorías: provincia, cantón, distrito y ciudad.**

Costa Rica se divide en **siete provincias, entre ellas Puntarenas**, caracterizada por abarcar la mayor extensión territorial del país con un área total de 11,298.51 km². Para hacer una demarcación más amplia, la composición territorial es de 11 cantones y 60 distritos. (EDIN, 2017)

Esta provincia se extiende a lo largo del litoral del Pacífico, lo que resulta en la predominancia de actividad turística por sus diversos paisajes naturales, entre ellos islas, playas, reservas naturales y demás.

A pesar de ser la provincia más grande no es la más poblada ni con mayor desarrollo económico, puntos claves que se discutirán posteriormente.

Según el texto “División territorial administrativa de la república de Costa Rica” publicada por la Editorial Digital de la Imprenta Nacional en 2017, se definen 49 playas principales, de las cuales 23 pertenecen a la provincia de Puntarenas en los cantones Esparza, Osa, Quepos, Parrita, Garabito y Puntarenas.

Este énfasis es de gran importancia por la construcción social del paisaje que se crea alrededor del carácter costero de la provincia. La conexión del océano Pacífico a través de playas o puertos no solo aporta un recurso natural, sino también dicta de cierta manera el desarrollo socioeconómico de la zona. Además de permitir el desarrollo de un eje de gran importancia: el ecoturismo.

Principales playas

De acuerdo a la imagen x, en el cantón de Puntarenas se emplazan las siguientes playas:

- 01. Santa Teresa 02. Mal país 03. Cabuya
- 04. Montezuma 05. Tambor
- 06. Doña Ana 07. Caldera 08. Tivives
- 09. Agujas 10. Mantas 11. Herradura
- 12. Jacó 13. Hermosa 14. Esterillos
- 15. Bejuco 16. Palma 17. Manuel Antonio
- 18. Espadilla 19. Matapalo
- 20. Dominical 21. Ballena 22. Piñuela
- 23. Tortuga

Otro paisaje de gran importancia son las islas dentro de la provincia, en este caso solo se mencionan las que pertenecen al Golfo de Nicoya por su cercanía con la ciudad de Puntarenas.

Principales islas

- 01. Chira 02. Berrugate 03. San Lucas
- 04. Venado 05. Caballo 06. Cedros
- 07. Negritos 08. Bejuco 09. Tortuga
- 10. Alcatraz 11. Jesusita

Otro tema de gran importancia: la movilidad. **La provincia de Puntarenas atravesada tanto en la zona norte como en la sur por una serie de carreteras que forman parte de la carretera Panamericana**, conocida por ser una red que une al continente americano de norte a sur.

Finalmente, para hablar de **Puntarenas como ciudad**, esta abarca un área de tan solo 47.46 km², es decir solo representa el 0.5% del área. Sin embargo, al ser el punto de origen de la provincia, además de su capital, alberga su historia, patrimonio y cultura.

Actualmente la provincia con mayor desarrollo es San José, por lo cuál resulta relevante considerar la cercanía entre ciudades, como se muestra en la imagen x.

A través de un análisis del registro histórico de la barra arenosa de la provincia de Puntarenas, actualmente conocida como la ciudad capital homónima, logramos notar el proceso de transformación que la urbe portuaria ha atravesado a nivel social, económico, pero también geomorfológico, dándole su carácter portuario.

Su aparición como prolongación de la costa se atribuye a múltiples factores ambientales: vientos alisios y sedimentos provenientes principalmente del río Barranca. Es importante destacar que esta formación permanece en crecimiento, por lo cual, configuración podría experimentar cambios en los próximos años, tanto por causas naturales como por la intervención humana en el espacio físico.

Esta lengüeta o barra arenosa es una formación bastante nueva, su existencia no se evidencia durante el período precolombino, el descubrimiento o colonización de la región. Es más, el primer registro de su existencia no supera los 350 años, sin embargo, desde sus inicios ha jugado un papel importante a nivel social y económico por su posición privilegiada.

01. Transformación Urbana - Económica

Línea de tiempo

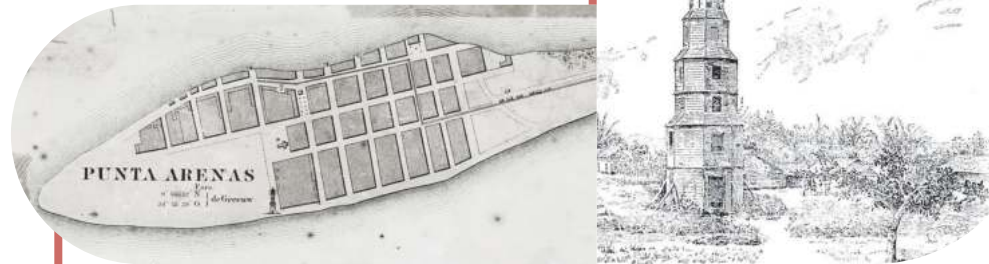
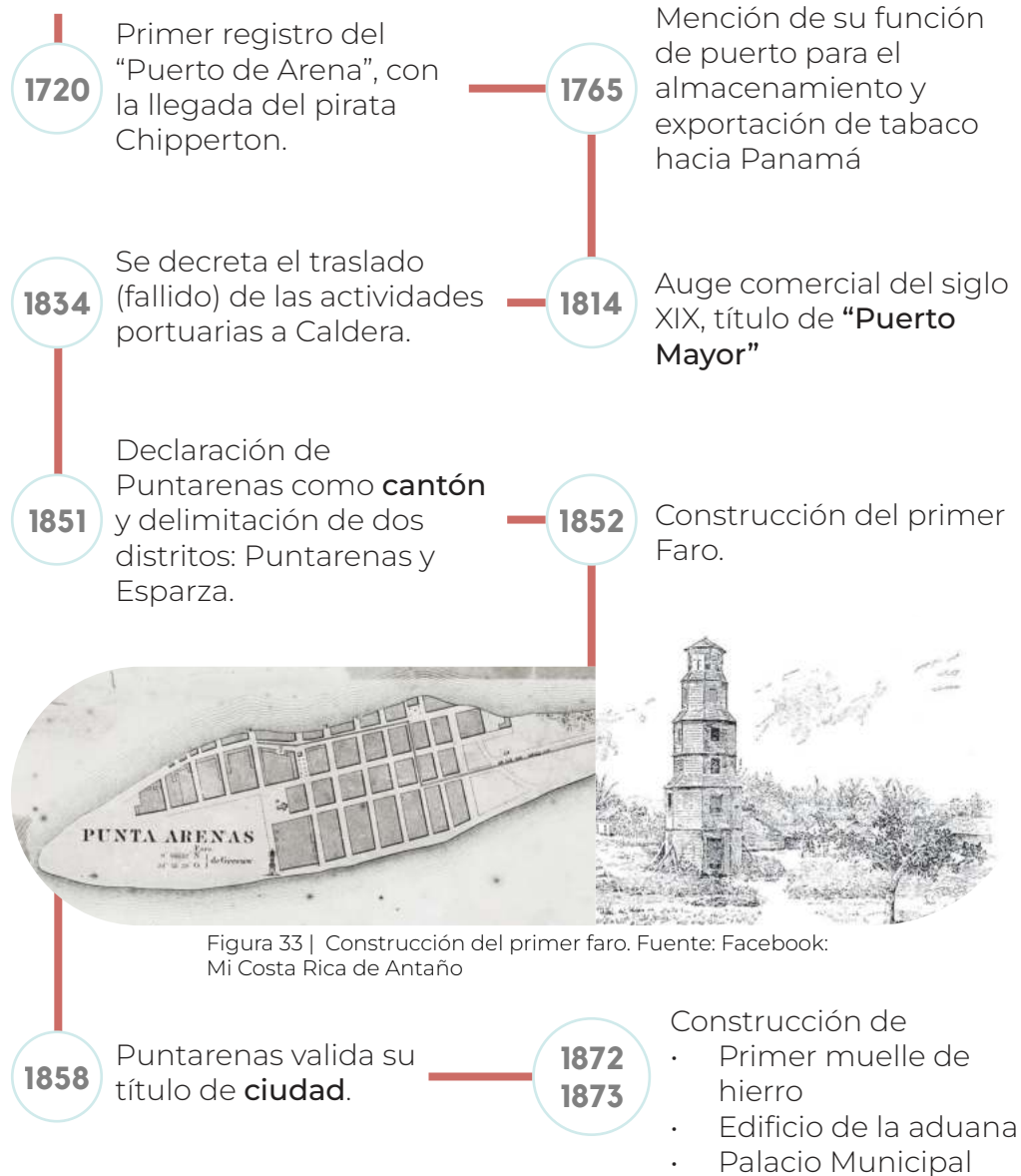


Figura 33 | Construcción del primer faro. Fuente: Facebook: Mi Costa Rica de Antaño

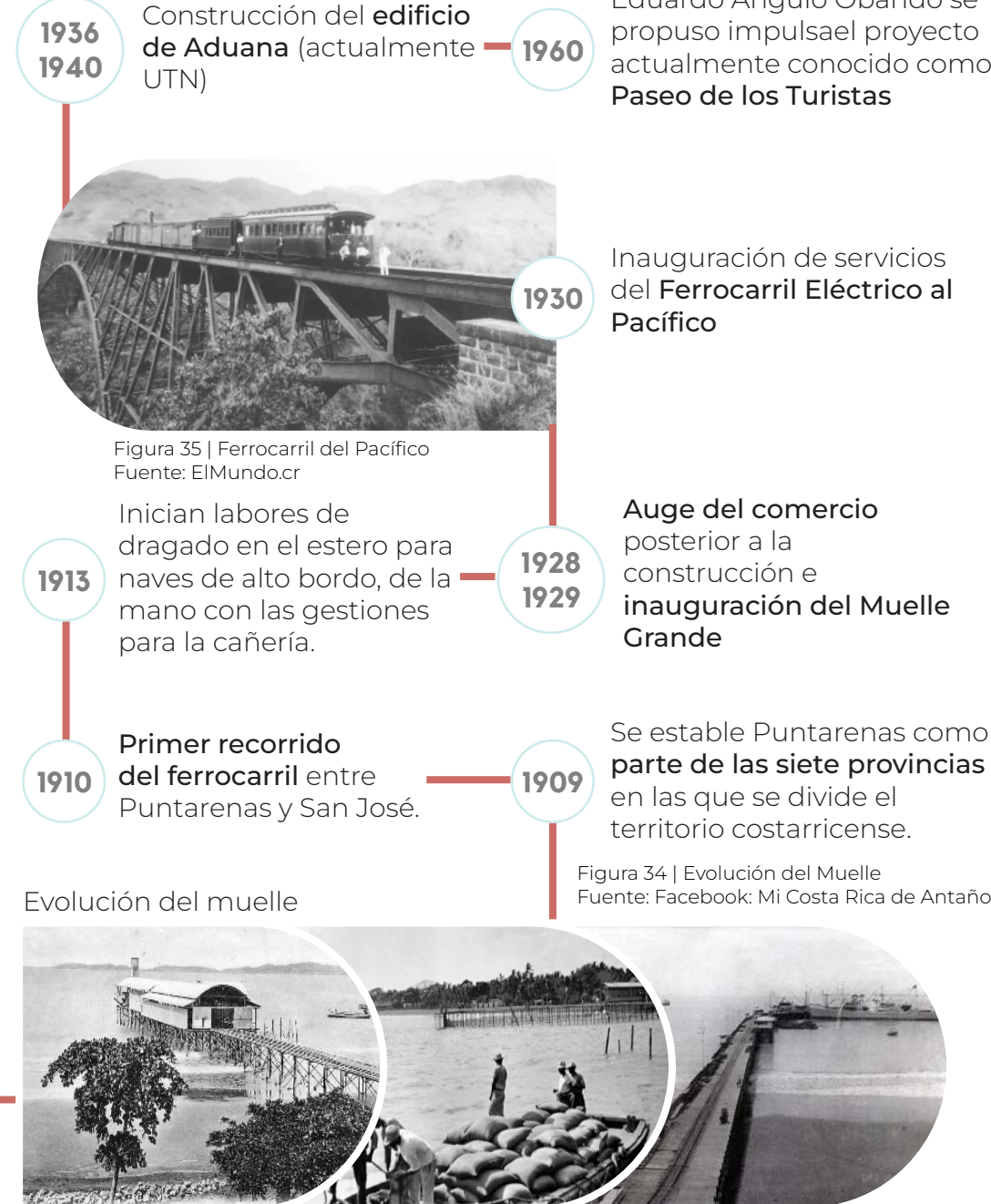
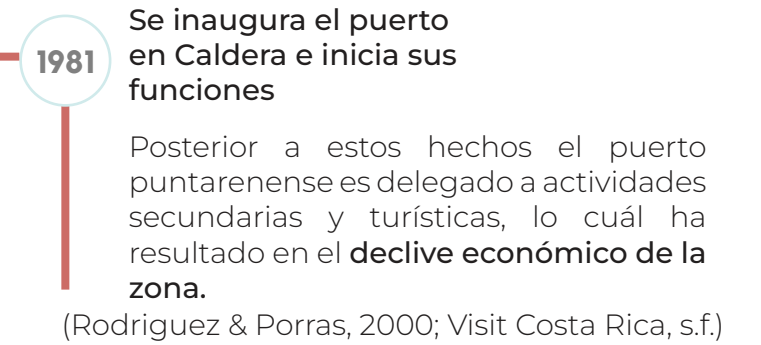
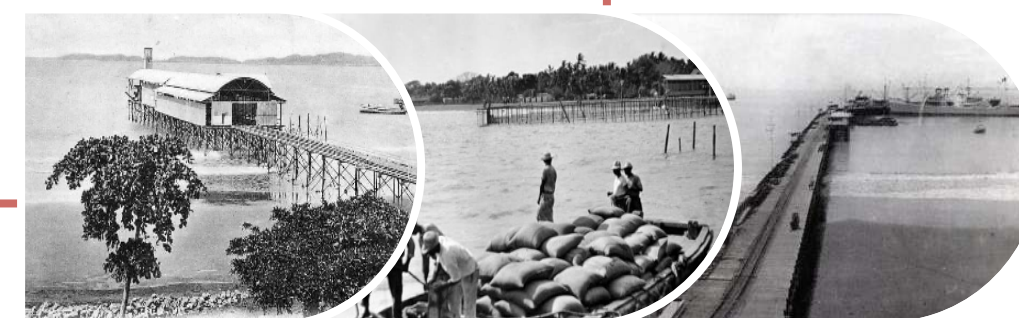


Figura 35 | Ferrocarril del Pacífico Fuente: ElMundo.cr

Figura 34 | Evolución del Muelle Fuente: Facebook: Mi Costa Rica de Antaño

Evolución del muelle



2000 - actualidad (proyectos urbanos)

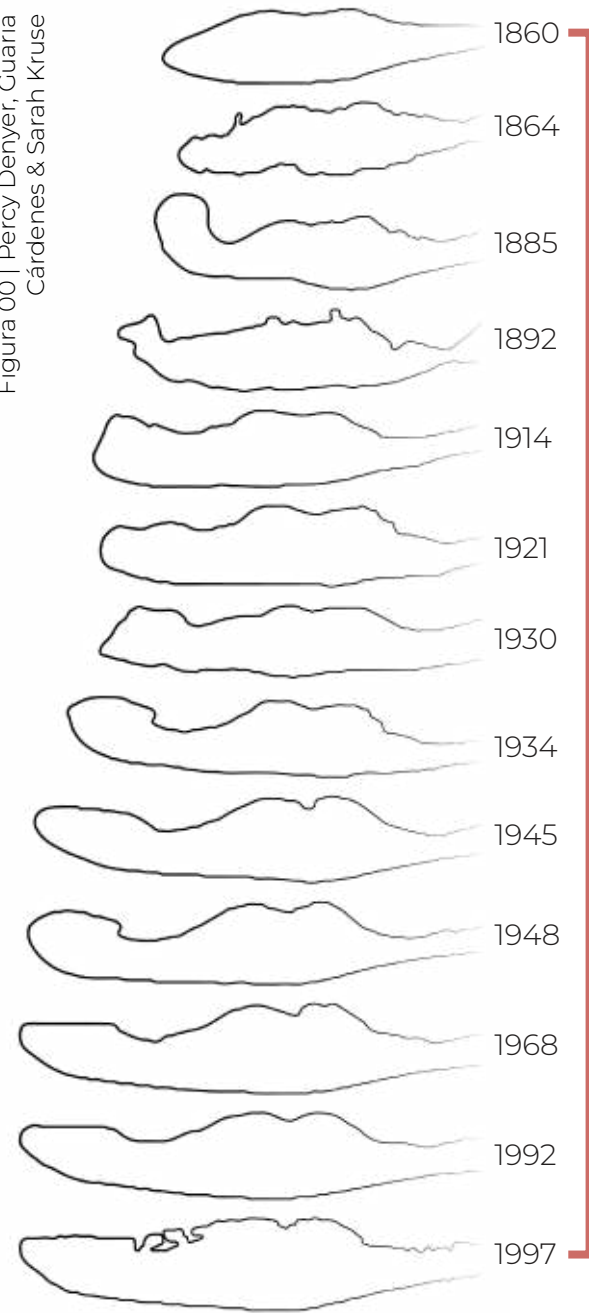


La cartera de proyectos que el INCOP en conjunto con la Municipalidad de Puntarenas es bastante amplia y, tienen la intención de reactivar el turismo a través de la inversión en la zona, en conjunto con actividades y prácticas que redirijan a la gente al puerto.

(INCOP, s.f.)

02. Transformación Geomorfológica

Figura 00 | Percy Denyer, Guaría Cárdenas & Sarah Kruse



Antes de explicar el fenómeno de Puntarenas es importante definir la ciudad como una barra arenosa, este tipo de formaciones se caracterizan por desarrollarse paralelas a las costas en las que se desarrollan. Sin embargo, en el caso de Puntarenas la dirección predominante es de este a oeste, mientras que la costa alemana tiene una dirección noreste a sureste.

Siendo este un caso único en el país, es importante resaltar que la razón de esta dirección es un alineamiento con el oleaje, el cual corresponde a la corriente litoral que recorre la zona costera desde la desembocadura del río Barranca hasta el extremo más oriental de la formación arenosa.

Como se evidencia en la figura 36, desde 1860 hasta 1930 había una tendencia de crecimiento con una curvatura hacia el norte, pero posteriormente esta condición, por causas antrópicas, se reduce y se mantiene un crecimiento meramente lineal hacia el oeste, en la figura 37 se puede apreciar el detalle de los cambios morfológicos de la punta.

Las intervenciones humanas realizadas en la formación arenosa tienen el objetivo de mantener la función y funcionamiento

del puerto. La principal fue realizada en La Angostura, donde se construyó un muro de contención para impedir la erosión de la zona, de no haberse construido es muy probable que la conexión con la costa hubiera desaparecido, volviendo Puntarenas una isla.

Otra intervención importante, han sido los dragados periódicos en los atracaderos, que permiten la correcta movilidad de las diferentes embarcaciones. Finalmente, la configuración actual de Puntarenas se ha mantenido por al menos 50 años gracias a intervención humana. (Cárdenas, Denyer & Kruse, 2004)

Evolución morfológica de la punta

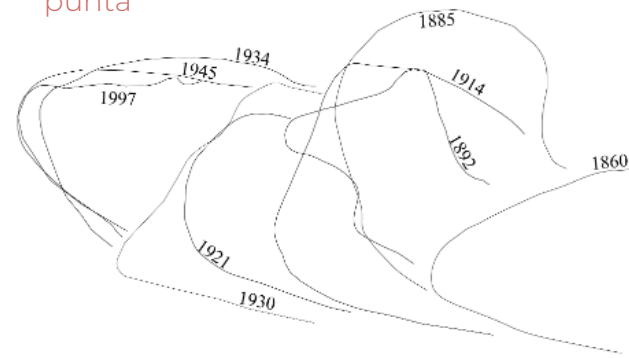


Figura 37 | Percy Denyer, Guaría Cárdenas & Sarah Kruse

Características Físicas

01. Geografía

En primera instancia, la morfología de la ciudad puede ser descrita como una lengüeta con dirección predominantemente este - oeste, la ciudad en sí se ubica en la parte interna central del Golfo de Nicoya, en la cual desemboca su punta.

Algunos datos generales son su longitud de 10km desde la desembocadura del río Naranjo hasta La Punta, su ancho máximo es de 600 m aproximadamente y la zona más angosta promedia apenas 50 m en la zona de La Angostura. (Cárdenas, Denyer & Kruse, 2004)

02. Aspectos climáticos

Puntarenas, al ser parte de la región del Pacífico, se caracteriza por su **clima tropical seco**, donde predomina temperaturas altas a lo largo del año. En general, el promedio de temperatura oscila entre 25 °C a 36 °C, por lo cual puede describirse como caliente, muy caliente, y en ocasiones tórrida.

La temporada "lluviosa" tiende a durar aproximadamente 8.5 meses, desde inicios de abril hasta mediados de diciembre, como se muestra en la figura 38. Sin embargo, la probabilidad máxima de lluvia es de aproximadamente 46% al año, con un máximo de 174 mm por día. El período más húmedo del año dura 9.5 meses, que en parte es producto de la cercanía al mar; durante ese tiempo **el nivel de comodidad se describe como "bochornoso, opresivo o insoportable por lo menos durante el 54 % del tiempo"** (Weather Spark, s.f.). El **contraste de altas temperaturas y bajas precipitaciones disminuye el confort general perceptible.**

Para finalizar, es importante mencionar que la velocidad del viento oscila entre 7.3 km/h a 12.4 km/h, por lo cual la ciudad en sí no se describe como ventosa, los meses en la categoría de mayores vientos dentro del rango establecido son desde finales de diciembre hasta finales de marzo. (Weather Spark, s.f.)

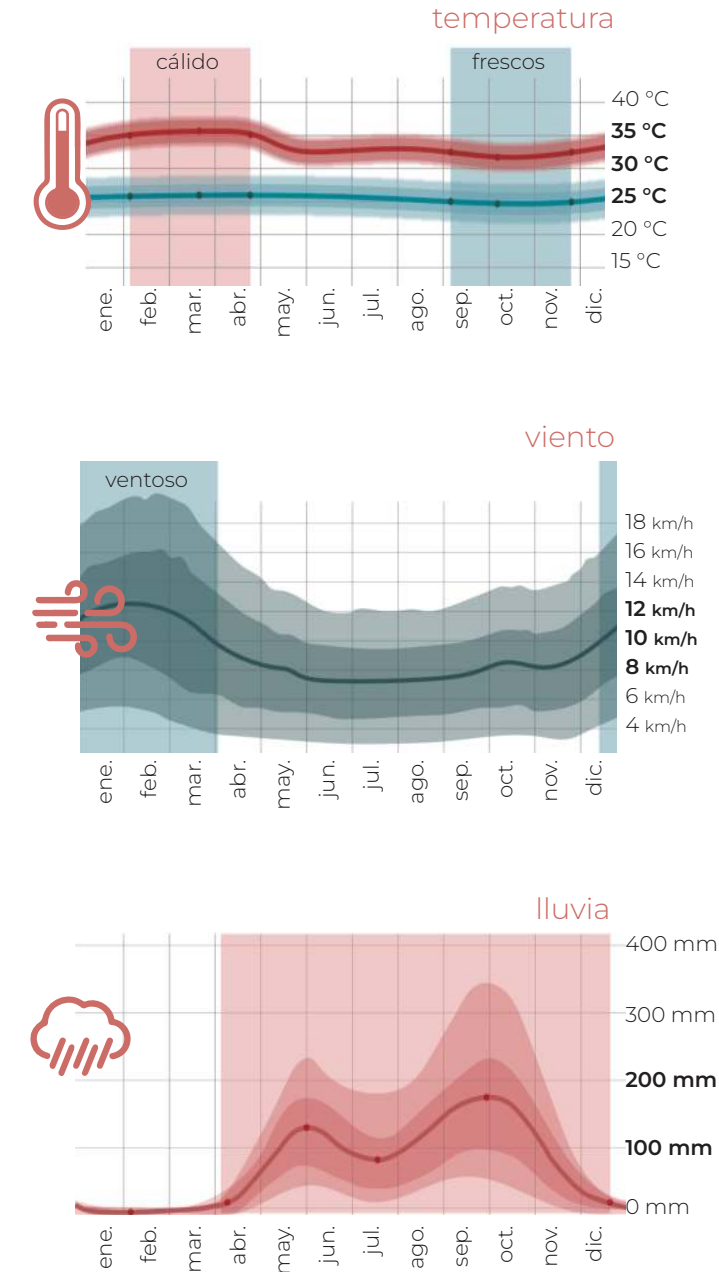


Figura 38 | Elaboración propia con base a datos de es.weatherspark.com



Mapa 04 | Infraestructura verde y azul
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Posterior a un análisis global de la provincia, se delimita como “**escala macro**” las afueras del centro urbano. En este apartado la intención es crear una conexión entre lo urbano, lo vegetal y el entorno natural.

Complementariamente, se mencionan elementos importantes para el desarrollo de la ciudad, considerando el eje de movilidad; es decir, los diferentes medios a través de los cuales la ciudad se conecta con el exterior, permitiendo así flujos de personas y bienes físicos.

Finalmente, se toma en cuenta aspectos de vulnerabilidad que interfieren la zona costera y afectan directamente la ciudad, como consideraciones de diseño en la propuesta.

Para un mejor entendimiento del mapa 04, se debe considerar la siguiente simbología:

- Bosques y otras coberturas
- Áreas Silvestres Protegidas (ASP)
- Cobertura urbana
- Ríos
- Calles importantes

Infraestructura verde y azul

Tomando como referencia el mapa 04, en base a datos proporcionados por el SNIT en colaboración con diferentes instituciones, entre ellas el SINAC, logramos notar que en los alrededores de la ciudad predomina la huella natural sobre la urbana, principalmente por la presencia de zonas protegidas.

El centro histórico de Puntarenas, ubicada en la zona peninsular del cantón, y su extensión hacia el este, conectándose con un trazo de la carretera interamericana norte es la zona que demarca la mancha urbana en la zona delimitada, en conjunto con pequeñas manchas que se distribuyen en los alrededores.

Al ser una formación relativamente reciente, ocasionada por oleajes y desembocadura de ríos, la lengüeta en sí no posee ríos en su composición, pero sí en las costa paralela. El río Barranca, ubicado al sur de la ciudad, en la zona donde inicia la conexión de la barra arenosa y la costa, es de gran importancia por su incidencia en la creación de la península.

Área Silvestre Protegida

El SINAC ha declarado múltiples áreas silvestres protegidas, definidas

como “Espacio geográfico definido, declarado oficialmente y designado con una categoría de manejo en virtud de su importancia natural, cultural y/o socioeconómica, para cumplir con determinados objetivos de conservación y de gestión”. (Reglamento Ley Biodiversidad, Art.3)

En esta categoría, la ASP más cercana a la ciudad de Puntarenas es el humedal estero y manglares situados al norte de la lengüeta, la cuál tuvo una incidencia positiva en la protección de esta zona

La presencia de esta barra arenosa, (...), permite la protección de la parte trasera (septentrional) del sistema contra el fuerte oleaje y/o las mareas, lo que en el caso particular que se está estudiando ha permitido el desarrollo de un extenso ecosistema de manglar en la parte interior (Cárdenas, Denyer & Kruse, 2004)

Otras áreas de igual importancia pero situadas en zonas más periféricas son: la isla San Lucas, zona protectora de la península de Nicoya en la zona oeste y la zona protectora de Tivives en el Sur. (SINAC, s.f.)



Mapa 05 | Movilidad
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Movilidad

Movilidad terrestre

Rutas Primarias

- **Ruta 1 - Interamericana Norte**
La ruta primaria 1 o Ruta Interamericana Norte conforma uno de los tramos de la ruta Panamericana que atraviesa Costa Rica. Esta representa una **carretera primaria de la red vial costarricense** y se divide en tres segmentos que recorren en total 290 km:
 - Autopista General Cañas
 - Autopista Bernardo Soto
 - Carretera Interamericana Norte.

El tramo del recorrido que atraviesa Puntarenas es la Carretera Interamericana Norte, la cual “..es considerada de gran importancia para completar el corredor Mesoamericano, incentivar el turismo y aumentar la competitividad del país en el transporte de productos.” (Ciudad FCC, s.f.)

- **Ruta 27**
En el caso de este proyecto, surge por la necesidad de acortar el tiempo de viaje entre la capital y el Pacífico

Central. Lo cuál ha representado un incremento en el desarrollo en el sector del turismo y la industria en Costa Rica.

El Proyecto se compone de tres tramos que en total promedian 76 Km:
San José - Ciudad Colón
Ciudad Colón-Orotina
Orotina – Puerto Caldera (CNC, s.f.)

Rutas Complementarias

- **Ruta 17**
Esta ruta sirve como acceso a la ciudad y puerto de Puntarenas, a través de la conexión que tiene con la ruta 23 y la ruta 1 - Interamericana Norte.
- **Ruta 23**
Esta ruta sirve como conexión entre Caldera y Barranca

Movilidad marítima

- **Ferry**
El ferry es un sistema de transporte por vía marítima que ofrece las siguientes rutas en horarios y con tarifas determinadas.

Puntarenas - Río Naranjo
Puntarenas - Paquera

- **Muelle ICT**
El muelle del ICT permite la movilización hacia la isla San Lucas o isla Chira por vía marítima, principalmente a través de servicios de transporte y tour operadoras.
- **Muelle principal**
El muelle principal de Puntarenas es mejor conocido “Muelle de Cruceros” siendo su principal función el atraque de cruceros de hasta 294,00 Metros. (INCOP, 2020)

Movilidad aérea

- Aeropuerto de Chacarita
- Aeroclub de Aranjuez
- Aeropuerto San Agustín de Chomes

En el caso de movilidad aérea los lugares referenciados son principalmente pistas de aterrizaje o aeropuertos de muy baja escala.

Vulnerabilidad Física

Este apartado se inicia con la descripción de las variables que contribuyen a la vulnerabilidad de la ciudad de Puntarenas.

En primer lugar, la **composición física** de la ciudad, caracterizada por su forma de flecha litoral, otorga dos factores de riesgo significativos: la exposición marítima en ambos lados y la presencia de zonas terrestres estrechas. Otro factor es la altura de la ciudad con respecto al nivel del mar; varios textos difieren en datos, planteando entre 2 a 3 metros, sin embargo, el Editorial Digital de la Imprenta Nacional (2017) define la altura máxima de la ciudad en 4m, es decir, el terreno es bastante plano y cercano al nivel del mar.

Otro aspecto importante es su **localización en la región sísmica del Pacífico**, producto de la colisión entre las placas Coco - Caribe. En el mapa 06 se plantean áreas afectadas por terremotos pasados y se define una brecha sísmica, definida como sitios potenciales para terremotos futuros.

Hasta el momento, los movimientos sísmicos no han afectado a la ciudad de Puntarenas, sin embargo la probabilidad no se descarta, especialmente considerando que la brecha sísmica se ubica con mayor cercanía al golfo de Nicoya que terremotos anteriores.

Impactos potenciales por actividad sísmica

La Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias, mejor conocido como CNE, presenta un documento titulado "Amenazas de origen natural, cantón de Puntarenas" (s.f.) donde, como el título describe, presenta diferentes peligros a los que el cantón se ve expuesto debido a factores geológicos e hidrometeorológicos, en conjunto con recomendaciones según sea el caso.

o Tsunamis o maremotos

Aunque golfo de Nicoya ofrece cierta protección, tampoco debería descartarse la probabilidad de sufrir el embate de grandes olas, un tsunami moderado de 5 a 10 metros podría causar daños irreparables a la ciudad o hacerla desaparecer. (Bergoeing, P., 2011)

El CNE respalda este planteamiento y agrega la posibilidad de amplificación de la onda sísmica en la zona debido al tipo de suelo de la ciudad, conformado por arenas y aluviones o sedimentos.

o Licuefacción

Retomando el tema de que el terreno está formado por acumulación de arenas, este le da un carácter inestable con respecto a otros tipos de suelo, lo cual puede ocasionar licuefacción que se define como "comportamiento del suelo como un líquido debido a las vibraciones del terreno" (CNE, s.f.) ocasionando, como el diagrama x lo explica, el hundimiento de terrenos y edificaciones. O la desaparición completa de la flecha litoral como fue el caso de Port Royal, Jamaica en 1692. (Bergoeing, P., 2011)

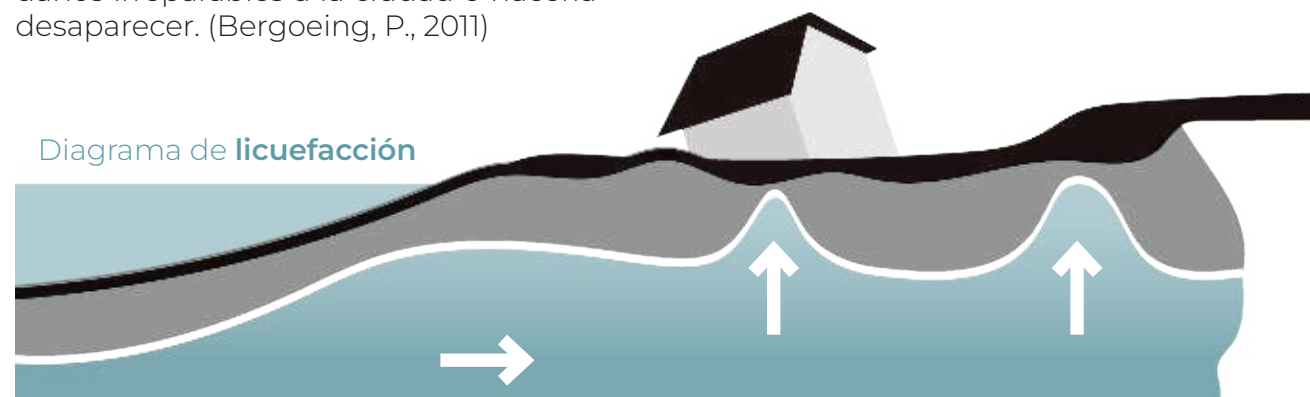


Figura 39 | Elaboración Propia

Impactos potenciales por cambio climático:

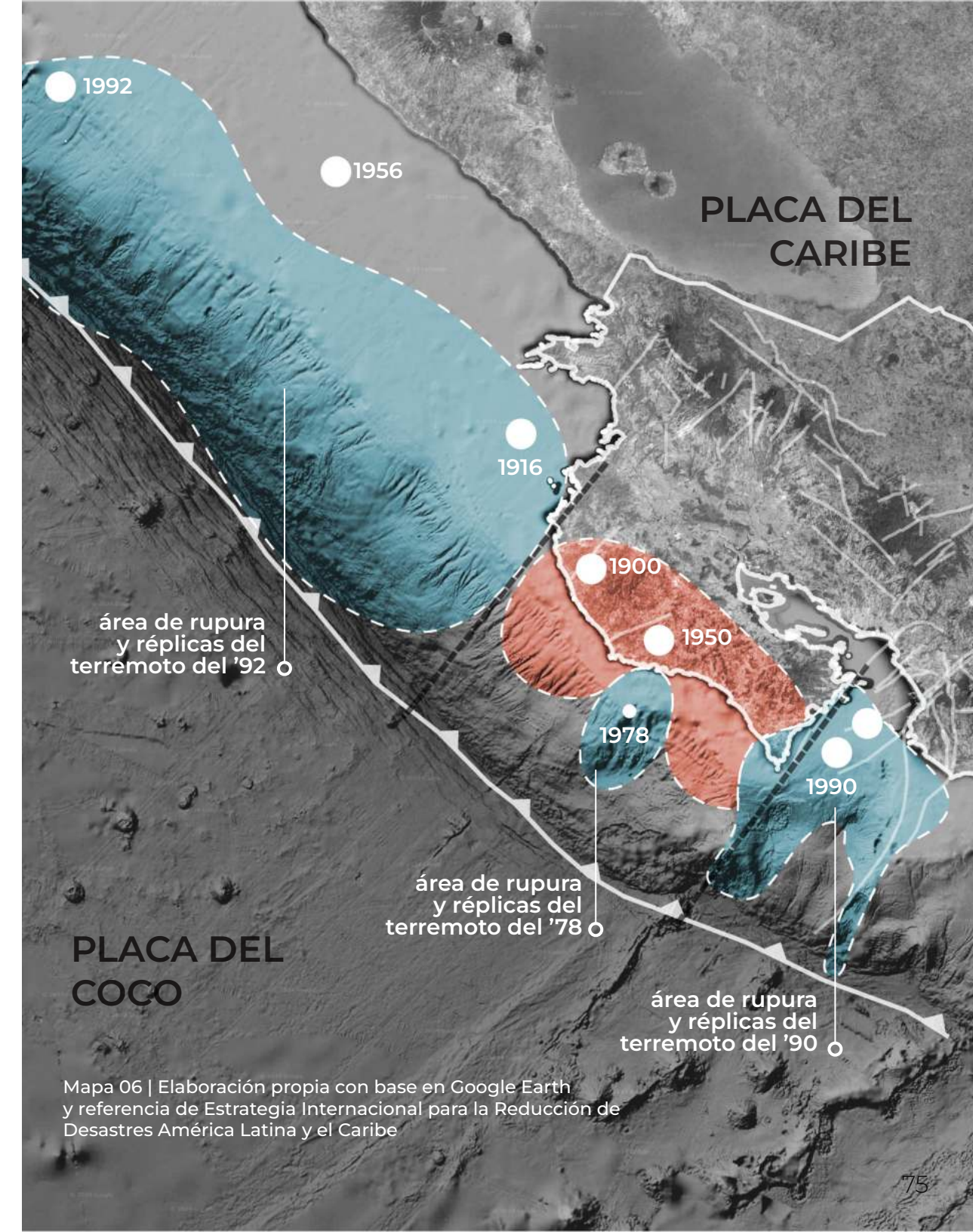
o Aumento de la marea e inundaciones

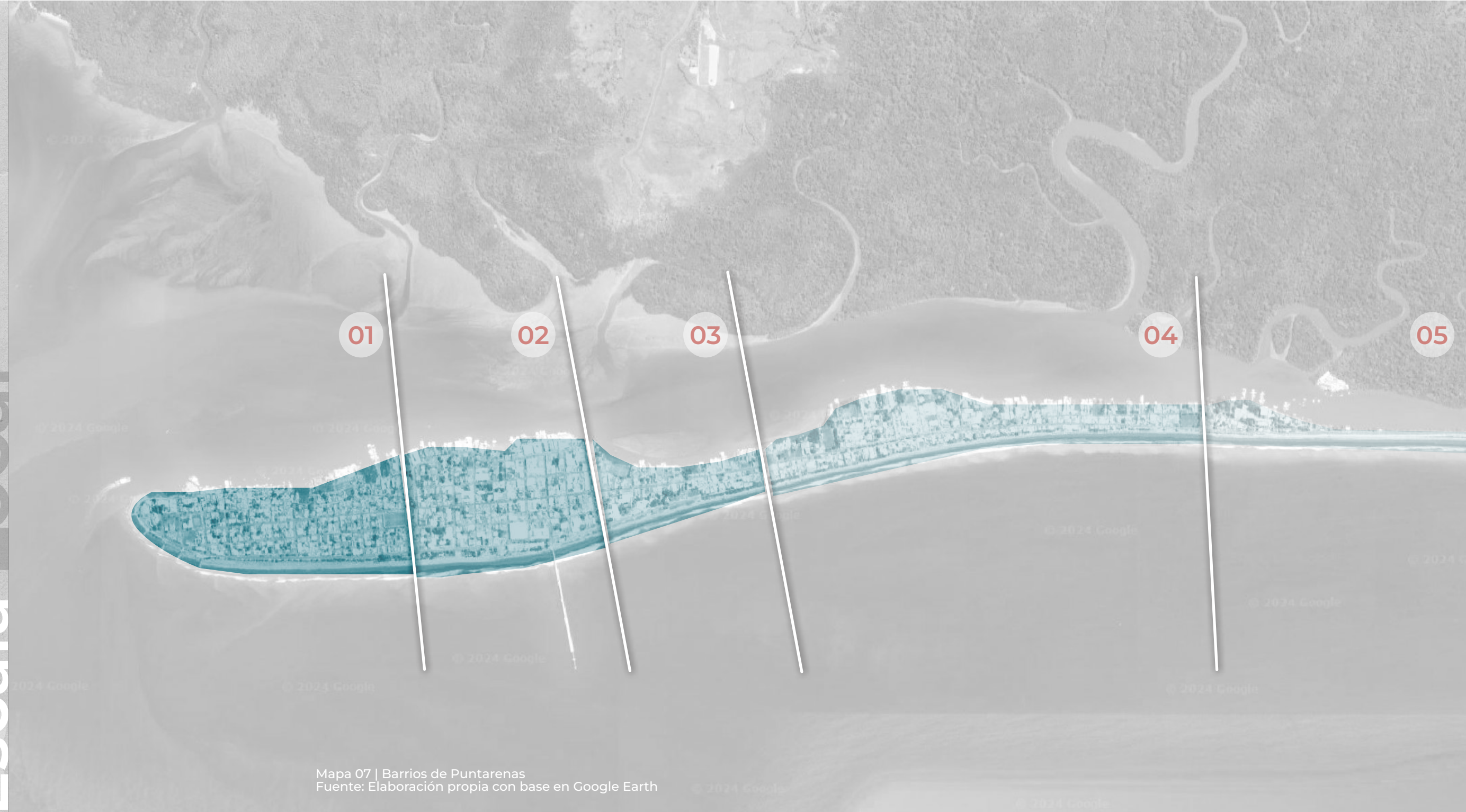
Una de las consecuencias esperadas del cambio climático es el aumento paulatino del nivel del mar, lo cual afectaría directamente la zona costera del cantón, con posibilidad de inundaciones y aumento extremo del oleaje.

