

REVITALIZACIÓN URBANA EN LA FRANJA MARÍTIMA

DEL CASCO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE LIMÓN

PAULINA MORALES DOBLES • YENDRY MORA CASCANTE

SAN JOSÉ, 2021

ESCUELA
ARQUITECTURA
URBANISMO

TEC | Tecnológico de Costa Rica

Instituto Tecnológico de Costa Rica
Escuela de Arquitectura y Urbanismo

REVITALIZACIÓN URBANA EN LA FRANJA MARÍTIMA DEL CASCO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE LIMÓN

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

Modalidad: Proyecto Urbano

Yendry Victoria Mora Cascante
Paulina María Morales Dobles

San José, Costa Rica
Febrero, 2021

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS

YENDRY Y PAULINA:

Gracias a la Escuela de Arquitectura y Urbanismo por la formación profesional y a todos los profesores que nos transmitieron su conocimiento y fueron una guía durante este proceso.

Gracias a nuestros tutores Erick Calderón y Laura Chaverri, por apoyarnos y aconsejarnos en la creación de este proyecto. A nuestra lectora Andrea Coto por escucharnos cuando lo necesitábamos y alentarnos a seguir, por recalcarnos siempre lo capaces que somos. Gracias por ser una profesora tan excelente y ser una persona por la sentimos gran admiración. Gracias a la Arq. Tamara Amaya por su disposición y aceptar ser parte de este proyecto.

Agradecemos profundamente a los seres que hicieron de nuestra experiencia en la universidad realmente memorable y especial. Gracias por todos esos momentos compartidos llenos de risas y felicidad. Las tardes de café en la soda, las palmadas juntos, los amigos secretos y las largas conversaciones.

A Carlis, por siempre estar para nosotras, escucharnos, alentarnos y llenarnos de alegría.
A Gaby, por enseñarnos que no hay que tomarse la vida tan en serio y que todo al final siempre resulta.
A Lau, porque siempre nos recuerda la importancia de levantar nuestra voz y luchar por lo que creemos importante.
A Sophi, por ser tan atenta y detallista. Por el Cheesecake. Por enseñarnos a tener siempre una actitud serena ante las circunstancias de la vida.
A Richi, porque siempre todo es más divertido cuando él está y por tener siempre los mejores juegos de mesa.

¡Gracias a la ciudad de Limón por inspirarnos a crear este proyecto!

PAULINA:

Dedico este proyecto a mi ángel en el cielo, mi papá que sin estar físicamente siempre lo siento cerca y más presente que nunca. Gracias por llenarme de amor y dejarme tantas enseñanzas valiosas en mi vida.

Agradezco a Dios y a la vida por permitirme lograr este sueño, no puedo sentir más que alegría, orgullo y mucha gratitud. Gracias a mi familia que ha sido mi apoyo y sostén en todo el proceso que ha sido estudiar aquitectura. A mi mamá, Dubilia, quien ha sido mi mejor maestra de vida y quien es un ejemplo de lucha y perseverancia. A mi segunda mamá, tita Ligia quien y ha estado siempre ahí para lo que necesite y aunque no entiende bien lo que hago, me impulsa y me apoya en todo.

Gracias a Mari, por ser mi cómplice y estar siempre cuando la necesito, por palmarla conmigo, por dejarme dormir en su cuarto y sobre todo por ser enseñarme la importancia del amor propio y velar por nuestra salud mental. Gracias a Nia por enseñarme con su ejemplo a no tenerle miedo a la vida, a luchar por nuestras metas y a tener confianza y paciencia en el proceso. A Oli, por escucharme y darme un consejo cuando lo necesito, por nuestros tours a la feria y supermercados orgánicos y por ser un ejemplo de serenidad y paciencia en mi vida. A Luis, por tener la disposición de escucharnos y aconsejarnos a Yen y a mí cuando necesitábamos practicar la presentación a la 1:00 a.m. A Mishka, Raúl, a mi compañera de palamadas, Nina y a mis ángeles perrunos Cookie y Kira. Por último agradezco a tita Caba, a mis tías y primas por expresarme el apoyo y buenos deseos durante este proceso por medio de llamadas y mensajes de texto.

Gracias a Yen que sin planearlo se convirtió en una persona muy importante en mi vida. Aprecio muchísimo su amistad y todo lo que hemos vivido juntas hasta el momento, agradezco lo bueno y no tan bueno que han traído estos años. Gracias por ser luz en mi vida y siempre retarme a pensar más allá de la caja. Gracias por ser mi hermana de otra madre, por escucharme y apoyarme en mis días grises y por ser de esas personas que no necesitan apagar la luz de los demás para brillar. Me siento sumamente agradecida por haberme tomado en cuenta para ir juntas a Málaga y poder vivir una de las experiencias más enriquecedoras y retadoras de mi vida. Gracias por querer llevar junto conmigo este gratificante y retador proceso de la tesis. Gracias por ser mi compañera oficial de palmadas y por todos los consejos, series, canciones, podcasts, recetas y páginas de instagram que me ha enseñado.

Gracias a mis amigas Mari y Lei que a pesar de tomar caminos distintos, nuestra amistad se mantiene igual de linda que siempre. Gracias por las palabras de motivación y el apoyo incondicional.

Finalmente, agradezco a todas las personas que consciente o inconscientemente me han dado una palabra de aliento, me han mostrado su cariño y ayuda a lo largo del extenso camino que ha sido esta carrera.

YENDRY:

Agradezco profundamente a la vida por haberme regalado la oportunidad de estudiar una carrera tan llena de aprendizajes y autoconocimiento. Una carrera sumamente retadora que me demostró lo capaz y resiliente que puedo llegar a ser.

Gracias mami Margoth y papi Plácido por ser las personas más increíbles, me siento demasiado orgullosa de ser su hija. Gracias por el apoyo incondicional y su presencia a lo largo de los momentos más felices y duros de toda mi vida. Gracias porque todo lo que soy de lo debo a ustedes, por enseñarme que con mucho amor y esfuerzo todo es posible. Por creer en mí y en mi capacidad de llegar a la meta de este largo recorrido que ha sido estudiar arquitectura.

Gracias a toda mi familia por el amor y por ser un sostén constante. A Min, Nana, Naye y Carlos, que junto a mami y papi son el tesoro más preciado que tengo en mi vida. A tía Ana Lía, por haber hecho de su casa mi hogar por mucho tiempo, y a Nana y Titi porque luego pudimos crear nuestro propio rincón que se convirtió en el refugio favorito. A Cami, Rocky y Oliver.

Gracias Javi por ser ese lugar seguro y de contención donde la única constante ha sido el amor, la comprensión y el apoyo. Gracias por ser mi persona favorita y enseñarme como se ve la amabilidad y la bondad. Gracias por alentarme a estudiar esta carrera y apoyarme en todo lo que suponía estar en ella. Gracias por aguantar mis lloradas y estar ahí siempre que lo necesité (en persona y al otro lado del teléfono). Gracias porque todas las veces que cruzó por mi cabeza la idea de dejar esta carrera, siempre me recordó que renunciar no era una opción. Gracias por ser mi persona incondicional desde el día 1 de esta aventura.

Gracias infinitas Pau por todo lo compartido. Por haber aceptado desarrollar conmigo este proyecto tan hermoso. Gracias por ser mi compañera en los momentos más estresantes y abrumadores. Por ser la mejor amiga y hermana por elección, por ser mi “partner in crime” en las aventuras más maravillosas que me hacen explotar mi corazón. Gracias por haberme acompañado al otro lado del mundo y animarse a vivir conmigo una experiencia llena de miedo y emoción, y que hasta el momento ha sido la mejor de toda mi vida. Gracias por acompañarme en las palmadas desde taller 5, por todos los momentos de creatividad compartidos y todo el crecimiento que hemos presenciado. Por los momentos lindos y no tan lindos. Por las risas, lágrimas, recetas, series y reuniones de zoom. Gracias a la Familia Morales Dobles, por haberme recibido siempre en su hogar y ser testigos de este largo camino que ha sido crear esta tesis y estudiar esta carrera. Gracias a Dubilia, Mari, Tita, Nia y Oliver por ser personas tan especiales y hacerme sentir siempre bienvenida.

Gracias a esos seres de luz que he encontrado en mi camino y me llenan de una felicidad instantánea. Esas almas que a pesar de la distancia siempre perduran. Ali y Clau, gracias por esta amistad tan mágica. Gracias Cris por hacerme reír siempre

NOTAS LEGALES

Este producto es propiedad intelectual original de las estudiantes que realizan el Proyecto de Graduación. Dicha investigación se concluye en el año 2021 en el Instituto Tecnológico de Costa Rica, el cual, amaparados bajo la ley de derechos de autor y derechos conexos proclaman como propiedad intelectual la propuesta de “Revitalización Urbana en la Franja Marítima del Casco Histórico de la ciudad de Limón”, el cual basados en el artículo 4 inciso b, de los derechos de autor como una obra de las estudiantes Yendry Mora Cascante y Paulina Morales Dobles, se acoge bajo patrocinio de los siguientes artículos mencionados en las leyes de Costa Rica:

Artículo 2 de la Ley de Derechos de Autor y Derechos Conexos establece que: “La ley protege las obras de autores costrriceses, domicialados o no en el territorio nacional, y las de autores extranjeros domiciliados en el país”. De conformidad con este artículo se considera que el Estado velará por la protección del “Revitalización Urbana en la Franja Marítima del Casco Histórico de la ciudad de Limón”. Anteproyecto de Plan Maestro.

El artículo 47 de la Constitución Política ordena y manda que: “Todo autor, invento productor o comerciante gozará temporalmente de la propiedad exclusiva de su obra, invención, mara o nombre comercial, con arreglo a la ley”. De conformidad con este artículo el creador es libre de disponer su obra y darle el uso comercial que su conciencia le dicte. El principio básico es que debe existir la protección de los derechos de autor, inventor o comerciante.

Artículo 6 del Reglamento para la Protección de Propiedad Intelectual del Instituto Tecnológico de Costa Rica establece que: “El Instituto Tecnológico de Costa Rica será el titular de los derechos de propiedad industrial sobre los resultados de la actividad académica, manteniendo los inventores su derecho a ser reconocidos como tales y a la compensación económica por su explotación”. La propiedad industrial se refiere a la protección de productos del intelecto o invenciones relacionadas con la industria, en este caso el área de diseño y construcción.

Esta obra está bajo la Licencia Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0.
Para más información visite: http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/

CONSTANCIA DE DEFENSA PÚBLICA

El presente proyecto de graduación titulado: “**Revitalización Urbana en la Franja Marítima del Casco Histórico de la ciudad de Limón**”, realizado durante el año 2020-2021, ha sido defendido el día 24 de febrero del 2021 ante el Tribunal Evaluador, integrado como requisito para optar por el grado académico de Licenciatura en Arquitectura, del Instituto Tecnológico de Costa Rica.

La orientación y supervisión del proyecto realizado por **Yendry Mora Cascante**, carné **2014005435** y **Paulina Morales Dobles**, carné **2014129792** estuvo a cargo del tutor Msc. Arq. Erick Calderón Acuña y consultora Msc. Arq. Laura Chaverri Flores, así como de las lectores Arq. Andrea Coto Martínez y Arq. Tamara Amaya Domínguez.

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

SÍ	100
Aprobado	Calificación

ERICK CALDERON ACUÑA (FIRMA)
Firmado digitalmente por ERICK CALDERON ACUÑA (FIRMA)
Fecha: 2021.03.01 10:39:43 -06'00'

Msc. Arq. Erick Calderón Acuña
Profesor Tutor

ANDREA VANESSA COTO MARTINEZ (FIRMA)
Firmado digitalmente por ANDREA VANESSA COTO MARTINEZ (FIRMA)
Fecha: 2021.02.28 18:44:32 -06'00'

Arq. Andrea V. Coto Martínez
Lectora

TAMARA LIZBETH AMAYA DOMINGUEZ (FIRMA)
Firmado digitalmente por TAMARA LIZBETH AMAYA DOMINGUEZ (FIRMA)
Fecha: 2021.02.26 13:55:25 -06'00'

Arq. Tamara L. Amaya Domínguez
Lectora

Yendry V. Mora Cascante
Estudiante

Paulina M. Morales Dobles
Estudiante

RESUMEN

Limón es una ciudad costera en el caribe costarricense que cuenta con un encanto natural y cultural que ha perdurado a lo largo del tiempo. Sus orígenes están marcados por una riqueza histórica invaluable, la creación del puerto, el ferrocarril y la conformación de la United Fruit Company (UFCO) fueron acontecimientos importantes que evidencian el potencial que poseía el caribe desde sus inicios; hechos que acompañaron la consolidación de uno de los primeros centros urbanos planificados del país, llamado “Ciudad de Puerto Limón”.

No obstante, la crisis tras la salida de la UFCO en 1934 y los sismos de 1953 y 1991 llevaron a la ciudad a una estancamiento a nivel social y económico ocultando los potenciales de la misma. 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, se plantea el Plan Maestro de Revitalización Urbana de la Franja Marítima del Casco Histórico de Limón, el cual abarca desde la Ruta 32 hasta los Patios del INCOFER. En él, se proponen una serie de intervenciones tanto a nivel de escala media como de escala micro con el fin de generar una apropiación del lugar y sobretodo para fortalecer la economía local a través del comercio y la cultura, y de esta manera situar la ciudad como destino turístico.

Dos conceptos importantes dentro del desarrollo de la propuesta son la revitalización como una estrategia para revertir los efectos del deterioro a nivel físico, social y económico, y al mismo tiempo renovar las dinámicas de sus habitantes, buscando una intervención integral; así como el concepto de resiliencia en donde se estudia la vulnerabilidad de la ciudad costera ante las afectaciones del cambio climático, para proponer estrategias de resiliencia urbana que permitan formular soluciones para enfrentar cualquier desastre y reducir el impacto.

Palabras claves: Revitalización urbana, Caribe, zona costera, resiliencia urbana, plan maestro.

ABSTRACT

Limón is a coastal city in the Costa Rican Caribbean that has a natural and cultural charm that has endured over time, its origins are marked by an exceptional historical value. The creation of the port, the railroad and the consolidation of the United Fruit Company (UFCO) were important events that demonstrate the potential that the Caribbean had since its outset; events that accompanied the consolidation of one of the first planned urban centers in the country, called “Ciudad de Puerto Limón”.

However, the crisis after the UFCO left in 1934 and the earthquakes of 1953 and 1991 led the city to stagnation on a social and economic level, hiding its potential. Over the years, there have been proposals by the central and local government that clarify the need to improve the quality of life of the Limón’s population and how through an urban revitalization, an economic reactivation and social and cultural empowerment can be achieved. Based on this need, the Urban Revitalization Master Plan of the Waterfront of the Historic Center of Limón is proposed, which covers from Route 32 to the “Patios del INCOFER”. In it, a series of interventions are proposed at both, a medium scale and a micro scale in order to generate an appropriation of the place and above all, to strengthen the local economy through commerce and culture, and in this way, place the city as a touristic destination.

Two important concepts within the development of the proposal are revitalization as a strategy to reverse the effects of deterioration on a physical, social and economic level, and renew the dynamics of its inhabitants, seeking a comprehensive intervention; as well as the concept of resilience where the vulnerability of the coastal city to the effects of climate change is studied, to propose urban resilience strategies that allow the formulation of solutions to face any disaster and reduce the impact.

Key words: Urban revitalization, Caribbean, waterfront, urban resilience, master plan.

CONTENIDOS

01

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

18 Área Temática
20 Estado de la Cuestión
26 Justificación
30 Planteamiento de Problema
38 Objetivos
40 Delimitación
44 Marco Conceptual
68 Marco Metodológico
74 Marco Normativo

02

ANÁLISIS SOCIOCULTURAL

80 Entorno Socioeconómico
92 Entorno Cultural
108 Actividad Turística
112 Perfiles de usuarios

03

ANÁLISIS FÍSICO-ESPACIAL

118 Análisis escala macro
128 Análisis escala media
160 Análisis escala micro
202 Análisis de casos
210 Consideraciones del capítulo

04

I. PLAN MAESTRO

218 Catálogo de estrategias
232 Propuestas Plan Maestro
236 Conectores Urbanos
250 Escenarios Urbanos

II. PROYECTOS ESTRELLA

270 Sector Comercial - Informal
292 Sector Recreativo - Deportivo
314 Sector Cultural - Comercial

III. MODELO DE GESTIÓN

336 Índice de Lineamientos
338 Actores
339 Estrategia de priorización de proyectos

05

ASPECTOS FINALES

344 Impacto - Beneficio
346 Conclusiones
349 Recomendaciones
350 Referencias bibliográficas
354 Referencias de figuras, gráficos y mapas

En este apartado se realiza la presentación de los aspectos que sustentan la investigación:

- 01.1 Área temática
- 01.2 Estado de la cuestión
- 01.3 Justificación
- 01.4 Planteamiento del Problema
- 01.5 Objetivos
- 01.6 Delimitación
- 01.7 Marco Conceptual
-01.8 Marco Metodológico
-01.9 Marco Normativo

01

ASPECTOS INTRODUCTORIOS

ÁREA TEMÁTICA

REVITALIZACIÓN URBANA EN ZONAS COSTERAS

La presente investigación se enmarca en la línea de proyecto urbano y se orienta a la recuperación y aprovechamiento de las costas en la zona marítimo terrestre, específicamente se sitúa en el Casco Histórico de Limón (CHL), el cual forma parte de la costa caribe costarricense.

A través de esta investigación lo que se pretende es utilizar instrumentos de regeneración urbana como la revitalización y la rehabilitación, con el fin de identificar problemáticas y zonas degradadas para crear un diseño de intervención respetuoso y contextualizado, aprovechando y fortaleciendo los potenciales que el CHL posee, con el propósito de aportar calidad al espacio urbano y mejorar las condiciones de vida de esta ciudad limonense.

El libro Ciudades y Ciudadanía (Ministerio de Desarrollo Económico, 1995), expone que al no haber una visión integral de la ciudad, se diseña pensando por separado sus componentes, de forma que se genera un núcleo urbano fragmentado con vacíos que terminan en el abandono de ciertas partes de la ciudad. Tal es el caso del Casco Histórico de Limón, pues a pesar de su importancia a nivel turístico y cultural, actualmente se concibe como una ciudad con un deterioro en su paisaje urbano y un estancamiento en el desarrollo local.

Uno de los puntos débiles que presenta la ciudad y que al mismo tiempo tiene un gran potencial, es la zona del tajamar. Considerado como patrimonio nacional, hoy en día es una franja deteriorada por el paso del tiempo y las inclemencias del clima. De acuerdo con el libro de Jan Gehl, La dimensión humana del espacio público (2017), los frentes de agua son espacios de suma importancia para la ciudad, pues constituyen el espacio público de mayor atractivo debido a la cercanía con el mar. Con lo cual, se muestra la importancia de crear bordes blandos que permitan acceder a la playa en algunos puntos, acompañados de diferentes usos y actividades que den vida al espacio urbano y funcionen como integradores de la ciudad.

Es importante entender que para lograr llevar a cabo el mejoramiento de la ciudad mediante la revitalización urbana, primero es necesario analizar y entender el contexto en el cuál se va a desenvolver la propuesta, que en este caso sería la franja costera del Casco Histórico de la ciudad de Limón. Posteriormente, a través de un análisis urbano/territorial, definir lineamientos y estrategias para la formulación y diseño de un plan maestro, en donde se puedan determinar los faltantes de equipamiento urbano, culminando con el diseño de los componentes más importantes de dicha cartera de proyectos.

ESTADO DE LA CUESTIÓN

El espacio público ha sido el protagonista dentro de las ciudades en las últimas décadas debido al papel de integrador de la población y de generar vida dentro de las mismas, pues corresponde al lugar donde la sociedad interactúa social, cultural y económicamente. Sin duda, su capacidad transformadora dentro del núcleo urbano continúa siendo un tema bastante estudiado por urbanistas, paisajistas, sociólogos, entre otras disciplinas.

En el caso preciso de ciudades costeras es de suma importancia entender el papel que desempeña el espacio público y en especial los paseos costeros o *waterfronts,* ya que en los últimos años los frentes de agua urbanos han jugado un rol importante en la transformación del tejido urbano de las ciudades y en casos exitosos, por ejemplo el paseo costero de Sydney, Barcelona o Hamburgo (figuras 1, 2 y 3), han demostrado cómo los recursos de la ciudad, tales como la tierra disponible, el agua limpia, el patrimonio histórico y la revitalización urbana, pueden desbloquearse y materializarse e integrarse en la ciudad y la vida pública (Wei, Ellis, Mehta, et al, 2017).



Figura 1 | Fuente: www.steamshipsociety.com



Figura 2 | Fuente: www.lonelyplanet.com



Figura 3 | Fuente: www.HafenCityHamburg.com

Casos exitosos de ciudades costeras

COSTA RICA

En el país, los distintos Gobiernos han dedicado valiosos esfuerzos a la rehabilitación y renovación de espacios públicos especialmente en el Gran Área Metropolitana (GAM), labor que se viene reforzando en los últimos años con la vinculación de distintas instituciones como el Instituto de Vivienda y Urbanismo (INVU) en acompañamiento con Gobiernos Locales, quienes se han comprometido a generar iniciativas para la modernización de ciudades costeras y con ello la intervención en los espacios públicos, lo que trae consigo beneficios en cuanto a la recreación de sus habitantes y también para la reactivación de la economía y la atracción turística.

Un ejemplo importante de resaltar es el Plan Proyecto de Renovación Urbana en Puntarenas [PRUP] impulsado por el INVU en el 2017, en conjunto con la Municipalidad de Puntarenas e Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico; ya que este proyecto serviría de plan piloto para futuras intervenciones en las demás zonas costeras (ver figura 4). Este proyecto busca modernizar urbanísticamente

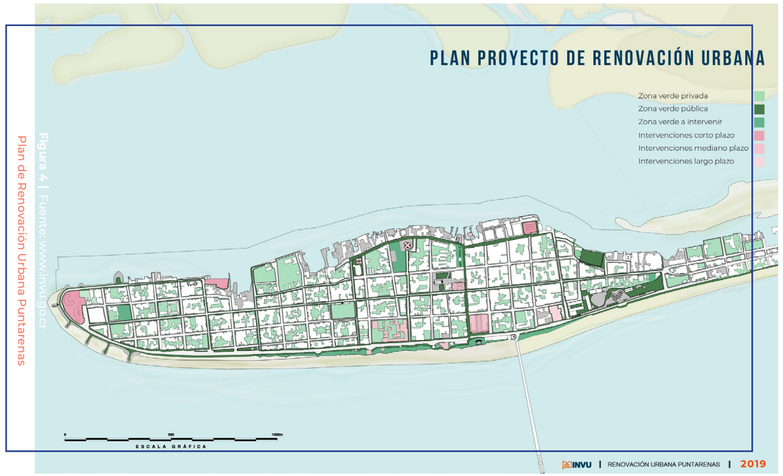


Figura 4 | Fuente: www.invu.go.cr
Plan de Renovación Urbana Puntarenas

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 (Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo [INVU], 2019). Asimismo, gracias a la Inter institucionalidad y rigurosidad de dicho plan, se generaron una serie de herramientas urbanísticas, participativas y dinámicas para la mejora de las condiciones urbano-paisajísticas que, a su vez, sirven de ejemplo el planteamiento de nuevas propuestas urbanas.

LIMÓN

Las intervenciones en la ciudad de Limón, aunque han sido pausadas en el tiempo, han generado grandes aportes al espacio público. Uno de los proyectos más importantes de las últimas décadas fue la creación del Boulevard de Limón en 1999, sobre la avenida segunda. En esta intervención en particular, se logra evidenciar cómo con simples gestos dentro de la ciudad se pueden articular hitos urbanos de la misma, como lo son: edificios patrimoniales, el Parque Vargas y el Tajamar con la actividad comercial generando espacios seguros y de disfrute a los peatones, además de aportar en el desarrollo de importantes actividades culturales como desfiles o “parades”.

Posteriormente, otro de los proyectos más sobresalientes de la década pasada fue el Proyecto de Limón Ciudad Puerto [PLCP], el cual fue concebido en la administración 2002-2006 como una oportunidad para promover el desarrollo integral y potenciar las actividades económicas de la zona. En él, se pretendía dotar a la ciudad de Limón de mejoras en infraestructura para revitalizar la cultura y los espacios públicos (ver figura 5), así como fortalecer los atractivos turísticos y mejorar la calidad de vida de sus habitantes (XIX Estado de la Nación, 2013), sin embargo, debido a una falta de coordinación entre las diferentes instituciones involucradas en el proyecto, no se logró llevar a cabo la mayoría de sus intervenciones y en el componente de revitalización urbana y cultural, dejó un disgusto en las expectativas de los habitantes de la ciudad. No obstante, a pesar de que el PLCP no fue exitoso, muchas pautas que se plantearon en cada uno de sus componentes siguen siendo una necesidad y por ende un faltante dentro de la ciudad.

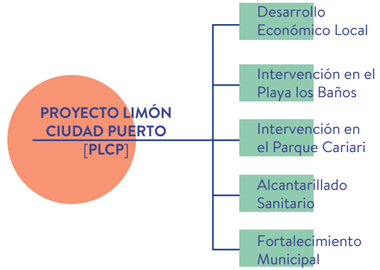


Figura 5 | Elaboración: propia
Ejes principales del Proyecto Limón Ciudad Puerto

Por otra parte, “en el 2014, el Gobierno de la República mediante Decreto Ejecutivo, estableció un programa de alianzas con diferentes instituciones del país, “Costa Rica desde el Caribe” para ejecutar con la mayor efectividad proyectos de gestión pública que incidan directa e indirectamente en el desarrollo de la Región Huetar Caribe” (Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica, 2017, p.3). Dicho programa, ha sentado las bases para futuras intervenciones dentro de la ciudad de Limón, así como lineamientos en cuanto al ordenamiento territorial y desarrollo económico de la misma.

Como parte de los lineamientos de la Mesa Caribe, el INVU planteó en el 2019, el Plan Proyecto de Renovación Urbana de Limón. Basado en los objetivos del PRUP, el proyecto pretende articular integralmente los distintos espacios arquitectónicos y urbanos vinculados con la dinámica del área del casco central de Limón, lo que permitirá y logrará incentivar el desarrollo del sector turístico e impulsar la economía local en la provincia (INVU, 2019). Asimismo, uno de los subproyectos dentro del plan es el Embellecimiento del Casco Histórico Puerto Limón, el cual contempla la intervención de sectores urbanos y edificaciones con valor patrimonial (ver figura 6), como lo son el Tajamar, el boulevard, el parque los Baños, entre otras zonas pertenecientes al frente marítimo de la ciudad con el fin de articular espacios públicos, culturales y naturales, potenciando el desarrollo

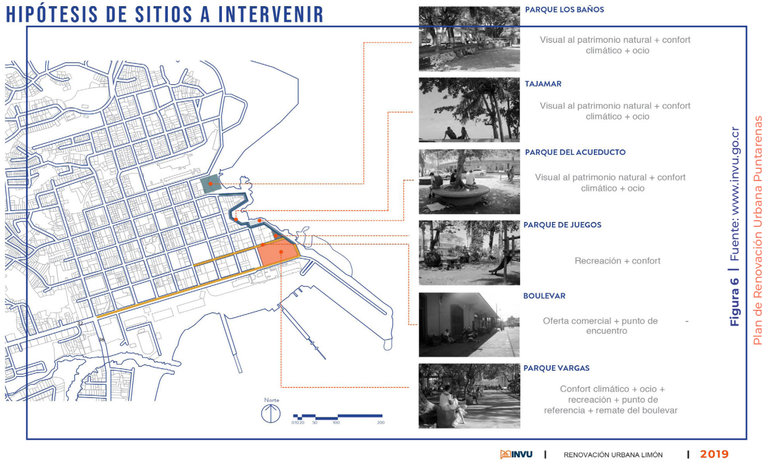


Figura 6 | Fuente: www.invu.go.cr
Plan de Renovación Urbana Puntarenas

urbano, comercial y turístico en Puerto Limón.

Con este subproyecto se busca fomentar el turismo para la recuperación económica y social, generar nuevas fuentes de empleo, posicionar la ciudad de Limón como un destino sostenible en el marco de la agenda 2030 y promover un sentido de pertenencia y orgullo por parte de la población (ver figura 7). Para lograr estos objetivos y concretar la propuesta, se pretende utilizar los fondos provenientes del canon por la concesión de la Terminal de Contenedores Moín (TCM)-JAPDEVA para la realización de las obras, un aproximado de ¢2.255.760.248. A pesar de que el proyecto aún se encuentra en una fase de planificación y gestión, es importante la vinculación de la presente investigación con las pautas del proyecto.

Esta propuesta aunada a los proyectos anteriormente mencionados ratifica la importancia de la revitalización del Casco Central de la ciudad de Limón, mediante la intervención urbana y paisajística de el espacio público, con énfasis en el frente marítimo de la ciudad para la activación turística y económica de la ciudad.



Figura 7 | **Fuente:www.invu.go.cr**

Ejes principales del Proyecto Renovación Puntarenas

ACADEMIA

Respecto a documentos académicas relacionados a la presente investigación, se puede citar primeramente la Tesis de licenciatura en Arquitectura y Urbanismo del ITCR, titulada: “Nueva estación del Ferrocarril en la ciudad de Limón” realizada por Daniel Zamora (2012), en donde a partir del diseño de la Estación del Ferrocarril en los Patios del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el autor reconoce la importancia de invertir en el espacio público y espacios alternativos para mejorar la competitividad en materia turística y económica.

Los patios del INCOFER actualmente son espacios degradados y sin uso dentro de la ciudad, lo cual no sólo recalca la necesidad de revitalizar este tipo de vacíos urbanos, sino también la posibilidad de articular la ciudad con otras provincias, a través de la reactivación del ferrocarril (que históricamente fue un motor de la economía).

Por otro lado, en el 2015, la egresada de la Universidad de Costa Rica, Sofía Hoch propone “Limón Cultura. Escenarios Interculturales desde la narración y vivencia del espacio urbano”, en donde plantea una gestión cultural-espacial por medio de la oferta cultural, la demanda turística y los personajes representativos, con el fin de generar una estrategia de vivencia intercultural y de comunicación en el sector turístico de la Ciudad-Puerto Limón. Hoch, busca a través del estudio de la cotidianidad cultural limonense y a temporalidad turística entender los escenarios de contacto existentes y así potenciarlos en la propuesta de diseño, lo cual marca una pauta en el análisis del usuario y el espacio público desde una perspectiva más social.

Finalmente, la tesis de licenciatura en Arquitectura y Urbanismo del ITCR “Paseo los cien negritos: parque marítimo Barrio Cieneguita, Limón”, realizada por Ólman Álvarez (2016), desarrolla un proyecto urbano-arquitectónico que busca poner en valor el paisaje natural y cultural de la zona a través de un paseo deportivo, recreativo y costero. En su propuesta, el autor logra representar de manera creativa elementos muy propios de la zona limonense, esto como resultado de un profundo estudio de la cultura local, la arquitectura caribeña, el usuario, la comunidad y las ricas conexiones al mar que posee el sitio de trabajo; evidenciando de esta manera, lo importante de analizar el contexto y generar propuestas que respondan de manera acertada al lugar.

De todo lo anterior, se puede sintetizar la necesidad e importancia de generar propuestas para la rehabilitación y revitalización del espacio público del Casco Histórico de la ciudad de Limón, que potencien las cualidades paisajísticas, naturales y culturales de la zona y fortalezcan la economía local y la actividad turística, por lo cual la inversión en el espacio público es un ente dinamizador de la economía de la zona, siendo evidente la puesta en valor del frente marítimo y obra arquitectónica con valor patrimonial que la caracteriza.

JUSTIFICACIÓN

La zona caribe es una de las tantas joyas que alberga la tierra costarricense. Su gran riqueza cultural y natural completan un paisaje costero lleno de una belleza apreciada por locales y extranjeros.

La construcción de la línea férrea generó cambios a nivel urbano, pues se invirtió en el embellecimiento de la ciudad mediante la habilitación de puertos, la distribución de las aguas y la creación de espacios emblemáticos en la ciudad como el Parque Vargas, el Tajamar y el mercado. Estas intervenciones ubicaron al centro urbano como un punto con gran fuerza para convertirse en una ciudad exitosa económica, social y culturalmente (Municipalidad de Limón, 1992).

No obstante, la crisis regional de 1934 llevó a un acelerado deterioro de la economía y la infraestructura, produciendo pobreza y abandono del paisaje urbano. Esta crisis sumada a los sismos de 1953 y 1991 completan el período de desgaste de la ciudad, donde los daños materiales fueron tantos que el centro urbano no pudo recuperar sus condiciones anteriores (Municipalidad de Limón, 1992).

En la actualidad el caribe presenta grandes contrastes. Según el Instituto Costarricense de Turismo (2005), este centro se puede concebir como un núcleo cultural e histórico, el cual albergó los primeros asentamientos afrocaribeños del país. Las edificaciones que conservan elementos de la arquitectura caribeña, la música, la danza, la gastronomía y el disfrute de los espacios exteriores son características con un valor inigualable, que se convierten en atracciones para los visitantes, sin embargo, a pesar de contar con una vía muy importante para el comercio internacional del país y contar con un valioso capital natural e histórico, el Informe Estado de la Nación del 2018 evidencia los bajos índices de desarrollo de la zona.

Asimismo, el sector turismo posee gran potencial, las corrientes turísticas nacionales e internacionales recibidas en Limón, corresponden a los carnavales, la actividad de cruceros y la cultura afrocaribeña. El turismo es la estructura productiva del país y sus riquezas naturales son claves en el posicionamiento internacional de Costa Rica como destino turístico, sin embargo, la actividad se encuentra desconectada del resto de la economía y amenazada por la imagen insegura y violenta de la zona (Estado de la Nación, 2018). La región se encuentra asociada a múltiples factores de vulnerabilidad tanto social como ambiental. Sus problemáticas no solo son aquellas relacionadas con la calidad de la infraestructura y de los servicios públicos, sino que éstas se combinan con la frecuente afectación por los fenómenos climáticos, originando un escenario actual de alta vulnerabilidad (Estado de la Nación, 2018).

Tal y como se ha mencionado, la ciudad de Limón enfrenta una serie de problemáticas sociales y económicas que le otorgan una imagen urbana poco atractiva para los ciudadanos y visitantes de la región, lo cual tiene una incidencia directa en el espacio público, puesto que es ahí donde donde se materializa la cultura e idiosincrasia de una ciudad y se genera además sentido de comunidad. Por ende, un espacio público degradado se traduce en inseguridad, rechazo y poca apropiación por parte de sus habitantes, pues al no contar con elementos básicos como vegetación (en sus diferentes

escalas), iluminación nocturna, mobiliario apropiado y variado, actividades sociales circundantes y temporalidad de usos, es altamente probable que las personas no se sientan invitadas a pasar tiempo en el parque, acera, boulevard, etc.

El Centro Histórico de Limón es un punto de convergencia muy importante. En él se identifican zonas portuarias, comerciales, residenciales, institucionales, costeras y recreativas; pero la desarticulación entre cada una de ellas y el estado e imagen actual de la infraestructura interfieren en la dinámica económica y turística. Por lo cual, a lo largo del tiempo, se ha trabajado en la creación de espacios como el boulevard y el tajamar que, en esencia, son ejes peatonales que han intentado conectar y promover una ciudad creada para las personas. Considerando que el casco histórico se ubica dentro de un radio de aproximadamente 1 kilómetro a la redonda, han intentado convertirlo en un centro urbano caminable y que al mismo tiempo aporte un valor inigualable al paisaje, potenciando el turismo y la oportunidad de crear espacios públicos que mejoren la calidad, el disfrute y la apropiación del espacio.

No obstante, dichas intervenciones se encuentran deterioradas por el paso del tiempo y las inclemencias del clima, por ejemplo, en el caso del tajamar, de acuerdo con medios de comunicación nacionales en el 2018, se dio a conocer el estado crítico de su estructura tras una notificación presentada por la Defensoría de los Habitantes a la Municipalidad de Limón (Villalobos, 2018). En la entrevista que realizó el medio Amelia Rueda en el 2018 dirigida a la directora del Área de Calidad de Vida de la entidad, Tatiana Mora, se señaló lo siguiente:

"Pudimos verificar, lamentablemente, el estado de deterioro que tiene el tajamar de Limón en este momento. Hay una cuestión de erosión por socavamiento subterráneo. La inspección además nos permitió identificar agrietamientos, pulverización de concreto. La estructura ha perdido en realidad su capacidad contención y de resistencia. Asimismo, no podemos olvidar que el tajamar fue construido por un tema de protección a la comunidad de Limón, así que, si no se da en su debido momento y con una intervención, diríamos nosotros que a nivel de urgencia, en esta condición que actualmente existe en el tajamar y su condición de riesgo para la población y los problemas en las viviendas de la zona producto de posibles inundaciones es una alerta que no podemos ser omisos".

Ante esta y otras urgencias en la ciudad de Limón, se han presentado propuestas de trabajo y acciones por parte de diversas instituciones del Gobierno Central (INVU, ICT, entre otras) en conjunto con el Gobierno Local que clarifican cada vez más la necesidad y la preocupación por mejorar la calidad de vida de la población limonense, y el cómo a través de la revitalización urbana-cultural y la alianza entre líderes y gobiernos locales, se podrían obtener resultados muy positivos que alcancen una reactivación económica y un empoderamiento social y cultural.

Adicionalmente, la nueva Terminal de Contenedores de Moín (TCM), es un proyecto financiado por la empresa holandesa APM Terminals y su impacto, se traduce en el crecimiento económico del país, ya que parte de los ingresos generados por APM Terminals, serán utilizados específicamente para el desarrollo regional, pues la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica (JAPDEVA), es quién recibirá un 7,5% sobre los ingresos brutos y la Municipalidad de Limón tendrá un ingreso de 7.45% por pago de impuestos (Estado de la Nación, 2018).

Por otra parte, la creación de la TCM implicó la liberación del Puerto de Limón para otorgarle un uso exclusivo de muelle de cruceros, teniendo como objetivo elevar la competitividad de la región limonense y así promover el desarrollo del sector turismo en la región (Robles, 2016). Con lo cual, es evidente que JAPDEVA juega un papel muy importante y su liderazgo es imprescindible, pues aparte de recibir el canon, es la encargada del desarrollo de los proyectos. El artículo "Nueva terminal de Moín: Efectos y oportunidades en la provincia de Limón", indica que JAPDEVA propone que los proyectos a realizar con el fideicomiso tengan un impacto socioeconómico sobre la provincia, que generen empleo y que se conecten con la actividad portuaria (Robles, 2016).

Con todo lo anterior, se evidencia la necesidad latente de mejorar el espacio público del Centro Histórico de la ciudad de Limón, interviniendo las zonas más críticas: el frente marítimo (anfiteatro, tajamar y playa Los Baños), los patios del Incofer y ejes complementarios que inciden directamente en el frente marítimo (boulevard y ruta 32) a través de una una propuesta integral de revitalización urbana que ponga en valor la riqueza histórica, cultural y natural del Centro Histórico como una oportunidad para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y dinamizar la oferta turística.

PROBLEMA

PLANTEAMIENTO DEL

La ciudad de Limón cuenta con un encanto natural y cultural que ha perdurado a lo largo del tiempo. No obstante, estas joyas naturales y tradiciones del pueblo caribeño no han sido suficientemente aprovechadas para alcanzar una ciudad próspera a nivel social y económico, considerándose hoy en día como una ciudad estancada y deteriorada.

Los bajos índices de desarrollo reflejan que los cantones de la provincia de Limón se ubican entre los más rezagados del país. De acuerdo al Índice de Competitividad Cantonal (ICC), de los 81 cantones de Costa Rica, el Cantón Central de Limón ocupa el lugar 60, siendo de los menos favorecidos en el ámbito de la competitividad nacional. En cuanto al Índice de Desarrollo Humano (IDH), se ubica al Cantón Central en el puesto 73, similar al puesto que ocupa en el indicador de Progreso Social, ubicando al cantón en el lugar 75 (Robles, 2016).

De acuerdo a Robles (2016), los resultados de los indicadores demuestran que los mayores retos de la región se localizan en mejorar la infraestructura urbana y la calidad de vida de las personas, resaltanto la mejora de la seguridad ciudadana, los espacios recreativos de las comunidades y el dinamismo económico .

Los factores anteriormente mencionados están sumamente conectados, lo que desencadena el bloqueo del imaginario colectivo ante las potencialidades y riquezas de la región, creando una una imagen negativa de rechazo y abandono de la ciudad de Limón. La arquitecta Sofía Hotch, abarca su investigación sobre los escenarios interculturales de Limón (2015), desde la problemática relacionada a los imaginarios negativos que acompañan a la ciudad, exponiendo que parte del peso simbólico que ha cargado el espacio urbano, está conformado por su historia y los acontecimientos recientes que han venido forjando el Limón actual.

LIMÓN DESDE SUS INICIOS

DECAIMIENTO DE LA CUIDAD

La historia de la ciudad está cargada de acontecimientos que prometían una ciudad exitosa y de eventos que simularon golpes para los cuales la ciudad no estaba preparada para enfrentar. Desde el inicio los intercambios culturales y comerciales han influenciado de forma importante a la ciudad, impulsando la conformación del núcleo urbano de la que sería una de las zonas más desarrolladas del país y donde paralelamente a su construcción formal también se daba la construcción social de la misma. (Chaverri, 2019).

De acuerdo con Zamora en su libro “Ciudades de Limón, Cahuita y Puerto Viejo” (2012), Puerto Limón surge a partir de la necesidad de consolidar un puerto en el litoral caribeño, el cual sirviera para llevar a cabo la comercialización e intercambio de productos con Europa. La conexión con el valle central se logró a través de la construcción del ferrocarril, lo cual provocó la migración de grandes flujos de población china y afrodescendiente para mano de obra, así como la llegada de la United Fruit Company en 1890, situando a la ciudad de Limón como una región multiétnica y con un admirable desarrollo económico.

En el artículo “Centro Histórico de Puerto Limón, transformaciones sociales que han contribuido a su patrimonialización” (2019), la arquitecta Laura Chaverri Flores, expone que a pesar de la posición privilegiada que poseía Limón en ese



Figura 8 | Fuente: Elaboración propia



Figura 9 | Fuente: Elaboración propia

Puntos comerciales informales ubicados desordenadamente en el eje del boulevard



Figura 10 | Fuente: Elaboración propia

Suciedad en el tajamar

momento, por mucho tiempo la ciudad se encontró aislada del imaginario nacional, invisibilizada por el imaginario "valle-centrista". La autora menciona que este período le permitió al territorio Limonense desarrollar sus propias tradiciones y el ordenamiento territorial de la ciudad, el cual estaba determinado en gran parte por el ferrocarril.

Limón era un centro comercial consolidado con gran cantidad de infraestructura y locales comerciales, sin embargo, la prosperidad de la ciudad decayó con el movimiento de la compañía bananera al Pacífico Sur en 1938. Fue a partir de ese momento en el que la actividad se paralizó por más de 20 años, trayendo consigo el final del desarrollo urbano planificado y el inicio del deterioro de la infraestructura urbana (Chaverri, 2019) .

La escasez de fondos municipales unido al deterioro de la economía familiar produjeron un paisaje urbano donde el abandono y la pobreza eran el modus vivendi de la población. Además en 1953, ocurre un sismo en Limón que deja daños materiales cuantiosos. (Municipalidad de Limón, 1992).

De acuerdo a Chaverri, en la década de los 60 aumentó la actividad portuaria, y con ella la creación de barrios marginales habitados por los migrantes que eran atraídos por dicha actividad. Este hecho provocó la pérdida de importantes elementos, como la eliminación de los patios limonenses y la demolición de edificaciones, los cuales fueron sustituidos por una arquitectura poco contextualizada que no respetaba la configuración urbana. La construcción de la ruta 32 potenció el cierre del ferrocarril, lo que significó una pérdida de importantes formas de vida como la venta de comida tradicionales a lo largo del trayecto y la imagen urbana histórica basada en este transporte.



Figura 11 | Fuente: Elaboración propia

Ausencia de mobiliario en el tajamar



Figura 12 | Fuente: Elaboración propia



Figura 13 | Fuente: Elaboración propia

Puntos comerciales-restaurantes con poca infraestructura que complemente la actividad

LIMÓN ACTUAL, IMAGINARIOS COLECTIVOS Y EL ESTANCAMIENTO DE LA ECONOMÍA LOCAL

A nivel nacional, El espacio urbano de Puerto Limón se ha problematizado por la segregación social que ha marcado una brecha socioeconómica entre el desarrollo de la ciudad de Limón, respecto al resto del país, esto ha conducido a la producción de una imagen negativa del espacio urbano de Limón (Hotch, 2015, p. 5).

Limón es concebido como un lugar abandonado y aislado, dando como resultado una ciudad vulnerable (Hotch, 2015), que se ha encontrado por mucho tiempo en el olvido (ver figuras 10, 11, 12 y 13). De acuerdo al Estado de la Nación (2018), esta condición de aislamiento, ha potenciado problemáticas como:

1 NARCOTRÁFICO, INSEGURIDAD Y VIOLENCIA

Altas tasas de homicidios (alrededor de 40 por año) y gran oportunidad para el tráfico de droga al ser un zona costera y fronteriza.

2 ESTANCAMIENTO ECONÓMICO

Las actividades económicas se encuentran desarticuladas entre ellas y fuertemente amenzadas por las problemáticas anteriores. Las grandes extensiones de monocultivos coexisten con una débil presencia de mipymes. La escolaridad es baja y dificulta el aprovechamiento de nuevos empleos. Los indicadores reflejan una región "homogéneamente pobre".

Estos factores sociales y económicos influyen en la forma de vivir y apropiarse de la ciudad. Los imaginarios negativos que se han creado a raíz de su historia y

las problemáticas que se han arrastrado hasta la actualidad, han interferido en el disfrute del espacio urbano de sus habitantes y sus visitantes; y un espacio en desuso resulta en un espacio abandonado y descuidado.

El turismo es una de las actividades que poseen más potencial de la región, pero es una de las que se ven más afectadas. De acuerdo al Estado de la Nación del 2019, más de la mitad de los cruceristas que arriban en el Puerto de Limón, no compran tours locales ni permanecen más de tres horas en tierra, esto debido a la insatisfacción en cuanto a la imagen de suciedad, infraestructura (figura 10, 11, 12 y 13, página 31) , transporte y la limitada oferta en cuanto a atractivos como tiendas (figura 8 y 9, página 31), actividades y restaurantes. Según Hotch (2015), muchos de los extranjeros que visitan el Caribe, vienen con la idea de vivir una experiencia paradisíaca, sin embargo, sus expectativas chocan con la realidad, y estas impiden que vivir el espacio urbano de Limón sea parte de su experiencia.

> La percepción de que si una ciudad es peligrosa, como sucede en Limón, incide en la decisión de caminar o habitar en ella. El problema está en que no siempre esta idea está basada en hechos y datos reales, sino muchas veces es la conformación de un mapa mental de lo dicho y poco de lo vivido (Hotch, 2015, p.23).

EL FRENTE MARÍTIMO DEL CHL

La calidad del espacio público se relaciona directamente con su capacidad de propiciar la vida pública de las personas según las condiciones buenas y apropiadas del espacio físico urbano (silva, 2015). Actualmente, el CHL cuenta con espacios públicos que poseen mucho potencial para convertirse en puntos dinámicos, enriquecidos con la cultura y carisma que caracteriza al limonense.

Para Hotch (2015), los imaginarios negativos y la falta de espacios dedicados a la cultura han provocado una vivencia tímida del espacio urbano; menciona que son pocas las áreas verdes y plazas que invitan al disfrute de la vida urbana. Las barreras visuales y físicas como la antigua estación de trenes (la cual se encuentra cerrada y en desuso), podría ser aprovechada para dar valor al espacio. El frente marítimo alberga espacios que muy relevantes para la ciudad como el Parque Vargas (figura 15), el Tajamar (figura 14), la playa Los Baños (figura 16); además de la conexión directa con ejes de movilidad importantes como el boulevard y la ruta 32 (ver figuras 18 y 19). Sin embargo, a pesar del valor de estos lugares y que todos se ubican en la franja marítima, existe una gran desarticulación entre ellos, y se conciben como puntos aislados, desaprovechando el soporte que puede dar una actividad a otra.

La desarticulación es un problema evidente en este sector, esta desconexión es resultado del descuido y la falta de elementos esenciales para el espacio urbano como la iluminación, vegetación nativa que proteja, genere sombra y embellezca los espacios, recorridos inclusivos con pavimentos y texturas de suelo que permitan el tránsito de todas las personas, señalética, mobiliario urbano que invite a la permanencia en los espacios, entre muchos otros. Estos elementos permiten crear continuidad entre nodos, además de confort y seguridad en el espacio público.



Figura 14 | Fuente: Elaboración propia

EL TAJAMAR

La erosión provocada por las inclemencias del clima ha desgastado el muro del tajamar ocasionando que ya no cumpla su función de barrera. Es escasa la vegetación y el mobiliario es inexistente en este borde, lo que genera poca permanencia en el lugar. Aunado a esto, los escombros de estructuras pasadas y la basura, proyectan una imagen de descuido.



Figura 15 | Fuente: Elaboración propia

PARQUE VARGAS

El parque es un hito importante en el CHL . Sin embargo, durante la noche debido a la poca iluminación y actividades a su alrededor, el espacio se torna inseguro. Además, cuando hay presencia de lluvias intensas, se acumula agua en ciertos sectores del parque imposibilitando su uso, por lo que se requiere incorporar vegetación nativa que ayude a la retención del agua.



Figura 16 | Fuente: Elaboración propia

PLAYA LOS BAÑOS

Este es un punto de recreación importante, donde converge la playa, las canchas y una pequeña plaza; aunque es uno de los punto más activos, cada actividad se encuentra desconectada una de la otra, debido a la ausencia de mobiliario, iluminación, pavimentación adecuada y el mal manejo de los residuos, generando una mala imagen e inseguridad durantes las últimas horas del día.

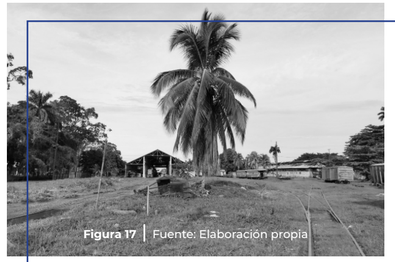


Figura 17 | Fuente: Elaboración propia

JARDÍNES DEL INCOFER

Esta es una gran área en desuso que provoca una ruptura entre la parte residencial y comercial de la ciudad. Además, su aspecto abandonado aporta una imagen degradada a la zona. Sus alrededores se encuentran delimitados por latas de zinc que acumulan basura y estructuras en mal estado.



Figura 18 | Fuente: Elaboración propia

BOULEVARD

Este eje, a pesar de ser muy activo comercialmente y de tener un carácter meramente peatonal, posee una imagen degradada y desordenada debido a la falta de mobiliario y vegetación que acompañan los recorridos. Es necesario dar orden a los comercios informales e incorporar actividades culturales que aporten calidad y mejoren la vivencia del espacio.



Figura 19 | Fuente: Elaboración propia

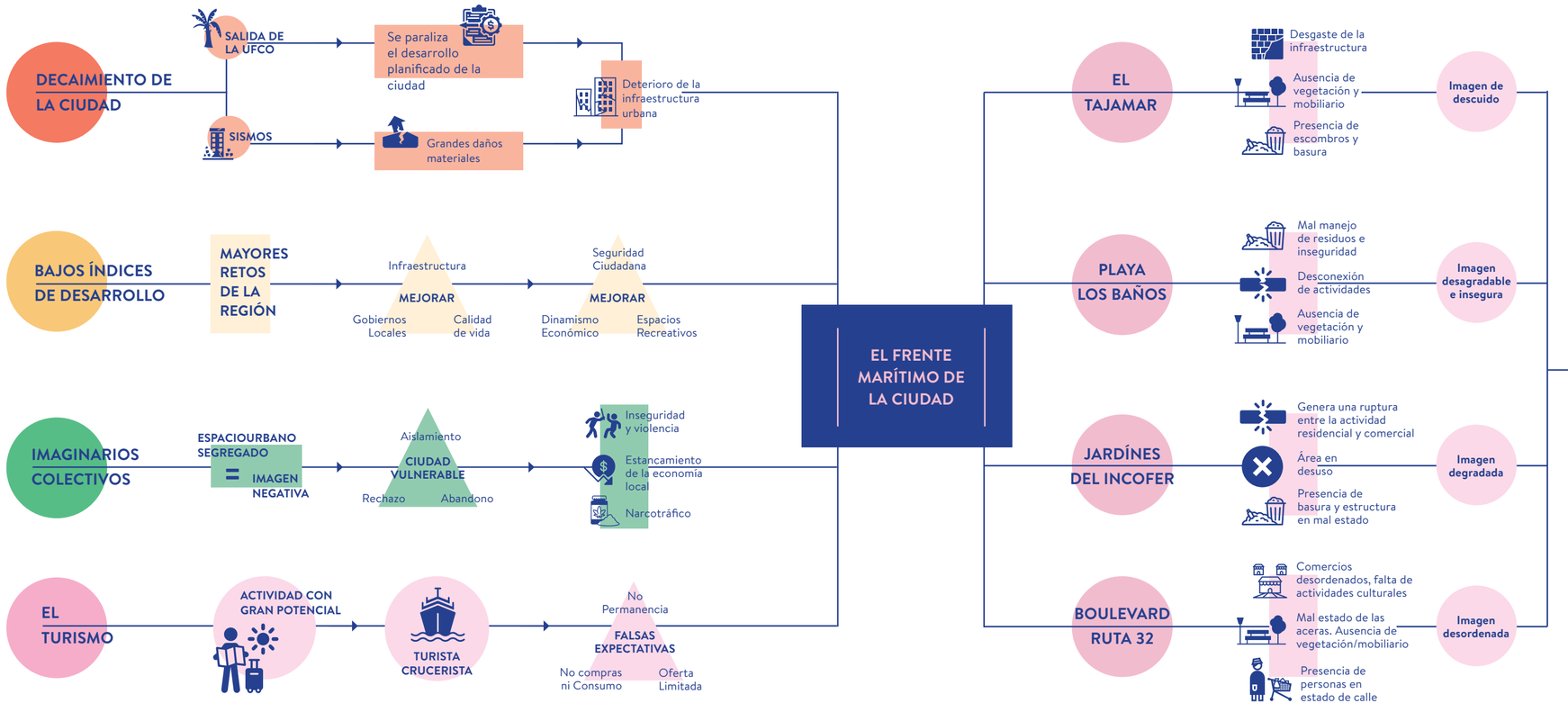
RUTA 32

Esta ruta constituye la entrada principal a la ciudad , siendo la primera imagen que reciben los visitantes y turistas. Sin embargo, el mal estado de las aceras, la falta de actividades que se abran al exterior y presencia de personas en estado de calle contradicen las espectativas de los turistas, provocando rechazo y una imagen poco atractiva.

Otro punto importante que repercute notablemente en la dinámica del frente marítimo son los usos que complementan y se abren hacia ese espacio, ya que la mayoría corresponden a usos residenciales donde se desaprovecha el potencial de incluir en esta zona, actividades y usos comerciales y culturales que activen e inviten a las personas a permanecer en el paseo costero.

Actualmente, los puntos más activos son el Parque Vargas, el parque de niños y las canchas de basketball ubicadas en la playa Los Baños, sin embargo, la escasez de mobiliario y el deterioro de la infraestructura es muy evidente, como también lo es el mal estado de la estructura y el riesgo para la seguridad de las personas del Tajamar. Por lo tanto, intervenir y revitalizar el frente marítimo no solo mejoraría la calidad de vida de sus habitantes al promover la vivencia del exterior y la vida en comunidad, sino también ayudaría a poner en valor el patrimonio y los espacios con significado para la ciudadanía; y a dinamizar y renovar la imagen negativa que colectivamente se tiene del CHL mejorando de esta manera la oferta turística y recreativa de la zona.

PROBLEMÁTICA
PREGUNTA DE DISEÑO



OBJETIVO GENERAL

Desarrollar una propuesta de revitalización urbano-costera a partir del diseño de un plan maestro y sus proyectos estrella, que aproveche el legado natural y cultural del frente marítimo del casco histórico de Limón para el mejoramiento de la oferta turística/recreativa de la zona.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

01 Realizar un diagnóstico urbano del frente marítimo del casco Histórico de Limón, desde el estudio de la relación entre la diversidad socioecológica, la apropiación sociocultural, la oferta turística y su funcionalidad, con el fin de generar pautas y estrategias que guíen el plan maestro.

02 Elaborar el plan maestro de revitalización urbana que promueva la democratización del espacio público y el mejoramiento de la oferta turística/ recreativa.

03 Definir a nivel de anteproyecto tres de los proyectos estrella del Plan Maestro del frente marítimo del CHL, a partir de estrategias y pautas de diseño que funcionen como guía para una futura intervención.

DELIMITACIÓN

TEMPORAL - SOCIAL - FÍSICA

DELIMITACIÓN DISCIPLINARIA

La presente investigación se aborda desde el ámbito de la arquitectura, sin embargo se consideran diferentes disciplinas que van a ayudar al planteamiento de la misma. Como disciplina indispensable en esta investigación se toma el urbanismo, pues se plantea la revitalización ddel frente marítimo, lo cual corresponde al diseño del espacio público, propio de dicha disciplina. Asimismo, se pretende consultar diferentes disciplinas como la sicología social, la sociología y el paisajismo las cuales pretenden enriquecer la profundización de la propuesta.

DELIMITACIÓN TEMPORAL

La investigación se circunscribe dentro del marco de Trabajo Final de Graduación de la Escuela de Arquitectura y Urbanismo del Instituto Tecnológico de Costa Rica, por lo cual se estipula bajo la duración permitida de dos semestres, incluyendo el diseño de la propuesta urbana y los proyectos estrella, además de las defensas privada y pública.

DELIMITACIÓN SOCIAL

Revitalizar el Centro Histórico Limonense cumpliría un papel fundamental para el desarrollo y la promoción de actividades portuarias, comerciales, turísticas y recreativas. Por lo tanto, al tratarse de una propuesta urbana contempla todo tipo de usuario, sin embargo se plantea utilizar al habitante del cantón central de la ciudad de Limón que visita el Parque Vargas y el Tajamar (espacios públicos de mayor relevancia en la ciudad), por medio de una muestra heterogénea para reconocer las necesidades y características de dichos usuarios. Además, se pretende a través, de muestras aleatorias identificar tendencias de los turistas nacionales e internacionales que utilizan los espacios antes mencionados.

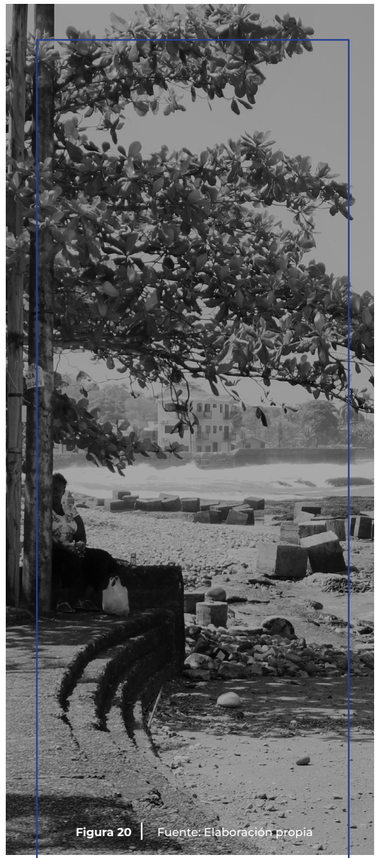


Figura 20 | Fuente: Elaboración propia

Actual vista desde el tajamar



Mapa 21 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de delimitación

DELIMITACIÓN FÍSICA

La Propuesta de Revitalización Urbano-Costera se desarrolla en la provincia de Limón, Costa Rica. Específicamente se centra en el frente marítimo del Casco Histórico de la ciudad de Limón, como se ve en la figura 21, comprende desde los patios del Incofer hasta el parque Balvanero Vargas, así como una zona complementaria que sirve de soporte al frente marítimo (boulevar y ruta 32).