Las zonas cercanas y aledañas al estero poseen menor altura, por ende son más propensas a inundaciones. Como se menciona en el "Plan de acción para adaptación climática del cantón de Puntarenas" el ascenso del nivel es algo sumatorio y los estudios estiman que, a partir del año 2090, los sectores circundantes al estero estarán inundados." (Municipalidad de Puntarenas, 2022)

En el 2015, la marea alta provocó un crecimiento del estero y por ende inundaciones en sectores como el barrio el Carmen, cercanías a la terminal del ferry y el mercado. (La Nación, 2015)

Las inundaciones no son eventos aislados en la ciudad, en periodos lluviosos hay una tendencia a que sucedan en el sector central. (Punto y Aparte, 2018)





Mapa 07 | Barrios de Puntarenas
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Delimitación de Barrios

Actualmente, no existe un mapa oficial físico de la delimitación de barrios en la ciudad de Puntarenas, como los mismos pobladores afirman, es un tema de conocimiento empírico que ha prevalecido entre generaciones.

“Esos son los límites más o menos que tenemos todos, pero es un límite invisible, no está registrado, es más un tema orgánico” (Entrevista con vecinos, 2024)

Dicho esto en el mapa 07 se hace referencia a 5 barrios en total:

01

Barrio el Carmen

Su extensión se considera desde el estadio Lito Perez hasta la Punta.

02

El Centro

Abarca el borde del estadio Lito Perez hasta el Mercado.

03

Barrio Las Playitas

Inicia en el Mercado y culmina en la calle 22 (en este caso se hace referencia a los límites de Google Maps)

04

Barrio el Cocal

El inicio del barrio se mantiene en la calle 22 y culmina en la Plaza Cocal.

05

La Angostura

Se caracteriza por abarcar, como su nombre indica, el tramo más estrecho de Puntarenas.

área de estudio



Mapa 08 | Plan Regulador
Fuente: Municipalidad de Puntarenas

Plan Regulador

El proyecto se centra en el desarrollo de espacio público, como su carácter urbano lo denota; por lo cuál, **la intervención primaria se dirige hacia zonas viales, bulevares y parques.** Sin embargo, es importante conocer la zonificación de zonas adyacentes por su carácter complementario a la propuesta.

- Zona de Bulevar y Plazas (ZBP)
- Zona Comercial (ZC)
- Zona Público Institucional (ZPI)
- Zona Industrial Marítima (ZIM)
- Zona de Parque (ZAP)
- Zona Verdes y Recreativas (ZVR)
- Zona Comercial-Residencial Mixta (ZCRM)
- Zona Residencial-Comercial Mixta (ZRCM)
- Zona Vial (ZV)

Las vías delimitadas como zona de intervención son

- Verticalmente: la calle 3, en su extensión total y la sección norte de la calle 2
- Horizontalmente: la avenida 1, desde el parque Mora y Cañas hasta la calle 2 creando de cierta manera un recorrido en t o una cruz.

En los espacios adyacentes predominan zonas comerciales (ZC), lo cuál permite dirigir el diseño urbano hacia una reactivación económica que incluya diferentes tipos de negocios. El plan regulador contempla los siguientes múltiples usos que consideran:

- Alojamiento: Hoteles, moteles, residencias mixtas.
- Gastronomía: Restaurantes, mercados locales, bazares, demás.
- Conveniencia: Supermercados,

ferreterías.
 • Recreación: Bares, discotecas, casino, parque de diversiones. (Municipalidad de Puntarenas, 2006)

Existe mayor posibilidad de usos reglamentados, pero se resaltan los ideales para la reactivación de la zona.

Es de gran importancia destacar el carácter de Zona de Bulevar y Plazas (ZBP) de la calle 3, que tiene como propósito principal, según se especifica en el plan regulador “garantizar el esparcimiento, la distracción de las condiciones mínimas que los pobladores deben de esperar en un centro urbano” (Municipalidad de Puntarenas, 2006), permitiendo locales y kioscos o estructuras livianas con altura mínima de 3.0 m ó superiores procurando priorizar la ventilación.

Complementariamente, en el capítulo 16.3 del Reglamento Nacional de protección contra incendios, se estipula que **todas las vías tienen que permitir el acceso al cuerpo de bomberos a través de una ruta de ancho libre no menor a 5 metros y altura libre mínima de 5 metros también.** (Bomberos Costa Rica, 2023)



Mapa 09 | Uso de suelo
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Uso de suelo actual

Se realizó un análisis de los usos actuales basándose en la lotificación proporcionada por la municipalidad del área de estudio y múltiples visitas de campo.

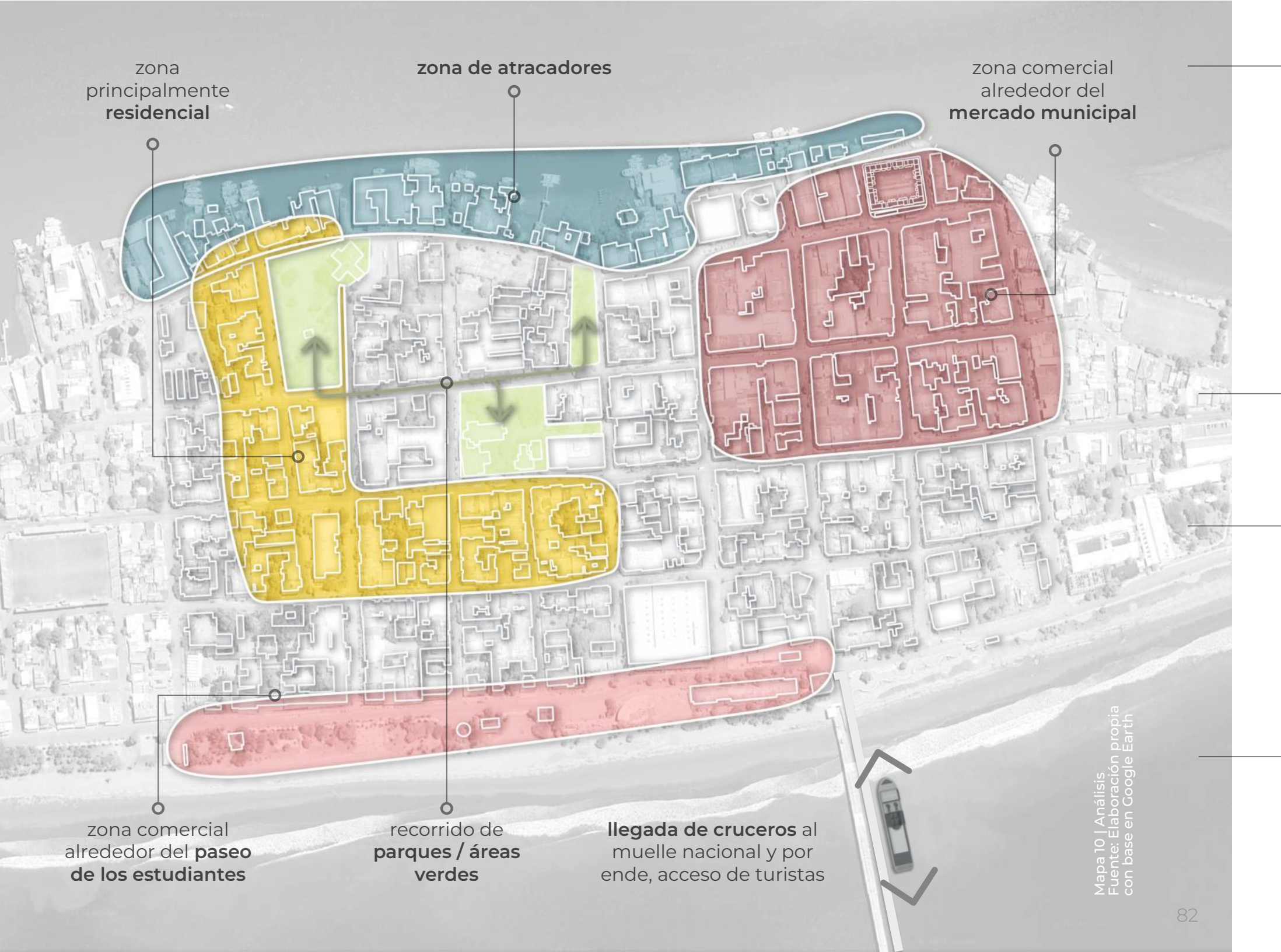
El uso principal en toda el área es comercial, en congruencia con el plan regulador. Al ser una zona costera y portuaria, el desarrollo económico gira en torno a la pesca y el turismo: venta de pescado, restaurantes, servicios básicos, entre otros.

También predominan las ventas informales, especialmente en el eje sur, en la calle más cercana al muelle y la concha acústica. Esto se evidencia a través de caramancheles, vendedores ambulantes y puestos que ofrecen una variedad de productos para consumo o souvenirs característicos de la zona. Por otro lado, la venta de bienes y

productos en locales formales se concentra principalmente en el mercado (eje norte) y sus alrededores.

Existen hostales, hoteles y diversos alojamientos en desarrollo, pero **falta infraestructura que soporte la actividad turística de la zona, especialmente en cuanto a recorridos de conexión que atraigan a los visitantes hacia los centros, y no solo a los alrededores de la costa.**

Finalmente, existen tres ejes verdes importantes: el parque Victoria y el parque central de Puntarenas, en los alrededores del templo, son dos puntos de descanso y estancia para residentes; sin embargo, el parque Mora y Cañas, a pesar de su mayor tamaño, es el que registra menor flujo peatonal.



Análisis y Consideraciones

Zona de atracaderos

En esta zona existe un **alto tránsito de embarcaciones de distintos tamaños**, por lo cual la bahía no se encuentra en las mejores condiciones. Las edificaciones que predominan son bodegones o estructuras de metal. Es importante priorizar también la pavimentación de calles debido a la necesidad de vehículos de tránsito pesado para el transporte de productos.

Zona comercial norte

El comercio en esta zona se relaciona **a la pesca y alimentos**, debido al carácter perecedero de los productos, además de ser objeto de consumo, es importante priorizar la sanitización de la zona. Aún en la actualidad se desechan residuos en el muelle norte del mercado y predominan los olores

fuerzas, principalmente a mariscos en la zona.

Zona comercial sur

Por otro lado, es interesante que ambos extremos sean los puntos más importantes de comercio, motiva el desarrollo comercial en los centros, aunque como se mencionó anteriormente, el comercio es el uso predominante de la zona en general. **En este caso el enfoque va hacia restaurantes y hospedaje, en conjunto con ventas informales locales**, como artesanías, pulseras, ropa, en resumen "souvenirs". Además, se cuenta con un mercado artesanal en la calle paralela al paseo de los estudiantes, aunque permanece con una cantidad baja de puestos en uso durante la semana.

Movilidad Urbana

transporte público

Para el entendimiento de la movilidad vehicular — en sus distintas manifestaciones — es importante resaltar la morfología urbana existente en la zona de estudio, siendo esta una retícula ortogonal, característica de los planeamientos urbanos coloniales, en conjunto con manzanas regulares.

Por ende, la planificación vial resulta bastante sencilla, evita elementos como rotondas, pasos a desnivel y demás, limitándose a la circulación por calles de una o dos vías.

El entendimiento de la planificación vial se resume en ciertas afirmaciones (mapa 11): Las calles horizontales tienden a ser de 10-12 metros, y configurarse como doble vía. Las calles verticales son de una sola vía, e intercalan sus direcciones norte y sur a lo largo de la zona, a excepción de las áreas cercanas a la red de parques.






La ruta Nacional Primaria, que conecta Puntarenas con la carretera Interamericana, atraviesa la ciudad por la calle central.



Es importante resaltar la bicicleta como medio de transporte común en la zona, a pesar de que no se cuenta con infraestructura adecuada para optimizar su movilidad.

Con respecto al transporte público, el Mercado Municipal se sitúa como un nodo de conexión interdistrital; los recorridos predominan en las calles transversales, dirigiéndose hacia el oeste y teniendo como eje de egreso la Ruta Principal Primaria.

Las conexiones interdistritales predominan en la zona norte (Mercado Municipal), mientras que las conexiones hacia otras provincias se hacen en la terminal Empresarios Unidos. Sin embargo, la municipalidad actualmente tiene la iniciativa de reubicar todas las conexiones hacia la zona sur, cercana a la terminal existente. (Quesada, A. comunicación personal, 10 de julio, 2024, ver Apéndice B).

Finalmente, es importante destacar que hacia el interior de la ciudad solo existe un recorrido que conecta la zona central con el ferry y, reiterar, la relevancia de priorizar al peatón sobre el vehículo, haciendo espacios de tránsito dirigidos hacia el usuario y sus necesidades.

- ruta nacional primaria 
- dirección de calle 
- calles de una vía 
- calles doble vía 
- parques 

- compilación de recorridos de buses 
- nodos de conexión 



Mapa 11 | Dirección de vías
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth



Mapa 12 | Rutas Transporte Público
Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

o Mercado Municipal

o Terminal Empresarios Unidos

Cobertura Vegetal

La escala seleccionada delimita el recorrido urbano propuesto, principalmente el eje central que incluye: el **área verde de la iglesia, el parque Victoria y el bulevar gastronómico de Puntarenas**. La presencia de tres parques o áreas verdes de gran tamaño en un radio de 150 m define una **cobertura vegetal alta para espacios urbanos**; además, se complementan con paseos arbolados en dos ejes: el bulevar gastronómico y en segmentos de la avenida paralela al paseo de los turistas.

Tanto, los parques como los recorridos arbolados son espacios planeados, sin embargo en el eje urbano existe un tercer componente de gran importancia, **la calle**. Actualmente, el eje vegetal en calles secundarias no tiene mayor planificación y, al ser un espacio de intersección entre lo público y privado, es importante dotarlo de espacios que incorporen vegetación, entre muchas cosas, por su capacidad de “crear nuevas invitaciones para usar el espacio público”(MINVU, 2017).

El principal desafío de la zona es el aumento de las temperaturas, lo que resulta en islas de calor, esta problemática puede ser mitigada mediante una distribución planificada de vegetación.



Almendra de playa
Terminalia catappa



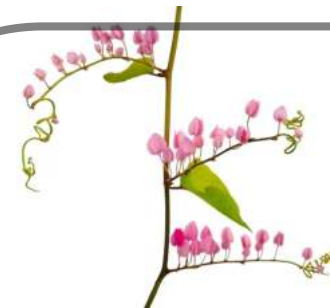
Higuerón
Ficus SP



Cedro Amargo
Cedrela Odorata L.



Caña Fistula
Cassia fistula



San Miguelito
Antigonon leptopus



Bugambilia
Bugambilia Mamey



Bigotillo
Caesalpinia pulcherrima



Peregrina
Jatropha integerrima



Filodendro hoja de corazón
philodendron hederaceum



Lengua de suegra
Sansevieria trifasciata



Cucaracha
Tradescantia zebrina



Palma de abanico
Licuala grandis

Paleta Existente

Para esta investigación se referencian dos bases de datos virtuales:

- **BIODATA CR** que es “un sistema de información orientado a sistematizar, documentar y publicar información sobre la biodiversidad de Costa Rica” (BIODATA, s.f.), la plataforma es desarrollada con apoyo del Ministerio de Ambiente y Energía (MINAE).
- **Naturalista CR** es una plataforma que impulsa la base de datos BIODATA CR, pero además permite la creación de foros y participación ciudadana en la identificación de especies y divulgación de datos, fortaleciendo de esta manera la investigación científica. (Naturalista CR, s.f.),

Se recopila una amplia lista de especies, sin embargo, para esta investigación solo se mencionan algunas encontradas en el área de estudio. Una especie que destaca por su presencia predominante es el **Almendra de playa**. Esta tiene ciertos beneficios a escala urbana, principalmente portener un tronco que empieza sus ramificaciones desde muy abajo, resulta en una copa bastante amplia, que permite confort y sombra; por otro lado, sus hojas de gran tamaño han sido utilizadas tradicionalmente como platos para servir diferentes comidas. (Mundo Forestal, s.f.)

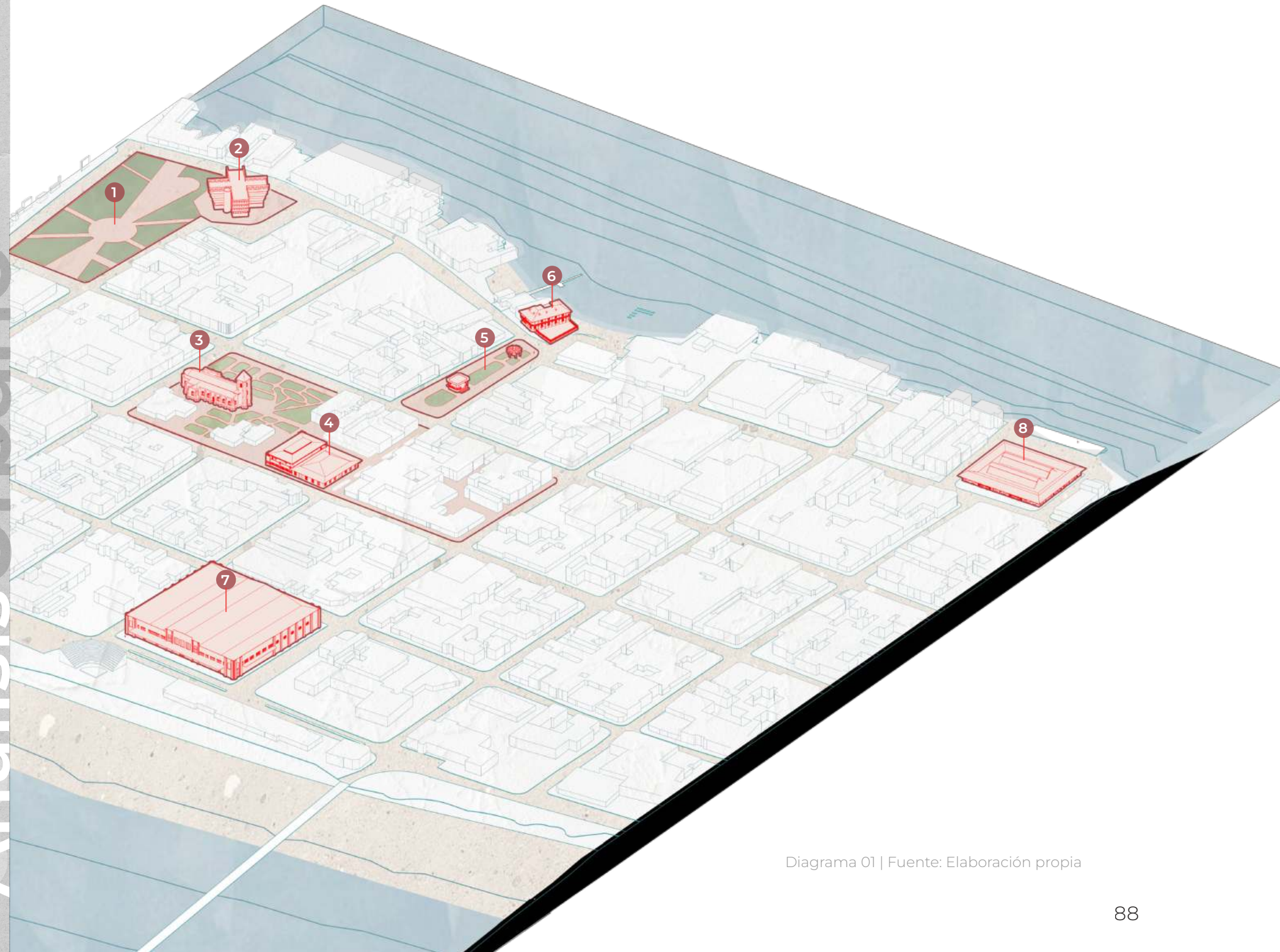


Diagrama 01 | Fuente: Elaboración propia

Escala Urbana

Puntarenas como ciudad se caracteriza por tener una **escala urbana pequeña, ser compacta y fácilmente caminable**. A partir de un análisis de campo, se logra definir la horizontalidad como característica del entorno urbano, predominando edificaciones de uno o dos niveles; a excepción de algunos edificios que rompen la horizontalidad, sin exceder los cinco pisos de altura.

En el diagrama 01 se destacan ocho inmuebles con valor histórico en la zona de estudio, que representan el patrimonio arquitectónico tangible de la zona de estudio, a continuación se enlistan por orden de altura y cantidad de niveles, es importante recalcar que para los parques a pesar de estar a nivel de suelo, se toman en cuenta las construcciones internas que agregan altura al conjunto.

Otro punto importante con respecto a las alturas, es que parte de las características de las viviendas en el puerto, como pasa con la arquitectura caribeña, tienden a tener techos con pendientes muy inclinadas que sirven como cámaras de aire aislantes del calor, en los casos estudiados estas oscilan entre los tres y cuatro metros de altura. (Morales, P. & Mora, Y., 2021)

(Todas las alturas son estimaciones a partir de planos del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural, el Archivo Nacional y mediciones manuales)

01 Nivel

05. Parque Victoria

Altura: 5.65 metros

08. Mercado Municipal

Altura: 8.65 metros

En este caso se resalta la presencia de una doble estructura de techo.

03. Templo Sagrado Corazón de Jesús

Altura: 22.65 metros

A pesar de tener solo un nivel transitable, es de las construcciones más altas de Puntarenas.

02 Niveles

01. Parque Mora y Cañas

Altura: 12 metros

En el eje central del parque se encuentra la torre del acueducto. (Estimación de la altura por falta de información.)

04. Casa de la Cultura

Altura: 10 metros

Esta edificación abarca la sala principal abierta al público que posee un solo nivel, y la antigua cárcel de Puntarenas, que posee dos niveles y una nueva estructura metálica de techo.

06. Casa Fait

Altura: 10.8 metros

03 Niveles

07. UTN (Antigua Aduana)

Altura: 12 metros

Originalmente contaba con 2 niveles, pero posterior a remodelaciones internas se adjuntó un tercer nivel sin agregar altura al edificio.

05 Niveles

02. Antigua Municipalidad de Puntarenas

Altura: 16 metros

(Estimación de la altura por falta de información.)

Mercado Municipal

No existe un registro del primer mercado de Puntarenas, pero si un conocimiento colectivo de que el comercio como actividad inició hacia el lado del estero — donde aún prevalece —, el espacio fue morfando a puestos de venta y se le otorgó a la vía que se extiende a lo largo del estero la “Calle del Comercio”.

Fue hasta 1907, cuando se sacó a licitación la construcción del edificio del Mercado Municipal como hoy lo conocemos, inicialmente operaban 86 tramos, actualmente se han reducido a aproximadamente 76. **El mercado en sí es el sustento de muchas familias, además de ser un punto de reunión o una referencia física como hito urbano con innegable valor simbólico.** (Zamora, C., 2009)

El inmueble como tal fue declarado patrimonio en 2011, “por lo que está prohibida su demolición o remodelación parcial o total sin la autorización previa del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural” (Diario Extra, 2023), esto entra a colación debido a la clausura temporal por incumplir los estándares del Ministerio de Salud. En casos como estos, la declaratoria puede percibirse como un obstáculo para la necesidad de acción inmediata. Pero también, por su importancia para la economía y el abastecimiento poblacional obliga a las autoridades a agilizar procesos de maneras que se respete el inmueble.

Figura 39 | Plataforma Mercado Municipal [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024



Figura 40 | Embarcaciones [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024



Perfiles Urbanos

La perspectiva inferior muestra el costado norte del mercado con una visual desarrollada desde el oeste y, tiene como objetivo resaltar la predominancia de carros en los alrededores del mercado —como una realidad problemática— principalmente por la falta de organización vial.

A partir de conversaciones con vecinos de la comunidad durante visitas al sitio se concluye que, **aunque se habilitaran parqueos cercanos, al ser un mercado la gente se inclina hacia la cercanía, reducir sus recorridos y movilización posterior a la obtención de productos**, lo que resulta en la creación de esta imagen

urbana desordenada y desvinculada a los espacios adyacentes.

En el caso del mercado, **la plataforma norte o recibidor se utiliza como punto de reunión para la pesca artesanal de baja escala**, no necesariamente comercial, sino para consumo propio o como actividad de recreación; una problemática resaltada por los usuarios es la necesidad de infraestructuras que mitiguen el soleamiento en este espacio (imagen x).

También prevalece un panorama lleno de embarcaciones de baja escala amontonadas en las costas del

estero, principalmente por la falta de atracaderos o infraestructura destinada a su recibimiento. (imagen y).

Al final, **el mercado es un lugar que históricamente ha sido reconocido por la apropiación de los residentes y es visitado diariamente, no solo como medio de abastecimiento si no también como punto de reunión**; por lo cuál, las soluciones deben guiarse en base al contexto y su importancia en la cotidianidad de la ciudad.

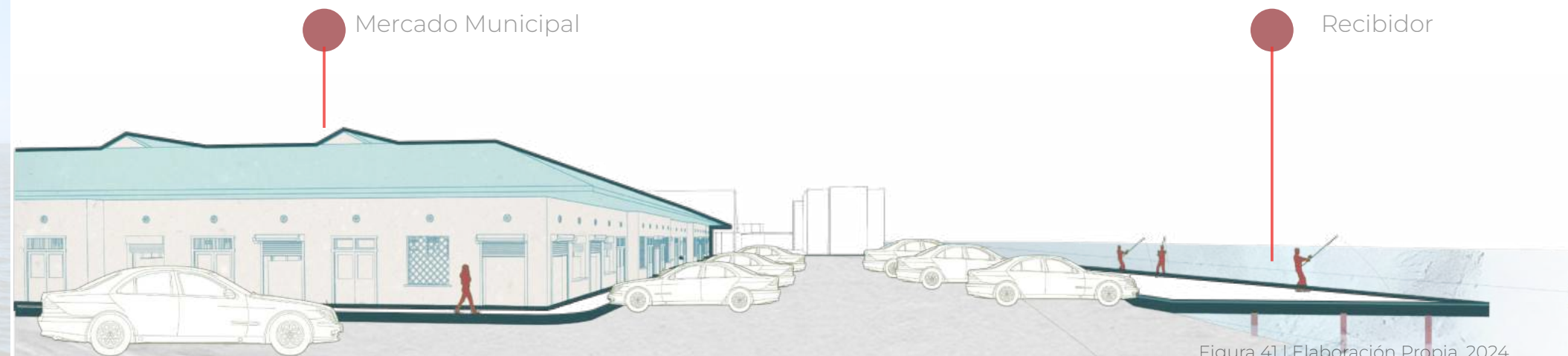


Figura 41 | Elaboración Propia, 2024

Casa de la Cultura y Templo Sagrado Corazón de Jesús

Antes de ser la “Casa de la Cultura”, esta edificación tuvo diferentes usos, inicialmente como cuartel militar y luego se agregó un espacio de cárcel. Pero, desde los 70s fue adquirida por el Ministerio de Cultura, Juventud y Deporte, finalmente declarada patrimonio en 1989.

Durante este período ya existía una iglesia o espacio de oración de menor escala, pero fue hasta 1902-1905 que se implementó el proyecto de construcción de un templo como tal, que fue en esencia un trabajo no solo arquitectónico pero también hasta cierto punto—

escultórico. El inmueble se declara patrimonio en el 2002. (Zamora, C., 2009)

Un caso particular, pero no ajeno a la historia de Puntarenas, es la cercanía de estos inmuebles; de cierta manera **seguir el recorrido del patrimonio arquitectónico nos cuenta la historia de una ciudad portuaria en desarrollo y sus necesidades sociopolíticas y culturales.** Ambos inmuebles se conectan a través del Parque Central, que permite una fluidez y conexión directa entre espacios. **En el 2020, se activo el “Bulevar Gastronómico”,** para reactivar post pandemia la vida en la ciudad, priorizando

también la movilidad peatonal. Sin embargo, lo que fue inicialmente un proyecto fuerte para la ciudad, se encuentra actualmente en desuso, con muy pocos locales aún activos. **El parque Central sin embargo, sigue siendo un punto de reunión para personas mayores o como espacio de recreación para estudiantes durante la semana.**

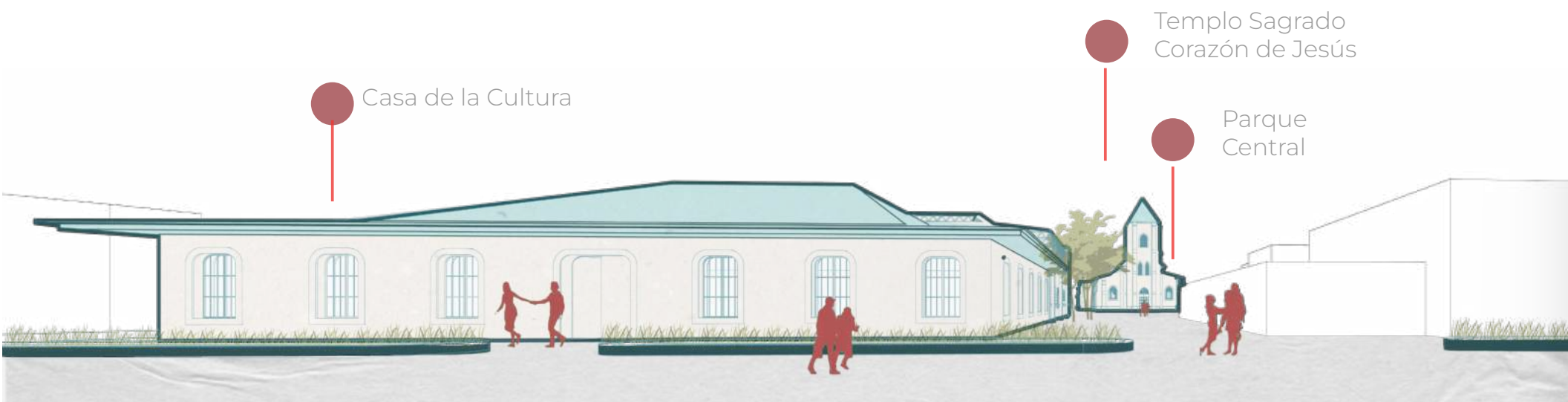


Figura 42 | Elaboración Propia, 2024

Casa Fait y Parque Victoria

Pasando el Bulevar Gastronómico, hacia el norte se encuentra el Parque Victoria, que aunque no está declarado patrimonio, posee gran valor histórico, siendo un homenaje al ejército costarricense y el lugar donde posterior a la Campaña Nacional de 1856-1857 se celebró el triunfo de las tropas. (Zamora, C., 2009)

Con respecto al mobiliario presente en el parque, existe un kiosco y una estructura circular, ambas de concreto, en conjunto con bancas alrededor del área verde. **En general la actividad principal del espacio es el descanso, un punto de encuentro**

bastante concurrido pero sin mayor actividad recreativa; un área verde central y amplios caminos esfaltados alrededor.

Parte de su atractivo puede ser su cercanía con Casa Fait, la cuál destaca en el entorno urbano por su estilo victoriano modificado para adaptarse a zonas costeras. Desde sus inicios y como el nombre lo indica, ha sido de uso residencial, fue construida y diseñada por Alberto Fait Rocchi

Desde su construcción fue la mejor casa; símbolo del aporte cultural y técnico extranjero

que experimentó Puntarenas como resultado de la llegada del ferrocarril. (MCJ, 2021)

Se ve un contraste entre espacios: Casa Fait como propiedad privada y acceso restringido, pero un hito urbano de apreciación; y el Parque Victoria, un espacio público de libre acceso. Este contraste también se hace para destacar la condición física de los inmuebles, **la propiedad privada tiende a mantenerse en mejor estado y obtener mayor inversión para su conservación.**



Figura 43 | Elaboración Propia, 2024

Antigua Municipalidad y Parque Mora y Cañas

El Parque Mora y Cañas surge como homenaje a dos personajes históricos Juan Rafael Mora Porras y José María Cañas, ambos fusilados en el sitio en 1860. Fue inaugurado en 1918 y hasta el momento sigue siendo el parque más grande de la ciudad. También posee dos inmuebles de gran importancia: un tanque de agua de aproximadamente 20 m de altura (actualmente en desuso) que solía abastecer la comunidad El Carmen; además la antigua municipalidad en el costado noreste. (Zamora, C., 2009)

La Antigua Municipalidad o Palacio Municipal es una construcción moderna,

data de los años 70s, con elementos prefabricados y diseñada por el arquitecto Jorge Bertheau, profesional con gran prestigio. (Zamora, C., 2009)

Posterior al terremoto de Nicoya en 2012, el edificio fue declarado inhabitable a causa de debilitamiento estructural; hasta el día de hoy se encuentra en desuso y sus fachadas están en deterioro progresivo por la falta de mantenimiento. Es decir, **es un inmueble imponente, pero un espacio muerto.**

Regresando al Parque Mora y Cañas, en 2020 se hizo una inversión de mejora,

pero debido a la falta de vida urbana en sus alrededores, es el parque menos transcurrido dentro del área de estudio. El uso o flujo peatonal se centra en el área norte debido a que posee mejor sombramiento.

Finalmente, se recalca un punto previamente mencionado; en Puntarenas existen parques e infraestructura verde, pero no actividades de recreación que lo complementen.

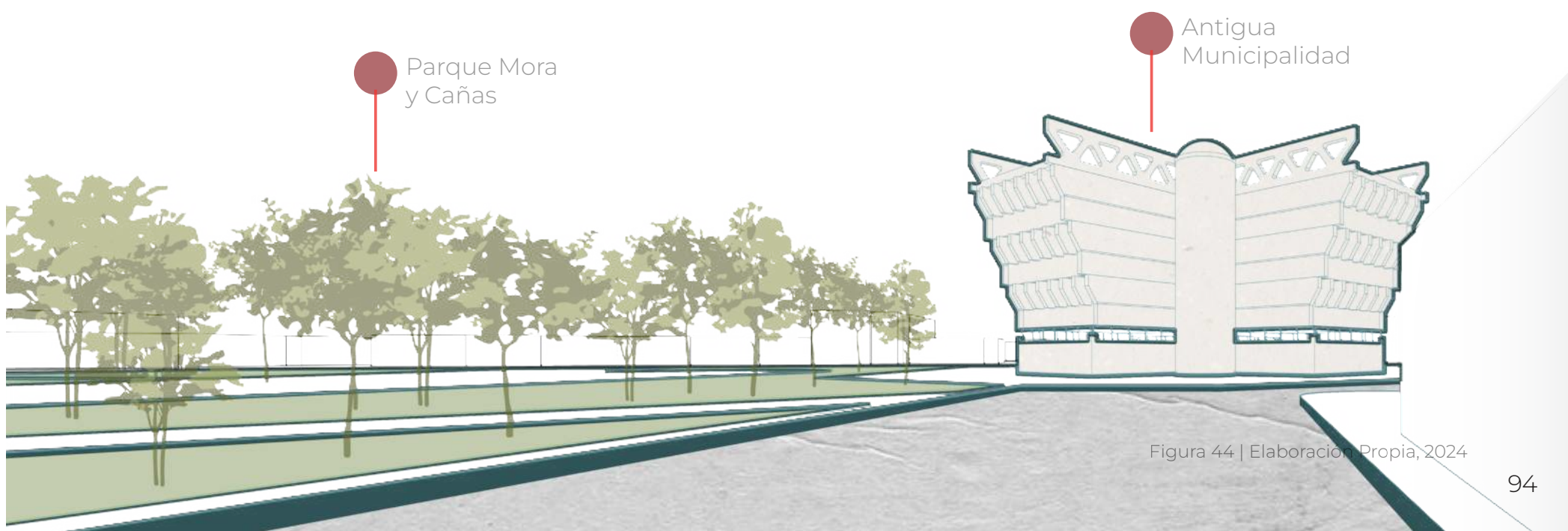


Figura 44 | Elaboración Propia, 2024

UTN (Antigua Aduana)

La Antigua Aduana, actualmente Universidad Técnica Nacional (UTN), delimita el inicio del recorrido planteado en la investigación. El edificio, o su entrada, se emplazan paralelos al desarrollo de la vida comercial y turística de Puntarenas, siendo el punto del recorrido más cercano a la zona turística sur, o punto de encuentro con el rótulo de Puntarenas (un “parador fotográfico”); pero, desde la perspectiva en la que nos emplazamos, topamos con un punto ciego de la ciudad, una “espalda de un edificio”.

El emplazamiento estratégico de este

inmueble responde a la necesidad de regular la entrada y salida de mercancías, es decir, se debía ubicar cercano al muelle nacional. Por su carácter como bodega, posee una geometría rectangular simple con detalles ornamentales característicos del Art Decó. (Zamora, C., 2009)

Su altura es imponente, lo cuál crea esta “espalda” y genera sombra sobre la totalidad de la calle oeste (donde nos ubicamos). Además de tener un bloqueo visual hacia la costa por la esbeltez de “La Concha Acústica”. Actualmente esta zona es de bajo tránsito tanto para peatones como para vehículos.



Figura 45 | Elaboración Propia, 2024



Estado Actual problemáticas

Con base en la zona delimitada, y como se ha mencionado anteriormente, hay una diferencia marcada entre el comercio que se da al norte y sur de la península.

Por su carácter turístico-gastronómico, la zona sur ha recibido mayor inversión y se evidencia en infraestructura nueva y mejorada; mientras que, la zona norte, predominantemente industrial con comercios dirigidos a la venta de insumos, se encuentra en un estado de constante deterioro e intervención mínima.

El mapa 13, se evidencia a través de un registro fotográfico y espacial las siguientes problemáticas, que a pesar de no ser exclusivas de la zona norte, es donde existe mayor incidencia.

A. Edificios en desuso o en ruinas.
Estos inmuebles a causa del desuso tienden a tener fachadas en mal estado, sin embargo, dos casos que es importante mencionar, por su carácter arquitectónico-histórico, son la Antigua Municipalidad, declarada inhabitable y por ende, en desuso; y la Casa Echandi, que en su estado actual ya puede considerarse una ruina.

B. Fachadas e infraestructura en mal estado.
La fotografía que se muestra en esta categoría corresponde al Mercado Municipal, que a pesar de estar declarado patrimonio no se conserva en su mejor estado, con fachadas sin armonía estética, cielos desprendidos, además de estructuras metálicas oxidadas.

C. Aceras en mal estado o inexistentes
Las aceras con mayor degradado se encuentran alrededor de la zona marítima industrial, donde circula el transporte de carga para la distribución de productos, esta problemática va de la mano con huecos, baches y deformación en la carpeta asfáltica.

D. Desechos sólidos en la vía
Tanto en el parque Victoria, frente a Casa Faith, como en la plataforma norte del Mercado Municipal se encuentran bolsas de basura o desechos esparcidos que dañan la percepción urbana del espacio.

- Otras problemáticas son:
- Sitios con mal olor
 - Señalización horizontal y vertical insuficiente
 - Vegetación en aceras no planificada.

Mapa 13 | Zona norte área delimitada. Fuente: Mapa y fotografías de elaboración Propia, 2024

Con la intención de mantener la información actualizada, se referencia la Biblioteca Digital del CP (Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural), en el apartado de *Bienes declarados patrimonio o de interés cultural(s.f.)*; esta información se complementa a través del libro *Circuito de Turismo Cultural: Ciudad de Puntarenas*, escrito por Carlos Zamora Hernández, en colaboración con el CP y el Ministerio de Cultura y Juventud(2009).

Ambos insumos son de gran importancia, sin embargo, en el caso de la Biblioteca Digital, no se especifica fecha de últimas actualizaciones en las fichas de datos para inmuebles; en el caso del libro, posee aproximadamente 15 años de existencia, por lo cuál algunos datos están desactualizados.

Por esta razón, se acude a un tercer recurso, siendo un registro de edificaciones en sitio, para verificar el estado de los inmuebles. Por la misma razón, todas las fotografías son de elaboración propia, 30 de enero, 2024.



Mercado Municipal

Declaración Patrimonio 01/06/2011
Uso Original Comercio
Uso Actual Comercio
Época Constructiva 1951 - 2000
Estilo -

Materialidad Bahareque Francés
Estructuras de madera y caña

Condición Transformación de fachadas
Estado de conservación Deteriorado



Parque Mora y Cañas

Declaración Patrimonio 04/04/1975
Uso Original Espacio Público
Uso Actual Espacio Público

Época Constructiva 1901 - 1950
Estilo Art Decó

Materialidad Concreto Armado

Condición Remodelación
Estado de conservación Bueno



Templo Católico Sagrado Corazón de Jesús

Declaración Patrimonio 17/05/2002
Uso Original Religioso
Uso Actual Religioso

Época Constructiva 1901 - 1950
Estilo Románico Francés Tardío

Materialidad Piedra Canteada

Condición Poco transformada
Estado de conservación Bueno



Casa Fait

Declaración Patrimonio 05/03/2003
Uso Original Vivienda
Uso Actual Vivienda

Época Constructiva 1901 - 1950
Estilo Art Nouveau

Materialidad Concreto Armado

Condición Remodelación
Estado de conservación Bueno



Antiguo Cuartel

Declaración Patrimonio 16/05/1989
Uso Original Cuartel - Cárcel
Uso Actual Comunal - Institucional

Época Constructiva 1801 - 1900
Estilo Neocolonial

Materialidad -

Condición Transformada
Estado de conservación Bueno



Antigua Aduana

Declaración Patrimonio 25/09/2014
Uso Original Bodega
Uso Actual Educativo

Época Constructiva 1901 - 1950
Estilo Art Decó

Materialidad Concreto Armado
Estructura de Acero

Condición Poco transformada
Estado de conservación Bueno

recorrido NORTE SUR

Diagrama 02 | Diagrama de uso de suelo recorrido norte a sur
Fuente: Elaboración propia



- cultural
- iglesia
- medicina
- educativo
- institucional
- patrimonio
- vivienda
- parque
- desuso
- parqueo
- alquiler / venta
- hotel
- comercio
- conveniencia
- restaurante

recorrido NORTE SUR

Ubicación y Extensión:

El eje seleccionado corresponde a la Calle 3 - Francisco de Paula, con una extensión de aproximadamente 500 metros; conectando ambos bordes de la península: el estero y la costa de Puntarenas. A lo largo del recorrido se localizan cuatro inmuebles con declaración patrimonial, dotándolo de un carácter cultural-histórico.

Escala:

La imagen urbana se caracteriza por una escala baja, con un promedio de edificios con 1-2 niveles, además de calles y aceras amplias. Aunque predomina la vivienda, el uso de suelo es mixto, contando con cercanía de servicios, recreación y comercios.

Movilidad y Usos:

El flujo de usuarios vehiculares y peatonales se concentra en el sector sur, por su carácter comercial - turístico. Por lo cuál, a pesar de ser espacios con baja delincuencia, la percepción de seguridad se reduce desde los espacios intermedios hasta el sector norte por falta de iluminación y vida urbana, vigilantes naturales.

SECTOR NORTE

usos y conexiones

El sector norte se caracteriza por ser el conector físico con el estero, y contener la emblemática Casa Fait. El parque Victoria es un punto de recreación y estancia para usuarios locales.

imagen urbana

El sector en sí puede considerarse con mayor potencial de desarrollo por tener remates visuales hacia los manglares, pero también presenta la mayor cantidad de problemas alrededor de la infraestructura urbana: inmuebles históricos abandonados, aceras en mal estado

cobertura vegetal

o inexistentes y contaminación física. En general en esta sección del recorrido hay buena cobertura vegetal, principalmente por la existencia del parque Victoria, a nivel de acera es más limitada.

ESPACIOS INTERMEDIOS

usos y conexiones

Corresponden a dos cuadras, una de ellas siendo el bulevar gastronómico de Puntarenas. La mayor fortaleza de este sector es su carácter como conector urbano, con una cuadra que puede recorrerse peatonalmente en toda su extensión. La siguiente cuadra se encuentra en un proceso de cambio, pero actualmente su

principal uso es residencial. En general se percibe como una zona segura.

imagen urbana

Actualmente, existen múltiples locales en desuso o en venta. Durante el 2020 fue una zona de vida urbana pero actualmente se percibe una zona de paso, centrando los flujos en

cobertura vegetal

el parque central y predominando como usuario las personas locales: adultos mayores y estudiantes. Dentro del bulevar existe vegetación intermedia de escala baja. Sin embargo, en las aceras existen muy pocos árboles, ubicados sin un orden o planeamiento.

SECTOR SUR

usos y conexiones

El sector sur como conjunto, se caracteriza por ser un eje turístico bastante fuerte al conectar directamente con la costa. Sin embargo, alrededor de la calle delimitada los usos son principalmente institucionales.

imagen urbana

El desarrollo de actividades se centra alrededor del paseo de los turistas, no hacía las calles internas; además, la calle que limita con la Antigua Aduana — edificio patrimonial— por la escala monumental del inmueble crea una espalda o espacio muerto, que se traduce en poco flujo peatonal, en conjunto con la falta de actividad

por lotes predominantemente baldíos.

cobertura vegetal

La vegetación en este caso se extiende hacia el sur de la UTN, sin embargo en las aceras predomina el pasto, o árboles de baja escala. Los predios baldíos temporalmente tienen vegetación descuidada.

Diagrama 03 | Diagrama de uso de suelo recorrido oeste - este
Fuente: Elaboración propia

recorrido OESTE - ESTE



recorrido OESTE ESTE

Ubicación y Extensión:

En este caso, la extensión horizontal del recorrido es de 350 metros sobre la avenida 1 (hacia el oeste) y 350 metros sobre la avenida 3 (oeste), conectando con el mercado. Los inmuebles patrimoniales marcan el inicio y el final del recorrido, el parque Mora y Cañas al oeste y el Mercado Municipal en el este.

Escala:

Para esta sección, y como es característico de la escala urbana, los edificios no exceden los 5 pisos, pero en este tramo particular predominan de 1 a 2 niveles de altura.

Movilidad y Usos:

El uso de suelo se encuentra dividido en dos sectores, en el oeste, alrededor de los parques con usos predominantemente residenciales, complementado con hoteles o apartamentos. A partir del eje central (Calle 3), empieza una transición a usos y servicios comerciales: restaurantes, supermercados, farmacias y tiendas de diferentes tipos, además de ser la zona de movimiento de buses hacia otros distritos y provincias. Finalmente, debido a su carácter comercial y como nodo de transporte, la zona este tiene mayor flujo peatonal y vehicular, sin embargo, se percibe mayor inseguridad en la zona, en conjunto con malos olores derivados de la venta de pescado.

RECORRIDO DE PARQUES

usos y conexiones

La zona comprende los tres parques del sector delimitado, el Parque Central donde se ubica el templo — inmueble patrimonial —, el Parque Victoria y el Parque Mora y Cañas — declarado patrimonio —. Los tres se conectan a través de la avenida 1 y se considera una zona de bajo tránsito pero bastante segura.

imagen urbana

Los dos primeros parques mencionados tienen alto flujo peatonal, ya sea de personas mayores, estudiantes, o solo residentes de la zona. A los alrededores predominan usos residenciales, principalmente alrededor del parque Mora y Cañas donde hay menor flujo peatonal y vehicular, a pesar de ser el parque de mayor tamaño. Los parques se encuentran en buen estado, sin

embargo la Antigua Municipalidad, situada en el extremo noreste del parque se encuentra en abandono, además de que se nota un descuido físico en las fachadas.

cobertura vegetal

Debido a la presencia de 3 parques, todos debidamente arborizados, la huella vegetal en la zona es bastante alta.

CONEXIÓN MERCADO

usos y conexiones

A través de este recorrido se conecta la zona norte del Parque Victoria y el Mercado por medio de la avenida 3. La zona es predominantemente comercial por su cercanía al mercado; la tipología comercial es mixta: restaurantes, mercados, farmacia, servicios, venta de ropa y demás. Pero, principalmente relacionados con la pesca. También se emplazan las instalaciones del Banco Nacional y el Banco de Costa Rica.

imagen urbana

El principal problema de la zona son los malos olores, que da una percepción de contaminación en la zona, además de la existencia de comercios desordenados, que se extienden a la calle y se apropian totalmente de las aceras, las fachadas de múltiples inmuebles se encuentran en mal estado o descuidadas. Hacia la zona del mercado aumenta el flujo vehicular y peatonal, por la gran cantidad de

comercios y ser el nodo de transporte hacia otras provincias y distritos; sin embargo, por todas las condiciones previamente mencionadas, se percibe inseguridad.

cobertura vegetal

En este sector particular de la ciudad, la cobertura vegetal es mínima, casi inexistente y repercute en la sensación de calor y comfort al caminar en la zona.

plan de acción LINEAMIENTOS

contenidos del capítulo

- 01 Casos de estudio
- 02 Lineamientos urbanos
- 03 Pautas formales
- 04 Plan maestro
- 05 Programa urbano
- 06 Paleta Vegetal

Antalya Konyaalti Coastline Urban Rehabilitation

OZER / URGER
Architects

Año 2018
Ubicación Antalya, Turquía
Área 8000 m2

DESCRIPCIÓN

Este proyecto surge de un concurso a nivel nacional para la rehabilitación de la costa de Konyaalti en Antalya, que cubre aproximadamente 100 hectáreas.

El proyecto buscó reducir la división que la autopista genera entre la costa y el desarrollo urbano. Para ello, se crearon zonas focales temáticas entre el puerto y el museo, incorporando actividades recreativas, culturales y deportivas para los residentes,

además de revalorizar al peatón en la zona a través de flujos vehiculares más amigables.

Se incluye mobiliario urbano, elementos de sombra, puntos de actividad, paisajismo a través de elementos de agua y vegetación, que complementan espacios de recreación y descanso dentro de las superficies de paisaje duro, semiduro y blando. (Archdaily, 2018)

CONSIDERACIONES

-  priorización del peatón
-  uso del agua como elemento de diseño
-  plataforma de observación
-  reducción de carriles, ensanchamiento de aceras
-  corredores verdes
-  accesibilidad

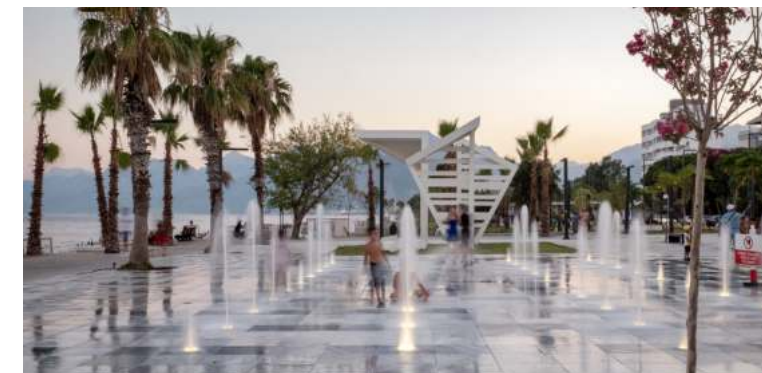
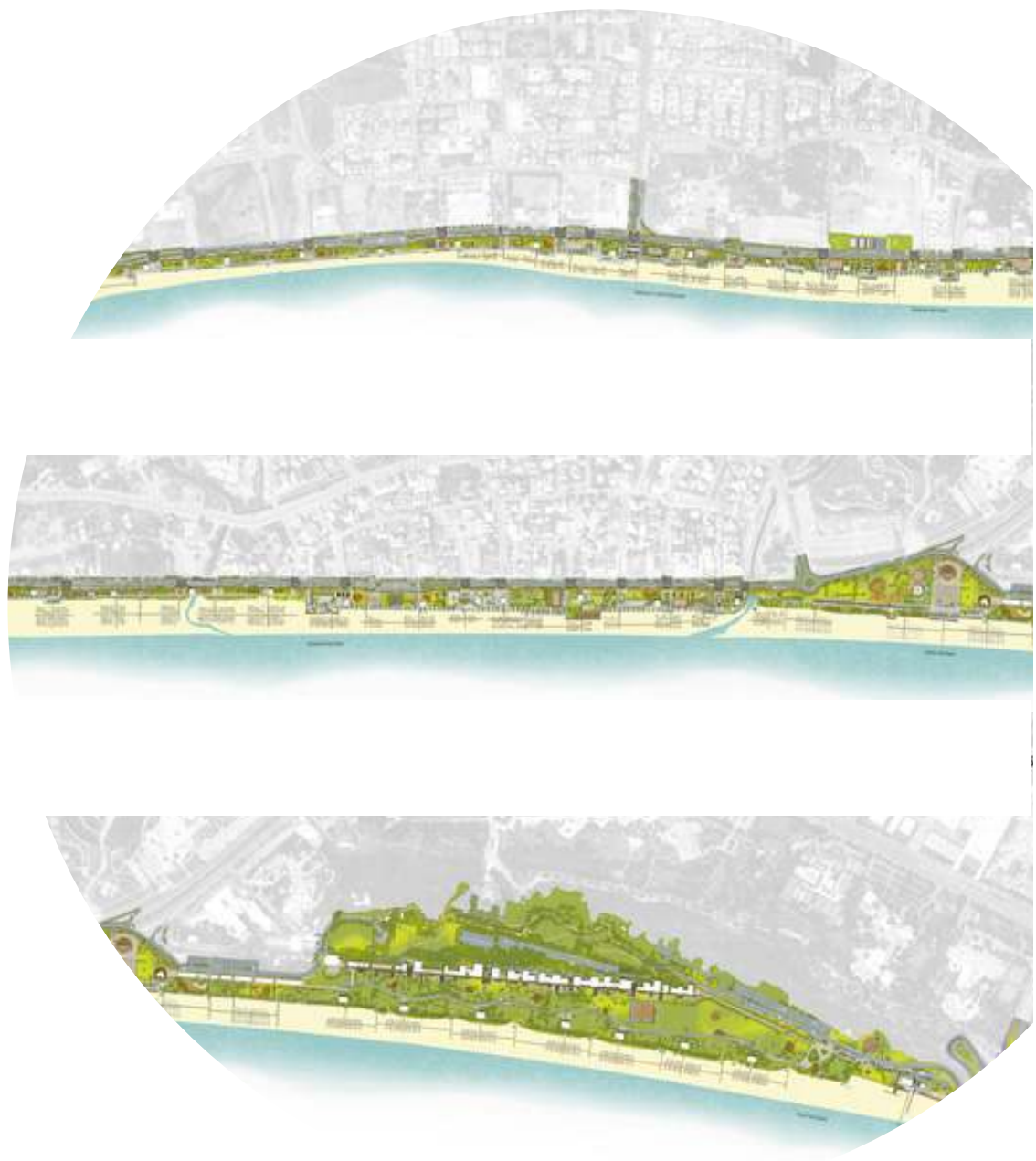


Figura 46 | ArchDaily, 2018; Yercekim Architectural Photography

Casa Do Quarteirão

Orizzontale

Año 2016
Ubicación Ponta Delgada,
Islas Azores, Portugal



DESCRIPCIÓN

La propuesta desarrolla una instalación permanente de madera para el festival Walk & Talk 2016, con la intención de recuperar el espacio físico de una calle y generar espacio público de uso colaborativo.

“Orizzontale se refiere al concepto del proyecto como Viviero, un invernadero colectivo para la comunidad, inspirado en la intimidad de la arquitectura residencial tradicional azoriana.” (Archdaily, 2016)

El programa del proyecto se divide en tres espacios: un pabellón de reuniones, una pequeña estructura con terraza y una plaza pública entre ambos espacios

Es importante resaltar el carácter modular y transformable de la propuesta, que permite crear y reensamblar nuevas configuraciones según se necesite.

CONSIDERACIONES



participación ciudadana



modular y transformable



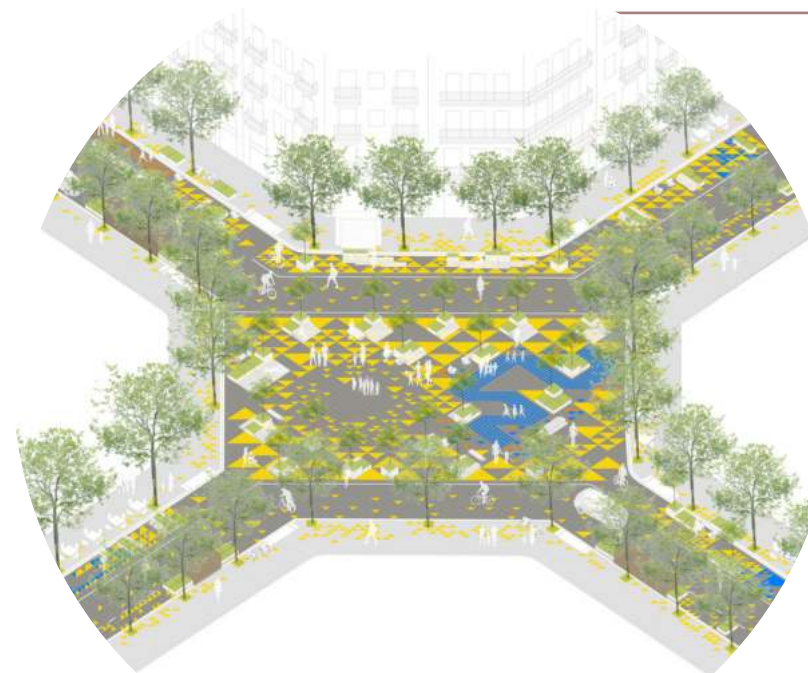
vivero colectivo

Figura 47 | Orizzontale, 2016

Plaza Superilla de Sant Antoni

Leku Studio

Año 2019
Ubicación Barcelona,
España
Área 16180 m²



DESCRIPCIÓN

La base del proyecto es una transformación urbana alrededor de la movilidad sostenible, para esto, se reducen los carriles vehiculares y se prioriza la coexistencia con bicicletas y peatones. Además, la intervención se considera poco invasiva, diseñando sobre el paisaje urbano existente.

“Se trata de diseñar un proceso de intervención que no preestablezca una imagen fija sino un paisaje adaptativo y cambiante que

posibilite variaciones, ajustes y testeo.” (Bienal de Paisaje Barcelona, s.f.)

El proyecto se despliega en tres niveles: baldosas gráficas que definen la distribución urbana, mobiliario adaptable con múltiples combinaciones y vegetación que aporta confort climático y diversidad biológica.

CONSIDERACIONES



priorización del peatón



modular y transformable



corredores verdes



intervención poco invasiva

Figura 48 | ArchDaily, 2020

Bulevar del Río

Elly Burckhardt

Año 2013
Ubicación Cali, Colombia
Área 12000 m²



DESCRIPCIÓN

El proyecto consiste en un paseo peatonal de 980 m de longitud sobre un tunel vehicular y 686 m por debajo de él. En su recorrido paralelo al río Cali, se encuentran edificaciones con valor cultural histórico para la ciudad. (Comisión Fílmica Colombia, s.f.)

Además, despliega múltiples usos a lo largo de su recorrido, diseñado como un punto de encuentro tanto familiar como cultural, en conjunto con su oferta comercial. El program de usos lo define la gente, la

apropiación ciudadana rige el desarrollo urbano del espacio público.

“El Bulevar no sólo se erige en el área histórica de la ciudad, este proyecto complementa la recuperación del espacio público seguro, funcional y protege la zona ambiental de la ribera del río Cali.” (Alcaldía de Santiago de Cali, 2022)

CONSIDERACIONES



valor histórico



priorización del peatón



accesibilidad



corredores verdes

Figura 49 | Comisión Fílmica Colombia

Bulevar de Sabana Grande

**enlacear-
arquitectura**

Año 2011 (Rehabilitación)
Ubicación Caracas,
Venezuela
Área 97000 m²



DESCRIPCIÓN

El bulevar se considera un nodo urbano histórico caraqueño, con valor patrimonial por su origen en el siglo XX; este se extiende 1.5 km atravesando tres estaciones del metro: Chacaíto, Sabana Grande y Plaza Venezuela

En 2007, se dio inicio a un proyecto de rehabilitación que contemplaba los siguientes subproyectos: pavimento, mobiliario urbano, sistema de sombras, paisajismo, movilidad, accesibilidad, arte urbano y mensajes visuales. (Sansó, B., 2019)

Las consideraciones de diseño giran en torno a promover la memoria histórica del lugar, participación ciudadana, pero principalmente otorgarle absoluto privilegio al peatón.

El pavimento es un elemento de diseño importante, por su adaptación al recorrido, respeto a la memoria histórica y capacidad de drenaje. También, la incorporación de un recorrido escultórico y muralístico, en conjunto con actividades lúdicas y culturales de libre acceso. (Archdaily, 2014)

CONSIDERACIONES



priorización del peatón



uso de tensoestructuras



valor histórico



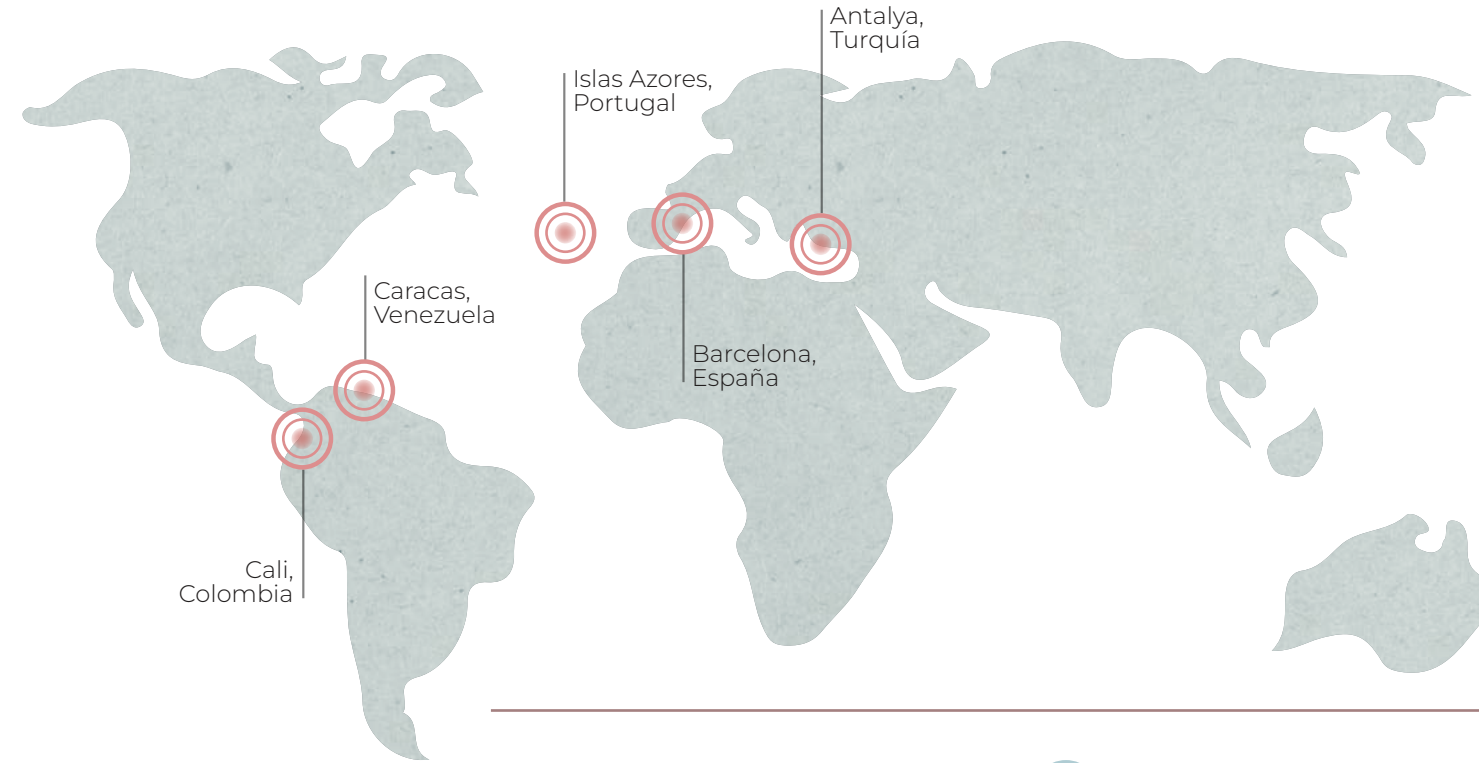
uso de vegetación nativa



instalaciones interactivas

Figura 50 | ArchDaily, 2014

Mapa 14 | Elaboración propia, 2024



Se eligen 5 casos de estudio por su carácter urbano alrededor de la priorización de la movilidad peatonal. Los casos son de carácter internacional, principalmente del continente europeo, pero también se eligen dos en un contexto más cercano: Latinoamérica.

Las pautas y consideraciones de diseño que se recopilaban a partir del análisis son las siguientes

- | | |
|--|---|
|  intervención poco invasiva |  uso del agua como elemento de diseño |
|  plataforma de observación |  reducción de carriles, ensanchamiento de aceras |
|  valor histórico |  accesibilidad |
|  priorización del peatón |  corredores verdes |
|  participación ciudadana |  uso de vegetación nativa |
|  uso de tensoestructuras |  instalaciones interactivas |
|  modular y transformable |  vivero colectivo |

ejes de ACCIÓN

A partir del análisis en sitio, se recopilan cinco fuentes bibliográficas congruentes a las necesidades y problemáticas locales: “A Practical Guide to Climate-resilient Buildings & Communities” (2021), “Espacios urbanos seguros” (2003), “Urban Street Design Guide” (2013) y “La Dimensión Humana en el Espacio Público” (2017) y “Urban Waterfront Adaptive Strategies.” (2013).

Posteriormente, se definen 9 ejes de acción de gran importancia para el diseño de espacios urbanos, cada uno con un catálogo de acciones complementarias que guiarán las propuestas planteadas en el Plan Maestro.



01 BIOFILIA

Considerar la vegetación como elemento de diseño; crear corredores biológicos implica el conocimiento y uso de especies autóctonas en la trama verde, complementariamente se crea una conexión con la fauna e infraestructura verde y azul existente, en este caso los manglares y estero de Puntarenas.

Por otro lado, una problemática es la sensación térmica de la zona que puede mitigarse a través de recursos naturales: vegetación y agua.

- Diseñar para la fauna
- Diseñar con el agua
- Corredores verdes con vegetación autóctona
- Conexión con sistemas naturales



Diagrama 04 | Elaboración propia, 2024

02 SEGURIDAD

Existe una correlación entre seguridad y actividad, por lo cual es importante mantener los espacios activos a lo largo del día; la presencia ciudadana crea vigilantes naturales que mejoran la percepción del espacio, principalmente si existe una ósmosis entre lo privado y lo público, ya sea espacial o visualmente.

Complementariamente, los espacios que se perciben como cuidados tienden a recibir un comportamiento más respetuoso por sus usuarios.

- Vigilantes naturales
- Iluminación
- Espacios vivos y activos
- Espacios cuidados
- Permeabilidad de fachadas

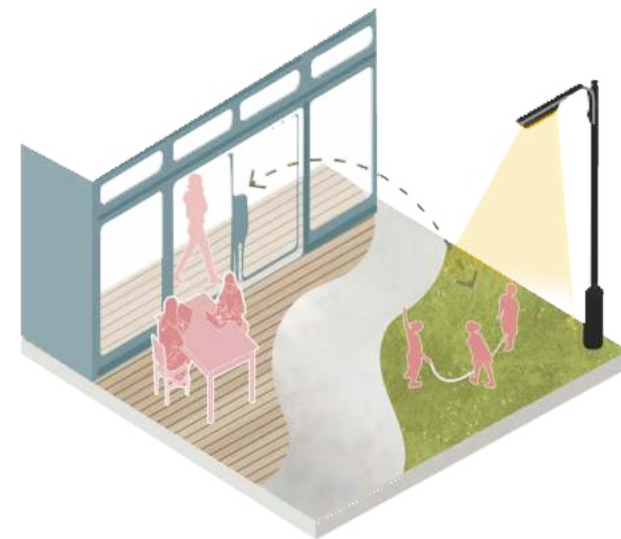


Diagrama 05 | Elaboración propia, 2024

03 GENIUS LOCI

La existencia de una asociación vecinal es esencial para mantener el espacio en el mejor estado y fomentar una **gestión adecuada según las necesidades locales**.

Dentro de la propuesta, se debe **priorizar la relación visual y espacial con elementos patrimoniales** otorgando de esta manera simbolismo al espacio; por otro lado, es importante garantizar transformaciones respetuosas hacia la historia e identidad local. El interés e inversión debe de considerar la restauración y mantenimiento de elementos arquitectónicos.

- Memoria histórica de usos
- Preservación patrimonial
- Asociación de Vecinos
- Materialidad



Diagrama 06 | Elaboración propia, 2024

04 MOVILIDAD SUSTENTABLE

Crear ciudades caminables a través del diseño de infraestructuras que prioricen al peatón, la bicicleta y el transporte público; reducir el impacto negativo de sistemas carrocentristas a través de ensanchamientos de aceras y cruces seguros que además de ser más amigables hacia el usuario, obligan a los vehículos a reducir la velocidad en zonas de tránsito peatonal.

- Cruces seguros
- Caminabilidad
- Infraestructura para el Peatón, la Bicicleta, el Transporte Público
- Mitigación de velocidad vehicular

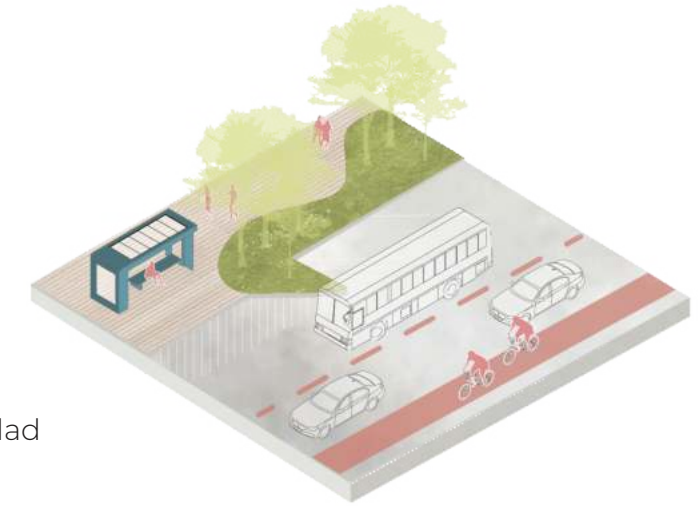


Diagrama 07 | Elaboración propia, 2024

05 EQUIDAD Y DIVERSIDAD

Espacios bisagra social se refiere a crear lugares que contrasten la segregación social por edad, género o clase social, a través de actividades dirigidas hacia todos los sectores. Sin embargo, para hacer esto posible es necesario diseñar infraestructura accesible para todos sus usuarios, garantizando equipamiento urbano como baños públicos, basureros, rampas, aceras táctiles y elementos complementarios que permitan fácil uso y movilidad a través de los espacios para todos.