Cabe recalcar, que la ciudad de Limón fue una de las primeras ciudades planificadas debido a la importancia que adquirió con la construcción del ferrocarril, en 1871. El manejo de las aguas, la creación de infraestructura portuaria y vial, situaron la ciudad como Puerto Principal de la República.

Con el resurgimiento de la ciudad, se empezaron dar cambios a nivel urbano. El entonces alcalde, Balvanero Vargas, veló por el embellecimiento de la ciudad y el mejoramiento de los servicios urbanos. Uno de ellos fue el Tajamar (ver figura 20, página 39), construido en 1895, con el objetivo de crear una barrera que impidiera el ingreso del agua de mar a la ciudad, pero que al mismo tiempo funcionara como mobiliario urbano. Razón por la cual, tuvo un impacto importante en la configuración de la ciudad.

Actualmente, el Tajamar se encuentra deteriorado por la falta de mantenimiento y el desgaste provocado por el mar. De acuerdo con el departamento de Ingeniería de la Municipal de Limón, es urgente la intervención pronta de su infraestructura con el fin de resguardar el patrimonio histórico y evitar accidentes que pongan en riesgo la salud e integridad de sus habitantes.

Adicionalmente, es importante la rehabilitación y revitalización de los espacios del boulevar y la ruta 32, pues constituyen ejes de conexión sumamente relevantes dentro del Casco Histórico a nivel turístico, paisajístico y social ante su estado crítico actual.

MARCO CONCEPTUAL

En el marco teórico conceptual se presentan las perspectivas conceptuales y sus respectivas reflexiones sobre los ejes temáticos que sustentan la investigación. Estos conceptos se dividen en dos principales ejes:

1 EJE Se enfoca en definir las estrategias que van a guiar la planificación urbana, para lo cual se toman conceptos como la revitalización, rehabilitación y resiliencia urbana. Además, dentro de la resiliencia urbana se incluye el concepto de cambio climático que permite tener una visión integral de las consideraciones que se deben contemplar dentro del diseño urbano.

2 EJE Se toman en cuenta conceptos más puntuales que delimitan la propuesta urbana. En esta sección, se definen los conceptos de plan maestro, espacio público y paseos costeros. Asimismo, se clarifica la importancia de intervenir el espacio público, sobre todo, lo que respecta a la espacios públicos costeros o paseos costeros.

REHABILITACIÓN Y REVITALIZACIÓN URBANA

Dentro del ámbito de la planificación urbana y más aún en la reinvención de las ciudades actuales, se emplean de manera similar términos como rehabilitación, regeneración y revitalización sin profundizar en la diferencia terminológica entre dichos conceptos y sus implicaciones como instrumentos de transformación urbana.

A modo de contextualización, es preciso mencionar que posterior a la II Guerra Mundial surgen las principales políticas a favor de la rehabilitación y regeneración de cascos históricos, que se encontraban en buena medida, olvidados y degradados (Heath y Tiedell, 2013); a partir de lo cual, en las siguientes décadas, las ciudades empezaron a preocuparse no solo por la protección de los edificios, sino también por la rehabilitación de barrios con planes específicos (Aguado y Juaristi, 2015). Dada la afectación directa de la II Guerra Mundial, sería Europa el principal escenario para la implementación de las "nuevas" políticas urbanas de renovación y regeneración.

Con ello, se empezó a concebir una nueva forma de hacer ciudad que contemplaba un cambio en la escala, instrumentos y metodología (Aguado y Juaristi, 2015).

Uno de los principales instrumentos en la transformación urbana, es la rehabilitación urbana, pues como Díez de Pablo y Moya (2012) afirman:
"la rehabilitación urbana es un proceso que busca la mejora de los aspectos físicos y espaciales de un área urbana considerada como degradada, que mantiene en gran medida su carácter y estructura tras la intervención, incluso habiendo sufrido una notable transformación" (p.118). Por lo tanto, la rehabilitación se puede ver como una intervención respetuosa en el contexto, donde no pretende borrar la memoria histórica del lugar, sino por el contrario, mantener la esencia del sitio.

> La rehabilitación urbana debe actuar sobre un área visiblemente degradada –aunque no se aclara si esta degradación puede ser social, estética o debe ser exclusivamente económica– mejorando sus características físicas y espaciales, pero manteniendo su carácter o esencia. Es decir, una rehabilitación



Figura 22 | Fuente: www.izquierdaweb.cr

Paseo de los turistas, Puntarenas



Figura 23 | Fuente: www.revistasumma.com

Proyecto Parque Muellero, embellecimiento del Frente Marítimo de Puntarenas



Figura 24 | Fuente: www.livingpuntarenascr.com

Intervención alrededor de árbol de higuerón, Paseo de los turistas

> debe buscar que un área sufra [sic] un proceso de recuperación desde su estado degradado hasta una nueva situación mejorada, lo que puede involucrar procesos de reurbanización y revitalización económica, pero pudiendo mantener las que sean sus características distintivas, de modo que, tras la actuación, el carácter de la zona rehabilitada no se haya visto excesivamente alterado. (Aguado y Juaristi, 2015, p.11).

Rubio del Val (2011) apuesta por una visión más holística de rehabilitación, que comienza con un diagnóstico pluridisciplinar que va más allá de los edificios, las infraestructuras o los espacios públicos, para implicar a los diferentes actores y habitantes, donde busca por medio de estrategias de regeneración, el menor deterioro del tejido urbano y social, la preservación de sus valores patrimoniales, el reforzamiento de la cohesión social y la actividad económica.

La rehabilitación, no solo se centra en la regeneración del ambiente urbano degradado, sino también toma en cuenta la preservación de elementos patrimoniales importantes en la memoria del lugar y se preocupa por la sostenibilidad económica necesaria para el desarrollo del área intervenida. Es importante resaltar con esto, que un concepto íntimamente relacionado con la rehabilitación es la revitalización urbana, pues este término se enfoca principalmente en la activación económica mediante la introducción de nuevos usos (especialmente terciarios), la generación de nuevas fuentes de empleo y viviendas. Es decir, busca mejorar la calidad de vida de las personas, disminuyendo la expansión urbana e invitando a habitar el centro de la ciudad (Martínez, comunicación personal, 2017).

La revitalización urbana, de acuerdo con Aguado y Juaristi (2015), hace referencia a la implementación de nuevas políticas económicas que pueden estar acompañadas de actuaciones urbanas que promuevan el carácter económico de un ámbito urbano en un determinado contexto. Aunado a lo anterior, la revitalización se puede ver también como una estrategia determinante y decisiva con la cual evitar la necesidad de nuevos crecimientos y evitar el vaciado de los barrios existentes y su degradación social y física. Es por ello que el objetivo de alcanzar un desarrollo urbano sostenible pasa necesariamente por la rehabilitación y revitalización urbana de los barrios en los que se insertan (Rubio del Val, 2011).

En resumen, tanto la rehabilitación como la revitalización urbana son instrumentos de regeneración que aunque poseen diferentes matices o enfoques, buscan el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes a través de intervenciones urbanas.

En el Frente Marítimo de la ciudad de Puntarenas se han realizado una serie de intervenciones (Imagen 22, 23 y 24) con el fin de dinamizar y reactivar la economía en la zona y ofrecer a los turistas nacionales y de crucero más áreas de recreación y estadía.

Modernizar urbanísticamente el casco central de la ciudad de Puntarenas, se traduce en mejorar la calidad de vida de la población e incrementar el turismo.

INVU , INCOP Y Municipalidad de Puntarenas, 2020

Más allá de la recuperación física de espacios degradados, estas operaciones tienen una clara orientación estratégica en la medida que la reurbanización de suelos degradados (ver imágenes 25, 27, y 29) se percibe como una oportunidad excepcional para dotar a la ciudad de las condiciones necesarias para acoger nuevos usos y funciones dinamizadoras (ver imágenes 26, 28, y 30) capaces de relanzar una nueva fase de crecimiento (Hall,1995), [Rodríguez y Martínez, 2001, p.442].

El Centro Histórico de la ciudad de Limón, sin lugar a duda es un sitio con una riqueza histórica, cultural y arquitectónica de gran envergadura para el país. El frente marítimo del centro figura una conexión entre la riqueza patrimonial y la riqueza natural que tanto caracteriza la zona y la cual necesita urgentemente una reactivación urbana que permita proteger su legado, por lo cual los conceptos de rehabilitación y revitalización se convierten en herramientas cruciales para la intervención y la recuperación de estos espacios degradados y lograr mejorar la calidad de vida de las personas que los habitan.



Figura 25 | Fuente: www.archdaily.com



Figura 26 | Fuente: www.archdaily.com

Ejemplo de intervención puntual internacional | Boulevard Ion, Bucharest, Rumanía



Figura 27 | Fuente: www.archdaily.com



Figura 28 | Fuente: www.archdaily.com

Ejemplo de intervención puntual internacional | Thessaloniki, Grecia



Figura 29 | Fuente: www.archdaily.com



Figura 30 | Fuente: www.archdaily.com

Ejemplo de intervención puntual internacional | Queens, Nueva York, Estados Unidos

RESILIENCIA URBANA Y CAMBIO CLIMÁTICO

Un concepto esencial dentro del diseño del espacio público es la resiliencia urbana como una forma de preparar a las ciudades y a las comunidades ante los impactos del cambio climático y brindar estrategias para mitigar las emisiones de gases de efecto invernadero.

CAMBIO CLIMÁTICO

Para entender el concepto de resiliencia urbana dentro de la planificación de las ciudades, es importante hablar primero del cambio climático y sus implicaciones, sobre todo, en zonas costeras.

> La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), en su artículo 1, define el cambio climático como el cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera global y a la variabilidad natural del clima observada durante períodos comparables (IPPC, 2013). (Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente [MVOTMA], 2019, p.16).

Asimismo, el aumento de los Gases de efecto invernadero (GEI) han provocado cambios en el clima que tienen efectos directos sobre el planeta, tales como: inundaciones, sequías, aumento de la acidez, entre otros. A su vez, cada uno de estos efectos genera impactos que afectan la vida de todos los ecosistemas (MVOTMA, 2019).

En el caso particular de las costas, el cambio climático ha generado efectos negativos como el aumento de temperatura de las superficie del mar y el ascenso de su nivel estimándose un incremento de hasta 1 metro, lo que a su vez conlleva al deterioro de las infraestructuras costeras (puertos, carreteras, muelles, entre otros) y erosión de la línea de costa, provocando un retroceso de las playas afectando los medios de vida y poblaciones costeras. Todo esto, además conduce a pérdidas económicas y costos elevados en la reparación de la infraestructura (MVOTMA, 2020).

"En el Informe de las Partes de la Convención en el Marco de Cambio Climático, por las Naciones Unidas el 2018, se dice que el riesgo de consecuencias adversas por el cambio climático es mayor para las poblaciones más desfavorecidas y vulnerables, así como para comunidades locales cuyos medios de vida dependen de actividades agrícolas y costeras" (MVOTMA, 2019). Por lo tanto, la planificación de las ciudades y el diseño del espacio público deben contemplar los desafíos que supone el cambio climático y con ello, implementar políticas y planes integrados para promover la inclusión, el uso eficiente de los recursos, la mitigación y la adaptación al calentamiento global (MVOTMA, 2019)

COSTA RICA ANTE EL CAMBIO CLIMÁTICO

Como parte de los convenios planteados en el Acuerdo de París, Costa Rica se ha propuesto sentar las bases de una nueva economía del siglo XXI, una que responda a los cambios del contexto mundial, transitando hacia una economía verde, que promueve el uso y aprovechamiento sostenible de los recursos naturales (Gobierno de

Costa Rica, 2018). La transición a una economía baja en emisiones contempla una modificación profunda que requiere de esfuerzos transformacionales como lo es el desarrollo e implementación de una de las primeras estrategias a nivel mundial de descarbonización a corto y largo plazo. Para ello el gobierno propone acciones en los diferentes plazos que se dividen en 10 ejes sectoriales (movilidad y transporte, sistema eléctrico, nuevas edificaciones, modernización del sector industrial, manejo de residuos, sistema agroalimentario y gestión de territorios rurales, costeros y urbanos).

En el eje 10, se habla sobre la consolidación de un modelo de gestión de territorios rurales, urbanos y costeros que faciliten la protección de la biodiversidad y servicios ecosistémicos a partir de soluciones basadas en la naturaleza. De acuerdo con el Plan de Descarbonización (2018), el Gobierno plantea las siguientes pautas para lograr este objetivo:

1. Enverdecer y regenerar espacio urbano (ejemplo incremento de parques recreativos, corredores interurbanos, corredores ribereños).
2. Arborizar sistemas productivos (cercas, sistemas agroforestales, zonas marino-costeras en estrategias y acciones de restauración).
3. Detener la deforestación.
4. Fortalecer conservación de ecosistemas dentro y fuera de áreas protegidas.
5. Regenerar tierras degradadas mediante restauración de bosques y reforestación.
6. Acelerar las acciones para atender los incendios forestales.
7. Promover enfoque de manejo de paisaje en territorios rurales, costeros y urbanos con enfoque de restauración.
8. Diseñar y lanzar nueva generación de Pagos por servicios Ecosistémicos PSA a PSE2.0.
9. Alinear la estrategia de venta de reducción de emisiones forestales consistente con NDC y Plan Descarbonización.



Figura 31 | Fuente: Interdencia Montevideo, 2018

Paseo costero Montevideo, Uruguay

RESILIENCIA URBANA

Entendiendo sistémicamente las consecuencias directas del cambio climático sobre todos los ecosistemas y por ende, sobre las ciudades, se propone la resiliencia urbana como un nuevo modelo de planificación que contemple la respuesta de las ciudades ante tales afectaciones.

El término resiliencia, aparece desde el siglo pasado en Europa y se refiere a la propiedad que posee un sistema, material, grupo social o individuo de recuperarse después de una perturbación o una crisis. Designa la capacidad de absorber un choque, de adaptarse y retomar su curso (Metzger y Robert, 2013).

Los mismos autores exponen que en el caso del campo de sostenibilidad, la resiliencia formula soluciones o ejes de accionesque permiten enfrentarcualquier desastre. Se trata de reducir sus impactos, de prepararse de la mejor manera posible frente a los riesgos ambientales. Como se puede notar, la adaptación es clave dentro de la resiliencia urbana, y su capacidad de respuesta depende de las personas, comunidades, instituciones, empresas y sistemas que conforman la ciudad, pues es integralmente que se debe actuar para poder generar verdaderos cambios (Intendencia de Montevideo, 2018).

De acuerdo con Méndez, en su artículo ciudades y metáforas: concepto de resiliencia urbana (2011), “las ciudades resilientes constituyen una metáfora emergente para describir e interpretar la capacidad mostrada por algunas ciudades para enfrentar adversidades, origen de graves impactos que cuestionan su futuro, consiguiendo recuperarse y continuar su proceso de desarrollo” (p. 216). El futuro es incierto y descifrar las consecuencias exactas a las que las ciudades se pueden enfrentar es bastante difícil, no obstante, se pueden gestar cambios a nivel social, físico y cultural que ayuden a preparar a las civilizaciones y a disminuir los impactos que esas consecuencias pueden traer.

De esta manera, es preciso recalcar que la resiliencia se entiende como un proceso lento y no una respuesta inmediata a la adversidad, que es consciente y se basa en la decisión de adoptar determinadas estrategias de acción adecuada, y que por lo tanto, no existe un único camino para alcanzarla (Méndez, 2011).

Más allá de seguir un recetario de estrategias por un tema de “sostenibilidad”, es importante hacer hincapié en la fragilidad o vulnerabilidad de las ciudades ante la crisis climática, para así contextualizar cualquier intervención urbana (en el caso de esta investigación, en una zona costera) y a raíz de ejemplos internacionales que han logrado plantear respuestas hacia la resiliencia urbana, hallar las estrategias que más se acoplen a la realidad del lugar. Esto en beneficio no solo de la misma ciudad sino también de un desarrollo sostenible consciente.

MARCO DE RESILIENCIA DE LAS CIUDADES

El Marco de las Ciudades Resilientes (City Resilience Framework, CRF, por sus siglas en inglés) es una guía que muestra las características de una ciudad resiliente. Esta herramienta permite intervenir las ciudades desde una mirada holística integrando aspectos del desarrollo territorial e incorporando el concepto de resiliencia como eje transversal en los

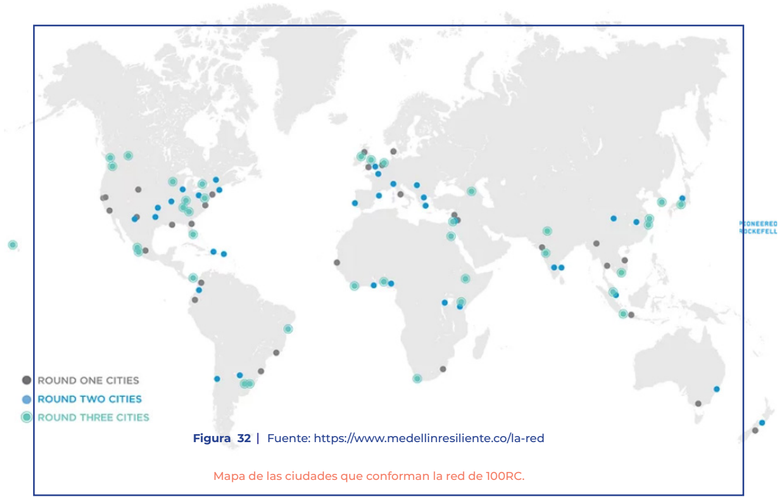


Figura 32 | Fuente: https://www.medellinresiliente.co/la-red

Mapa de las ciudades que conforman la red de 100RC.

planes de desarrollo. El CRF trabaja 4 dimensiones , 12 temas impulsores de resiliencia y 52 sub-temas (figura 33), que permiten comprender los procesos de las ciudades en su camino hacia la construcción de resiliencia (Intendencia de Montevideo, 2018).

Este marco fue creado en el 2013 por la red 100 Ciudades Resilientes (100 RC), promovida por la Fundación Rockefeller (figura 32), con el fin de promover el desarrollo urbano sustentable y apoyar a las ciudades en el proceso de transformación y adaptación hacia el desarrollo de resiliencia, haciendo frente a los desafíos físicos, sociales y económicos característicos de cada zona (Intendencia de Montevideo, 2018).

Una ciudad resiliente se caracteriza por integrar 7 cualidades en sus sistemas:

Cada ciudad posee sus propias características que moldean su identidad, pero aun así se pueden identificar desafíos comunes a la gran mayoría de ellas. Por ello, la red no solo pretende colaborar con las ciudades de forma individual, sino que busca facilitar la creación de una práctica global de desarrollo de la resiliencia, que promueva la cooperación mediante el intercambio de buenas prácticas y experiencias.

(Intendencia de Montevideo, 2018, p.30)

REFLEXIVOS

Utilizan la experiencia pasada para informar la toma de decisiones a futuro

FLEXIBLES

Tienen la habilidad de adaptarse en respuesta a cambios de circunstancias en el contexto.

INGENIOSOS

Reconocen formas alternativas de utilizar los recursos en tiempos de crisis para lograr sus objetivos.

INCLUSIVOS

Priorizan una consulta representativa para obtener un sentido de pertenencia en la toma de decisiones

INTEGRADOS

Convocan a una amplia gama de sistemas e instituciones por medio del trabajo articulado

ROBUSTOS

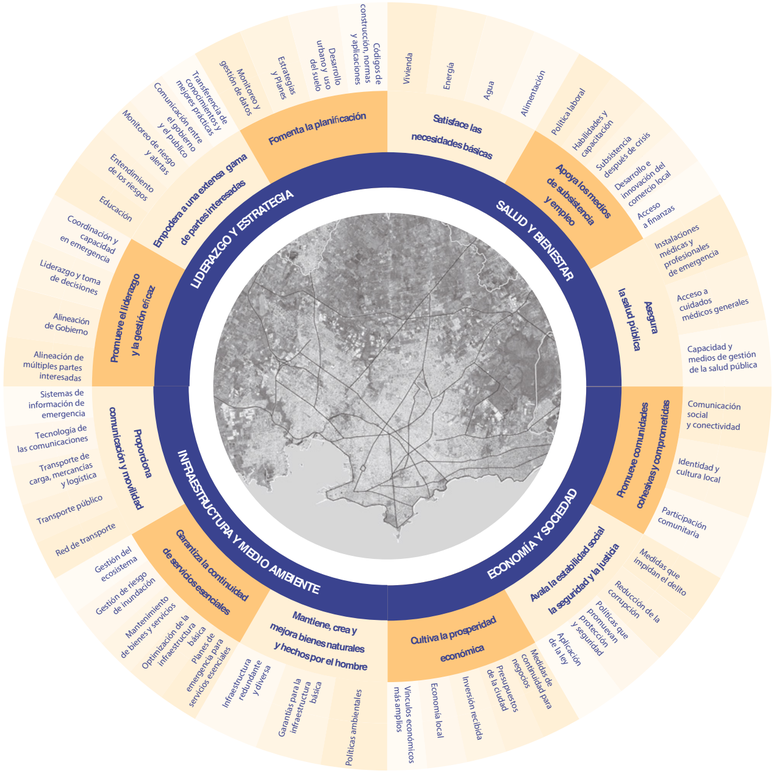
Sistemas bien concebidos, construidos y administrados, que integren enfoques cuantitativos y cualitativos.

REDUNDANTES

Poseen capacidad, recursos e iniciativas adicionales para responder efectivamente en casos de disrupción.

MARCO CONCEPTUAL DE RESILIENCIA URBANA

Figura 33 | Fuente: Intendencia de Montevideo



PLAN MAESTRO

Actualmente, al hablar de urbanismo o cualquier tema estrechamente relacionado con la ciudad, la planificación urbana toma gran protagonismo debido a que en ella se encuentran, vinculan y toman sentido elementos esenciales que permiten crear espacios exitosos que mejoren la calidad de vida en el espacio urbano.

En el diseño y la planificación urbana se utilizan herramientas que permiten que el proceso sea mucho más flexible, creativo y eficiente, como es el caso del plan maestro o también conocido como plan director urbano. El arquitecto Gino Pérez (2014), en su escrito "Plan maestro como instrumento de diseño urbano: potencialidades y limitantes" ubica el término de plan maestro dentro del concepto de ordenamiento territorial, y lo vincula dentro del ámbito de la planificación estratégica de las ciudades; pues tal y como expone el arquitecto González (2006), el desarrollo del plan responde a un esquema de gestión, donde se establecen criterios y aspectos orientadores de las acciones, para alcanzar y materializar la visión de desarrollo en el área de estudio. Esta visualización nace de la evaluación de las potencialidades y limitaciones de la iniciativa, y a su vez, de las fortalezas, oportunidades, desafíos y amenazas del territorio.

A través de un plan maestro, lo que se pretende es delimitar y planificar una zona específica. Este busca alcanzar una aproximación sistémica en la ciudad y ser una propuesta integral de ocupación físico-espacial del territorio, donde se articulen las múltiples y complejas variables necesarias para analizar el sitio y proponer intervenciones contextualizadas, y a la vez que estas intervenciones y propuestas se relacionen entre sí para la creación de condiciones óptimas ideales para el sector que se está interviniendo, mejorando de esta manera el conjunto total, logrando una inserción estratégica del proyecto en su entorno urbano (González, 2006).

El plan maestro está compuesto por diversas etapas de implementación: la definición de una imagen objetivo, el planteamiento y diseño de la cartera de proyectos, la definición de estrategias y por último la etapa de gestión. Se debe tener claro que al ser un instrumento tan flexible, algunas de estas etapas están sujetas a cambios según las diversas variantes que se pueden presentar en el proceso de planteamiento y desarrollo del plan.

Entre las etapas más importantes, y que se consideran el motor del proyecto, se encuentra la proposición de una imagen objetivo. Para Pérez (2014, p.17), la imagen objetivo es la "idea de proyecto de ciudad que se quiere lograr". Esta definición es complementada por González (2006), quien menciona que esta imagen urbana deseada, correspondiente a la imaginabilidad del lugar, se convierte en un referente ilustrativo (de lo que podría hacerse en el área de intervención: expresión física del plan) y de comunicación, cumpliendo su rol de motivador en el proyecto. Por otra parte, esta imagen también se traduce en un instrumento generador de certeza e incertidumbre, pues al plantearse de una manera bastante general, permite la incorporación de actores interesados en participar en el proyecto sin necesidad de mostrar una imagen conclusa de lo que realmente se va a llevar a cabo en el plano de la intervención.

Una vez definida la imagen objetivo, la siguiente etapa consiste en el planteamiento y diseño de la cartera de proyectos, la cual se va desarrollando de manera vinculada y, en algunos casos, de forma simultánea a la etapa de definición de estrategias, y por último a las etapas de gestión.

De acuerdo con el arquitecto González (2006), el plan maestro es una herramienta que se ajusta a las circunstancias que se van presentando en el desarrollo del proyecto, pero que se mantiene atenta y clara a la imagen previamente propuesta.

PLAN MAESTRO Y EL DISEÑO PARTICIPATIVO

Comprender las necesidades y requerimientos del usuario podría ser de los elementos más importantes en el desarrollo de proyecto urbanos y arquitectónicos. El diseño participativo busca incluir a la comunidad en el proceso proyectual, de manera que las pautas



Figura 34 | Fuente: Elaboración propia

Taller participativo con la comunidad de Limón

y conclusiones del diseño nacen de las necesidades de la comunidad, a partir del trabajo conjunto entre las personas que habitan y viven diariamente los espacios del barrio, ciudad, entre otros, y el profesional o técnico que se convierte en el guía del proceso.

El diseño participativo es tan antiguo como la relación arquitecto-comunidad, no obstante, su teorización es mucho más reciente. Es durante la primera mitad del siglo XX que surgen propuestas genéricas y prototípicas para resolver problemáticas arquitectónicas y urbanas, donde se buscaba dar respuestas a través de la industrialización y la copia de tipologías para abarcar grandes grupos sociales sin su colaboración. Es a partir de esta forma de hacer ciudad que surgen corrientes para promover y proponer que los usuarios alcen la voz y jueguen un papel en el diseño de los espacios que ellos habitan, estableciendo como principio básico la participación de los ciudadanos en el co-diseño y la construcción de la ciudad (Candia, 2018).

El diseño participativo es una herramienta para la transformación conjunta y abierta del espacio público, principalmente en la etapa de toma de decisiones. Es una construcción colectiva entre actores (directos e indirectos) que estarán implicados con la solución arquitectónica, con el fin de alcanzar una solución apropiada para sus necesidades y adecuada a los recursos y condicionantes esenciales para su realización (Candia, 2018).

El sociólogo Manuel Argüello menciona en su escrito sobre el diseño participativo comunitario, que esta herramienta "es una necesidad para complementar los conocimientos y las ignorancias de los profesionales o interventores externos con las propias de los vecinos y sus organizaciones" (2016, p.3). Este proceso permite, no solamente conocer las verdaderas inquietudes y necesidades de los vecinos del barrio, sino también adentrarse en la cultura y estilo de vida del sector y la comunidad; convirtiéndose en información clave para alcanzar diseños acertados y completamente contextualizados.

Para Argüello (2016), si se quiere evitar las formas y soluciones del diseño urbano convencional y mejorar la calidad de vida colectiva, se debe incorporar un papel activo de los usuarios actuales y dueños de la tierra; sin embargo, para lograrlo se necesita un diálogo abierto, diagnósticos preliminares que permitan conocer el sitio y utilizar medios de comunicación gráficos y creativos como videos, mapas y fotografías, para lograr sintetizar la descripción de las propuestas y presentarlas a los vecinos desde una perspectiva barrial (ver figura 34, 35 y 36). Esta metodología participativa pretende crear conexiones más profundas y reales entre los diseñadores y los usuarios, con el único fin de crear ciudades inclusivas para las personas y respetuosas y armoniosas con su entrorno.

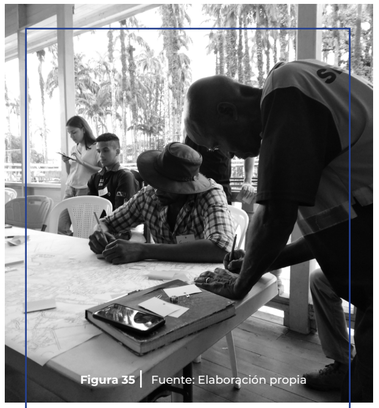


Figura 35 | Fuente: Elaboración propia

Taller participativo con la comunidad de Limón



Figura 36 | Fuente: Elaboración propia

Taller participativo con la comunidad de Limón

URBANISMO TÁCTICO

Las ciudades se mantienen en un cambio constante, en ellas se llevan a cabo transformaciones de gran escala que implican grandes inversiones de tiempo y capital político, social y fiscal, y donde las ganancias no son garantizadas. En búsqueda de progreso y equidad, en estos procesos públicos se ha intentado incorporar el diseño participativo, donde muchas veces los ciudadanos son invitados a reaccionar a propuestas y escalas urbanas fuera de su compresión, en vez de involucrar a la comunidad a contribuir en la mejora de sus barrios (Lydon, 2012).

Para mejorar la habitabilidad en los barrios y ciudades, es ideal comenzar por la escala de calle, cuadra o edificio, ya que los cambios más sustanciales se reflejan en estas intervenciones e inversiones a escala pequeña. A partir de esta perspectiva, se logra que los actores locales prueben y experimenten antes de hacer grandes cambios y compromisos económicos y políticos (Lydon, 2012).

El urbanismo táctico es un prototipo que puede brindar mucha información a la planificación a largo plazo. Para aplicarlo no es necesario contar con urbanistas o técnicos, ya que su construcción se logra a través de líderes y personas empoderadas de la comunidad. Estas pequeñas acciones o tácticas permiten apuntar a cambios a largo plazo, colocando a la ciudadanía en el centro de la cuestión y ayudan a enriquecer el capital social de las comunidades, cambiando positivamente la forma de habitar las calles y barrios (Steffens, 2013).

De acuerdo a Mike Lydon (2012), el urbanismo táctico corresponde a un urbanismo intencionado y corresponde a las siguientes características:

1. Ser un enfoque intencionado y progresico para promover el cambio
2. Ofrecer ideas locales para desafíos en la planificación local
3. compromiso a corto plazo y expectativas realistas
4. Bajo riesgo con una posible gran recompensa
5. Desarrollo de capital social entre ciudadanos y construcción de capacidad organizacional entre instituciones público/privadas y sociedad civil,

Una de las tantas virtudes a resaltar de este urbanismo ciudadano, es la lógica de "aprender haciendo", ya que su simpleza y agilidad permite incentivar acciones

Livianas, Rápidas y Baratas (LRB), que invitan a las personas a organizarse y empoderarse unos a otros, transformando a los ciudadanos en agentes de cambio. Estas acciones o tácticas son conocidas alrededor del mundo como “prototipos ágiles”, “D.I.Y Urbanism” (Urbanismo Hágalo Usted Mismo) o simplemente tácticas urbanas (Steffens, 2013), y cada una de estas pequeñas acciones tienen en común que buscan:

- Revertir territorios de desigualdad, transformándolos en campos de oportunidades para impulsar agendas de ciudad justas
- Generar acciones que fomenten la participación ciudadana fortaleciendo el capital social de las comunidades y la vida de barrio

En Latinoamérica se pueden identificar soluciones ingeniosas, implementadas con bajos recursos y recalcando la creatividad individual o colectiva. Algunos de los múltiples casos o tácticas que se han aplicado para mejorar la habitabilidad son:



Figura 37 | Fuente: www.tec.ac.cr

CALLES PARA JUGAR

Ejemplo en San José, Costa Rica

Crear espacios seguros para personas de todas las edades con el objetivo de socializar y mantenerse activas



Figura 38 | Fuente: www.contexto.cr

CALLES ABIERTAS

Ejemplo en San José, Costa Rica

Brindar temporalmente espacios seguros a la comunidad para caminar, andar en bici y otras actividades sociales que promuevan el desarrollo económico localy aumentar consciencia acerca del automóvil



Figura 39 | Fuente: www.LA.network

PAVIMENTO A PARQUES

Ejemplo en Medellín, Colombia

Recuperar superficies de asfalto subutilizadas como espacios públicos sin incurrir en grandes inversiones de capital



Figura 40 | Fuente: www.arquitectura y ciudades.com

JARDINERÍA DE GUERRILLA

Introducir vegetación y micro áreas verdes en el entorno urbano



Figura 41 | Fuente: www.kpcnews.com

CAFÉS POP-UP

Ejemplo en San Bogotá, Colombia

Poveer de mobiliario urbano público al aire libre en franjas de estacionamientos o espacios libres para promover los negocios locales.



Figura 42 | Fuente: www.ciudademergente.org

BOMBARDEO DE SILLAS

Ejemplo en Santiago, Chile

Ubicación temporar de mobiliario en diferentes puntos. Mejorar el bienestar social de los vecindarios activando el espacio público a partir de la reutilización de materiales y desechos.



Figura 43 | Fuente: www.kpcnews.com

PARQUEO INFORMAL PARA BICIS

Aumentar la cantidad de estacionamientos para bicicletas en los lugares donde sea requerido



Figura 44 | Fuente: www.ciudademergente.org

REPARACIÓN DE INTERSECCIONES

Ejemplo en Antioquia, Colombia

Cambiar el propósito de las intersecciones de una calle como un espacio comunitario y mucho más divertido y atractivo.

En conclusión, el plan maestro es una herramienta que le permite al profesional abrirse a la creatividad e integrar todas las variantes del entorno en su diseño para crear una propuesta contextualizada. El proceso de visualizar y crear ciudad se vuelve más enriquecedor al utilizar el diseño participativo, convirtiéndose en un trabajo conjunto entre las visiones de los diferentes actores y las personas de la comunidad, quienes son la razón de ser de los proyectos urbanos, los cuales buscan crear ciudades y espacios de calidad para su gente.

Los ciudadanos se convierten en los expertos de lo que necesita cada rincón de la ciudad. Plantear un plan maestro consiste en comprender el contexto en el cual se está trabajando y plantear propuestas que sean exclusivas para el entorno inmediato en el que va a estar inmerso el proyecto. El urbanismo táctico evidencia que a través de las pequeñas acciones se pueden crear cambios abismales más provechosos y plantear acciones LRB que permitirán desarrollar, a partir de las experiencias e información generada, propuestas más acertadas para el bien de la comunidad.

ESPACIO PÚBLICO

Uno de los protagonistas dentro de la investigación, es el espacio público, ya que es en él donde se materializa la cultura e ideología de una sociedad, región o nación. Las ciudades, tal como el sociólogo Manuel Castells (2014) lo menciona "son un producto histórico, no solo en su materialidad física, sino en su significado cultural y en el papel que tienen en la organización y en la vida de la gente", de ahí que el espacio público se vuelve el principal laboratorio para entender la ciudad.

Jan Gehl expone en su libro Ciudades para la gente (2014), cómo a lo largo de la historia, el espacio urbano o público ha sido un lugar de encuentro para los habitantes de las ciudades, pues en ellos las personas intercambiaban novedades, hacían negocios, los artistas callejeros ofrecían espectáculos y se comercializaban productos. Además, eran escenarios de eventos cívicos, religiosos y culturales, situación que continúa sucediendo actualmente. Al ser uno de los grandes exponentes en el tema urbano, Gehl resalta la importancia de la dimensión humana en la planificación urbana. En otras palabras, es necesario reforzar la función social del espacio público como un lugar de encuentro, una herramienta vital para lograr una sociedad sostenible y una comunidad abierta y democrática.

Asimismo, Jane Jacobs, una de las principales activistas urbanas, habla en su libro Muerte y Vida de las grandes ciudades (2011), que el respeto y el civismo se consiguen a través de la creación de espacios donde la gente pueda compartir su tiempo y sus pensamientos y donde se pueda reconocer a los demás en sus diferencias y necesidades. De este modo, crear "ciudades para la gente" significa crear espacios públicos de calidad, que promuevan un ambiente solidario y democrático. Actualmente, la planificación urbana se ha preocupado por la recuperación del tejido urbano, desde un diseño humanizado, es decir, basado en las necesidades y deseos de sus habitantes.

La nueva visión de ciudad plantea el derecho a una vida pública de calidad, pues es ahí donde se materializa la dimensión social y aspiraciones cívicas y culturales. La plataforma donde todos estos derechos toman lugar es el espacio público. La condición de este va a determinar el derecho a la vida pública, por ende, es necesario proveer una serie de condiciones espaciales que permitan al espacio público enaltecer la vida que acoge, donde el cuidado por la escala humana se evidencia en cada detalle. (Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU] y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD], 2017, p.16).

Como se menciona, el espacio público es un punto estratégico dentro del diseño urbano. Desde las grandes plazas del centro, hasta los pasajes más pequeños de las zonas periféricas, pueden y deben volver a representar el alma de la vida cívica, social y cultural de las ciudades (Ministerio de Vivienda y Urbanismo de Chile, 2017). Es decir, el concepto de espacio público adquiere importancia cuando es apropiado por las personas, pues no existe aisladamente, sino que es moldeado por las acciones de las personas en un tiempo y contexto específico. En él se representa la idiosincrasia de sus habitantes y se fortalece el sentido de comunidad y pertenencia. Además, se despierta el desarrollo económico y se impulsa la sostenibilidad ambiental. No cabe duda de que el futuro de nuestras ciudades reside en gran parte en el espacio público, por ende su revitalización y diseño debe tomar en cuenta las variables necesarias para su éxito.

Por otra parte, el presente año ha traído grandes retos en cuanto a la existencia humana se refiere, la pandemia mostró y sigue mostrando la necesidad de adaptarse a una nueva normalidad desde todo punto de vista. El cierre total de los espacios públicos (parques, plazas, polideportivos, etc) y el efecto cuarentena resaltó aún más el valor de los espacios públicos y verdes dentro de la ciudad, pues, aunque el modelo de vivienda que predomina en el país y más aún en la ciudad de Limón es unifamiliar donde cada casa tiene al menos un patio, se mostró que no eran suficientes y que sin importar la edad de las personas, los espacios públicos de calidad son una necesidad prioritaria dentro de la ciudad.

Como lo menciona Itziar de Luisa en el webinar "Hacia una nueva normalidad" (2020), la reapertura de los espacios públicos sugiere nuevas formas de disfrutar y vivir la ciudad (ver figura 46). Es fundamental generar espacios que permitan realizar actividades físicas, sin embargo, para evitar aglomeraciones se debe considerar la diversidad y frecuencia de actividades para que, contrario a lo que siempre se ha planteado, se pueda generar dispersión de las personas. Asimismo, esta pandemia abre las puertas a nuevas estrategias de apropiación de espacios públicos como las calles, donde de manera esporádica se puedan cerrar exclusivamente para uso de peatones y bicicletas y con esto agrandar la capacidad de personas dentro del espacio público.



Figura 45 | Fuente: https://www.azulemagazine.com/ Espacio público durante COVID-19, Brooklyn, E.E.U.U

En síntesis, los espacios públicos son esenciales para el desarrollo urbano sustentable. Los parques, las plazas junto con los árboles urbanos no solo definen en gran medida la identidad y el atractivo de las ciudades: estos espacios abiertos contribuyen además a la calidad de vida de sus habitantes, por lo cual aún cuando las condiciones no sean las óptimas es importante invertir en el mejoramiento y mantenimiento de estos espacios.

PASEOS COSTEROS



Figura 46 | Fuente: https://lowp.com/static.dezeen.com

Propuesta para paseo marítimo de Williamsburg, NY.

COSTANERAS O ZONAS COSTERAS

La geógrafa Beatriz Benseny explica en su investigación sobre las zonas costeras que “el espacio litoral representa el área geográfica de transición entre el continente (zona costera) y la masa de agua (zona sumergida del litoral)” (2011, p. 21).

Las costaneras son bordes urbanos lineales de escala geográfica donde la ciudad y la gente se encuentran con el agua (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2017). Es una franja que surge de la convergencia entre la naturaleza y las actividades humanas que se relacionan con la existencia o la influencia del mar (Benseny, 2011).

Las costaneras ubicadas en centros urbanos, pueden entenderse como bordes que rompen directamente la conexión del agua con la ciudad, o bien, como bordes que permiten una transición, permitiendo que las personas ingresen hasta la playa y desarrollen diversas actividades, formando parte de la dinámica urbana (ver figura 47). Estos bordes costeros aportan gran riqueza natural y paisajística a los centros urbanos, permitiendo desarrollar a lo largo de sus recorridos, zonas de estar, espacios recreativos y actividades amenas y de disfrute, logrando una convergencia de lo urbano con lo natural.

La autora Benseny (2011), recalca que gran parte de las ciudades más importantes y exitosas del mundo tienen como atractivo principal la cercanía a un espacio litoral, ya que es a la orilla del mar donde se combinan la homogeneidad del agua y la heterogeneidad de la costa, ofreciendo al desarrollo turístico un gran valor estético y condiciones naturales ideales para satisfacer la vida social y recreativa para la población.

PASEOS COSTEROS

En el artículo “Paseos peatonales costeros. Gestión de sus recursos”, los autores Alonso y Leiva (2008) afirman que “los paseos costeros son estructuras con un acentuado carácter peatonal, de uso público y gratuito atendiendo a las funciones básicas de pasear, estar, y contemplar el paisaje natural”(p.54). Para los autores, los paseos costeros poseen un papel muy importante dentro del paisaje urbano, donde más que ser un paseo, se convierten en una barrera a la penetración urbanística, un enlace entre la zona urbanizada y natural, la fachada marítima de los litorales.

Los paseos costeros o marítimos, se pueden considerar como un eje de convergencia y conexión con gran protagonismo en la ciudad. Tal y como lo expone el arquitecto Trapero en su investigación “El proyecto del espacio público y los paseos marítimos”, los bordes costeros están acompañados de un gran atractivo, pues son espacios urbanos con gran relevancia que se pueden convertir en elementos esenciales y muy representativos de la ciudad, además de ser elementos diseñados para la protección del litoral. Las buenas condiciones y el buen diseño del espacio urbano son esenciales para lograr espacios agradables y de buena calidad, garantizando de esta manera la satisfacción de las necesidades del usuario y la creación de espacios activos, dinámicos y llenos de vida.

El diseño del paseo, en su papel de eje conector, debe facilitar de manera ordenada el acceso de las personas hacia el litoral, respetando las condiciones naturales y evitando una urbanización excesiva, haciendo del frente marítimo un espacio que cuida y defiende la calidad ambiental sin peligrar el atractivo turístico y la imagen de ser un espacio para el disfrute de todas las personas (Trapero, 2011).

Según Silva Flores (2015), existe un gran interés en que las intervenciones desarrolladas en el borde costero sean diseñadas y creadas para lograr una integración entre las actividades recreativas y las actividades cotidianas del entorno, con la finalidad de que se realicen de manera espontánea durante todo el año. La calidad espacial, entendida desde el campo urbano-arquitectónico, se refiere a la adecuación de los espacios físicos según la naturaleza, las dimensiones y las proporciones del lugar, además de la implementación de mobiliario, pavimentos y vegetación que respondan al contexto e inviten a la permanencia de los usuarios en el espacio público.

Los autores Alonso y Leiva (2008), resaltan algunos criterios básicos a tomar en cuenta para alcanzar un alto nivel de calidad en el diseño de paseos peatonales costeros de playa:

1 EMPLAZAMIENTO

Al momento de definir el lugar donde se va a desarrollar la intervención, se deben de tomar en cuenta condiciones importantes como la evolución natural de la costa ante temporales y la dinámica litoral. Además, es esencial respetar la integridad de la playa, y evitar la colocación de instalaciones que no dialoguen con su entorno.

2 CARACTERÍSTICAS DEL DISEÑO

La configuración del diseño debe responder a pautas como la linealidad, la continuidad y la combinación de usos en el paseo otorgando variedad y dinamismo a la propuesta. De la misma forma resaltar perspectivas a través del uso de miradores, puntos focales o referencias visuales con la trama urbana, sin dejar de lado la conexión del paseo con la playa y las vías exclusivas para vehículos o peatones.

3 ELEMENTOS DE MOBILIARIO E INFRAESTRUCTURA

Es fundamental recurrir al uso de materiales locales y fáciles de conseguir en la zona. Además, materiales que sean naturales, ligeros, modulares, flexibles (fáciles de montar y desmontar) y que aporten estética al proyecto. En cuanto a los pavimentos, es recomendable combinar texturas y tonos para diferenciar las diferentes zonas del paseo e integrar mobiliario como duchas, fuentes de beber y lavar pies, puntos de información y teléfonos públicos visibles, entre otros.

4 TRÁFICO VEHICULAR Y APARCAMIENTOS

La completa peatonalización del paseo es muy importante, para ello se pueden desviar los vehículos hacia las calles interiores y destinar un solo carril de tráfico con posibilidad de uso peatonal cuando la intensidad del tráfico sea reducida; además, el uso de postes y barandillas impiden la invasión de vehículos en el paseo y tramos exclusivos para el tránsito de personas.

Es importante incorporar bicisendas con adecuados pavimentos y señalización. Los aparcamientos se pueden distribuir en distintos puntos y crear transiciones a través de diferencias de nivel y cortinas de vegetación. En el caso de los espacios de parqueo conectados directamente al paseo, es ideal que sean fundamentalmente para los usuarios de la playa y sus instalaciones inmediatas.

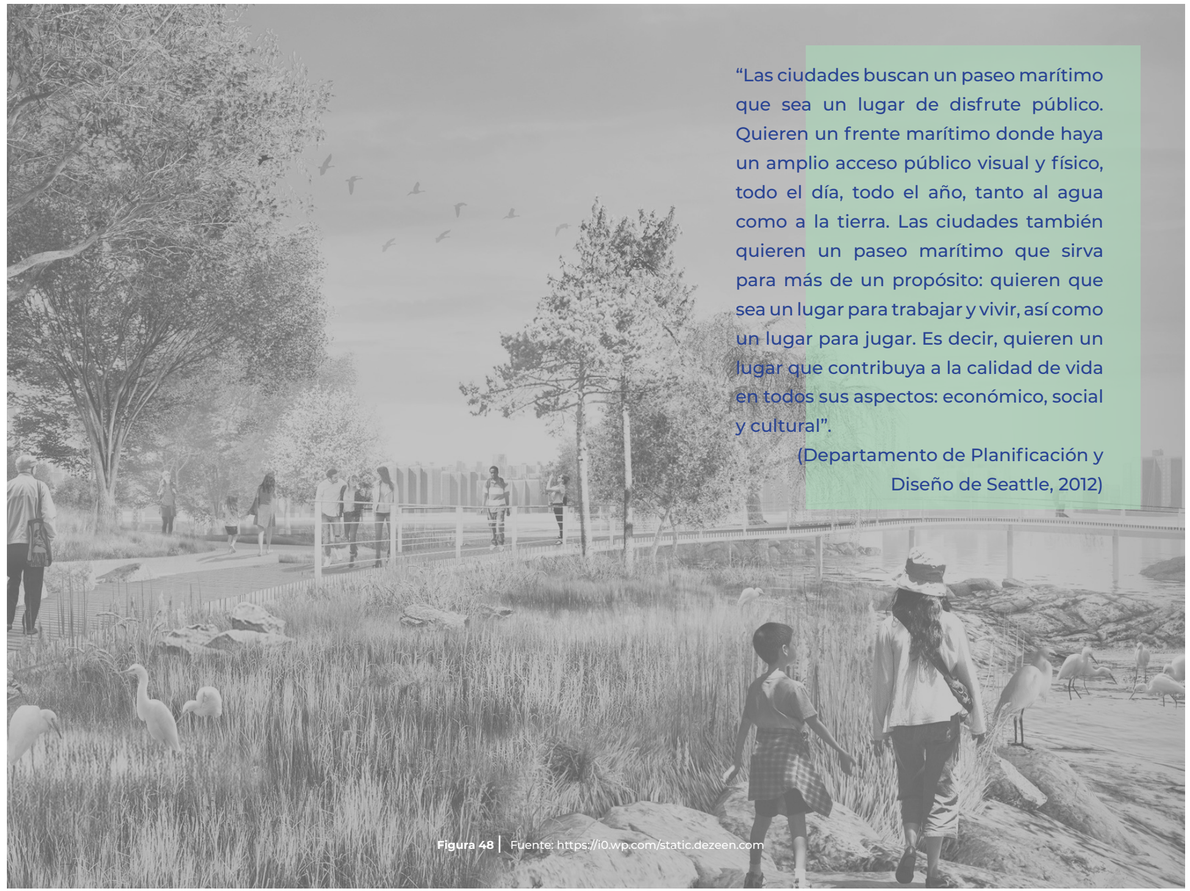
5 ILUMINACIÓN Y VEGETACIÓN

En general, la iluminación debe ser difusa en los tramos de tránsito del paseo y concentrada en los espacios destinados para el encuentro y la reunión, y se recomienda manejar niveles de intensidad a diferentes horas de la noche. Es importante cosiderar las luces bajas o especiales para elementos ornamentales o resaltar espacios que lo ameriten.

Las luminarias o farolas juegan un papel fundamental en el diseño, ya que su verticalidad, junto a la de los árboles, suponen un contrapeso a la horizontalidad del paseo. Tambien es importante cuidar la separación entre las farolas debido al efecto visual que puedan producir. Por último, es de especial cuidado la elección del material debido a los riegos de oxidación.

En cuanto a la vegetación, se deben elegir especies características de la zona para adaptar el paseo a su entorno, así como vegetación a diferentes escalas para no dificultar la vista al mar.

En conclusión, existe una gran variedad de aspectos a considerar durante el diseño de un paseo marítimo, sin embargo, la posición que tome el diseñador tiene gran peso, pues parte del éxito de lograr un diseño armonioso y contextualizado se encuentra en las intenciones y decisiones del profesional en cada una de sus propuestas.



"Las ciudades buscan un paseo marítimo que sea un lugar de disfrute público. Quieren un frente marítimo donde haya un amplio acceso público visual y físico, todo el día, todo el año, tanto al agua como a la tierra. Las ciudades también quieren un paseo marítimo que sirva para más de un propósito: quieren que sea un lugar para trabajar y vivir, así como un lugar para jugar. Es decir, quieren un lugar que contribuya a la calidad de vida en todos sus aspectos: económico, social y cultural".

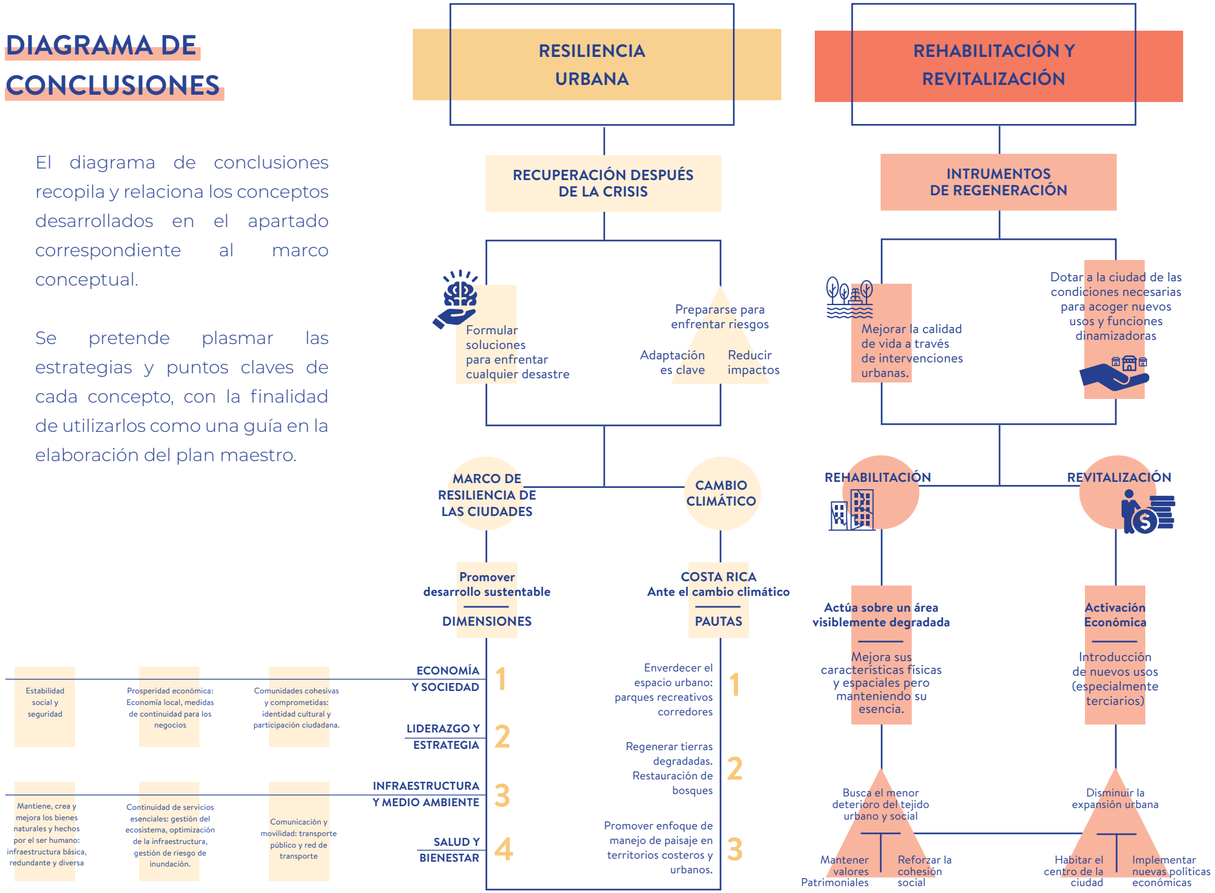
(Departamento de Planificación y Diseño de Seattle, 2012)

Figura 48 | Fuente: https://i0.wp.com/static.dezeen.com

DIAGRAMA DE CONCLUSIONES

El diagrama de conclusiones recopila y relaciona los conceptos desarrollados en el apartado correspondiente al marco conceptual.

Se pretende plasmar las estrategias y puntos claves de cada concepto, con la finalidad de utilizarlos como una guía en la elaboración del plan maestro.



MARCO METODOLÓGICO

La presente investigación se plantea en la línea de proyecto urbano, bajo el concepto de investigación urbana aplicada, en donde se busca conectar el conocimiento teórico con la práctica (Bickman y Rog, 2009).

Asimismo, la investigación utiliza métodos de recolección de datos que responden a un enfoque cualitativo. La investigación cualitativa pretende comprender los fenómenos, explorándolos desde la perspectiva de los participantes en un ambiente natural y en relación con su contexto (Hernández Sampieri, Fernández Collado & Baptista Lucio, 2014).

Como se señala, los planteamientos cualitativos se centrarán en la interpretación y descripción de lo visible dentro del objeto de estudio a través de diversas técnicas que se desarrollarán durante la investigación, sin embargo, aunque la investigación cuantitativa no está directamente relacionada al desarrollo de esta propuesta, se plantea la posibilidad de utilizar herramientas cuantitativas que aporten una mirada objetiva a la hora de contabilizar y documentar datos de las actividades propuestas. Se propone además, realizar un levantamiento de información del sitio a trabajar y la identificación de las necesidades y requerimientos de los habitantes y visitantes de lugar con el fin de generar una propuesta que responda a las problemáticas planteadas.

El alcance de la investigación corresponde a un carácter descriptivo con un enfoque explorativo. En los tres primeros capítulos se recopilará la información necesaria para la posterior propuesta de Plan Maestro de Revitalización Urbana en el capítulo cuarto y se culminará con el diseño de los proyectos estrella del anterior Plan Maestro.

En el siguiente cuadro se resumen de manera tabulada las actividades, productos, fuentes e instrumentos para cada objetivo específico, con el fin de clarificar la metodología de la investigación.

OBJETIVO 01	METODOLOGÍA	INSTRUMENTO	ACTIVIDADES	PRODUCTO
Realizar un diagnóstico urbano del frente marítimo del casco Histórico de Limón, desde el estudio de la relación entre la diversidad socioecológica, la apropiación sociocultural, la oferta turística y su funcionalidad.	Investigación bibliográfica	Medios digitales y físicos (computadora, tablets, documentos físicos y tablas de resumen)	Consulta y revisión de documentos históricos, documentales y artículos	Contextualización preliminar del sitio
	Análisis del entorno socio-cultural	-Libros. -Usuarios (habitantes y visitantes de la ciudad) -Documentales -Planes y datos de instituciones como ICT, INEC. -Taller participativo realizado en la Maestría de Paisajismo, UCR.	-Análisis sociocultural (patrimonio tangible e intangible: edificios patrimoniales, costumbres y tradiciones). -Caracterización del habitante limonense. -Caracterización del turista local y extranjero. -Revisión y análisis de taller participativo.	- Perfil del usuario -Necesidades y requerimientos de los usuarios Características de la identidad limonense.
	Análisis del entorno físico (construido y natural)	- Mapas y cámara fotográfica. -Perfiles urbanos y croquis volumétricos. - Mapeo de vegetación, diagramas de viento. - Fichas de vegetación y mobiliario.	- Visitar el sitio. - Levantamiento fotográfico y cartográfico. - Estudiar condiciones físicas, ambientales y paisajísticas. - Identificar principales espacios contenedores de actividades. - Identificar los principales puntos turísticos.	- Descripción del sitio y de sus componentes naturales y artificiales. - Acercamiento físico-espacial de la propuesta urbana.
	Entrevistas	Entrevistas a actores de la comunidad, profesional del INVU, JAPDEVA y representante de la MUnicipalidad de Limón	- Formulación de entrevistas y agendar las citas. - Realizar las entrevistas de forma virtual.	Conocer posibles estrategias de gestión y viabilidad del proyecto.

OBJETIVO 02	METODOLOGÍA	INSTRUMENTO	ACTIVIDADES	PRODUCTO
Elaborar un plan maestro de revitalización urbana que promueva la democratización del espacio público y el mejoramiento de la oferta turística/ recreativa.	Análisis de casos	Medios digitales y físicos (computadora, tablets, documentos físicos y tablas de resumen)	Consultar casos de estudio nacionales e internacionales relacionados a la temática	Contextualización preliminar del sitio
	Definición de los componentes del Plan Maestro	-Análisis de sitio -Análisis de estudios de caso -Entrevistas realizadas -Mapas del área de intervención -Paleta vegetal -Análisis multicriterio	-Definición de una imagen urbana y objetivos del plan maestro. - Definición de intenciones y estrategias. Definir cartera de proyectos y pautas para cada uno de ellos. - Evaluación de proyectos a través de un análisis multicriterio.	Desarrollo de un plan maestro que respondan a las necesidades de la investigación realizada.

OBJETIVO 03	METODOLOGÍA	INSTRUMENTO	ACTIVIDADES	PRODUCTO
Diseñar a nivel de anteproyecto tres proyectos estrella del Plan Maestro, a partir de estrategias y pautas de diseño que funcionen como guía para una futura intervención.	Proceso Proyectual	- Lineamientos del plan maestro. - Estrategias de los estudios de caso. -Reglamentos de construcción. -Datos recopilados del análisis de sitio.	-Conceptualización de las propuestas de diseño (intenciones y pautas). - Definición del Programa arquitectónico y/o urbano. -Analizar diferentes estudios de caso nacionales e internacionales. - Diseño de la ropuesta arquitectónica y/o urbana para cada componente estrella.	Tres propuestas estrellas del Plan Maestro del frente marítimo de la Ciudad de Limón.