- Equipamiento Urbano
- Baños Públicos
- Rampas
- Aceras táctiles
- Espacios bisagra social

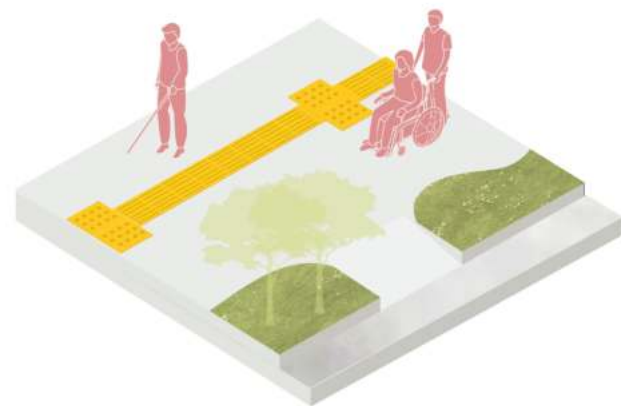


Diagrama 08 | Elaboración propia, 2024

06 RECREACIÓN Y CULTURA

El espacio público es un bien compartido, es igual de importante la calidad como la cantidad para así **garantizar el derecho al esparcimiento de todos los ciudadanos.** Además de proponer usos multidisciplinarios, es necesario **optar por vegetación y elementos físicos que estimulen visual y sensorialmente.**

Paralelamente, proponer encuentros artísticos, culturales y sociales, impulsados municipalmente en conjunto con asociaciones ciudadanas permite **crear espacios de reunión colectiva que benefician la vida urbana.**

- Derecho al esparcimiento: descanso, juego e interacción social.
- Subespacios según usos
- Estimulación de sentidos
- Espacios de contemplación
- Gestión de actividades públicas recreativas



Diagrama 09 | Elaboración propia, 2024

07 FOMENTO ECONÓMICO

El espacio público y el comercio tienen una relación simbiótica: un buen espacio público impulsa la actividad comercial, **un buen espacio público beneficia significativamente la economía en la zona circundante.**

Por otro lado, el comercio informal y la gastronomía callejera —si es gestionada correctamente— contribuyen positivamente activando los espacios públicos, adaptándose a la demanda y animando las calles; además, **contribuye a la vitalidad y seguridad del espacio público, permitiendo que la gente permanezca más tiempo y revitalice el entorno.**

- Ósmosis Urbana
- Gastronomía callejera
- Comercio Informal organizado
- Diseño de kioscos y puntos de venta
- Bordes blandos



Diagrama 10 | Elaboración propia, 2024

08 PERMANENCIA

El eje del placemaking es la **producción de espacios públicos activos y atractivos para mejorar la calidad de vida de la comunidad, a través de una metodología de diseño que incluya las vivencias y usos que los usuarios le dan al espacio.**

Complementariamente, la permanencia o uso de un espacio público gira en torno a las actividades e infraestructura disponible: **las actividades permanentes como foco de activación y los espacios de contemplación refugio de la multitud.**

- Mobiliario urbano
- Placemaking
- Focos de actividad
- Espacios con actividad permanente

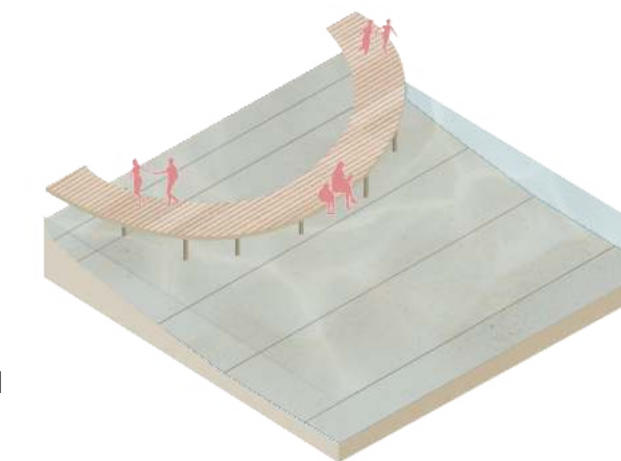


Diagrama 07 | Elaboración propia, 2024

Mitigación de olas de calor

INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

El diseño y aplicación de espacios verdes, considerando especies autóctonas permite crear **microclimas** en el espacio; adicionalmente elementos que incluyan agua pueden proporcionar **enfriamiento por evaporación**.

MATERIALIDAD

El **potencial de enfriamiento de cubiertas de tela** es de **2.5°C a 3°C**, además de crear un mínimo de 70% de sombra y ser de bajo costo. Complementariamente, es importante maximizar las alturas de techo para permitir el flujo natural de aire.

Figura 51 | Edgar Gonzalez, 2018



Reducir el riesgo de inundaciones

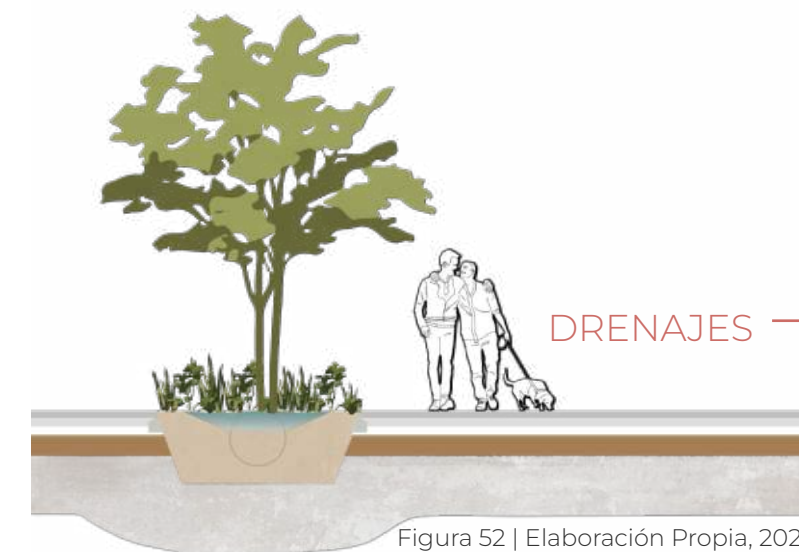
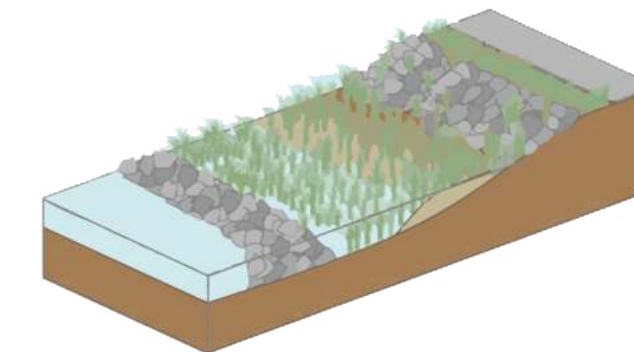


Figura 52 | Elaboración Propia, 2024

El uso de **concreto poroso en pavimentos y aceras**, permite reducir la escorrentía generada por aguas pluviales.

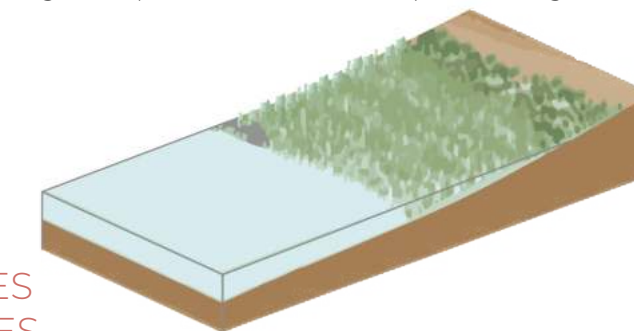
Complementariamente, hacer uso de **Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS)** los cuales se caracterizan por su estructura vegetal y capacidad de filtrar y acumular el agua de lluvia, permitiendo su posterior reutilización o su reabsorción por el suelo.

LÍNEAS COSTERAS VIVAS



Las **líneas costeras vivas** son una alternativa que permite resistir a la erosión, creando paralelamente hábitats intermareales y vegetación costera. Adicionalmente, el propósito principal de estos sistemas no es reducir las inundaciones, pero puede ser un beneficio colateral, además de reducir las consecuencias post inundación.

Figura 54 | Urban Waterfront Adaptive Strategies, 2013



HUMEDALES ARTIFICIALES

Los **humedales artificiales**, por su lado, pueden disminuir la velocidad del oleaje a través de la fricción y, si abarcan una superficie suficientemente amplia, pueden reducir la altura de las inundaciones en función de la velocidad e intensidad de la tormenta.



ARQUITECTURA EFÍMERA

La concepción de lo efímero permite el desarrollo urbano de las ciudades y el acercamiento del arte a la sociedad.

Bajo el título de arquitectura efímera se conciben **instalaciones manipulables y de fácil adaptación al espacio, diseñadas con un fin principalmente experimental,**

“...dan lugar a nuevos diálogos con la ciudad y el entorno, y son capaces de interactuar con la sociedad de una manera diferente a la que se venía dando hasta el momento con las distintas formas de expresión artística.” (Flores, C., 2018)

De cierta manera, **es un medio de reactivación y diversificación de actividades para la ciudad.**

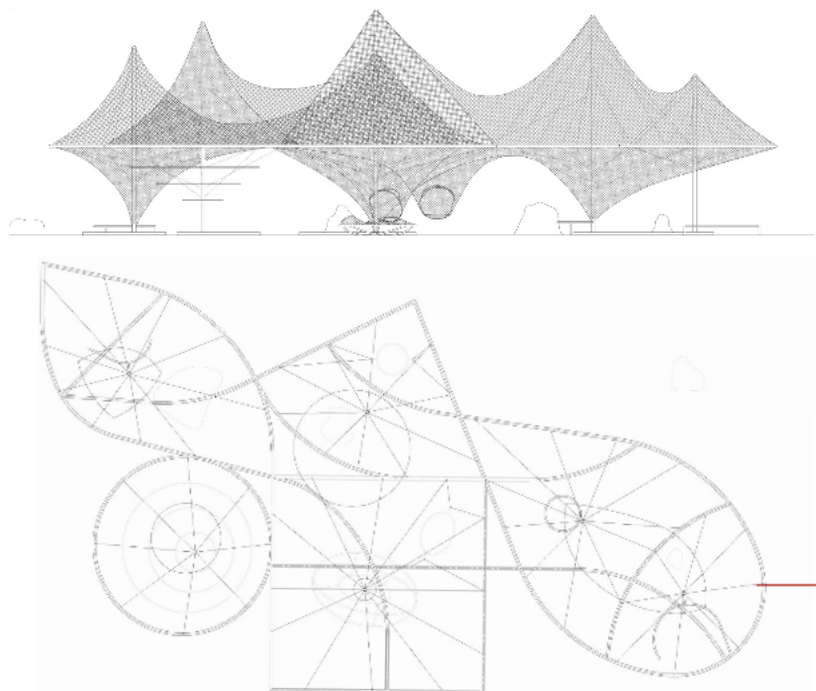


Figura 55 | Archdaily, 2020

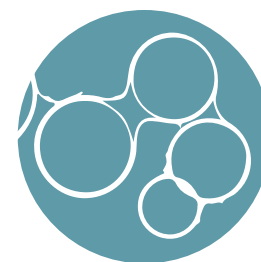
TENSOESTRUCTURAS

El término se usa para denominar estructuras que mezclan membranas tensadas y, dependiendo el tipo, un sistema que les permite mantener su forma a través de tensión y tracción. **Se caracterizan por su capacidad de cubrir grandes luces con un mínimo de material.**

De cierta manera, **la composición tanto material como formal evocan ligereza y a su vez, cumple con los criterios de una cubierta convencional:** protección del clima y agentes externos, creación de sombras e impermeabilización. (Archdaily, 2019)

+ CONSIDERACIONES

CURVAS



Para suavizar **bordes ortogonales y crear fluidez en los espacios,** se proponen composiciones curvas como parte del lenguaje arquitectónico.

CAMBIOS DE NIVEL



Una forma de dinamizar el espacio a través de cambios de nivel, ya sean sutiles o pronunciados, dos estrategias para esta pauta son: **las plataformas como recurso arquitectónico y los montículos verdes como recurso natural.**

GENERAR SOMBRA



Puntarenas como ciudad se caracteriza por su sensación térmica bochornosa, sin embargo al estar rodeada de agua recibe brisa de todos los extremos, la cuál puede aprovecharse maximizando espacios de recreación debidamente protegidos.

A partir de las reflexiones de González (2006) y Pérez (2014), podemos definir el Plan Maestro como un instrumento que se encarga de relacionar acciones de intervención con un área o territorio particular, permitiendo así un desarrollo urbano ideal.

Este se compone de: **imagen objetivo, memoria o cartera de proyectos, etapas de gestión,** y estrategias de implementación posteriores al desarrollo del plan.

BLOQUE 01

Contempla un recorrido transversal que conecta la playa de Puntarenas y el estero, que representan visuales y componentes naturales. Además, el recorrido conecta dos espacios urbanos representativos y 4 elementos de carácter cultural histórico.

- Redirección de la zona turística sur hacia el norte articulando el centro de la ciudad
- Reacondicionamiento de calles para definir la movilidad como peatonal
- Crear relaciones paisajísticas orgánicas a través del aprovechamiento de visuales

BLOQUE 02

Ramificación Oeste del recorrido central, que atraviesa los 3 principales parques de la zona: Parque Victoria, Parque Mora y Cañas y Parque Central.

- Consolidación de espacios recreativos existentes.

BLOQUE 02

Ramificación Este del recorrido central, que guía al usuario hacia el Mercado Municipal como nodo de conexión y fin del recorrido.

- Redefinir el uso de espacios a través de nuevas actividades urbanas

Revitalización urbana a través del patrimonio (elementos culturales ancla)

Continuidad paisajística a través de elementos funcionales ambientales

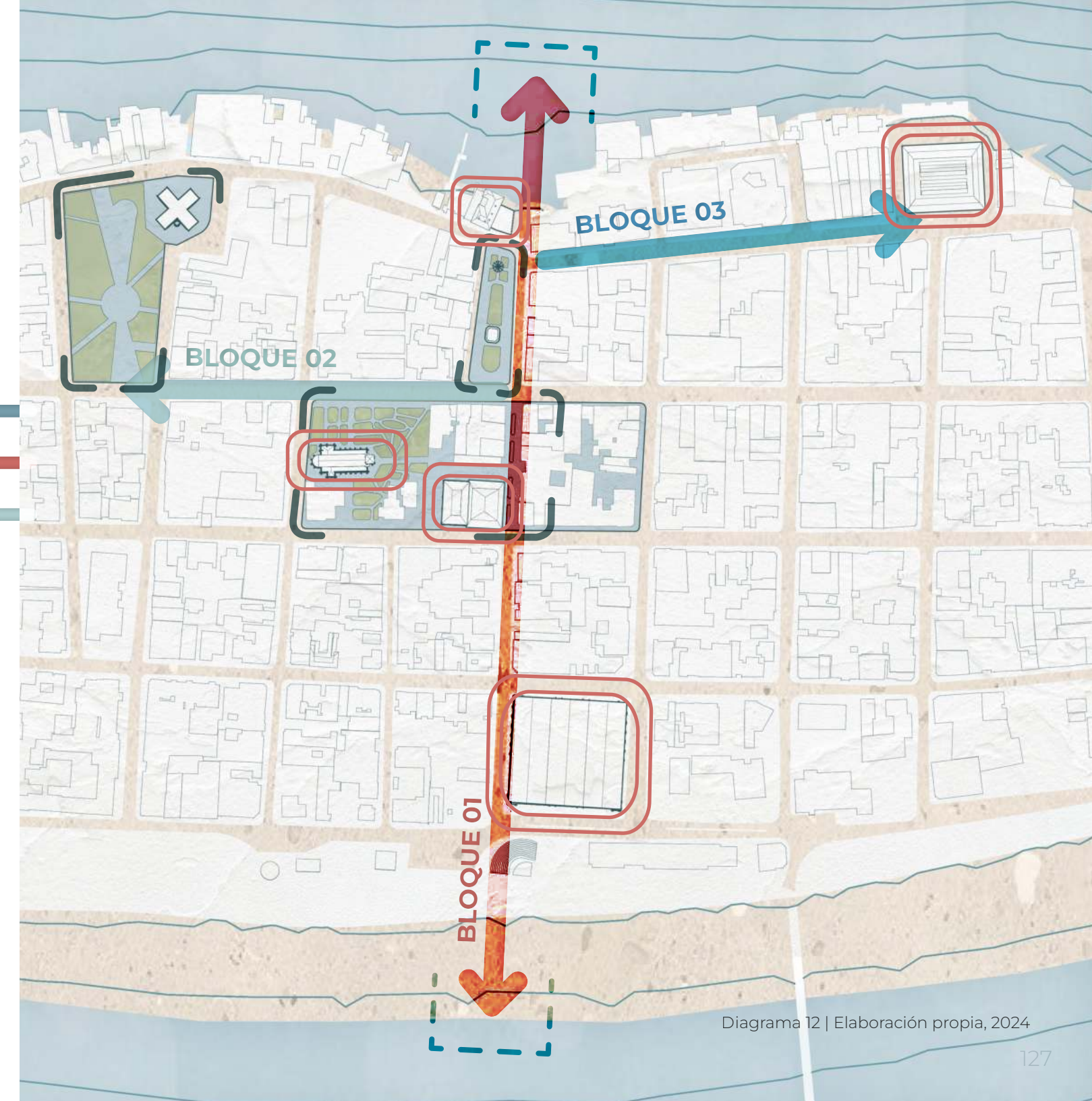
Consolidar movilización peatonal a través de la intervención de calles

Áreas o recorridos de intervención

espacios urbanos representativos

elementos de carácter cultural histórico

componentes naturales del paisaje



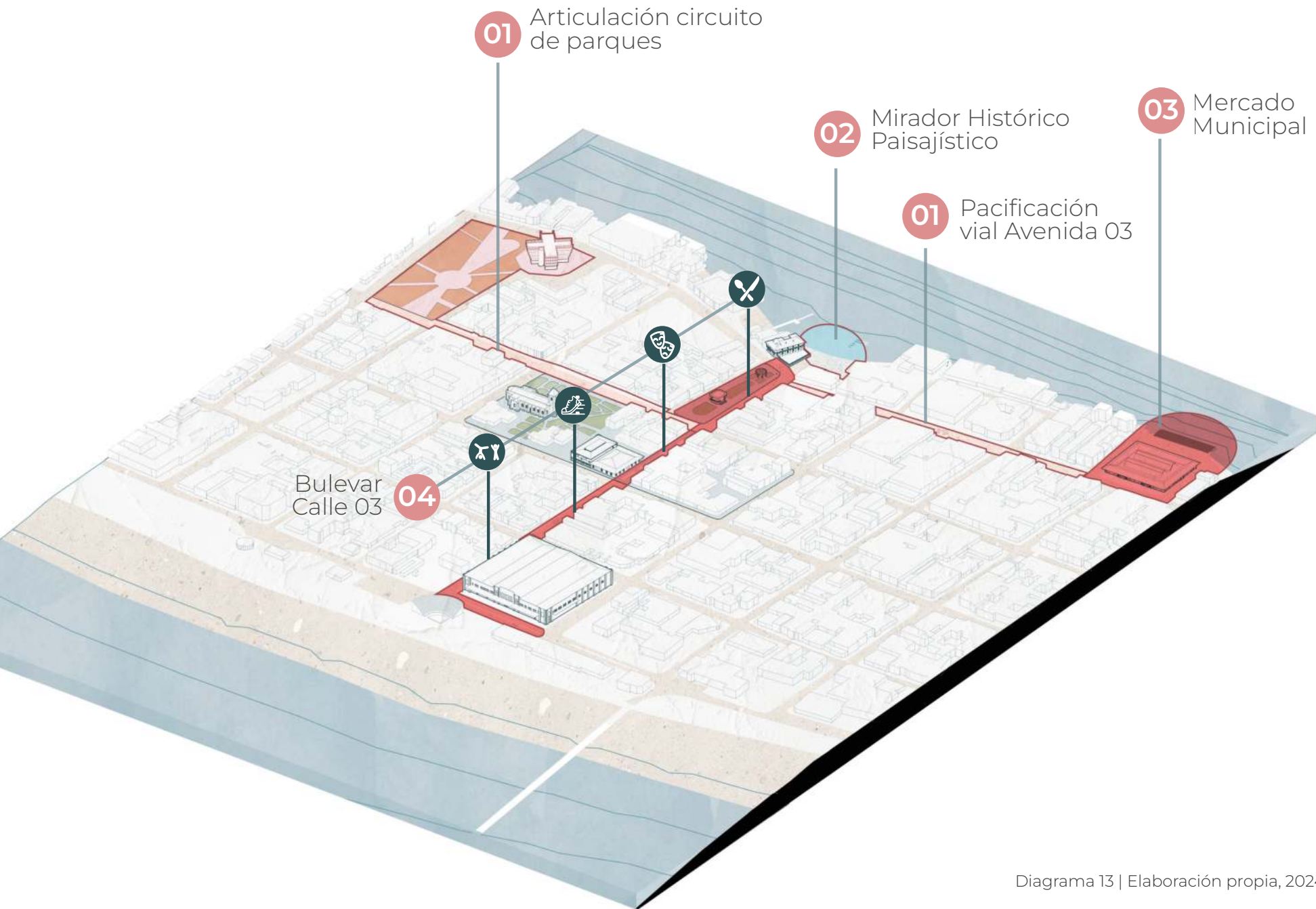


Diagrama 13 | Elaboración propia, 2024

cartera de proyectos

01 ARTICULACIÓN CIRCUITO DE PARQUES

- Corredores verdes
- Ensanchamiento de aceras
- Pacificación vial
- Mobiliario urbano
- Resaltar Patrimonio
- Espacios de contemplación

PACIFICACIÓN VIAL AVENIDA 01

- Corredores verdes
- Ensanchamiento de aceras
- Pacificación vial
- Mobiliario urbano

02 MIRADOR HISTÓRICO PAISAJÍSTICO

- Zona de recreación
- Mobiliario Urbano
- Espacios de contemplación
- Puestos informativos

03 BULEVAR CALLE 03

EJE INICIAL

- Intervención Artística
- Instalaciones o elementos acuáticos
- Zona de recreación

EJE DEPORTIVO

- Instalaciones deportivas de baja escala

EJE CULTURAL

- Articulación de patrimonios
- Reactivación Bulevar Gastronómico

EJE GASTRONÓMICO

- Paseo gastronómico
- Instalaciones permanentes
- Arquitectura efímera

04 MERCADO MUNICIPAL

- Propuesta de mejoramiento de fachadas
- Servicio bicipúblicas
- Plaza Norte
- Diseño de cubiertas livianas
- Muelle
- Mobiliario urbano

La propuesta urbana, en conjunto con el programa urbano - arquitectónico propuesto se orientan hacia la revitalización del circuito UTN-Catedral - Mercado en la ciudad de Puntarenas, principalmente por su valor histórico patrimonial.

Las actividades y usos propuestos van de la mano con un desarrollo comercial y turístico sostenible a través de la articulación de espacios públicos y privados con su entorno natural, una ósmosis de actividad que incentiven no solo la economía local si no el derecho de recreación y esparcimiento.



- Kioskos
- Puntos de comercio informal
- Diseño de terrazas
- Mobiliario urbano



- Corredores verdes
- Vegetación de protección
- Cobertura vegetal



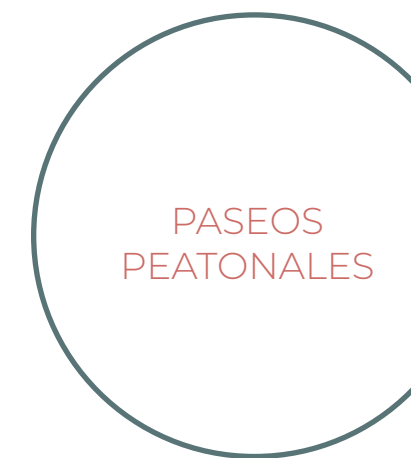
- Infraestructura pública para bicicletas



- Mirador de paisaje histórico
- Instalaciones permanentes y semipermanentes.
- Espacios de contemplación
- Plaza



- Puntos de información
- Basureros
- Iluminación



- Boulevard
- Ensanchamiento de aceras

escala
ALTA



Cortez Amarillo



Lorito



Almendo de
playa



Caña Fístula



Jícaro

escala
MEDIA



Rabo de Zorro



Peregrina



Sarampión



Filodendros



Bugambilia

escala
BAJA



Wedelia



Callisia
Fragrans



Bulbine
Frutescens

05

desarrollo de
PROYECTOS

contenidos del capítulo

- 01 Bulevar
- 02 Mirador
- 03 Ampliación de calles
- 04 Mercado
- 05 Modelo de Gestión
- 06 Estimación de Costos
- 07 Desarrollo por etapas

01

BULEVAR
calle 03

eje
gastronómico
intervención
eje recreativo
eje inicial



04

EJE GASTRONÓMICO

Eje final que conecta el mirador histórico paisajístico e intervenciones en avenida 01 y 03.

03

INTERVENCIÓN

Reactivación Bulevar existente

02

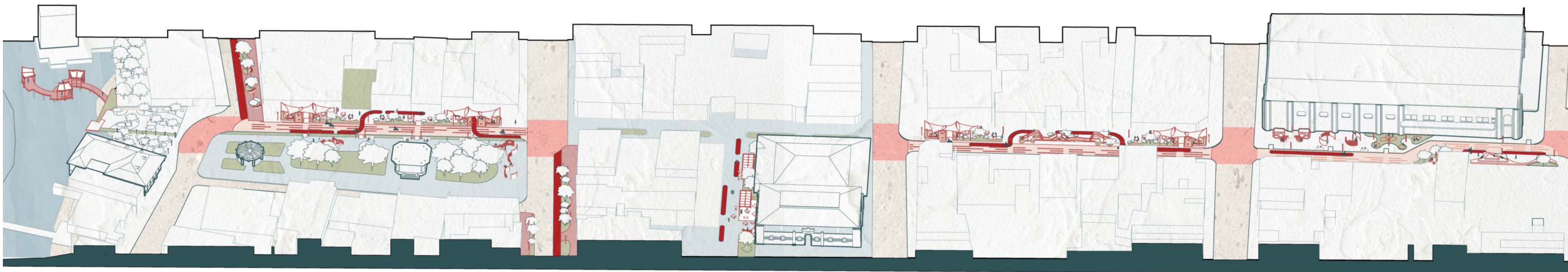
EJE RECREATIVO

Nodo de atracción para turistas que frecuentan el paseo de los turistas y estudiantes de la UTN.

01

EJE INICIAL

Nodo de atracción para turistas que frecuentan el paseo de los turistas y estudiantes de la UTN.



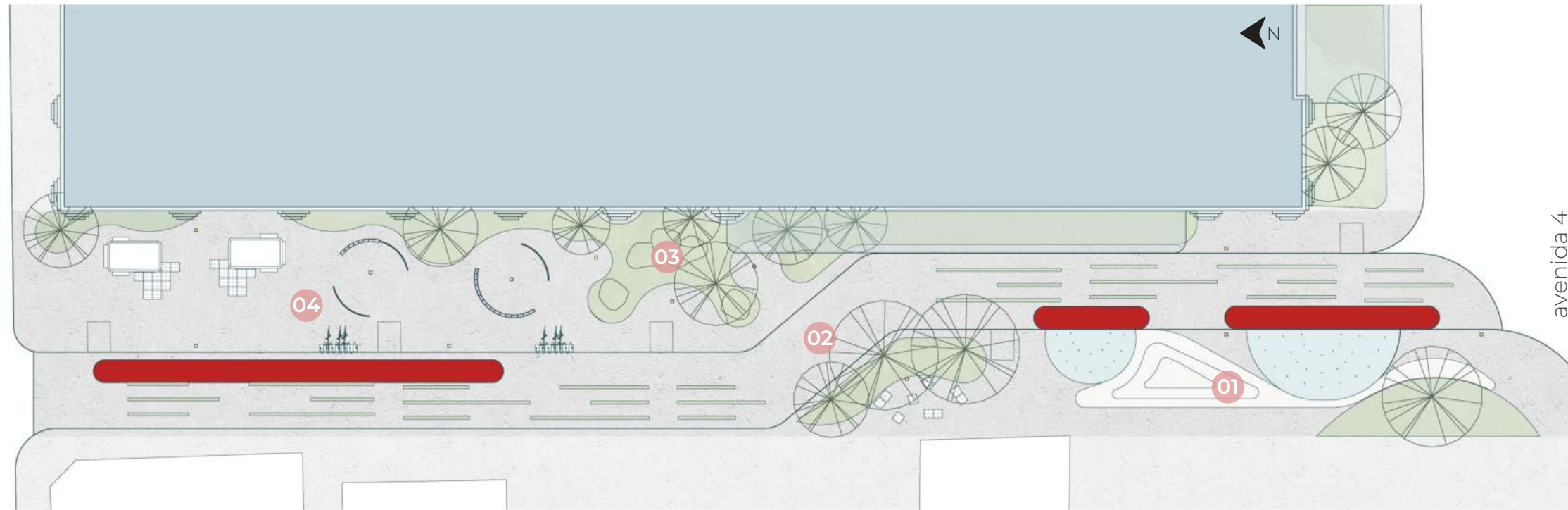
BULEVAR calle 03

La propuesta en general se enlaza a través del uso de color y materialidades de madera a lo largo del eje, **pero principalmente por la relevancia que se le otorga a la gastronomía local**, creando espacios urbanos que extiendan los locales o puestos ambulantes de venta como kioskos.

01 EJE INICIAL

A través del eje sur (en la avenida 4) se marca el ingreso al bulevar, aprovechando la relación directa que posee con el paseo de los turistas, el parador fotográfico de Puntarenas y distintos puntos comerciales gastronómicos.

En esta sección se priorizan las zonas recreativas por su cercanía con la zona comercial primaria y colindancia con la Universidad Técnica Nacional de Puntarenas (UTN), dando espacios de ocio tanto a estudiantes, como a turistas y personas locales.



0 5 10

PLANTA CONJUNTO

01 Instalación acuática

A través de dispositivos o jets de agua, se crea un espacio recreativo con elementos acuáticos; además se rodea de una gradería para fomentar la socialización y permanencia.

02 Paseo peatonal

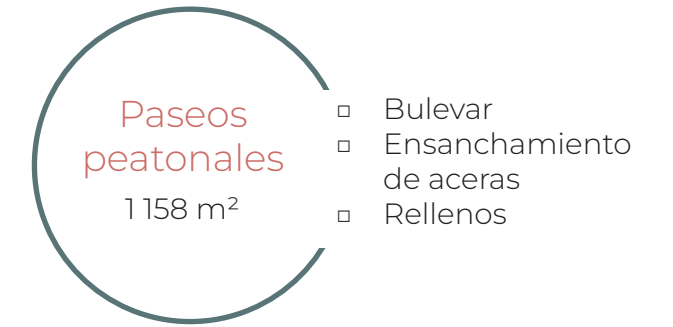
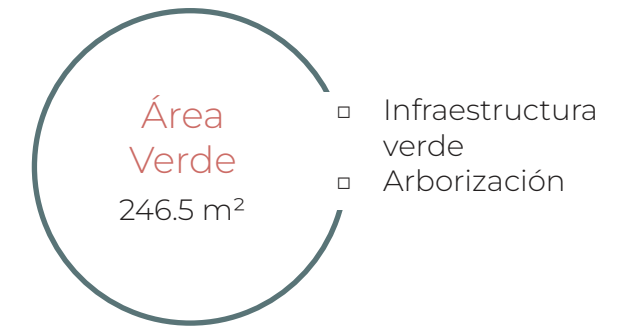
Zona de caminata segura y recorrido para ciclistas, con un ancho de 5 m para el paso de bomberos en caso de emergencia.

03 Zona Verde

Infraestructura verde con arborización y montículos de hierba para dinamización del paisaje y áreas naturales de descanso, recreación o juego

04 Zona Gastronómica Cultural

Instalaciones de madera y paredes con placas informativas que relatan la historia de la UTN, complementado con kioscos comerciales y mobiliario urbano.



1 514.5 m² área total

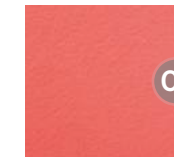


VISUALIZACIÓN TRIDIMENSIONAL

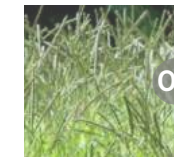
Universidad Técnica Nacional Puntarenas (UTN)

patrimonio histórico arquitectónico

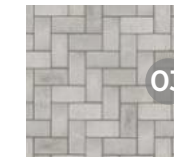
MATERIALIDADES



01
concreto pulido con retrobrillo en color rojo



02
zacate jengibrillo



03
adoquín drenante con recortes



04
hormigón para gradería



05
caucho reciclado para superficies o EPDM

espacio abierto y versátil destinado para instalaciones artísticas o comercios idealmente gastronómicos o venta de productos locales.

placa de información sobre el inmueble histórico.

exposición de archivo fotográfico de Puntarenas, plasmado en mosaicos en la pared oeste de la UTN.

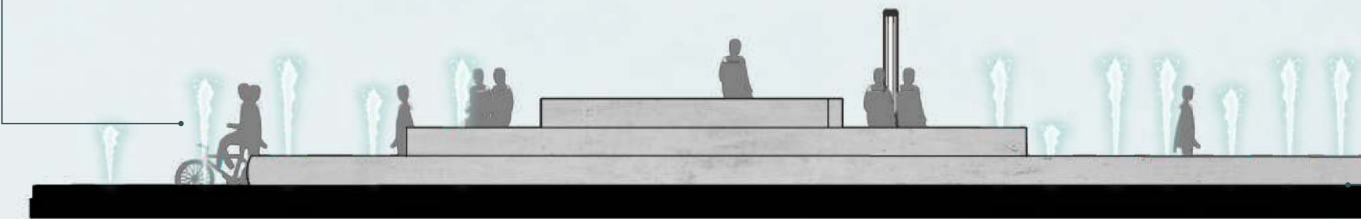


ELEVACIÓN OESTE

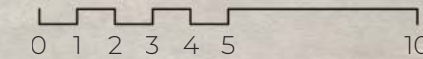


montículos de zacate como espacio de descanso o recreación, con una altura máxima de 90 cm

uso de jets de agua para fuentes en la instalación acuática.



gradería de 3 niveles, con una altura máxima de 1.35 m; cada grada posee 0.45 m de altura.



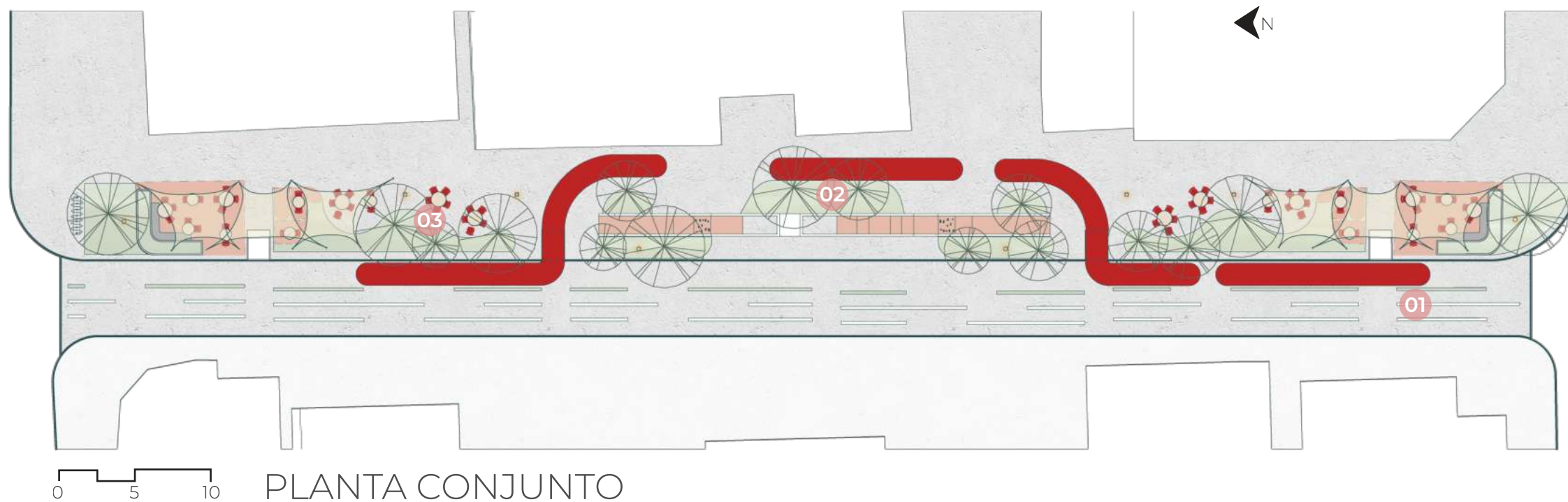


02 EJE RECREATIVO

Este eje se posiciona en una zona de alto tránsito al estar entre la av. 2 y la ruta nacional primaria.

La zona de intervención, en este caso, es predominantemente residencial, por lo cuál se prioriza la vía de emergencia

paralela a las viviendas, también se considera la posibilidad de reusar edificios en desuso como comercios gastronómicos, reforzando los existentes al norte de las cuadras; además, proponen diversas actividades a lo largo del recorrido como medio de atracción a visitantes y locales.



01 Paseo peatonal

Zona de caminata segura y recorrido para ciclistas, con un ancho de 5 m para el paso de bomberos en caso de emergencia.

02 Playground Lineal

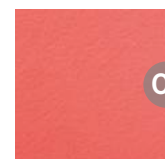
Un playground o una estructura de juegos lineal, se instala en medio del recorrido, alberga una variedad actividades en su recorrido. Es apto para el disfrute de todas las edades.

03 Zona Gastronómica

Extensión de comercios hacia la calle a través jardines y delimitaciones visuales para ubicar mobiliario fijo y temporal; se complementa con tensoestructuras que reducen el impacto solar.

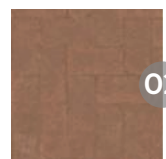


MATERIALIDADES



01

concreto pulido con retrobillo en color rojo



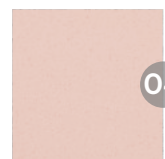
02

piso de ladrillo refractario rojo



03

zacate jengibrillo



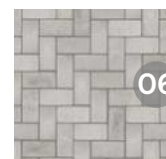
04

caucho reciclado para superficies o EPDM



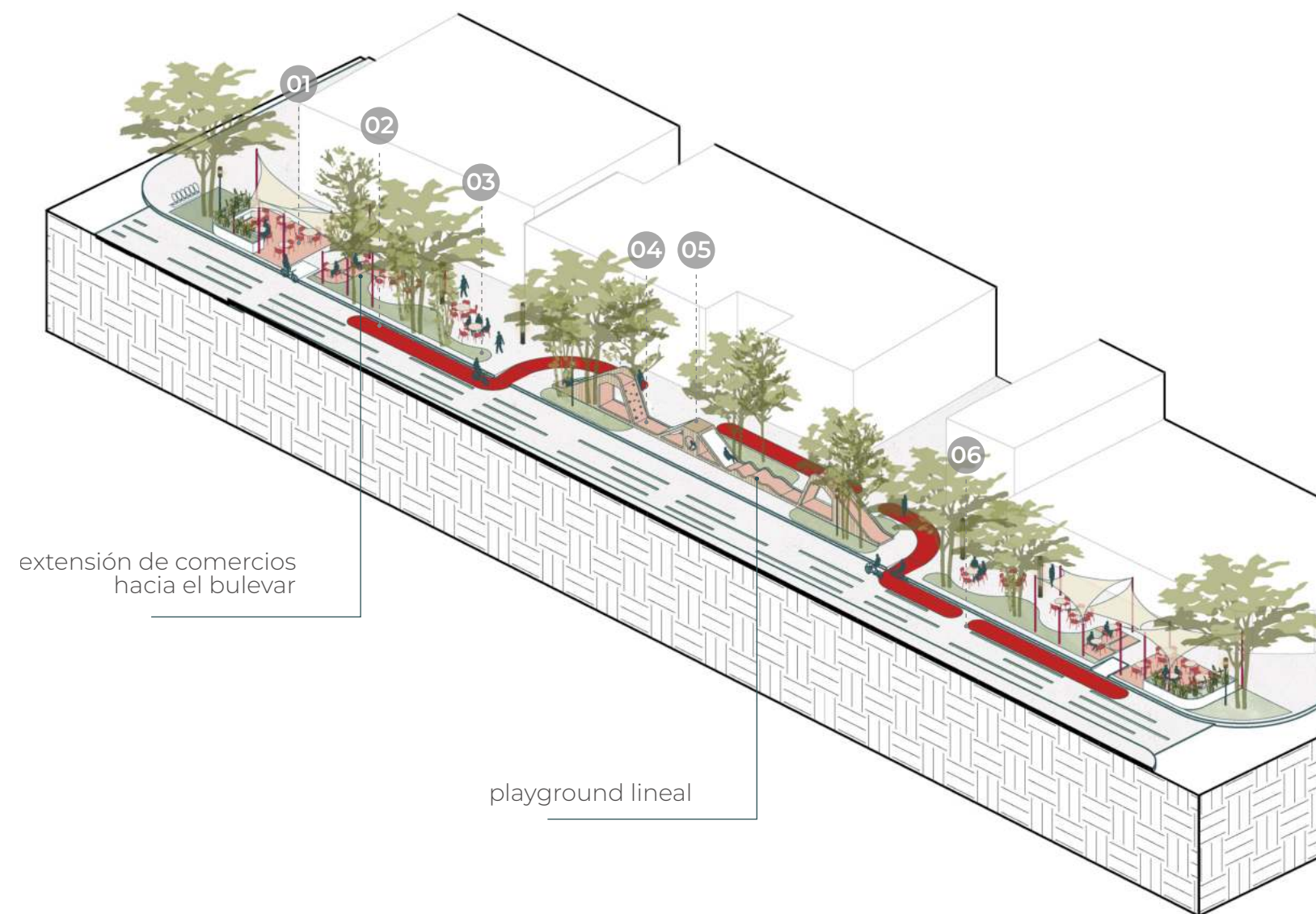
05

madera de pino secada, cepillada y tratada.



06

adoquín drenante con recortes



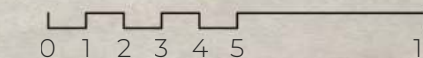
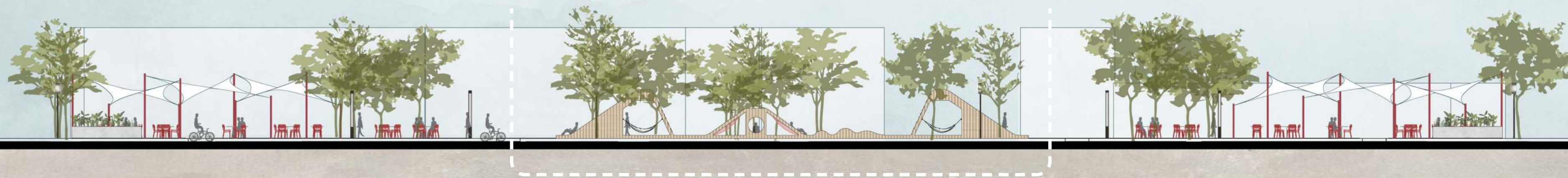


 ELEVACIÓN OESTE

se usan cambios de altura y formas onduladas para dinamizar el paisaje urbano, se complementa con vegetación nativa



se propone un playground lineal para todas las edades, complementado con hamacas y telas suspendidas para crear espacios de relajación y descanso.

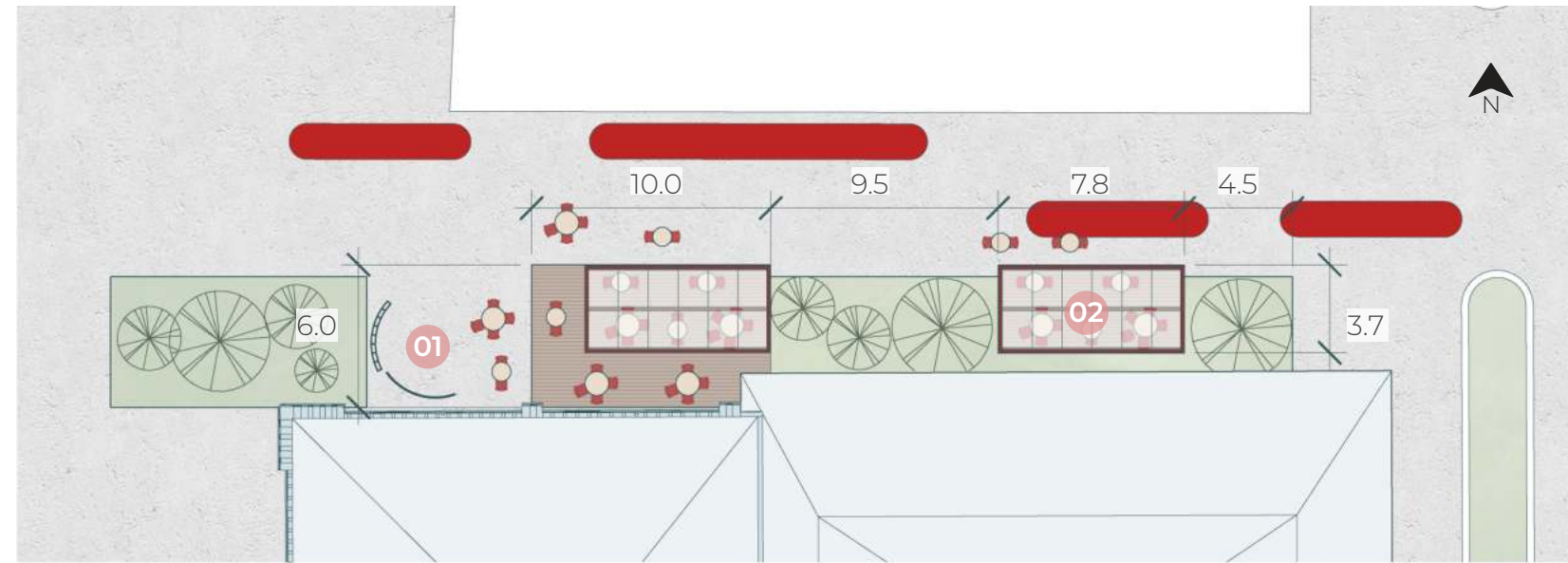




03 INTERVENCIÓN

Ubicado frente a la Iglesia Católica de Puntarenas, al costado norte de la Casa de la Cultura se emplaza el bulevar gastronómico de Puntarenas, inaugurado en 2021, actualmente en desuso.

La intervención que se propone es de menor escala, crear terrazas fijas y remodelar los locales comerciales existentes. Conectar la propuesta al conjunto a través del color y reducir el efecto solar a través de telas.



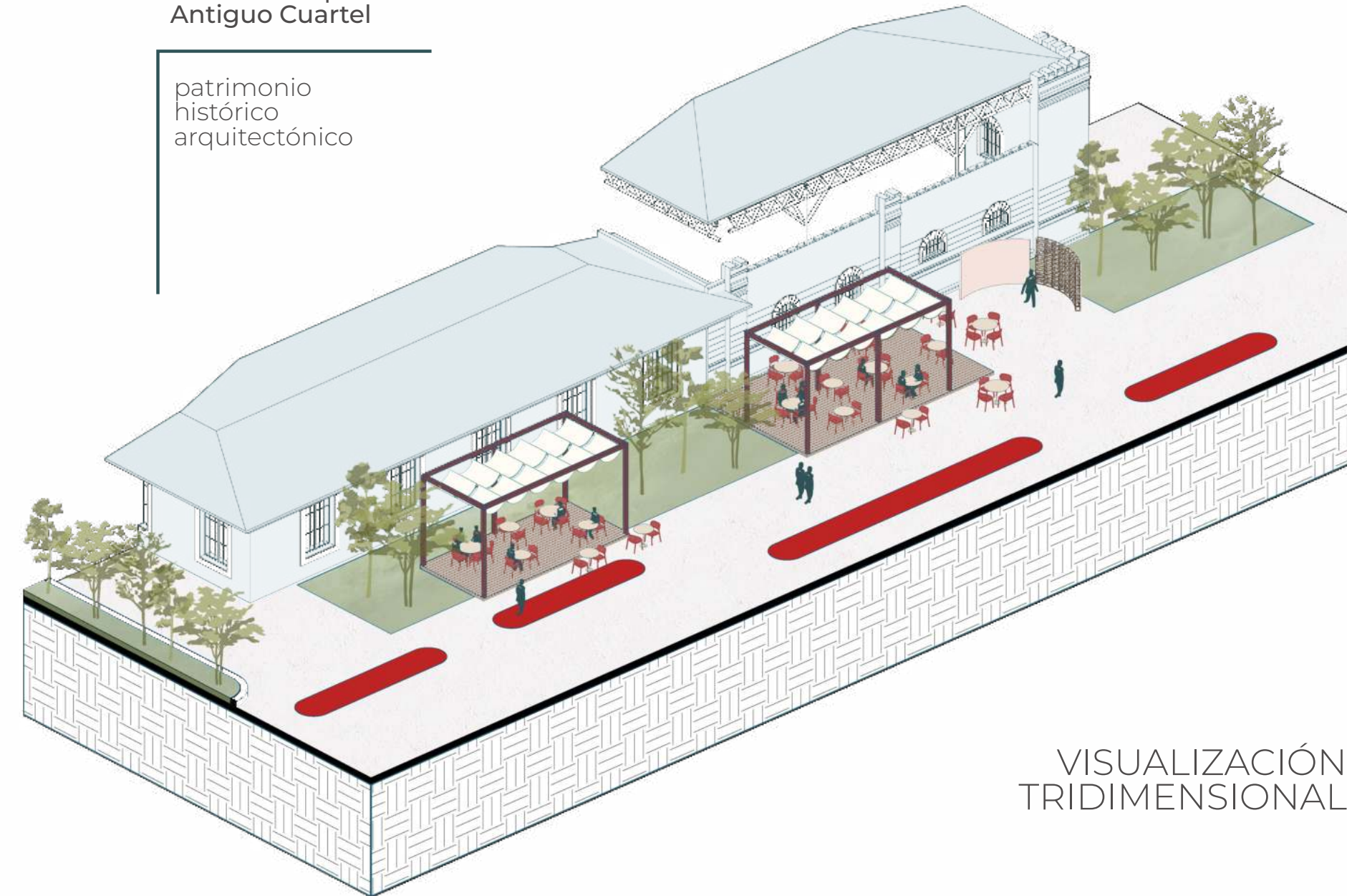
0 5 10 PLANTA CONJUNTO

01 Instalación artística informativa
Instalaciones de madera y paredes con placas informativas que relatan la historia del la Iglesia y Casa de la Cultura

02 Terrazas
Decks de madera tratada para exteriores, mobiliario urbano y pérgolas que sostienen una composición liviana de lonas.

Casa de la Cultura de Puntarenas | Antiguo Cuartel

patrimonio histórico arquitectónico



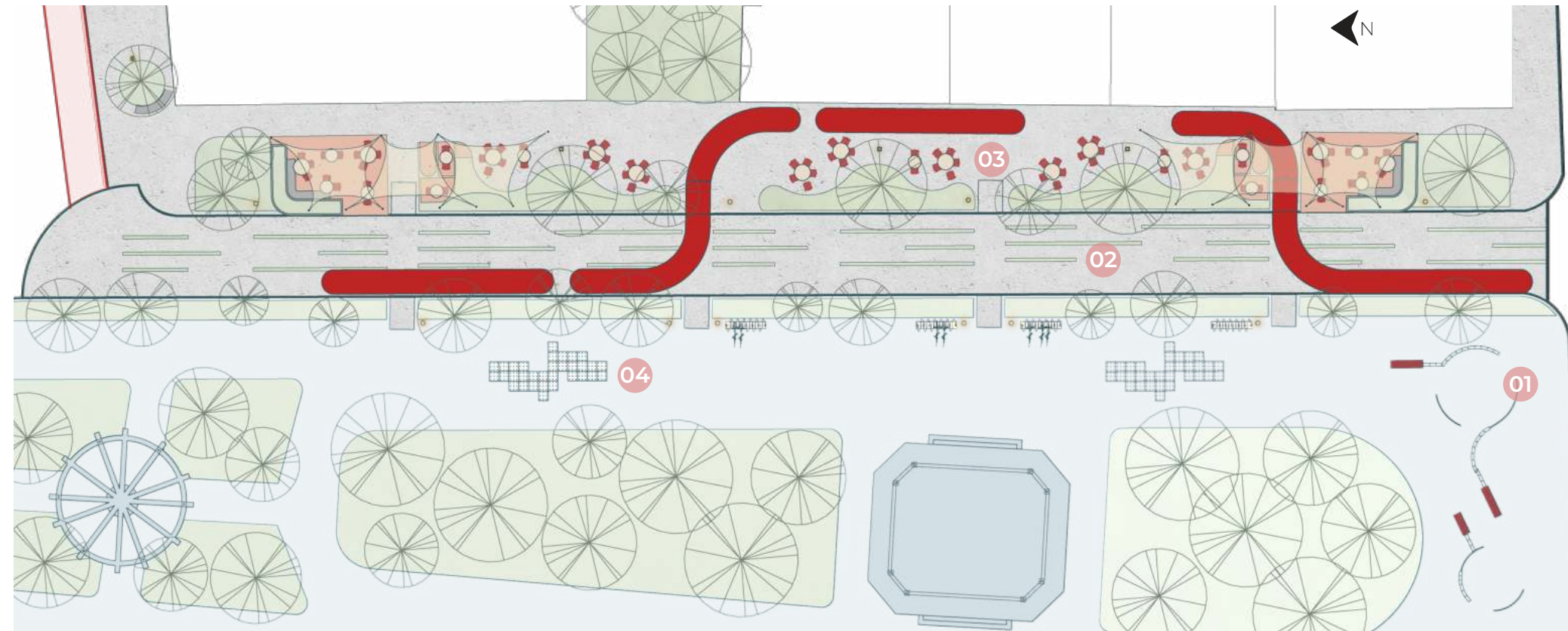
VISUALIZACIÓN TRIDIMENSIONAL



04 EJE GASTRO-NÓMICO

En este eje el bulevar se encuentra con el extremo norte de la ciudad: el estero de Puntarenas, además de colindar con dos hitos históricos arquitectónicos: Casa Fait y Parque Victoria.

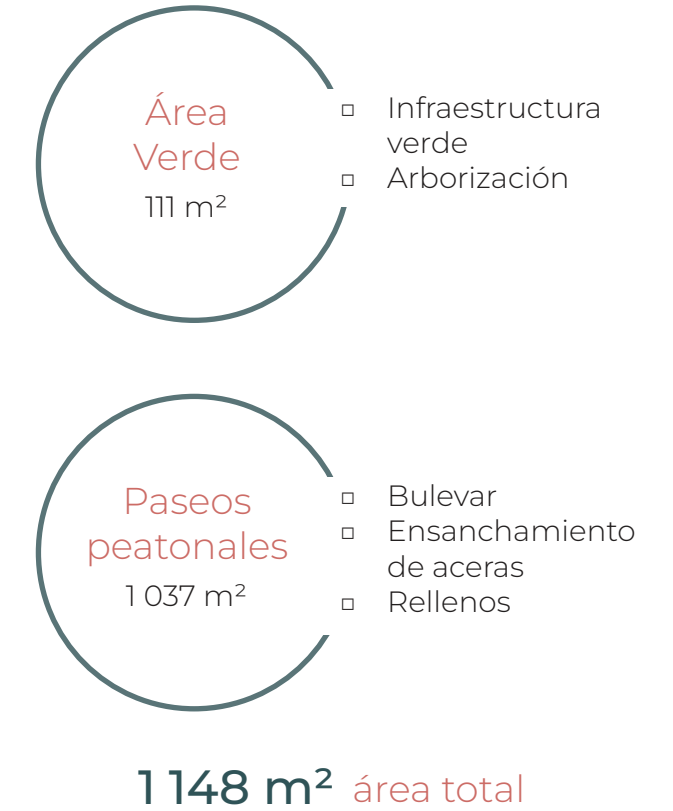
Actualmente las propiedades de esta zona están en desuso o venta, por lo cuál se propone incentivar un mejoramiento urbano transformando la zona en un circuito gastronómico que se extienda hacia la zona peatonal, aprovechando las edificaciones existentes.



0 5 10

PLANTA CONJUNTO

- 01 Instalación artística**
 Instalaciones de madera y paredes con placas informativas que relatan la historia del parque Victoria y Casa Fait, además de ser un espacio para que artistas locales diseñen y expongan murales.
- 02 Paseo peatonal**
 Zona de caminata segura y recorrido para ciclistas, con un ancho de 5 m para el paso de bomberos en caso de emergencia.
- 03 Zona Gastronómica**
 Extensión de comercios hacia la calle a través jardines y delimitaciones visuales para ubicar mobiliario fijo y temporal; se complementa con tensoestructuras que reducen el impacto solar.
- 04 Mobiliario Urbano**
 Se agrega mobiliario urbano dinámico en el parque como nodo de atracción.



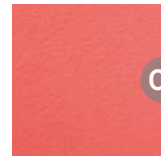


VISUALIZACIÓN TRIDIMENSIONAL

Parque Victoria

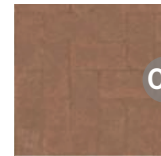
edificación con valor histórico arquitectónico

MATERIALIDADES



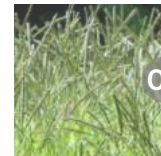
01

concreto pulido con retrobrillo en color rojo



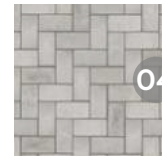
02

piso de ladrillo refractario rojo



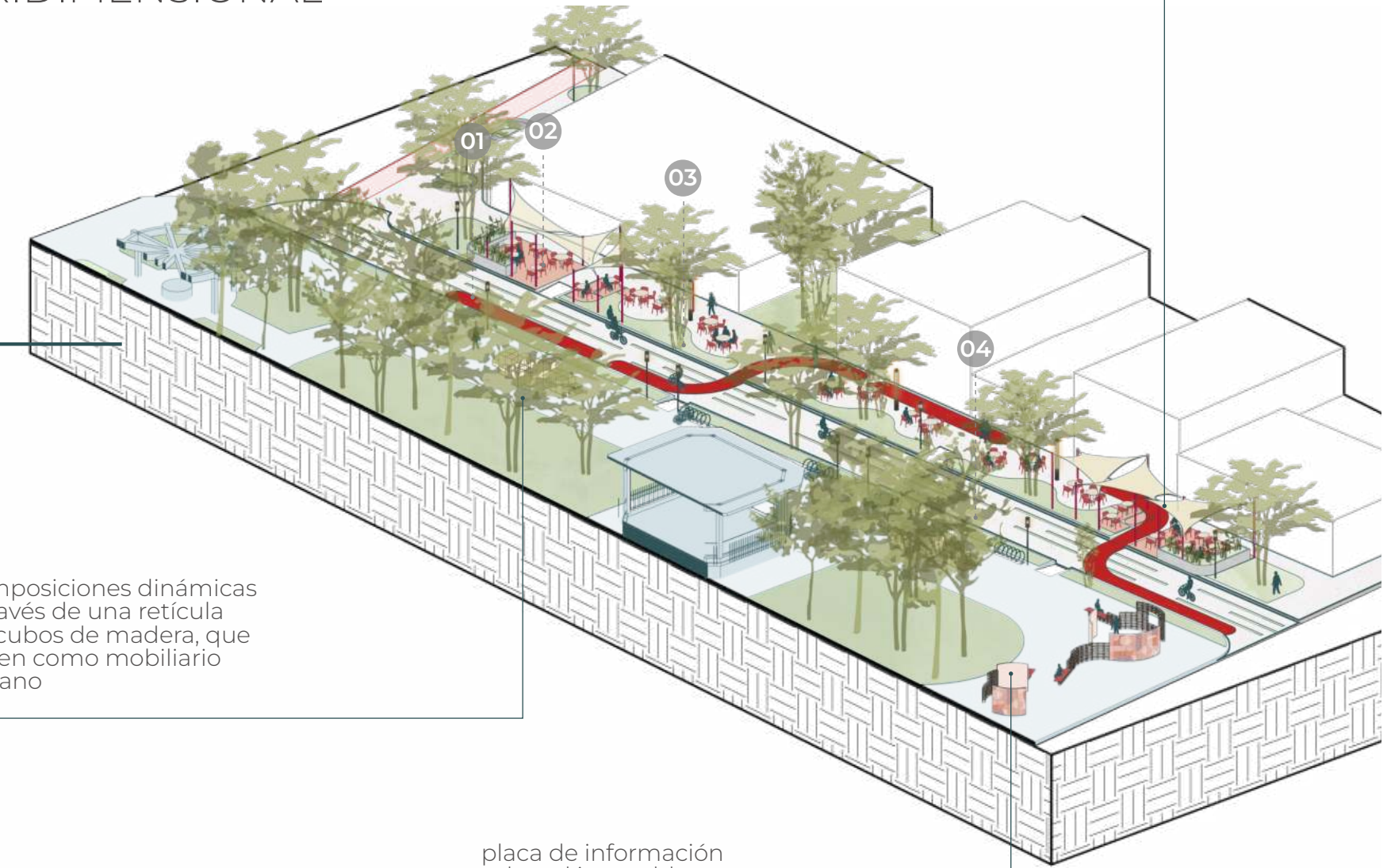
03

zacate jengibrillo



04

adoquín drenante con recortes



extensión de comercios hacia el bulevar

composiciones dinámicas a través de una retícula de cubos de madera, que sirven como mobiliario urbano

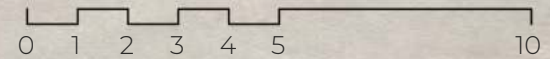
placa de información sobre el inmueble histórico.



 ELEVACIÓN OESTE



se proponen tensoestructuras sencillas para jugar con la composición de las telas, pero principalmente por su capacidad de enfriamiento de superficies y mejora del confort climático general



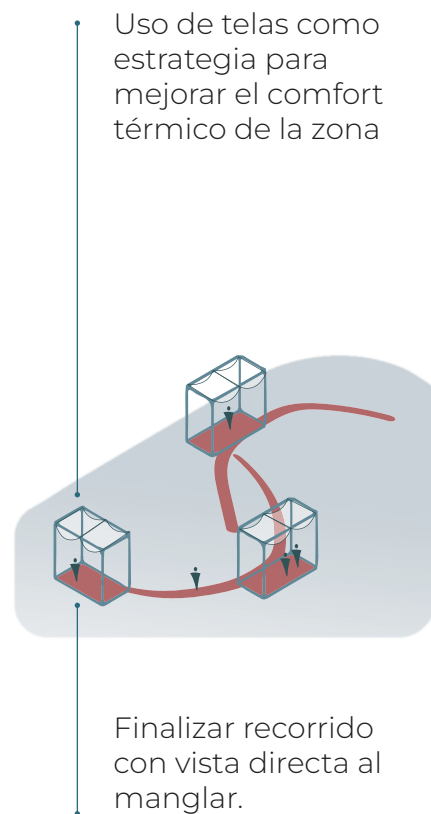
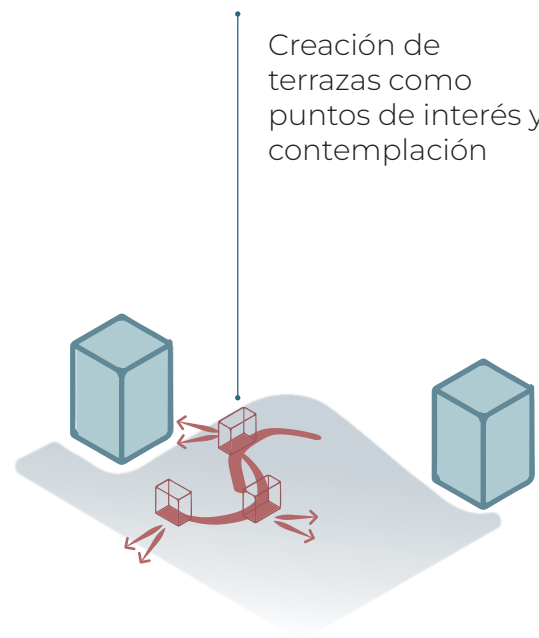
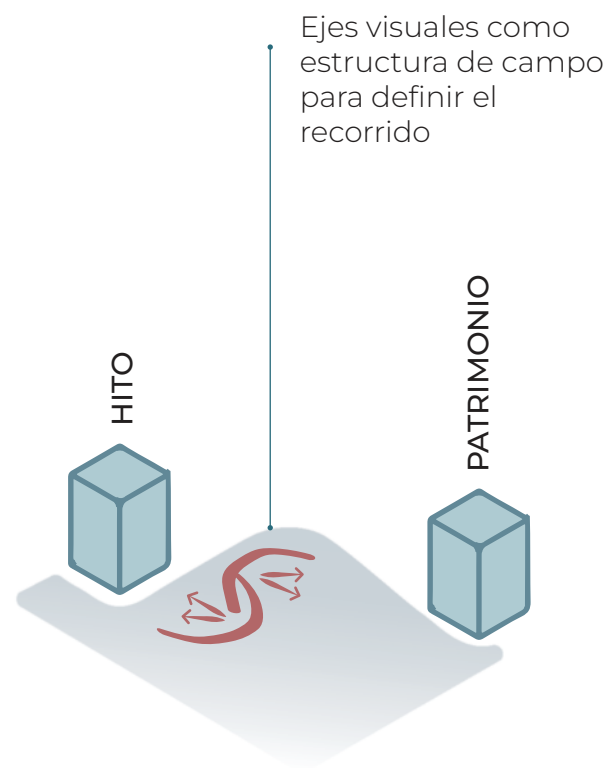


02

MIRADOR
histórico - paisajístico

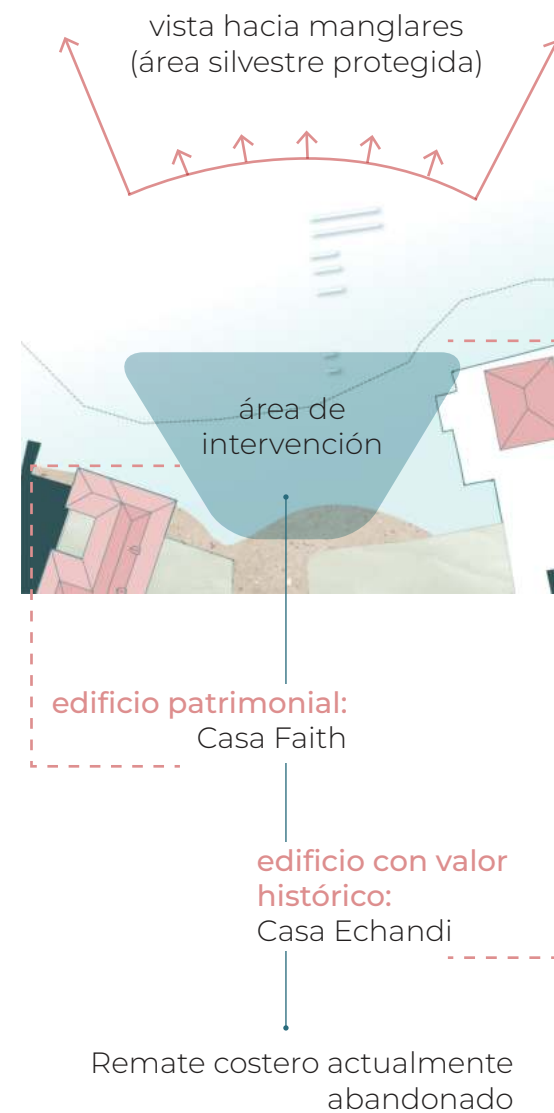


PAUTAS



EMPLAZAMIENTO

SITUACIÓN ACTUAL



RECORRIDO

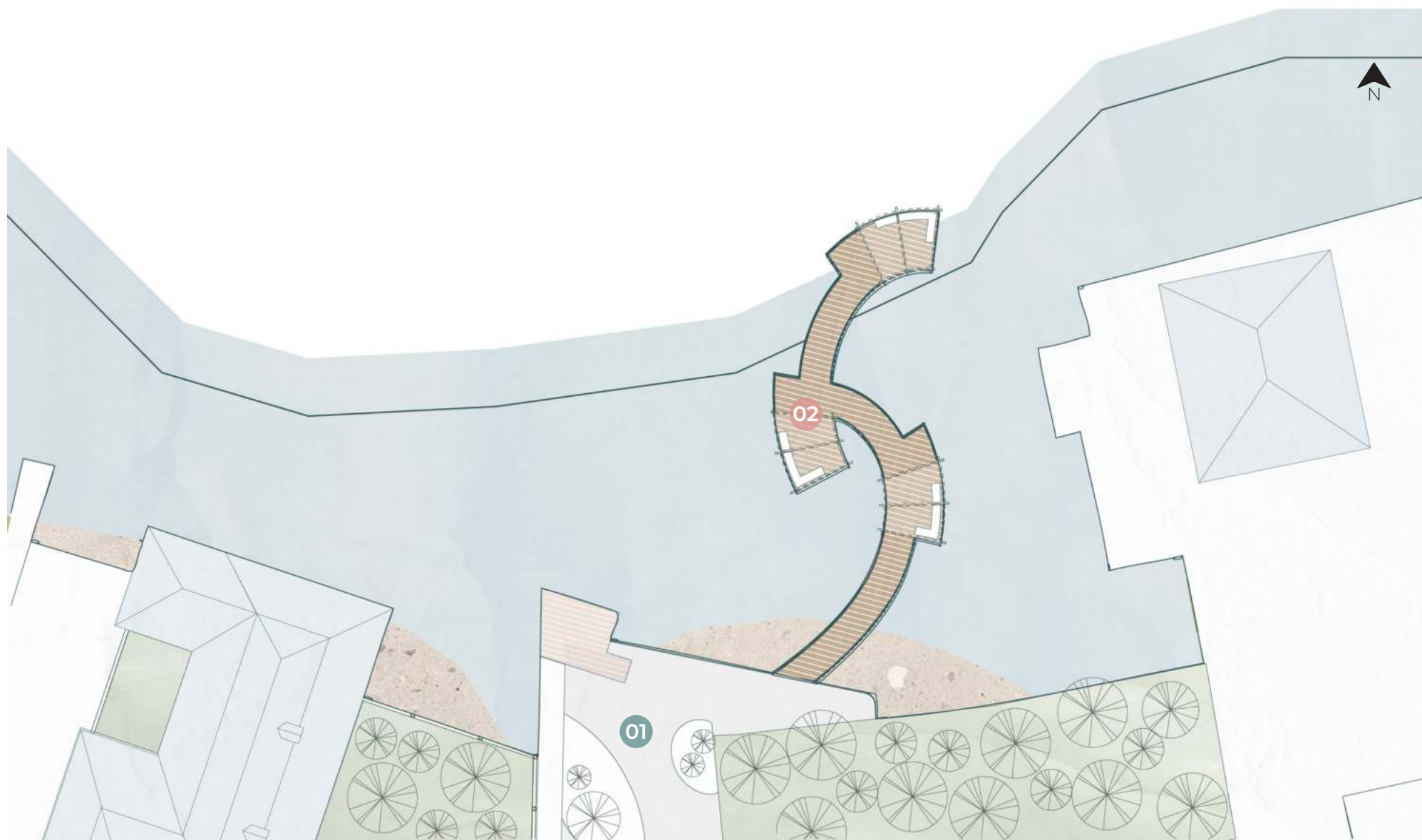


FORMA FINAL





PLANTA CONJUNTO



01 Jardín Botánico

El diseño del jardín y su ejecución está a cargo de la municipalidad de Puntarenas, con financiamiento de la empresa privada.