ESQUEMA METODOLOGÍA

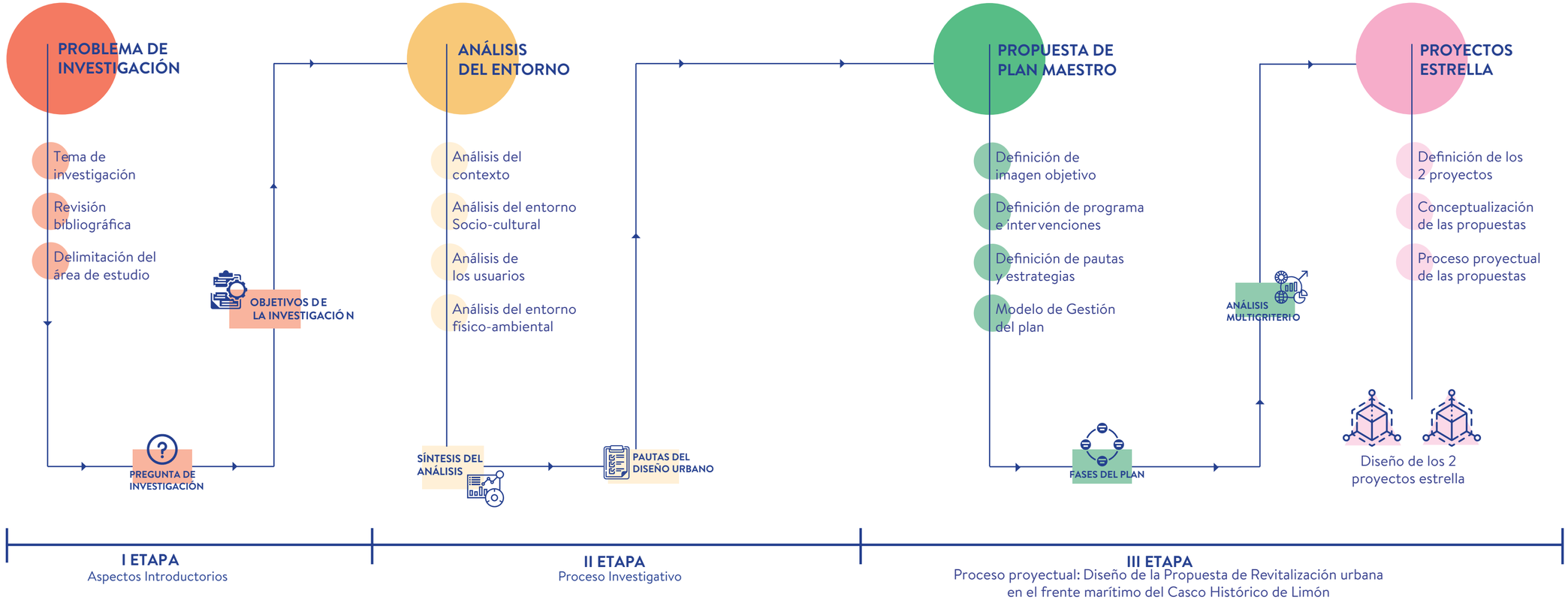


Figura 48 | Fuente: propia

MARCO NORMATIVO

La presente investigación se desarrolla en el ámbito urbano, razón por la cual se ve directamente relacionada con la legislación urbana. Esta legislación comprende áreas de planificación, construcción y vialidad. De acuerdo con la Guía de Normativa y Consideraciones Aplicables a la Construcción, emitido por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica, en el año 2016, se menciona lo siguiente:

"La legislación urbana son las normas que ordenan la utilización del territorio, regulando desde el diseño urbano específico, como por ejemplo el espacio público y los elementos que lo configuran, hasta la Planificación Urbana, que define el modelo de desarrollo de las ciudades. La normas jurídicas se establecen a partir de la Ley de Planificación Urbana y otras leyes y reglamentos en concordancia con ésta".

En este caso la normativa a aplicar, se puede desmenuzar en 2 categorías. La primera sería desde el punto de vista de la planificación urbana antes mencionada, en donde se tomará en cuenta el Plan Regulador de la ciudad de Limón, la Ley de Planificación Urbana y el Reglamento de Renovación Urbana. Además por situarse en una zona marítima, se debe tomar en cuenta la Ley de Zona marítimo terrestre. Por otro lado, al existir la posibilidad de culminar con el diseño de dos componentes arquitectónicos, se debe considerar el reglamento de construcciones, la Ley 7600, la Ley de Patrimonio Arquitectónico y la NFPA 101.

En la siguiente tabla se detallan las leyes y reglamentos que se tomaron en cuenta para el desarrollo de la investigación.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	NOMBRE / TEMÁTICA
Ley 4240 "Ley de Planificación Urbana"	**Capítulo I Generalidades**	**Artículo 1**	Definiciones de Desarrllo Urbano, Plan Regulador, zonificación, entre otros.
		Artículo 3	Objetivos del Plan Nacional de Desarrollo Urbano
	Capítulo II Desarrollo Urbano	**Artículo 16**	Reglamentos del Desarrollo Urbano.
	Capítulo VI Renovación Urbana	**Artículo 51**	Reglamentos del Desarrollo Urbano.
Plan Regulador de la ciudad de Limón	Actualmente la Municipalidad de Limón se encuentra desarrollando un Nuevo Plan Regulador que se tomará en cuenta para la futura propuesta urbana.		
Reglamento de Renovación Urbana (INVU)	**Capítulo I Generalidades**	**Artículo 3**	Alcance de la Renovación Urbana.
		Artículo 4	Definiciones generales. Conceptos ligados a la planificación urbana y tipo de intervenciones.
	Capítulo II De la Renovación Urbana	**Artículo 16**	Reglamentos del Desarrollo Urbano.
	Capítulo VI Del Plan Proyecto de Renovación Urbana	**Artículo 51**	Reglamentos del Desarrollo Urbano.
Reglamento de Construcción (INVU)	**Capítulo III Disposiciones sobre seguridad humana**	**Artículo 26, 27 y 28**	Disposiciones y requerimientos para el diseño de medios de egreso.
	Capítulo V Normativas Urbanísticas	**Artículo 83**	Alineamiento vías cantonales.
		Artículo 95	Disposiciones sobre coberturas máximas.
		Artículo 100	Requerimientos sobre edificaciones con declaratoria patrimonial
	Capítulo VI Instalaciones deportivas y baños de uso público	**Artículo 185**	Requerimientos sobre el diseño de baños públicos
	Capítulo XXVI Pavimentos	**Artículo 437 y 438**	Diseño de pavimentos según las condiciones del suelo.
	Capítulo XXVII Obras de superficie en derechos de vía	**Artículo 444 y 445**	Disposiciones para el diseño de las aceras en el espacio público.

REGLAMENTO / LEY	CAPÍTULO / ANEXO	ARTÍCULO	NOMBRE / TEMÁTICA
Ley 7600 "Ley de Igualdad de Oportunidades para personas con Discapacidad"	**Capítulo I Generalidades**	**Artículo 1**	Interés Público. Desarrollo integral de la población con discapacidad en igualdad de condicione s
		Artículo 2	Definiciones importantes.
	Capítulo II Principios Fundamentales	**Artículo 3**	Objetivos de la ley.
	Capítulo IV Acceso al Espacio Físico	**Artículo 41**	Especificaciones técnicas reglamentarias
		Artículo 42	Requisitos técnicos de los pasos peatonales
	Capítulo VI Acceso a la cultura, el deporte y las actividades recreativas	**Artículo 54**	Acceso al espacio físico.
Ley 7555 "Ley de Patrimonio Histórico Arquitectónico de Costa Rica "	**Capítulo I Generalidades**	**Artículo 1**	Conservación, protección y preservación del patriamonio histórico-arquitectónico de Costa Rica.

El presente capítulo corresponde a un análisis sociocultural, donde primeramente se realiza un recorrido histórico que permite retratar las etapas del proceso de transformación que llevaron a la conformación de la ciudad de Limón.

Posteriormente, se toman datos generales de la región e indicadores sociales con el fin de obtener una caracterización socioeconómica del limonense, tomando en cuenta al mismo tiempo aspectos culturales que forman parte de la identidad del lugar.

Además, se consideran los resultados de entrevistas, talleres participativos e investigación en el área turística de la zona para identificar el tipo de turista que visita el centro histórico de Limón, así como los deseos, intereses y necesidades de sus visitantes y habitantes.

Se concluye el capítulo con los perfiles de los diversos usuarios que van a guiar el desarrollo de la propuesta.

02

DIAGNÓSTICO SOCIO CULTURAL

ENTORNO SOCIOECONÓMICO

RESEÑA HISTÓRICA ETAPAS DEL PROCESO DE TRANSFORMACIÓN SOCIAL

La línea del tiempo que se presenta a continuación permite realizar un recorrido histórico que muestra los diferentes procesos de transformación que definieron la creación de la ciudad y hechos que marcaron el Limón actual.

El recorrido se presenta en las cuatro etapas que delimita la arquitecta Laura Chaverri (2019) en el artículo “Centro Histórico de Puerto Limón, transformaciones sociales que han contribuido a su patrimonialización”. Las etapas abarcan desde el primer encuentro de Cristobal Colón con las tierras caribeñas del país, recorriendo la creación de la ciudad desde la construcción del ferrocarril y la llegada de la UFCO, hasta el decaimiento de la economía, las luchas sociales y el debilitamiento de la cultura local.



Ferrocarril al Atlántico
Figura 49 | Fuente: Libro Pasión por el Caribe

ETAPA 1
RESISTENCIA Y ECONOMÍA

Se estableció por primera vez el contacto de los indígenas que habitaban la zona con los españoles, provocando tranformaciones sociales, económicas y culturales. Las luchas sociales imposibilitaron la hegemonía de la corona española y se consolidaron héroes indígenas poco recurrentes en el país.

1502

"La conquista de Costa Rica". La Isla Quiribrí fue la primera imagen que tuvo Cristobal Colón de Costa Rica, donde se describía el territorio como una zona llena de oro y riquezas.

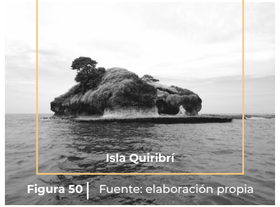


Figura 50 | Fuente: elaboración propia

1540

PROCESOS DE CONQUISTA DEL CARIBE

Durante estas décadas, los procesos de conquista del Caribe fueron infructuosos debido a la resistencia indígena y las dificultades topográficas y climáticas, haciendo imposible la consolidación de centros urbanos.

1560

ETAPA 2
CONSTRUCCIÓN FORMAL DE PUERTO LIMÓN

La construcción social del Centro Histórico de Limón se define de forma simultánea a la construcción tangible de la misma, asociada a la creación de la ruta del ferrocarril y la actividad bananera en mano de empresas estadounidenses y mano de obra extranjera, mayoritariamente jamaiquina.

1852

EL PUERTO

El presidente Mora Porras decretó la construcción de Puerto de Limón para el intercambio de mercancías.

1865

Se declara el Puerto de Limón como el principal del país. Inicia el proceso de ideación e invención de la ciudad.

1871

Tomás Guardia realizó un contrato con Henry Meiggs que sería cedido a los hermanos Keith, para construir el ferrocarril en donde se les concedería por 99 años las tierras aledañas a la infraestructura del tren.



Figura 51 | Fuente: Municipalidad de Limón

1872

Se traslada un caserío de Puerto Moín a Puerto Limón, con el fin de densificar la población. Se donaban solares para la construcción de viviendas y negocios de los pobladores.

1874

La ciudad estaba organizada en 63 cuadrantes, de los cuales 3 fueron concebidos para potenciar el espacio público y la vida social, a través de la creación de plazas.

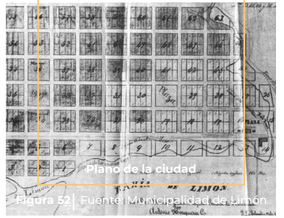


Figura 52 | Fuente: Municipalidad de Limón

1876

Puerto Limón se convirtió en un Pueblo organizado con 1200 habitantes

LA CIUDAD

1902

Limón pasa a ser provincia

1915

Existían alrededor de 450 comercios, en donde la mayoría eran propietarios extranjeros

1927

Vivían 2.2 extranjeros por cada costarricense en la provincia de Limón. Con relación al lugar de nacimiento el 52,2% de los habitantes de la provincia nacieron en CR, 28.2% en Jamaica, 5.3% en otros países del Caribe, 9% en Nicaragua y 4.5% en otros países.

ETAPA 3
LUCHAS SOCIALES

Esta etapa se caracteriza por el decaimiento y parálisis de la economía y el desarrollo planificado de la zona. La población atraviesa un período sombrío, cargado de problemáticas sociales, donde se intenta descalificar la comunidad afrodescendiente e imponer un proceso de homogenización.

PROCESO DE HOMOGENIZACIÓN

El gobierno de Costa Rica tomó la decisión de cerrar las escuelas de habla inglesa en Limón. Se describía el inglés criollo limonense como una lengua de menor categoría Se implantaron nuevos medios de homogenización, imponiendo el idioma español y la religión católica.

1938

Decae la economía de Puerto Limón con el traslado de la compañía bananera al Pacífico Sur e inicia el deterioro urbano.

1948

Después de la victoria de José Figueres Ferrer, tras la Guerra del 48, comenzó el proyecto de nacionalización de la región. El presidente visitó Puerto Limón dando un discurso en inglés, intentando "integrar" a la comunidad afrocostarricense por primera vez en la vida política.

1949

Se derrogó la ley que dividía a Limón del resto del país. Se pasó una legislación para naturalizar a los negros de Limón y darles su derecho al voto.

1950

1960

CRECIMIENTO DEL PUERTO

Se dio un crecimiento en la actividad portuaria. Esto motivó una nueva migración, resultando en el crecimiento de barrios marginales. Se comenzaron a marginalizar los diferentes patrimonios relacionados con la identidad negra o diversa. No obstante, nacieron otras tradiciones como el carnaval limonense.

1970

ETAPA 4
EXALTACIÓN Y DISTORSIÓN DE LA MULTICULTURALIDAD

Este periodo se ha caracterizado por la exaltación de los intereses comerciales, turísticos y políticos; por las contradicciones discursivas, la falta de planificación, la patrimonialización formal del estado de algunos inmuebles y el debilitamiento de lo local en pro de los procesos de globalización propios de la época.

1980

La Municipalidad de Limón empieza a administrar la organización de Los Carnavales, esta tradición se comenzó a vislumbrar como un negocio, destinado a vender una imagen distorsionada de la cultura afrolimonense.



Carnavales de Limón

Figura 53 | Fuente: amprensa.com

1990

1995

La construcción de la carretera Limón - San José (Ruta 32) potenció el cierre del INCOFER. El desplazamiento del ferrocarril conllevó a la pérdida de importantes formas de vida y tradiciones, como por ejemplo la venta de comidas tradicionales a lo largo del trayecto y la imagen urbana histórica basada en este medio de transporte.



Cotidianeidad al lado de las vías del tren

Figura 54 | Fuente: Libro Pasión por el Caribe

2012

Se declaró el Calipso limonense como expresión del patrimonio inmaterial afrodescendiente.



Calypso limonense

Figura 55 | Fuente: urbano106.com

Actualidad

LIMÓN EN CIFRAS

DATOS GENERALES - INDICADORES SOCIALES



LIMÓN
9 189 Km2

Representa el 18% del territorio nacional

6 Cantones

29 Distritos

ZONA DE FUERTES CONSTRASTES

13.5% Exportaciones del país

133 937 Viviendas

9% del país

33 Asentamientos informales

27% Hogares en pobreza

40% de la población afrodescendiente

26% de la población indígena

12% de la población mulata

Región pluricultural y multiétnica

444 137 Habitantes

9% del País

35% De la población de 25 a 39 años completó la secundaria

7.7 Años Escolaridad promedio

4 Públicas

7 Privadas

11 Universidades

17.3% Población sin seguro de salud de la CCSS

693 mil colones

Ingreso promedio de los hogares

37% De hogares con jefatura femenina

Posee un gran capital natural y riqueza paisajística

39% Territorio bajo modalidad de protección

12 Cuencas Hidrográficas (de las 34 del país)

55.6% De participación laboral

9.2% De desempleo abierto

Figura 56 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del Estado de la Nación 2018

DATOS DEMOGRÁFICOS

El proyecto de Revitalización Urbana del Frente Marítimo pretende convertirse en un espacio para el disfrute no solo de los turistas que visitan la zona, sino tambien de los usuarios más permanentes que son los residentes del cantón central de Limón.

Es importante conocer la diversidad de grupos que conforman la población del cantón, para ello se consultaron datos del censo realizado por el INEC en el 2011, donde según la proyección para el año 2020, el cantón contaría con un total de 99836 personas (gráfico 1), siendo el más poblado de la provincia. Al compararse con los datos de las proyecciones para el 2025, se muestra un crecimiento contundente de la población con un total 100 621 personas en total (gráfico 2).

Los grupos etáreos con mayor porcentaje estan conformados por los niños, adolescentes y adultos jóvenes, sin embargo, es importante tomar en consideración el incremento a futuro de la población adulta y adulta mayor, y una disminución de la población más joven.

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN PARA EL 2020

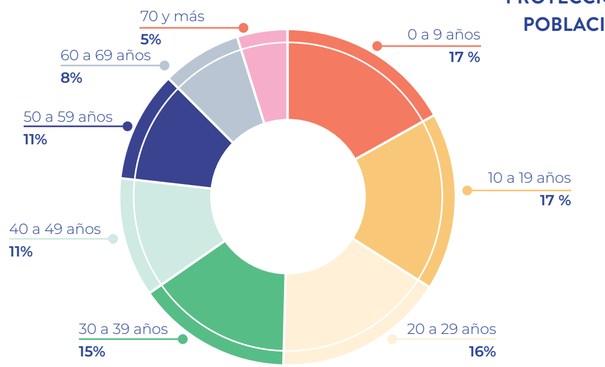


Gráfico 1 | Fuente: Datos del INEC 2011 / Elaboración propia

PROYECCIÓN DE LA POBLACIÓN A FUTURO 2025

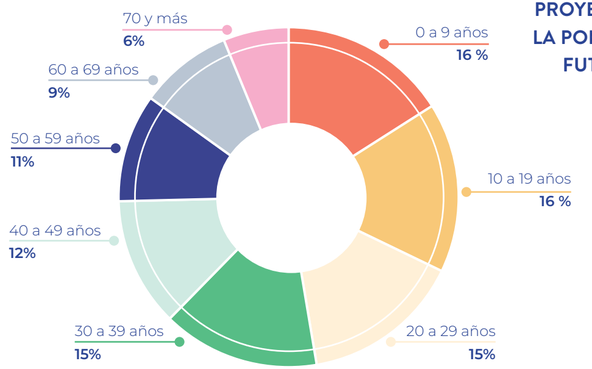


Gráfico 2 | Fuente: Datos del INEC 2011 / Elaboración propia

ECONOMÍA

Limón es un territorio fragmentado, con varias microrregiones claramente diferenciadas en su base productiva y en su interacción que, sin embargo, comparten bajos logros en desarrollo humano. El valioso capital natural no logra impulsar el progreso. Grandes extensiones de monocultivos coexisten con una muy débil presencia de mipymes en todos los sectores y una actividad turística de gran potencial, pero con escasa articulación con el resto de la economía y amenazada por la inseguridad y la violencia (Estado de la nación, p. 2, 2018).

ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD CANTONAL (ICC)

Competitividad: factores que determinan el nivel de productividad y prosperidad que puede ser alcanzado por una economía.

El ICC: mide la capacidad productiva de cada cantón y la especialización de las actividades económicas.

Ubicación de cantones de la provincia de Limón en el ICC

POSICIÓN	CANTÓN
1	Belén
2	San José
58	Pococí
60	Limón
67	Matina
71	Siquirres
75	Talamanca
76	Guácimo

Cuadro 1

Fuente: Elaboración propia con datos de Robles (2016)

Determinantes de la competitividad de los cantones de Limón (escala: muy alto, alto, medio, bajo, muy bajo)

PILAR	CANTÓN LIMÓN
Económico	Bajo
Gobierno	Muy bajo
Infraestructura	Bajo
Clima Empresarial	Bajo
Clima Laboral	Bajo
Capacidad de Innovación	Bajo
Calidad de Vida	Bajo

Cuadro 2

Fuente: Elaboración propia con datos de Robles (2016)

De acuerdo a los 7 pilares incluidos en el ICC, limón se ubica en el puesto 60 (ver cuadro 1) de los 81 cantones. Todos los cantones de la provincia se encuentran en el último cuartil de los cantones con la menor competitividad de Costa Rica. Esta ubicación orienta hacia cuáles deberían de ser las prioridades de inversión para la región y así promover la competitividad (Robles, 2016).

El pilar económico está conectado con muchos aspectos, por lo que mejorar el dinamismo económico es fundamental, al igual que trabajar en mejorar el clima laboral, empresarial y la capacidad de innovación para el desarrollo del cantón (Robles, 2016).

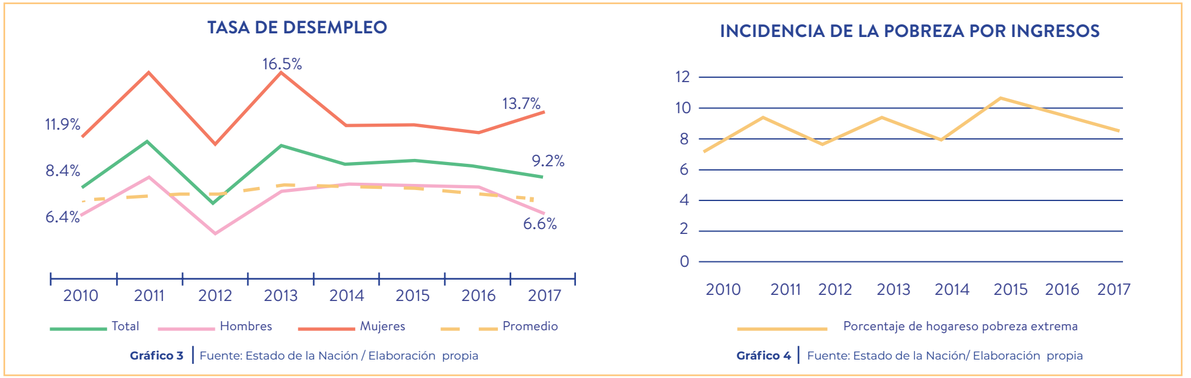


Gráfico 3 | Fuente: Estado de la Nación / Elaboración propia

Gráfico 4 | Fuente: Estado de la Nación/ Elaboración propia

De acuerdo al Estado de la Nación del 2018 sobre la situación socioeconómica en la región, el Caribe es una vía importante para el comercio internacional, ya que este mueve el 80% de la carga y se encarga del 13.5% del total de exportaciones.

En la estructura productiva, el sector agropecuario se posiciona como el más importante, generando durante el 2017 el 39% del empleo mientras que el sector comercial solamente el 16%. En los últimos años, otros sectores han ganado importancia en la región como la enseñanza, el servicio doméstico y el comercio, sin embargo, el agro se mantiene como el de mayor peso.

Esta tradición agrícola se remonta al surgimiento de la ciudad, primero con la actividad bananera, sumándose en los años noventa el segundo monocultivo de piña (Estado de la Nación, 2018).

El banano representa el 86% del sector agrícola. La concentración de producción en cultivos de extensión genera grandes impactos ambientales, además es una actividad bastante irregular ya que depende de fenómenos climatológicos (sequías, plagas, tormentas) y del movimiento del mercado internacional, ya que en casos de sobreproducción los precios cambian (Estado de la Nación, 2019).

El desempleo es un tema persistente en la zona superando la tasa promedio del país (ver gráfico 3); la pobreza afecta un 26,7% de los hogares y la pobreza extrema alcanza a un 8.9% (ver gráfico 4), generando un entorno de gran desigualdad. La región es considerada “homogéneamente pobre”, donde la diferencia de ingresos entre familias ricas y pobres es menor que el promedio nacional (Estado de la Nación, 2018).

EDUCACIÓN

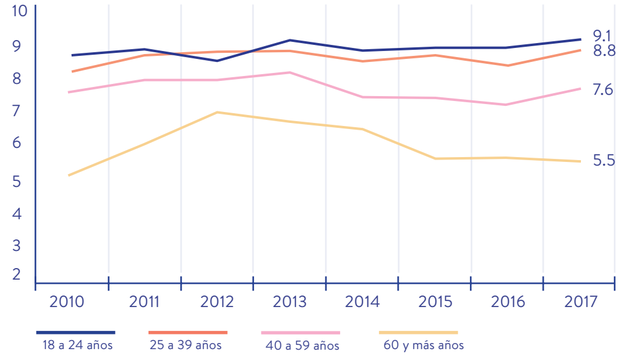
La escolaridad en la Región Huetar Caribe es la segunda menor del país. El 88% de las personas de 5 a 17 años de edad tuvieron acceso a la educación y el 35% de las personas de 25 a 39 años de edad completaron la secundaria. Estos porcentajes (ver gráfico 5) muestran problemas severos en cuanto a la permanencia y el logro educativo (Estado de la Nación, 2018).

La fuente principal de empleo es el sector agropecuario, siendo una ocupación no calificada la más importante. Esto genera que el perfil educativo (ver gráfico 6) sea bajo, pues según datos del 2017 el 68.4% de las personas empleadas tenían secundaria incompleta, el 17.9% tenía secundaria completa y solamente el 13.7% tenía educación superior (Estado de la Nación, 2018).

En la zona se ubican cuatro universidades, siete universidades privadas, una internacional (Earth) y un colegio universitario. No obstante, esta gran presencia no parece suficiente para lograr cambios en las capacidades que permitan sacar provecho de las oportunidades productivas de la provincia (Estado de la Nación, 2018).

AÑOS DE ESCOLARIDAD PROMEDIO SEGÚN GRUPOS DE EDAD

Gráfico 5 | Fuente: Estado de la Nación / Elaboración propia



PERSONAS OCUPADAS POR NIVEL EDUCATIVO

Gráfico 6 | Fuente: Estado de la Nación / Elaboración propia

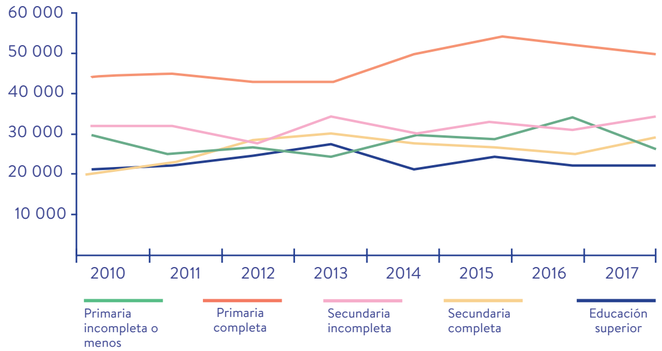
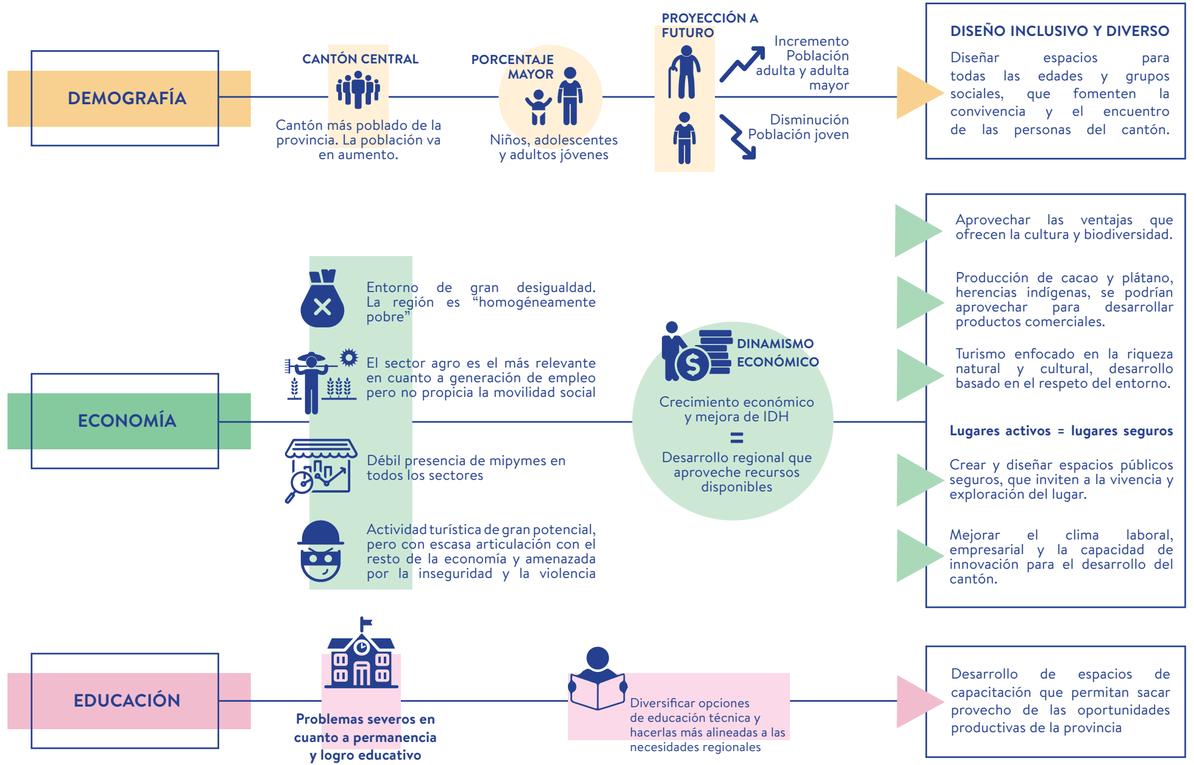


DIAGRAMA DE CONCLUSIONES
ENTORNO SOCIOECONÓMICO



ENTORNO CULTURAL

EL LIMONENSE

La región caribeña es caracterizada por ser un mosaico racial y cultural. Su historia se relata a través de la formación de su pueblo. El arquitecto Samuel Gutiérrez, en su libro sobre Arquitectura Caribeña en Puerto Limón narra la conformación de la ciudad de limón y con ella la conformación social de la misma.

Gutiérrez (1991) explica como el inicio está conformado por dos oleadas migratorias importantes, la primera se da durante el periodo colonial y la segunda etapa migratoria se da durante la construcción del ferrocarril, donde las personas afrodescendientes vinieron a trabajar en las obras y en la industria bananera.

La construcción del ferrocarril al Atlántico costó tantas vidas, que fue necesario contratar personas en el extranjero, donde según investigaciones, muchos de ellos llegaron de Panamá, Honduras, Curazao y Belice. Para 1872, los barcos comenzaron a traer trabajadores negros procedentes de Kingston. Al mismo tiempo, Jamaica pasaba por una fuerte crisis económica tras el abandono de los cultivos de caña de azúcar (Gutiérrez, 1991). Fue a partir de estas migraciones que limón se ingresó en una economía de enclave, donde la United Fruit Company (UFCO) era quien se hacía cargo de las actividades de la provincia (Monestel, 2013).

Keith también importó personas provenientes de China e Italia para las obras de ferrocarril, no obstante, sin las personas negras las obras no hubieran sido terminadas. Una vez finalizada la construcción, los inmigrantes jamaiquinos se quedaron en Limón para trabajar en la industria bananera (Gutiérrez, 1991).

Al estar la UFCO a cargo de los asuntos de la provincia, el Gobierno Central protagonizaba un papel mínimo; sin embargo, esta situación cambió al trasladarse la empresa bananera al sector pacífico, obligando al gobierno a intervenir en una provincia olvidada y a la deriva (Monestel, 2013).

En la década de los 40, la llegada del Gobierno al territorio limonense supuso una persecución en contra de las expresiones culturales de la población afrodescendiente. Cuando León Cortés asumió la presidencia, se emitieron órdenes y ataques en contra de la etnia negra sin dar espacio para buscar alternativas que permitieran mantener aspectos de la cultura original, ya que sus perfiles, prácticas culturales y rasgos fenotípicos contradecían los de la oligarquía cafetalera, provocando la exclusión de poblaciones no blancas. (Monestel, 2013).

La población negra, a pesar de las imposiciones culturales y violaciones, continuó sus prácticas culturales. A través de las escuelas financiadas por la comunidad, se pudo dar continuidad al uso y enseñanza del inglés. El calypso se cantaba en inglés, y era a través de sus letras que se transmitían y difundían formas de pensar y prácticas propias de la población afrocaribeña (Monestel, 2013). Se establecieron iglesias y logias donde aseguraban su integridad y celebraban días importantes; además, personajes como Marcus Garvey potenciaron la creación de espacios de apoyo como la Asociación Universal para la Superación del Negro (UNIA) y la creación de Liberty halls los cuales eran espacios enfocados en la cultura (Salazar, 2019).

La defensa de la población llevó a una lucha por los derechos ciudadanos. Los afrodescendientes que entraron a Costa Rica en 1870, esperaron aproximadamente ochenta años para ser reconocidos como ciudadanos del país (Monestel, 2013).

EL FERROCARRIL Y LA DIVERSIDAD CULTURAL

El tren es el responsable de la diversidad étnica introducida al país. Desde la llegada de los primeros colonizadores, no había tantos extranjeros arribando a Costa Rica como a finales del siglo XIX (Capelli y Ross, 2002).

El recorrido del tren estaba compañado por actividades cotidianas muy propias de la cultura: mujeres que amasaban la pasta del patí en los ventanales, la ropa tendida en cercas y alambres de púas aprovechando los ratos de sol y barberos que cortaban pelo en los típicos corredores de las casas caribeñas con un espejo en mano (Capelli y Ross, 2002).

El ferrocarril fue un imán que convitió a Puerto Limón en una ciudad cosmopolita debido a la intensa actividad marítima. La exportación del café y el banano hacia



Figura 57 | Fuente: Libro Pasión por el Caribe

Construcción del Ferrocarril

diversos lugares del mundo permitía darse "lujos" como la traída de cúpulas de metal para las iglesias, escuelas metálicas desmontables hechas en Bélgica, y estructuras que seguían la moda impuesta por Gustave Eiffel (Capelli y Ross, 2002).

Además, las compañías de ópera y los mejores intérpretes de comedia y canto, entre otros, desembarcaban de los vapores y posaban para la sección de pasajeros distinguidos del periódico. Los diarios bilingües que se editaban en el puerto en los años 20 evocaban un sitio donde los adelantos de la ciencia y técnica se ven primero (submarinos e hidroplanos), atrayendo a los excursionistas del tren y la clase gobernante de San José. Cuando el tren estaba en funciones generaba una intensa actividad deportiva: los torneos de fútbol, béisbol, críquet y softbol. En los años 30, Limón llegó a tener más de 46 clubs de críquet que celebraban encuentros con Jamaica y países de la comunidad británica Capelli y Ross, 2002).

VIDA URBANA DE PUERTO LIMÓN CONFORMACIÓN DE BARRIOS

Lo que actualmente se conoce como el casco urbano de Limón, originalmente era considerado un verdadero jardín, ya que su configuración, las costumbres, y tradiciones de los pobladores y el clima tropical exuberante, posibilitaba la relación de las personas con la naturaleza (Municipalidad de Limón, 1992).

Sin embargo, los primeros habitantes debían utilizar su ingenio y generar alternativas de adaptación al entorno donde vivían. La construcción de las casas sobre los postes daban garantía de supervivencia en las frecuentes inundaciones y de protección a la gran cantidad de zancudos que generaba el agua estancada (Municipalidad de Limón, 1992).

Al irse la UFCO para el Pacífico, la población quedó prácticamente desprotegida en términos de escasez de fuentes de trabajo. El descuido por parte del Estado costarricense hacia la zona y un crecimiento poblacional generaba un aumento en la demanda de servicios



Figura 58 | Fuente: tec.ac.cr

Arquitectura caribeña en Limón

básicos. Las personas resolvieron el aumento de la población básicamente saturando el espacio, construyendo más viviendas en los amplios patios de las casas. Estas medidas permitieron la creación de verdaderas comunidades que compartían los mismos servicios (lavado, sanitarios, baños, etc.). Esta situación, aunque provocaba el hacinamiento, generó lazos de solidaridad y confraternidad que posibilitaron la transmisión de valores de una generación a otra y compartir vivencias, espacios de relación familiar y espacios para estar (Municipalidad de Limón, 1992).

A mediados de la década de los 50, la zona habitacional de la ciudad de Limón estaba compuesta por pasajes y patios. En sus barrios, por ejemplo en "Jamaica Town", la mayoría de las viviendas estaban construidas sobre postes con envolventes y pisos de madera y las cubiertas eran de zinc. Las casas estaban pintadas preferiblemente de color amarillo con bordes café, crema con café o verde.

Para mejorar la ventilación, se colocaban ventanas en todas las fachadas de la vivienda. Las paredes de las casas eran adornadas con papel periódico y el corredor grande era un espacio indispensable para propiciar la vida urbana y las charlas con los amigos, se proveían de una hamaca y una mecedora para aprovechar los ratos de descanso. Al frente de las casas se cultivaban plantas como veraneras, rosas y plantas ornamentales, y en los patios traseros era usual la cría de animales, sin embargo esta actividad decreció con la expansión urbana.

DIVERSIDAD ÉTNICA

Para una mayor comprensión del entorno cultural de la zona, se mencionarán algunas de las principales características que describen las identidades culturales de la zona en estudio. Para dicha caracterización se toma como referencia la recopilación que realizó la arquitecta Roxy Salazar en el 2019 en su investigación para el desarrollo de un museo en el caribe y el libro “Luchas y esperanzas” publicado por la Municipalidad de Limón.



Figura 59 | Fuente: Instituto Confucio

CULTURA CHINA

Entre 1873 y 1897 hubo una migración de 3600 trabajadores chinos. Estos eran contratados por períodos fijos y luego eran enviados a su país de orígen, hasta que se prohíbe la entrada de nuevos inmigrantes. La primera migración china que se asentó en el país, eran provenientes de Panamá pero eran originarios de Cantón, una provincia ubicada en china. Los lenguajes y dialectos son bastante diversos: el cantonés, el hakka, el si yap, el mandarín y el taiwanés son algunos de los que aún se mantienen.

El budismo y el confucionismo eran las ideologías que acompañaron a las primeras migraciones chinas. El confucionismo era el más practicado y tuvo gran influencia en la manera de ejercer sus tareas y asignaciones, ya que consiste en realizar responsablemente y de manera seria y con éxito cada cargo.

El juego “ma cheok” era una de las costumbres que tenían las poblaciones hace un poco más de un siglo, sin embargo, no existe evidencia de cómo se jugaba dicho juego.



Figura 60 | Fuente: Libro “Bribrís y Cabécares de Sulá”

CULTURA INDÍGENA CABÉCAR

Es la segunda población más numerosa del país. De las ocho regiones que la conforman, seis se encuentran en la zona caribe: Talamanca, Telire, Tayni, Chirripó, Bajo Chirripó y Nairi Awari.

Los cabécares tienen su propio lenguaje, y ha logrado ser mantenido de forma que el 90% se comunica a través de esta lengua. Los cantos y la música forman parte de sus rituales medicinales. Los bailes acompañan sus celebraciones, donde algunos como el burisqué se bailan como una forma de agradecimiento. Las danzas se acompañan de bebidas como la chicha y los tambores.

Su origen se atribuye al Dios Sibö, quien según sus creencias es el creador del universo y se manifiesta en formas distintas dentro de la naturaleza. Su universo es visualizado como una gran casa cónica cosmológica.



Figura 61 | Fuente: Libro “Bribrís y Cabécares de Sulá”

CULTURA INDÍGENA BRIBRI

Es la población más numerosa del país y se encuentra mayormente en la zona caribe. Talamanca bribri y Këköldi son dos de las cuatro áreas que la conforman, las cuales están dentro de Limón y cuentan con una población de 8834 habitantes.

Su nombre tiene como significado Pueblo de Espíritu y eran conocidos como flecheros debido a que utilizaban arcos y flechas para luchar en los encuentros contra los conquistadores. Los rituales y actividades importantes de la comunidad son acompañadas por la música y los cantos bribris, los cuales son fuentes de fuerzas espirituales y emociones positivas.

La vivienda tradicional tiene forma cónica y su estructura se conforma de horcones, caña brava, bejucos y cubiertas de hoja de palma. Entre los alimentos que siembran se encuentra el maíz, los tubérculos, café, plátanos, cacao y yuca.



Figura 62 | Fuente: www.larepublica.net

CULTURA AFRODESCENDIENTE

Los afrodescendientes son conocidos como el grupo protagónico de la región. Desde su conformación, Puerto Limón se caracteriza por ser una región culturalmente diversa (Hutchinson, 2020). Matina fue el primer asentamiento importante de la población negra en la en el Atlántico (traídos durante el período colonial para el cultivo de cacao). Eran grupos de pobladores libres, que una vez que se asentaron permanentemente desarrollaron cultivos que les dió gran autonomía con respecto a los negros traídos para construir el ferrocarril (Municipalidad de Limón, 1992).

Los negros que llegaron a la región después de 1870, fue de mano de obra esclava. Desde el inicio los afrodescendientes conformaron la población mayoritaria. La traída de estos trabajadores puede ser explicada en el contexto de la crisis que experimentaban las islas del caribe durante el siglo XIX como consecuencia de la sustitución en el mercado mundial de la caña de azúcar por la remolacha azucarera. Este colapso en la economía de estas islas produce un gran excedente de mano de obra, lo que da origen a una gran migración que es absorbida por la construcción de ferrocarriles en centroamerica. Costa Rica recibió 23000 inmigrantes (Municipalidad de Limón, 1992).

El grupo de los afrocaribeños es un grupo étnico con gran riqueza cultural, llegan con la intención de laborar por un tiempo y después poder regresar a sus tierras. Algunos lograron irse y otros decidieron quedarse aportando a la sociedad costarricense costumbres y formas de vida diferentes (Municipalidad de Limón, 1992). La crisis laboral ocasionada por el despido de muchos trabajadores en la construcción del ferrocarril, trajo consigo medidas y negociaciones que permitieran a la población negra continuar con sus labores, dichas negociaciones consistían en recibir tierras a cambio de una garantía de su trabajo en la obra. Este hecho ocasionó que los afrocaribeños que se asentaron en Limón empezaran a recrear su cultura (Hutchinson, 2020).

Esta población ha luchado por fortalecer sus costumbres y los pilares de su cultura: La familia, la iglesia y las escuelas de inglés,. Entre los elementos que conforman la cultura afrodescendiente se puede mencionar la arquitectura, el idioma, la religión, los valores, la vestimenta, prácticas en el hogar, la gastronomía y la música.

PATRIMONIO INTANGIBLE: COSTUMBRES Y TRADICIONES DE LA CULTURA AFRODESCENDIENTE

VESTIMENTA

Lo que respecta a la forma de vestir, eran muy distintas las prendas que usaban para trabajar y para los festejos. La ropa de trabajo era muy sencilla, sin embargo en las celebraciones, reuniones sociales, ceremonias religiosas y los domingos se utilizaba ropa formal.

Las personas mayores utilizaban sombreros, guantes y ropa color blanco para ir a la iglesia. Se contaba en general con tres tipos de atuendos, uno para el trabajo, otro para el día a día y uno para la iglesia y celebraciones (Hutchinson, 2020).

RECREACIÓN Y ENTRETENIMIENTO

La recreación era muy importante para la comunidad. Algunas de las actividades más practicadas fueron: el cricket, paseos, carreras de caballos, atletismo, boxeo y el béisbol. El cricket es la única actividad que no se practica hoy en día.

Respecto a la música, durante el siglo XX eran muy escuchados el calypso y el reggae, lo que permitía que se mantuviera una conexión con Jamaica y otras islas caribeñas de habla inglesa. Lamentablemente en la actualidad se ha perdido la costumbre de escuchar y producir este tipo de música.

GASTRONOMÍA

Las recetas típicas jamaiquinas son muy propias de la cultura afrodescendiente. Muchas fueron adaptadas según lo que se podía conseguir en el suelo costarricense (Hutchinson, 2020).

El “rice and beans” es de los platillos que más identifican a la comunidad. Durante el siglo XX, era un plato muy común durante el almuerzo los domingos (solamente se consumía ese día después de la iglesia), era acompañado de postres como pudín de pan o yuca, cocadas y galletas de jengibre. Otros platillos característicos de Jamaica y que aún son preparados por la comunidad afrocostarricense son el ackee (seso vegetal) y el salt fish (bacalao), el patty y el plantain tart (Hutchinson, 2020).

EL IDIOMA INGLÉS CREOLE JAMAIQUINO

La población proveniente de África dejó atrás su lengua original, debido a que se encontraba inmersa en un entorno donde predominaba el idioma inglés (idioma de los esclavistas), dejando solo algunas expresiones en el vocablo cotidiano (Hutchinson, 2020).

El idioma siempre ha sido la frontera cultural que separa a Limón del resto del país. EL inglés y el creole (denominado: make I tell you, patúa o broken english) convivieron con el bribri, cabécar, mandarín y el italiano. El inglés criollo jamaiquino se mantuvo y se pudo transmitir a través de generaciones (Hutchinson, 2020). Actualmente, los afrocostarricenses nacidos en Limón utilizan el inglés criollo, además, algunas instituciones y la Iglesia Metodista imparten clases de Inglés criollo a toda la población limonense (Hutchinson, 2020).

RELIGIÓN PROTESTANTE LA IGLESIA

Fue el más poderoso transmisor de los valores de la cultura afroamericana, en su mayoría protestantes. El proceso de adoctrinamiento religioso estuvo conformado por denominaciones evangélicas y la religión anglicana. Las religiones que se trajeron de africa eran conocidas como revivalism, pocomania, obeah y rastafarai.

A través de los periódicos dirigidos a la comunidad afro, se evidenciaban actividades y costumbres como bodas, servicios dominicales y sabáticas y las escuelas parroquiales, demostrando la importancia de cada uno en la comunidad. La población afro se comportaba de manera culta. Se consideraba maleducado escupir en la calle, se quitaban el sombrero y saludaban al ingresar a casas y establecimientos, entre otras costumbres (Hutchinson, 2020).

PATRIMONIO TANGIBLE

La riqueza histórica y cultural de la ciudad de Limón se puede ver en la numerosa cantidad de edificios con valor patrimonial y arquitectónico que se ubican en el centro de la ciudad (ver mapa 1), con diferentes estilos y detalles que conforman una arquitectura propia del lugar.

A continuación se explicará brevemente cada uno de los bienes patrimoniales de la ciudad de Limón con base en el libro “Circuito de turismo cultural: ciudad de Limón, Cahuita y Puerto Viejo” (Zamora, 2009). Para ello, se dividen los bienes en dos tipologías que son los parques y áreas verdes con valor patrimonial como la isla Quiribrí, el Parque Vargas y el Estadio Big Boy, y por otro lado las edificaciones con valor histórico, que en su mayoría se encuentran con una declaración patrimonial por parte del Centro de Investigación y Conservación del Patrimonio Cultural de Costa Rica.



Mapa 1 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de ubicación de patrimonio tangible



1

TAJAMAR

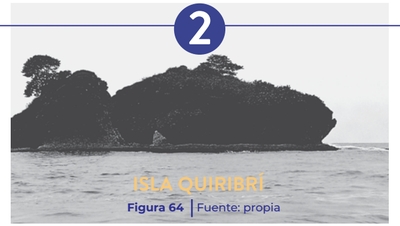
Figura 63 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1851-1900

Declaración patrimonial: 1995

Uso / Función: Barrera para evitar que el mar entre a la ciudad.

Detalles: Su construcción es a base de concreto. Es un símbolo en el contexto urbano de la ciudad, pues con su construcción se logró la formación de los barrios aledanos y espacios públicos de su entorno.



2

ISLA QUIRIBRÍ

Figura 64 | Fuente: propia

Declaración patrimonial: 1985

Uso / Función: Actualmente se puede acampar y visitar los senderos.

Detalles: Fue el primer punto que tocó tierra Cristóbal Colón en su cuarto viaje a América. Tiene una superficie de 11,07 ha y alcanza los 18 msnm.
En 1991, el terremoto de Limón levantó las placas de la isla en el sector noreste exponiendo el arrecife de coral.



3

ANTIGUA CAPITANÍA DEL PUERTO

Figura 65 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1930

Declaración patrimonial: 1995

Uso / Función: Capitanía del Puerto (actualmente edificio multiuso).

Detalles: presenta una distribución en forma de "L", a dos niveles y rodeando un patio interior. Se usó madera de pino en paredes, pisos y cielos rasos.

Estilo: tipología de influencia afrocaribeña muy similar a la de las edificaciones construidas por la UFCO.



4

ANTIGUA MUNICIPALIDAD

Figura 66 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1942

Declaración patrimonial: 2002

Uso / Función: Palacio municipal (actualmente edificio multiuso).

Detalles: Es una construcción en ladrillo en forma de "U" donde se utilizaron cerchas de acero. En la edificación resaltan galerías, arquerías y ventanales de arco de medio punto del primer nivel.

Estilo: Influencia neocolonial.



5

PARQUE VARGAS

Figura 67 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1895

Declaración patrimonial: 1995

Uso / Función: Recreación.

Detalles: Se construyó con el fin de embellecer la ciudad y se trajeron especies exóticas tropicales como el Laurel de la India para adornar el parque.

Estilo: Influencia de jardines franceses y quiosco de estilo art nouveau (César Rivaflecha).



6

OFICINAS DE LA UFCO

Figura 68 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1903-1904.

Declaración patrimonial: 1999

Uso / Función: Sede administrativa de la empresa, (actualmente alberga comercios y un salón/galería).

Detalles: Cuenta con una estructura metálica, en sus paredes exteriores: ladrillo a tizón y soga, las interiores en bahareque francés y en su parte interna, paredes de madera.

Estilo: arquitectura monumental, por su gran volumetría y tipología constructiva.



7

ALMACENAJE DE LA UFCO

Figura 69 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1903-1904.

Declaración patrimonial: 1999

Uso / Función: almacenaje de la producción en el centro de la ciudad (actualmente posee locales comerciales).

Detalles: cuenta con una estructura metálica, en sus paredes exteriores: ladrillo a tizón y soga, las interiores en bahareque francés y en su parte interna, paredes de madera.

Estilo: arquitectura monumental, por su gran volumetría y tipología constructiva.



8

PENSIÓN COSTA RICA

Figura 70 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1905

Declaración patrimonial: 1997

Uso / Función: hotel (actualmente sin uso).

Detalles: Construcción de ladrillo de barro, piedra y estructura metálica. Presenta balcones volados, construidos en hierro forjado en forma de lacería con madera.

Estilo: Ecléctico.



9

ANTIGUO HOTEL CARIARI

Figura 71 | Fuente: www.museocr.elmundo.com

Fecha de construcción: 1910

Declaración patrimonial: 2001

Uso / Función: hotel (actualmente tiendas de zapatos en primer nivel y segundo nivel en desuso).

Detalles: Estructura de hormigón y ladrillo con columnas dóricas corintio en el primer nivel y dóricas en el segundo nivel. Posee un balcón voladizo con barandas de concreto.

Estilo: Ecléctico, con elementos neoclásicos.



10

PASAJE CRISTAL

Figura 72 | Fuente: propia

Fecha de construcción: primera década del siglo XX.

Uso / Función: actualmente pose locales comerciales y una galería de arte.

Detalles: única edificación esquinera en la ciudad que posee un pasaje cubierto con salida a ambos lados de la calle. Fue construido en ladrillo y posee una armadura metálica y columnas prefabricadas de hierro. Presenta un monitor vidriado y cuenta con grandes aleros apoyados en columnas metálicas.

Estilo: Influencia victoriana y caribeña con una tipología industrial con fines comerciales.



11

HOTEL ACÒN

Figura 73 | Fuente: www.lanacion.com

Uso / Función: actualmente funciona como hotel

Estilo: moderno.



12

EDIFICIO INCIANNA ROSITO

Figura 74 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1909

Declaración patrimonial: 1999

Uso / Función: en su primel nivel alberga locales comerciales y en el segundo nivel por vivienda y hotel.

Detalles: Sus paredes externas son de ladrillo y las internas de bahareque. En el primer nivel abundan las puertas y en el segundo nivel se alternan entre puertas y ventanas, existe un balcón cubierto con barandales metálicos. En el primer nivel se encuentra un pasaje peatonal.

Estilo: Influencia arquitectónica caribeña



13

MERCADO MUNICIPAL

Figura 75 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1940-1944

Declaración patrimonial: 1998

Uso / Función: comercial

Detalles: desde los inicios de Puerto Limón como ciudad, en el siglo pasado, el Mercado fue un área verde que posteriormente se dedicó a ese fin, ya que en el sitio han existido varios edificios dedicados a esta función.



14

CASA DE LA CULTURA

Figura 76 | Fuente: propia

Fecha de construcción: siglo XX

Declaración patrimonial: 1995

Uso / Función: Espacio para la cultura.

Detalles: El edificio tiene una composición simétrica, con un volumen central de doble altura, que alberga en su interior un gran salón, y dos volúmenes laterales de uso comercial.

Estilo: Edificio de concreto de estilo art decó.



15

EDIFICIO DE CORREOS

Figura 77 | Fuente: propia

Fecha de construcción: principios del S.XX.

Declaración patrimonial: 1981

Uso / Función: Oficina de correos y telégrafos

Detalles: Cuenta con 15 puertas idénticas y cada una con balcón en el segundo nivel. Se caracteriza por su arcos rebajados y decorados en alto relieve, además de su patio central.

Estilo: varias tendencias como la colonial, neoclásica y decoraciones art noveau.



16

ESCUELA TOMÁS GUARDIA

Figura 78 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1940-1948

Declaración patrimonial: 1989

Uso / Función: Escuela

Detalles: construcción de ladrillos y bloques ornamentales, ventanas con marcos de madera, barandas de concreto y su conformación fue en forma de “U” con un patio central.



17

ANTIGUO EDIFICIO DEL PANI

Figura 79 | Fuente: www.micostaricadeantano.com

Fecha de construcción: 1907-1912

Declaración patrimonial: 2012

Uso / Función: antiguas oficinas del PANI (desuso)

Detalles: conserva la mayoría del tejido histórico original paredes, losas, pisos, vanos, puertas y ventanas, y detalles constructivos, permitiendo tener un documento histórico de la tipología que representa.

Estilo: victoriano-caribeño.



18

ESTADIO BIG BOY

Figura 80 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1897

Declaración patrimonial: 2001

Uso / Función: Barrera para evitar que el mar entre a la ciudad.

Detalles: en este estadio de beisbol se inició una tradición limonense, por lo que tiene un gran valor cultural. El edificio consiste en una tapia de 3 mts de alto que encierra el campo de juego y las graderías.



19

CATEDRAL DE LIMÓN

Figura 81 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 2010

Uso / Función: Iglesia

Detalles: No hay columnas internas y su diseño de planta no es el rectángulo típico. Además el celebrante se encuentra casi al mismo nivel que el público, eliminando barreras físicas.

Estilo: brutalista.



20

BLACK STARLINE

Figura 82 | Fuente: www.micostaricadeantano.com

Fecha de construcción: 1922

Declaración patrimonial: 2001

Uso / Función: Espacio para la comunidad (actual mente destruido).

Detalles: con una estructura y acabados de madera. En la segunda planta se encontraba un salón multiusos donde se desarrollaban actividades culturales con un corredor periférico.

Estilo: victoriano-caribeño.



21

CASA BAUTISTA

Figura 83 | Fuente: propia

Fecha de construcción: finales del siglo XIX.

Declaración patrimonial: 2002

Uso / Función: oficinas de la Iglesia Bautista y casa de habitación (actualmente en desuso).

Detalles: El inmueble es de dos plantas y posee balcones perimetrales y detalles en las barandas y marcos de ventanas.

Estilo: victoriano-caribeño.



22

IGLESIA BAUTISTA

Figura 84 | Fuente: propia

Fecha de construcción: 1888

Uso / Función: Iglesia

Detalles: Primera iglesia bautista en Limón. Construcción en madera con columnas delgadas metálicas con techos pronunciados y grandes aleros.

Estilo: victoriano-caribeño.



23

CASA DEL DOMINÓ

Figura 85 | Fuente: www.micostaricadeantano.com

Fecha de construcción: 1960

Uso / Función: Espacio comunitario.

Detalles: construcción de un nivel con estructura y acabados de madera. Contiene detalles y ornamentos típicos de la arquitectura victoriana.

Estilo: victoriano-caribeño.



24

PATIOS DEL INCOFER

Figura 86 | Fuente: propia

Declaración patrimonial: 1985

Uso / Función: Actualmente se usa como taller de reparación para antiguos trenes y vagones.

Detalles: Restauración de antiguos talleres del Incofer. Es una nave con estructura metálica con arriostres para darle mayor estabilidad.

DIAGRAMA DE CONCLUSIONES ENTORNO CULTURAL

EL LIMONENSE

REGIÓN CARIBEÑA MOSAICO CULTURAL

Su historia se relata a través de la conformación de su pueblo

EL FERROCARRIL

El recorrido estaba acompañado de actividades cotidianas muy propias de su cultura

Fue un imán que convitió a Limón en una ciudad cosmopolita: gran oferta de entretenimiento y actividades culturales

El tren activaba el deporte: fútbol, béisbol, críquet y softbol

Es importante incorporar en el diseño y planeación de la ciudad espacios que reactiven al Limón vivo que ofrecía variedad de entretenimiento y espacios recreativos a sus residentes y visitantes. Retomar esta modelo de ciudad basada en el rescate cultural es fundamental para la activación de la zona.

VIDA URBANA

CASCO URBANO
originalmente considerado un jardín.

La ciudad de Limón estaba compuesta por pasajes y patios.

Costumbres y tradiciones + Clima tropical exuberante = Conexión de las personas y la naturaleza

Creación de comunidades a través de los patios limonenses

Espacios compartidos para la relación familiar, transmisión de valores

Alternativas de adaptación al entorno: construcción de casas

Pilotes (para inundaciones) Envolventes y pisos de **madera**
Cubiertas inclinadas de zinc.
Pintura de **colores**: verde, crema y café.
Ventilación: uso de ventanas en todas las fachadas.

El corredor: espacio indispensable para propiciar la vida urbana y la conversación, se usaban hamacas y una mecedoras para aprovechar los ratos de descanso
Patios frontales: se cultivaban plantas como veraneras, rosas y plantas ornamentales

DIVERSIDAD ÉTNICA

CULTURA CHINA

Los lenguajes y dialectos son bastante diversos.
Ideologías: budismo y confucionismo

CULTURA INDÍGENA

Se ubican las 2 poblaciones más numerosas del país.

Poseen su lenguaje propio. Sus rituales y celebraciones se acompañan de cantos, música, bailes y bebidas. Su origen se atribuye al Dios Sibö.

CULTURA AFRODESCENDIENTE

Conocidos como el grupo protagónico de la región, con gran riqueza cultural. Los afrocaribeños que se asentaron en Limón empezaran a recrear su cultura.

Entre los elementos que conforman la cultura afrodescendiente se puede mencionar la arquitectura, el idioma, la religión, los valores, la vestimenta, la gastronomía y la música.

Valorar y resaltar la diversidad étnica a través de espacios como museos que permitan recorrer y visualizar la historia y legado cultural.

PATRIMONIO INTANGIBLE

EL INGLÉS

El inglés jamaiquino se ha transmitido a lo largo de las generaciones

LA IGLESIA

Poderoso transmisor de los valores de la cultura afroamericana

LA VESTIMENTA

Tres tipos de atuendos, uno para el trabajo, otro para el día a día y uno para la iglesia y celebraciones

RECREACIÓN

Cricket, paseos, carreras de caballos, boxeo y el béisbol.
Música: Calypso y Reggae

GASTRONOMÍA

Recetas típicas jamaiquinas son muy propias de la cultura afrodescendiente.

Programar actividades y ofrecer espacios que permitan vivenciar elementos propios de la cultura como la gastronomía, la música y la danza.

PATRIMONIO TANGIBLE

Gran parte de los edificios patrimoniales se encuentran ubicados en el centro, aportando gran valor histórico a la ciudad.

La mayoría de las edificaciones están en estado regular, por lo que es necesasrio su mantenimiento

MATERIALIDAD

Presencia de balcones perimetrales y pasajes en el primer nivelcon columnas de acero

MADERA

CONCRETO
Material más común

ACERO

Lenguaje propio de la arquitectura caribeña: arquitectura contextualizada

Resaltar los edificios patrimoniales, los cuales poseen gran potencial para el desarrollo de recorridos turísticos y culturales para los visitantes y locales. Los espacios y materiales de relevancia en las edificaciones son característicos del lugar y modo de vida de la población, importantes a considerar en el diseño de espacios.

ACTIVIDAD TURÍSTICA

TURISMO EN EL CARIBE

La riqueza natural es clave en el posicionamiento internacional de Costa Rica como destino turístico. Según datos del Instituto Costarricense de Turismo (ICT), más de 3 millones de personas visitaron el país en el 2019, aportando al país más de 2500 millones de dólares en ese mismo año. El Caribe costarricense si bien no es de las zonas más visitadas por los turistas que ingresan vía aérea, es una importante zona turística gracias a la actividad crucerista.

ACTIVIDAD CRUCERISTA

Por su parte, en la ciudad de Limón la actividad crucerista es uno de los ejes principales de su economía. En el período 2018-2019, de acuerdo a datos del ICT, Puerto Limón recibió 112 cruceros con un total de 190.655 pasajeros que visitaron la zona, de los cuales el mayor porcentaje fueron turistas provenientes de América del Norte y de Europa (ver gráfico 7). Es importante resaltar que en temporada alta (noviembre-abril), pueden llegar hasta 20 cruceros por mes, lo que se traduce a más de 15.000 visitantes por mes.

A pesar de que la estadía de los cruceristas es de unas cuantas horas, este tipo de turismo se enfoca en la vivencia de la cultura y el descubrimiento del patrimonio tangible de la zona. Durante el período del 2018-2019 el ICT realizó encuestas a los pasajeros de los cruceros que atracaron en Limón, en donde se pudo constatar cómo la flora y fauna son los aspectos que más disfrutan los turistas de su estadía en Limón, así como el buen trato de las personas de la ciudad (gráfico 8, página 108).

Limón presenta una ventaja debido a la presencia de sus playas y la convivencia de diversas culturas, además de su exuberante naturaleza, sin embargo la figura 87 basado en las encuestas

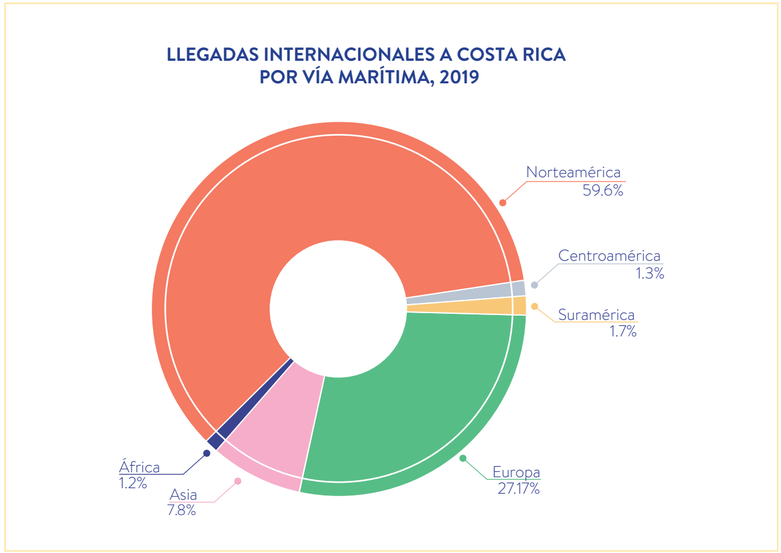


Gráfico 7 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del ICT (2018-2019)

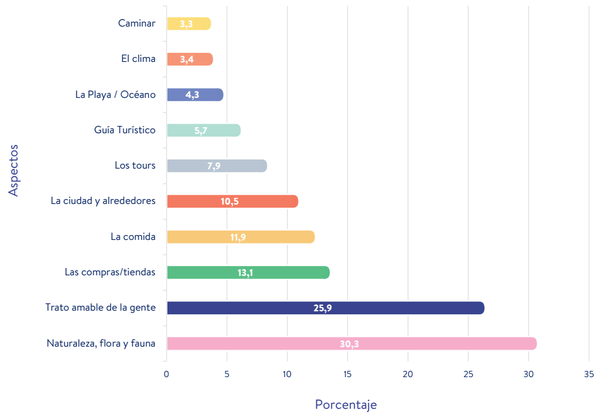


Gráfico 8 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del ICT (2018-2019)

realizadas por el ICT (2018-2019) señala que la imagen negativa de la ciudad derivada a aspectos como el clima (17,8%), el mal estado de la infraestructura (4,9%) y la pobreza (3,9%), provoca que un 28% de los cruceristas que visitan la ciudad no quieran revisitar el país. Asimismo, en páginas de reviews para turistas como "*Tripadvisor*" se muestra como las opiniones negativas de los turistas corresponden al deterioro de las edificaciones y suciedad de las calles, a la percepción de inseguridad y a las pocas actividades y/o atracciones turísticas que ofrece la ciudad (ver figura 88), por lo cual se vuelve crucial la revitalización de la ciudad y la diversificación de la oferta turística de la zona por medio de nuevos equipamientos urbanos.

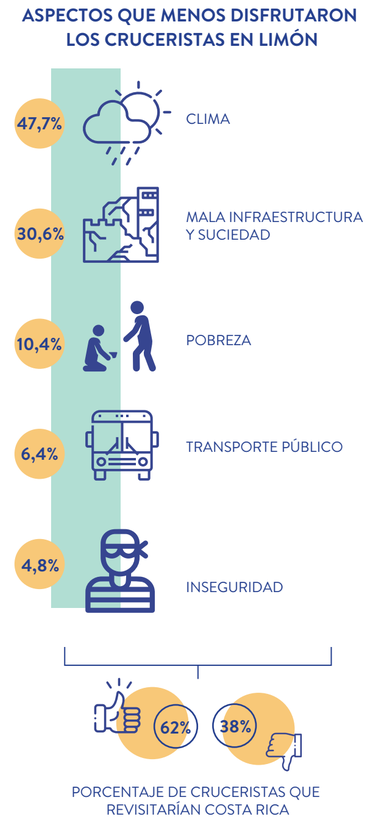


Figura 87 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del ICT (2018-2019)

TURISMO LOCAL

El turismo interno se refiere a los residentes en Costa Rica que realizan viajes únicamente dentro del territorio nacional. Para el 2014, según entrevistas realizadas por el Instituto Nacional de Turismo hacia los ciudadanos, más del 86% de las familias costarricenses destinaron sus vacaciones dentro del país, donde un 73% de los entrevistados afirmó que prefiere lugares de playa antes que de montaña.

Además, el motivo de viaje en su mayoría se debe a las vacaciones escolares o laborales que ocurren en diciembre, enero y a mitad de año, en julio. Para ello, es común que los viajes se hagan en grupos ya sea familiares o de amigos (4 personas en promedio) y con una estadía aproximada de 3 días. A pesar de que Caribe sur es un destino muy frecuentado por los costarricenses, no sucede lo mismo con el centro de la ciudad de Limón, pues todavía persiste una imagen negativa e insegura sobre la zona.



Figura 88 | Fuente: Elaboración propia con base en datos del ICT (2018-2019)

TURISMO SOSTENIBLE

Es importante mencionar que bajo la coyuntura que vive el país y el mundo actualmente con el COVID-19 es necesario dirigir la mirada hacia el turismo local e internacional sostenible, es decir, un turismo más meditado, ecológico, menos masivo y dispuesto a pagar más por los servicios y experiencias sustentables.

La nueva visión del turismo, requiere un claro balance entre la experiencia del viaje, el medio ambiente y la sociedad a través de una planificación integrada.

Este tipo de turismo tiene como objetivo hacer que esta actividad sea compatible con la conservación de los recursos naturales, y que vincule al sector con los sistemas productivos locales, a fin de mejorar la calidad de vida de las comunidades (ICT, 2018-2019).

PERFILES DE USUARIOS

RESIDENTES

CARACTERIZACIÓN

GRUPOS POR GÉNERO

53,1% Mujeres

46,9% Hombres

GRUPOS ETÁREOS

0-19 años	20-64 años	65-+ años
46,9%	**46,9%**	**46,9%**

CONTEXTUALIZACIÓN

- Población mayormente mujeres sin trabajo.
- Clase media-baja y baja.
- Escolaridad promedio: 7.7 años.
- Población dedicada principalmente al sector agropecuario.
- El 40% se identifica dentro de las minorías étnicas.

ESPACIOS A CONTEMPLAR

Espacios culturales y para el arte

Espacios comerciales, restaurantes y cafeterías

Aprovechamiento de la playa con espacios para música, danza y gastronomía

Puntos de reciclaje

Recuperación de edificios patrimoniales

IMAGEN DE LA CIUDAD

De acuerdo con los datos obtenidos de los talleres participativos (2019), personas que residen en la zona, imaginan la una ciudad:



Limpia e inlcusiva, con vegetación colorida que aporte sombra y confort.



Con actividades que aprovechen el espacio público y con actividades culturales.



Más caminable y menos carros en las aceras.



Moderna, que conviva y resalte los edificios patrimoniales y la naturaleza.

TURISTAS LOCALES

CARACTERIZACIÓN

MODO DE VIAJE

23,8% Independiente

74,1% En grupo

MOTIVO DE VIAJE

48,6% Vacaciones escolares y laborales

37,1% Visita a familiares

11,4% Negocios

CONTEXTUALIZACIÓN

- La mayor parte de turistas se hospedan en el Caribe Sur ya que tienen una imagen negativa de la ciudad.

-Estadía promedio de 3 días.

- Clase media.

- Los principales gastos son en restaurantes y supermercados.

-Utilizan en su mayoría vehículo privado.

ESPACIOS A CONTEMPLAR

Espacios para hospedarse

Espacios comerciales, restaurantes y cafeterías

Aprovechamiento de la playa con espacios para música, danza y gastronomía

Parqueo para vehículos y alquiler de bicis

IMAGEN DE LA CIUDAD

De acuerdo con los datos obtenidos por encuestas realizadas por el ICT a turistas locales (2018-2019), les gustaría ver la ciudad como:



Una ciudad costera que aproveche las vistas al mar.



Ciudad segura, limpia y con mucho verde.



Ciudad con una oferta cultural y gatronómica variada.

TURISTAS EXTRANJEROS

CARACTERIZACIÓN

MODO DE VIAJE

23,8% Independiente

74,1% En grupo

GRUPOS POR GÉNERO

53,4% Mujeres

46,6% Hombres

GRUPOS ETÁREOS

0-19 años **3,3%**

20-64 años **60,5%**

65-+ años **53,6%**

CONTEXTUALIZACIÓN

- La mayor parte de turistas prooviene de Estados Unidos, seguido de Reino Unido y Canadá.

- Poder adquisitivo alto.

- Clase media-alta o alta.

Su principal motivo de viaje es poder vivenciar las playas y conocer sobre la cultura local.

ESPACIOS A CONTEMPLAR

Espacios culturales y para el arte

Espacios comerciales, restaurantes y cafeterías

Ferias o mercados de artesanías y productos locales.

Oficina de turismo

IMAGEN DE LA CIUDAD

De acuerdo con los datos obtenidos por encuestas realizadas por el ICT a turistas internacionales (2018-2019) las expectativas de la ciudad son:



Ciudad verde con mucha vegetación en el espacio público.



Ciudad llena de color y arquitectura caribena.



Ciudad limpia y con una oferta cultural y comercial variada.

03

DIAGNÓSTICO FÍSICO ESPACIAL

El capítulo del diagnóstico del sitio se trabaja por escalas de análisis donde la escala macro corresponde a una contextualización del sitio en cuanto a ubicación, clima y vegetación; en la escala media se realiza un análisis del entorno urbano, en el cual se estudian todos los aspectos morfológicos y de servicios urbanos que posee la ciudad con el fin de identificar faltantes y necesidades dentro del sitio. Por último, la escala micro se hace una clasificación de unidades de paisaje para un posterior análisis detalladado de cada una de ellas.

Se concluye el capítulo con las pautas y estrategias que van a orientar el desarrollo del plan maestro y el proceso de diseño de los proyectos estrella.

ANÁLISIS

ESCALA MACRO



Figura 89 | Fuente: Propia basado en imagen de Google Earth
Escala Media

Para el análisis de escala macro se toma las afueras del centro urbano con el fin de contextualizar el proyecto, además de encontrar conexiones en cuanto a la cobertura vegetal y elementos importantes para el desarrollo del ciudad como el aeropuerto y los puertos. Adicionalmente, se describen aspectos climáticos y de vulnerabilidad de la costa que interfieren directamente en la propuesta.



Mapa 2 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de Movilidad y Conexiones

MOVILIDAD Y CONEXIONES

El Centro Histórico de Limón es una ciudad portuaria cuya ubicación es estratégica, pues es el punto central entre el Caribe Norte y Sur, así como el punto de comunicación con la capital del país.

La Ruta 32 es la principal vía de conexión entre el Valle Central y la provincia de Limón, donde diariamente se transporta mercancías provenientes de los puertos. Además, es la ruta más utilizada por turistas locales y extranjeros para llegar a la ciudad vía terrestre.

Los puertos por su parte son importantes enlaces entre el país y el comercio europeo, africano y este de los Estados Unidos, además de ser la entrada de gran cantidad de turistas que ingresan debido a la actividad crucerista. El aeropuerto aunque no tiene tanta visibilidad como los puertos, es un medio conector entre la capital y la ciudad de Limón.

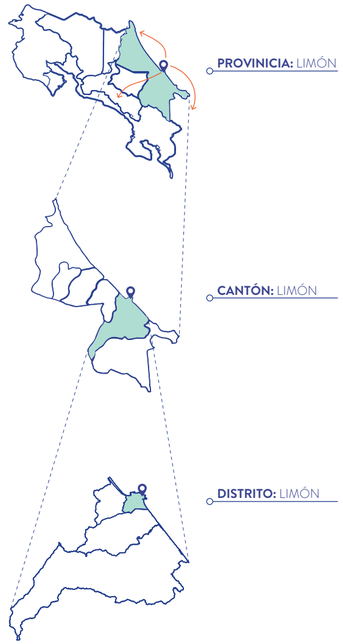


Figura 90 | Fuente: Elaboración propia
Contextualización de la zona a intervenir

SIMBOLOGÍA

- **RED VIAL NACIONAL PRIMARIA (RUTA 32)**
- **RED VIAL NACIONAL SECUNDARIA**
- **AEROPUERTO**
- **PUERTOS DE LA CIUDAD**

CONSIDERACIONES

La ciudad de Limón conforma un sistema de conexiones tanto nacional como internacional de gran significación gracias a la actividad portuaria y crucerista siendo importante aprovechar dicho potencial para crear un punto turístico importante en el país.



Mapa 3 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de Cobertura Vegetal Macro

INFRAESTRUCTURA VERDE Y AZUL

Como se muestra en el mapa **(X)** en la periferia de la ciudad de Limón se distinguen grandes manchas verdes que rodean la ciudad, sin embargo conforme se va adentrando al Centro Histórico, la vegetación se vuelve cada vez más escasa y esto a su vez genera una serie de consecuencias tanto ambientales como espaciales.

La infraestructura verde necesita ser mejorada y expandida en línea con el crecimiento de las comunidades, asimismo debe fusionarse con la infraestructura azul para generar un componente integral y así construir ciudades más sotenibles. Para ello, es fundamental en esta escala entender los elementos que componen el paisaje y su función dentro de la trama urbana para poder crear conexiones entre cada una de las partes y así aumentar la cobertura vegetal (Chaverri, 2020).

Existen 3 principales componentes del paisaje:



PARCHES

Los parches son zonas homogéneas que difieren de sus alrededores y no son lineales.



CORREDOR

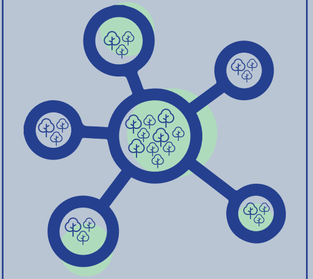
Son elementos lineales que buscan la conectividad entre paisajes, ecosistemas y hábitat naturales rurales o urbanos. Son diferentes de sus alrededor.



MATRIZ

Corresponden a zonas con mayor control y dominante.

CONSIDERACIONES



Se debe considerar dentro de la propuesta urbana la visión macro de cobertura vegetal y la infraestructura azul (río Cieneguita y el mar) que permita generar conexiones directas entre parches y matrices existentes mediante la creación de conectores verdes y así aumentar la biodiversidad y resiliencia del lugar.

ASPECTOS CLIMÁTICOS

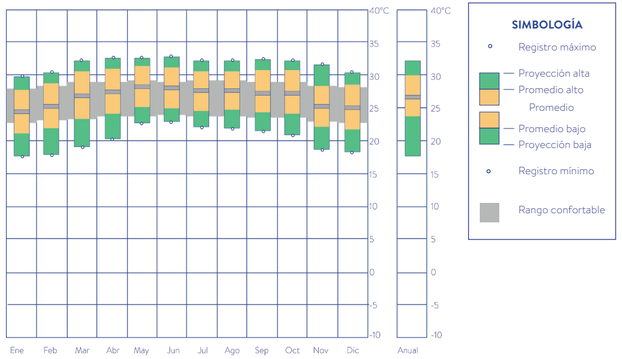
Limón pertenece a la región Atlántica, la cual posee un clima tropical húmedo (IMN, s.f), con precipitaciones significativas a lo largo de todo el año, incluso durante el mes más seco.

La temperatura promedio en el distrito de Limón oscila entre los 24 °C a 30 °C (ver gráfico 9), debido a la cercanía con el nivel del mar. Además, un factor característico de la zona es la alta humedad durante todo el año, la cual supera el 60% la mayor parte del día (ver gráfico 11) generando que la sensación térmica del sitio sea más elevada que la temperatura real.

Aunado a lo anterior, la velocidad del viento es muy baja, con un promedio de entre 1 m/s y 2 m/s (ver gráfico 12) contribuyendo a elevar la sensación térmica. Por otro lado, no hay una época seca definida en la zona, sin embargo los meses con menos presencia de lluvias son a partir de enero hasta finales de abril (ver gráfico 10). La cantidad promedio de precipitación fluctúa entre los 2000 y 3500 mm, lo que significa que es una región muy húmeda.

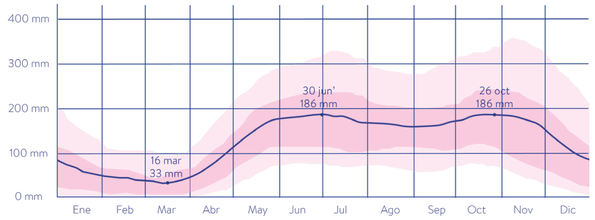
RANGO DE TEMPERATURA DISTRITO DE LIMÓN (PROMEDIO MENSUAL)

Gráfico 9 | Fuente: Climate Consultant



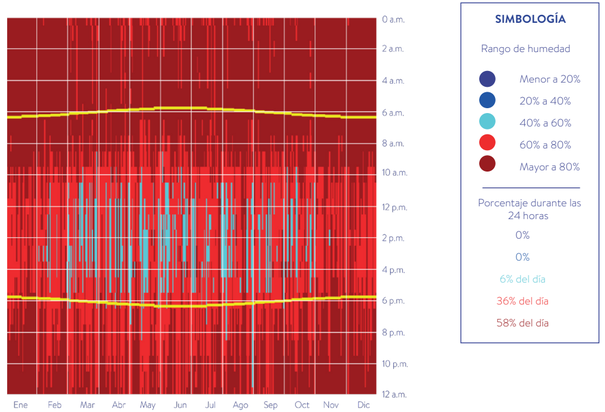
PRECIPITACIÓN DE LLUVIA MENSUAL PROMEDIO

Gráfico 10 | Fuente: https://es.weatherspark.com/



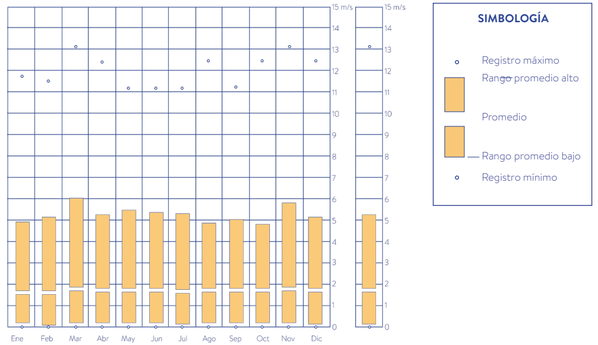
HUMEDAD RELATIVA DISTRITO DE LIMÓN (PROMEDIO POR HORAS)

Gráfico 11 | Fuente: Climate Consultant



RANGO DE VELOCIDAD DEL VIENTO DISTRITO DE LIMÓN (PROMEDIO)

Gráfico 12 | Fuente: Climate Consultant



CONSIDERACIONES



Es fundamental tomar en cuenta en la propuesta urbana y arquitectónica estrategias pasivas de ventilación que permitan aprovechar las brisas para deshumidificar los espacios.



Asimismo, es sumamente importante la incorporación de vegetación alta o elementos como pérgolas que generen sombra y confort térmico a los usuarios.

VULNERABILIDAD Y RIESGOS

Costa Rica está ubicada en un escenario de multiamenaza como lo es América Central, afectada con recurrencia variable por fenómenos sísmicos y volcánicos, como también, de manera estacional y frecuente por situaciones hidrometeorológicos (Consorcio IBI Group / INDECA, 2020, p.16). En el caso específico del cantón de Limón, es importante mencionar que posee una red fluvial bien definida compuesta por un grupo de ríos y quebradas que se pueden considerar el punto focal de las amenazas hidrometeorológicas del cantón. Además, se localiza dentro de una región sísmica caracterizada por la presencia de importantes fallas, las cuales, en diversas ocasiones, tal como en 1953 y 1991, han generado eventos sísmicos de importancia llegando a causar daños de consideración en el cantón. (Consorcio IBI Group / INDECA, 2020, p.17).

Es fundamental considerar el impacto del cambio climático en las zonas costeras. De acuerdo con el Plan Nacional de Adaptación para la zona Costera de Uruguay (2020), uno de los efectos es el aumento de temperatura de la superficie del mar y el ascenso de su nivel estimándose un incremento de 0.5 a 1 metro. Esta tendencia será preocupante, ya que provocará efectos en la zona costera como fuertes trastornos en las aglomeraciones urbanas; efectos en las infraestructuras terrestres y erosión en la línea de costa, provocando un retroceso de las playas, afectando los medios de vida y poblaciones costeras.



TERREMOTO LIMÓN, 1991

Figura 91 | Fuente: https://tlcotimes.net/

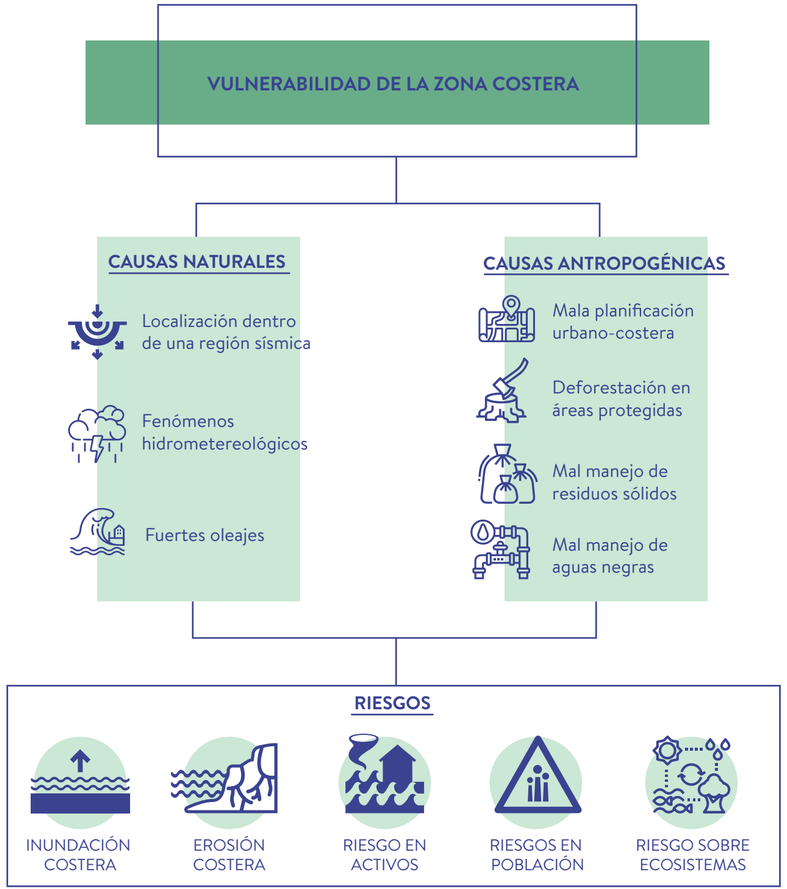
El cantón de Limón se localiza dentro de una región sísmica caracterizada por la presencia de importantes fallas, las cuales han generado eventos sísmicos de importancia. Los efectos geológicos más importantes fueron: levantamiento de la costa, que llego en algunos lugares a ser de hasta 1.5 m, licuefacción y deslizamientos se presentaron sobre todo en las partes altas de las principales cuencas. (Consorcio IBI Group / INDECA, 2020, p.20)



FUERTE OLEAJE, 2015

Figura 92 | Fuente: https://www.nacion.com/

Los vientos alisios acelerados y la presión atmosférica alta sobre el Mar Caribe y Centroamérica, generó condiciones ventosas que elevaron hasta 4 metros las olas en la zona del Tajamar y playa Bonita. Aunque el agua ingresó hasta la ciudad, no hubo daños materiales, sin embargo es importante tomar medidas preventivas ante este tipo de eventos.



CONSIDERACIONES

Es esencial para la prevención de futuros desastres, la adecuada planificación urbano-costera basada en el desarrollo sostenible y controlado.

Es importante fomentar la preservación de los espacios y procesos naturales fluviales y costeros amenazados por el cambio climático, así como incoporar estrategias de resiliencia urbana que que ayuden a mitigar dichos efectos.

ANÁLISIS
ESCALA MEDIA



Figura 93 | Fuente: Propia basado en imagen de Google Earth
Mapa de Escala Media

Para el análisis de escala media se toman las cuadras correspondientes al Casco Histórico de Limón aunado al sector Norte del centro urbano que incluyen Barrio Roosevelt y la Zona Americana (Hospital Tony Facio). En esta escala se analizará los elementos básicos de planificación urbana, tales como zonificación, bordes urbanos. entre otros que van a incidir directamente en las pautas y lineamientos de la propuesta.

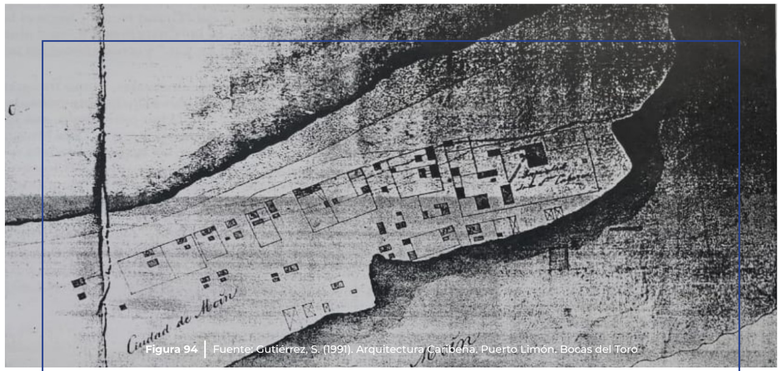


Figura 94 | Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Plano de la Ciudad de Limón. 1860.

CONFIGURACIÓN DE LA CIUDAD

El desarrollo y la creación de la ciudad de Limón estuvo marcado por tres hechos muy importantes: el ferrocarril, el puerto y la actividad bananera (Gutiérrez, 1991). Cada uno de estos elementos tuvieron especial influencia en la configuración de la trama urbana y la construcción social y cultural que acompaña todo el proceso de invención de la ciudad.

EL PUERTO

El presidente Juan Rafael Mora fue el encargado en decretar la creación del Puerto de Limón a inicios del año 1853, y fue para el año 1865 que el puerto es declarado como el principal del país. (Gutiérrez, 1991).

EL SURGIMIENTO DE LA CIUDAD Y EL FERROCARRL

El surgimiento de la ciudad de Limón se da en 1871, mismo año en que iniciaron las obras del Ferrocarril al Atlántico. Para ese entonces, Limón solamente contaba con dos casas, hecho que cambió significativamente en un plazo de cinco años, pues el caserío que conformaba la ciudad de Puerto Moín fue trasladado a Puerto Limón (Gutiérrez, 1991).

Adicionalmente, la construcción de la vía férrea produjo la aparición de una gran cantidad de edificaciones, ocasionando que para el año 1876 Limón se considerara un pueblo organizado con una población de 1200 habitantes. El crecimiento fue tan rápido, que pronto la ciudad de Puerto Limón concentraba 500 casas de habitación, hoteles, almacenes, un comisariato y un importante movimiento comercial (Gutiérrez, 1991).

El ingeniero Miguel Velásquez fue el encargado de realizar el primer trazado de las calles y solares; donde cada manzana o cuadrante era dividido en ocho lotes. El surgimiento de Puerto Limón vino acompañado de la creación de importantes obras como muelles, malecones y el saneamiento ambiental (Gutiérrez, 1991).

Limón inicia como una ciudad campamento, pues la urgencia de levantar albergues ocasionó que se trajeran casas prefabricadas de Estados Unidos; los solares eran donados a las personas para la viviendas y comercios en un plazo de dos años (Gutiérrez, 1991).

En 1892 Minor Keith celebró un contrato que incluía la construcción de un sistema de acueducto, un tajamar, rellenos, drenajes y calles de macadam (Gutiérrez, 1991).

El Plano de la población de Limón (ver figura 95), muestra una composición de 63 cuadrantes, cada uno de ellos en su mayoría divididos en 8 solares, otros fueron pensados como espacios públicos para potenciar la vida social, como las plazas y espacios de uso municipal (Chaverri, 2019).



Figura 95 | Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Plano de la población de Puerto Limón. 1874.

EL TAJAMAR

Antes de la construcción del tajamar, la marea llegaba hasta donde se encuentra el actual mercado. De acuerdo al contrato que se estipulado en marzo de 1892, el muro del tajamar debía tener un metro de espesor, sus frentes laterales debían de ser verticales y el perfil correspondería a los corales sobre los cuales se crearía el tajamar (Gutiérrez, 1991).

Por lo cual, su construcción fue un hecho vital en la conformación de la ciudad, el muro sirvió como eje ordenador y delimitador de la misma. A continuación se muestra la evolución del núcleo urbano a través de los años basado en el libro: “Arquitectura Caribeña. Puerto Limón, Bocas del Toro” (Gutiérrez, 1991).

1886

Se construye el Hospital de Puerto Limón

1894

Se incorpora al tejido urbano el Parque Vargas, considerado uno de los parques más bellos de centroamérica.

1903

A través de un contrato con la Municipalidad de Limón, Minor Keith instaló el alumbrado público.

1907

Limón contaba con un sistema de cloacas.

1912

Limón contaba con cañerías.

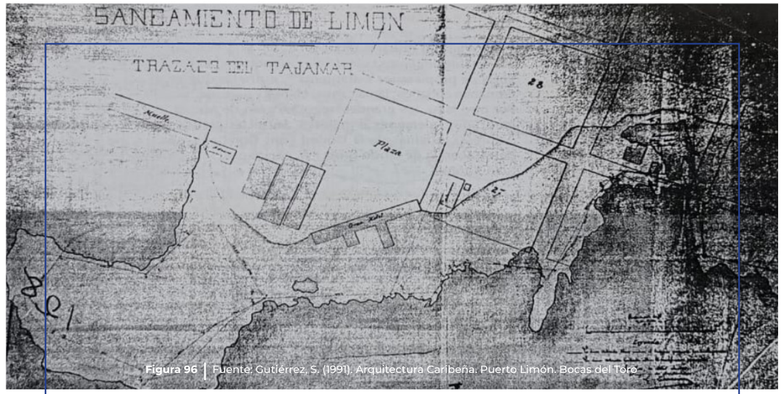


Figura 96 | Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Plano del Saneamiento de Limón, trazado del Tajamar. 1895

El Plano de la Ciudad de Limón de 1929 con su trazado en retícula, muestra en su ordenamiento urbano el ferrocarril, el muelle y el paseo costero, el Parque Vargas y el Mercado (Gutiérrez, 1991).

En el sector Oeste, se ubicaba el barrio marginal de Cieneguita, el cual surgió en 1920. Este barrio tuvo un crecimiento lineal y desordenado. Al Norte se ubicaba el Barrio Roosevelt, el cual se conocía originalmente como "Jamaica Town", donde las sus condiciones sociales y de vivienda se encontraban en condiciones deplorables, al igual que Cieneguita (Gutiérrez, 1991).

La conocida "Zona Americana" ubicada en Punta Blanca, tuvo un papel significativo en el trazado de la ciudad. Las casas que se encontraban en esta zona eran amplias, con jardines y construidas en madera. Estas casas conocidas como "American Cottages" tenían un estilo norteamericano adaptado a la zona tropical, en ellas vivían los jefes de empresa bananera.

1926

La ciudad contaba con edificios de dos y tres pisos, construidos en madera o cal y canto, cumpliendo funciones de oficinas, hoteles, almacenes y tiendas. Las calles eran amplias y rectas. Habían 2 muelles , aduana, bodegas, templos, el mercado municipal, cuartel de policía y cárcel pública (Gutiérrez, 1991).

1927

la ciudad de Limón contaba con 700 habitantes.

Limón entra en un periódo de decaimiento marcado por la salida de la United Fruit Company hacia el pacífico, y el sismo ocurrido en 1953, destruyendo casas y dejando a 200 personas sin hogar (Gutiérrez, 1991).

En la década de 1950 inicia un nuevo auge con los cultivos, provocando que en la década del 60 Limón crece y se posiciona como un puerto de embarque. Esta actividad portuario y el surgimiento de nuevas actividades económicas como industrias y comercios provocaron nuevas migraciones a la zona (Gutiérrez, 1991).

La ciudad no se encontraba preparada física ni urbanísticamente para este crecimiento económico y demográfico, siendo insuficiente la respuesta para proporcionar vivienda y y servicios públicos a las personas que llegaban a vivir a la zona. Este hecho provocó un crecimiento importante en las zonas marginales ya existentes y el surgimiento de nuevos barrios informales (Gutiérrez, 1991).

En el plano de Limón de 1968 (ver figura 98), se muestra un centro urbano denso y muy poblado. Diez años después, el plano de Limón contempla barrios como Cieneguita, el Portete, la Bahía de Moín, entre otros (Gutiérrez, 1991).

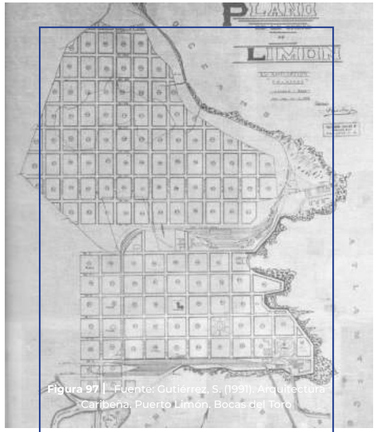


Figura 97 | Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Plano de la Ciudad de Limón, 1929



Figura 98 | Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Plano de la Ciudad de Limón, 1968

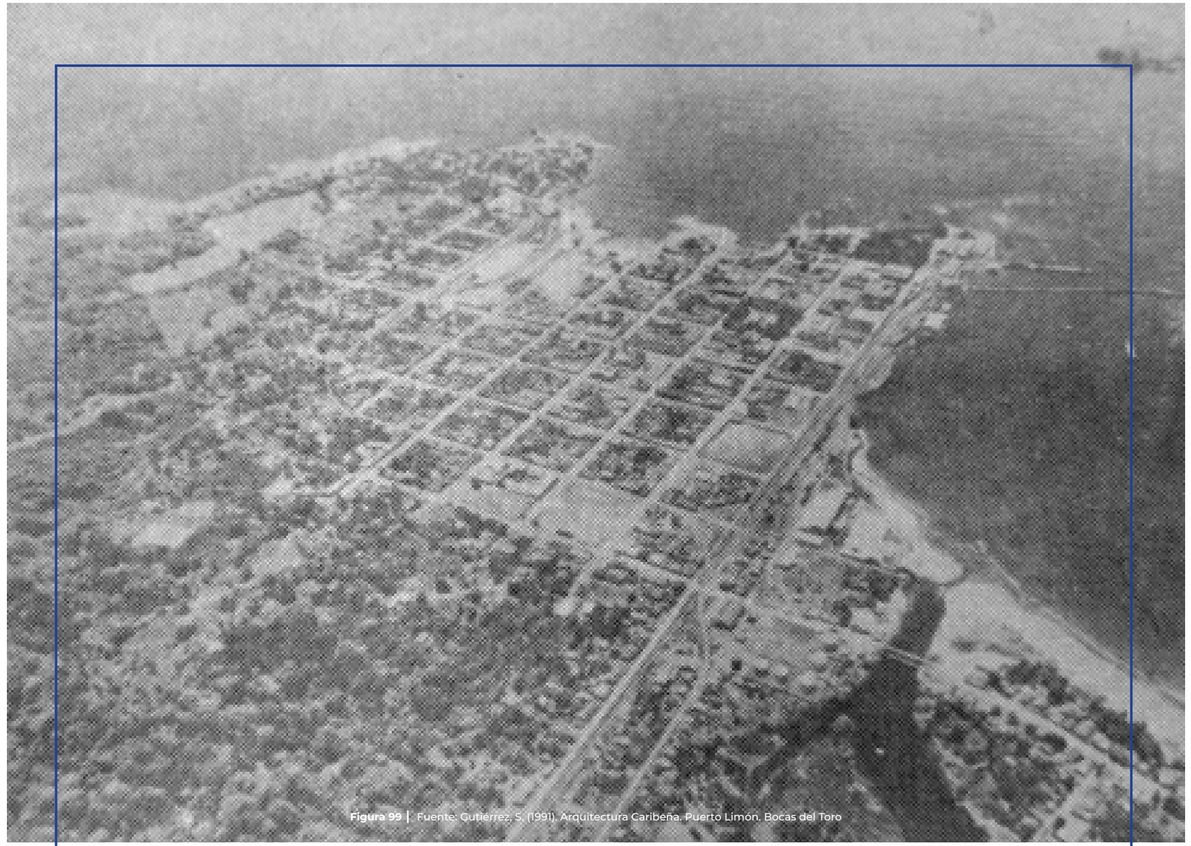


Figura 99 | Fuente: Gutierrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro

Foto aérea de Limón, 1936.

ARQUITECTURA VICTORIANA CARIBEÑA

El caribe se caracteriza porque en él se entrelazan diversas influencias culturales. A finales del siglo XIX e inicios del siglo XX es la época donde se desarrolla la arquitectura victoriana caribeña. Los arquitectos, ingenieros y constructores locales trabajaban en tomar los modelos de los catálogos de Europa y Estados Unidos y adaptarlos a las características del contexto natural y cultural de cada lugar (Gómez, 2007).

Durante la etapa de conquista se crea una brecha durante la cuál fue fácil difundir los métodos y sistemas constructivos, transformando el paisaje campesino del caribe en perfiles y paisajes influenciados por los modelos europeos, por ejemplo, de Francia se toman las mansardas y los herrajes, de Holanda se toman los techos muy inclinados y de Inglaterra el estilo victoriano (Gómez, 2007).

La arquitectura victoriana se puede conceptualizar como una unión entre los elementos arquitectónicos de origen europeo y los factores condicionantes locales. Durante este proceso de adaptabilidad se implementan sistemas de ventilación, trabajos muy detallados en madera, celosías para canalizar y guiar la entrada del sol a los espacios internos y filtrar la entrada de insectos, cubiertas inclinadas y cielo raso plano que favorezca el aislamiento térmico (Gómez, 2007).

Es estilo victoriano caribeño es un puente entre lo construido y lo tropical por medio de patios y jardines, terrazas y envolventes muy permeables que permiten la conexión interior exterior. Estas edificaciones están elevadas sobre un basamento, entre 50 y 60 cm de altura, con cubiertas de zinc. Los pisos son de Tabloncillos con puertas tipo persianas con altura que llegan hasta el cielo raso (Gómez, 2007).

El victoriano es básicamente una arquitectura de madera, que mantiene el esquema de galería que llega a ser perimetral o semiperimetral. En su mayoría eran casas de clase obrera, las costumbres de las familias se reflejan en las puertas partidas en 2, ventanas de persianas y contraventanas, celosías o tragalluces sobre los vanos. Los vidrios no son tan utilizados debido a razones



Figura 100 | Fuente: Tesis "Arquitectura Victoriana Caribeña"



Figura 101 | Fuente: Tesis "Arquitectura Victoriana Caribeña"



Figura 102 | Fuente: Tesis "Arquitectura Victoriana Caribeña"

Ejemplos de vivienda con estilo victoriano caribeño

económicas y climáticas. Las puertas y ventanas juegan un papel muy importante, ya que permiten la ventilación cruzada y se pueden cerrar cuando el sol se proyecta sobre la fachada evitando el calentamiento de las habitaciones (Gómez, 2007).

De los aspectos más valiosos de este tipo de arquitectura es la autenticidad de cada edificación, ya que cada una responde a condicionantes específicas del lugar y de los gustos particulares de cada habitante, de forma que ninguna edificación es igual a otra, aunque sí comparten características similares (Gómez, 2007).

En el caso específico de Limón, las infraestructuras se desarrollan en entornos naturales compuestos por selvas y manglares. Las construcciones siguen planos modelos extraídos de catálogos de las empresas dedicadas a la comercialización de piezas de madera y casas enteras y son adaptadas posteriormente al estilo victoriano y condicionantes como el clima y la topografía. Estos elementos definen el diseño arquitectónico. En el trópico, el diseño de las edificaciones deben contemplar la ventilación y una buena circulación de las corrientes de aire, así como la protección contra el calor y la lluvia (Gómez, 2007).

Las plantas de las casas presentan circulaciones internas reducidas y circulaciones externas que funcionan como como balcones y corredores (ver figura 103 y 104). Los pasillos internos son simples y directos, para que la circulación del viento que entra por puertas y ventanas sea eficaz. Las formas internas son regulares, cuadradas o rectangulares. Es común que las edificaciones cuenten con salientes, ya que normalmente eran aposentos que se agregaban cuando la familia crecía (Gómez, 2007).

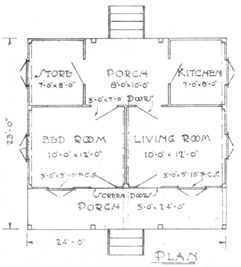


Figura 103 | Fuente: Tesis "Arquitectura Victoriana Caribeña"
Plantas y elevaciones de viviendas típicas

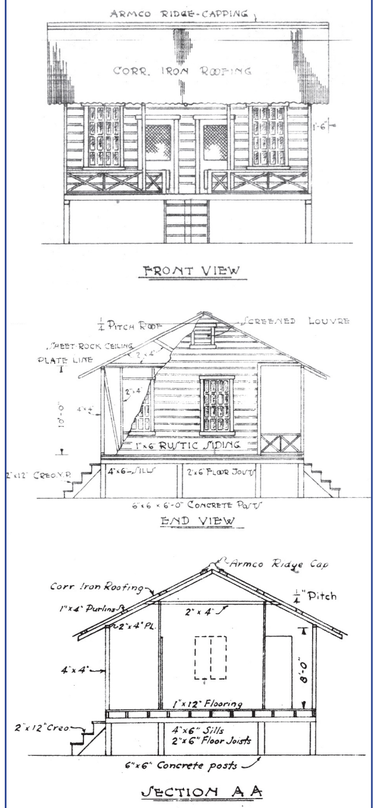


Figura 104 | Fuente: Tesis "Arquitectura Victoriana Caribeña"
Plantas y elevaciones de viviendas típicas



Figura 105 | Fuente: propia
Casa Misionera Baptista

CARACTERÍSTICAS DE LA ARQUITECTURA CARIBEÑA

A continuación se presentan las principales características de la arquitectura caribeña, basadas en la investigación realizada en el 2007 por la arquitecta Mónica Gómez. Es importante destacar que cada uno de estos elementos se han desarrollado como estrategias de adaptación al clima y condiciones del lugar, las cuales son esenciales a tomar en cuenta para los diseños y propuestas a plantear en la región.

PUERTAS

Cierres en persiana, hechas de madera, con un leguaje similar a las ventanas. Regulan la entrada de luz y calor a la habitación, ya que controla el flujo de entrada de viento al interior de la habitación.



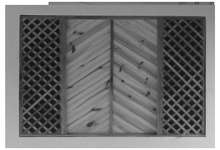
PILOTES

Evita las inundaciones y el acceso de animales, Crea un canal de ventilación que incide en la parte inferior de la misma. Se levanta sobre pilotes de ladrillos, concreto o postes de madera, entre 50 cm y 1.20 cm de altura. Es frecuente que parte del pilote sea de concreto como base y luego continué en madera para evitar humedad.




VENTANAS

Permiten la ventilación cruzada interna. Se pueden cerrar cuando el sol se proyecta sobre la fachada evitando el calentamiento de la habitación. Se utilizan paneles con perforaciones decorativas para los tragaluces encima de las ventanas, se usan persianas francesas y celosías puestas en segundo plano y el estilo guillotina.

PISOS

Es más frecuente el uso de pisos de tabloncillos de madera sujetos con cuñas. Entrepisos y techos se encuentran a más de tres metros de altura, como una forma de aumentar la ventilación y aminorar las altas temperaturas.



VENTILACIÓN

Tablillas de madera, perforaciones en los cielorrasos para el paso del aire caliente, aberturas en los techos, en la parte superior de ventanas y puertas, en tapicheles, y elevacion del nivel del piso terminado; todos ellos son sistemas pasivos de ventilación.




TECHOS

Los techos con pendientes muy inclinadas cumplen una función protectora contra el sol y las fuertes lluvias, permitiendo una rápida evacuación y la recolección de aguas. Presentan unas estructuras creando cámaras de aire aislantes del calor exterior. Uso de buhardillas (ventanas por encima de la cubierta).




BALCONES Y CORREDORES

La mayoría de las actividades se realizan en los balcones y corredores. Protege contra el sol y la lluvia, generando un vínculo con el contexto inmediato. Esta variable es permanente ya que es más placenteroy fresco, poseen vista hacia el exterior y las personas lo usan para conversar con sus vecinos. Son los espacios más decorados.




MATERIALES

La madera es el material por excelencia debido a su buen acoplamiento climático al comportarse como un aislante termico. Se construye en madera: ventanas, persianas, tapetillos, puertas, paredes tanto externas o internas, pilotes, molduras, filigranas, barandas, columnas y entrepisos, entre otros. Se utiliza el concreto en cimientos y láminas de zinc en cubiertas.




BARANDAS

Su función además de decorar es delimitar el espacio que contienen. Éstas siempre van acompañadas de columnas que permitan rigidizar debido a las longitudes de los balcones o corredores que cubre. Es un espacio de uso frecuente, y es común que los usuarios se apoyen y sienten sobre las mismas siendo necesario utilizar materiales de buena calidad.



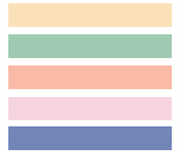

SALIENTES

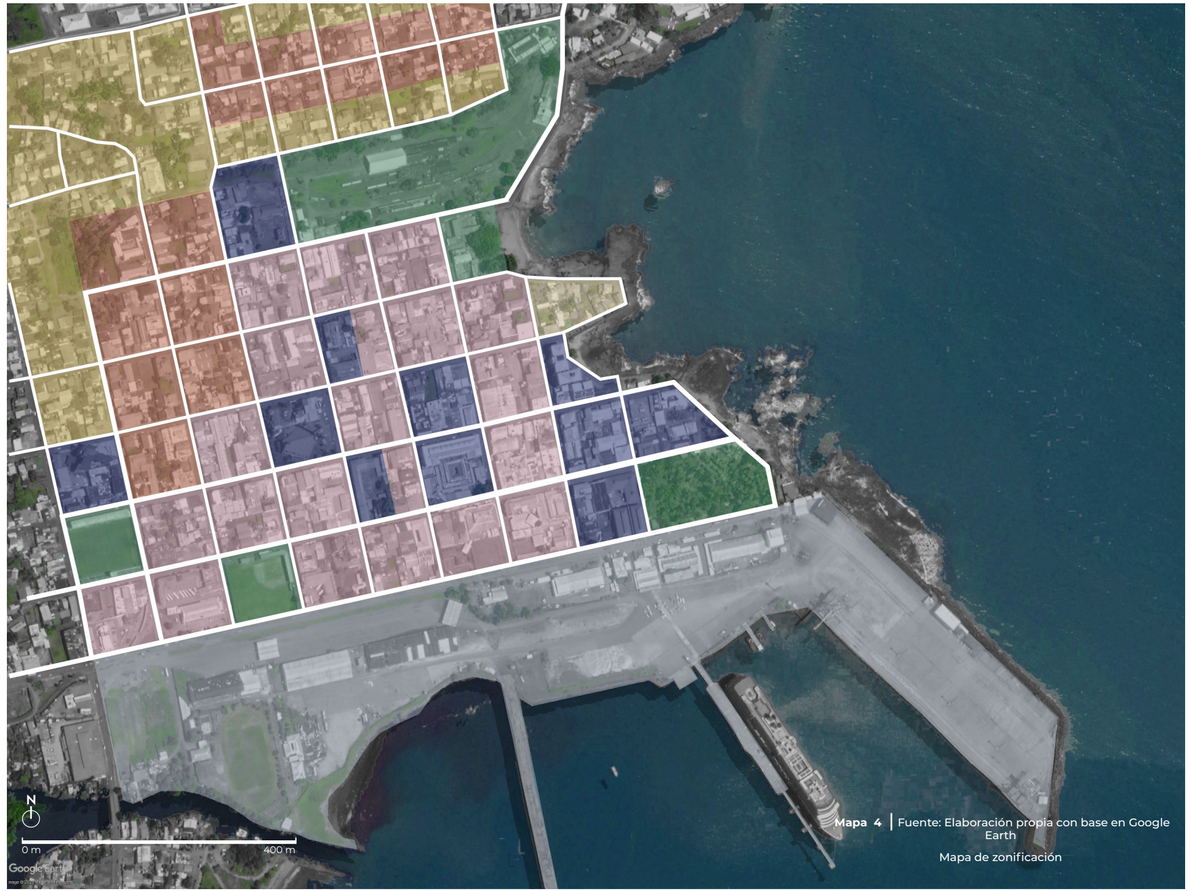
La mayoria de los salientes son bancas ubicadas en los corredores o balcones. Esta banca es parte de la baranda, pero a la vez rompe con los elementos seriados que se vienen repitiendo en la misma, generando un punto focal que llama la atención, de allí que en su mayoría se ubique en las esquinas. Las escaleras se desarrollan externamente de la vivienda.




COLORES

El color intenso y contrastante de las viviendas, es una parte esencial del paisaje domestico. Se resaltan elementos arquitectónicos, con el contraste de tonalidades, por ejemplo el marco de la ventana pintado de rojo y las persianas de azul. El color se reserva a las fachadas frontales o las fachadas apreciadas desde el espacio público.



Mapa 4 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de zonificación

ZONIFICACIÓN

Si se observa un acercamiento de la zonificación del Plan Regulador de la ciudad de Limón (2001), tal como lo muestra en el mapa 4, se denota que el centro histórico de la ciudad tiene una predominancia comercial con presencia de una importante actividad portuaria correspondiente a la terminal de cruceros de JAPDEVA al sur de la misma.

Asimismo, es importante acotar que no todas las zonas recreativas acordadas en el Plan Regulador funcionan como tal, pues la gran mancha verde que corresponde a la antigua estación de tren (patios del Incofer se encuentra actualmente en desuso, por lo que sería de gran relevancia su intervención.

Se destaca además, el fenómeno de gentrificación, ya que la zona residencial se va desplazando cada vez más hacia la periferia, dando lugar a un centro mayormente comercial.



Figura 106 | Fuente: propia.

Distinción de zonas en el centro urbano de Limón.

SIMBOLOGÍA

- ZONA COMERCIAL CENTRAL
- ZONA COMERCIAL RESIDENCIAL
- ZONA PÚBLICO INSTITUCIONAL
- ZONA RESIDENCIAL ALTA
- ZONA RECREATIVA
- ZONA PORTUARIA

Zonificación basada en el actual Plan Regulador de la Muncipalidad de Limón.

CONSIDERACIONES



Es necesario incorporar estrategias de planificación y diseño urbano que permitan un equilibrio entre la actividad comercial, residencial y recreativa. El uso mixto ha existido desde el inicio de la conformación de la ciudad, por lo que es importante fortalecer esta tipología dentro de la ciudad.



Mapa 5 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de nodos y recorridos

NODOS Y SENDAS

NODOS

De acuerdo a la teoría del urbanista Kevin Lynch (1960), los nodos son puntos estratégicos de la ciudad donde los usuarios pueden ingresar. En el caso del centro urbano de Limón los principales puntos de encuentro son: el Parque Vargas, la plaza de la Catedral, la Playa los Baños y la zona del boulevar colindante al Mercado Municipal. Es importante resaltar que dichos sitios corresponden a actividades diferentes que dinamizan el espacio púbico y que forman parte de la identidad de los limonenses.

SENDAS

Las sendas son calles, vías o senderos por los cuales se puede transportar las personas, ya sea en vehículo o de manera peatonal. La ruta 32 se vuelve una importante vía vehicular de entrada a la ciudad, sin embargo, a nivel peatonal es un espacio desolado y con bordes duros que generan un rechazo hacia el sitio. Por otro lado, sendas como el boulevar o el tajamar son rutas muy frecuentadas por las personas aprovechando la riqueza visual y sensorial de la zona. Además, los carnavales son una actividad cultural que reune una gran cantidad de personas y que incide de maner positiva en el espacio público, pues se apropian de las calles para realizar el carnaval.

SIMBOLOGÍA

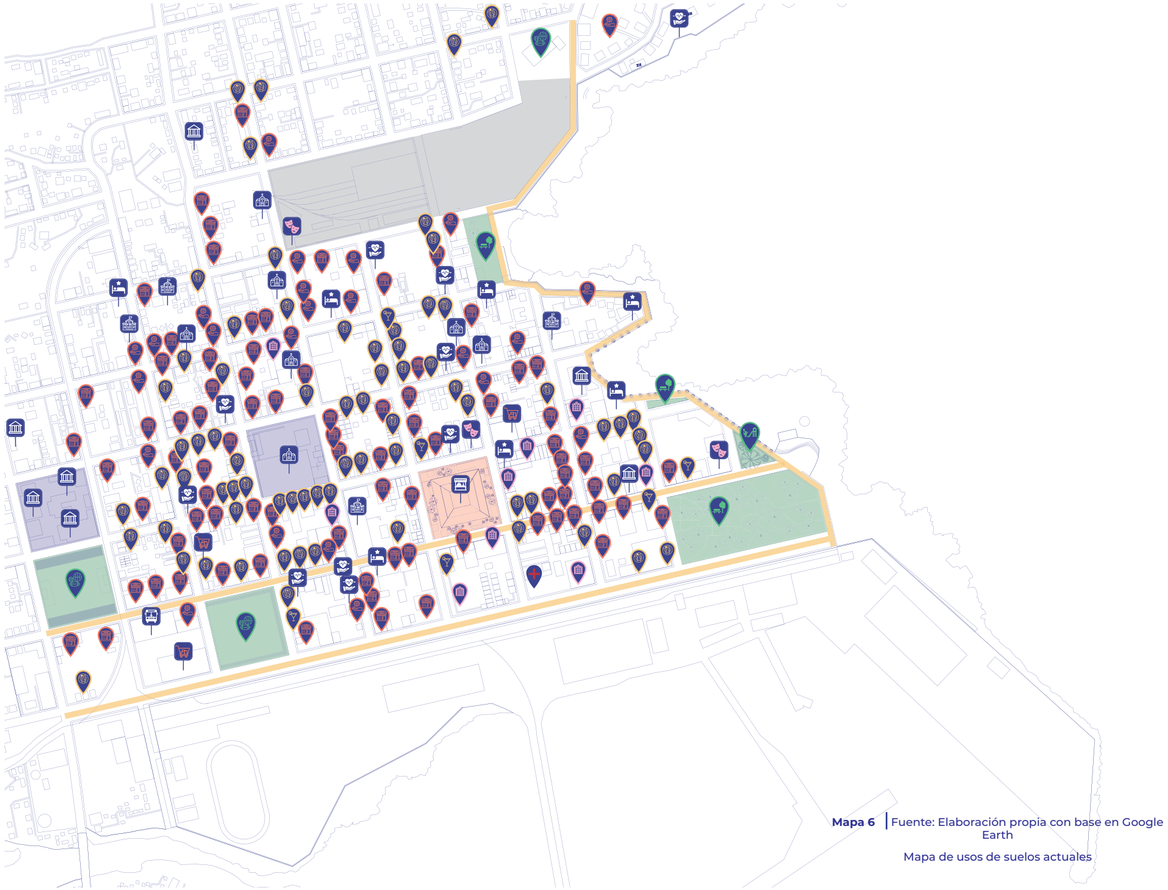
- NODOS
- VÍAS PRINCIPALES
- RECORRIDO DEL CARNAVAL DE LIMÓN

1. PARQUE VARGAS
2. ESTADIO BIG BOY
3. ESTADIO JUAN GOBÁN
4. CATEDRAL DE LIMÓN
5. MERCADO MUNICIPAL
6. PLAYA LOS BAÑOS
4. CASA DOMINÓ

CONSIDERACIONES



Se debe considerar dentro de la propuesta estrategias urbanas como la incorporación de nuevas actividades que ayuden a potenciar dichos nodos y sendas, así como facilitar una mejor conexión entre ellos mediante el espacio público.



Mapa 6 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de usos de suelos actuales

USOS DE SUELO

El uso del suelo en el centro urbano de Limón corresponde principalmente a comercios y servicios, sin embargo es notable la faltante de infraestructura que soporte a la actividad turística, ya que hay poca oferta de hoteles y hostales.