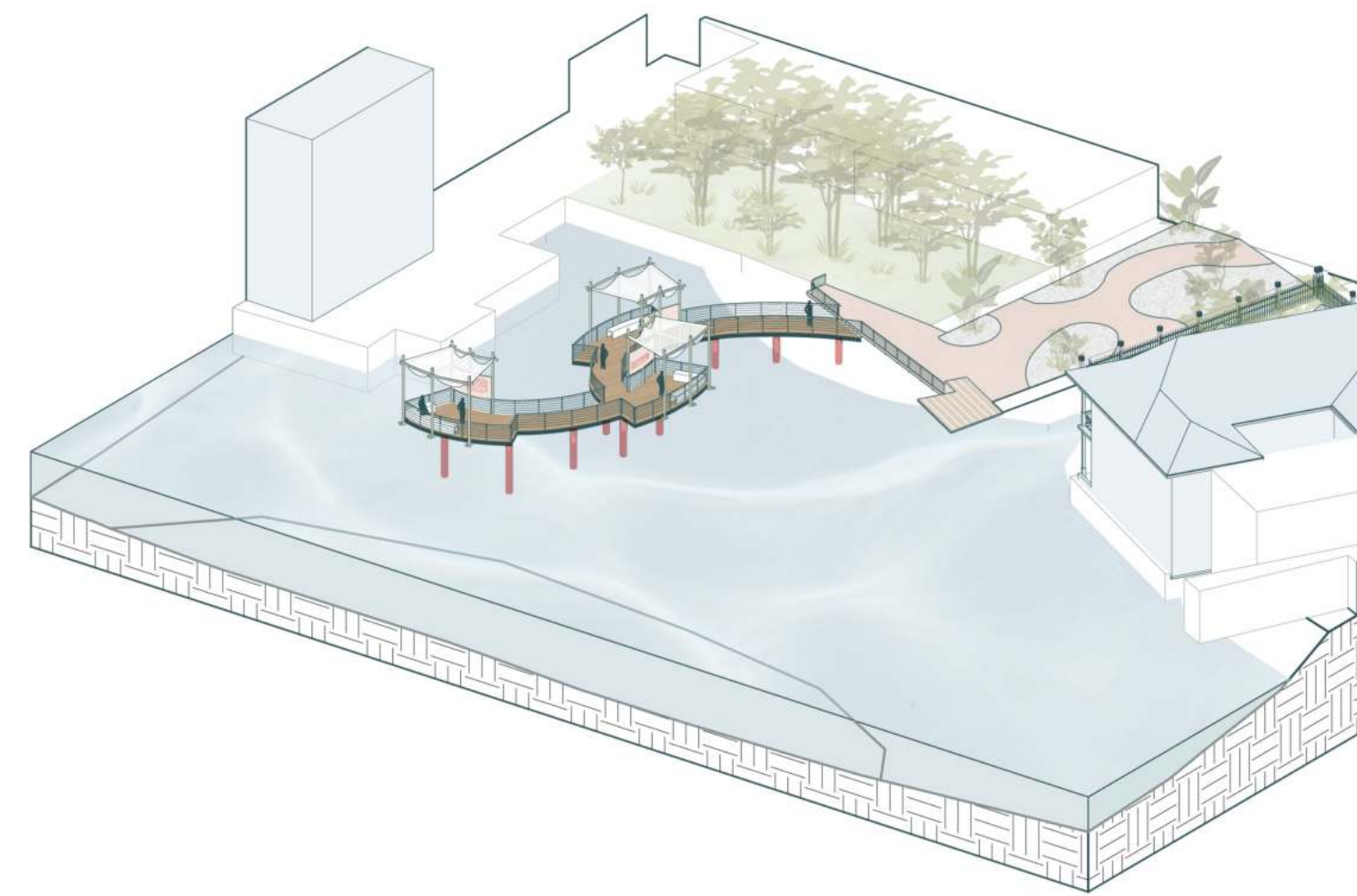
02 Muelle

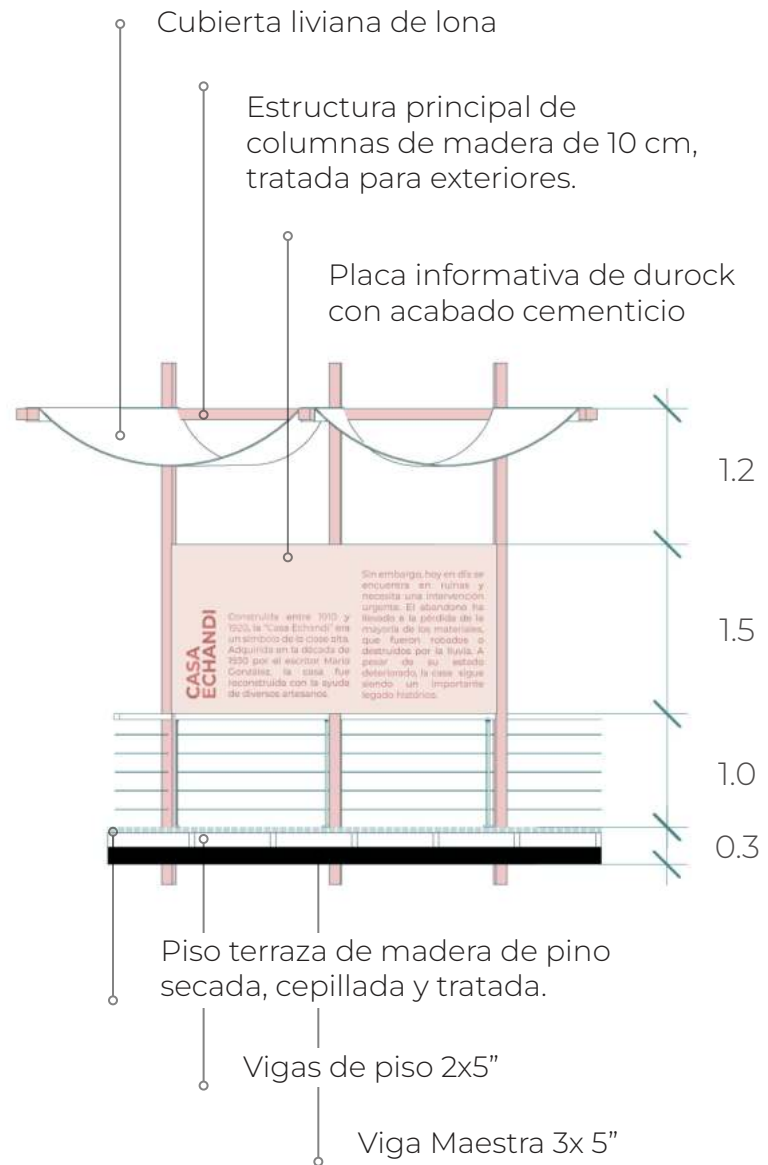
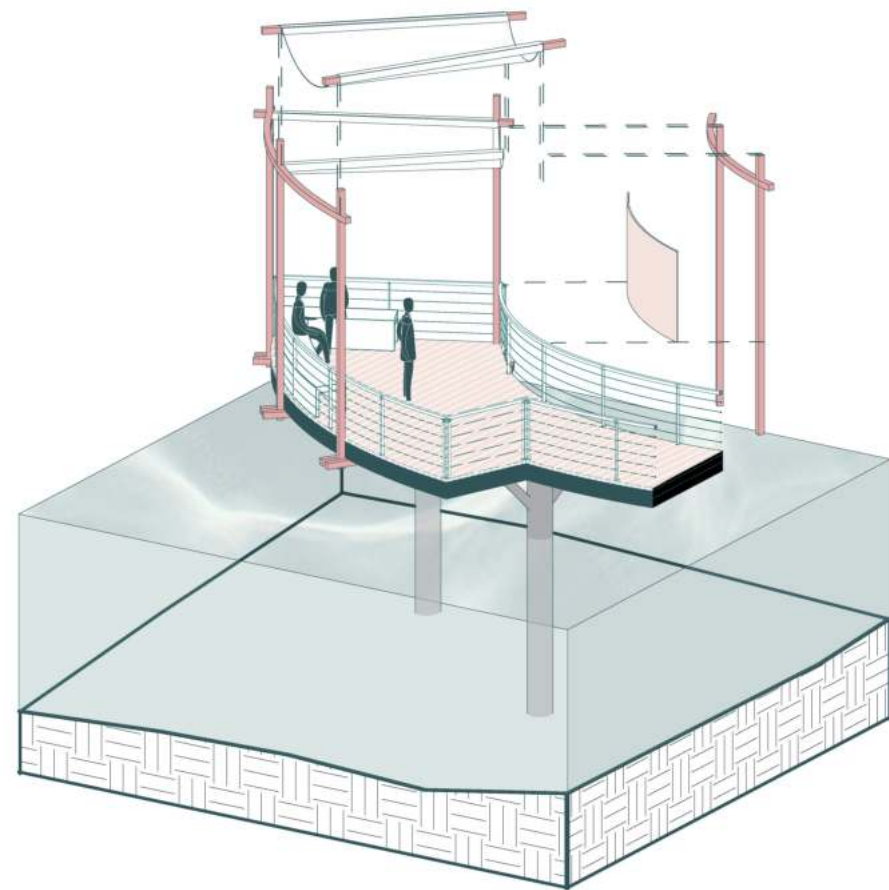
Tomando como referencia el jardín botánico se propone un muelle de 30 m de recorrido con 2.5 m de ancho y 3 puntos de descanso, equipados con mobiliario urbano.





VISUALIZACIÓN
TRIDIMENSIONAL





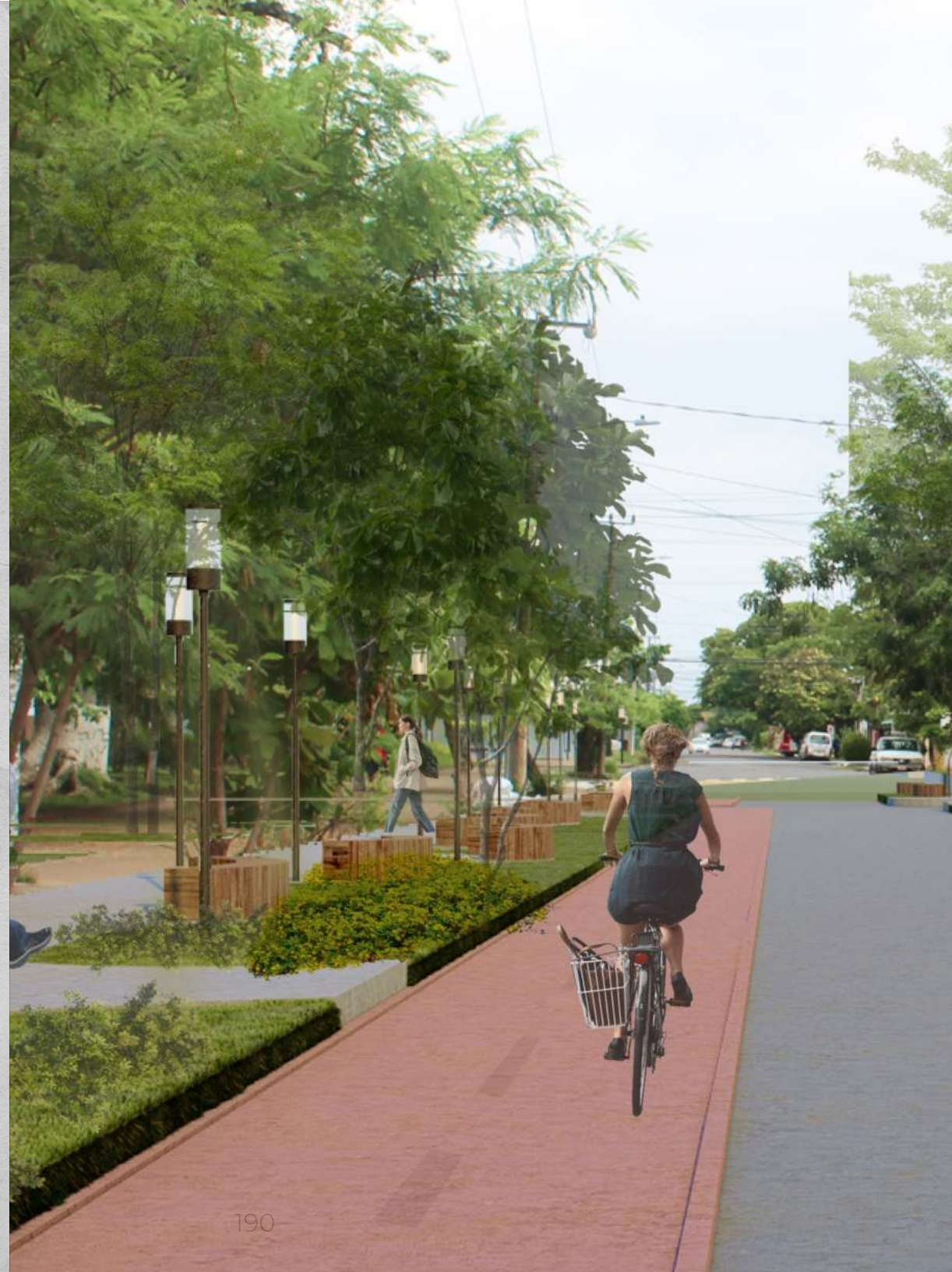


03

INTERVENCIÓN av. 01 y 03

articulación
mercado

articulación
parques



01 ARTICULACIÓN MERCADO

0 5 10 20 30 PLANTA CONJUNTO



El mercado gastronómico se conecta con el parque Victoria y la casa Faith a través de la avenida 03; los usos principales al rededor de la zona son principalmente comerciales, y aunque las aceras tienen un ancho de alrededor de 2-3m, la calle principal es suficientemente amplia para albergar 4 carriles, pero el tránsito en la zona no lo precisa.

Los negocios se extienden a las calles y existe alta presencia de vendedores ambulantes; sin embargo, las aceras no están diseñadas considerando estas particularidades por lo cual el espacio para movilidad peatonal se reduce, comprometiendo el paso fluido de las personas.

La intervención no solo crea mayor espacio peatonal, sino que agrega áreas verdes, factor que carece en la zona.

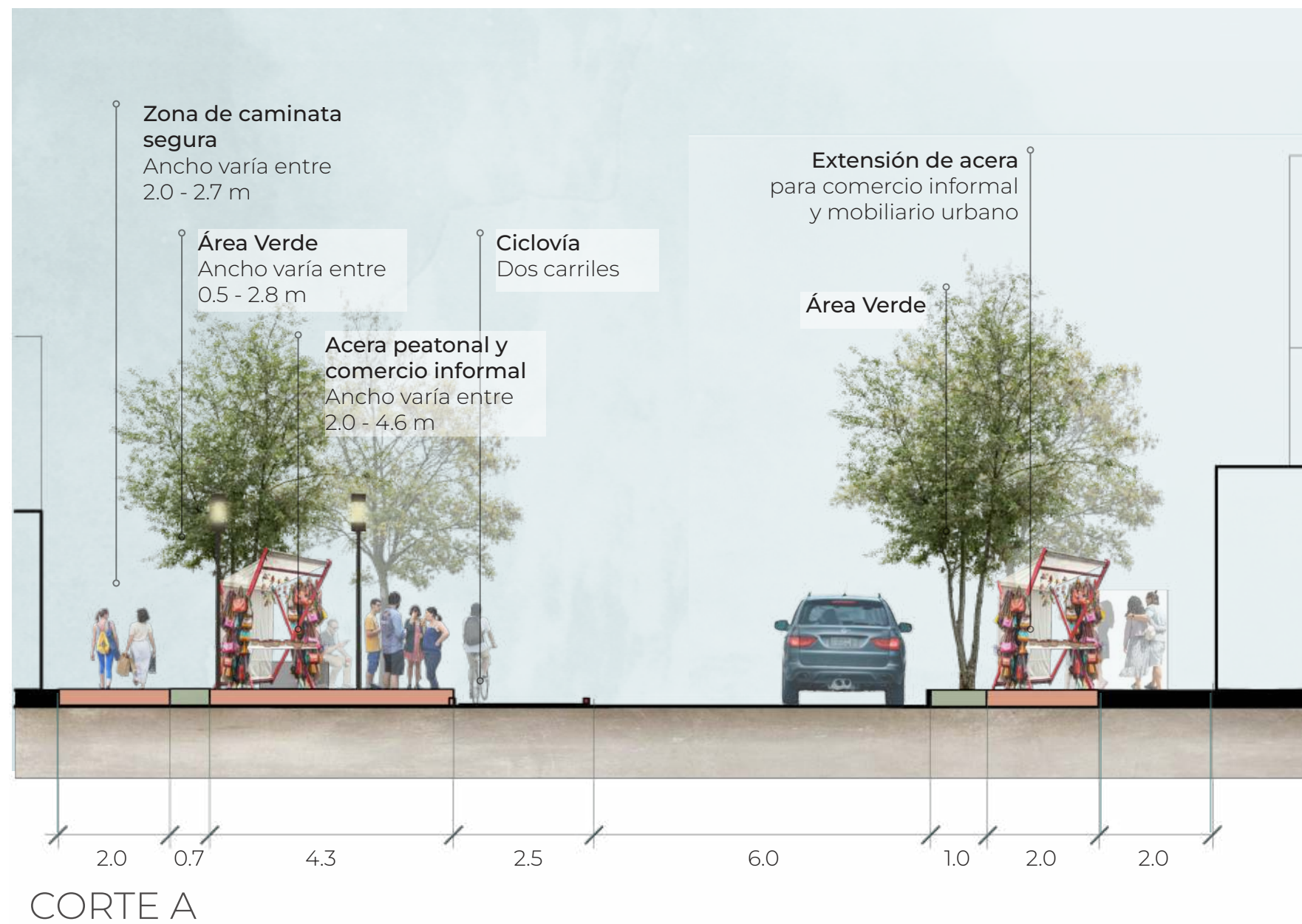
Paseos peatonales
2 515 m²

- Bulevar
- Ensanchamiento de aceras
- Rellenos

Área Verde
700 m²

- Infraestructura verde
- Arborización

3 185 m²
área total



02 ARTICULACIÓN PARQUES

0 5 10 20 30 PLANTA CONJUNTO



Los tres principales parques en la zona central de la ciudad de Puntarenas son: el parque Mora y Cañas, parque central y parque Victoria, y todas convergen en la avenida 01; actualmente, tanto el parque central como el parque Victoria son espacios transitados por adultos mayores y

estudiantes como su espacio principal de ocio. Sin embargo, a pesar de ser el más grande, el parque Mora y Cañas es el menos concurrido.

La propuesta contempla guiar al usuario a transitar estos espacios a través del ensanchamiento de aceras y recorridos verdes con formas curvas; esta configuración permiten que la naturaleza entre al recorrido peatonal y la posibilidad de crear espacios con diferentes usos y mobiliario.

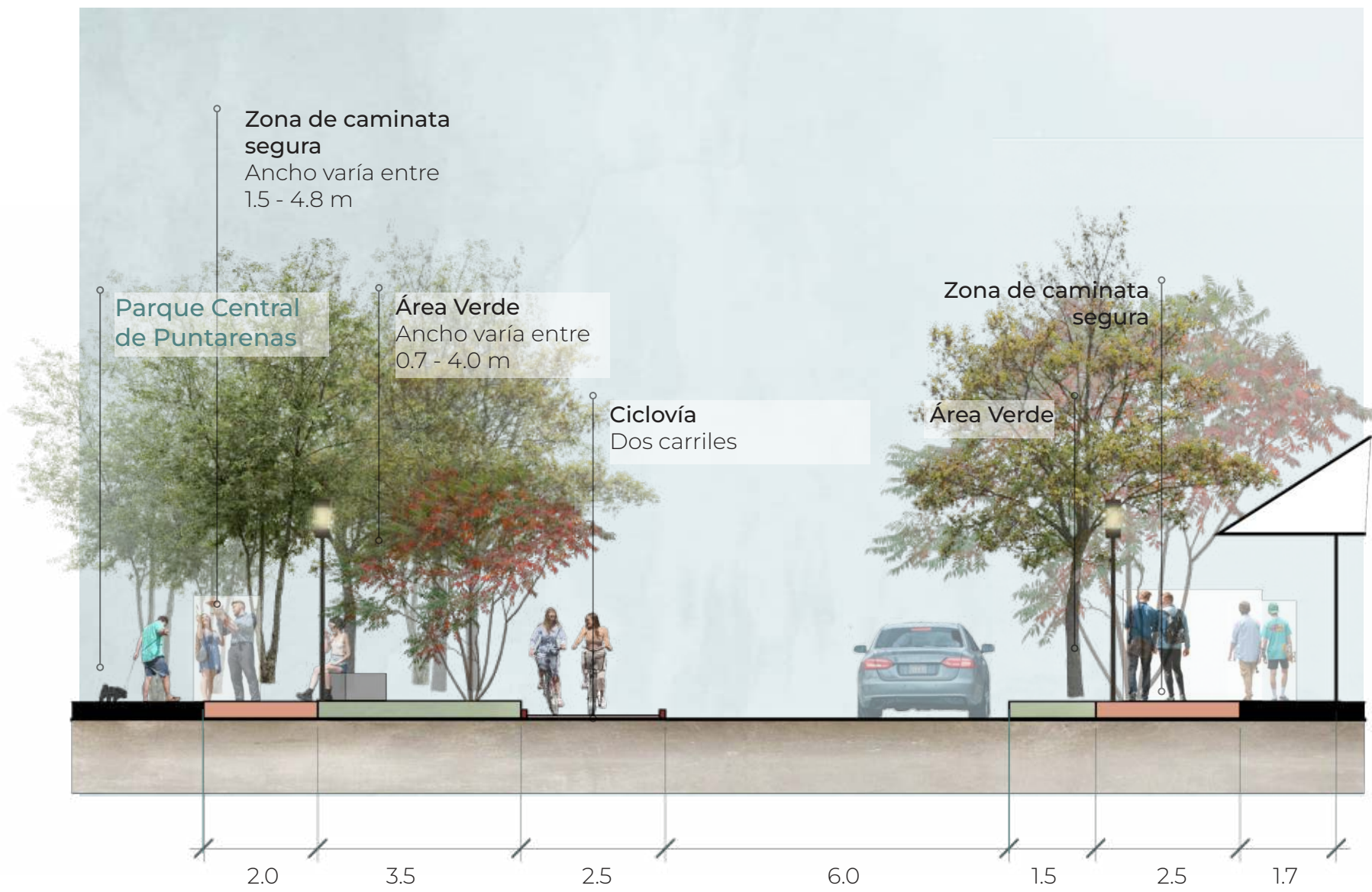
Paseos
peatonales
2 036.23m²

- Bulevar
- Ensanchamiento de aceras
- Rellenos
- Ciclovía

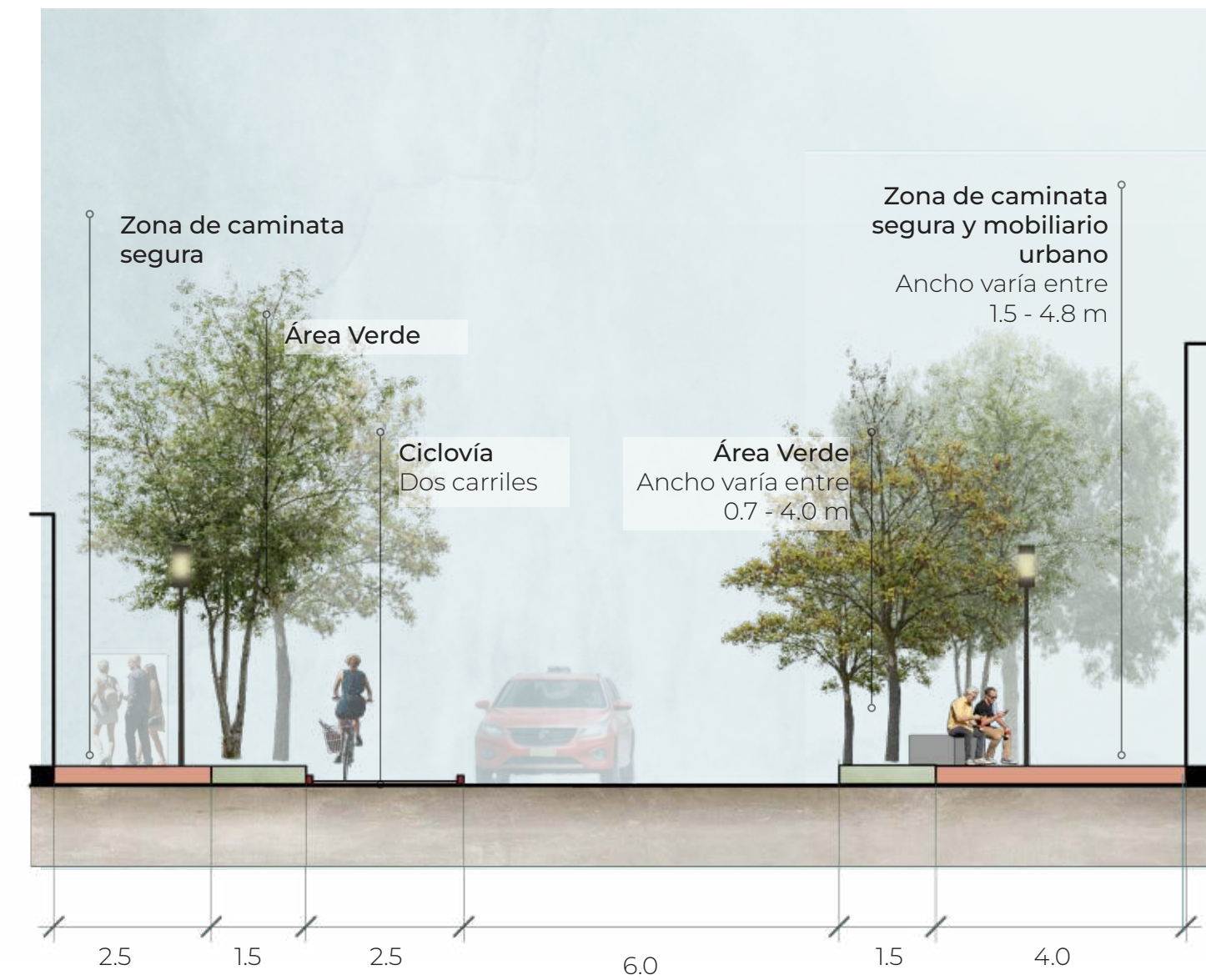
Área
Verde
767.35 m²

- Infraestructura verde
- Arborización

2803.58 m²
área total



CORTE A



CORTE B



04 |

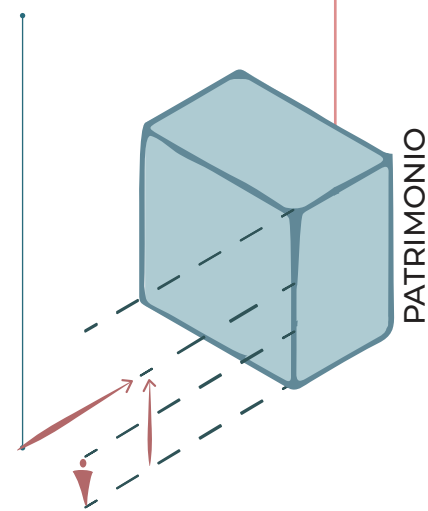
INTERVENCIÓN
Mercado Municipal



PAUTAS

Mantener la jerarquía del mercado (edificio patrimonial arquitectónico) respetando su escala.

Utilizar la altura como recurso de mejora para el manejo de ventilación

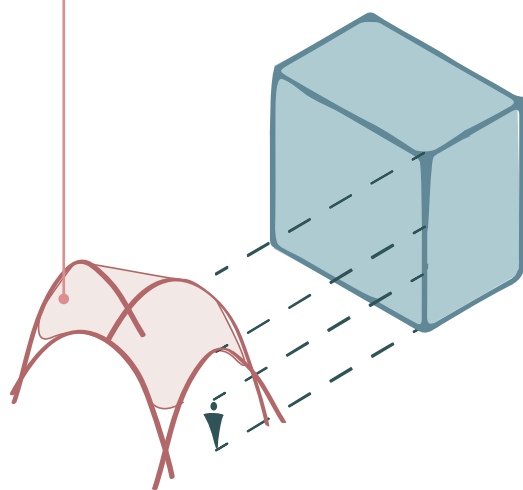


PATRIMONIO

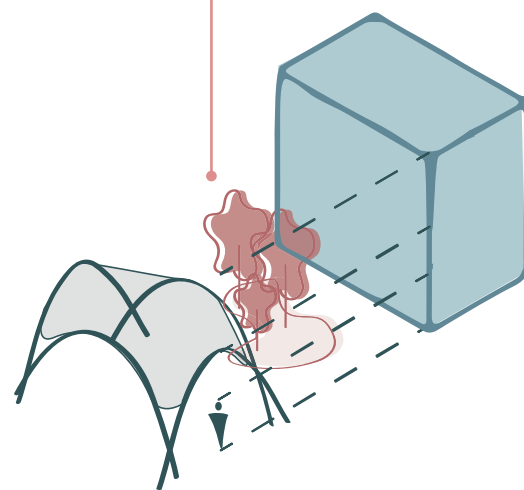
Uso de formas curvas para crear una sensación de fluidez y movimiento, guiando a las personas a través del espacio.

Estructuras ligeras y abiertas para permitir mayores luces y generar sombras.

Uso de telas por su potencial de enfriamiento y bajo costo.



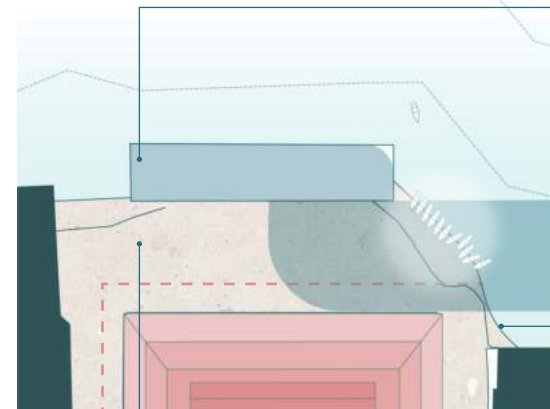
Complementar la propuesta con vegetación nativa que amortigüe islas de calor.



EMPLAZAMIENTO

SITUACIÓN ACTUAL

área de intervención



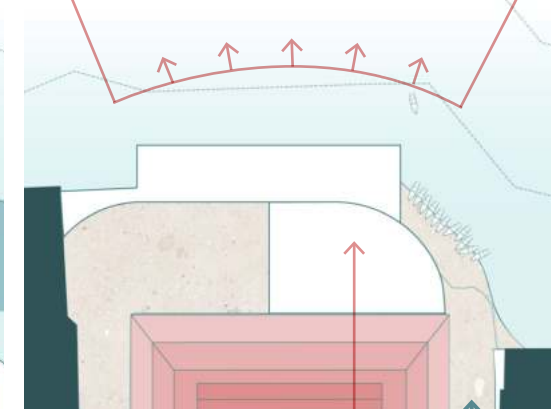
edificio patrimonial:
Mercado Municipal

Amplia plataforma en desuso

Emplazamiento desordenado y desregulado de embarcaciones.

ARTICULACIÓN DE ESPACIOS

vista hacia manglares (área silvestre protegida)

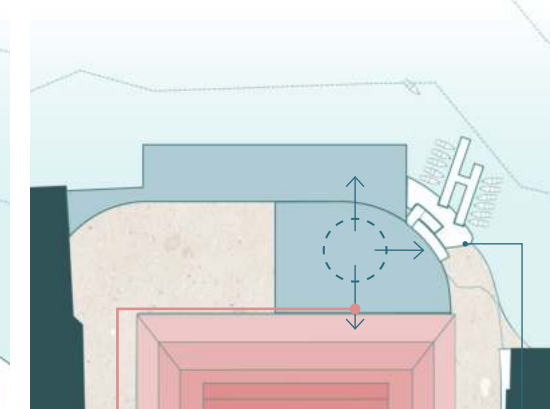


plaza central de transición

Conexión
Mercado Municipal -
Plataforma Norte

calle designada para carga y descarga.

INTERVENCIÓN COMPLEMENTARIA

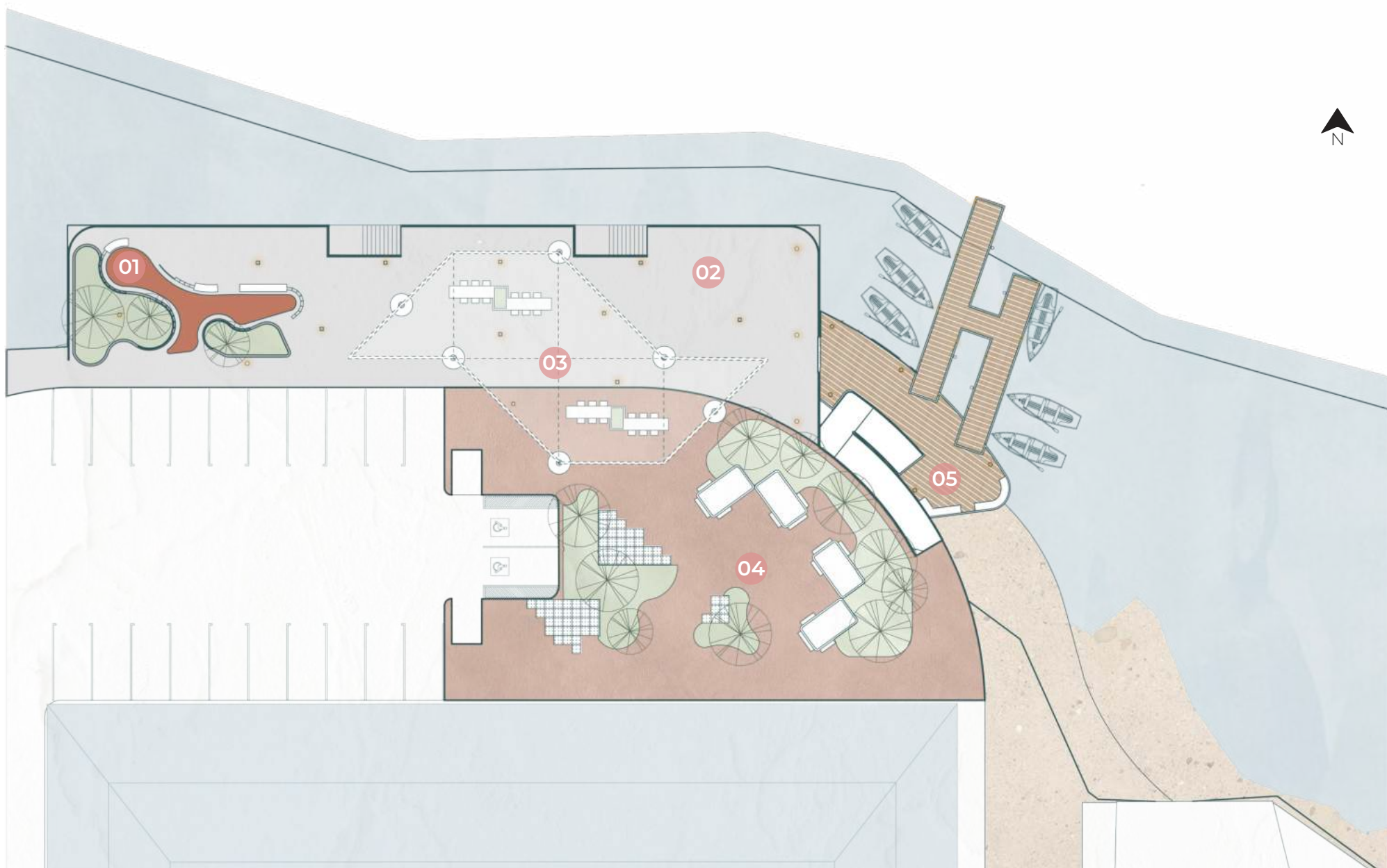


Unión de subespacios a través de un espacio central.

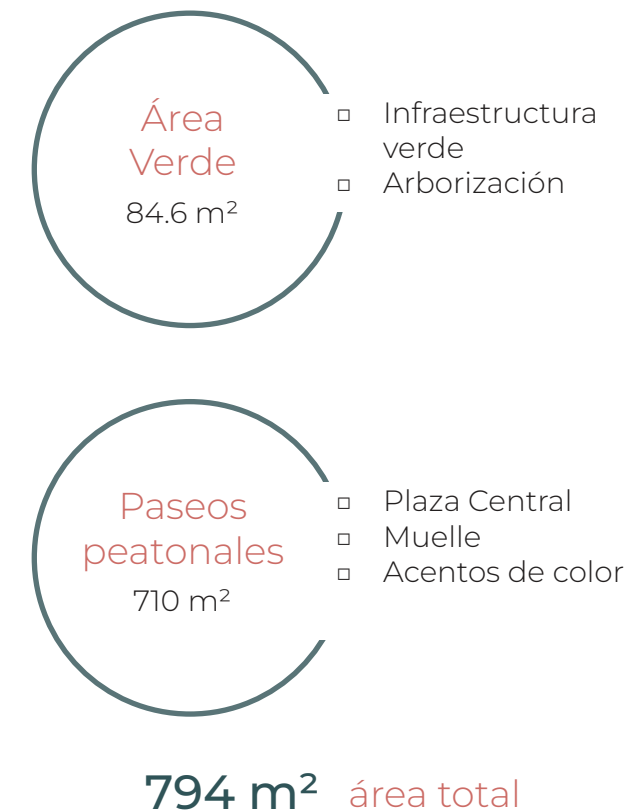
Acceso seguro de embarcaciones a través de propuesta de un muelle flotante diagonal a la plaza.



PLANTA CONJUNTO



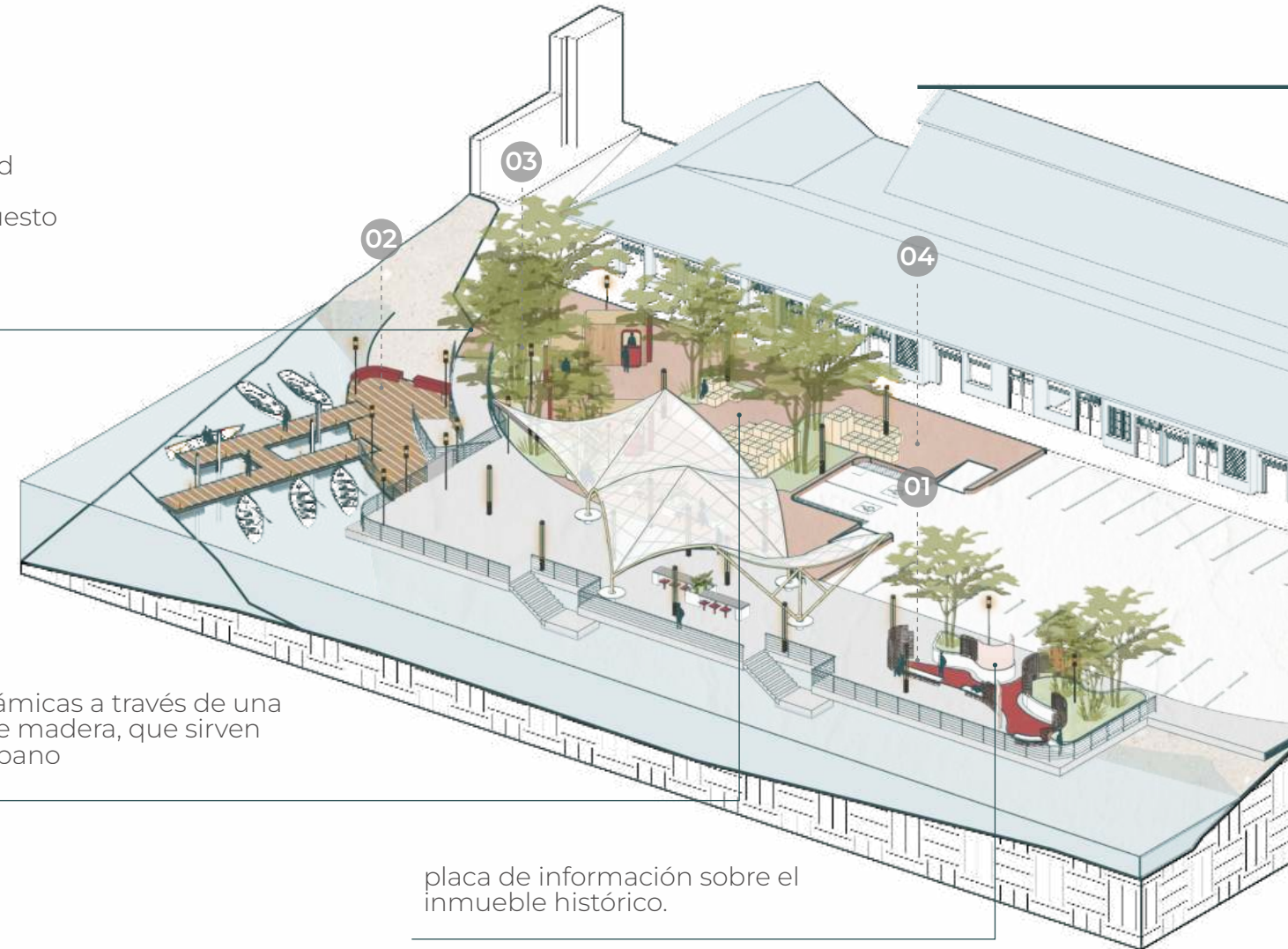
- 01 Instalación artística**
 Instalaciones de madera y paredes con placas informativas que relatan la historia del Mercado Municipal, complementado con murales de artistas locales
- 02 Plataforma Norte**
 Plataforma de concreto de 10 x 50 m, actualmente en desuso
- 03 Tensoestructura**
 Estructura que se traslapa entre la plaza y la plataforma norte para unir los usos, equipada con vegetación y mobiliario urbano fijo
- 04 Plaza de conexión**
 Punto de conexión entre el muelle y la plataforma norte
- 05 Muelle**
 Plataforma que se extiende diagonal al mercado y sirve para crear un punto de ingreso para embarcaciones y facilitar la movilización de productos





VISUALIZACIÓN TRIDIMENSIONAL

espacio abierto destinado para food trucks o kioscos de comida local, propuesto como una plaza gastronómica



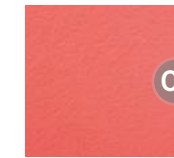
composiciones dinámicas a través de una retícula de cubos de madera, que sirven como mobiliario urbano

placa de información sobre el inmueble histórico.