Además, la ciudad tambien cuenta con puntos importantes de encuentro como el Parque Vargas, playa Los Baños, el Estadio Big Boy, entre otros, pero se encuentran desarticulados entre ellos y las demás actividades (comercial y turística), por lo que se vuelve necesaria la vinculación entre cada una de ellas y el aprovechamiento de las visuales al paisaje natural.



Figura 107 | Fuente: propia.

El eje del boulevar conecta puntos importantes de encuentro y de comercio, sin embargo cuenta escasos usos recreativos y culturales que activen el espacio y aprovechen los edificios patrimoniales sin uso en el sector.

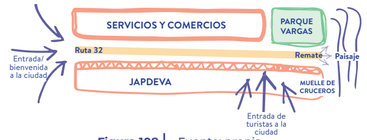


Figura 108 | Fuente: propia.

En el eje de la ruta 32 cuenta con dos usos definidos, JPADEVA por un lado y por el otro servicios como bancos y rent-a-car, mostrando la necesidad de generar otro tipo de actividades que respondan y se abran al espacio público.

SIMBOLOGÍA

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de ninos
- Servicios
- Banco
- Comercio
- Bar
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante

CONSIDERACIONES

Como parte de la propuesta urbana es necesario la incorporación de actividades que complementen la actividad turística.

Asimismo es fundamental que la actividad de soporte al turismo local se vincule directamente al espacio público para lograr una sinergia entre el espacio urbano y el comercial/ recreativo.



Figura 109 | Fuente: Elaboración propia con base en foto de https://www.facebook.com/cedula7/photos/

Escala urbana de la ciudad de Limón

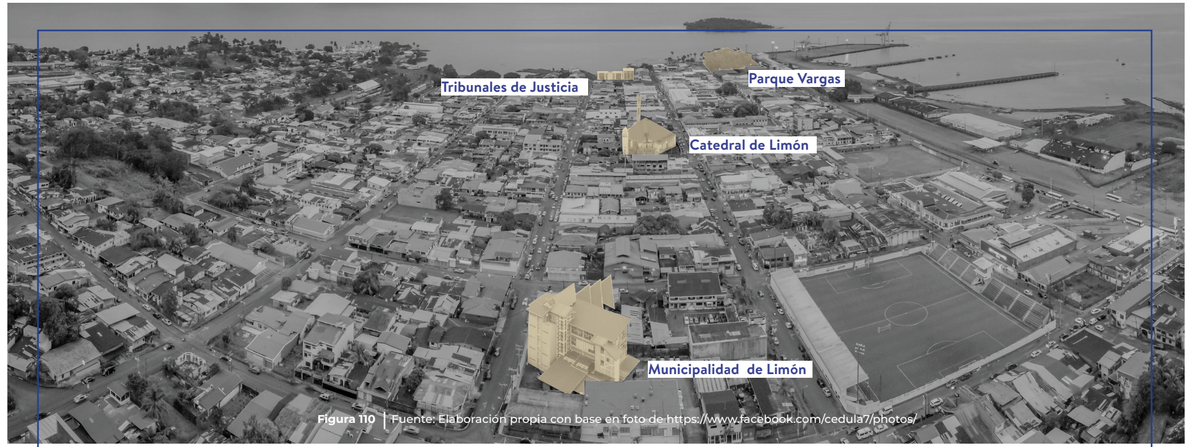


Figura 110 | Fuente: Elaboración propia con base en foto de https://www.facebook.com/cedula7/photos/

Edificios y vegetación de mayor escala en la ciudad de Limón

ESCALA URBANA

Limón es una ciudad con una escala urbana pequeña, presenta un modelo de ciudad horizontal como se aprecia en la figura 109.

En general, las edificaciones son de uno o dos niveles de altura en el centro urbano y sobresalen dentro del paisaje, la masa verde del Parque Vargas, la Catedral de Limón, la Municipalidad y el edificio de Tribunales de Justicia como se marca en la figura 111, además, otro aspecto que se distingue dentro de la ciudad es el carácter portuario donde se destacan las grúas de gran tamaño para la carga y descarga de mercancía que corresponden a una parte característica y única del perfil urbano.

Por otra parte en las afueras del centro urbano, se ubica la zona residencial donde predominan construcciones de máximo 2 niveles de altura para viviendas unifamiliares y 3 niveles en el caso de ser viviendas multifamiliares.

Es importante como parte de los criterios de diseño urbano contemplar la escala actual de la ciudad para no alterar agresivamente el paisaje de la misma con edificaciones de gran altura.

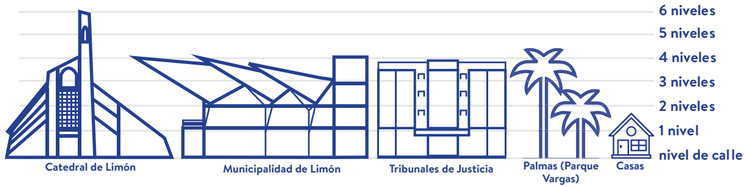
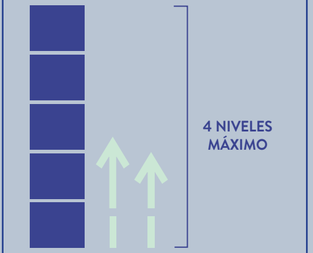


Figura 111 | Fuente: Elaboración propia

Resumen de la escala de la ciudad de Limón

CONSIDERACIONES



Como parte de los criterios de diseño urbano, se recomienda contemplar la escala urbana existente para no exceder las alturas actuales en el paisaje urbano de la zona.



Mapa 7 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Bordes Urbanos

BORDES URBANOS

"Un borde urbano es un elemento lineal que no se percibe como una senda, sino como una barrera para la ciudad. Los bordes no solo no sirven para desplazarse sino que limitan la movilidad de las personas." (Lynch, 1960, p. 65).

En el caso del centro histórico de Limón, hay una serie de bordes que lo rodean y generan una ruptura entre el mismo y los barrios circundantes (ver mapa 7). Los bordes que lo delimitan son la vía férrea que separa el centro de los barrios Santa Gertrudis y Roosevelt, y la ruta 32 que genera una desarticulación entre el centro y lo que sucede en las instalaciones de JAPDEVA (actual terminal de cruceros).
Por otro lado, el tajamar funciona como borde entre el mar y la ciudad que aunque es necesario un límite para resguardar la ciudad de posibles inundaciones de se podría manejar de manera que se vuelva un borde suave e integre ambas dinámicas.



Figura 112 | Fuente: Elaboración propia

Mapa de bordes

SIMBOLOGÍA

- RUTA 32
- LÍNEA FÉRREA
- ZONA POR INTERVENIR
- JAPDEVA

CONSIDERACIONES

- El diagrama (figura 112) muestra cómo el centro histórico de Limón se encuentra contenido entre la vía férrea y el mar, sin embargo es importante tomar en cuenta dentro del diseño urbano de la ciudad estrategias que ayuden a apaciguar dichos bordes y crear una ciudad más continua e inclusiva.

- De la misma forma, es necesario considerar dentro de la propuesta urbana el proyecto de la nueva terminal de cruceros para generar un articulación con respecto a la actividad turística que se da en la zona y la dinámica de la ciudad.



Mapa 8 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de Estructura Urbana

ESTRUCTURA URBANA

El plano urbano (mapa 8) muestra la configuración urbana que presenta el Centro Histórico de Limón, en donde se encuentra inmersa la zona de estudio.

Del plano se infiere principalmente, dos tipologías de manzanas, pues por un lado se aprecia la retícula ortogonal que se generó desde la fundación de la ciudad en el S.XIX, mientras que por otro lado, se muestra una tipología asimétrica e irregular que corresponde al periodo de crecimiento de la ciudad de la segunda mitad del S.XX, el cual fue poco planificado y por ende dio como resultado una tipología contrastante a la existente.
Asimismo, un hecho que rompió con la tipología ortogonal del centro urbano fue la construcción del tajamar el cual se diseñó siguiendo la morfología irregular del coral existente y siendo esta la zona de estudio, es importante rescatar la riqueza visual y sensorial de su morfología en el diseño urbano.

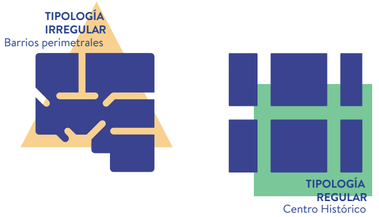


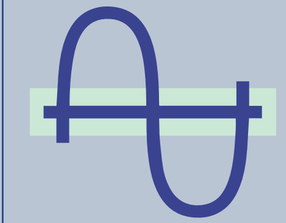
Figura 113 | Fuente: Elaboración propia

Tipologías de configuración urbana

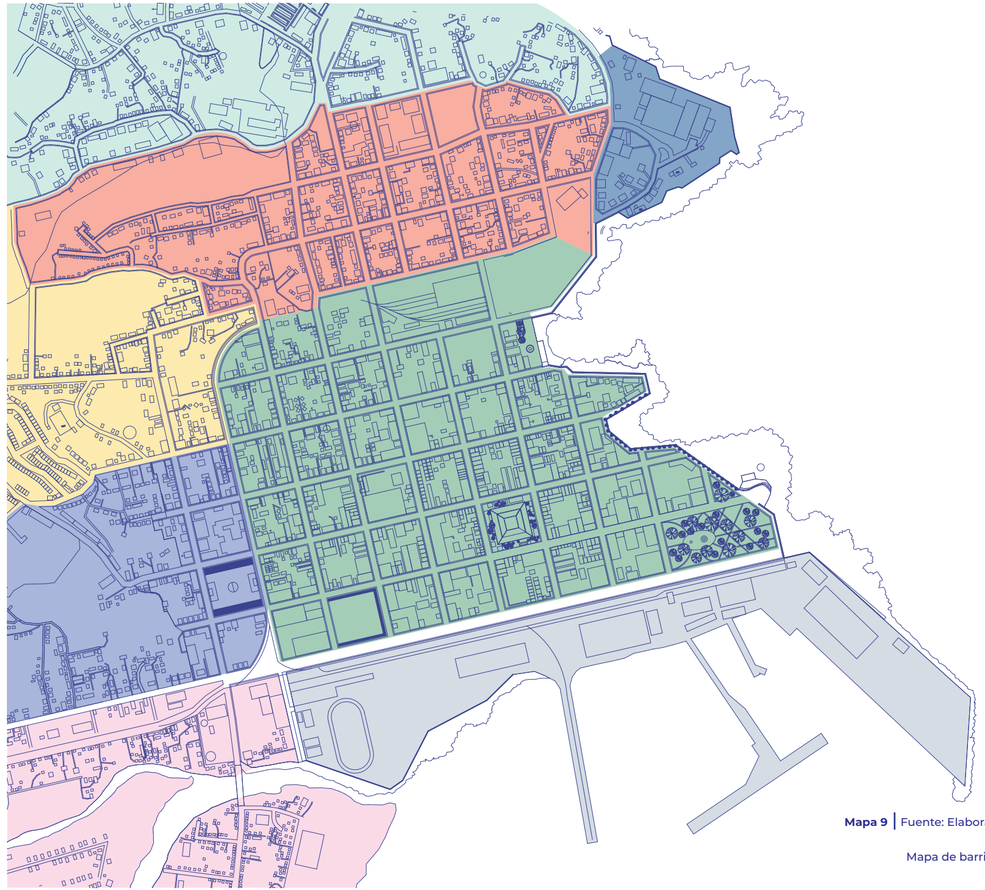
SIMBOLOGÍA

- LÍNEA FÉRREA
- RUTA 32
- ZONA POR INTERVENIR
- JAPDEVA

CONSIDERACIONES



Rescatar dentro de la propuesta de diseño urbano la riqueza sensorial y visual de la zona del tajamar en cuanto a la geometría, así como de la relación de la ciudad con el mar.



Mapa 9 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth

Mapa de barrios y zonas urbanas

BARRIOS

El plano urbano mapa 9 muestra los barrios y zonas que conforman el distrito de la ciudad de Limón.

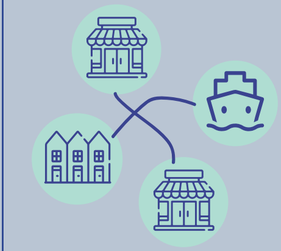
En el caso del Centro Histórico (sitio de estudio) se puede decir que lo rodean una diversidad de usos de suelo, pues por un lado en el sector sur se encuentra JAPDEVA, que corresponde a una zona portuaria donde atracan los cruceros en las diferentes épocas del año, mientras que en el sector norte y oeste el centro de la ciudad de se encuentra rodeado de barrios residenciales que alimentan la actividad comercial de la ciudad.

Además, un factor diferenciador dentro del centro urbano es la presencia del mar y la relación de la ciudad con respecto al mismo. Es decir, cómo el espacio público y los demás espacios responden al mar.

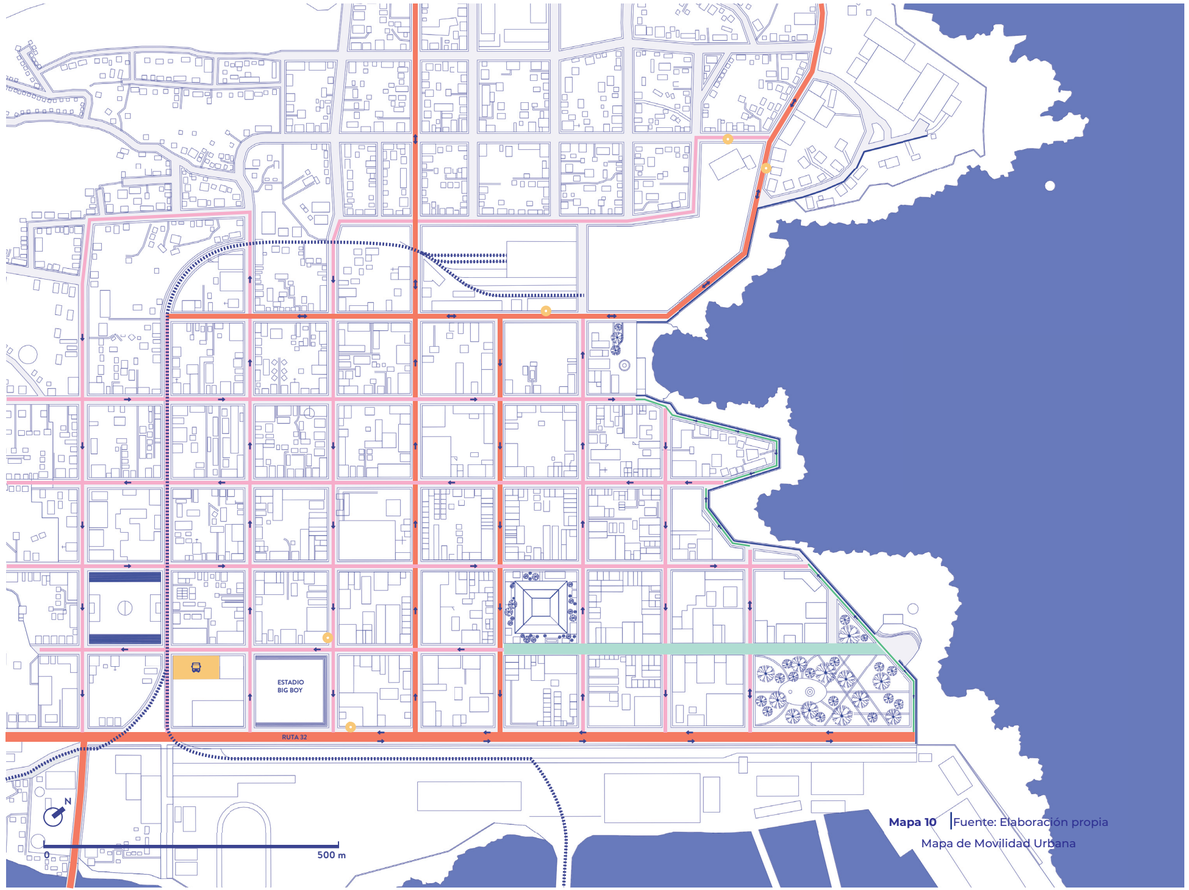
SIMBOLOGÍA

- BARRIO LA TRINIDAD
- SAN JUAN
- HOSPITAL
- CENTRO HISTÓRICO
- ROOSEVELT / JAMAICA TOWN
- CIENEGUITA
- CARIBBEAN SONG
- JAPDEVA / TERMINAL DE CRUCEROS

CONSIDERACIONES



La ciudad de Limón es una ciudad diversa, ya que en ella se pueden encontrar usos comerciales, portuarios, residenciales, turísticos y recreativos. Por lo cuál en la propuesta de diseño urbano, es necesario tomar en cuenta los diferentes usos y crear conexiones entre ellos mediante el espacio público.



Mapa 10 | Fuente: Elaboración propia
Mapa de Movilidad Urbana

MOVILIDAD URBANA

Con el fin de identificar el sistema de flujos en el área de estudio, y su posible pacificación vehicular, se analiza las diferentes formas de movilidad dentro de la ciudad.

Tal y como muestra el mapa 10, en la ciudad prevalece el uso vehicular con un tráfico alto entre semana y más moderado los fines de semana. Además, elemento muy representativo y distintivo de la ciudad es el boulevar que abarca desde el Mercado Municipal hasta el Parque Vargas y corresponde a un eje peatonal/comercial con presencia de locales comerciales, chinamos y sodas en el sector del mercado.

Por otro lado, aunque la antigua Estación al Ferrocarril no está en uso, las instalaciones se utilizan como taller para el mantenimiento de los trenes por lo que constantemente se transporta mercancía y vagones hacia al puerto de JAPDEVA como el de Moín.

La bicicleta también es un medio de transporte muy común en la zona, sin embargo no cuenta con la infraestructura necesaria para poder ejercerse correctamente, por lo que es importante analizar la posibilidad de destinar una parte de la carretera para este tipo de movilidad más sostenible.

SIMBOLOGÍA

- RUTA NACIONAL 32
- CALLE PRINCIPAL
- CALLE SECUNDARIA
- CALLE TERCIARIA
- BOULEVAR
- VÍA DEL TREN
- TERMINAL DE BUSES
- PARADA DE BUS

CONSIDERACIONES



La ciudad de Limón presenta tres tipos de movilidad (vehículos y peatonal) y el transporte de carga (tren) con infraestructura adecuada, sin embargo es importante incluir bicisendas que permitan una movilidad más sostenible.



Es importante considerar la zona del tajamar que es poco utilizada por los vehículos para darle jerarquía a la movilidad peatonal y así reforzar el carácter de paseo costero.



Mapa 11 | Fuente: Elaboración propia con base en Google Earth
Mapa de cobertura vegetal

COBERTURA VEGETAL

Los beneficios de la vegetación dentro de la ciudad son innumerables, entre ellos se pueden mencionar que ayuda al control de contaminación, disipa la polución del aire, amortigua los ruidos, protege el agua, la fauna u otras plantas, controla la luz solar y artificial, disipa los malos olores, oculta vistas desagradables y controla el tráfico peatonal y vehicular.

En un contexto costero es aún más importante la incorporación de la vegetación a diferentes escalas para mitigar las consecuencias del cambio climático. Asimismo, es fundamental utilizar especies nativas que permitan preservar la fauna local y entender el uso del espacio donde se va a sembrar las especies para saber cuál es el tipo de vegetación es la ideal.
En el Centro Histórico de la ciudad se distingue la masa de vegetación del parque Vargas, sin embargo, el resto de los espacios públicos no cuentan con la vegetación adecuada para promover una permanencia agradable y confortable del lugar.

A continuación, se presenta una paleta vegetal de las especies que se encontraron en la visita al sitio. Cabe destacar que la mayoría de la vegetación encontrada corresponden a especies exóticas, por lo tanto es importante incorporar plantas nativas que se adapten mejor al sitio.

SIMBOLOGÍA

- LÍNEAS DE DIRECCIÓN DE LA VEGETACIÓN
- CALLES Y AVENIDAS
- VEGETACIÓN EXISTENTES
- MAR CARIBE

CONSIDERACIONES

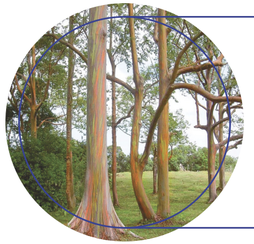
MASA VERDE
Parque o terreno baldío

VEGETACIÓN PUNTUAL
en aceras o comercios

MASA VERDE
Parque o terreno baldío

Se debe considerar el Parque Vargas y los Patios del Incofer como dos grandes parches que necesitan una conexión más directa por medio de conectores verdes, así como el resto de la ciudad con respecto a su alrededores.

VEGETACIÓN EXISTENTE



EUCALIPTO

Nombre científico: *Eucalyptus deglupta*
Familia: Myrtaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Altura de hasta 60 metros.
-Su corteza es multicolor.
-Es un árbol de hoja perenne.
-Se ubica en la zona norte de los Patios del Incofer.



ALMENDRO

Nombre científico: *Terminalia catappa*
Familia: Combretaceae

Descripción:
-Especie nativa.
- Altura de hasta 35 metros.
-Especie con valor cultural debido a su fruto.
-Es un árbol de hoja caducifolia con una copa densa.
-Se ubica en casi todas las zonas del frente marítimo de la ciudad.



COCOTERO

Nombre científico: *Cocos nucifera*
Familia: Arecaceae

Descripción:
-Especie nativa.
- Altura de hasta 30 metros.
-Especie con valor cultural debido a su fruto.
-Es un árbol de hoja perenne.
-Se ubica más que todo en la zona del tajamar y el parque Vargas.



PALMA REAL

Nombre científico: *Chamaedorea costaricana*
Familia: Arecaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Altura de hasta 25 metros.
-Tiene la apariencia de una columna elegante.
-Se ubica en el parque Vargas.



MANGO

Nombre científico: *Mangifera indica*
Familia: Anacardiaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Altura de hasta 20 metros.
-Sus frutos o drupas, son elípticos con una sola semilla.
-Es un árbol de hoja perenne con una copa densa.
-Se ubica en los Patios del Incofer y en el parque Vargas.



LAUREL DE LA INDIA

Nombre científico: *Ficus Benjamina*
Familia: Moraceae

Descripción:
-Especie exótica e invasiva.
- Altura de hasta 15 metros.
-Es un árbol de hoja perenne con una copa densa.
-Se ubica en casi todas las zonas del frente marítimo de la ciudad.

VEGETACIÓN EXISTENTE



HELICONIAS

Nombre científico: *Heliconia angusta*
Familia: Heliconiaceae

Descripción:
-Especie nativa.
-Altura de hasta 7 metros.
-Hierbas de hojas simples y alternas.
-Producen inflorescencias al final de cada tallo y en la base de la planta.
-Se ubica en el parque Vargas.



MARIBELLA

Nombre científico: *Dracaena marginata*
Familia: Asparagaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Altura de hasta 5 metros.
-Es un arbusto, con uno o varios troncos.
-Sus hojas son lineares a lanceoladas.
-Se ubica en el parque Vargas y en el Tajamar.



CROTON

Nombre científico: *Codiaeum*
Familia: Euphorbiaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Altura de hasta 3 metros.
-Arbusto de hoja perenne con hojas coriáceas.
-Se ubica en el parque Vargas y algunas partes del Tajamar.



PETUNIA

Nombre científico: *Ruellia simplex*
Familia: Acanthaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Especie perenne con hojas en forma de lanza y flores en forma de trompeta.
-Altura de hasta 0.90 metros.
-Se ubica en la ruta 32.



LENGUA DE SUEGRA

Nombre científico: *Sansevieria zeylanica*
Familia: Asparagaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Altura de hasta 0.60 metros.
- Planta herbácea de hoja perenne.
-Se ubica en el parque Vargas y el sector norte de los Patios del Incofer.



BEJUCO DE MAR

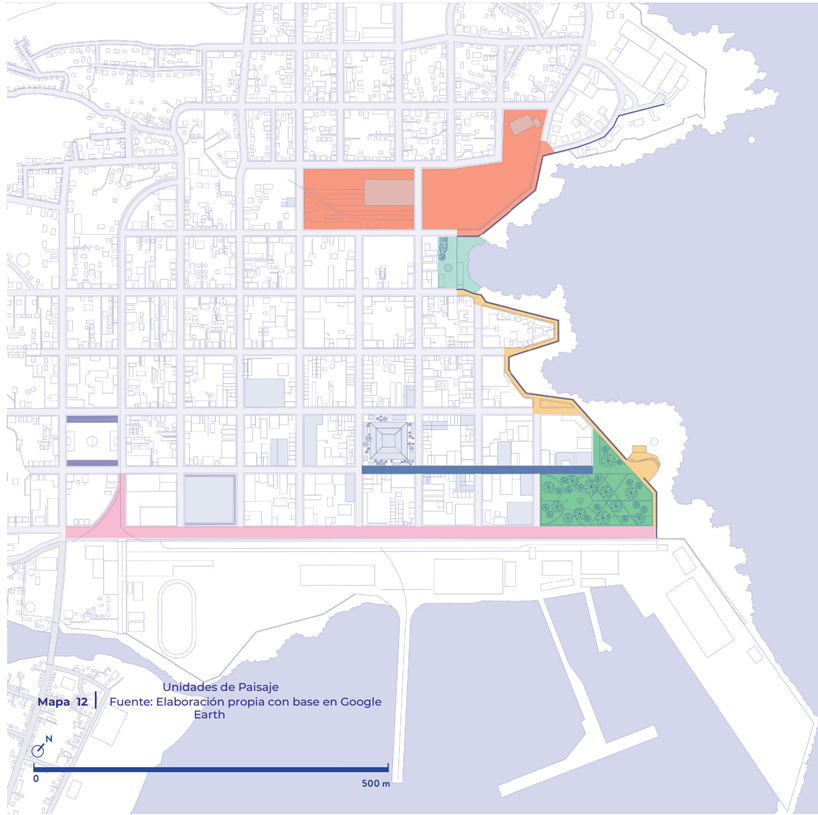
Nombre científico: *Dracaena marginata*
Familia: Convolvulaceae

Descripción:
-Especie exótica.
-Bejuco rastrero de tallo postrado.
-Hojas simples, alternas, reniformes.
-Sus semillas flotan y no son afectadas por el agua salina.
-Se ubica en la playa de los Baños en la arena.

ANÁLISIS

ESCALA MICRO

MAPA UNIDADES DE PAISAJE



Unidades de Paisaje

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

Para el análisis de escala micro se divide el sitio a intervenir en unidades de paisaje (UP), las cuales responden a los diferentes usos, cualidades y características físicas que aportan homogeneidad a cada sector. Con ello, se pretende generar un estudio más detallado de cada unidad de paisaje que permita evaluar el estado actual y determinar con mayor certeza los potenciales y necesidades de cada zona.

SIMBOLOGÍA

- **UP - PATIOS DEL INCOFER**
- **UP - PLAYA LOS BANOS**
- **UP - TAJAMAR**
- **UP - BOULEVAR**
- **UP - PARQUE VARGAS**
- **UP - RUTA 32**

TABLA DE EVALUACIÓN DE UNIDADES DE PAISAJE

En la presente tabla se exponen las categorías y criterios que se tomaron en cuenta para la evaluación de la situación actual de cada unidad de paisaje (UP). Esta tabla de evaluación se basa en la metodología empleada en la investigación del Instituto Tecnológico de Costa Rica titulada:¨El diseño del paisaje urbano desde la diversidad social, cultural y ambiental del Conjunto del Paseo de las Damas en Costa Rica: Caso de los Parques Nacional, España y Morazán¨ (Chaverri et al, 2020).
Con esta metodología se pretende obtener una calificación tanto por cada una de las categorías, como una general de la UP. Para ello, se define una escala puntuaciones, donde tres estrellas es la máxima puntuación por cada rubro y 117 es la nota general más alta.

CONECTIVIDAD SOCIO ECOLÓGICA Y ACCESOS

			★★★	★★	★
PERMEABLE	Permeabilidad del borde	Permeabilidad física que invite al usuario a entrar y salir fácilmente (P.E. ausencia de mallas, portones, muros u otros elementos que obstaculicen o impidan el acceso)	El 100% del perimetro es abierto y accesible	Entre 50% al 75% del perimetro está abierto	Entre 30% y el 50% del perimetro está abierto
ACCESIBLE	Vinculación multinodal	Permite el uso y la continuidad por la ciudad para medios de transporte alternos (P.E. patinetas, patines, bicicletas, correr, caminar, coches de bebés)	Permite 4 o más medios alternos	Permite 3 medios alternos	Permite 2 medios alternos
	Accesibilidad	Elementos que permitan y faciliten la accesibilidad universal (P.E. rampas y superficies adecuadas para sillas de ruedas, texturas para no videntes, elementos sonoros)	Cuenta con 4 o más elementos de accesibilidad universal	Cuenta con 2 o 3 elementos de accesibilidad universal	Cuenta con 1 elementos de accesibilidad universal
CONECTADO	Conectividad con el contexto	Presencia de una red de conectividad hacia otros espacios públicos cercanos como parques, plazas o vestíbulos de edificios (P.E. senderos, aceras, boulevares, puentes)	Asociado a 4 o más espacios públicos	Asociado a 2 o 3 espacios públicos	Asociado a 1 espacio público
	Conectividad interna	Presencia de una red de conectividad hacia otros ámbitos o zonas del parque (P.E. senderos, aceras, puentes)	Asociado a 4 o más ámbitos de la UP	Asociado a 2 o 3 ámbitos de la UP	Asociado a 1 ámbito de la UP
	Conectividad ecológica	Se conecta o permite la continuidad de la trama verde (P.E. relación con calles arboladas, espacios con vegetación, pasos de fauna, corredores verdes)	Se relaciona con 3 o más conectores verdes	Se relaciona con 2 conectores verdes	Se relaciona con 1 conector verde

SOCIABILIDAD, ENCUENTRO Y ACTIVIDADES

			★★★	★★	★
INTERACCIÓN	Vida en las calles asociadas de la UP	Mezcla de usuarios (turistas, trabajadores, estudiantes, vecinos, visitantes)	Más de 4 grupos de usuarios	De 3 a 4 grupos de usuarios	Al menos 2 grupos de usuarios
COMPARTIDO	Redes ciudadanas y configuración	La configuración espacial incentiva la interacción social, asociación en grupos y visibilidad	Permite la reunion de más de 3 grupos y contacto visual entre las personas	Permite la reunión de 3 grupos, y contacto visual entre las personas	Permite la reunión de 2 grupos, y contacto visual entre las personas
AMIGABLE	Temporalidad	Presenta actividad a lo largo del día: mañana, tarde y noche	4 o más actividades en el parque en las 3 temporalidades	De 3 a 4 actividades en 2 temporalidades	Al menos 2 actividades en 1 temporalidad
DIVERSIDAD Y COMUNIDAD	Grupos etáreos	Hay presencia de los diferentes grupos etarios: niños, adultos y adultos mayores	Presencia de 3 grupos etarios	Presencia de 2 grupos etarios en la mañana, tarde y noche o presencia de 3 grupos etarios	Presencia de 2 grupos etarios
	Diversidad étnica nacional	Hay presencia de grupos o individuos que representen la diversidad étnica del país: indígena, meztizo, mulato, afrocostarricense, asiático , etc.	Presencia de 3 grupos étnicos en la mañana, tarde y noche	Presencia de 2 grupos étnicos en la mañana, tarde y noche	Presencia de grupos étnicos en 2 temporalidades (mañana, tarde, y noche)
	Diversidad étnica internacional	Hay presencia de grupos o individuos de diferentes nacionalidades	Presencia 1 individuo o grupo de 3 diferentes nacionalidades	Presencia 1 individuo o grupo de 2 diferentes nacionalidades	Presencia 1 individuo o grupo de diferente nacionalidad
	Grupos	Diversidad de tipos de grupos: divididos en parejas, grupos de 3 a 5 personas, grupos de 5 a 8 personas, grupos de mas de 8 personas	Presencia de más de 3 tipos de grupos sociales	Presencia de 3 tipos de grupos sociales	Presencia de 2 tipos de grupos sociales
DINÁMICO	Permanencia	Existen ámbitos confortables relacionados a las actividades en la UP que fomentan la permanencia del usuario (P.E. observación o interacción con las actividades)	Presencia de al menos 4 ámbitos confortables que permitan la permanencia	Presencia de al menos 3 ámbitos confortables que permitan la permanencia	Presencia de al menos 2 ámbitos confortables que permitan la permanencia
	Flexibilidad	Permite la flexibilidad y transformación del espacio para adaptarse diversas actividades y en diferentes temporalidades. (P.E. conciertos, bicicletas, juegos)	Las condiciones del espacio permiten más de tres usos	Las condiciones del espacio permiten más de dos usos	Las condiciones del espacio permiten más de un solo uso
DIVERSO	Diversidad de actividades	Presenta diversidad en las actividades que se desarrollan en el espacio	5 o más actividades	2 a 4 actividades	2 actividades
	Diversidad del entorno	En los alrededores se dan usos y actividades diversas que atraen personas con variados intereses (P.E. bares, restaurantes,comercios, instituciones, viviendas, mercados)	5 o más usos diferentes	2 a 4 usos diferentes	Al menos 2 usos diferentes

CONFORT E IMAGEN

			★★★	★★	★
SEGURO	Seguridad	Percepción asociada al rango de visibilidad y cercanía a otras fuentes de actividad	Permeabilidad visual alta con asociación a otras fuentes de actividad	Permeabilidad visual media con asociación a al menos 2 fuentes de actividad	Permeabilidad visual baja con al menos asociación a 1 fuente de actividad
SENTABLE	Disposición y variedad de los asientos	La disposición de los asientos promueve las conversaciones. Presenta diversidad de tipos de mobiliaro para sentarse (P.E. bancas, sillas, muretes, gradas)	Propicia buena relación entre personas y actividades. 3 o más tipologías	Propicia relación entre las personas. 2 tipologías de asientos	Propicia relación con las actividades. 1 tipología de asientos
MOBILIARIO	Diversidad de mobiliario	Presenta diversos tipos de mobiliaro para complementar las actividades del espacio (P.E. basureros, bebederos, parqueos de bicicletas)	3 o más tipologías de mobiliario	2 tipologías de mobiliario	1 tipología de mobiliario
ATRACTIVO	Estado de los ámbitos	Acondicionamiento físico que permite llevar a cabo la actividad deseada	Más del 90% de las infraestructura presenta buen estado	Entre 75% al 90% de la infraestructura presenta buen estado	Entre 50% al 75% de la infraestructura presenta buen estado
	Mantenimiento zona gris (paisaje duro)	Existencia de un programa de mantenimiento periodico e integral de las zonas grises (P.E. limpieza general, mantenimiento infraestructura, pintura)	Mantenimiento integral de zonas grises	Limpieza general y mantenimiento de zonas verdes	Limpieza general de zonas grises
	Mantenimiento zona verde (paisaje suave)	Existencia de un programa de mantenimiento periodico e integral de las zonas verdes	Mantenimiento integral de zonas verdes	Limpieza y mantenimiento de zonas verdes	Limpieza general de zonas verdes
HISTÓRICO	Monumentos y edificaciones patrimoniales	Presencia de monumentos, edificios o hitos que evocan la memoria colectiva (P.E. estatuas, bustos, calzadas, árboles)	Presencia de al menos 4hitos históricos en la UP	Presencia de al menos 2 hitos históricos en en la UP	Presencia de al menos 1 hitos históricos en en la UP
CONFORTABLE	Regulación térmica y barrera contra viento	Presencia de elementos naturales o artificiales que permiten la regulación térmica y regular las corrientes de viento (P.E. árboles de copa amplia y pérgolas)	Sistemas combinados	Elementos naturales	Elementos artificiales
ESPIRITUAL	Calidad Escénica	Presencia o aprovechamiento de sitios con valor escénico (P.E. miradores, puntos focales, remates visuales, aperturas)	3 o más tipologías de asientos	2 tipologías de asientos	1 tipología de asientos
LEGIBLE	Iluminación	Presencia de diferentes sistemas de iluminación (P.E. iluminación general, circulaciones, puntos focales)	Cuenta con iluminación general y combina sistemas de iluminación	Cuenta con iluminación general de un solo sistema	Cuenta con iluminación parcial
	Diversidad de sendas	Presenta diversidad de sendas que permiten diferentes modos de transitar (P.E. aceras, senderos, trillos)	4 o más tipos de sendas	3 tipos de sendas	Al menos 2 tipos de sendas

AMBIENTAL

			★★★	★★	★
SUSTENTABLE	Purificación del aire	Mayor presencia de especies que pueden atrapar el CO2 y polvo. Ocupación de copas versus infraestructura gris	Mas del 60% de la ocupación de copas	45% - 60% de la ocupación de copas	30% - 45% de la ocupación de copas
	Consumo de agua y energía	Presencia de sistemas alternativos de captación y riego para las zonas verdes u otros usos y para la producción y autoconsumo de energía eléctrica	3 o más sistemas	2 sistemas	1 sistema
	Aguas superficiales	Presencia de sistemas que permiten un manejo adecuado de las aguas superficiales. Además se reduce la erosión por escorrentías superficiales.	3 o más sistemas	2 sistemas	1 sistema
	Manejo de suelos	Superficie natural permeable de suelos sin ningún elemento artificial, que permita la infiltración y el intercambio de gases.	Más del 50% del parque se compone por área vegetal de coberturas o tierra	Del 30 al 50 por ciento del parque se compone por área vegetal de coberturas o tierra	Al menos 30% del parque se compone por área vegetal de coberturas o tierra
DESECHOS	Manejo de residuos sólidos	Presencia de contenedores diferenciados para reciclaje.	Presencia de contenedores de reciclaje con 3 categorías diferenciados o más	Presencia de contenedores de reciclaje con dos categorías diferenciados	Presencia de contenedores para depositar los desechos
SONIDOS	Paisajes sonoros	Diversidad de paisajes sonoros agradables producidos por elementos naturales o antrópicos. (P.E. Grillos, aves, cuerpos de agua, niños jugando)	Presenta más de 3 focos de sonidos agradables y diversos	Presenta al menos 2 focos de sonidos agradable	Presenta al menos 1 foco de sonidos agradable
OLORES	Paisajes olfativos	Diversidad de paisajes olfativos producidos por elementos naturales o antrópicos (P.E. flores aromáticas, lluvia)	Presenta más de 3 focos de olores agradables y diversos	Presenta al menos 2 focos de olor agradable	Presenta al menos 1 foco de olor agradable
HÁBITOS	Diversidad de hábitos	Presencia de los diferentes hábitos de plantas: árboles, palmas, arbustos, coberturas (hierbas), bejucos y epífitas	5 o más hábitos	4 hábitos	Al menos 3 hábitos
DIVERSIDAD VEGETAL	Diversidad de especies nativas	Número de especies nativas	Más del 75% del parque se compone por área vegetal de coberturas	40 al 75% árboles nativos	Más del 40% árboles nativos
COBERTURA	Coberturas vegetales	Porcentaje del área del parque destinada a cobertura vegetal (zonas verdes)	Más del 75% del parque se compone por área vegetal de coberturas	Más del 50% del parque se compone por área vegetal de coberturas	Menos del 50% del parque se compone por área vegetal de coberturas
PERMEABILIDAD	Permeabilidad de la huella	Presencia de superficies permeables que permitan la infiltración de aguas superficiales (P.E. zonas verdes, áreas con piedrilla, adoquín, concreto permeable, pastos sintéticos)	Mas del 80% de la superficie es permeable	40% - 80% de la superficie es permeable	40% de la superficie es permeable

UNIDAD DE PAISAJE - 1 - RUTA 32



Mapa 13 | Fuente: Elaboración propia
Ruta 32

SIMBOLOGÍA

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Servicios
- Bar
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de niños
- Comercio
- Banco

FICHA TÉCNICA DE UNIDAD DE PAISAJE - RUTA 32 -

RASGOS BÁSICOS

EXTENSIÓN

15.092,04 m²

GENERALIDADES

La ruta 32 es un eje vehicular y principal ruta de llegada a la ciudad. Simboliza la entrada y bienvenida tanto de los turistas cruceristas que ingresan por el puerto como de los turistas y locales que ingresan por la carretera. La mayoría de usos que acompañan este eje son servicios (rent-a-car, ferreterías, bancos, etc.) y otra gran parte está conformada por las instalaciones de JAPDEVA y el puerto. Entre los principales atractivos de la UP están la conexión directa a espacios y edificios patrimoniales de gran importancia como el Estadio Big Boy, el antiguo edificio de la UFCO y el Parque Vargas, además del remate visual con el paisaje costero y el inicio del paseo del Tajamar.

ESCALA

Edificios de máximo 2 niveles

TRAMA URBANA

Ortogonal

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

HOMOGENEIDAD: Calle vehícular, mayormente comercial con poca presencia de peatones. El eje está acompañado de bordes poco permeables como muros y mallas.

TEXTURAS Y COLORES: concreto, zacate

VEGETACIÓN: existen líneas de vegetación que dividen la carretera. Se cuenta con arbustos y palmeras.

EMOTIVA

IDENTIDAD: Lugar de paso y tránsito rápido.

CONFLICTOS SOCIALES: Presencia de personas en estado de calle, inseguridad y drogadicción.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA: El espacio no se presta para el desarrollo de actividades ni la apropiación ciudadana.

DINÁMICA POBLACIONAL

USUARIOS

LOCALES: Transitan caminando y en vehículo para llegar al centro.

TURISTAS LOCALES: Transitan el eje desde sus vehículos en busca de supermercados y restaurantes principalmente.

TURISTAS EXTRANJEROS: Presencia de turistas cruceristas en el puerto y locales comerciales cercanos destinados a su recibimiento, como una cafetería y una pequeña venta de souvenirs.

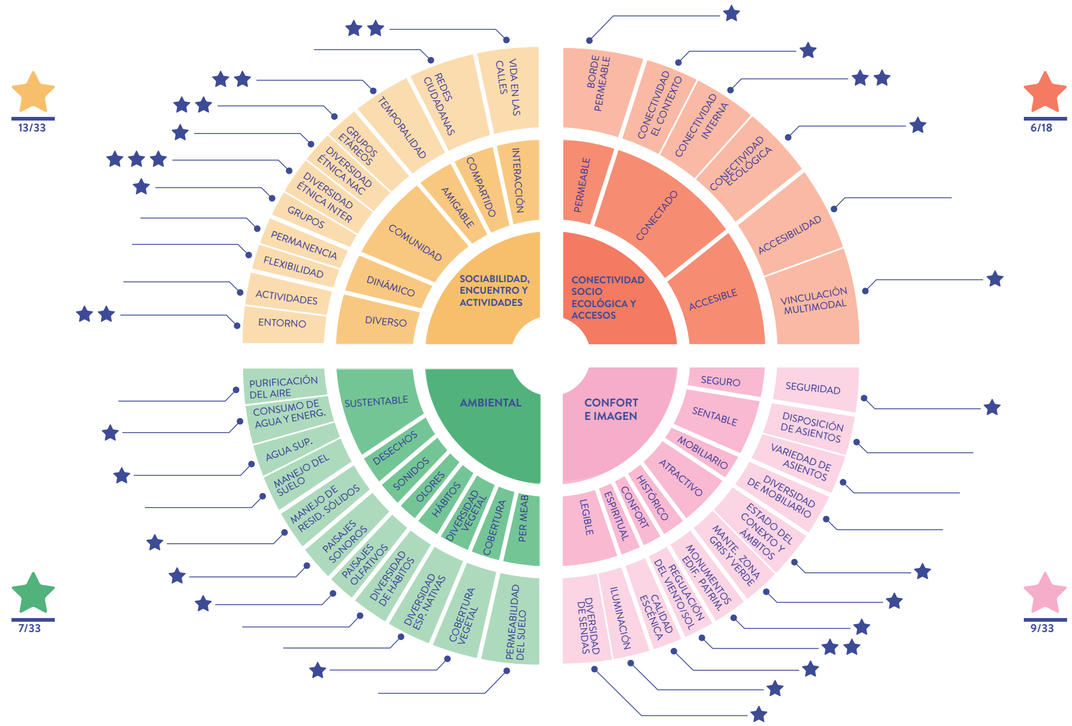
IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Perfil poco permeable, con bordes que se cierran al espacio y servicios que no se proyectan ni se abren al exterior.

MULTIFUNCIONALIDAD: Estación de buses, supermercados, bancos, renta de vehículos e instalaciones administrativas de JAPDEVA.

EVALUACIÓN - RUTA 32



35 | 117

ESTADO ACTUAL DE LA RUTA 32

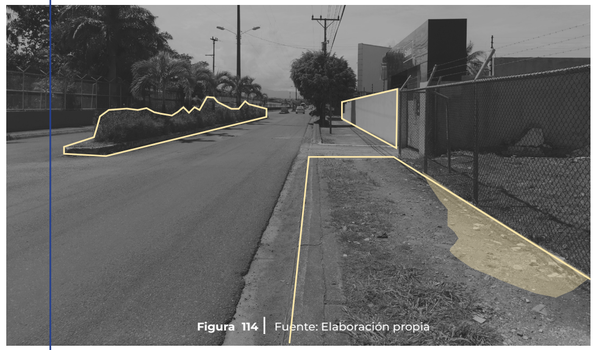


Figura 114 | Fuente: Elaboración propia

Presencia de bordes duros (muros y mallas) y basura a lo largo de la ruta 32. Las aceras se encuentran en mal estado. Existe una intención de incorporar vegetación para mejorar el atractivo de la carretera.



Figura 115 | Fuente: Elaboración propia

La ruta es exclusiva para el tránsito de carros y vehículos pesados, por lo que no se cuenta con la infraestructura adecuada para el tránsito de personas, por ejemplo los cruces demarcados o aceras en buen estado.



Figura 116 | Fuente: Elaboración propia

No existe una señalización adecuada y no es clara la circulación de vehículos. Es notable que solo se contempla el uso de vehículo motorizado excluyendo otros medios de movilización como la bicicleta.



Figura 117 | Fuente: Elaboración propia

Existen espacios descuidados, abandonados o en desuso inmediatos a la vía que poseen gran potencial para generar espacios públicos o proyectos que activen la dinámica de la zona y mejorar la imagen de la ciudad.

ANÁLISIS FÍSICO

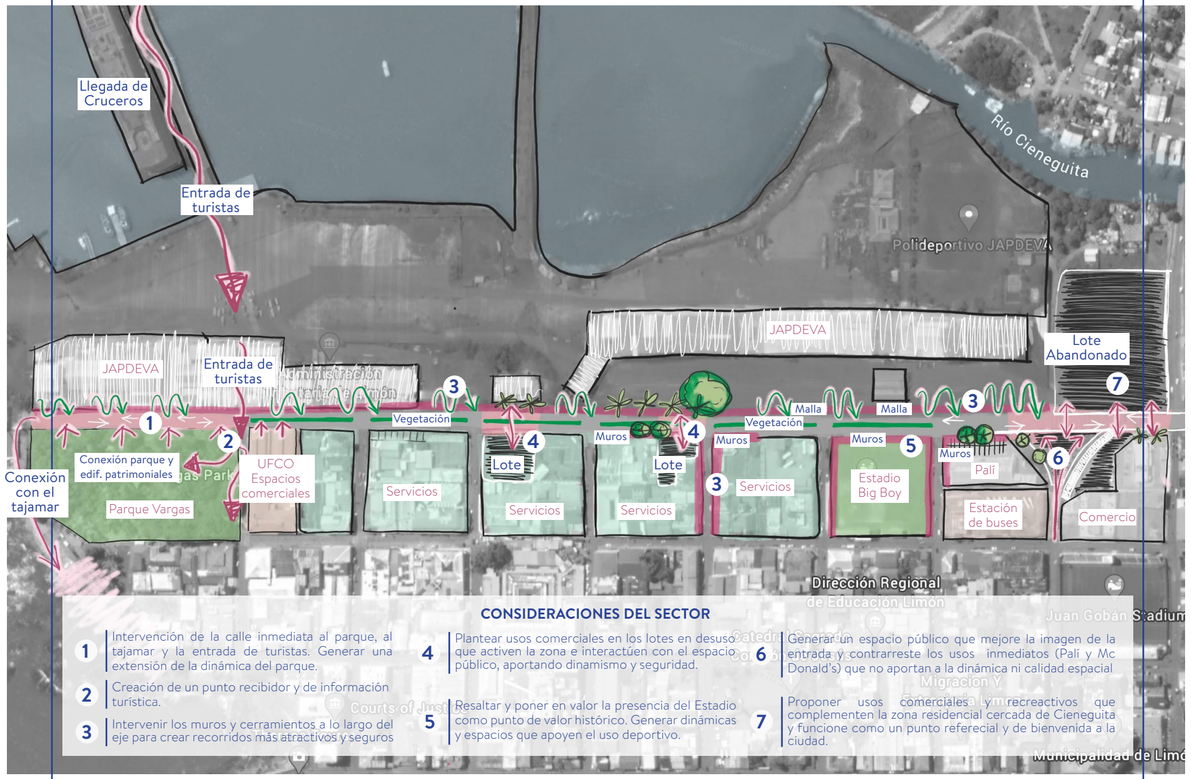


Figura 118 | Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS

- Cercanía con edifcios patrimoniales (United Fruit Company, Parque Vargas y Estadio Big Boy) aporta calidad escénica y valor histórico.
- Remate visual con el mar le aporta valor paisajístico al eje.
- Es el principal eje de entrada a la ciudad por lo que es la primera imagen que reciben los turistas que ingresan por la terminal de cruceros y los visitantes y habitantes que ingresan al centro en vehículos motorizados.
- Al ser un eje de entrada y conexión a la ciudad se da una mezcla de usuarios desde vecinos y trabajadores hasta turistas.

DEBILIDADES

- Inseguridad debido a la presencia de bordes duros y poca diversidad de actividades. Además presenta muy poca iluminación durante la noche.
- No hay permanencia debido la inexistencia de espacios para sentarse, mobiliario urbano y elementos de protección.
- Paisaje duro y bordes poco permeables a lo largo del eje lo hace poco atractivo. La configuración espacial no incentiva la interacción social ni el desarrollo de diversas actividades en el espacio.
- La ausencia de vegetación y elementos artificiales que generen sombra y protejan de la lluvia hacen un lugar poco confortable para caminar.
- No hay diversidad de sendas, ni señalización o iluminación que orienten al usuario al caminar.
- Inexistencia de sistemas que permitan un adecuado manejo de las aguas superficiales y la reducción de la erosión provocan inundaciones en la calle.
- Desequilibrio entre las zonas grises y la cobertura vegetal genera poca diversidad en el paisaje sonoro y olfativo del eje.
- Al ser un espacio destinado para el vehículo, no existen conexiones multimodales que permitan utilizar medios de transporte alternos.
- Espacio poco inclusivo debido a la ausencia de elementos que faciliten la accesibilidad universal.

OPORTUNIDADES

- Conexión directa con focos de atracción importantes en la ciudad como son, el Parque Vargas, el boulevar y Terminal de Cruceros.
- Es una ruta conexión entre barrios residenciales colindantes y el centro de la ciudad.
- Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento y embellecimiento del CHL.
- El canon por parte de la TCM destinado para el mejoramiento y el desarrollo de la región.

AMENAZAS

- El aumento del nivel del mar y las intensas lluvias que son frecuentes en la zona puede provocar inundaciones y daños a la infraestructura.
- Los lotes en desuso y sin mantenimiento provoca la acumulación de basura y apropiación por parte de las personas en estado de calle, lo que genera una imagen insegura y poco atractiva al eje.
- Desconexión de la actividad turística con el resto de la economía y afectada por la imagen insegura y violenta de la zona

UNIDAD DE PAISAJE - 2 - PARQUE VARGAS



Mapa 14 | Fuente: Elaboración propia
Parque Vargas

SIMBOLOGÍA

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Servicios
- Bar
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de ninos
- Comercio
- Banco

FICHA TÉCNICA DE UNIDAD DE PAISAJE - PARQUE VARGAS -

RASGOS BÁSICOS

EXTENSIÓN

18 680,87 m²

GENERALIDADES

El parque es el punto más icónico de la Ciudad de Limón. Es un centro de reunión y actividades culturales. Desde sus inicios fue considerado como uno de los parques más bellos de la región debido a su diseño y exuberante vegetación.

El Parque Vargas se vincula con el parque de niños, el cual es muy utilizado durante el día. Posee espacios de juegos para niños y también espacios de espera para los padres y madres quienes son las que más frecuentan este espacio.

Ambos parques se caracterizan por estar frente al mar y por marcar el inicio del paseo del tajamar.

ESCALA

Edificios de máximo 2 niveles

TRAMA URBANA

Ortogonal

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

HOMOGENEIDAD: Esta unidad se caracteriza por su tipología de parque, con mobiliario, zona verde, área de juegos y un kiosco. Además, por su cantidad de vegetación se crea un microclima dentro del mismo.

TEXTURAS Y COLORES: Adoquín, concreto, zacate, tierra, mobiliario de colores (azul, rojo, naranja, rosado y verde)

VEGETACIÓN: Hay gran variedad de vegetación (alta y media) mayormente exótica. Es la única masa de árboles en la ciudad.

EMOTIVA

IDENTIDAD: su identidad responde a un espacio de recreación, cultura y ocio.

CONFLICTOS SOCIALES: Durante la noche el espacio se percibe inseguro, ya que debido a la falta de iluminación y actividad se presta para la drogadicción y delincuencia.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA: en días célebres se utiliza para el desarrollo de ferias y actividades culturales importante como los carnavales.

DINÁMICA POBLACIONAL

USUARIOS

LOCALES: lugar altamente visitado por locales de todas las edades.

TURISTAS LOCALES: poco visitado

TURISTAS EXTRANJEROS: medianamente visitado durante temporada alta de cruceros. Es la primera imagen que tienen de la ciudad al salir del puerto. Al ser un hito de la ciudad, forma parte de las rutas turísticas.

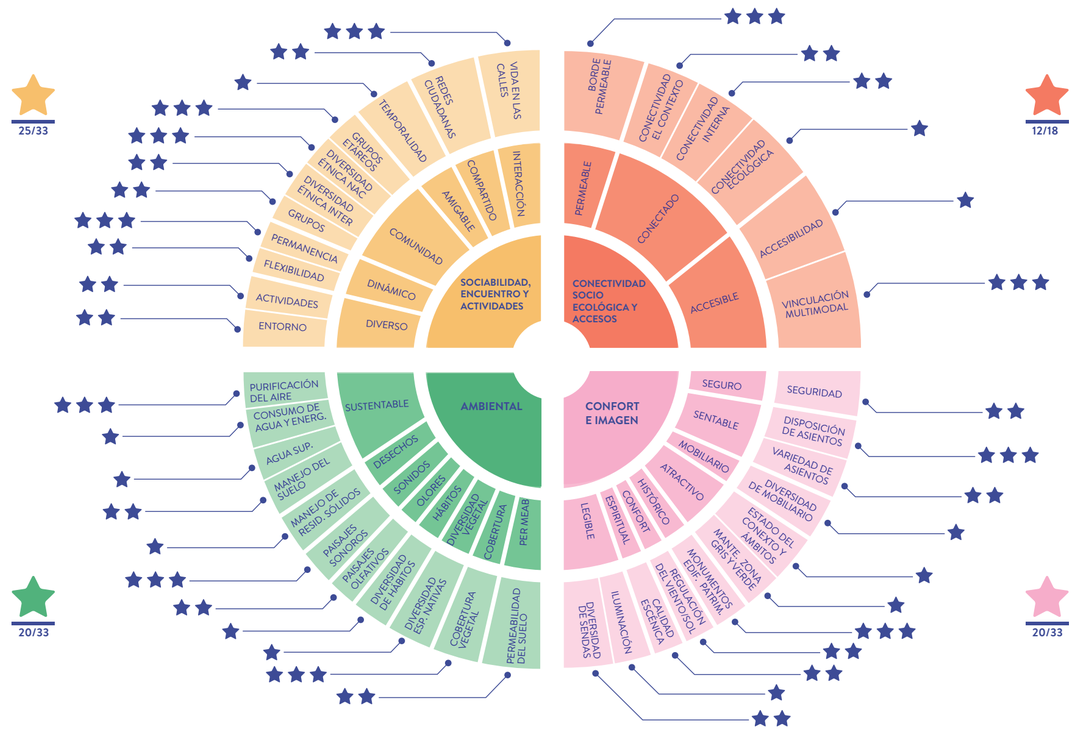
IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

El parque está rodeado por edificaciones de baja escala, 3 de los edificios a su alrededor son patrimonio

MULTIFUNCIONALIDAD: comercios y cafeterías, terminal de cruceros, tajamar y punto cultural.

EVALUACIÓN - PARQUE VARGAS



77 | 117

ESTADO ACTUAL DEL PARQUE



Figura 119 | Fuente: Elaboración propia

Entrada al Parque Vargas desde la Ruta 32 y Terminal de Cruceros. Circulaciones peatonales poco fluidas y en mal estado.



Figura 120 | Fuente: Elaboración propia

Mobiliario en mal estado . La imagen muestra un espacio destinado para el juego de ajedrez, sin embargo las mesas están destrozadas y los asientos son poco confortables.

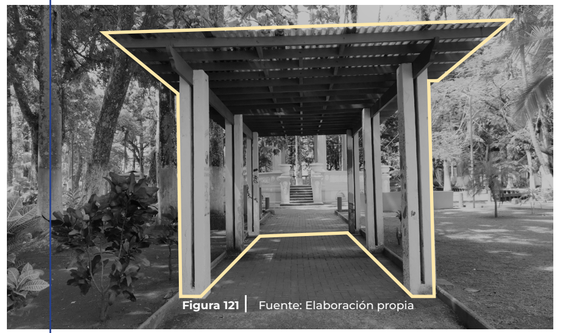


Figura 121 | Fuente: Elaboración propia

El parque cuenta con pérgolas y pasajes que aportan dinamismo al espacio e invitan a la apropiación e interacción. Dentro del parque, los recorridos rematan con elementos como monumentos o el Kiosco.



Figura 122 | Fuente: Elaboración propia

La vegetación alta dentro del parque es muy abundante, sin embargo la vegetación de escala media y baja es escasa, impiediendo una mayor apropiación de las áreas y el adecuado drenaje del agua acumulada por la lluvias frecuentes.