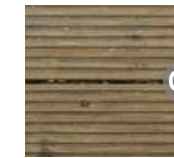
Mercado Municipal de Puntarenas

patrimonio histórico arquitectónico

MATERIALIDADES



concreto pulido con retobillo en color rojo



deck de madera tratada para exteriores



zacate jengibrillo



piso de ladrillo refractario rojo

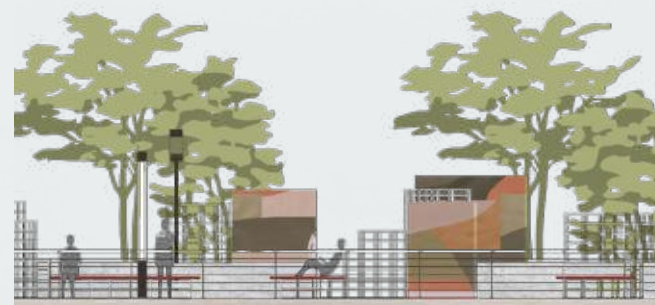


ELEVACIÓN NORTE

dentro de la tensoestructura se propone un espacio de mobiliario permanente para el consumo, complementado con jardineras e iluminación.

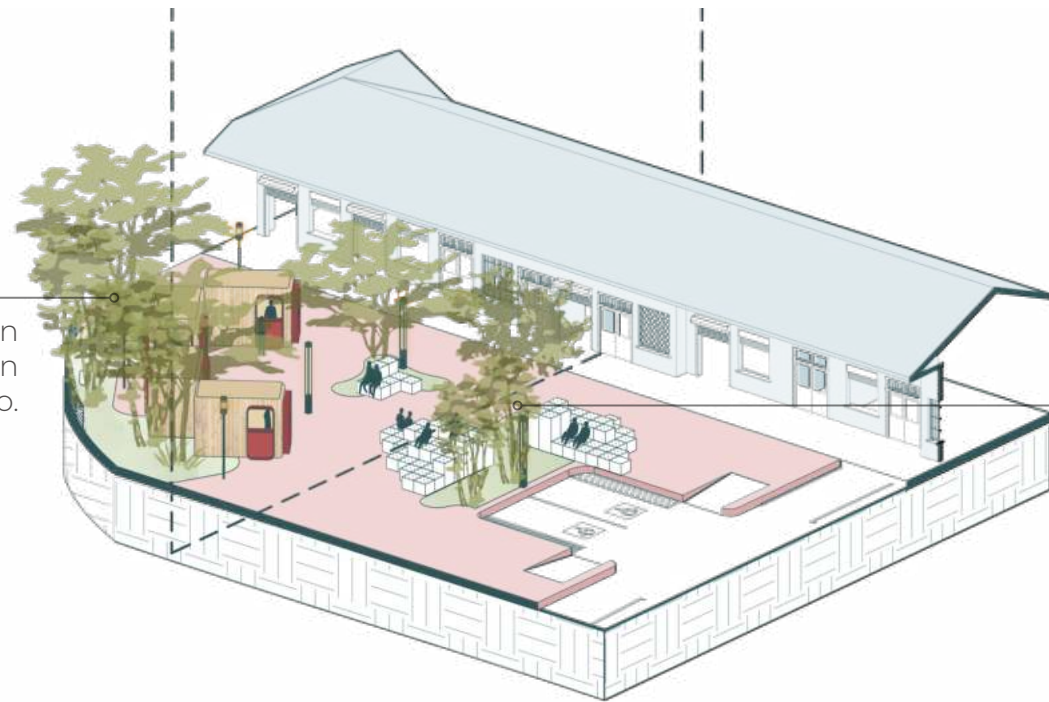
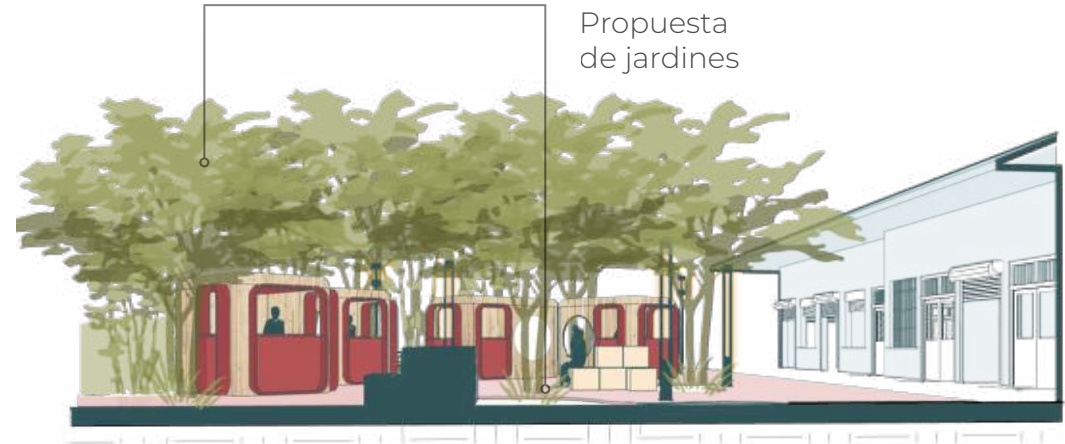


se propone una estructura de madera con una retícula de 40x20 cm complementada con paredes de durock para jugar con las transparencias, materialidades y límites virtuales.





01 PLAZA DE CONEXIÓN

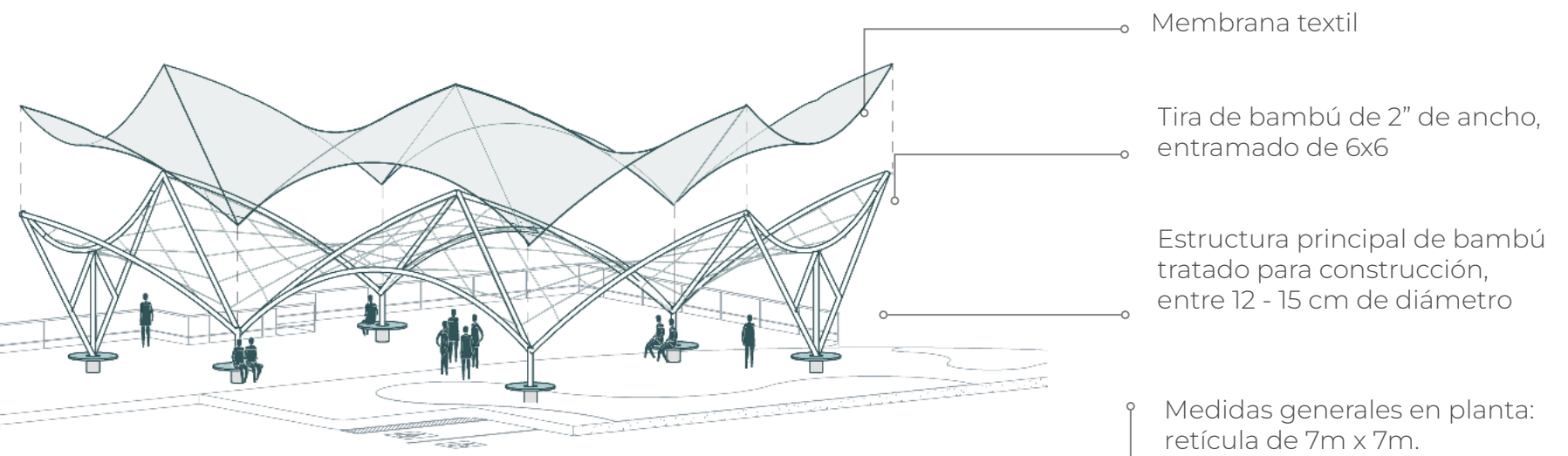


Instalación de madera escalonada como espacio de descanso y recreación (tratada para exteriores y anclada al suelo)

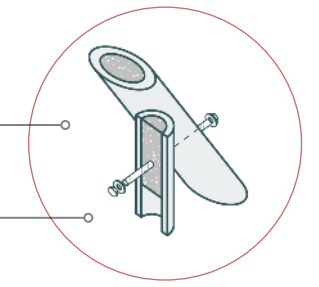




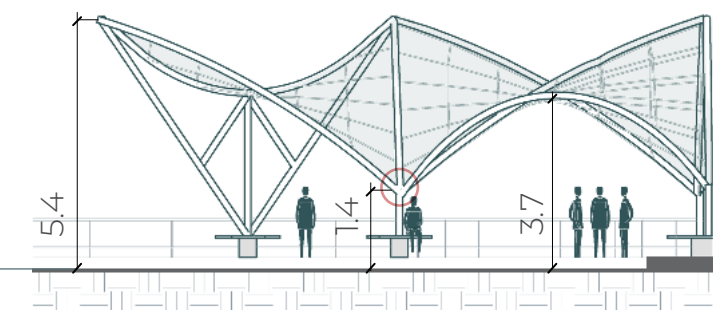
02 TENSOESTRUCTURA



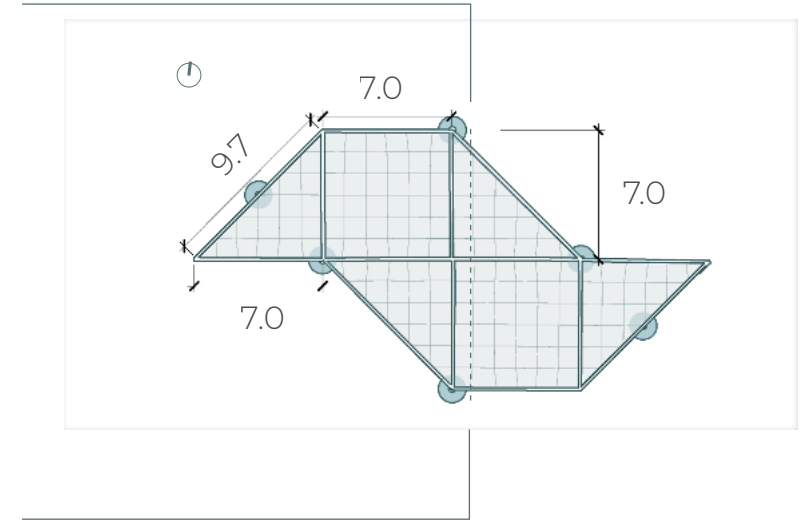
30 cm de relleno de concreto en uniones
 Unión mediante pernos o varilla #4



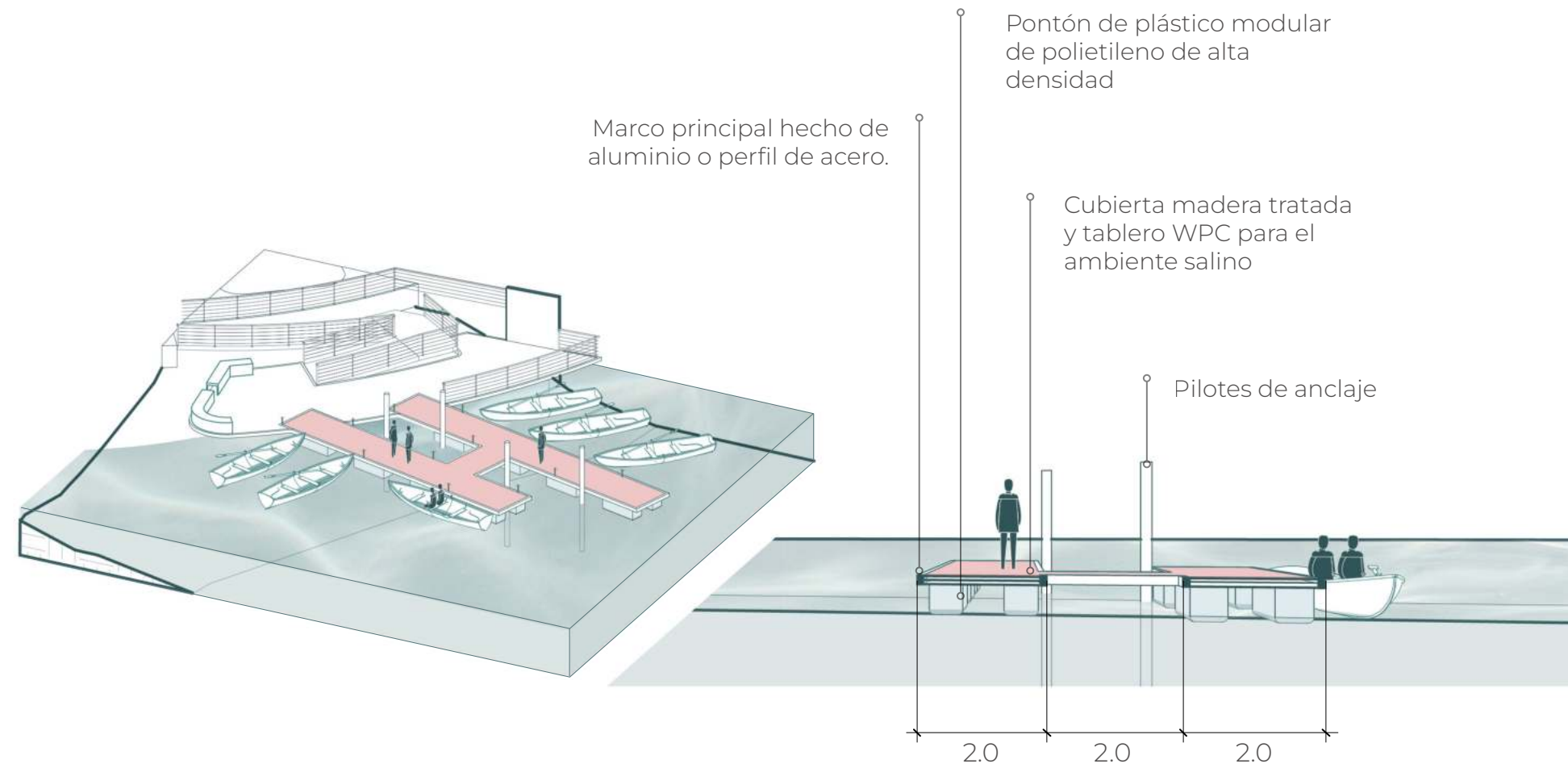
Detalle de Uniones



Altura máxima: 5.4m
 Altura mínima (conexiones): 1.4 m



03 MUELLE





Al ser un proyecto urbano que surge del **Plan Proyecto de Renovación Urbana de Puntarenas**, desarrollado por el INVU en conjunto con la Municipalidad de Puntarenas e Incop se propone un **modelo de gestión integral y colaborativa, que involucre tanto al sector público como al privado**, con el objetivo de modernizar y revitalizar áreas urbanas clave, mejorar la calidad de vida de los residentes, impulsando la economía local y el turismo.

MARCO JURÍDICO

Ley N.º 8114 (Simplificación y Eficiencia Tributarias)

Utilización de los impuestos recaudados, como el impuesto a los combustibles, para financiar la mejora de la infraestructura urbana y vial.

Reglamento de Renovación Urbana Define los lineamientos específicos para llevar a cabo proyectos de renovación urbana en Costa Rica. Este reglamento establece los criterios y procedimientos para la intervención en áreas urbanas, asegurando la sostenibilidad y la calidad de las obras. (INVU, 2017)

MODELO DE GESTIÓN INTEGRAL

Entidad coordinadora central:

Se propone el INVU (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo) como organismo encargado de liderar el proyecto, en conjunto con la Municipalidad de Puntarenas y otros actores clave como el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y el Instituto Costarricense de Turismo (ICT).

Participación de actores locales:

Se incluye organizaciones locales, como las cámaras de comercio y asociaciones de desarrollo comunitario, para asegurar que el proyecto responda a las necesidades locales.

Comités de gestión del proyecto:

Establecer comités para supervisar la planificación, ejecución y monitoreo del proyecto.

FINANCIAMIENTO

Impuestos de la Ley N.º 8114:

Parte de los ingresos generados por el impuesto a los combustibles se destinaría al financiamiento de la infraestructura vial y urbana necesaria.

Inversión privada:

Incentivos fiscales y políticas de estímulo para atraer inversionistas privados en sectores como el turismo y comercio

Cooperación Internacional:

A través de programas de asistencia comunitaria, preservación cultural y apoyo a la seguridad urbana, la embajada de Estados Unidos puede desempeñar un papel activo en la revitalización urbana, aportando recursos, tecnología y experiencia que impulsen el éxito del proyecto.

Fideicomiso INCOP - ICT - BNCR:

Herramienta financiera creada en Costa Rica para desarrollar y gestionar proyectos de infraestructura turística en la zona de Puntarenas.

Junta Promotora de Turismo INCOP



INTERVENCIÓN	UNIDAD	COSTO UNITARIO
Demoliciones generales	m ²	₪8,620.00
Rellenos de nivelación	m ²	₪25,650.00
Demarcación	gb	₪450,000.00
Construcción de acera	m ²	₪36,600.00
Construcción de transiciones peatonales	ml	₪136,500.00
Loseta táctil	m ²	₪31,500.00
Drenaje Urbano Sostenible	un	₪65,800.00
Tótem con infografía	un	₪450,000.00
Construcción de Jardineras	m ²	₪9,900.00
Paisajismo	m ²	₪18,000.00
Cordón de caño	ml	₪24,500.00
Construcción de Jardineras	m ²	₪9,900.00
Banca concreto con respaldares	ml	₪190,000.00
Caja para campo de juego infantil	m ²	₪28,000.00
Pérgola	m ²	₪129,000.00
Deck de madera	m ²	₪129,000.00
Paredes de durock	ml	₪57,000.00
Kiosko	un	₪19,200.00
Tensoestructura	m ²	₪103,200.00
Instalacion de agua	m ²	₪206,400.00
Estacionamiento de bicicletas 5un	gb	₪350,000.00
Muelle Flotante	m ²	₪154,800.00
Muelle de madera	m ²	₪103,200.00

A partir de los costos aproximados por intervención mostrados en el cuadro anterior y considerando los porcentajes correspondientes por administración, estudios topografía, AP, PC, permisos, presupuestos, equipo, imprevistos, maestro de obra e IVA; se estiman los los costos totales según componentes:

URBANISMO TÁCTICO	₪10,320,000.00
BULEVAR	₪276,200,667.22
Eje gastronómico	₪72,778,758.00
Intervención	₪16,068,567.05
Eje Recreativo	₪80,627,186.75
Eje Inicial	₪106,726,155.42
MERCADO	₪92,050,717.86
MIRADOR	₪20,142,480.00
ARTICULACIONES	₪267,208,000.00
Articulación Mercado	₪137,825,150.00
Articulación Parques	₪129,382,850.00

₪665,921,865.08

URBANISMO TÁCTICO

Intervenciones de baja escala a nivel de calles a través del recorrido UTN - Catedral- Mercado.

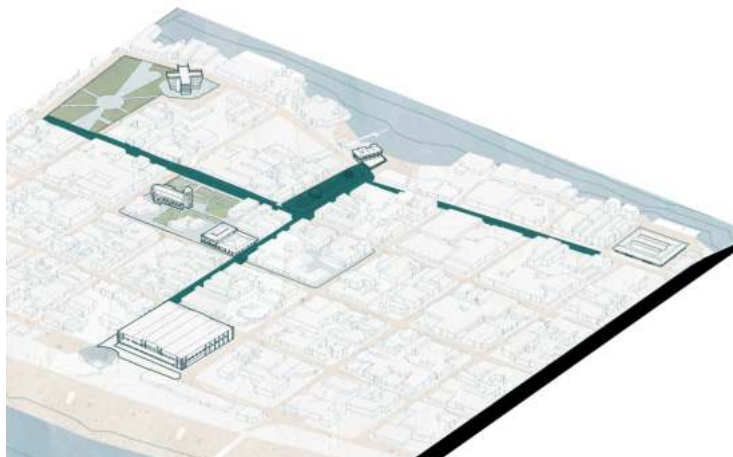
Esto implica cierres temporales de calle, delimitación visual de espacios a través de color o composiciones artísticas.

ACTIVIDADES CULTURALES

Aprovechar parques como espacios para ferias temporales, manifestaciones culturales, artísticas, recreativas, literarias y artesanales.

Estas estrategias brindarán información sobre la aceptación y participación ciudadana en el proyecto

1ERA FASE



URBANISMO TÁCTICO \$10,320,000.00

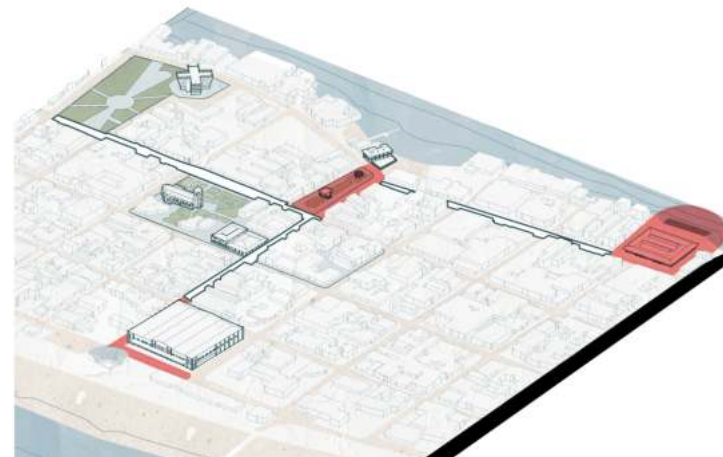
BULEVAR E INTERVENCIÓN MERCADO

Se inicia con el acondicionamiento del **eje gastronómico** para empezar a redirigir flujos comerciales al norte de la zona.

Esto en conjunto con la **intervención del Mercado** para diversificar las actividades alrededor del inmueble y reactivar la zona como un espacio de estadía más que de paso. Para esto se propone un plan de mejoramiento de fachadas paralelamente.

Finalmente el **eje inicial** empieza su desarrollo para una conexión de la zona norte y sur más fluida

2DA FASE



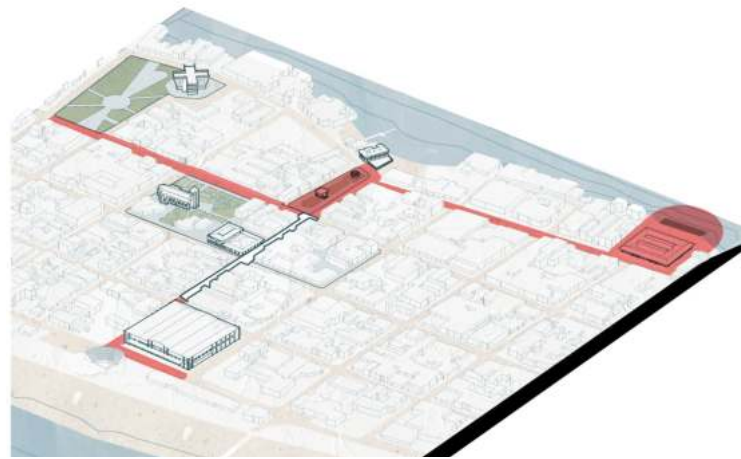
BULEVAR	\$179,504,913.42
Eje gastronómico	\$72,778,758.00
Eje Inicial	\$106,726,155.42
MERCADO	\$92,050,717.86

ARTICULACIÓN AVENIDA 01 Y 03

Considerando el bulevar central como el proyecto más fuerte de la propuesta, resulta importante crear **ramificaciones que conecten con el mercado y parques de la zona, principalmente para dar el carácter integral de la propuesta.**

A través de las articulaciones se unifican inmuebles de carácter histórico arquitectónico, se agregan recorridos verdes previamente deficientes y se agrega mobiliario necesario para el disfrute de la zona pública, permitiendo la reactivación urbana local.

3ERA FASE



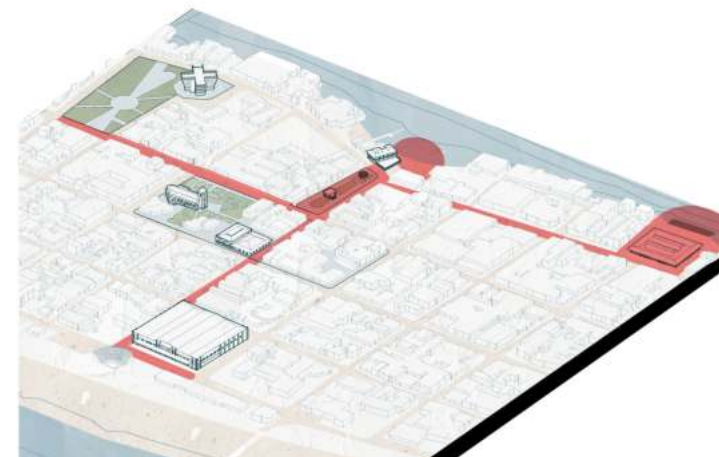
ARTICULACIONES **₡267,208,000.00**

BULEVAR Y MIRADOR HISTÓRICO PAISAJÍSTICO

Para finalizar la propuesta **se consolidan los espacios centrales del bulevar, reactivando el Bulevar Gastronómico de Puntarenas**, situado entre la Casa de la Cultura y la Iglesia o Templo Católico Sagrado Corazón de Jesús, proponiendo terrazas y mobiliario nuevo; **además de solidificar el eje recreativo para terminar de peatonizar la calle 03 Francisco de Paula Amador.**

Posteriormente y como cierre de este proyecto, **se desarrolla el mirador histórico paisajístico sobre el estero de Puntarenas como nodo de atracción al norte del bulevar.**

4TA FASE



BULEVAR	₡96,695,753.80
Intervención	₡16,068,567.05
Eje Recreativo	₡80,627,186.75
MIRADOR	₡20,142,480.00

06

aspectos
FINALES

contenidos del capítulo

- 01 Conclusiones y recomendaciones
- 02 Referencias bibliográficas
- 03 Referencias diagramas, figuras y mapas
- 04 Apéndice A y B

Definir nuevos lenguajes que complementen (sin opacar) el patrimonio existente, y diseñar para evidenciar el paso del tiempo

El diseño urbano en un entorno patrimonial como Puntarenas debe ser capaz de **definir nuevos lenguajes arquitectónicos que respeten y complementen el patrimonio existente sin eclipsarlo**. Las intervenciones deben mantener un equilibrio cuidadoso, introduciendo elementos contemporáneos que se integren al contexto histórico de manera armoniosa. **Estas nuevas propuestas no deben competir con los edificios históricos, sino acompañarlos, potenciando su valor cultural y visual**. Además, el diseño debe respetar y evidenciar el paso del tiempo, permitiendo que el entorno urbano muestre su evolución sin perder su esencia.

Respetar y potenciar la cultura y vida urbana preexistente.

Es crucial que la renovación urbana se base en la identidad cultural de la ciudad, **preservando su patrimonio histórico y celebrando las tradiciones locales**, como la gastronomía y el ambiente costero. Incorporar la esencia de Puntarenas en los nuevos espacios no solo honra su historia y carácter único, sino que también garantiza que la intervención sea aceptada y valorada por la comunidad local. **Este enfoque asegura que las renovaciones no impongan cambios radicales, sino que refuercen las prácticas culturales ya existentes, creando un equilibrio entre modernización y autenticidad**, lo cual es clave para un desarrollo urbano sostenible y respetuoso con la identidad de la ciudad.

Fortalecimiento de la infraestructura pública y recreativa

La renovación de calles y plazas, financiada en parte por la Ley 8114, **garantiza que los recursos de impuestos específicos se utilicen en la creación de espacios recreativos y de esparcimiento**, como parques, plazas abiertas, áreas peatonales, y carriles exclusivos para ciclistas. Estas áreas no solo brindarán un espacio de convivencia para la comunidad, sino que también **mejorarán la calidad de vida de los residentes y fomentarán la actividad física, creando un entorno más saludable y dinámico para todas las edades**.

Reactivar espacios urbanos a través de la revalorización del entorno histórico-cultural

La reactivación de los espacios urbanos debe basarse en la revalorización del entorno histórico y cultural local, destacando su identidad y legado. La intervención en estos entornos permite no solo la mejora física del espacio, sino también su **reconexión con las narrativas históricas y culturales que han definido la ciudad**. De esta manera, se refuerza el vínculo entre la comunidad y su entorno, al mismo tiempo que se atrae al turismo cultural. Estas revalorizaciones no deben ser vistas como simples renovaciones, sino como un proceso de revitalización integral que respeta y potencia la memoria colectiva, **dotando a los espacios de nuevas funciones contemporáneas que los reactiven y mantengan su relevancia en la vida urbana moderna**.

Paisaje urbano como agente integrador de la comunidad.

El paisaje urbano juega un papel crucial como agente integrador en la comunidad, ya que conecta a las personas con su entorno y entre sí, facilitando la convivencia y cohesión social. **En proyectos de restauración, el diseño de espacios públicos accesibles, verdes y bien conectados crea puntos de encuentro que fortalecen las relaciones entre los residentes y fomentan el sentido de pertenencia**. Al integrar tanto la naturaleza como el patrimonio cultural, el paisaje urbano no solo mejora estéticamente la ciudad, sino que también ofrece un marco en el que las comunidades pueden interactuar, desarrollarse y crecer juntas, contribuyendo a la inclusión social y al bienestar colectivo.

Promover turismo sostenible y economía circular

La incorporación de la economía circular en este contexto puede potenciar el impacto, al incentivar el uso eficiente de los recursos y fomentar el consumo local, como en la gastronomía y la artesanía. Esto no solo reduce el desperdicio, sino que **crea nuevas oportunidades para pequeñas empresas y emprendedores locales, impulsando un desarrollo económico sostenible que beneficia tanto a la comunidad como a los turistas, fortaleciendo el tejido social y económico de la ciudad.**

Dar continuación del proyecto en zonas aledañas

Es recomendable extender la propuesta más allá del eje propuesto en la zona central de Puntarenas, con el objetivo de fortalecer la conexión entre lo urbano y el entorno costero. Esta expansión permitirá que más comunidades disfruten del espacio público, fomentando el turismo y la actividad local, al tiempo que se implementen medidas de protección ante desastres naturales, como la erosión costera y la inundación. Además, se debe integrar un plan de infraestructura verde y azul que incorpore áreas de vegetación nativa, manglares y corredores biológicos, así como sistemas de drenaje sostenible.

Establecer un marco de colaboración entre las entidades públicas - privadas y la comunidad local

Crear un comité de gestión y seguimiento que integre al INCOP, ICT, municipalidad, Ministerio de Cultura, y actores privados, para asegurar que las intervenciones urbanas estén alineadas con los objetivos de desarrollo local, turístico y cultural., así como a las necesidades y expectativas de los habitantes.

Crear un sistema de monitoreo continuo para evaluar el impacto de las intervenciones en la calidad de vida, el crecimiento turístico y la economía local, permitiendo hacer ajustes según sea necesario.

Rescatar el patrimonio histórico y cultural

Crear rutas culturales y turísticas que incluyan estos espacios renovados, en colaboración con el ICT, para atraer visitantes interesados en la historia y cultura local, reforzando así la imagen de Puntarenas como un destino cultural.



**UNA
CIUDAD SIN
PATRIMONIO
ES UNA
CIUDAD
SIN FUTURO**

CAP 01

- Arias-Flores, J. (2019). Circuito T: Propuesta de recuperación Urbana como parte de extensión de "Proyecto 30 Manzanas" del Centro Histórico de San José. [Tesis de Graduación] TEC.
- Artavia, S (2017) Casa de expresidente Mario Echandi 'se hunde' en la ruina. La Nación. <https://www.nacion.com/el-pais/patrimonio/casa-de-expresidente-echandi-se-hunde-en-la/SPAYZ7ZHFFHUXMI6DD-NTRFGWQM/story/>
- Asamblea Legislativa (1995) Ley de Patrimonio Histórico-Arquitectónico de Costa Rica. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=55888&nValor3=66234&strTipM=TC#:~:text=El%20presente%20reglamento%20tiene%20por,de%20naturaleza%20hist%C3%B3rica%20y%20arquitect%C3%B3nica.
- Asamblea Legislativa (2010) Ley sobre la zona marítima terrestre. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=35669&nValor3=80861&strTipM=TC#ddown
- Asamblea Legislativa (2014) Ley de Planificación Urbana. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=32006&nValor3=96422&strTipM=TC
- Bloszies, C., & Hardy, H. (2011). *Old Buildings, New Designs (Architecture Briefs)*. New York: Princeton Architectural Press.
- Casa Presidencial (2020) Puntarenas estrena renovado Parque Del Muelle. Casa Presidencial. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2020/02/puntarenas-estrena-renovado-parque-del-muelle/>
- Casa Presidencial (2021) Puntarenas estrena nuevo mercado de artesanos para la reanudación del turismo de crucero. Casa Presidencial. <https://www.presidencia.go.cr/comunicados/2021/12/puntarenas-estrena-nuevo-mercado-de-artesanos-para-la-reanudacion-del-turismo-de-crucero/>
- Castro, A. (2014). Heredia Centro Histórico: Plan de protección de una zona urbana histórica. [Tesis de Graduación] TEC.
- Centro de conservación Patrimonio Cultural (s.f.) Patrimonio Histórico Arquitectónico. <https://www.patrimonio.go.cr/patrimonio/material/index.aspx>
- CIVVIH (2011) Principios de La Valeta para la salvaguardia y gestión de las poblaciones y áreas urbanas históricas. ICOMOS. <http://mec-edupaz.unam.mx/index.php/mecedupaz/article/view/63957/56112>
- Cordero, Allen (2012) Centros históricos del turismo: Puntarenas y Limón. Escuela de Sociología. <https://www.sociologia.fcs.ucr.ac.cr/index.php/proyectos/investigacion/9-proyectos-de-investigacion/101-centros-historicos-del-turismo-puntarenas-y-limon>
- Ecosistema Urbano (s.f.) Plan Cha. <https://ecosistemaurbano.com/es/plan-cha/>
- Facultad de Arquitectura Universidad de Palermo (2015) Encuentro Espacios Urbanos Públicos. Paisaje, Cultura y Comunidad. https://www.palermo.edu/Archivos_content/2015/arquitectura/junio2015/Espacio_urbano.pdf
- Gamboa, P., (2003). El sentido urbano del espacio público. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, 1(7), 13-18.
- Gehl, J. (2015). *Ciudades para la gente* (1st ed.). Ediciones Infinito.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6a. ed. --.). México D.F.: McGraw-Hill.
- Jordan-Salinas, J., Perez-Eguiluz, V., & De las Rivas-Sanz, J. (2020). Paisaje Urbano Histórico: Aprendiendo de una ciudad paisaje, Segovia. *EURE*, 46(137), 87-110.
- ICT (s.f.) Anuario Estadístico de Turismo 2022 <https://ict.go.cr/en/root-documentos-no-apagar/estad%C3%ADsticas/informes-estad%C3%ADsticos/anuarios/2005-2015/2269-2022-4/file.html>
- ICT (s.f.) Situación turística en Costa Rica Situación del turismo en Costa Rica 2022. Informe anual Análisis de los principales indicadores turísticos al cierre del año 2022. <https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/estad%C3%ADsticas/informes-estad%C3%ADsticos/monitoreo-tur%C3%ADstico/2324-monitoreo-trimestral-2023/file.html>
- INEC (2023) Anuario Estadístico 2021 - 2022 : Compendio de estadísticas nacionales. <https://admin.inec.cr/sites/default/files/2023-09/reanuario2021-2022.pdf>
- INVU (2019). Proyecto Paisajístico Boulevard Puntarenas <https://www.invu.go.cr/plan-proyecto-puntarenas>
- INVU (2019). Plan Proyecto Renovación Urbana Puntarenas <https://www.invu.go.cr/plan-proyecto-puntarenas>
- INVU (2017) Reglamento de Renovación Urbana. INVU. <https://www.invu.go.cr/documents/20181/33489/Renovaci%C3%B3n+Urbana>
- INVU (2018) Reglamento de Construcciones. INVU. <https://www.invu.go.cr/documents/20181/33489/Reglamento+de+Construcciones>
- Leon, A & Mena, H. (2021) Análisis de la implementación de innovación, propiedad intelectual y cultura como elementos fundamentales de la economía naranja para el distrito 1° del cantón central de Puntarenas durante el periodo 2020. [Tesis de Graduación] UTN.
- Ministère de la Culture (s. f.). Los espacios protegidos y monumentos históricos. <https://www.culture.gouv.fr/es/Regiones/DAC-Martinique/ Disciplinas-y-sectores/Arquitectura-y-Patrimonio/Los-espacios-protegidos-y-Monumentos-historicos#:~:text=La%20Ley%20de%204%20de,su%20calidad%20arquitect%C3%B3nica%20y%20urbana>
- Morales, P. & Mora, Y. (2021). *Revitalización Urbana en la Franja Marítima del Casco Histórico de la ciudad de Limón*. [Tesis de Graduación] TEC.
- Municipalidad de Puntarenas (2012). Datos socioeconómicos y ambientales https://www.puntarenas.go.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=137:datos-socioeconomicos-y-ambientales&catid=12&Itemid=254&showall=&limitstart=2
- Municipalidad de Puntarenas (2018). Plan Estratégico Municipal. http://www.puntarenas.go.cr/index.php?option=com_content&view=article&id=287&Itemid=278
- Muñoz, D. (2016, 11 mayo). Restaurar patrimonio, preservar la memoria. *Semanario Universidad*. <https://semanariouniversidad.com/cultura/restaurar-patrimonio-preservar-la-memoria/>

OIJ (2021) Análisis sociodemográfico y criminológico de Puntarenas. <https://sitiooij.poder-judicial.go.cr/index.php/apertura/participacion/codiseno-politicas/encuentro-comunitario/item/21064-encuentro-policial-comunitario-puntarenas>

Poder Ejecutivo (2017) Reglamento Ley de Igualdad de Oportunidades para Personas con Discapacidad. Sistema Costarricense de Información Jurídica. http://www.pgr-web.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=53160&nValor3=110485&strTipM=TC

Rojas E. (2005) Volver al Centro. La Recuperación de las Áreas Urbanas Centrales. Washington BID 2004. <https://publications.iadb.org/handle/11319/202>

Ruiz-Apilánez Corrochano, B., & Ureña Francés, J. (2014). Transformación y activación social de la calle: El eco-bulevar de Vallecas (Madrid). Ciudades (Valladolid, Spain), (17), 175-199.