ANÁLISIS FÍSICO

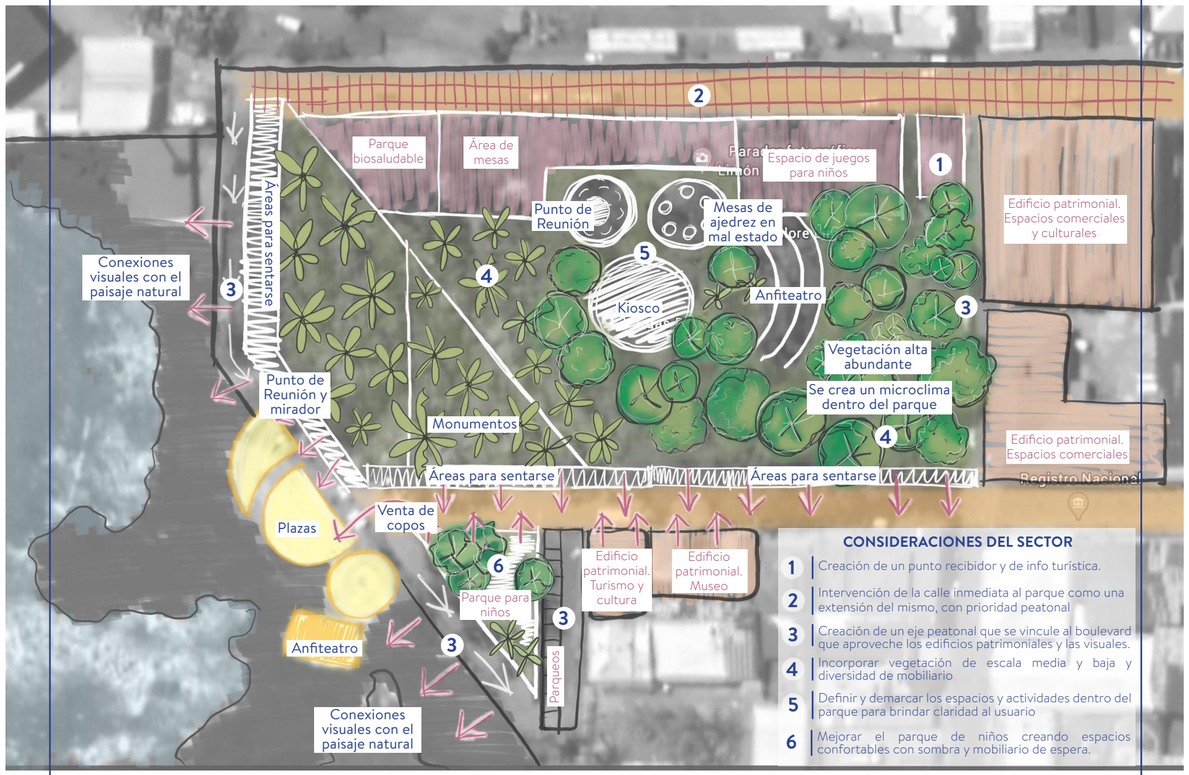


Figura 123 | Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS

- Cercanía con edifcios patrimoniales aporta calidad escénica y valor histórico.
- Remate visual con el mar le aporta valor paisajístico al eje.
- Exuberante vegetación (más del 75% corresponde a área coberura vegetal) crea confort térmico dentro del parque y una importante masa verde dentro de la ciudad.
- Diversidad de espacios para estar (área de juegos, bancas hacia el boulevar y hacia el tajamar) producen permanencia en el lugar.
- Es un espacio inclusivo donde frecuentan personas de todas edades y grupos étnicos.
- Presencia de monumentos inclusivos que muestra las luchas de los diferentes grupos étnicos de la región.
- El espacio y sus bordes presentan una facilidad de accesibilidad que propicia la llegada e ingreso al parque.
- Parque muy amplio lo que permite que se puedan desarrollar diferentes usos y/o actividades.
- Hay presencia de hitos que sobresalen en el espacio como elementos referenciales para el usuario, además de tratamiento de texturas de piso que ayudan a la legibilidad del espacio.

DEBILIDADES

- Inseguridad durante la noche debido a la escasa iluminación del parque y a la ausencia de actividades nocturnas.
- Mal estado del mobiliario. Falta de diversidad y mobiliario confortable que responda a las actividades que se dan dentro del parque.
- Ausencia de vegetación a escala media y baja
- Inexistencia de sistemas que permitan un adecuado manejo de las aguas superficiales y la reducción de la erosión provocan inundaciones en el parque.
- Escaso mantenimiento de las zonas grises y verdes generan una imagen descuidada y degradada del parque.
- Es un espacio subutilizado durante la noche debido a la ausencia de actividades y comercio alrededor del parque.
- Aunque el parque es muy permeable y accesible, no icorpora elementos de accesibilidad universal que generan un lugar poco inclusivo.

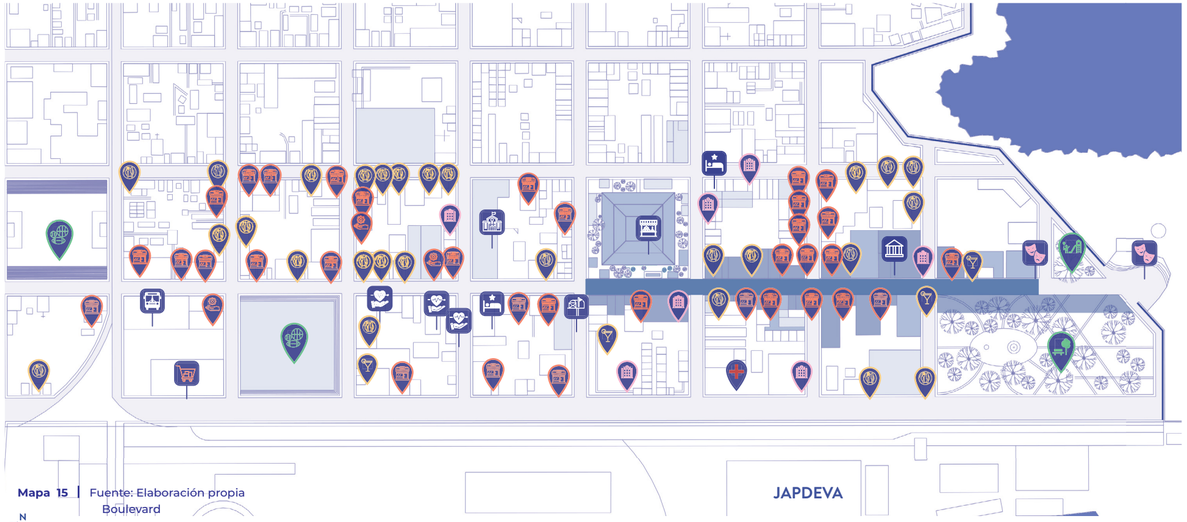
OPORTUNIDADES

- Cercanía con otros espacios públicos como tajamar y boulevar crean una red de espacios públicos dentro de la ciudad.
- Primer contacto con la ciudad que tienen los turistas al llegar al puerto Hernán Garrón.
- Cercanía y visuales a la Isla Quribrí aporta una riqueza paisajística y sensorial al parque.
- Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento y embellecimiento del CHL.

AMENAZAS

- El aumento del nivel del mar y las intensas lluvias que son frecuentes en la zona pueden provocar inundaciones y danos a la infraestructura.
- El pronto deterioro de las edificaciones e hitos patrimoniales debido a la falta de mantenimiento e inclemencia del clima.
- Imagen urbana poco a tractiva y descuidada, y el espacio público degradado se traduce en inseguridad, rechazo y poca apropiación por parte de sus habitantes.

UNIDAD DE PAISAJE - 3 - BOULEVARD



Mapa 15 | Fuente: Elaboración propia
Boulevard

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Servicios
- Bar
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de ninos
- Comercio
- Banco

FICHA TÉCNICA DE UNIDAD DE PAISAJE - BOULEVARD -

RASGOS BÁSICOS

EXTENSIÓN

3.615,83 m²

GENERALIDADES

El boulevard es un eje de carácter peatonal y en él convergen gran cantidad de comercios, servicios y restaurantes. La mayoría de los edificios patrimoniales del Centro Histórico se encuentran ubicados en este eje, además, al igual que la ruta 32 remata con el tajamar y sus vistas al océano.

El Boulevard inicia en el mercado y termina en el tajamar, vinculando 2 puntos de actividad importantes: el Mercado Municipal y el Parque Vargas.

ESCALA

Edificios de máximo 3 niveles

TRAMA URBANA

Ortogonal

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

HOMOGENEIDAD: Calle peatonal, comercial. A lo largo del paseo se ubican pequeños kioskos comerciales y puntos de venta informales

TEXTURAS Y COLORES: concreto y piedra, madera

VEGETACIÓN: La vegetación es casi inexistente en el boulevar, sin embargo en el sector del Parque Vargas, debido a la exhuberante vegetación del mismo, el boulevar adquiere un carácter diferente y mucho más fresco.

EMOTIVA

IDENTIDAD: Punto comercial y Lugar de paso. Puede ser considerado una extensión del mercado debido al surgimiento de “chinamos” informales a lo largo del eje.

CONFLICTOS SOCIALES: Presencia de personas en estado de calle, inseguridad durante horas de la noche debido a la falta de actividad e iluminación , drogadicción.

DINÁMICA POBLACIONAL

USUARIOS

LOCALES: Frecuentan mucho este eje para realizar sus compras y se utiliza para realizar ferias y actividades culturales.

TURISTAS LOCALES: No hay presencia de turistas locales.

TURISTAS EXTRANJEROS: Al igual que el Parque Vargas, es una ruta icónica de la ciudad y es incluida en los tours turísticos.

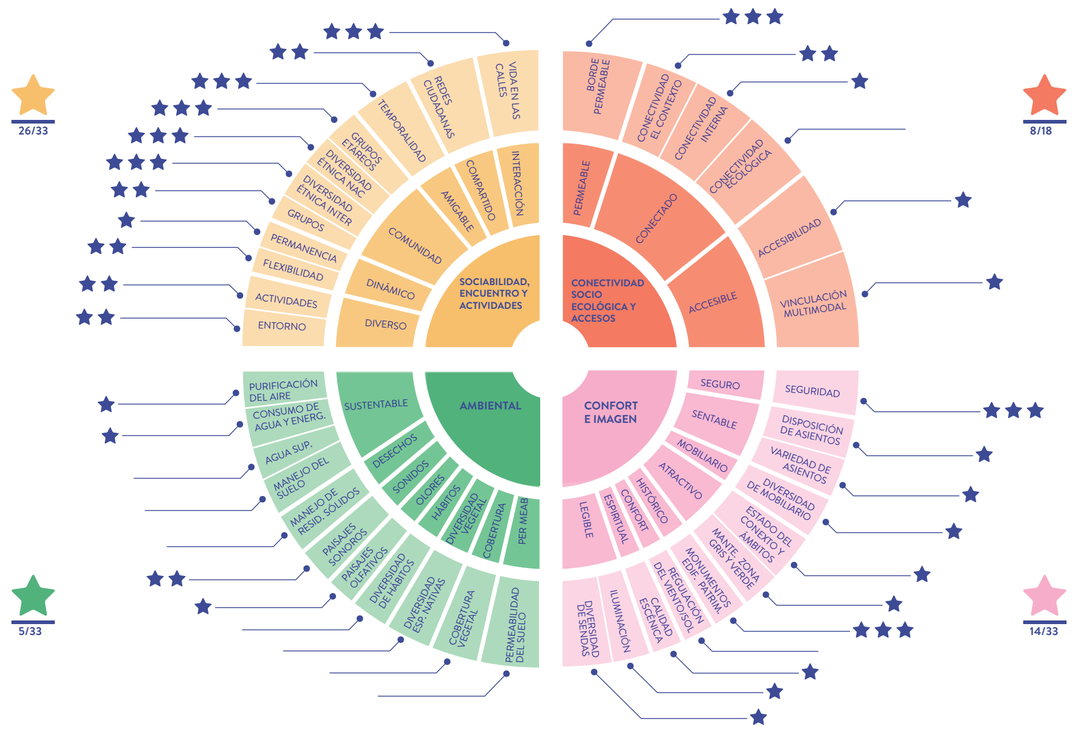
IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Tipología comercial y tipologías más características de la arquitectura caribeña.

MULTIFUNCIONALIDAD: Tiendas, servicios, restaurantes y puntos de comida rápida

EVALUACIÓN - BOULEVARD



53 | 117

ESTADO ACTUAL DEL BOULEVARD



Figura 124 | Fuente: Elaboración propia

Los edificios característicos de la arquitectura caribeña, poseen aleros o entrepisos que generan pasajes en el espacio público que aportan protección y dinamismo a los recorridos, además de que se experimentan cambios de textura a nivel de piso.



Figura 125 | Fuente: Elaboración propia

Es muy evidente a lo largo del eje del boulevard la ausencia de vegetación y de mobiliario, convirtiéndolo en un lugar de paso y no invita a la permanencia y convivencia de las personas en el lugar.



Figura 126 | Fuente: Elaboración propia

En el sector más cercano al mercado, aparecen chinamitos informales en el boulevard y se crean extensiones del mercado, aunque estos elementos podrían aportar dinamismo al recorrido, en realidad proyectan una imagen de descuido y desorden, volviendo el espacio poco placentero y agradable.

ANÁLISIS FÍSICO

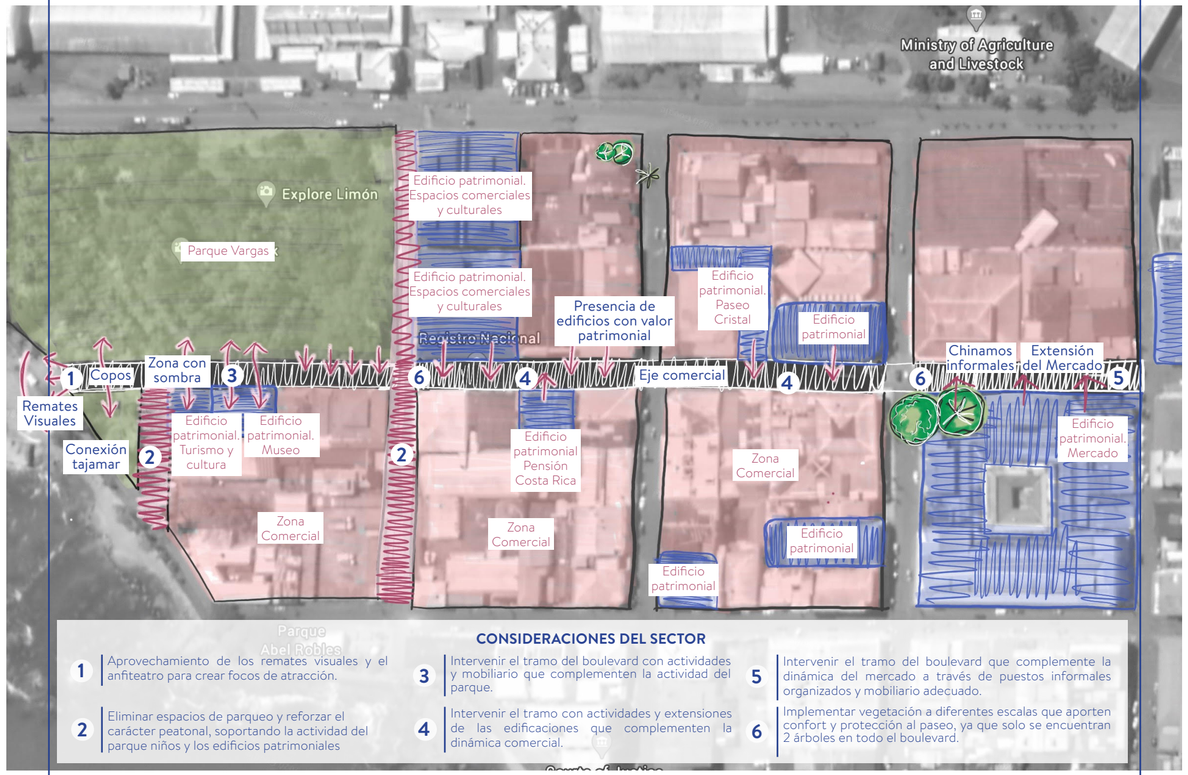


Figura 127 | Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS

- Se localizan varios edificios patrimoniales que aportan valor histórico al boulevard.
- Remate visual con el mar le aporta valor paisajístico al eje.
- Es una de las zonas más activas de la ciudad, donde convergen puntos comerciales y gastronómicos.
- Al ser un eje donde convergen muchas actividades comerciales se da una mezcla de usuarios desde vecinos y trabajadores hasta turistas, de diversas edades y nacionalidades.
- Al ser un eje comercial, la mayoría de sus bordes son permeables, permitiendo una conexión interior/exterior.
- Las condiciones del espacio son flexibles para adaptarse a diversas actividades.

DEBILIDADES

- Poca permanencia en el espacio público debido a la inexistencia de zonas para sentarse y de mobiliario urbano, que promuevan conversaciones y confort en el espacio.
- La ausencia de vegetación y elementos artificiales que generen sombra y protejan de la lluvia hacen un lugar poco confortable para caminar y permanecer en el espacio.
- No hay diversidad de sendas, ni señalización o iluminación que orienten al usuario al caminar.
- Desequilibrio entre las zonas grises y la cobertura vegetal, imposibilitando la generación de paisajes sonoros y olfativos y de confort térmico.
- Inexistencia de sistemas que permitan un adecuado manejo de las aguas superficiales y la reducción de la erosión provocan inundaciones en la calle.
- Espacio poco inclusivo debido a la ausencia de elementos que faciliten la accesibilidad universal.
- El eje es meramente peatonal y no se ubican conexiones multinodales que permitan utilizar medios de transporte alternos.
- La configuración espacial del eje no incentiva la interacción social y es poco atractiva. Inexistencia de espacios culturales y recreativos.

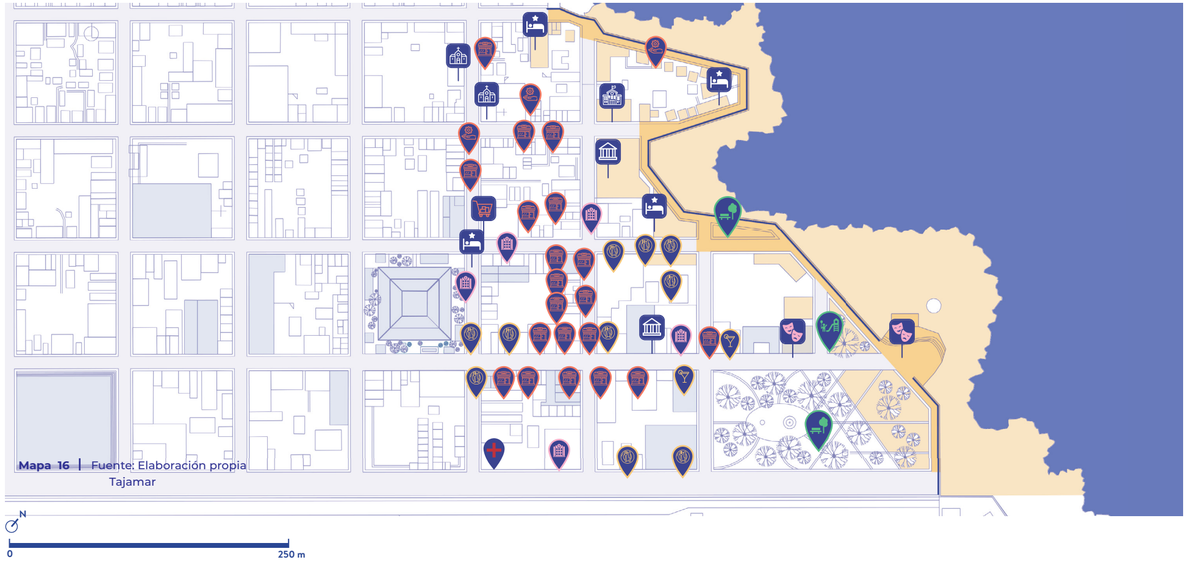
OPORTUNIDADES

- Cercanía con edifcios patrimoniales aporta calidad escénica y valor histórico.
- Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento y embellecimiento del CHL.
- Cercanía y visuales a la Isla Quribrí aporta una riqueza paisajística y sensorial.
- El CHL es un centro urbano caminable ubicandose dentro de un radio de aproximadamente 1 km a la redonda.
- Los elementos tangibles e intagibles que definen al CHL como un núcleo cultural e histórico.

AMENAZAS

- El aumento del nivel del mar y las intensas lluvias que son frecuentes en la zona puede provocar inundaciones y daños a la infraestructura.
- Imagen urbana poco atractiva y descuidada, y el espacio público degradado se traduce en inseguridad, rechazo y poca apropiación por parte de sus habitantes.
- Desconexión de la actividad turística con el resto de la economía y afectada por la imagen insegura y violenta de la zona.
- Deterioro de las edificaciones e hitos patrimoniales debido a la falta de mantenimiento.

UNIDAD DE PAISAJE - 4 - TAJAMAR



Mapa 16 | Fuente: Elaboración propia
Tajamar

SIMBOLOGÍA

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Servicios
- Bar
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de ninos
- Comercio
- Banco

FICHA TÉCNICA DE UNIDAD DE PAISAJE - TAJAMAR -

RASGOS BÁSICOS

EXTENSIÓN

9.234,45 m²

GENERALIDADES

Se construyó entre 1851 y 1900 con el fin de generar una barrera contra el mar para resguardar la ciudad de posibles inundaciones y que al mismo tiempo funcionara como paseo costero para sus habitantes. El muro del tajamar comprende desde Playa los Baños hasta el Parque Vargas.

Simboliza el borde de la ciudad y el contacto con el mar. Aunque posee gran riqueza paisajística, actualmente se encuentra en un estado de descuido, debido a la ausencia de espacios que inviten a la permanencia y disfrute del lugar.

ESCALA

Edificios de máximo 4 niveles

TRAMA URBANA

Irregular

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

HOMOGENEIDAD: Esta unidad se caracteriza por ser un eje conector entre la zona residencial del norte y la zona comercial. El muro es un elemento único de esta unidad.

TEXTURAS Y COLORES: Adoquín, concreto, zacate y agua.

VEGETACIÓN: Es muy poca, y la existente no genera sombra. Presencia de palmeras, arbustos y almendros.

EMOTIVA

IDENTIDAD: su identidad responde a un espacio de recreación y transición entre la zona residencial y la zona comercial.

CONFLICTOS SOCIALES: de noche hay poca iluminació, por lo que se vuelve inseguro, drogadicción y delincuencia.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA: se han realizado intervenciones para la mejora del anfiteatro, permitiendo llevar a cabo nuevas actividades.

DINÁMICA POBLACIONAL

USUARIOS

LOCALES: Se distingue la permanencia de 2 grupos: jóvenes (estudiantes) y adultos, poca presencia de adultos mayores. Es general es un lugar de paso.

TURISTAS LOCALES: poco visitado.

TURISTAS EXTRANJEROS: poco visitado.

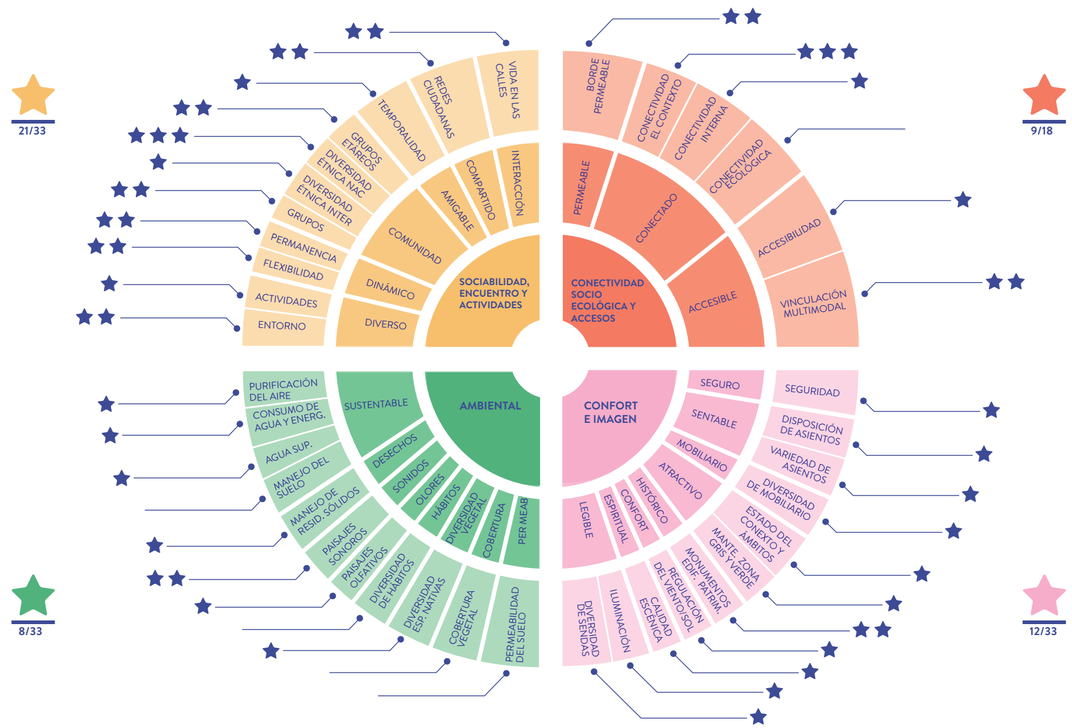
IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Edificicaciones de al menos 4 niveles. En la zona residencial las viviendas son de al menos 2 niveles con rejas y con balcones, además se distingue una tipología unifamiliar.

MULTIFUNCIONALIDAD: Se identifican dos zonas, la residencial y la institucional/comercial.

EVALUACIÓN - TAJAMAR



50 | 117

ESTADO ACTUAL DEL TAJAMAR



Figura 128 | Fuente: Elaboración propia

La mayoría de las aceras se encuentran en mal estado, volviendo el espacio y sus recorridos poco inclusivos. Además, la presencia de basura y malos olores dan una imagen de suciedad y descuido el espacio. Es evidente la ausencia de mobiliario urbano.



Figura 129 | Fuente: Elaboración propia

El recorrido del tajamar cuenta con zonas de gran potencial para generar extensiones del paseo y accesos hacia el mar, que funcionen como transición desde lo construido hacia el agua y los corales presentes en el paisaje.

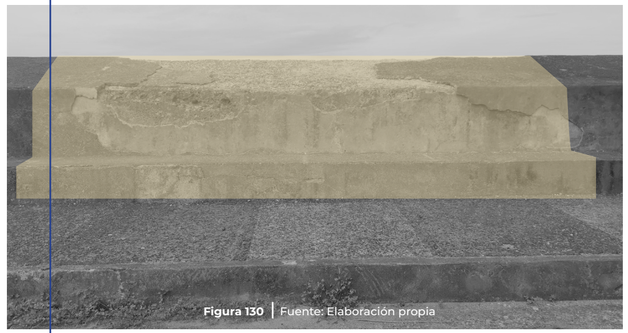


Figura 130 | Fuente: Elaboración propia

Varios sectores del muro del tajamar se encuentran en mal estado debido a los efectos de la erosión, convirtiendo la estructura en una poco segura para transitar y pemanecer. Es evidente el descuido de la estructura.



Figura 131 | Fuente: Elaboración propia

El recorrido del tajamar cuenta con zonas de gran potencial para generar extensiones del paseo y accesos hacia el mar, las cuales actualmente se encuentran llenas de escombros.

ANÁLISIS FÍSICO

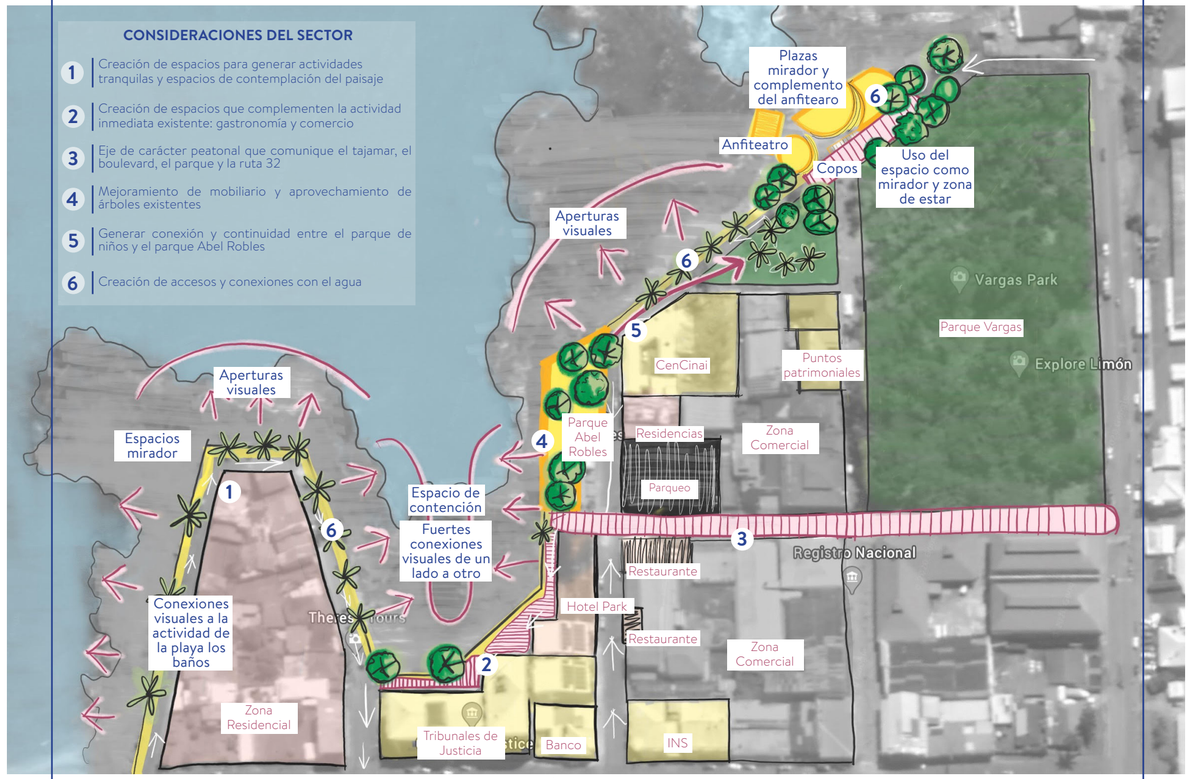


Figura 132 | Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS

- Riqueza paisajística y sensorial que posee el paseo debido a que se ubica al borde de la ciudad y la cercanía con el mar y la masa de áboles del Parque Vargas.
- El paseo costero posee una identidad de conector, ya que se relaciona con diferentes zonas de la ciudad, bordeando el CHL.
- Presencia del anfiteatro con conexión directa al mar le aporta valor escénico al paseo y permite realizar diferentes actividades recreativas y culturales.

DEBILIDADES

- Inseguridad debido a la presencia de bordes duros y poca diversidad de actividades. Presenta muy poca o ninguna iluminación durante la noche.
- Poca diversidad de asientos y mobiliario urbano no genera ni invita a la permanencia en el lugar.
- Paisaje duro y bordes poco permeables a lo largo del eje lo hace poco atractivo y solitario.
- La ausencia de vegetación y elementos artificiales que generen sombra y protejan de la lluvia hacen un lugar poco confortable para caminar y permanecer.
- Inexistencia de sistemas que permitan un adecuado manejo de las aguas superficiales provocan erosión en la estructura del muro.
- No hay diversidad de sendas, ni senalización o iluminación que orienten al usuario al caminar.
- Desequilibrio entre las zonas grises y la cobertura vegetal genera poca diversidad en el paisaje sonoro y olfativo del eje.
- Espacio poco inclusivo debido a la ausencia de elementos que faciliten la accesibilidad universal, así como el estado de acera.
- Al ser un espacio destinado mayormente para el vehículo, son escasas las conexiones multimodales.
- La configuración espacial del eje no incentiva la interacción social ni el desarrollo de diversas actividades en el espacio.

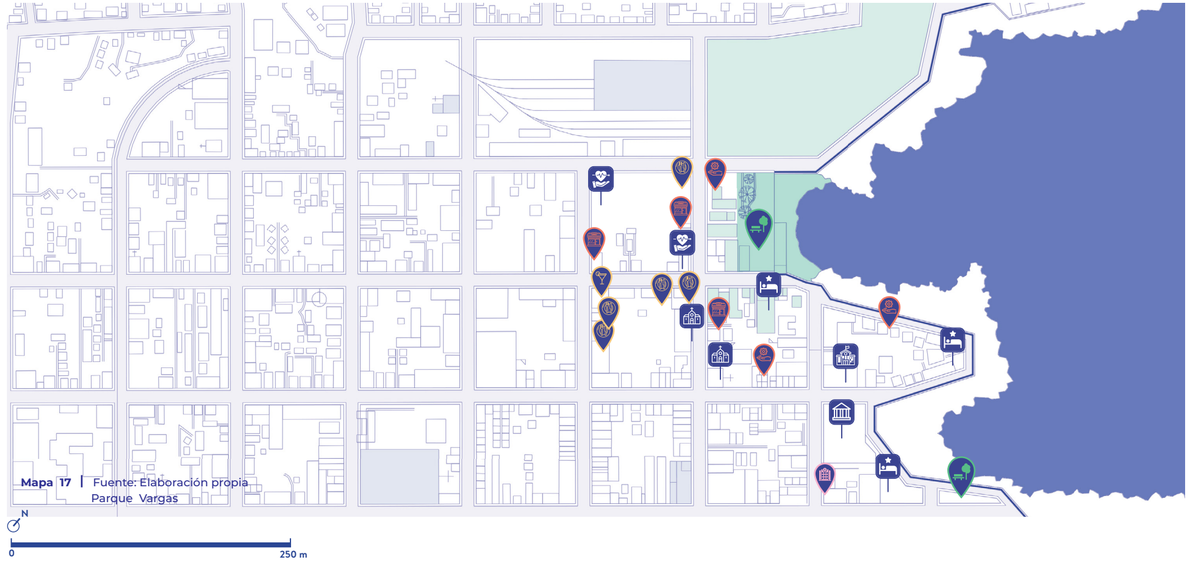
OPORTUNIDADES

- Conexión directa con focos de atracción importantes en la ciudad como el Parque Vargas y el boulevar.
- Ruta de conexión entre barrios residenciales, comercio, espacio público y zona turística.
- Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento del CHL.
- Cercanía a la Isla Quribrí aporta una riqueza paisajística y sensorial.
- El CHL es un centro urbano caminable ubicandose dentro de un radio de aproximadamente 1 km a la redonda.

AMENAZAS

- El aumento del nivel del mar, el deterioro del muro y las intensas lluvias que son frecuentes en la zona puede provocar inundaciones y erosión al muro del tajamar.
- Desconexión de la actividad turística con el resto de la economía y afectada por la imagen insegura y violenta de la zona.
- Imagen urbana poco a tractiva y descuidada, y el espacio público degradado se traduce en inseguridad, rechazo y poca apropiación por parte de sus habitantes.

UNIDAD DE PAISAJE - 5 - PLAYA LOS BAÑOS



Mapa 17 | Fuente: Elaboración propia
Parque Vargas

SIMBOLOGÍA

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Servicios
- Bar
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de ninos
- Comercio
- Banco

FICHA TÉCNICA DE UNIDAD DE PAISAJE - PLAYA LOS BAÑOS -

RASGOS BÁSICOS

EXTENSIÓN

10.731,5 m²

GENERALIDADES

Esta Unidad de Paisaje es un punto de encuentro importante en la ciudad y es de los más activos en cuanto a actividades recreativas y esparcimiento. Se encuentran una cancha de basketball, un parque biosaludable, un kiosko y el ingreso a la playa Los Baños. La actividad principal es la deportiva, ya que lo limonenses disfrutan de pasar las tardes en las canchas y durante el día hay presencia de niños y sus madres que utilizan el parque biosaludable para ejercitarse y como espacio de juegos.

ESCALA

Edificios de 2 niveles

TRAMA URBANA

Irregular

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

HOMOGENEIDAD: Espacio confinado por mallas. Importante punto de reunión para realizar deporte y actividad física. El espacio se encuentra cubierto por árboles de gran escala y conexión y vistas directas hacia la playa.

TEXTURAS Y COLORES: madera y concreto

VEGETACIÓN: Árboles de gran escala que generan sombra y zacate.

EMOTIVA

IDENTIDAD: Espacio de Recreación y deporte.

CONFLICTOS SOCIALES: Inseguridad ciudadana y drogadicción, presencia de personas en estado de calle.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

DINÁMICA POBLACIONAL

USUARIOS

LOCALES: La gran mayoría de personas que frecuentan la UP son residentes que van a practicar deporte.

TURISTAS LOCALES: No presencia de turistas locales.

TURISTAS EXTRANJEROS: No presencia de turistas extranjeros.

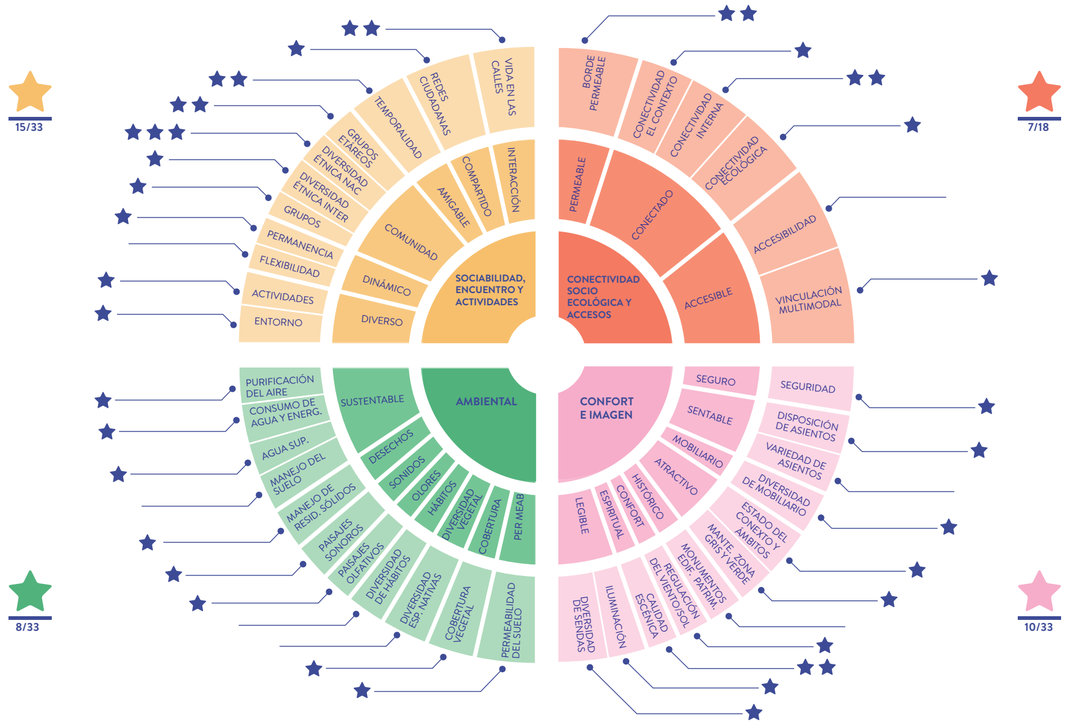
IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Edificaciones mayormente residenciales, con rejas y presencia de balcones.

MULTIFUNCIONALIDAD: actividades deportivas.

EVALUACIÓN - PLAYA LOS BAÑOS



40 | 117

ESTADO ACTUAL DE LA PLAYA



Figura 133 | Fuente: Elaboración propia

La presencia de la playa es un atractivo muy fuerte y posee graan potencial para generar actividades de ocio y soportar la actividad deportiva. Además, la presencia de árboles de gran escala generan un microclima y una sensación térmica muy agradable.



Figura 134 | Fuente: Elaboración propia

El parque tiene un carácter principalmente deportivo, ya que se encuentra la cancha de basketball y el parque bioaludable, siendo muy frecuentado por los limonences. Además, el lugar suele ser utilizado como punto de encuentro para juegos de ajedrez.

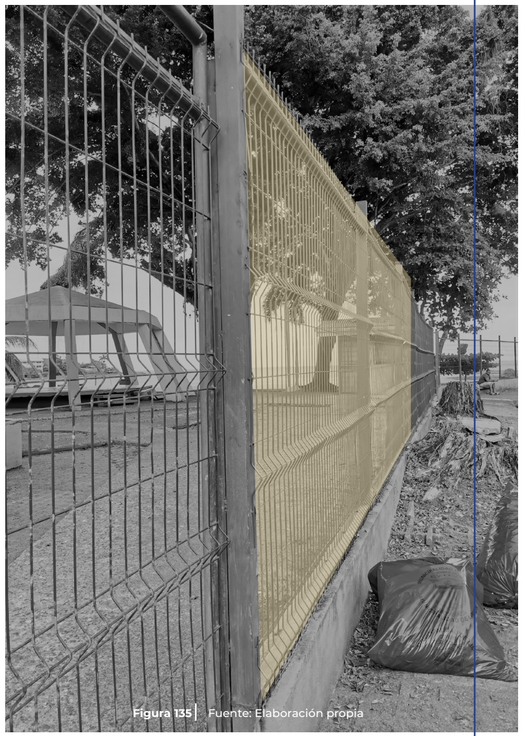


Figura 135 | Fuente: Elaboración propia

El parque se encuentra delimitado por cerramientos semipermeables que impiden la fluidez el espacio y la conexión más directa con los usos inmediatos. Además el mal estado de las aceras y la basura generan un espacio descuidado y sensación de inseguridad.

ANÁLISIS FÍSICO

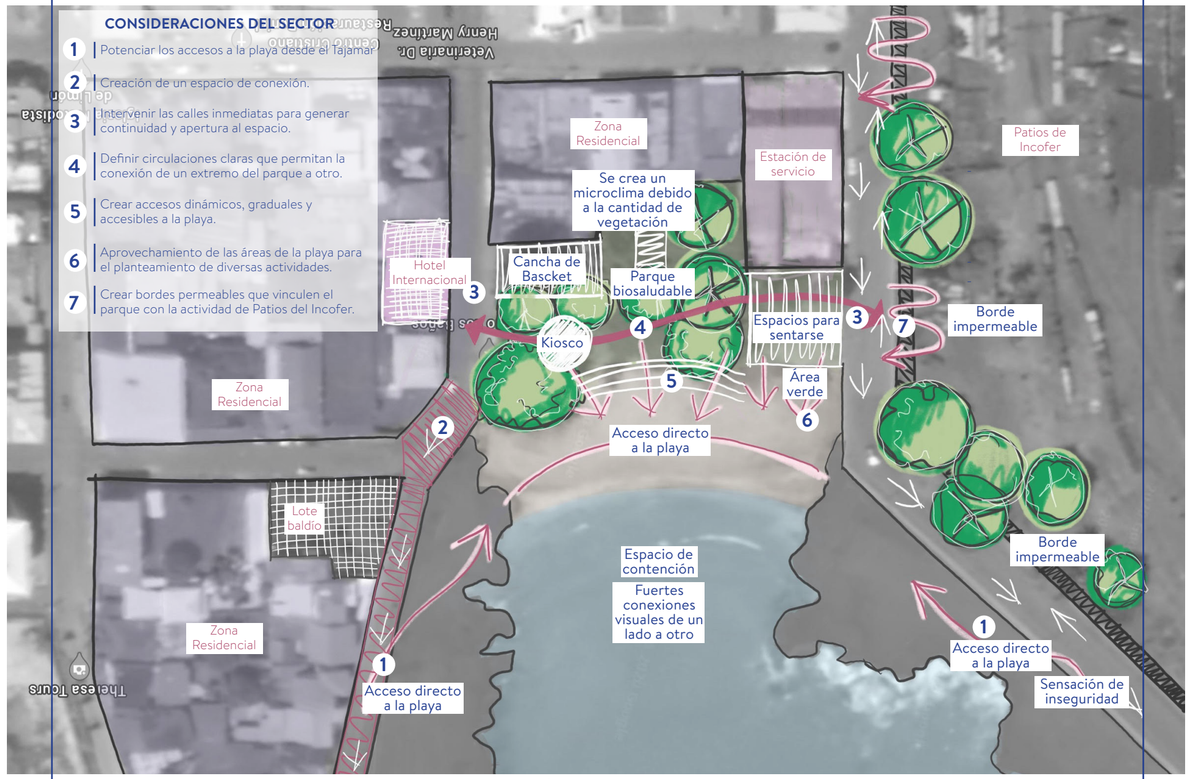


Figura 136 | Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS

- Punto importante de recreación y práctica de deporte.
- Presencia y conexión directa a la playa, aporta valor escénico y espacio para el disfrute y recreación.
- La presencia de vegetación alta genera sombra y aportan confort térmico.
- Al ser un lugar de encuentro y recreación importante para la ciudad, se da una mezcla de usuarios de diversas edades y etnias.

DEBILIDADES

- Poca permanencia en el espacio público debido a la inexistencia de zonas para sentarse y de mobiliario urbano, que promuevan conversaciones y confort en el espacio.
- El poco mantenimiento de las zonas verdes y grises aporta una imagen de descuido y abandono.
- Ausencia de elementos artificiales que protejan de la lluvia hacen un lugar poco confortable para caminar y permanecer en el espacio.
- Falta de diversidad de sendas, señalización e iluminación que orienten al usuario al caminar e invitan a la permanencia en el lugar.
- Inexistencia de sistemas que permitan un adecuado manejo de las aguas superficiales y la reducción de la erosión provocada por las inundaciones.
- Espacio poco inclusivo debido a la ausencia de elementos que faciliten la accesibilidad universal.
- Desequilibrio entre las zonas grises y la cobertura vegetal, imposibilitando la generación de paisajes sonoros y olfativos.
- La configuración espacial del eje no incentiva la interacción social y es poco atractiva. Poco aprovechamiento de espacios con valor escénico como los remates al mar.
- Ausencia de conexiones multinodales que permitan utilizar medios de transporte alternos.

OPORTUNIDADES

- Cercanía a la zona residencial y el tajamar.
- El canon por parte de la TCM destinado para el mejoramiento y el desarrollo de la región.
- Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento del CHL.
- Cercanía a la Isla Quribrí aporta una riqueza paisajística y sensorial.
- El CHL es un centro urbano caminable que se ubica dentro de un radio de aproximadamente 1 km a la redonda.

AMENAZAS

- El aumento del nivel del mar, el deterioro del muro y las intensas lluvias que son frecuentes en la zona puede provocar inundaciones y erosión al muro del tajamar.
- Desconexión de la actividad turística con el resto de la economía y afectada por la imagen insegura y violenta de la zona
- Imagen urbana poco atractiva y descuidada, y el espacio público degradado se traduce en inseguridad, rechazo y poca apropiación por parte de sus habitantes.

UNIDAD DE PAISAJE - 6 - PATIOS DEL INCOFER



Mapa 18. | Fuente: Elaboración propia
Patios del INCOFER

N

0 250 m

SIMBOLOGÍA

- Terminal de Buses
- Hotel
- Escuela o Colegio
- Edificio Institucional
- Espacio Deportivo comunal
- Restaurante
- Supermercado
- Edificio de Correos
- Espacio Cultural
- Parque
- Servicios
- Bar
- Clínica, farmacia u hospital
- Mercado Municipal
- Iglesia
- Parque de ninos
- Comercio
- Banco

FICHA TÉCNICA DE UNIDAD DE PAISAJE - PATIOS DEL INCOFER -

RASGOS BÁSICOS

EXTENSIÓN

56.287,19 m²

GENERALIDADES

Funcionó como estación y taller de trenes. Actualmente funciona solamente como taller de trenes, sin embargo la presencia de escombros y material de desecho brinda una imagen poco atractiva de la ciudad a los locales y turistas.

Se entiende como una gran espacio abandonado que divide a la ciudad y separa la actividad comercial de las zonas establecidas como residenciales.

Existe una pequeña franja que ha sido intervenida para crear un espacio recreativo que complemente a las residencias colindantes.

ESCALA

Edificios de máximo 2 niveles

TRAMA URBANA

Regular

CARACTERIZACIÓN

PERCEPTIVA

HOMOGENEIDAD: Esta zona corresponde a un área abandonada, con gran cantidad de escombros y basura.

TEXTURAS Y COLORES: zacate, concreto, metal.

VEGETACIÓN: hay presencia de vegetación a diferentes escalas, sin embargo es poca en proporción a su gran tamaño.

EMOTIVA

IDENTIDAD: espacio sin uso, lleno de basura y sucio. Memoria colectiva como la antigua estación de trenes.

CONFLICTOS SOCIALES: Al ser un espacio abandonado es sumamente inseguro. Drogadicción y delincuencia

PARTICIPACIÓN CIUDADANA:

DINÁMICA POBLACIONAL

USUARIOS

LOCALES: parte recreativa usada por niños, jóvenes y adultos que viven cerca del lugar

TURISTAS LOCALES: No presencia de turistas.

TURISTAS EXTRANJEROS: No presencia de turistas.

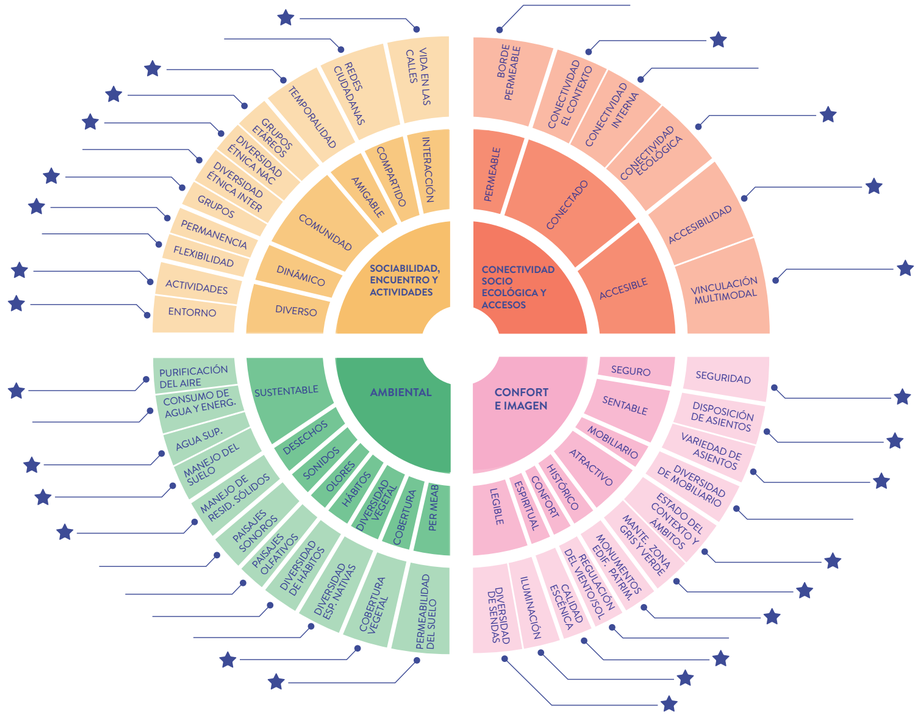
IMAGEN URBANA

PERFIL URBANO

Edificaciones mayormente residenciales, viviendas unifalimiares de 1 y 2 pisos con rejas, además colinda con el mar.

MULTIFUNCIONALIDAD: vivienda, iglesia, casa del dominó.

EVALUACIÓN - PATIOS DEL INCOFER



27 | 117

ESTADO ACTUAL DE LOS PATIOS

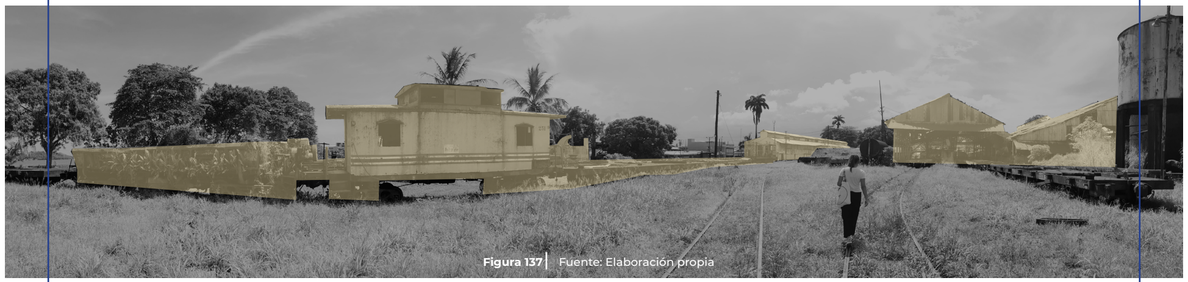


Figura 137 | Fuente: Elaboración propia

Presencia de galerones y estructuras ferroviarias, como los vagones y rieles del tren, podrían ser reutilizados para sacar provecho a lo existente y conectar con la historia y memoria colectiva de la población limonense. El espacio se percibe como abandonado a pesar de ser utilizado por el INCOFER como taller de vagones. Los patios funcionan como una barrera o ruptura dentro del espacio urbano, dando una fuerte percepción de inseguridad e incomodidad mientras se recorre.



Figura 138 | Fuente: Elaboración propia

Todo el terreno de los Patios del INCOFER está rodeado por bordes duros que cierran y se niega al espacio público. La imagen es descuidada y abandonada, convierten el espacio en uno inseguro y que no aporta calidad espacial ni confort, desaprovechando las vistas y conexiones con el mar y las zonas residenciales.

ANÁLISIS FÍSICO

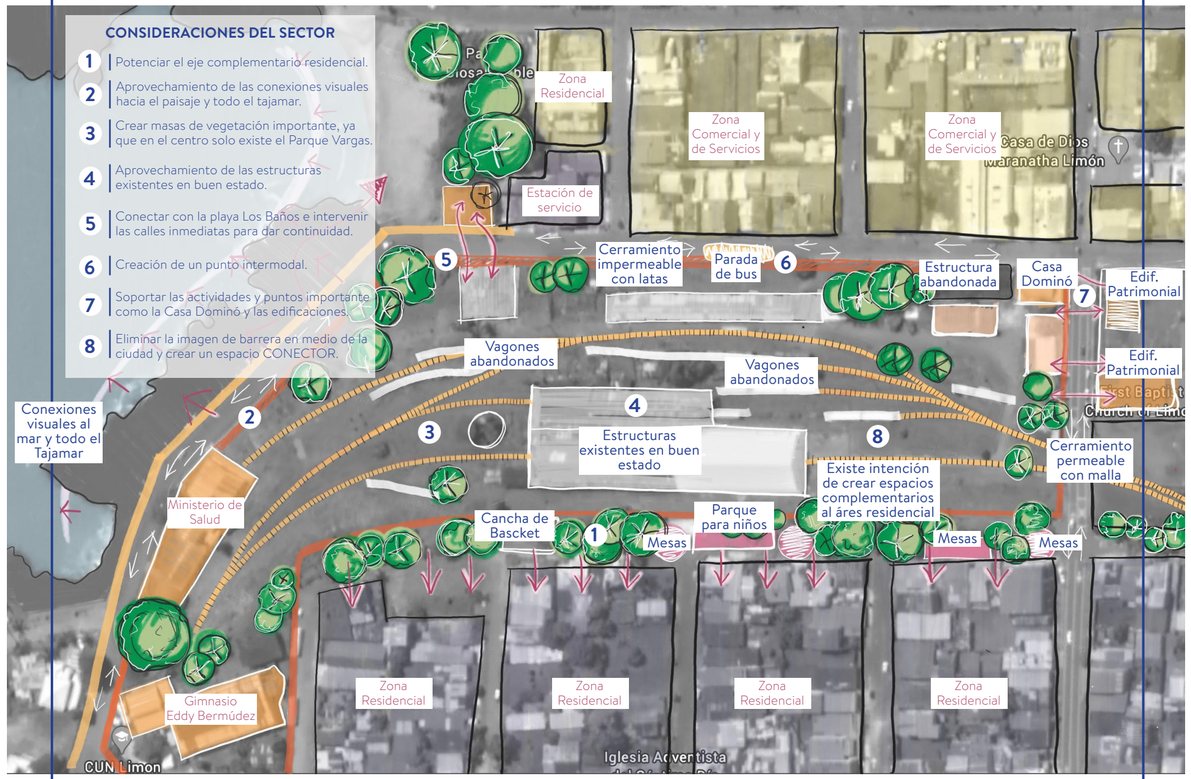


Figura 139 | Fuente: Elaboración propia

ANÁLISIS FODA

FORTALEZAS

- Presencia de un hito importante de la ciudad dentro del sitio (Casa Dominó) que le aporta valor hsitórico y cultural al lugar.
- Posee remates visuales hacia el mar y la isla Quiribrí que le aportan belleza escénica al lugar.
- Su antiguo uso de estación de tren continúa siendo un importante recuerdo en la memoria colectiva de los habitantes del lugar que le dan una identidad histórica al lugar.
- Recuperación del borde norte del sitio con mobiliario urbano y vegetación genera apropiación y permanencia en el lugar.
- Conecta directamente dos espacios deportivos, Playa los Baños y Gimnasio Eddy Bermúdez.

DEBILIDADES

- No hay diversidad de sendas, ni señalización o iluminación que orienten al usuario al caminar.
- Inexistencia de sistemas que permitan un adecuado manejo de las aguas superficiales y la reducción de la erosión provocan inundaciones en la calle.
- Espacio poco inclusivo debido a la ausencia de elementos que faciliten la accesibilidad universal.
- La configuración espacial del eje no incentiva la interacción social ni el desarrollo de diversas actividades en el espacio.
- La ausencia de vegetación y elementos artificiales que generen sombra y protejan de la lluvia hacen un lugar poco confortable para caminar y permanecer en el espacio.
- Inseguridad debido a la presencia de bordes duros, falta de iluminación e inexistencia de actividades.
- Desvinculación con manchas verdes de la ciudad imposibilita la creación de corredores verdes o pasos de fauna.
- Acumulación de una importante cantidad de chatarra y material de desescho hace poco atractiva la imagen de los locales y turistas.
- Paisaje duro y bordes poco permeables alrededor del lugar lo hace poco atractivo.

OPORTUNIDADES

- La ubicación estratégica dentro de la ciudad puede aprovecharse para conectar el norte con el centro de la ciudad.
- El canon por parte de la TCM destinado para el mejoramiento y el desarrollo de la región.
- Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento del CHL.
- Cercanía a la Isla Quribrí aporta una riqueza paisajística y sensorial.
- El CHL es un centro urbano caminable que se ubica dentro de un radio de aproximadamente 1 km a la redonda.

AMENAZAS

- La existencia de lotes en desuso y sin mantenimiento provoca la acumulación de basura y una apropiación por parte de las personas en estado de calle, lo que genera una imagen insegura y poco atractiva al lugar.
- Visiones planteadas para el terreno de los Patios del Incofer pueden generar exclusión e impactos ambientales considerables a la ciudad.
- El aumento del nivel del mar y las intensas lluvias que son frecuentes en la zona puede provocar inundaciones y daños a la infraestructura.

ANÁLISIS DE CASOS



Figura 140 | Fuente: propia

A continuación se presentan los casos de estudio que se toman en cuenta como ejemplos de paseos costeros y sistemas de adapatación costera.

Se escogen seis proyectos en el continente americano, donde se analizan a detalle los dos ejemplos latinamericanos y los cuatro proyectos ubicados en Estados Unidos se utilizan para extraer puntualmente las estrategias de resiliencia en la costa.

PARQUE URBANO ORLA DE GUAÍBA

PORTO ALEGRE, BRASIL



Figura 141 | Fuente: https://www.archdaily.com/

Arquitecto(a): Jamie Lerner Arquitetos Associados
Área: 567,000 m2
Año: 2012
Descripción: Es un proyecto de diseño paisajístico que recupera el contacto físico y visual entre la ciudad y los 7km del malecón de Guaíba, generando espacios para el disfrute de la población. El programa de la propuesta consiste en el centro comercial peatonal que pasa por encima del dique y que forma parte del sistema de protección contra inundaciones de la ciudad, y un nuevo sendero peatonal, en un nivel superior. Entre el paseo peatonal y el sendero se organizaron actividades deportivas, de ocio y comerciales.

CONSIDERACIONES DEL PROYECTO

TRANSICIÓN DE LA CIUDAD HACIA EL RÍO

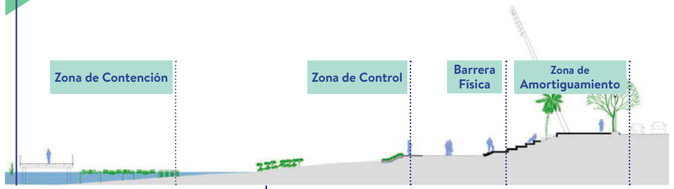


Figura 142 | Fuente: https://www.archdaily.com/

El proyecto funciona como un sistema que busca proteger a la ciudad de posibles inundaciones y desastres naturales, para ello primeramente porpone una zona de vegetación acuática, seguido de vegetación terrestre en la línea de costa y posteriormemte una escalinata que cumple la función de un muro, pero de una forma más acorde a la actividad recreativa/cultural del proyecto.



Figura 143 | Fuente: https://www.archdaily.com/



Figura 144 | Fuente: https://www.archdaily.com/

LENGUAJE CURVO



El proyecto tiene un lenguaje curvo y orgánico que genera fluidez y dinamismo al espacio. Además favorece la conexión e interacción con el agua.

MATERIALIDAD



Las texturas de piso en el proyecto responden a las diferentes actividades que se desarrollan, así como al conexto inmediato. Por ejemplo, en la zona de costa se utiliza concreto, madera y zacate, mientras que en el puente acuático se utiliza un material poroso.



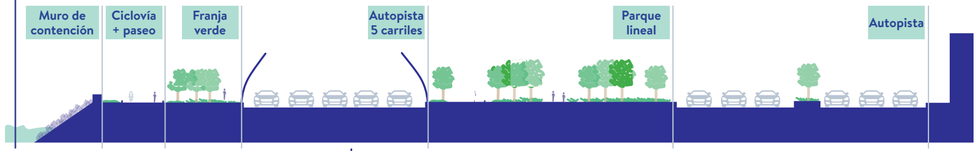
Figura 145 | Fuente: https://www.archdaily.com/

CINTA COSTERA PANAMÁ

CIUDAD DE PANAMÁ, PANAMÁ

Arquitecto(a): Alberto Arosemena y Boris Aguilar
Área: 7 km
Año: 2009
Descripción: Consiste en un paseo marítimo que recorre toda la bahía de la Ciudad de Panamá. La obra consta de cuatro carriles vehiculares en dirección hacia el Corredor Sur, y los seis carriles de la Avenida Balboa quedan como acceso a la ciudad capital. Además, cuenta con más de 8 canchas y parques recreativos, 5 quioscos y una ciclovía, fuentes y espejos de agua, áreas verdes con árboles y plantas tropicales.

REACTIVACIÓN URBANA



El proyecto contempla diversos espacios de reativación urbana como paseos peatonales y ciclovías, a pesar de que el flujo vehicular es bastante amplio y denso.

Figura 146 | Fuente: propia con base en imágenes del proyecto .



Figura 147 | Fuente: https://www.googlearth.com/



Figura 148 | Fuente: https://www.pinterest.com/

IMPACTO AMBIENTAL

El proyecto genera múltiples espacios para las personas, así como grandes autopistas debido a su gran extensión, lo que es importante considerar debido al impacto ecológico que este tipo de construcciones pueden tener.

TEMPORALIDAD DEL ESPACIO PÚBLICO

La jerarquía de la cinta costera corresponde al flujo peatonal y de la ciclovía, por lo cual un aspecto a destacar es el cambio de uso de las autopistas los fines de semana a actividades de activación urbana, aportando apropiación y permanencia en el espacio público.

L STREET POWER STATION

BOSTON, ESTADOS UNIDOS

Arquitecto(a): Stoss Studio
Área: 60.702 m2
Año: 2016-actualidad
Descripción: L Street Power Station es una oportunidad única para combinar la reutilización adaptativa de edificios industriales de importancia histórica junto con la creación de vecindarios en el contexto de un puerto en funcionamiento próspero y un vecindario residencial en crecimiento en el sur de Boston.
Estrategia de resiliencia: El proyecto utiliza como primera barrera una capa de vegetación acuática, además de una escalinata para ingresar a la ciudad.



Figura 149 | Fuente: propia



Figura 150 | Fuente: https://www.stoss.net/

ERIE STREET PLAZA

MILWAUKEE, ESTADOS UNIDOS

Arquitecto(a): Stoss Studio
Área: 1011,7 m2
Año: 2012
Descripción: El ecoparque frente al mar de Milwaukee es uno de una serie de activadores del espacio público a lo largo del Milwaukee Riverwalk, un corredor para peatones y bicicletas de tres millas que conecta el centro de Milwaukee con los distritos emergentes.
Estrategia de resiliencia: El proyecto genera una escalinata hacia el río donde incorpora vegetación de diferentes escalas acorde a la función y cercanía con el río.

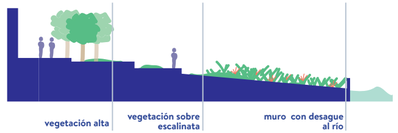


Figura 151 | Fuente: propia



Figura 152 | Fuente: https://www.archdaily.com/

BIG U NEW YORK

NEW YORK, ESTADOS UNIDOS

Arquitecto(a): BIG Studio
Área: 16 km
Año: 2014
Descripción: Big U es un sistema de protección que rodea Manhattan, respondiendo a las necesidades y preocupaciones de las diversas comunidades de la isla. El enfoque de la propuesta se basa en los dos conceptos de infraestructura social y sostenibilidad.
Estrategia de resiliencia: La propuesta genera un ensanchamiento con una serie de estrategias incorporando vegetación de diferentes escalas como barrera ante inundaciones y desastres naturales.



Figura 153 | Fuente: propia



Figura 154 | Fuente: https://www.archdaily.com/

COASTAL RESILIENCE

CHARLESTOWN, ESTADOS UNIDOS

Arquitecto(a): Stoss Studio
Área: 2.02 km2
Año: 2017
Descripción: El plan maestro que aborda las soluciones de resiliencia costera para East Boston y Charlestown. El plan contempla recomendaciones para estrategias de espacios abiertos y de infraestructura en capas a corto y largo plazo.
Estrategia de resiliencia: utiliza diferentes escalas y sistemas de vegetación para generar barreras naturales ante inundaciones y demás desastres naturales.



Figura 155 | Fuente: propia



Figura 156 | Fuente: https://www.stoss.net/

DIAGRAMA DE CONCLUSIONES FÍSICO- ESPACIAL ESCALA MEDIA

CIUDAD DE LIMÓN

Punto de convergencia = Usos comerciales, portuarios, residenciales, turísticos y recreativos

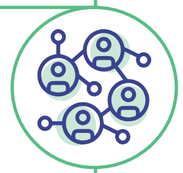
USOS DIVERSOS

El diseño urbano debe considerar los diferentes usos que convergen en el centro y crear una red que vincule cada actividad a través del espacio público



SENDAS Y NODOS

Incorporar nuevas actividades que ayuden a potenciar los nodos y sendas existentes en la ciudad y facilitar la conexión entre ellos mediante la intervención y activación del espacio público.



EQUILIBRIO DE USOS

Incorporar estrategias que permitan lograr un equilibrio entre la actividad comercial, residencial y recreativa.



TURISMO

Potenciar el turismo en la ciudad a partir del desarrollo de actividades atractivas y propias de la zona.



SINERGIA DE ACTIVIDADES

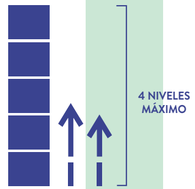
Lograr una sinergia entre el espacio público y el comercial/recreativo. Los comercios se proyectan hacia el espacio público a través de bordes muy suaves que invitan a las personas a la apropiación.



RIQUEZA SENSORIAL ESCALA URBANA



Aprovechar la riqueza sensorial del tajamar en cuanto a la geometría, y la relación de la ciudad con el mar.



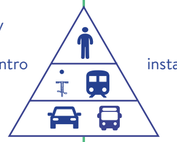
Contemplar la escala urbana existente para no exceder las alturas actuales en el paisaje urbano de la zona.

MOVILIDAD URBANA



Lograr una movilidad sostenible dentro de la ciudad a través de una red clara de recorridos y puntos intermodales.

Crear paseos y conectores peatonales dentro de la ciudad.



Incorporar estructuras e instalaciones para bicicletas

=

SENDAS PEATONALES Y BICISENDAS

CONEXIONES VERDES



MASA VERDE
Parque o terreno baldío



VEGETACIÓN PUNTUAL
en aceras o comercios



MASA VERDE
Parque o terreno baldío

Conectar los parches existentes por medio de una red de vegetación en la ciudad que acompañe el espacio público.

=

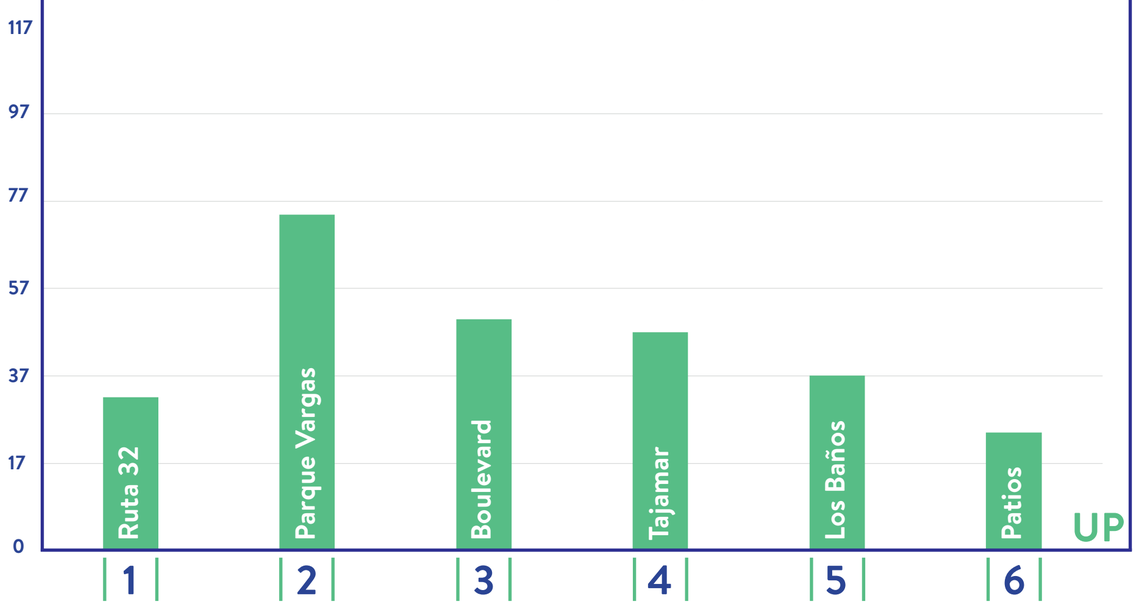
CONECTORES VERDES

DIAGRAMA DE CONCLUSIONES FÍSICO- ESPACIAL ESCALA MICRO

La evaluación que se aplica a cada Unidad de Paisaje (UP), de acuerdo a las categorías de sociabilidad, conectividad, encuentro y confort e imagen; permite generar una calificación la cuál indica no solo cuál UP necesita una intervención más inmediata sino tambien saber cuál categoría es más debil en cada UP de forma que se obtiene más claridad en qué aspectos se deben intervenir y mejorar.

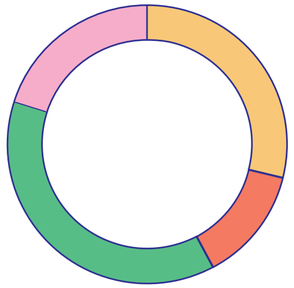
CALIFICACIÓN POR ESTRELLAS - UNIDADES DE PAISAJE

Gráfico 13 | Fuente: elaboración propia.



1. Ruta 32

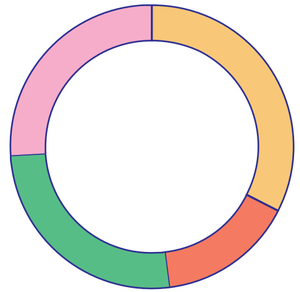
Gráfico 14 | Fuente: elaboración propia.



Mayor enfoque en trabajar el carácter de conector y el confort e imagen.

2. Parque Vargas

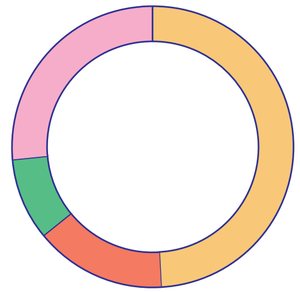
Gráfico 15 | Fuente: elaboración propia.



Mayor enfoque en mejorar la conectividad con los espacios inmediatos

3. Boulevard

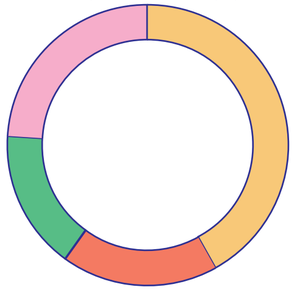
Gráfico 16 | Fuente: elaboración propia.



Incorporación de vegetación para mejorar la conectividad y apropiación del eje peatonal

4. Tajamar

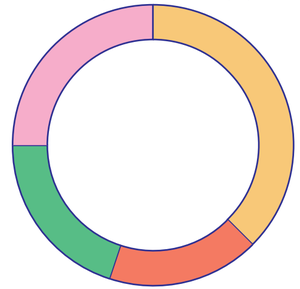
Gráfico 17 | Fuente: elaboración propia.



Mayor enfoque en el aspecto ambiental y de conectividad.

5. Playa Los Baños

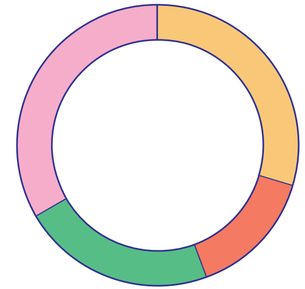
Gráfico 18 | Fuente: elaboración propia.



Mejorar la conectividad del espacio para potenciar su uso y activación.

6. Patios del INFOFER

Gráfico 19 | Fuente: elaboración propia.



Enfoque urgente en eliminar los bordes duros y mejorar la imagen del espacio.

Sociabilidad, encuentro y actividades | **Conectividad socio ecológica y accesos** | **Ambiental** | **Confort e imagen**

F

Presencia de Hitos y elementos patrimoniales

Remates visuales hacia el mar

RIQUEZA SENSORIAL

Belleza escénica del lugar.

La presencia de masas de vegetación, como el Parque Vargas que generan sombra y aportan confort térmico.

Mezcla de usuarios de diversas edades y etnias

Presencia de espacios deportivos y de encuentro importantes

Playa los Baños
Gimnasio Eddy Bermúdez,
Parque Vargas

Importante zona turística

O

Conexión al centro de la ciudad y la cercanía a zonas residenciales y turísticas

UBICACIÓN ESTRATÉGICA

El canon por parte de la TCM destinado para el mejoramiento y el desarrollo de la región

Cercanía a la Isla Quiribrí aporta una riqueza paisajística y sensorial.

Interés por parte de instituciones públicas y de líderes comunales por el mejoramiento del CHL.

El CHL = Centro Urbano Caminable

Se ubica dentro de un radio de aproximadamente 1 km

RIQUEZA CULTURAL

Los elementos tangibles e intagibles que definen al CHL como un núcleo cultural e histórico.

D

No hay diversidad de sendas, ni señalización o iluminación que orienten al usuario al caminar.

Paisaje duro y bordes poco permeables

Espacio poco inclusivo debido a la ausencia de elementos que faciliten la accesibilidad universal

Poco mantenimiento = imagen de descuido y abandono.

Ausencia de vegetación y elementos artificiales que generen sombra y protejan de la lluvia hacen un lugar poco confortable

INSEGURIDAD

Desequilibrio entre las zonas grises y la cobertura vegetal

Ausencia de conexiones multinodales que permitan utilizar medios de transporte alternos

No mobiliario urbano = No permanencia en el espacio público

A

Imagen urbana poco atractiva y descuidada, espacio público degradado =

Inseguridad, rechazo y poca apropiación

Desconexión de la actividad turística con el resto de la economía

Imagen insegura y violenta de la zona

El aumento del nivel del mar y las intensas lluvias frecuentes en la zona

pueden provocar inundaciones y daños a la infraestructura

AUSENCIA DE PYMES

y espacios de capacitación y apoyo a emprendedores

Deterioro de las edificaciones e hitos patrimoniales debido a la falta de mantenimiento.

04 PLAN MAESTRO URBANO

La cuarta y última parte corresponde a las estrategias y proyectos que conforman del Plan Maestro de Revitalización Urbana en la Franja Marítima como resultado de los análisis anteriores.

El capítulo se esctructura de la siguiente forma:

1 - Catálogo de estrategias, las cuales son la base para el planteamiento de las propuestas.

2 - Propuestas del Plan Maestro de Revitalización Urbana.

3 - Conectores Urbanos (propuestas escala media).

4 - Escenarios Urbanos (propuestas escala micro), donde se incluye también los proyectos estrella.

CATÁLOGO DE ESTRATEGIAS



1 BIOFILIA

1.1 ATENDIENDO EL PAISAJE



Adaptabilidad del proyecto al paisaje primario y los requisitos específicos del lugar. Apuntar a una imagen dinámica donde se crean procesos ecológicos, íntegros, sanos, diversos y resilientes.

1.2 CONEXIÓN CON SISTEMAS NATURALES



Establecer corredores biológicos que conecten con otros espacios públicos próximos y sistemas naturales del contexto urbano.

1.3 VEGETACIÓN AUTÓCTONA Y VARIADA



Evocar a la historia ecológica del lugar brinda importantes valores culturales e identitarios. Presencia de vegetación que se adapte a las condiciones geográficas del lugar. Incorporar vegetación a diferentes escalas es el espacio público.

1.4 INFRA ESTRUCTURA VERDE



Sistemas de drenaje de agua (vegetación, suelos y procesos naturales) que capturan, infiltran o evaporan el agua. Ayuda a reducir las inundaciones y la contaminación del agua al absorber y filtrar las aguas pluviales. Proporciona un alivio natural al entorno construido.

1.5 DISEÑAR PARA LA FAUNA



Elegir la vegetación considerando las implicaciones que tiene en definir la fauna del lugar. La vegetación incluye especies del reino animal y fomenta la creación del paisaje con fauna diversa.

1.6 DISEÑAR CON EL AGUA



Aprovechamiento del elemento agua para la mejora de condiciones climáticas bajando la temperatura y favoreciendo el juego y la convivencia en el espacio público.

2 ESPÍRITU DE LUGAR

2.1 ALINEACIÓN VISUAL



Establecer conexiones visuales con hechos geográficos del entorno favorece la orientación en el espacio urbano. La posición de los elementos arquitectónicos pueden contribuir a enmarcar vistas y fortalecer conexiones en el paisaje.

2.2 RESPETANDO LAS TIPOLOGÍAS



La calidad del espacio público depende en gran parte de su relación con los edificios que lo rodean. La altura, dimensión de ventanas y permeabilidad de plantas bajas influyen sobre la vida del espacio.

2.3 APRECIACIÓN LOCAL



Un espacio público necesita ser amado y cuidado por sus usuarios para ser exitosos, por lo que es importante que los proyectos favorezcan las condiciones para que los usuarios establezcan conexiones con el lugar.

2.4 EVOCAR A LA MEMORIA



Garantizar transformaciones respetuosas en el espacio público, de forma que los proyectos comprendan la identidad: memoria de usos y acontecimientos que han marcado la historia.

2.5 VALORIZAR EL PATRIMONIO



Espacio público como oportunidad para resaltar el patrimonio histórico y arquitectónico a través de iluminación, placas y señaletica.

2.6 APROVECHAR EL PATRIMONIO



Utilizar edificios patrimoniales con actividades y usos que permitan aprovechar su espacialidad y visibilizar su valor e historia.

3 ACCESIBILIDAD

3.1 MULTI MODALIDAD

Prioridad a medios de transporte activos y sustentables: Viabilidad peatonal, bicicletas y transporte público. Accesos fácilmente identificables y cómodos.

3.2 LEY 7600

Barreras (escalones o desniveles) acompañados por rutas de accesibilidad universal cómodas y discretas.

3.3 SERVICIOS BÁSICOS

Buenos espacios públicos deben contemplar: asientos, iluminación, fuentes públicas, señalética, etc.

3.4 BAÑOS PÚBLICOS

Servicio de baños públicos para zonas con gran flujo de personas.

3.5 PARADAS DE BUS

Espacios agradables y confortables para espera del transporte, que contengan información útil sobre rutas y horarios.

3.6 PARQUEO PARA BICIS

Espacios donde se accede con bicicletas deben contemplar estacionamientos amplios y cómodos.

4 CIRCULACIÓN

4.1 LEGIBILIDAD

Mantener líneas visuales claras que orienten fácilmente a los usuarios para que las personas sepan hacia dónde se dirigen y los destinos que los rodean.

4.2 SENDAS URBANAS

Trazas que indican las trayectorias. El proyecto debe definir las sendas de circulación con el fin de respetar y fortalecer las tendencias naturales de circulación peatonal.

4.3 CALLES DE CONVIVENCIA

Espacios donde todos los modos (peatones, bicis y vehículos motorizados) circulan en el mismo espacio, manteniendo apropiadas condiciones de confort y seguridad.

4.4 CRUCES SEGUROS

En calles con alto flujo vehícular es necesario generar cruces distintivos que le den mayor visibilidad a las personas y alerten a los conductores. Crear intersecciones compactas: dividir largas intersecciones.

4.5 MITIGACIÓN DE VELOCIDAD

Incluir estrategias para reducir la velocidad en tramos de ejes viales.

4.6 ENSANCHE Y CIUDADO DE ACERAS

Las aceras seguras, espaciosas, accesibles y bien mantenidas son una inversión fundamental y necesaria para las ciudades. Mejoran la conectividad, la salud pública en general y activan las calles social y económicamente. Son el conducto para el movimiento y el acceso de los peatones.

5 SEGURIDAD

5.1 ÓSMOSIS DE ACTIVIDAD



Edificios y espacios permeables para evitar condiciones de desolación e inseguridad. Evitar muros continuos y barreras.

5.2 ILUMINACIÓN A ESCALA HUMANA



Estrategia de iluminación balanceada que contribuya con la calidad paisajística del espacio.

5.3 ESPACIOS VIVOS Y ACTIVOS



Relación actividad - seguridad. Mantener los espacios activos a primeras horas de la noche.

5.4 ESPACIOS CUIDADOS



Los espacios bien cuidados fomentan el comportamiento respetuoso de los usuarios.

5.5 VECINOS UNIDOS



Rol activo de miembros de la comunidad que lo usan. Protección de espacios públicos por parte de instituciones civiles

5.6 OJOS EN LA CALLE



Fomentar la presencia de “ojos en la calle” facilitando la regulación social del espacio por parte de los vecinos.

6 INCLUSIÓN

6.1 DISEÑAR PARA TODAS LAS EDADES



Crear espacios que puedan servir como bisagras sociales, lugares que favorezcan a los miembros que habitan para encontrarse y compartir en el mismo espacio.

6.2 DISEÑAR PARA IDENTIDADES DE GÉNERO



Considerar en el programa de espacios actividades atractivas para todas las personas, Un espacio en el que hay balance de género es más seguro e incluyente.

6.3 ALMAS DE BARRIO/CIUDAD



Crear lugares públicos que puedan servir como almas de la vida pública y donde todos se sientan bienvenidos e invitados a tomar parte de la vida de la comunidad.

6.4 DIVERSOS GRADOS DE PRIVACIDAD



El ámbito público debe ofrecer un gradiente entre espacios públicos y privados. Esto permite que algunas personas participen pasivamente en la vida pública.

6.5 DISEÑAR PARA TODOS LOS GRUPOS



Diseñar espacios donde ningún individuo o grupo se sienta excluído. Desarrollar estrategias para fomentar la convivencia.

6.6 DIVERSIDAD CULTURAL



La programación de las actividades en los espacios públicos siempre deberá reflejar la diversidad cultural de la comunidad.

7 ESPACIO

7.1 ESCALA PEQUEÑA



Espacios públicos a escala humana. Espacios cobijados, cuya escala pequeña facilite la socialización. Crear sistemas amplios de pequeños espacios difusos en la trama urbana

7.2 DIVIDIR EN SUBESPACIOS



Subdividir grandes espacios en subespacios. En espacios públicos extensos introducir subespacios para volver a la escala humana.

7.3 SOLO, EN PAREJA, CON AMIGOS



Ofrecer un rango de opciones para individuos o grupos. Considerar necesidades de personas que quieran disfrutar del espacio en soledad, en pareja o grupos de diferente tamaño.

7.4 BORDES BLANDOS



El espacio público se beneficia de bordes blandos, porosos y permeables, articulados con presencia de terrazas, porches, pérgolas y cualquier elemento arquitectónico que pueda favorecer el flujo de actividad entre interior/exterior.

7.5 GRADOS DE PRIVACIDAD



Conexión de espacios con distinto grado de privacidad favorecerá una ecología de usos pujante. Se favorecerá la creación de conexiones directas entre espacios públicos, espacios públicos de acceso restringidos (museos, teatros, etc.), espacios privados pero de acceso público (galería de arte, restaurantes) y espacios privados.

7.6 EVITAR CAMBIOS BRUSCOS DE NIVEL



Los cambios de nivel tienen consecuencias tanto en la accesibilidad como en la conexión visual entre diferentes áreas. Evitar los cambios de niveles bruscos a menos que no sean justificados por características topográficas del lugar. Introducir recorridos de accesibilidad universal alternativos.

8 CONFORT

8.1 MATERIALIDAD



Elección de materiales apropiados para el lugar y que aporten a la dinámica y la estética del espacio

8.2 ESPACIOS PARA SENTARSE



EL diseño debe prestar atención a la colocación de los asientos de cara al microclima, sensación de protección y las vistas. Dar importancia a la ergonomía de los asientos.

8.3 ESTIMULAR LOS SENTIDOS



Vista - Oído - Olfato - Tacto.
Enfocar los diseños en la experiencia del espacio a nivel de la calle. Mitigar el impacto del ruido.

8.4 COBIJO CONTRA LA INTEMPERIE



El diseño del espacio debe mitigar los aspectos negativos de clima, protegiendo a los usuarios de la lluvia y el sol. El diseño debe incluir corredores de árboles para bajar la temperatura y colocación de asientos de acuerdo a las vistas y sensación de protección.

8.5 APROVECHAR LO POSITIVO DEL CLIMA



Las características de los espacios deben favorecer el aprovechamiento de los aspectos positivos del clima, contribuyendo a la creación de un microclima favorable.

8.6 ESPACIOS PARA ESTAR PARADO



Cuando estamos parados en el espacio público, tendemos a buscar la protección o la sujeción de un elemento arquitectónico. Prestar mucha atención a la calidad de los lugares para desarrollar actividades estáticas de pies.

9 COMERCIO

9.1 

COMERCIOS, PASEOS Y GASTRONOMÍA

Los comercios y restaurantes activan los espacios públicos, haciéndolos más seguros para caminar y pasar el tiempo.

9.2 

ELEMENTOS DE ACTIVACIÓN RÁPIDA

Mercados de calle y Ferias. Proveen activación al espacio público de manera rápida y eficaz.

9.3 

ANIMADORES DE CALLES Y PLAZAS

La gastronomía callejera como activador ya que anima el espacio público a diferentes horas del día.

9.4 

COMERCIO INFORMAL ORGANIZADO

El comercio ambulante contribuye a la vitalidad del espacio, mejorando la percepción de seguridad.

9.5 

ANCLAS SOCIALES

Kioscos, cafés y tiendas de esquinas. elementos de activación en lugares privilegiados por observación o estar abiertos a lo largo del día. Se convierten en lugares de vigilancia pacífica.

9.6 

MERCADOS

Un mercado, abierto hacia los espacios de alrededor, es un gran foco de vida pública. Su vitalidad se propaga alrededor, animando todos espacios públicos en su proximidad.

10 RECREO

MULTI FUNCIONAL



10.1

La diversidad de oferta de actividades y espacios atrae a personas de distintas edades, incrementando la diversidad de usuarios.

ESPACIOS PARA JUEGO



10.2

Incorporar elementos que inviten al juego. Ejemplo: mobiliario urbano, fuentes y esculturas, haciendo el espacio más dinámico.

ESPACIOS PARA LA SOCIABILIDAD



10.3

Espacios que generen oportunidades para la conversación a través de la disposición de mobiliario y distancia de los asientos.

ESPACIOS PARA EL ARTE Y CULTURA



10.4

Espacios que brinden una oferta cultural y artística para activar y dinamizar los espacios.

ESPACIOS PARA LA REFLEXIÓN



10.5

No todos los espacios públicos tiene vocación de ser espacios de sociabilidad. Ofrecer espacios de contemplación para el paisaje y la reflexión.

ESPACIOS PARA EL DESCANSO

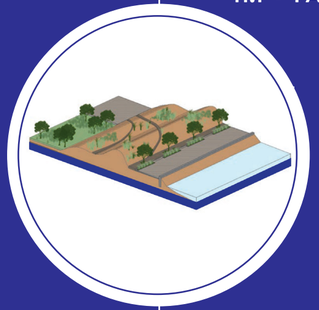


8.6

Generar condiciones para que los espacios inviten a los usuarios a una pausa: bancas para sentarse y condiciones microclimáticas ideales.

11 - ESTRATEGIAS ADAPTATIVAS COSTERAS EN LA LÍNEA DE COSTA

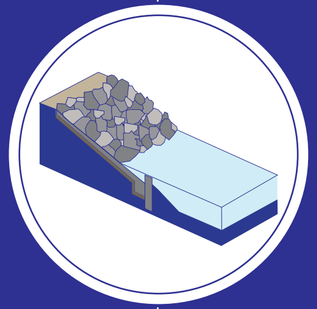
11.1 - PARQUE FRENTE AL MAR



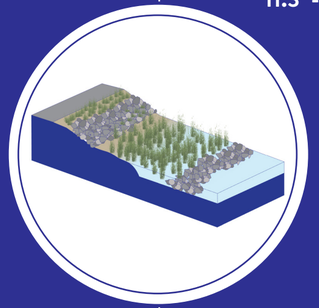
La creación de un parque frente al mar funciona como un amortiguador de inundaciones y es adecuada para casi cualquier geomorfología, sin embargo requiere la presencia de gran espacio abierto.
Los parques pueden diseñarse para resistir y recuperarse de una variedad de peligros costeros y pueden ofrecer cierta protección a las áreas adyacentes del interior de niveles moderados de oleaje, acción de las olas, erosión e inundaciones frecuentes.

11.2 - ESCOLLERA

Se utilizan para estabilizar las costas y evitar la erosión, pero no brindan protección contra los altos niveles de agua. A menudo se usan en conjunto con malecones, mamparos o diques para agregar protección adicional contra olas.
Las escolleras son más adecuados para sitios con estructuras costeras endurecidas preexistentes. Son muy adecuadas para mitigar la acción de las olas en las costas frente al océano y proporcionar protección contra la erosión en los más empinados.



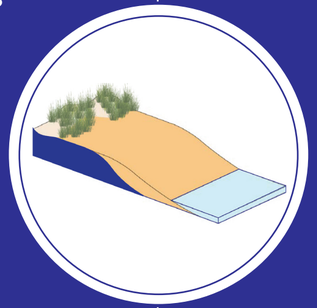
11.3 - LITORALES VIVIENTES



Los diseños varían mucho, aunque las costas vivas están diseñadas para estabilizar una línea costera, absorber la energía de las olas y prevenir la erosión. Tienen más éxito en entornos de energía undimotriz baja y moderada.
Las costas vivas son adecuadas para la mayoría de los tipos de áreas, excepto los entornos de alta energía de las olas donde la acción de las olas y las corrientes rápidas suelen ser demasiado fuertes.

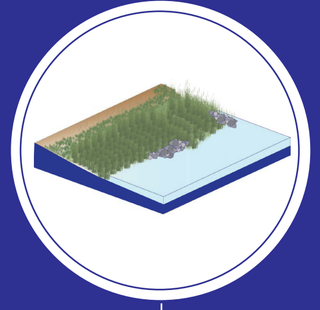
11.4 - PLAYAS Y DUNAS

Las playas y dunas son más adecuadas para áreas bajas frente al mar con fuentes existentes de sistemas de transporte de arena y sedimentos para proporcionar un reabastecimiento continuo.
Las playas y las dunas en combinación pueden proteger las áreas del interior de las inundaciones, las olas y la erosión, aunque la playa puede perderse por la erosión en una tormenta o gradualmente con el tiempo si no se repone.



12 - ESTRATEGIAS ADAPTATIVAS COSTERAS EN EL AGUA

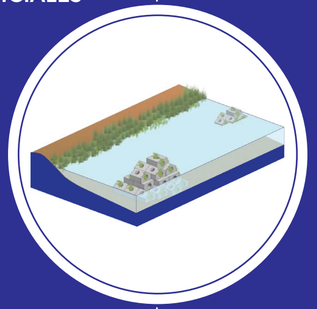
12.1 - HUMEDALES CONSTRUIDOS



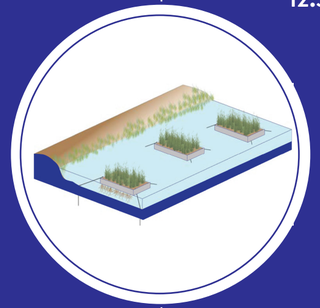
Extensas áreas de humedales costeros pueden mitigar las fuerzas de las olas y pueden proporcionar reducción de los niveles totales de inundación. Al proteger las áreas del interior de las fuerzas de las olas, pueden brindar cierta protección contra la erosión.
La restauración de humedales es más viable en las mismas áreas donde se encontraron una vez, que generalmente son áreas bajas dentro de cuerpos de agua protegidos.

12.2 - ARRECIFES ARTIFICIALES

Los arrecifes artificiales pueden proteger las áreas frente al mar de las fuerzas de las olas y proporcionar protección contra las olas más bajas. Son más efectivos en cuerpos de agua poco profundos.
Al igual que con los rompeolas, los arrecifes artificiales se utilizan para reducir la fuerza de las olas y son adecuados para proteger las costas de la erosión. También pueden contribuir a una cierta reducción de los niveles generales de inundación.



12.3 - ISLAS FLOTANTES

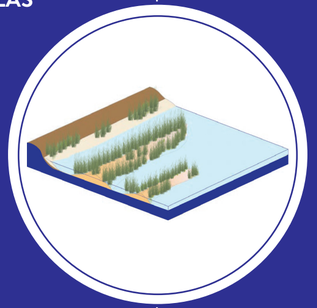


Las islas flotantes pueden actuar como rompeolas para proteger las costas de la erosión y las fuerzas moderadas de las olas.

Las islas flotantes tienen más éxito en cuerpos de agua protegidos con baja energía de las olas y en aguas menos profundas.

12.4 - ISLAS ROMPEOLAS CONSTRUIDAS

Las islas construidas pueden reducir la fuerza de las olas y son adecuadas para proteger las costas de la erosión. Contribuyen a una reducción en los niveles generales de inundación. Las islas construidas son las más adecuadas para proteger las áreas frente al mar de las fuerzas de las olas y proporciona protección contra las olas más bajas. Son más efectivos en cuerpos de agua poco profundos.



PROPUESTAS

PLAN MAESTRO

PLAN MAESTRO

¿QUÉ ES?

Consiste en un 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.

EJES DE ACCIÓN



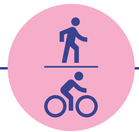
PAISAJE

- Fortalecer la relación del tajamar con el mar.
- Extender la vegetación para la continuidad de los ecosistemas.
- Preparar la costa como infraestructura ante alguna emergencia.



SOCIOECONÓMICO

- Promover nuevas formas de trabajo.
- Incentivar el desarrollo empresarial del cantón.



MOVILIDAD

-Establecer un tránsito seguro de peatones y ciclistas mediante la transformación de los derechos de vía.
- Conformar circuitos paisajísticos, turísticos y patrimoniales.



ESPACIO PÚBLICO

-Definir estrategias para la apropiación de los usuarios y así mitigar la percepción de inseguridad.
- Articular los espacios abiertos y en desuso a través de una red arborizada y peatonalizada.

SE DIVIDE EN

CONECTORES URBANOS

Propuestas a escala media que vincula el frente marítimo con la ciudad a través de sendas y vegetación.

ESCENARIOS URBANOS

Propuestas puntuales de cada una de las unidades de paisaje mencionadas en el capítulo anterior.



Mapa 19 | Fuente: Elaboración propia
Plan Maestro de Revitalización Urbana

COMPONENTES DEL PLAN MAESTRO

ENTRADA A LIMÓN -RUTA 32-

1. INTERVENCIÓN DE LA CARRETERA
2. RESALTAR EL PATRIMONIO - EDIFICIO UFCO -
3. ENTRADA DE TURISTAS CRUCERISTAS
4. CALLE COMPARTIDA

SECTOR RECREATIVO- CULTURAL -PARQUE VARGAS-

5. PUNTO DE INFORMACIÓN TURÍSTICA
6. ESPACIOS DE REUNIÓN Y CONTEMPLACIÓN
7. PARQUE DE JUEGOS PARA NIÑOS

PASEO PEATONAL - RECREATIVO -BOULEVAR-

8. EXTENSIÓN PARQUE VARGAS
9. ZONA COMPLEMENTARIA AL COMERCIO
10. EXTENSIÓN DEL MERCADO

SECTOR COMERCIAL - INFORMAL - TAJAMAR -

11. PLAZA ANFITEATRO
12. PASEO MARÍTIMO PEATONAL
13. VEGETACIÓN DE AMORTIGUAMIENTO
14. PEATONALIZACIÓN DE VÍAS
15. PARQUE ABEL ROBLES
16. MERCADO INFORMAL GASTRONÓMICO
17. ESCALINATA HACIA EL MAR
18. MUSEO AL AIRE LIBRE
19. PASARELAS SOBRE EL AGUA

SECTOR RECREATIVO-DEPORTIVO -PLAYA LO BAÑOS-

20. CANCHA DE BASKETBALL
21. EDIFICIO COMERCIAL - MERCADO
22. TERRAZAS DE AJEDREZ
23. PARQUE BIOSALUDABLE
24. KIOSCO

SECTOR CULTURAL- COMERCIAL - PATIOS DEL INCOFER -

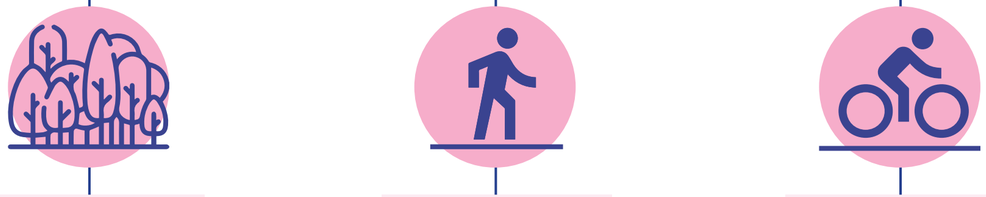
25. ESCOLLERA
26. PASEO GASTRONÓMICO
27. LAGUNA DE BIORRETENCIÓN
28. ZONA DE PIC-NIC
29. PARQUE DE NIÑOS
30. HUERTAS URBANAS
31. EDIFICIO DE DESARROLLO COMUNAL
32. ESTACIÓN - MUSEO DEL FERROCARRIL
33. PARQUE LINEAL
34. FRANJA COMERCIAL
34. CASA DOMINÓ

PLAN MAESTRO

CONECTORES URBANOS

CONECTORES URBANOS

Como resultado de los análisis realizados en la escala macro y la escala media, se definen 3 propuestas de mayor magnitud que pretenden unir los diferentes proyectos del Plan Maestro y crear vínculos en el centro de la ciudad. Para ello, se definen tres categorías de intervención:



CONECTORES VERDES

Se plantean conexiones de vegetación dentro de la ciudad y en el frente marítimo con el fin de acompañar el espacio público aportando confort térmico para peatones y ciclistas, aumentar la biodiversidad y mejorar la resiliencia del lugar a través de drenajes urbanos y sistemas de protección de la costa. Se propone una paleta vegetal que contempla especies de protección ante la erosión costera, especies comestibles y especies de acompañamiento al espacio público.

SENDAS PEATONALES

Se definen diversos tipos de sendas peatonales como paseos y boulevares, calles compartidas y de cierres temporales, así como la intervención y ensanchamiento de aceras y cruces peatonales. Todos forman un circuito que permite al peatón caminar por la ciudad de forma segura, creando recorridos dinámicos, agradables y confortables. Se establecen lineamientos importantes para el diseño y correcta ejecución de las sendas.

BICI SENDAS

Se plantean circuitos que incentiven la movilidad sostenible a través de ciclo rutas e instalaciones para bicicletas, patines, monopatines, etc. se establecen recomendaciones y lineamientos que son esenciales a cumplir para el tránsito seguro tanto de ciclistas como de peatones y conductores.

CONECTORES VERDES

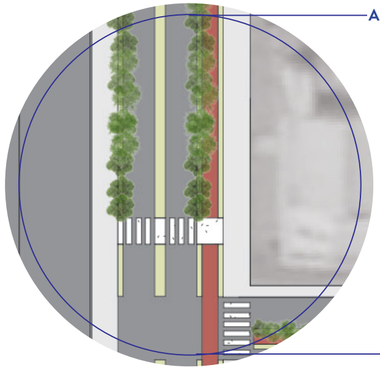
Simbología

Red de infraestructura verde



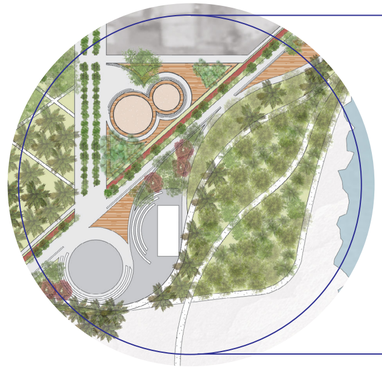
Mapa 20 | Fuente: Elaboración propia
Conectores Verdes

TIPOLOGÍAS DE VEGETACIÓN: ESTRATEGIAS PARA LA PROTECCIÓN COSTERA



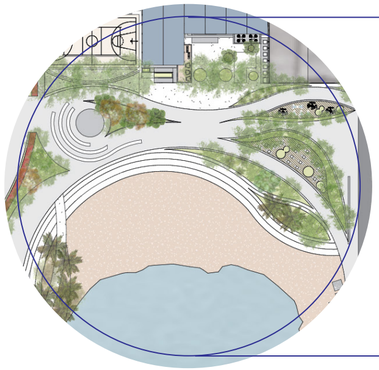
A. CICLOVÍA Y ACERAS

Se clasifica la vegetación dependiendo de su función en el espacio. Para el caso de ciclovías y aceras se define vegetación ornamental nativa y perenne.



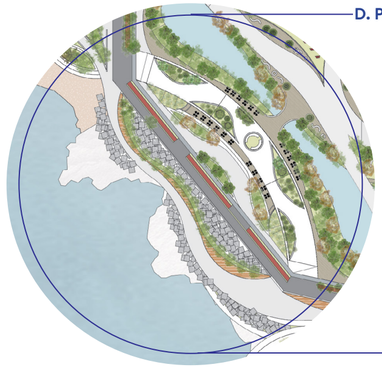
B. ZONA COSTERA

Para la franja marítima se utiliza vegetación que evite la erosión costera y funcione como barrera ante fuertes oleajes. Se utilizan especies como el mangle y el cocotero.



C. ESCALINATAS

En cuanto a las escalinatas hacia el mar se dejan pequeños parches de vegetación ornamental y de protección para el resguardo de la costa y el confort de las personas.



D. PATIOS DEL INCOFER

En los Patios del INCOFER se mezcla la escollera con vegetación de protección. Además se propone una laguna de retención y se acompaña con vegetación de protección.

PALETA VEGETAL

A continuación se presenta la propuesta para la paleta vegetal, la cual se divide en tres categorías de acuerdo a la función que cumplen dentro del sitio. En primera estancia se encuentran las especies para la protección contra la erosión costera, luego las especies comestibles que toman un papel importante en la identidad de la ciudad y por último las especies ornamentales.

ESPECIES DE PROTECCIÓN ANTE LA EROSIÓN COSTERA

ESPECIE	NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA	HÁBITO	CARACTERÍSTICAS	USOS EN EL DISEÑO
	Cocotero	*Cocos nucifera*	Arecaceae	Palma	- Altura de hasta 30 metros. -Especie con valor cultural debido a su fruto. -Flores masculinas y femeninas. -Es un árbol de hoja perenne, sin embargo sus hojas pueden caerse por eso no se debe situar en zonas de estar.	Protege las costas del fuerte oleaje e inundaciones. Atracción de polinizadores. Prospera en suelos arenosos y tolera muy bien la alta salinidad.
	Mangle	*Rhizophora mangle*	Rhizophoraceae	Árbol perennifolio	- Altura de 4 a 10 metros. -Presenta hojas simples. -Posee flor y fruto. -En el tronco se encuentran apoyadas numerosas raíces aéreas simples o ramificadas. -Pueden crecer en sistemas marinos o acuáticos.	Protege las costas del fuerte oleaje e inundaciones. Permite el desarrollo de arrecifes coralinos. Atracción de diversidad de aves. Mejoran la calidad de las aguas en la costa y absorben dióxido de carbono.
	Uva de playa	*Coccoloba uvifera*	Polygonaceae	Árbol pequeño	- Altura de hasta 8 metros. -Posee hojas redondas de textura coriácea. -Fruto comestible. -Tendencia a crecer en horizontal.	Prospera en suelos arenosos y tolera muy bien la alta salinidad. Evita la erosión debido a la extensión de sus raíces. Da sombra y confort térmico. Barrera visual.
	Bejuco de playa	*Ipomoea pes-caprae*	Convolvulaceae	Herbácea robusta	- Bejuco rastrero de tallo postrado. -Puede extenderse hasta 15 m. -Flores llamativas. -Hojas simples, alternas, reniformes. -Sus semillas flotan y no son afectadas por el agua salina.	Funciona como estabilizador primario de arenas. Este bejuco crece muy bien en las orillas de playas en el límite de la marea alta. Atracción de diversidad herbívoros.

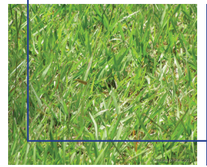
ESPECIES COMESTIBLES Y DE LA HISTORIA CULINARIA

ESPECIE	NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA	HÁBITO	CARACTERÍSTICAS	USOS EN EL DISEÑO
	Jobo	*Spondias mombin*	Anacardiaceae	Árbol alto caducifolio	- Altura de hasta 25 metros. -Presenta hojas alternas y pinnadas. - La copa es extendida e irregular. -Su fruto es parte de la gastronomía típica de la zona.	Crecen en tierra firme, pero pueden crecer también en zonas inundadas. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus frutos. Atracción de polinizadores. Da sombra y confort térmico.
	Mango	*Mangifera indica*	Anacardiaceae	Árbol alto perinnifolio	- Altura de hasta 20 metros. -Presenta hojas alternas, simples y coriáceas. -Se multiplica por semillas. -Sus frutos o drupas, son elípticos con una sola semilla. -Copa densa y redondeada.	Crecen en tierra firme y de fácil drenaje. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus frutos. Da sombra y confort térmico.
	Cacao	*Theobroma Cacao*	Malvaceae	Árbol mediano perennifolio	- Altura de 4 a 8 metros. -Presenta hojas lanceoladas. -Es un ingrediente típico de la gastronomía caribeña. -Se desarrolla en la sombra de árboles más grandes como el cocotero.	Prospera por debajo de los 300 m.s.n.m. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus frutos. Atracción de polinizadores.
	Chile	*Capsicum chinense*	Solanaceae	Herbácea perenne	- Altura de hasta 2.5 metros. -Las hojas son pecioladas. -Las flores usualmente por pares o más. -Su fruto es parte de la gastronomía típica de la zona.	Crecen en tierra firme y de fácil drenaje. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus frutos.
	Jengibre	*Zingiber officinale*	Zingiberáceas	Herbáceas	- Altura de 1.5 metros. -Presenta hojas lineares. -Las raíces maduras son fibrosas y seca. -Es un ingrediente típico de la gastronomía caribeña. -Es una planta erguida perenne.	Crecen en tierra firme y de fácil drenaje. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus frutos. Planta aromática.

	Zacate Limón	*Cymbopogon citratus*	Poáceas	Herbácea perenne	- Altura de máximo 1.2 metros. -Presenta hojas alargadas como listones. -Se propaga por esquejes. -Las flores se reúnen en espiguillas de 30-60 cm de longitud formando racimos.	Crece en climas cálidos, preferiblemente en suelos arenosos. Planta aromática. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus hojas. Se puede utilizar para demarcar espacios.
	Sorosí	*Momordica charantia*	Cucurbitaceae	Herbácea anual	-Se puede extender hasta 15 m. -De hábito trepador muy ramificada. -Las hojas son alternas y simples. -Su fruto es parte de la gastronomía de la zona, además se usa como medicina natural.	Puede crecer en lugares con cercas u otros obstáculos. Se puede utilizar cerca de restaurantes para aprovechar sus frutos. Atracción de polinizadores. Funciona como enredadera.

ESPECIES ORNAMENTALES Y DE ACOMPAÑAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO

ESPECIE	NOMBRE COMÚN	NOMBRE CIENTÍFICO	FAMILIA	HÁBITO	CARACTERÍSTICAS	USOS EN EL DISEÑO
	Gavilán	*Pentaclethra macroloba*	Fabaceae	Árbol alto caducifolio	- Altura de hasta 35 metros. -Árbol nativo. -La copa es extendida e irregular. -Las hojas son doblemente compuestas, ubicadas como una espiral en las ramas.	Crecen en suelos húmedos y con inundaciones periódicas. Atracción de polinizadores. Da sombra y confort térmico. Recuperación de suelos y/o áreas degradadas.
	Hule	*Castilla elastica*	Moraceae	Árbol alto caducifolio	- Altura de hasta 25 metros. -Árbol nativo. -La copa abierta y piramidal. -Tiene hojas alternas, simples con peciólos. -	Crecen en suelos húmedos y muy húmedos. Da sombra y confort térmico. Recuperación de suelos y/o áreas degradadas.
	Carao	*Cassia grandis*	Fabaceae	Árbol alto caducifolio	- Altura de hasta 15 metros. -Árbol nativo. -Es un árbol grande y coposo, de follaje verde oscuro y flores rosadas en ramilletes, muy vistosas.	Crecen en suelos húmedos y con inundaciones periódicas. Atracción de polinizadores. Da sombra y confort térmico. Se puede usar como punto focal debido a su color rosa.

	Jorco	*Garcinia intermedia*	Clusiaceae	Árbol pequeño perennifolio	- Altura de hasta 15 metros. -Árbol nativo. -Es ramificados desde su base con corona piramidal. -Las hojas son simples y opouestas. -Posee un fruto comestible.	Atracción de polinizadores. Da sombra y confort térmico. Se puede usar como punto focal debido a sus flores.
	Pacaya	*Chamaedorea costaricana*	Arecaceae	Palma pequeña	- Altura de hasta 6 metros. -Especie nativa. -Las hojas son erecto-patentes y pinnadas. -Forma grupos densos de tallos delgados.	Crecen en suelos húmedos. Cuando se coloca en grupo sirve para dar sombra. Se puede utilizar para demarcar espacios.
	Azulillo	*Hamelia patens*	Rubiaceae	Arbusto grande perennifolio	- Altura de hasta 6 metros. -Es un arbusto grande y coposo. -Florece mejor a pleno sol y lo hace mejor a altas temperaturas, similar a su rango tropical nativo.	Se puede utilizar para demarcar espacios. Atracción de polinizadores. Atracción de fauna. Se puede usar como punto focal debido a su color.
	Platanilla	*Heliconia latispatha*	Heliconiaceae	Herbácea	- Alcanza hasta los 2-3 metros. -Las hojas son largas y puntiagudas. -Pedúnculo 10-60 cm de largo, glabro, verde con manchas café, inflorescencia erecta.	Se puede utilizar para demarcar espacios. Atracción de polinizadores. Atracción de fauna.
	Wedelia	*Sphagneticola trilobata*	Asteraceae	Hierba perenne	- Puede alcanzar los 30 cm. -Las hojas son carnosas y peludas de color verde oscuro. - La propagación es principalmente vegetativa ya que las semillas generalmente no son fértiles.	Sirven como cubresuelos, ya que se extienden rápidamente. Se pueden usar para dar color a nivel de suelo por sus flores amarillas.
	Zacate Jengibrillo	*Paspalum notatum*	Poaceae	Gramínea	- Pasto perenne. - Requiere un mantenimiento básico. -Tolera la salinidad. -Se puede propagar tanto por semillas.	Pueden crecer en suelos hostiles y secos. Cubresuelos ideal para zonas de alto tránsito.

BICI-SENDAS

Simbología

Red de ciclovía



Mapa 21 | Fuente: Elaboración propia
Bicisendas

RECOMENDACIONES DE DISEÑO: INSTALACIONES PARA BICICLETAS
SEGURIDAD, CONFORT Y CONECTIVIDAD PARA TODOS LOS CICLISTAS

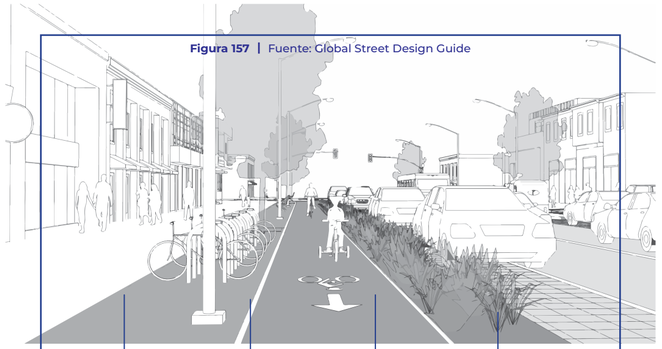


Figura 157 | Fuente: Global Street Design Guide

Zona de Acera	Borde	Bici-senda	Zona de Amortiguamiento
Las instalaciones para bicicletas deben estar separadas de las aceras para la comodidad de peatones y ciclistas, ya que desalienta a los peatones a caminar en la instalación para bicicletas y viceversa La acera también puede albergar elementos para bicis como aparcamientos, mapas y estaciones de bicicletas compartidas.	Si no se proporciona un amortiguador en la acera, las instalaciones para bicicletas deben estar separadas por niveles.	Ruta de ciclismo suave y continua que esté libre de obstrucciones. Este camino despejado puede variar de 1.8 a 2 m para caminos unidireccionales y puede aumentar en áreas de mayor demanda.	Separación entre la ciclovía y el tráfico de vehículos o automóviles estacionados para maximizar la seguridad de las personas, ciclistas y conductores. Se pueden elevar o nivelar y no deben tener menos de 1 m de ancho.

SEGURIDAD

Diseñar e implementar instalaciones para bicicletas que proporcionen rutas seguras para el ciclismo Las instalaciones deben estar bien mantenidas y libres de escombros y obstáculos. Líneas de visión claras.

CONFORT Y CALIDAD

La calidad de la instalación, la cantidad de espacio para viajar y la zona de amortiguación entre los vehículos en movimiento afectarán la usabilidad y la seguridad de una ruta. La suavidad de la superficie y el paisaje adicional contribuirán a una conducción de calidad. Los árboles pueden agregar protección y sombra en climas cálidos.

CONECTIVIDAD

Garantizar que las instalaciones para bicicletas sean continuas es fundamental para promover el uso de la bicicleta como un modo de transporte atractivo y sostenible.

ZONA DE AMORTIGUAMIENTO

Barreras integradas al lado de la carretera que proporcionan una separación física a una ciclovía. Mejoran la seguridad de los ciclistas y evitan la intrusión de automóviles. Presentan la oportunidad de embellecer e integrar la infraestructura verde.

SEMÁFORO PARA BICICLETAS

Señales de tráfico diseñadas específicamente para ciclistas. Se pueden usar en cualquier intersección, especialmente en calles de gran volumen. Mejoran la seguridad y la confianza de los ciclistas en lugares con grandes volúmenes de tráfico vehicular.

BICICLETAS COMPARTIDAS

Las estaciones de bicicletas compartidas son estantes especiales que actúan como lugares para recoger o dejar bicis. Son una parte integral de las bicisendas, lo que permite viajes espontáneos. Deben colocarse cerca de la infraestructura para bicicletas y ser claramente visibles para los peatones.

BARRAS DE PARADA AVANZADA

Áreas designadas delante de las líneas de parada para vehículos en las intersecciones señalizadas. Permiten a los ciclistas adelantarse a los vehículos en cola durante un semáforo en rojo. Ayudan a los ciclistas a cruzar el tráfico y evitar ser atropellados por vehículos que cruzan el carril para bicicletas, debe tener al menos 3 m de profundidad.

ISLAS DE REFUGIO EN ESQUINAS

Son barreras de concreto en las esquinas de intersección con un espacio curvo para los ciclos entre la acera y la calzada. También proporcionan un espacio de espera protegido para los ciclistas y facilitan los giros. Las islas con radios de giro pequeños, reducen la velocidad de los vehículos y aumentan la visibilidad de los ciclistas.

CORRAL PARA BICICLETAS

Fila de aparcamientos para bicicletas colocados en la calle que ocupa espacio en el carril de estacionamiento. Los espacios de estacionamiento existentes se pueden usar de manera eficiente como estacionamiento para bicicletas, lo que ayuda a liberar espacio en las aceras.

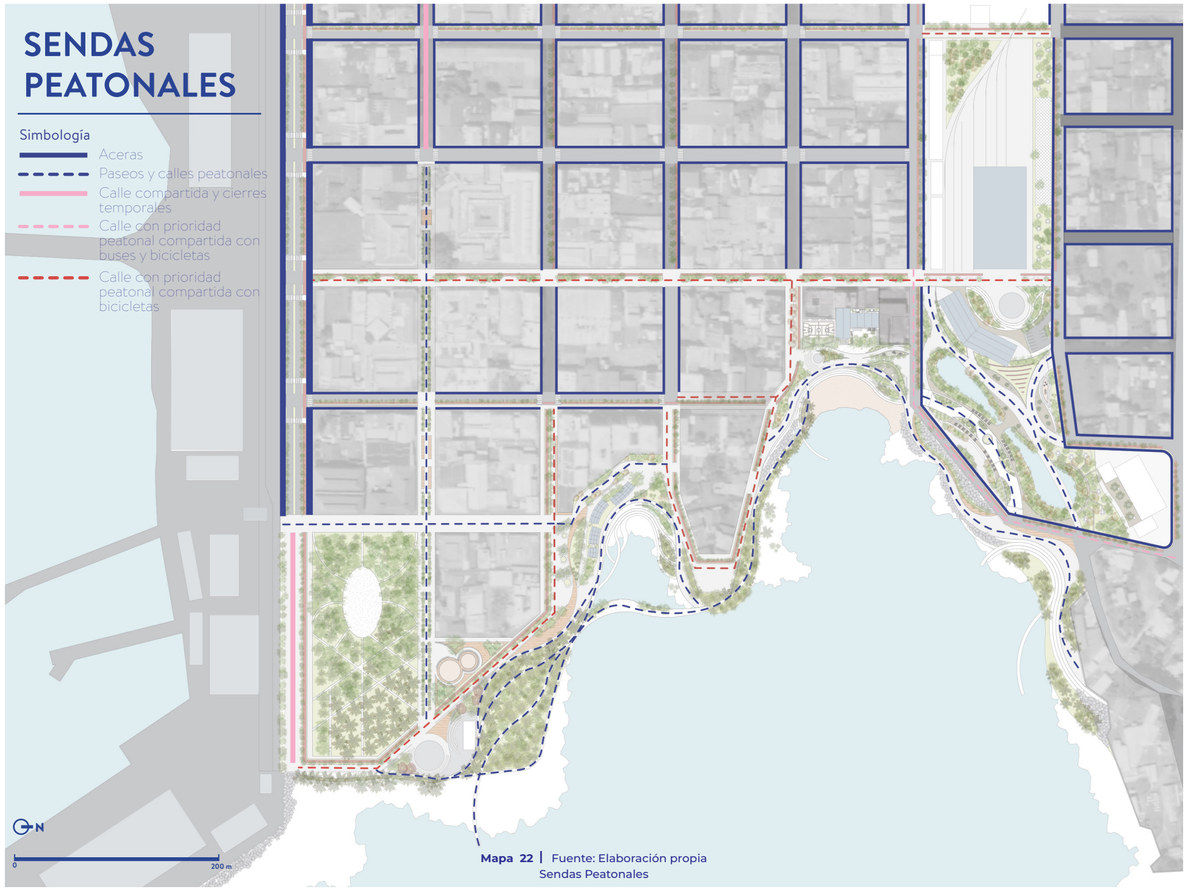
ESTACIONAMIENTOS PARA BICICLETAS

Instalaciones de estacionamiento de alta calidad que proporcionan una gran cantidad de parqueos protegidos de otros elementos de la calle. Se instalan en estaciones de tránsito o en destinos importantes. Estas estructuras deben ser fácilmente accesibles por las rutas ciclistas cercanas y deben combinarse con señalización.