Organización de los Estados Americanos (OEA). (1967). Normas de Quito sobre la conservación y el uso de los recursos culturales. Conferencia de Ministros de Educación y Cultura de América Latina y el Caribe, Quito, Ecuador.

Organización de los Estados Americanos (OEA). (1977). Coloquio sobre la preservación de centros históricos.

Conferencia de Ministros de Educación y Cultura de América Latina y el Caribe, Quito, Ecuador.

Sanou, O. (2010). Costa Rica, guía de arquitectura y paisaje. San José, [C.R.]: Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica.

Servicio Nacional del Patrimonio Cultural. (s. f.). Qué entendemos por patrimonio cultural. <https://www.patrimoniocultural.gob.cl/que-entendemos-por-patrimonio-cultural#:~:text=El%20patrimonio%20cultural%20es%20un,una%20generaci%C3%B3n%20a%20las%20siguientes>

UCR (2018) Memoria del Foro: Desarrollo y empleo en Puntarenas, reto social e institucional <https://www.srp.ucr.ac.cr/sites/default/files/MemoriasJornadasdeInvestigacion/Repositorio/Memoria.pdf>

Un puerto Limpio (s.f.) Un puerto limpio https://www.facebook.com/UnPuertoLimpio/events?locale=es_LA

UNESCO (2011) Recomendación sobre el Paisaje Urbano Histórico. UNESCO. <https://whc.unesco.org/uploads/activities/documents/activity-638-100.pdf>

UNESCO (2011) Declaración sobre la conservación de los paisajes urbanos históricos. UNESCO. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000141303_spa

UNESCO (2013) Nueva vida para las ciudades históricas: el planteamiento de los paisajes urbanos históricos.

UNESCO. https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000220957_spa

Valencia, N (2014). Ecosistema Urbano nos presenta la propuesta ganadora del Plan CHA en Asunción. ArchDaily. <https://www.archdaily.cl/cl/626007/ecosistema-urbano-nos-presenta-la-propuesta-ganadora-del-plan-cha-en-asuncion>

Vindas, C. (2022). Validación de guía para la implementación de Soluciones Sensibles al Contexto en proyectos de movilidad: Proyecto Calle El Paseo de Los Turistas [Tesis de Maestría] TEC.

CAP 02

Alvarez Masis, Y. (2005). Cocina Tradicional Costarricense 1: Guanacaste y Región Central de Puntarenas. Costa Rica: Ministerio de Cultura y Juventud.

ICT (s.f.) LLEGADAS INTERNACIONALES DE TURISTAS 2009-2023. Base de datos ICT. <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiYjExYzFkMGItYzVhYS00YWQyLWJlMDktYTJmNWNkZGFhNmI5liwidCI-6lmQwN2I2NTM1LTFkZGMtN-DA2YS04MzQxLTBiMGZzMDIkn-DEXNSlsmMiOjR9&pageName=ReportSectionbc4547ad1f650597cc8b>

INEC (2023) Anuario Estadístico 2021 - 2022 : Compendio de estadísticas nacionales. <https://admin.inec.cr/sites/default/files/2023-09/reanuario2021-2022.pdf>

Chen Mok. (2012). Elementos históricos del desarrollo del turismo en Puntarenas. Diálogos (San Pedro, Montes de Oca, Costa Rica), 13(1).

Chen Mok, & Bartels Villanueva, J. (2013). Impacto del Turismo en Puntarenas: un análisis comparativo por segmento laboral. Diálogos (San Pedro, Montes de Oca, Costa Rica), 1. <https://doi.org/10.15517/dre.v14i3.12552>

Elizondo, M. (2013). El impacto social y económico generado por el turismo de los cruceros que visitan la ciudad de Puntarenas. Diálogos Revista Electrónica de Historia

Municipalidad Puntarenas (2022) Plan de acción para la adaptación

climática del cantón de Puntarenas. P38

Municipalidad Puntarenas (2021) Plan de desarrollo humano local del cantón de Puntarenas 2021-2031. Equipo de Gestión Local del Plan de Desarrollo Humano Cantonal de Puntarenas. P62

OIJ (2021) Análisis sociodemográfico y criminológico de Puntarenas. <https://sitiooij.poder-judicial.go.cr/index.php/apertura/participacion/codiseno-politicas/encuentro-comunitario/item/21064-encuentro-policial-comunitario-puntarenas>

PNUD CR (2020) Ficha Cantonal Puntarenas. Fortalecimiento de la Estrategia Puente al Desarrollo para romper el ciclo de pobreza a nivel local, con perspectiva de género y ambiental. <https://pnud-conocimiento.cr/wp-content/uploads/2022/06/Ficha-tecnica-Puntarenas-digital.pdf>

Sedó Masís, P. (2017). Sabores y aromas de la mesa tica en Puntarenas. Universidad de Costa Rica, Escuela de Nutrición, Programa EC-436 Aportes para la salvaguardia de la cocina patrimonial de Costa Rica, Proyecto Trabajo Comunal Universitario 486.

CAP 03

Bergoeing, Pierre (2011). Riesgo de desaparición de la flecha litoral de Puntarenas, Costa Rica. Revista geográfica - Instituto panamericano de geografía e historia, 149(149), 23-32.

BIODATACR (s.f.) Base de datos. <http://biodiversidad.go.cr/>

Bomberos de Costa Rica (2023) Reglamento Nacional de Protección contra incendios. <https://www.bomberos.go.cr/wp-content/uploads/2023/03/RNPCI-2023.pdf>

Cárdenas, Denyer & Kruse (2004) Registro histórico y evolución de la Barra arenosa de Puntarenas, Golfo De Nicoya, Costa Rica. Revista geológica de América Central, 31, 45.

Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural (s.f.) Bienes declarados patrimonio o de interés cultural: Búsqueda de Inmuebles. <https://www.patrimonio.go.cr/busqueda/ResultadoBusquedaInmuebles.aspx>

Ciudad FCC (s.f.) Carretera interamericana Norte: Cañas-Liberia. <https://www.ciudadfcc.com/-/carretera-interamericana-norte-canas-liberia>

CNC (s.f.) Corredor Vial San José Caldera Ruta 27. <https://www.cnc.go.cr/proyectos/en-marcha/corredor-vial-san-jose-caldera-ruta-27>

CNE (s.f.) Amenazas de origen natural, cantón de Puntarenas. https://www.cne.go.cr/reduccion_riesgo/mapas_amenazas/mapas_de_amanaza/puntarenas/Puntarenas%20-%20descripcion%20de%20amenazas.pdf

CAP 03

- Diario Extra (2023) Ordenan cierre de mercado municipal de Puntarenas <https://www.diarioextra.com/Noticia/detalle/506942/ordenan-cierre-de-mercado-municipal-de-puntarenas>
- EDIN (2017) División territorial administrativa de la república de Costa Rica. Editorial Digital de la Imprenta Nacional
- INCOP (s.f.) Proyectos Fideicomiso INCOP-ICT-BNCR. <https://incop.go.cr/proyectos/>
- INCOP (2020) Muelle de Puntarenas. Informe Final de Gestión. <https://www.incop.go.cr/wp-content/uploads/2021/02/UCH/CR-INCOP-Informe%20Final%20de%20Gesti%C3%B3n%20Johnny%20Alvarado%20Cascante.pdf>
- La Nación (2002) Fiestón en el Puerto. <https://www.nacion.com/archivo/fieston-en-el-puerto/YMJXSZNZN-FB5MLNZYBDNPJC74/story/>
- La Nación (2021) Balneario de Puntarenas reabre sus puertas con el nombre Punta Pirata tras dos años clausurado <https://www.nacion.com/economia/negocios/balneario-de-puntarenas-reabre-sus-puertas-con-el/PM7QAERIJJAMNAISZQDF-BCZQWQ/story/>
- La Nación (2015) Mareas altas de este martes en Puntarenas y el Pacífico sur anegaron vías, casas y comercios. <https://www.nacion.com/sucesos/desastres/mareas-altas-de-este-martes-en-puntarenas-y-el-pacifico-sur-anegaron-vias-casas-y-comercios/VJ5KLFTKQRB75JTKUNQZP-DWQTQ/story/>
- La República (2020) Parque Mora y Cañas en Puntarenas tendrá inversión de \$450 millones. <https://www.larepublica.net/noticia/parque-mora-y-canas-en-puntarenas-tendra-inversion-de-450-millones>
- La República (2020) Puntarenas estrena renovado parque muelle de \$1.200 millones. <https://www.larepublica.net/noticia/puntarenas-estrena-renovado-parque-muelle-de-1200-millones#:~:text=%C3%9ALTIMA%20HORA-,Puntarenas%20estrena%20renovado%20parque%20muelle%20de%20%2%A21.200%20millones,del%20proyecto%20Parque%20del%20Mueller.>
- Ministerio de Cultura y Juventud (2021) Casa Fait: Testimonio del arrojito de un inmigrante emprendedor <https://www.mcj.go.cr/index.php/sala-de-prensa/noticias/casa-fait-testimonio-del-arrojito-de-un-inmigrante-emprendedor>
- MINVU (2017) La dimensión humana en el espacio público: recomendaciones para el análisis y el diseño. <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>
- Mundo Forestal (s.f.) Almendro de playa <https://www.elmundoforestal.com/portfolio/almendro-de-playa/>
- Municipalidad de Puntarenas (2006). Plan Regulador Puntarenas. https://www.puntarenas.go.cr/images/PDF/Planes_reguladores/reglamento%20plan%20regulador.pdf
- Municipalidad de Puntarenas (2022) Plan de acción para adaptación climática del cantón de Puntarenas. NaturalistaCR (s.f.) Base de datos <https://costarica.inaturalist.org/>
- Porras, R & Rodríguez, P. (2000) Historia del Cantón de Puntarenas. Editorial Izcandé S.A.
- Visit Costa Rica (s. f.) Caminatas históricas por Puntarenas. <https://www.visitcostarica.com/es/costa-rica/things-to-do/culture/historical-walks/puntarenas>
- Punto y Aparte (2018) Puntarenas: la costa que se ahogaría 1000 veces al año. <https://www.puntoyaparte-ca.com/puntarenas-la-costa-que-se-ahogaria-1000-veces-al-ano/>
- SINAC (s.f.) Áreas Silvestres Protegidas <https://www.sinac.go.cr/ES/asp/Paginas/default.aspx>
- Weather Spark (s.f.) El clima y el tiempo promedio en todo el año en Puntarenas. <https://es.weatherspark.com/y/15474/Clima-promedio-en-Puntarenas-Costa-Rica-durante-todo-el-a%C3%B1o#:~:text=En%20Puntarenas%2C%20la%20temporada%20de,m%C3%A1s%20de%2037%20%C2%B0.>

Zamora, C (2009) Circuito de Turismo: Ciudad de Puntarenas. Ministerio de Cultura y Juventud. Imprenta Nacional.

CAP 04

- Alcaldía de Santiago de Cali (2022) Bulevar del Río, sitio de encuentro favorito para propios y visitantes <https://www.cali.gov.co/gobierno/publicaciones/169009/bulevar-del-rio-sitio-de-encuentro-favorito-para-propios-y-visitantes/>
- Archdaily (2014) En Detalle: Pavimento y Drenaje del Bulevar Sabana Grande en Caracas, Venezuela. https://www.archdaily.cl/cl/02-331412/en-detalle-pavimento-y-drenaje-del-bulevar-sabana-grande-en-caracas-venezuela?ad_medium=gallery
- Archdaily (2016) Orizontale activa la calle con una intervención en madera en las Islas Azores. https://www.archdaily.cl/cl/800241/orizontale-activa-la-calle-con-una-intervencion-en-madera-en-las-islas-azores?ad_medium=gallery
- Archdaily (2018) Antalya Konyaalti Coastline Urban Rehabilitation / OZER/URGER Architects. https://www.archdaily.com/905574/antalya-konyaalti-coastline-urban-rehabilitation-oz-er-ur-ger-architects?ad_source=search&ad_medium=projects_tab
- Archdaily (2019) Tensoestructuras: ¿cómo funcionan y qué tipos existen? <https://www.archdaily.cl/cl/914377/tensoestructuras-como-funcionan-y-que-tipos-existen?>
- Bienal de Paisaje Barcelona (s.f.) SUPERILLA SANT ANTONI <https://landscape.coac.net/superilla-sant-antoni>
- Colombia Travel (s.f.) Avenida del río Cali <https://colombia.travel/es/cali/avenida-del-rio-en-cali>
- Comisión Fílmica Colombia(s.f.) Bulevar del Río <https://locationcolombia.com/locacion/bulevar-del-rio/#:~:text=Descripci%C3%B3n,del%20pa%C3%ADs%20en%20zona%20urbana.>
- Flores, C.(2018). La arquitectura efímera y la transformación del espacio urbano: algunos casos españoles entre 2016 y 2018. *Eviterna*, 4, 12–22
- Gobierno de Chile (2003) Espacios urbanos seguros. Editorial Ministerio de Vivienda y Urbanismo
- González A., R. (2006). Planes Maestros como herramienta de gestión de Megaproyectos de Diseño Urbano liderados por el Estado y ejecutados por el sector privado: El caso del Portal Bicentenario Cerrillos. *Revista De Arquitectura*, 12(13), Pág. 67–76. <https://doi.org/10.5354/0719-5427.2006.28300> Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU] (2017). La Dimensión Humana en el Espacio Público. <https://www.minvu.gob.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf>
- NACTO (2013) Urban Street Design Guide
- NYCPlanning (2013) Urban Waterfront Adaptive Strategies.
- Pérez Lancellotti, G., (2014). El Plan Maestro como instrumento de diseño urbano: potencialidades y limitantes. El caso de la ciudad de Antofagasta. *Revista AUS*, (15), 16-21.
- Sansó, B (2019) EL BULEVAR DE SABANA GRANDE. Kilómetro y medio, más 23 transversales de recorrido de valor humano patrimonial, cuyo proyecto de rehabilitación logró generar el empoderamiento por parte de todos en la ciudad de Caracas. <https://beatrice-91993.medium.com/el-bulevar-de-sabana-grande-f8841444217c>
- United Nations Environment Programme (2021) A Practical Guide to Climate-resilient Buildings & Communities (P.36)

FIGURAS

- Figura 01** | we are all travelers. Kaitlin Rebesco, 2012
- Figura 02** | Eco Boulevard Vallecas. Ruiz y Ureña, 2014
- Figura 03** | Eco Boulevard Vallecas Fuente: Archdaily, 2008
- Figura 04** | Eco Boulevard Vallecas Fuente: Archdaily, 2008
- Figura 05** | Eco Boulevard Vallecas Fuente: Archdaily, 2008
- Figura 06** | Corredor Ecológico Fuente: Ecosistema Urbano, 2015
- Figura 07** | Corredor Dinámico Fuente: Ecosistema Urbano, 2015
- Figura 08** | Proyecto Revitalización Urbana en la Franja Marítima del Casco Histórico de la ciudad de Limón Fuente: Morales, P. & Mora, Y., 2021
- Figura 09** | Cartera de Proyectos Circuito T. Fuente: Arias, J., 2019
- Figura 10** | “Plan Proyecto Renovación Urbana Puntarenas” Fuente: INVU, 2019.
- Figura 11** | Proyecto Paisajístico Boulevard Puntarenas Fuente: INVU, 2019.
- Figura 12** | Mercado de Artesanías [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 13** | Parque el Muellero [Fotografía] Fuente: Kenneth Bolaños, 2020
- Figura 14** | Antigua Capitanía de Puerto [Fotografía] Fuente: Casa de la Cultura, 1900-1910
- Figura 15** | Puestos de venta informales Paseo de los Turistas [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 16** | Parque Mora y Cañas. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 17** | Templo Sagrado Corazón de Jesús. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 18** | Casa Fait. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 19** | Antiguo Cuartel. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 20** | Antigua Aduana. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 21** | Mercado Municipal. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 22** | Antigua Escuela Barrio El Carmen. Fuente: Flickr
- Figura 23** | Antigua Capitanía de Puerto Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 24** | Antiguo Matadero Municipal. Fuente: Mi Costa Rica de Antaño
- Figura 25** | Antigua Municipalidad. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 26** | Casa Echandi. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 27** | Parque Victoria. Fuente: Elaboración propia, 2024
- Figura 28** | Estero de Puntarenas [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 29** | Plataforma Mercado Municipal [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 30** | Churchill [Collage] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 31** | Ceviche y Patacones [Collage] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 32** | Vigorón [Collage] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 33** | Construcción del primer faro. Fuente: Facebook: Mi Costa Rica de Antaño
- Figura 34** | Evolución del Muelle Fuente: Facebook: Mi Costa Rica de Antaño
- Figura 35** | Ferrocarril del Pacífico Fuente: ElMundo.cr
- Figura 36** | Cambios morfológicos de la lengüeta de Puntarenas. Fuente: Percy Denyer, Guaria Cárdenes & Sarah Kruse
- Figura 37** | Cambios morfológicos de la punta de Puntarenas. Fuente: Percy Denyer, Guaria Cárdenes & Sarah Kruse
- Figura 38** | Diagrama de temperatura, viento y lluvia en Puntarenas. Fuente: Elaboración propia con base a datos de es.weatherspark.com
- Figura 39** | Plataforma Mercado Municipal [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 40** | Embarcaciones [Fotografía] Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 41** | Perfil Mercado Municipal. Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 42** | Perfil Casa de la Cultura y Templo Sagrado Corazón de Jesús. Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 43** | Perfil Casa Fait y Parque Victoria. Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 44** | Perfil Antigua Municipalidad y Parque Mora y Cañas. Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 45** | Perfil UTN. Fuente: Elaboración Propia, 2024
- Figura 46** | Antalya Konyaalti Coastline Urban Rehabilitation. Fuente: ArchDaily, 2018; Yercekim Architectural Photography
- Figura 47** | Casa Do Quarteirão. Fuente: Orizzontale, 2016
- Figura 48** | Plaza Superilla de Sant Antoni. Fuente: ArchDaily, 2020

Figura 49 | Bulevar del Río. Fuente: Comisión Fílmica Colombia

Figura 50 | Bulevar de Sabana Grande Fuente: ArchDaily, 2014

Figura 51 | Ahmedabad School of Architecture, 1962. Fuente: Edgar Gonzalez, 2018

Figura 52 | Drenajes. Fuente: Elaboración Propia, 2024

Figura 53 | Líneas costeras vivas. Fuente: Urban Waterfront Adaptive Strategies, 2013

Figura 54 | Humedales artificiales. Fuente: Urban Waterfront Adaptive Strategies, 2013

Figura 55 | Murmuration Installation / SO-IL. Fuente: Archdaily, 2020

MAPAS

Mapa 01 | Patrimonio en Puntarenas. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 02 | Provincia de Puntarenas Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 03 | Ciudad de Puntarenas Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 04 | Infraestructura verde y azul Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 05 | Movilidad Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 06 | Actividad Sísmica en el golfo de Nicoya. Elaboración propia con base en Google Earth y referencia de Estrategia Internacional para la Reducción de Desastres América Latina y el Caribe

Mapa 07 | Barrios de Puntarenas Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 08 | Plan Regulador. Fuente: Municipalidad de Puntarenas

Mapa 09 | Uso de suelo. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 10 | Análisis uso de suelo. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 11 | Dirección de vías. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 12 | Rutas Transporte Público. Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa 13 | Zona Norte área delimitada. Fuente: Mapa y fotografías de elaboración Propia, 2024

Mapa 14 | Ubicación Casos de Estudio. Fuente: Elaboración propia, 2024

DIAGRAMAS

Diagrama 01 | Escala Urbana. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 02 | Diagrama de uso de suelo recorrido norte a sur. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 03 | Diagrama de uso de suelo recorrido oeste - este. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 04 | Biofilia. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 05 | Seguridad. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 06 | Genius Loci. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 07 | Movilidad Sustentable. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 08 | Equidad y Diversidad. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 09 | Recreación y Cultura. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 10 | Fomento económico. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 11 | Permanencia. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 12 | Bloques de intervención. Fuente: Elaboración propia

Diagrama 13 | Cartera de proyectos. Fuente: Elaboración propia

transcripción entrevista

Andrea Madrigal

(Vicealcaldesa Puntarenas periodo 2020 - 2024)

18 de junio, 2024

Buenos días, para empezar la entrevista quería dar una pequeña introducción, me podría hablar un poco de usted y su campo de desarrollo laboral.

Bueno, soy Andrea Madrigal Zamora, ex vicealcaldesa del Cantón Central de Puntarenas. Y estos años atrás he especializado a través del IFAM y el TEC en ciudades turísticas inteligentes. Eso con una serie de subtemas, para poder tener una visión más amplia de lo que un territorio necesita, sea un barrio, una comunidad, un distrito, un cantón, una región.

También ayudando a otras organizaciones como en espacios seguros, un ejemplo de esto es un sitio de alerta temprana contra violencia que en este caso es auspiciado por UNICEF, pero tenemos dos el cantón, por ahí hemos estado trabajando en eso.

¿Actualmente usted es residente de Puntarenas?

Sí. He vivido aquí 14 años.

Ok, ¿y cómo describiría la vida urbana de Puntarenas? Y en este caso, refiriéndonos a las actividades que se hacen, la gente que transita las calles, lo que reflejaría la cotidianidad del puerto.

Bueno, Puntarenas es muy heterogéneo. Mientras podemos encontrar una vida muy relajada, frente al mar, con negocios, muchas veces vacíos, porque la gente no viene a visitar el distrito central, es decir el puerto, el área de cruceristas y todo eso. **Si la gente no tiene algo que venir a hacer no nos visita, entonces eso es un golpe a la economía local del distrito central, ¿verdad?** Es muy diferente a lo que pasa en otras localidades, como Barranca y El Roble, donde está la mayor cantidad de población concentrada y donde está la mayor cantidad de negocios comerciales e instituciones del Estado.

Muchas instituciones del Estado han migrado al Roble y a Barranca, y Puntarenas Centro es una zona que tiene que proyectarse más hacia la visitación turística, hacia la comercialización gastronómica, hacia la hospitalidad, porque es el sitio más cercano para ir a las islas. Pero esa parte es la que ha ido como en un proceso muy lento. Sí se dan esas acciones, pero muy lentas.

Además, que tenemos la pesca, pesca por sustancia, pesca industrial, la que permita el gobierno de la República, ¿verdad?, en este momento. Pero sí,

por ejemplo, **en el distrito central, opciones de empleo están muy ligadas al segmento comercial,** ya sean sodas, cafeterías, hoteles pequeños, no mayores, a una capacidad de 2.000 personas, 1.000 personas, 700 personas, y todo lo que es el servicio cooperador a islas.

Hablando de la gente local y los residentes, ¿cuál diría que es el grupo predominante? Hemos hablado un poco de los pescadores, un grupo muy presente. Pero en términos generales, ¿cómo es la población porteña?

Bueno, la gente de Puntarenas, siempre, una parte vive del Estado, trabaja con gobiernos, en un hospital, en una escuela, en un colegio, en un juzgado. O sea, tienen trabajo directo con el Estado.

Pero hay otra gran parte que trabaja a nivel comercial. ¿Qué quiere decir? Que depende de una pequeña industria, de un tramo en el mercado, de una recibidora de camarones o de pescado que industrializa ese producto, que **no es permanente, sino que es por temporadas.** Hay temporadas donde se recibe más producto, hay temporadas donde no se recibe más producto, depende también de la veda. También es una

zona que los fines de semana puede ser que se llene más de personas, entonces eso demanda más empleabilidad en los bares y en los restaurantes. Pero ¿qué sucede? Que no tenemos suficientes fábricas como para poder emplear a más personas, aunque las opciones de empleo se dan directamente para las personas que residen aquí.

No satisfacer el 100% de la demanda laboral incrementa esa inseguridad e inestabilidad. Puede ser que un fin de semana me llamen a trabajar, a lavar platos, a servir, a buscar más, o a otro tipo de este trabajo, ¿verdad? Porque hay un incremento de la visitación.

En las semanas de vacaciones, incrementa ligeramente la visitación, pero hay factores que pueden incrementar más la visitación para que Puntarenas sea más atractiva turísticamente y que eso llame más a la gente. Y, no tengan que discutir en despedir o en darte baja hasta que se vuelva otra vez a una temporada buena para dar empleo. Pero así es la dinámica que sucede en Puntarenas Centro.

Entonces, en Puntarenas Centro, ¿qué nos va quedando? La cantonal de policías, algunas escuelas, un colegio

público, hay dos colegios privados, hay dos universidades, hay tres universidades públicas, pero tienen su sede más grande en el Roble, que es la UCR, la UCR está en el Cocal, la UNED, pero estamos hablando de que los trabajos que demandan en esos lugares ya están ocupados y no precisamente por puntarenenses, creando esta desigualdad a la hora de optar por empleos.

Zonas atractivas que podrían ser, verdad, una oportunidad de generar reactivación económica es el área del mercado, que a principios de este año se invirtió más de 140 millones de colones para remodelar la infraestructura eléctrica y parte de la fachada hacia el sector del estero, por una situación de salubridad. Pero, aun así, no es suficiente para un inmueble que es patrimonio nacional, que en los últimos 25 años no había recibido una inyección financiera tan alta y que rescatar un inmueble de ese tipo, que tiene un valor histórico, demanda mucho gasto, aunque se trató de hacerlo viable financieramente.

Y en Puntarenas se necesita todavía más accesos hacia la parte marítima, solo dependemos de un ferry para ir a la península, o a veces los tour operadores son muy caros para poder

visitar las islas, y tener una estadería en un hotel, eso ayudaría mucho a dinamizar la economía, pero un tour es casi igual a un hospedaje de un día, y la economía costarricense no da para que usted pague tour y se quede hospedado, **los precios no son dirigidos a los locales, siempre son dirigidos hacia extranjeros o gente de la GAM, pero gente de la gama millonaria que tiene la posibilidad de hacerlo, no un costarricense estándar.**

bajar de la planta del hotel, caminar, no tener carreteras, ingresar a la playa sin ningún problema. Eso no lo tenemos en Puntarenas. Un punto de cambio urbano sería la estructura más caminable, que yo, como usuaria de un restaurante, de un hotel, sepa de que si yo quiero puedo andar en bici, andar en patines, ir a la playa, tener barquitas que me llevan a ver el atardecer, el anochecer, a cualquier isla. Voy a la hora que yo quiera.

Siendo el turismo un pilar, ¿considera que el mayor aporte se da desde lo local o desde los extranjeros? Porque ahorita hablamos de que la gente viene y se va, entonces realmente no invierte localmente.

Hay una situación y es ¿cuál es la persona que quiero que me visite en Puerto? Entonces, estamos hablando de que los comerciantes de Puntarenas centro viven de porteños, pero los precios no están accesibles ni para ellos entonces se quedan en Chacarita o el Roble.

Todavía estamos en un nivel de turismo insignificante, porque no tenemos la capacidad para recibir otra gama de de turistas, y no tenemos esas facilidades. Al turista le gusta

Otro punto que creo que es importante a nivel urbano es ¿Cómo mejorar Puntarenas? El mercado se puede volver más atractivo, sin embargo, desde la percepción que me han dado gente local, también es la zona más peligrosa. Entonces, a nivel de sensación de seguridad ¿cómo podría desarrollar ese tema?

La sensación de inseguridad se da en horas de la noche, que son las horas en las que el mercado está cerrado. Entonces, la inseguridad va dependiendo de la hora. Entonces, hay que pensar que en la noche el mercado no funciona, pero la inseguridad está para las personas que tienen que ir a abordar en la parada de buses. Las calles son bien anchas. Entonces, ¿por qué no

destinar una franja para mobiliario urbano?

¿Cuáles consideraría que son las fortalezas actuales de la ciudad?

Las fortalezas que tienen, tenemos más de 10 kilómetros de parque, en línea recta, sin una piedra. Usted corre la Sol y Arena, desde el barrio de la China, hasta la Junta, sin ningún obstáculo. **Puede hacer triatlón, nado corto, nado largo, bicicleta y circuito. Es un destino turístico y deportivo formidable. Se puede hacer kayaking, el deporte acuático y terrestre es viable para hacerlo en la ciudad. Y este es un turismo que si deja divisas.**

Otra fortaleza que tenemos es que vamos a tener un aval de guardacostas para construirlo, eso le va a dar un plus de seguridad a la parte acuática. Tenemos el estero. En el estero tenemos pantanos. Los canales tienen biodiversidad marina única, que no está en otra parte del país. Tenemos aves acuáticas que solamente son propias de Puntarenas, con las espátulas rosadas.

Tenemos islas turísticas como Isla Cedros, Isla Tortuga y algunas de

paso, que sirven para snorkeling, buceo, bioluminiscencia. Se da bioluminiscencia en nuestro golfo, a menos de 30 minutos de la ciudad y a un costo accesible. Se da solo una vez al mes.

Tenemos un stock de mobiliario como La Concha Pública y los parques en la zona de Paseo de los Turistas, que se utilizan solo para eventos solamente municipales; pero otras organizaciones, gente local, no aprovechan el espacio.

Finalmente ¿cuáles son los aspectos de mejora? ¿qué es lo que se debería priorizar a nivel urbano actualmente?

Las casas deben tener conciencia de sostenibilidad ambiental, una forma de empezar es bajar la producción de basura no tradicional, como las teles, las cocinas, los residuos de las compras, que suelen acumularse de basura, o áreas clandestinas de basura, esa parte de la recepción de la basura no tradicional es un gran problema que tiene la ciudad central.

La arborización es muy importante, tiene que ser colorida y robusta, no con árboles que produzcan grietas en las calles, sino que produzca coloración como las veraneras, eso

tiene que resaltarse mucho en los sitios, pero también hay que trabajar en el tema de jardines en general.

Aprovechar espacios ya existentes, como el Parque Mora y Cañas y redirigir actividades hacia estos sectores, no solo para festividades nacionales. Recordar que la playa no es el único recurso, existen otros espacios de interés. La iluminación es otro tema importante, Puntarenas tiene que estar arborizada e iluminada de punta a punta.

transcripción entrevista

Adriana Quesada

(Vicealcaldesa Puntarenas periodo actual)

10 de julio, 2024

Entonces, si podemos empezar con una pequeña introducción de cuál es su nombre y lo que hace. Un poco de usted y su desarrollo laboral.

Bueno, mi nombre es Adriana Quesada, vicealcaldesa del Cantón Central de Puntarenas. Soy abogada de profesión. Mis labores en el municipio son alrededor de deporte, personas con discapacidad, adultos mayores, cultura, y también desde un cierto punto reactivación económica a lo que se refiere eventos para el municipio, y para la provincia en sí, perdón.

¿Usted es residente de Puntarenas actualmente?

Sí, señora.

¿Y cómo describiría a los residentes de la ciudad? ¿Cuál diría que el grupo es predominante o cómo lo describiría en general?

Describir al porteño, bueno, son varias cosas. El porteño es nuestra identidad, ¿verdad? Proviene de pescadores. Somos gente humilde, trabajadora. La mayor fuente de ingresos en algún momento fue la pesca, pero ahorita se ve muy determinada por las modificaciones

que se han hecho en la ley, ¿verdad?; se ha limitado al pescador poder realizar sus faenas

Es una provincia cálida. Tenemos una gastronomía totalmente rica. Nuestras playas, para mí, no hay que envidiarle a nadie. Nosotros tenemos playas totalmente hermosas para el turista. Entonces, son muchas cosas, o sea, ¿definirte en una sola palabra nuestra identidad? es el auténtico porteño, las personas que llamamos aquí piangüeros, personas que han hecho en nuestra provincia esa tradición, esas raíces, y nos debemos ellos.

Ahorita mencionó que la actividad principal viene de la pesca, pero también el turismo es algo que se considera un pilar. ¿Considera que el mayor aporte se da desde lo local o los residentes extranjeros?

50 y 50, no podemos quejarnos, hay mucha gente. Aparte que Puntarenas es una de las playas más accesibles que hay a nivel país. Es una de las playas económicamente más cómodas. O sea, no es una playa que usted va a decir que va a ir e invertir mucho. Pero sí, sí tenemos bastante influencia a nivel nacional y también local. Es que es una playa que está,

digamos, en una posición, es muy cerca.

El distrito primero, que es donde está la zona turística es una zona muy tranquila. Hay bastantes negocios, hay bastantes hoteles. Entonces, me parece que la balanza está 50 y 50.

Y con respecto a la sensación de seguridad, ¿cómo la describiría? ¿Siente que está en un rango de bastante seguro o que se puede mejorar?

Si hablamos del distrito primero, que es la zona turística, que es exactamente aquí, la cabecera, Puntarenas, es una zona muy tranquila. O sea, no se dan muchos hechos de violencia en general.

Sí, podemos mejorar. Hay más cosas por hacer, por ejemplo, policía municipal, cámaras de vigilancia, cosas que ya se están trabajando en esta administración. **Pero lo que es el distrito primero, le puedo dar la certeza, que es un área sumamente segura, es un área que usted no va a ver asuntos de muertes, no continuos. Es muy protegida, muy, muy, muy tranquila para la ciudadanía de Costa Rica y de los porteños.**

A nivel urbano, ¿cuál diría que son las fortalezas actualmente de la ciudad?

El turismo. Y nos falta. O sea, nosotros tenemos aquí un manglar hermoso. Nuestras playas, nuestras islas; el turismo es bastante fuerte, aunque de cierta forma ha venido bajando.

Además, nuestra gente, nuestros pescadores. **Puntarenas, para mí, es la cuna de todos los productos marinos, la mayor fuente de abastecimiento para varias partes del país.** Entonces, es como el sostén del porteño.

Y finalmente, ¿cuáles son los aspectos de mejora? ¿qué es lo que se debería priorizar a nivel urbano actualmente?

Lo que te dije, invertir más en el turismo. Turismo recreativo, turismo gastronómico, turismo cultural. El turismo cultural.

Aunque no parezca. Nuestra identidad es muy rica. Muy, muy rica. Lo que pasa es que se ha abandonado mucho. Por ejemplo, nosotros tenemos... Lo que te dije. Un sector que aquí, yo no sé si lo has conocido, lo que nosotros le decimos los caitas, los piangüeros. Esa gente, nosotros les debemos esas raíces y todo eso se ha perdido. Por ejemplo, la celebración de nuestra

fundación el ¹⁷ de septiembre.

Tener nosotros esa identidad que nos arraiga, que nos hace diferentes a muchas provincias. El porteño tiene sus bailes, tiene su gastronomía, tiene tantas cosas que tenemos que darle, que sí hace falta, como te digo. O sea, sí hace falta, por ejemplo, el tema de los bulevares, el tema de darle más vida al manglar.

Una persona estar sentada en un mirador, viendo el manglar y un atardecer. O sea, eso a uno lo llena de esa paz que no encuentras, por ejemplo, en el área metropolitana. Que solo vehículos, vehículos, vehículos.

O sea, nosotros tenemos todo. Que siento que es eso lo que nos falta, como darle un poquito más de empuje a lo que es el turismo. Pero se puede lograr, tenemos las herramientas para hacerlo. **Actualmente se está desarrollando un jardín botánico con inversión extranjera y es una propuesta municipal reubicar la terminal de buses que está en el mercado hacia la zona cercana de la terminal Puntarenas – San José, ya está previsto el lote.**