SENDAS PEATONALES

Simbología

- Aceras
- Paseos y calles peatonales
- Calle compartida y cierres temporales
- Calle con prioridad peatonal compartida con buses y bicicletas
- Calle con prioridad peatonal compartida con bicicletas



Mapa 22 | Fuente: Elaboración propia
Sendas Peatonales

RECOMENDACIONES DE DISEÑO: ACERAS, CRUCES Y REFUGIOS
CIRCUITOS PARA EL MOVIMIENTO Y ACCESIBILIDAD DE LOS PEATONES



Figura 158 | Fuente: Global Street Design Guide

Zona de Fachada

Sección de la acera que funciona como una extensión del edificio, ya sea a través de entradas y puertas o cafés en la acera.

Paso Libre

Define el camino principal que corre paralelo a la calle. Garantiza que los peatones tengan un lugar seguro y adecuado para caminar y debe tener de 1,8 a 2,4 m de ancho en entornos residenciales y de 2,4 a 4,5 m de ancho en áreas con grandes volúmenes de peatones.

Zona Mobiliario urbano

Sección de la acera entre el bordillo y el camino despejado, en la que se proporciona mobiliario urbano y comodidades como iluminación, bancos, postes de servicios públicos, árboles y estacionamiento para bicicleta y elementos de infraestructura verde.

Amortiguamiento

Se define como el espacio inmediatamente al lado de la acera y puede constar de una variedad de elementos diferentes: extensiones de aceras, estacionamientos, gestión de aguas pluviales, aparcamientos o rutas para bicicletas.

CONECTIVIDAD Y PERMEABILIDAD

Ofrecer un camino despejado y continuo. Crear enlaces para acortar las rutas peatonales cuando sea posible para lograr un tejido urbano más conectado.

ACCESIBILIDAD Y CONFORT

Todas las calles deben ser de acceso universal y ser legibles para todos los usuarios. Las redes de aceras, la jerarquía y el ancho deben responder a su contexto y permitir que las personas se muevan comodamente.

SEGURIDAD

Los espacios deben ser seguros para todos los usuarios en diferentes momentos del día. Bien iluminados, libres de obstrucciones y ofrecer ojos en la calle para la vigilancia natural y la prevención del delito.

EXTENSIONES DE ACERA

Extensión de la acera estrechando visual y físicamente la calzada y acortando las distancias de cruce. Calman la velocidad del tráfico y aumentan el espacio disponible para las personas. Se puede acomodar mobiliario urbano, bancos, vendedores, árboles, etc.

PROTECCIÓN CONTRA EL CLIMA

Incorporear aleros en las fachadas de los edificios cuando sea posible para agregar refugio y carácter a la calle, y ofrecer protección contra la lluvia o el calor. Instalar estructuras de sombra independientes en áreas más grandes y vegetación para protección.

RAMPAS PARA PEATONES

Instalar rampas en cada paso de peatones y cambio de nivel. Deben estar construidos con materiales antideslizantes y tener una pendiente máxima de 1:10 (10%), idealmente 1:12 (8%). Deben estar alineados perpendicularmente al paso de peatones.

ORIENTACIÓN PARA DISCAPACITADOS

Emplear estrategias como señales peatonales accesibles en las intersecciones y bandas de pavimentación táctiles en las aceras para facilitar la accesibilidad de las personas con discapacidad visual y proporcionar orientación para navegar por la ciudad.

FUENTES DE AGUA

Proporcionar bebederos con agua potable fresca para ofrecer alternativas sostenibles al agua embotellada y garantizar una fuente de agua esencial en muchas comunidades. Utilizar diseños creativos para fomentar el uso y mantener estándares limpios y seguros.

ASIENTOS

Espacios frecuentes para que las personas se detengan y descansen. Los asientos deben tener respaldos cómodos, ofreciendo una combinación de asientos con sombra y sin sombra adaptados al clima local. Proporcione sillas móviles y una variedad de asientos.

ÁRBOLES Y PAISAJISMO

Incluir paisajismo donde sea posible para crear un ambiente agradable para caminar. El paisajismo mejora las condiciones microclimáticas, limpia el aire, filtra el agua y aumenta la biodiversidad de una ciudad, ofreciendo beneficios para la salud física y mental.

CRUCES PEATONALES

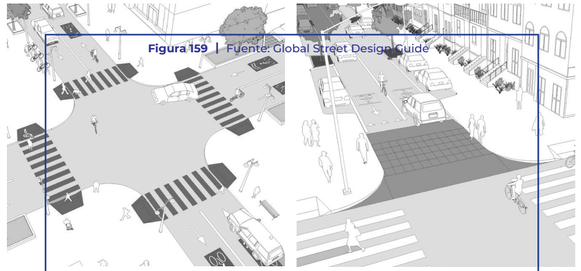


Figura 159 | Fuente: Global Street Design Guide

UBICACIÓN

Los cruces de peatones se pueden ubicar en una intersección o en la mitad de la cuadra. Instalar un paso de peatones donde haya una línea de deseo de peatones significativa. Las aplicaciones frecuentes incluyen paradas de autobús a mitad de cuadra, parques, plazas, monumentos o entradas a edificios públicos.

ESPACIADO ENTRE PASOS PEATONALES

Proporcionar pasos cada 80-100 m en entornos urbanos. Deben evitarse distancias superiores a 200 m, ya que crean problemas de cumplimiento y seguridad. Los criterios de espaciado de los cruces de peatones deben determinarse de acuerdo con la red de peatones y el entorno construido.

SEÑALIZACIÓN

Cuando las velocidades de los vehículos superen los 30 km / h y los volúmenes de peatones y las demandas de cruces sean de moderadas a altas, proporcionar cruces señalizados para respaldar un entorno seguro para caminar.

LONGITUD / DISTANCIA DE CRUCE

Mantener las distancias de cruce lo más cortas posible utilizando radios de esquina estrechos, extensiones de aceras e islas de refugio para peatones creando un cruce de dos etapas para los peatones, que es más fácil y seguro.

ANCHURA

Un paso de peatones debe tener al menos el mismo ancho que las aceras con las que se conecta y no menos de 3 m de ancho.

REFUGIOS PEATONALES

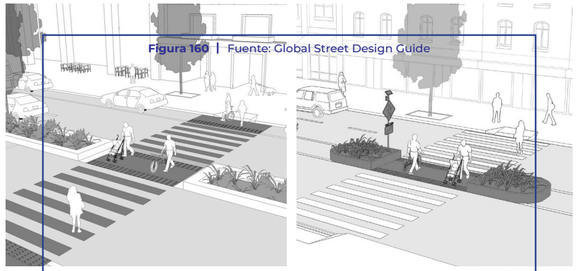


Figura 160 | Fuente: Global Street Design Guide

Las islas de refugio crean un cruce de dos etapas para los peatones, lo que hace que sea más fácil y seguro. Deben instalarse en todas las calles donde los peatones tienen que cruzar tres o más carriles o en calles más estrechas donde las velocidades y los volúmenes vehiculares hacen que los cruces de una sola etapa sean prohibitivos o inseguros.

LONGITUD

Una isla de refugio para peatones tiene idealmente de 10 a 12 m de largo.

ANCHURA

El ancho del corte debe ser igual al ancho del paso de peatones o ser al menos tan ancho como el camino libre. Cuando el corte sea superior a 3 m, instalar bolardos para impedir que los vehículos estacionen o maniobren en el refugio peatonal.

ILUMINACIÓN

Las islas de refugio deben ser claramente visibles para los conductores, estar bien iluminadas y proporcionar reflectores para mejorar la visibilidad nocturna.

PROTECCIÓN

Incluir bordillos, bolardos u otras características para proteger a las personas que esperan cruzar.

BOULEVARES

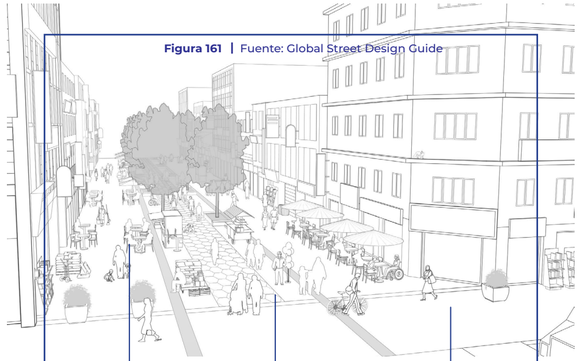


Figura 161 | Fuente: Global Street Design Guide

Mobiliario

Agregar mobiliario urbano, obras de arte, asientos, mesas, bancos, árboles, jardinería, estantes para bicicletas y fuentes de agua para agregar carácter y apoyar una variedad de actividades.

Caminos libres

Deben mantenerse caminos despejados para permitir el acceso de vehículos de emergencia. Prohibir el estacionamiento y el tráfico vehicular para garantizar que los caminos despejados permanezcan sin obstáculos.

Superficies Accesibles

Proporcione una superficie lisa para optimizar la accesibilidad para caminar. Los caminos deben ser continuos y navegables. Usar materiales duraderos y antideslizantes.

CONECTIVIDAD

Las calles solo para peatones deben estar bien conectadas con el transporte colectivo, las rutas para bicicletas y los senderos para caminar. El acceso desde calles laterales debe ofrecer múltiples opciones para entrar y salir del corredor, manteniendo el espacio permeable.

ILUMINACIÓN

La iluminación debe apoyar un entorno seguro. Usar iluminación de fachadas, postes de luz a escala peatonal y artefactos de iluminación más cortos para iluminar uniformemente el espacio.

MANTENIMIENTO Y ENTREGAS

Programar un mantenimiento regular para mantener limpio el espacio y el horario de entrega y descarga fuera de horas pico.

ACTIVIDADES Y EVENTOS

Programar actividades y eventos a lo largo del recorrido, definiendo zona para cada actividad.

CIERRES TEMPORALES

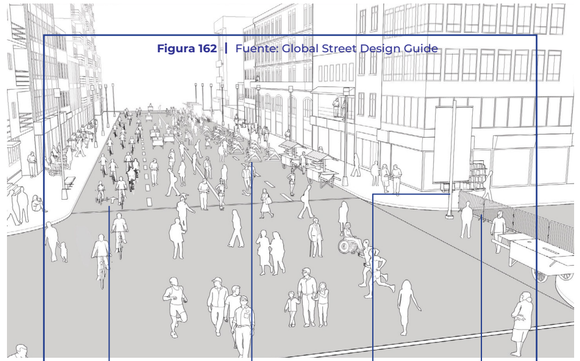


Figura 162 | Fuente: Global Street Design Guide

Zona para bicis

Permitir el paso de ciclistas durante los cierres temporales, brindando a los ciclistas espacio y comodidades especiales.

Programación

Programar eventos y actividades culturales recreativas. Incluir eventos relacionados con la gastronomía.

Señalización

Indicar claramente los días y horas de cierre.

Control

Utilizar un dispositivo de control temporal o una barrera para garantizar que los vehículos no entren en el espacio.

EQUIPAMIENTO Y COMODIDADES

Proporcionar asientos, mesas, puestos de comida, equipo recreativo e iluminación para ayudar a activar el espacio.

MARCA

Tener en cuenta el contexto local y los participantes previstos al crear la marca y comercializar estos proyectos callejeros.

CIERRES NOCTURNOS

Los cierres nocturnos pueden permitir eventos como conciertos, proyecciones de películas, cenas y otras actividades. Se recomienda iluminación adicional y vigilancia policial.

ENTREGAS Y DESCARGAS

Organizar las entregas y descargas de las empresas locales ubicadas en las calles de los cierres.

PLAN MAESTRO

ESCENARIOS URBANOS

ESCENARIOS URBANOS

A partir del análisis micro del capítulo anterior, se definen 6 zonas de intervención en donde cada una incluye una serie de estrategias y proyectos propuestos. En el siguiente diagrama se muestra cada uno de los escenarios urbanos que se proponen en el Plan Maestro de Revitalización Urbana, los cuales abarcan el frente marítimo de la ciudad y una pequeña parte del Casco Histórico. Es importante recalcar que los escenarios del frente marítimo (4, 5 y 6) se desarrollarán a detalle.

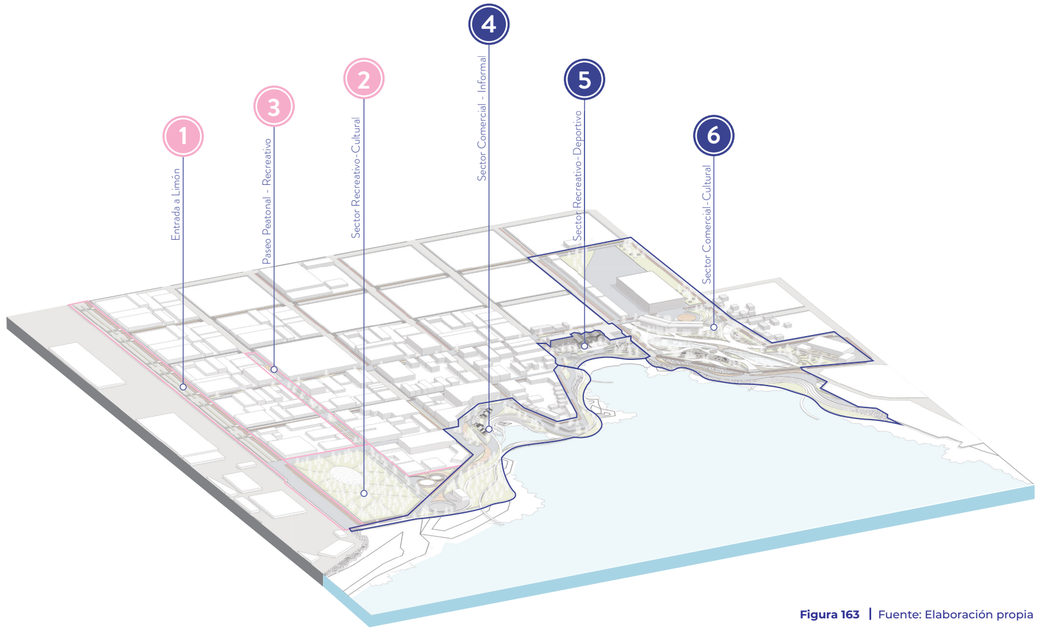


Figura 163 | Fuente: Elaboración propia

1 ENTRADA A LIMÓN
RUTA 32

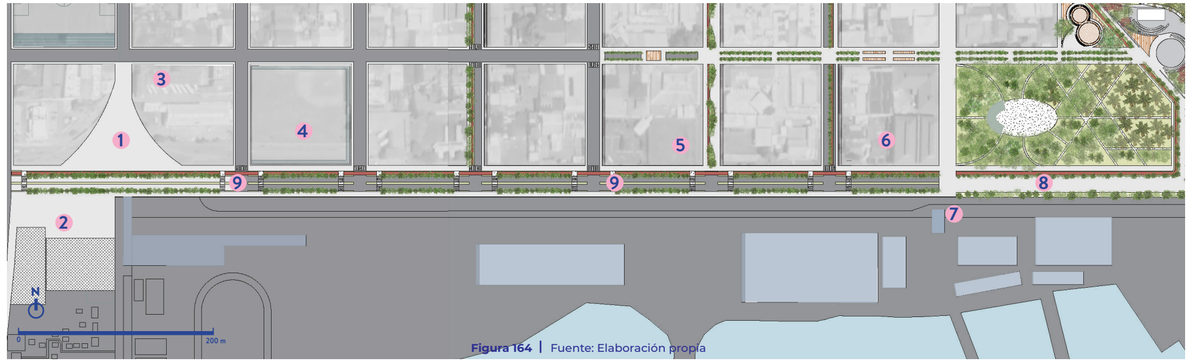
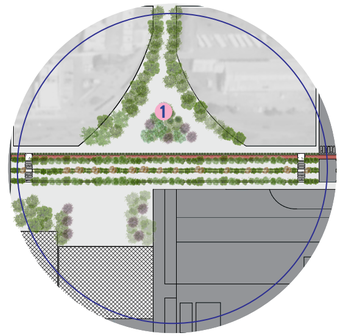
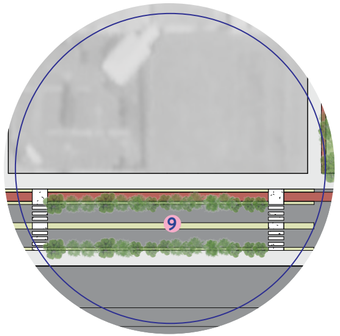


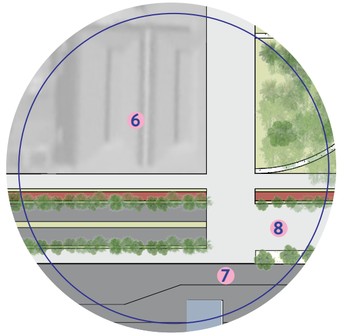
Figura 164 | Fuente: Elaboración propia



PLAZA DE BIENVENIDA A LA CIUDAD



INTERVENCIÓN DE LA VÍA



CALLE COMPARTIDA

PROYECTOS

1 | PLAZA DE BIENVENIDA A LA CIUDAD

Marcar el ingreso a la ciudad a través de una plaza, reactivando y proyectando una imagen agradable que invite al disfrute y el recorrido de la ciudad.

2 | EDIFICIO COMERCIAL + PLAZA

Proyecto gastronómico - comercial que de soporte al área residencial de cieneguita y active comercialmente la ruta acompañado de una plaza que se integre a la plaza de bienvenida a la ciudad.

3 | PUNTO INTERMODAL

Punto donde converge la estación de buses, la instalación de bicicletas y la plaza de peatones, permitiendo un cambio fluido entre medios de transporte y formas de recorrer la ciudad más sustentables.

4 | RESALTAR EL PATRIMONIO - ESTADIO BIG BOY

Intervenir las aceras y espacios inmediatos al Estadio Big Boy que reactive la dinámica comercial y resalte el valor histórico del inmueble y la importancia de la actividad deportiva que se realiza. Utilizar elementos como señalética, placas informativas e iluminación.

5 | PUNTO COMERCIAL - PUNTO GASTRONÓMICO

Utilizar los terrenos en desuso que acompañan la Ruta 32 para la creación de puntos comerciales que activen el recorrido y se proyecten al espacio público a través de mobiliario y bordes permeables.

6 | RESALTAR EL PATRIMONIO - EDIFICIO UFCO COMERCIO - ARTE - CULTURA - GASTRONOMÍA

Intervenir los espacios inmediatos a los edificios de las antiguas oficinas de la UFCO con elementos que den soporte a la actividad del edificio. Programar usos y actividades atractivas para locales y extranjeros. Utilizar elementos como señalética, placas informativas e iluminación.

7 | ENTRADA DE TURISTAS CRUCERISTAS

Marcar el ingreso de los turistas cruceristas a la ciudad a través de instalaciones, mobiliario urbano y paisajismo que inviten y hacen la llegada atractiva, legible y agradable.

8 | CALLE COMPARTIDA

Intervenir el remate de la Ruta 32 a través de una calle compartida con prioridad peatones y bicicletas, aprovechando las visuales y conexión al mar con mobiliario, vegetación y espacios de contemplación.
La calle funciona como una extensión del Parque Vargas y se establece como calle con cierres temporales que permite realizar actividades programadas artísticas, de juego y culturales.

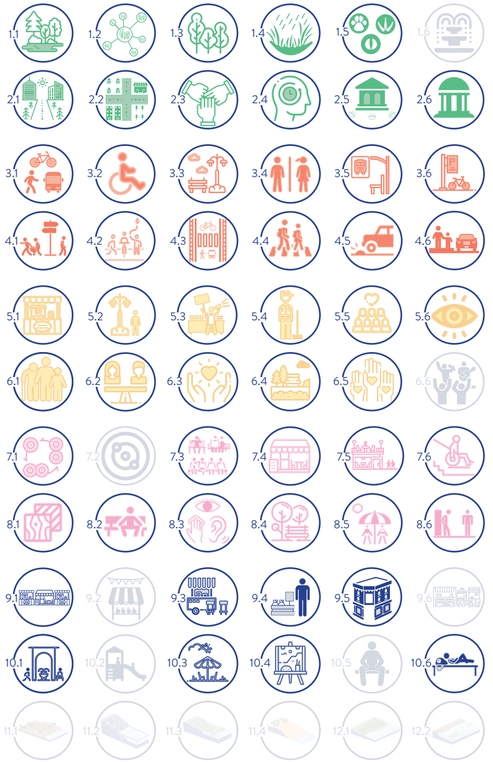
9 | INTERVENCIÓN DE LA VÍA

Ensanchamiento de aceras, Bici-senda e instalaciones para bicicletas, infraestructura verde, arborización y drenajes urbanos, demarcación de vías y señalética, parada de buses y busetas e islas de parqueo.

ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES

Ámbitos de acción y pautas esenciales a tomar en cuenta en el diseño y profundización del escenario urbano

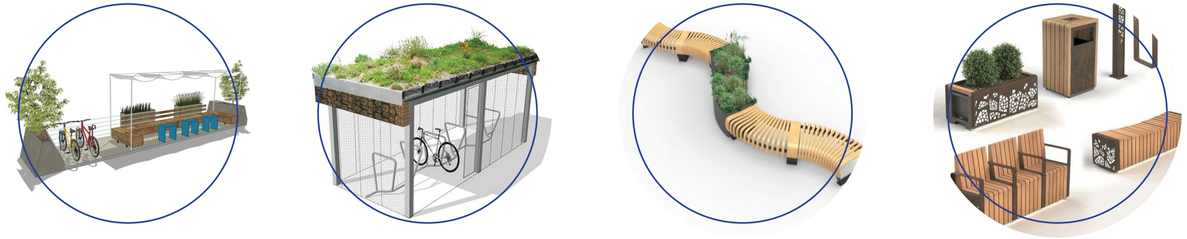
Los iconos de color son las estrategias aplicables. Ver la descripción de cada estrategia en el catálogo de estrategias



IMÁGENES DE REFERENCIA - ESPACIALIDAD Y DINÁMICA URBANA



MOBILIARIO URBANO - INSTALACIONES - SERVICIOS PÚBLICOS



ACCIONES LIVIANAS - RÁPIDAS - BARATAS | URBANISMO TÁCTICO



CARACTERIZACIÓN DE VÍA

CORTE DIAGRAMÁTICO

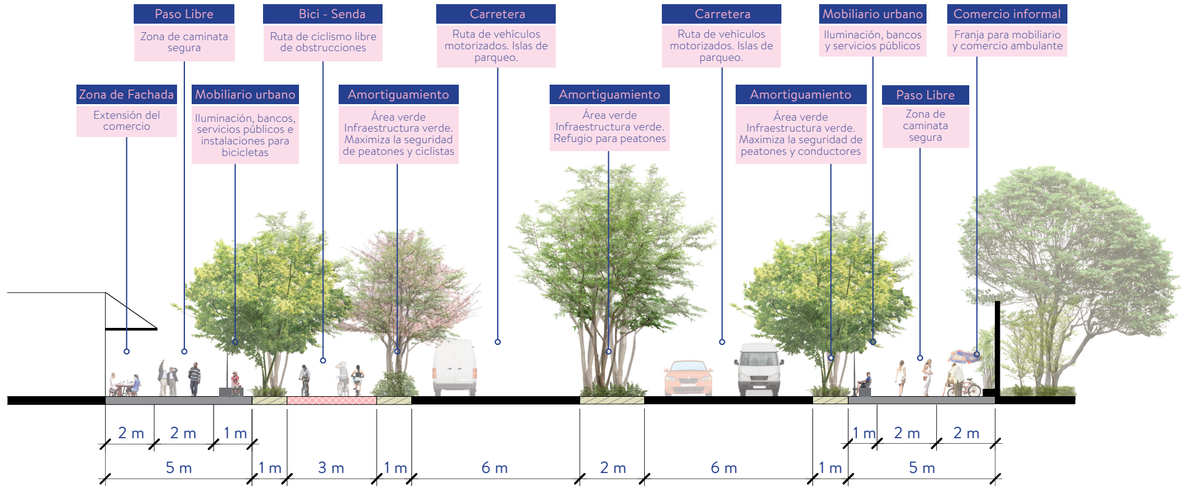


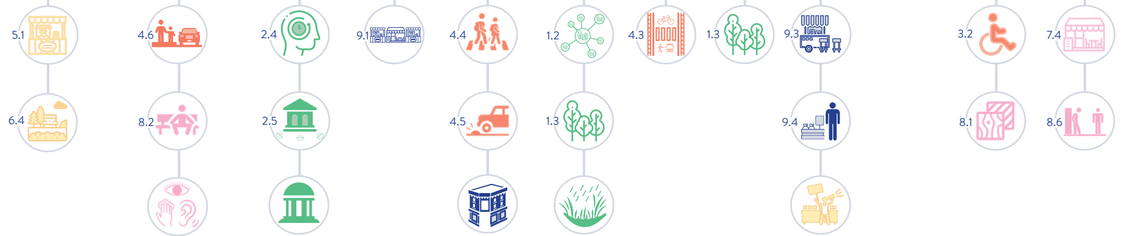
Figura 165 | Fuente: Elaboración propia

¿ CÓMO PODRÍA SER LA RUTA 32 ?

APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO



Figura 166 | Fuente: Elaboración propia



¿ CÓMO PODRÍA SER LA RUTA 32 ?

FOTOMONTAJE



Figura 167 | Fuente: Elaboración propia

La ruta 32 constituye la entrada a la ciudad, por lo cual con la intervención se pretende suavizar los bordes duros e imagen de descuido que actualmente presenta. Para esto, se definen ejes para las diferentes maneras de movilidad (caminar-bici-carros) con su respectiva demarcación y separación por medio de vegetación media y baja y drenajes urbanos sostenibles. Asimismo, se incorpora vegetación alta que acompañe al peatón y al ciclista. Se plantea incluir comercios que activen el eje y la apropiación de estos en el espacio público. Por último, se propone intervenir los muros con graffitis y murales que muestren la identidad del lugar.

2 SECTOR RECREATIVO - CULTURAL
PARQUE VARGAS



Figura 168 | Fuente: Elaboración propia

PROYECTOS

1 | PUNTO RECIBIDOR E INFORMACIÓN TURÍSTICA

Creación de un punto de información turística inmediato a la ruta de entrada de los turistas y la culminación de la ruta 32, que oriente sobre los atractivos, rutas turísticas y programas de actividades.

2 | INCORPORAR VEGETACIÓN DE ESCALA MEDIA Y BAJA

Incorporar en el diseño urbano vegetación de escala media y baja que invite a los usuarios a la apropiación y el disfrute del parque, aprovechando la protección generada por los árboles existentes de mayor escala.

3 | INTERVENCIÓN DEL ANFITEATRO

Intervenir el anfiteatro con mobiliario, protección y restauración de la infraestructura ya existente, aprovechando la posición focal dentro del parque y mejorar la calidad espacial.

4 | INTERVENCIÓN ÁREA DE JUEGOS PARA NIÑOS

Intervenir el área de juegos con vegetación, pavimentos adecuados para la actividad y mobiliario cómodo y atractivo tanto para los niños como los adultos.

5 | CREACIÓN DE UN PARQUE BIOSALUDABLE

Crear un parque biosaludable que invite a las personas a realizar actividad física en un espacio privilegiado por las vistas al mar y el microclima generado dentro del parque que aporta frescura y comodidad.

6 | RESALTAR EL PATRIMONIO - EDIFICIO UFCO COMERCIO - ARTE - CULTURA - GASTRONOMÍA

Intervenir los espacios inmediatos a los edificios con elementos que den soporte a los usos y programación de actividades. Peatonalizar e incorporar mobiliario urbano adecuado y llamativo. Utilizar elementos como señalética, placas informativas e iluminación.

7 | INTERVENCIÓN DE PLAZA DE JUEGOS DE AJEDREZ

Intervenir los espacios destinados para juegos de ajedrez y dominó a través de mobiliario confortable y adecuado para llevar a cabo la actividad.

8 | CALLE COMPARTIDA

Crear una extensión del parque con prioridad peatones y bicicletas. Intervenir con mobiliario, vegetación y espacios de para el descanso. Se establece como una calle con cierres temporales que permite realizar actividades programadas artísticas, lúdicas y culturales.

9 | ESPACIOS DE REUNIÓN Y CONTEMPLACIÓN

Reforzar los espacios de estadía con conexión directa al mar, que funciona como un mirador e invita a la contemplación del espacio y a estimular los sentidos aprovechando los elementos naturales en el paisaje. incorporar el mobiliario y la protección ante el clima necesaria para mayor comodidad y disfrute.

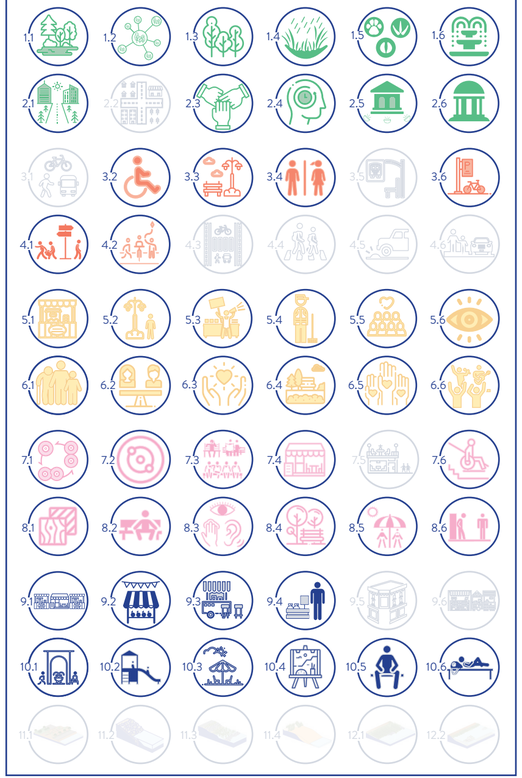
10 | INTERVENCIÓN DEL PARQUE DE JUEGOS PARA NIÑOS

Intervenir el parque de juegos con mobiliario e intalaciones adeacuadas, atractivas y lúdicas, que inviten al juego y la permanencia, aprovechando la vista al mar y la vegetación de protección.

ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES

Ámbitos de acción y pautas esenciales a tomar en cuenta en el diseño y profundización del escenario urbano

Los íconos de color son las estrategias aplicables. Ver la descripción de cada estrategia en el catálogo de estrategias



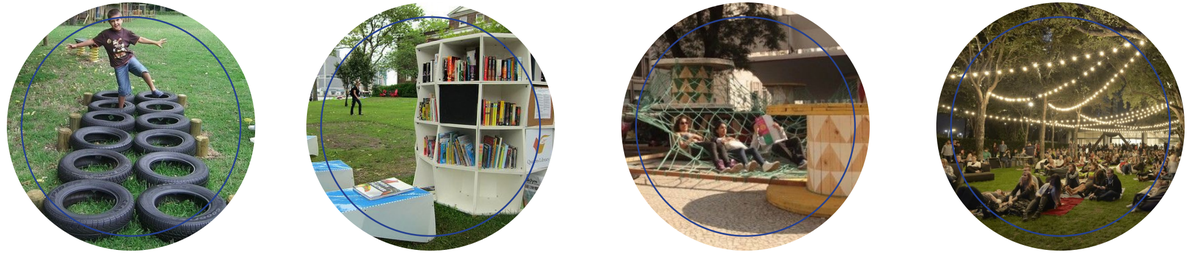
IMÁGENES DE REFERENCIA - ESPACIALIDAD Y DINÁMICA URBANA



MOBILIARIO URBANO - INSTALACIONES - SERVICIOS PÚBLICOS



ACCIONES LIVIANAS - RÁPIDAS - BARATAS | URBANISMO TÁCTICO

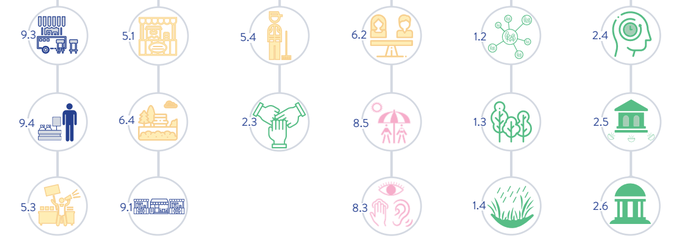


¿ CÓMO PODRÍA SER EL PARQUE VARGAS ?

APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO



Figura 169 | Fuente: Elaboración propia



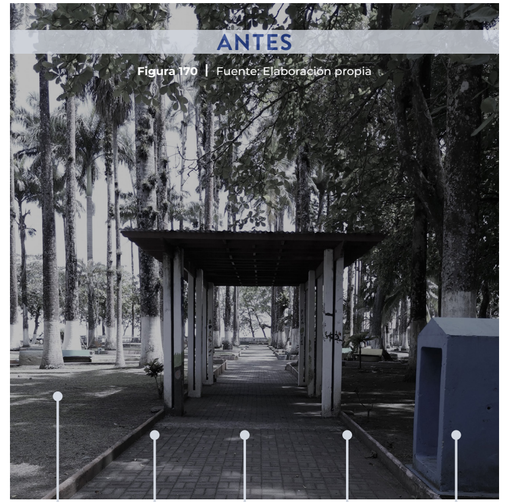
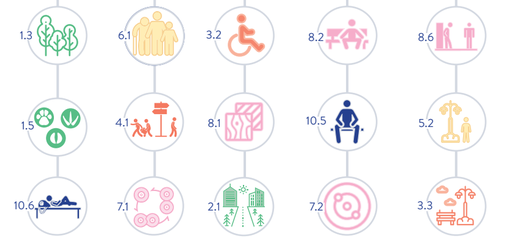


Figura 170 | Fuente: Elaboración propia



DESPUÉS

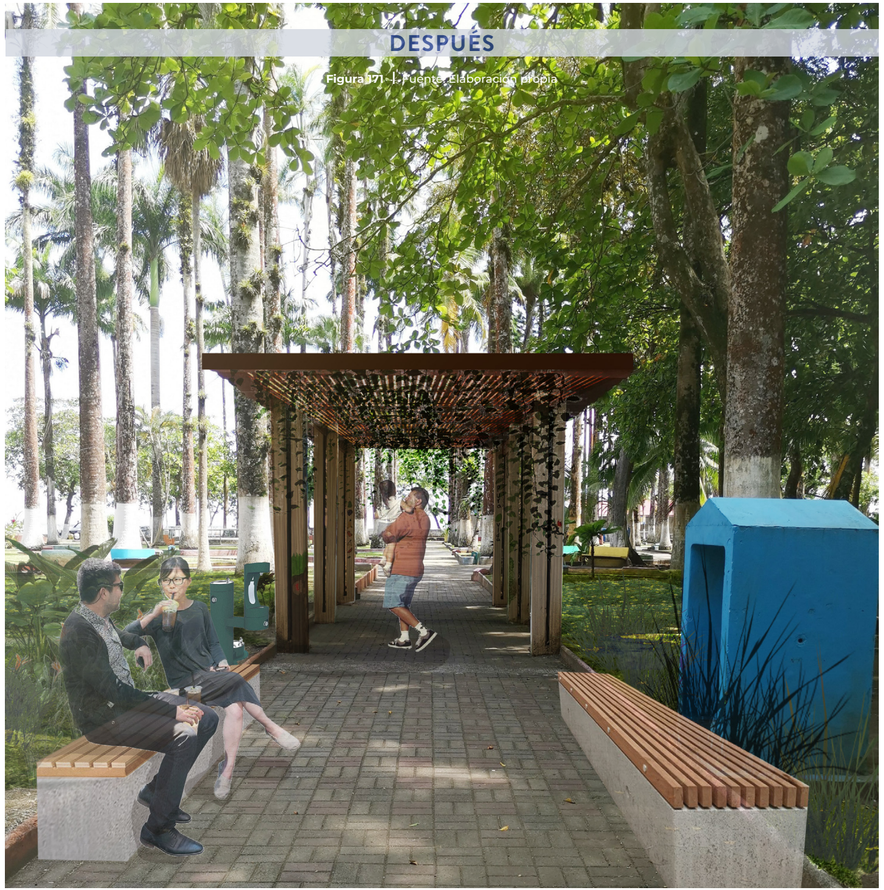


Figura 171 | Fuente: Elaboración propia

El parque Belvanero Vargas es un referente del espacio público en la ciudad, actualmente se encuentra mayoritariamente en buen estado, por lo que en este escenario se plantea la incorporación se vegetación media y baja que permita a las personas disfrutar de las zonas verdes. Además se propone la renovación de estructuras existentes como las pérgolas para generar una imagen más caribeña y confortable.

DESPUÉS



Figura 172 | Fuente: Elaboración propia

3 PASEO PEATONAL - RECREATIVO
BOULEVARD

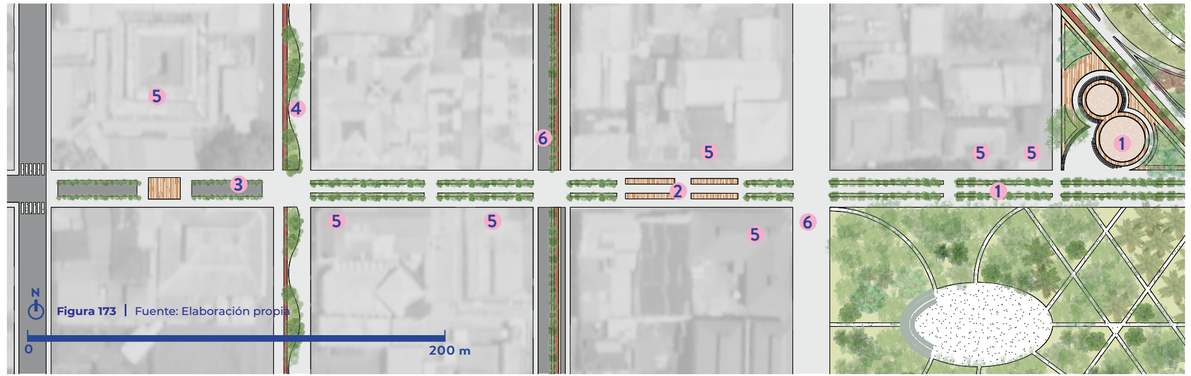
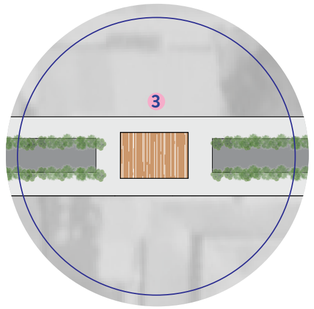
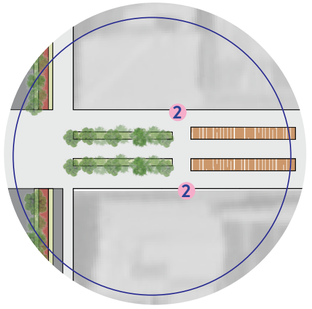


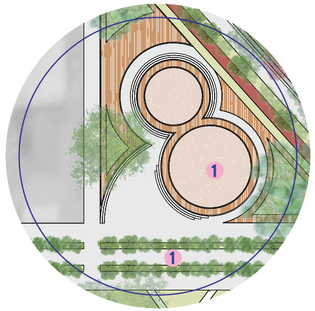
Figura 173 | Fuente: Elaboración propia



EXTENSIÓN DEL MERCADO



ZONA COMPLEMENTARIA AL COMERCIO



EXTENSIÓN DEL PARQUE VARGAS

PROYECTOS

1 | SECTOR 1
EXTENSIÓN DEL PARQUE VARGAS

El primer sector funciona como una extensión del Parque Vargas, vinculando los edificios patrimoniales y aprovechando el remate visual con el anfiteatro y el mar. Incorporar mobiliario fácil de mover y adaptar a las diversas actividades artísticas, culturales y mercados. Destinar espacios para comercio informal organizado que active el lugar y mejore la seguridad del espacio.

2 | SECTOR 2
ZONA COMPLEMENTARIA AL COMERCIO

El segundo sector funciona como un espacio de sorporte a la actividad comercial, promoviendo la apropiación y el disfrute de la actividad. Incorporar vegetación (a dierentes escalas) y terrazas con mobiliario que generen recorridos atractivos y confortables, e inviten a la permanencia del lugar, aportando dinamismo y creando un espacio público vivo, activo e inclusivo.

3 | SECTOR 3
EXTENSIÓN DEL MERCADO

El tercer sector funciona como un extención del mercado, permitiendo crear una experiencia interior-exterior, donde los kioscos y puestos de mercado se ubican tanto dentro del mercado como en los espacios establecidos del boulevard. Incorporar mobiliario y vegetación que soporten la actividad y protejan del clima. Definir claramente las sendas, los espacios para ventas y comercios y las zonas de mobiliario y vegetación.

4 | SECTOR 4
EXTENSIÓN DEL BOULEVARD

El cuarto sector funciona como una extensión del recorrido eje del boulevard a través de intervenciones en la vía como extensión y mejoramiento de aceras, mobiliario y vegetación, que den continuidad a la actividad y permita general cierres temporales programados, llevando a cabo actividades culturales y artísticas, mejorado los vínculos y convivencia de la comunidad y creando espacios atractivos espontáneos para los turistas y visitantes.

5 | RESALTAR EL PATRIMONIO

Intervenir los espacios inmediatos a los edificios patrimoniales, resaltando el valor histórico del inmueble a través de la incorporación de elementos como señalética, placas informativas e iluminación. Además proponer usos como bibliotecas, museos y exposiciones artísticas e históricas, cafeterías y espacios de convivencia para la comunidad, reforzando la conexión, vivencia y el sentido de pertenencia.

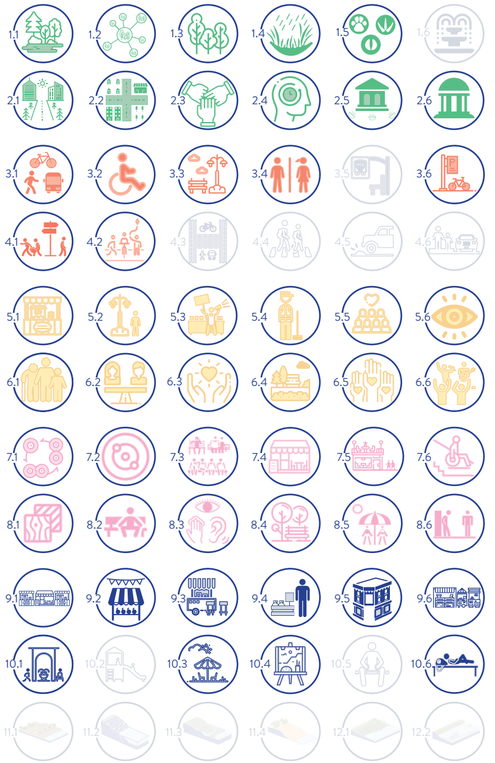
6 | PASEO PEATONAL

Crear un paseo con prioridad peatonal y de convivencia con las bicicletas que conecten la ruta 32, el boulevard y los Patios del INCOFER, reforzando los circuitos peatonales y de bicicletas que permiten recorrer y vivir la ciudad de forma más activa y sustentable. Demarcar y señalizar claramente las sendas y los espacios de estadía y mobiliario. Incorporar vegetación ornamental y de protección a diferentes escalas.

ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES

Ámbitos de acción y pautas esenciales a tomar en cuenta en el diseño y profundización del escenario urbano

Los íconos de color son las estrategias aplicables. Ver la descripción de cada estrategia en el catálogo de estrategias



CARACTERIZACIÓN DE VÍA - 1

CORTE DIAGRAMÁTICO

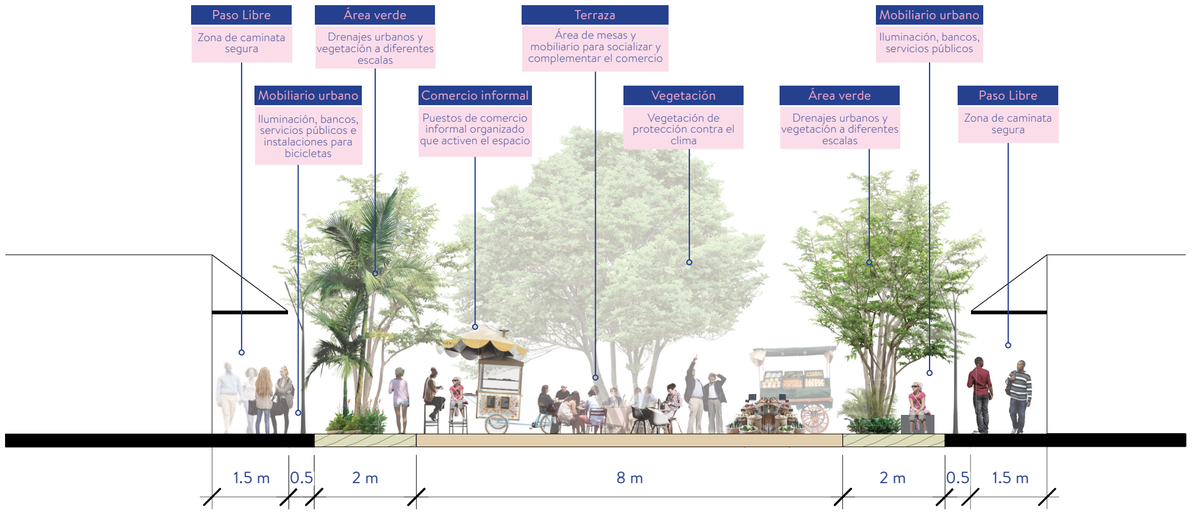


Figura 174 | Fuente: Elaboración propia

CARACTERIZACIÓN DE VÍA - 2

CORTE DIAGRAMÁTICO

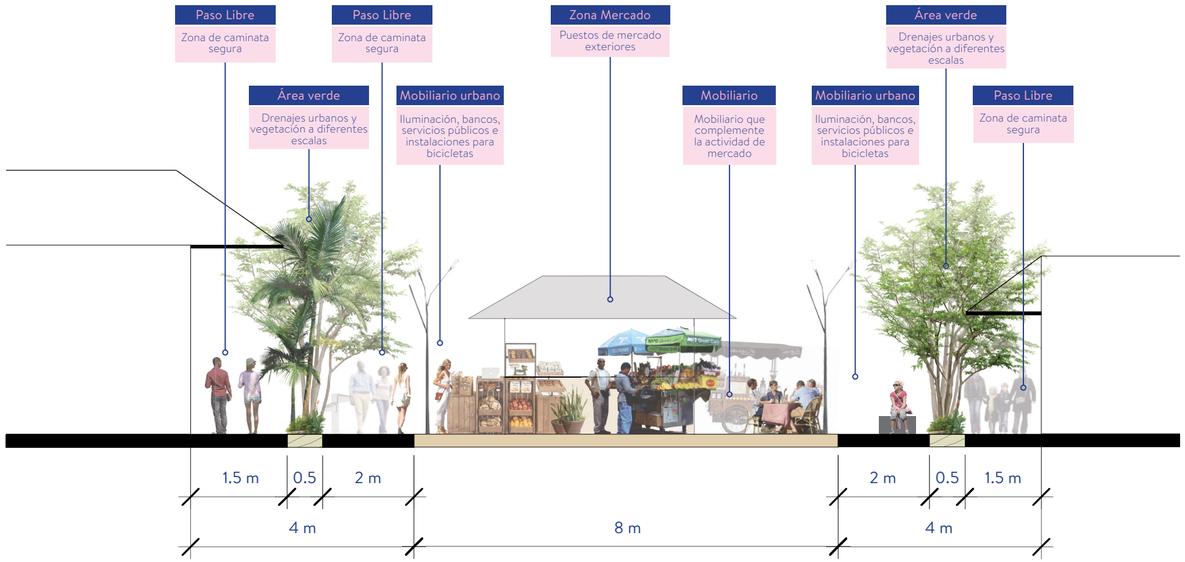


Figura 175 | Fuente: Elaboración propia

¿ CÓMO PODRÍA SER EL BOULEVARD ?

APLICACIÓN DE ESTRATEGIAS EN EL ESPACIO



Figura 176 | Fuente: Elaboración propia

¿ CÓMO PODRÍA SER EL BOULEVARD ?

FOTOMONTAJE



Figura 177 | Fuente: Elaboración propia

Con la intervención del boulevar se pretende crear un espacio confortable tanto a nivel térmico como espacial para los peatones que refleje la identidad limonense y revalorice los edificios patrimoniales que se encuentran en este sector. Para lograrlo, se propone primeramente incorporar vegetación a diferentes escalas, así como mobiliario que genere permanencia en el lugar. Además, se plantea la extensión de los comercios hacia el boulevar de manera que no existan bordes duros entre los locales y el boulevar. Por último, se definen ejes en los cuales se pueden establecer comercios informales y ejes libres para el tránsito de las personas.

4

SECTOR COMERCIAL - INFORMAL

TAJAMAR

El escenario comercial- informal corresponde al eje del tajamar. Este posee un comportamiento de conector urbano ya que vincula actividades y usos diversos. La intervención de este sector consiste en crear un paseo peatonal que permita recorrer y promover la apropiación de todo el frente costero, además, eliminar el borde perceptual que genera el muro del tajamar a través de ensanchamientos, escalinatas y pasarelas sobre el agua que invitan contundentemente a la apreciación, valorización y disfrute de los elementos naturales del paisaje. Es sumamente esencial la aplicación de estrategias de adaptabilidad costera que protejan ante las inundaciones y la erosión costera. Los sistemas de protección poseen un enfoque paisajístico y permiten generar diversas capas de control y amortiguamiento a través del uso de la vegetación.

Contraste entre la cuadrícula regular y el borde irregular que simboliza la transición al mar



Figura 178 | Fuente: www.facebook.com/c7

TAJAMAR: CARÁCTER DE CONECTOR URBANO



Todo el paseo definido por el tajamar funciona como un eje conector de espacios y actividades. Orienta a los usuarios y vincula cada componente o escenario del plan maestro y los elementos paisajísticos ya existentes.

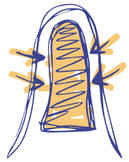
LENGUAJE URBANO

Espacio urbano dinámico y fluido que promueva el contacto con el entorno natural y las actividades que se gestan en el espacio. Invitar a la permanencia y apropiación del espacio público.



LENGUAJE CURVO Y ORGÁNICO

Utilizar un lenguaje que a través de sus curvas y formas suaves y orgánicas crean espacios puntuales de contención de actividades y permiten un recorrido fluido transitando de una actividad a otra de forma dinámica y continua.



ESPACIOS DE CONTENCIÓN

Conexiones de un lado a otro. Invitación a gestar diversidad de actividades

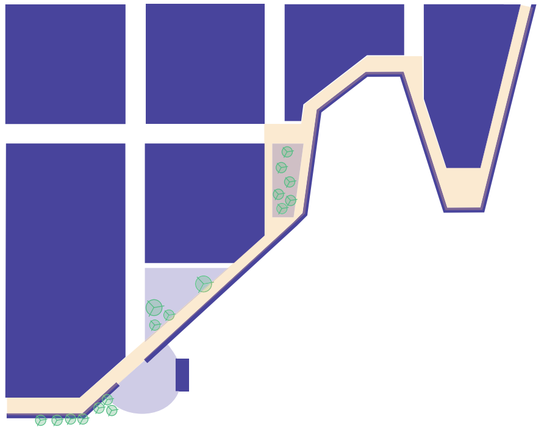


ESPACIOS MIRADOR Y DE ENFOQUE

Espacios que resaltan, se abren y dan enfoque a actividades. Invitación a la contemplación y apreciación del espacio

DIAGRAMAS CONCEPTUALES

LO EXISTENTE



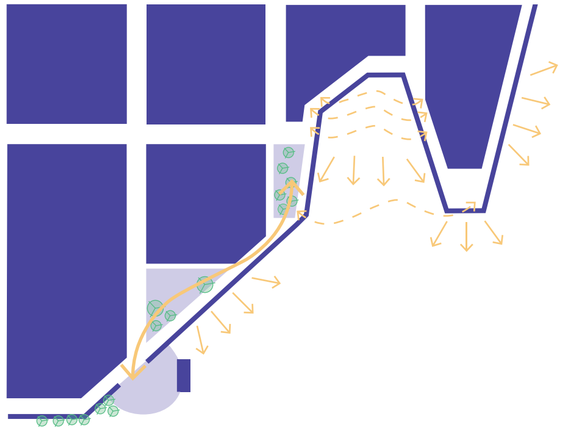
ZONA DE INTERVENCIÓN

MURO DEL TAJAMAR

USOS EXISTENTES

Conservar y potenciar los usos de parques y anfiteatro/espacio de espectáculo

EJES, FUERZAS Y CONEXIONES DEL LUGAR

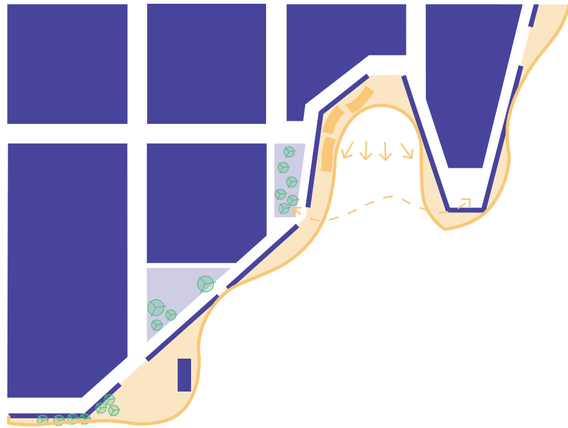


USOS EXISTENTES
Crear una conexión entre Parques: anfiteatro, el parque de niños y el Parque Abel.

ENSANCHAMIENTO Y APROVECHAMIENTO DE VISUALES
Romper el límite del muro y proyectarse hacia el mar y visuales.

CONECTAR EL TAJAMAR DE UN SECTOR A OTRO
Crear diversidad de sendas y conexiones entre los espacios del tajamar.

INTERVENCIONES

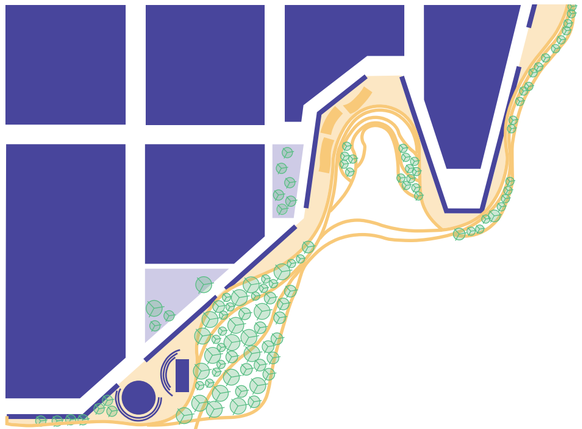


ENSANCHAMIENTO DEL PASEO
Proyectarse hacia el mar a través de ensanchamientos y terrazas que inviten al disfrute del entorno y soporten la actividad existente.

ESCALINATA
Crear transiciones al mar a través de escalinatas y pasarelas.

PASARELAS CONECTORAS
Crear pasarelas y senderos ofreciendo alternativas de recorridos y maneras de conectar con el entorno natural.

PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO



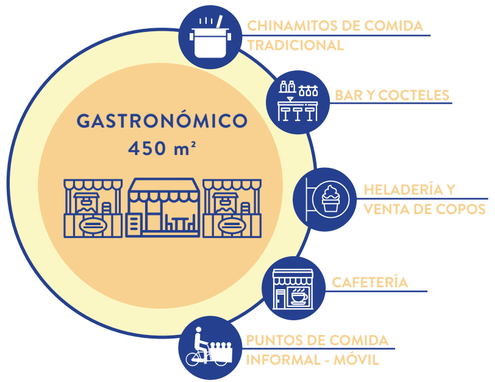
ENSANCHAMIENTO DEL PASEO
Proyectarse hacia el mar a través de ensanchamientos y terrazas que inviten al disfrute del entorno y soporten la actividad existente.

ESCALINATAS Y PASARELAS CONECTORAS
Recorridos y transiciones al mar y hacia otros espacios del paseo.

SISTEMAS DE PROTECCIÓN.
Aplicar estrategias adaptativas al entorno costero para protección de la infraestructura.

PROGRAMA URBANO - ARQUITECTÓNICO

COMPONENTES Y SUBCOMPONENTES



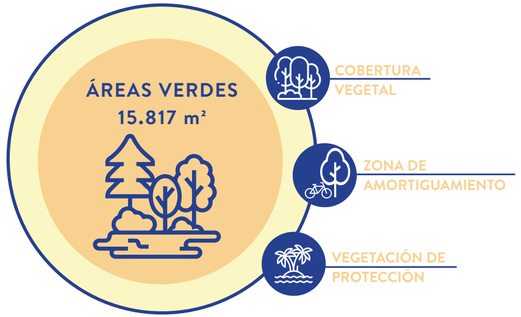














ÁREA TOTAL: 39.343 m²



Figura 179 | Fuente: Elaboración propia

PROYECTOS

1 | PLAZA ANFITEATRO

Crear una plaza de espectáculos y anfiteatro que funcione como remate visual del eje del boulevard.

2 | PASEO MARÍTIMO PEATONAL

Crear un paseo peatonal que vincule las actividades que se desarrollan en el frente marítimo

3 | VEGETACIÓN DE AMORTIGUAMIENTO Y PROTECCIÓN

Incorporar vegetación que funcione como protección ante la erosión costera e inundaciones. Además, vegetación ornamental y comestible que aporte protección/sombra ante el clima

4 | PEATONALIZACIÓN DE VÍAS

Peatonalizar calles inmediatas al paseo costero e incorporar ciclovías como medio alternativo para recorrer el frente marítimo y fortalecer conexiones con otros recorridos dentro del centro de la ciudad.

5 | ESPACIOS DE CONTEMPLACIÓN

Crear espacios y terrazas que inviten a la contemplación y apreciación del paisaje. Además de zonas que promuevan el descanso y permanencia en el espacio.

6 | PARQUE ABEL ROBLES

Intervenir el Parque Abel Robles mejorando el mobiliario urbano y aprovechando la vegetación existe.

7 | MERCADO INFORMAL GASTRONÓMICO

Crear espacios y terrazas tipo mercado informal, donde existe una fuerte conexión entre la actividad comercial y los espacios con mobiliario urbano. Exposición y venta de comida tradicional y comercios que complementen las actividades que se gestan en los alrededores.

8 | CAMPO DE FERIA

Espacio versátil y multiuso destinado al comercio y ferias efímeras. Espacio caracterizado por su actividad móvil y cambiante.

9 | ESCALINATA

Escalinata de acceso al mar que funciona como una transición entre el paseo peatonal y el agua. Invita al disfrute del paisaje natural conectando con el mar y la vegetación a través de espacios para sentarse, pasarelas sobre el agua y las piscinas naturales.

10 | MUSEO AL AIRE LIBRE

Museo y punto de información histórica y patrimonial que acompaña el paseo peatonal a través de placas, carteles e instalaciones de información.

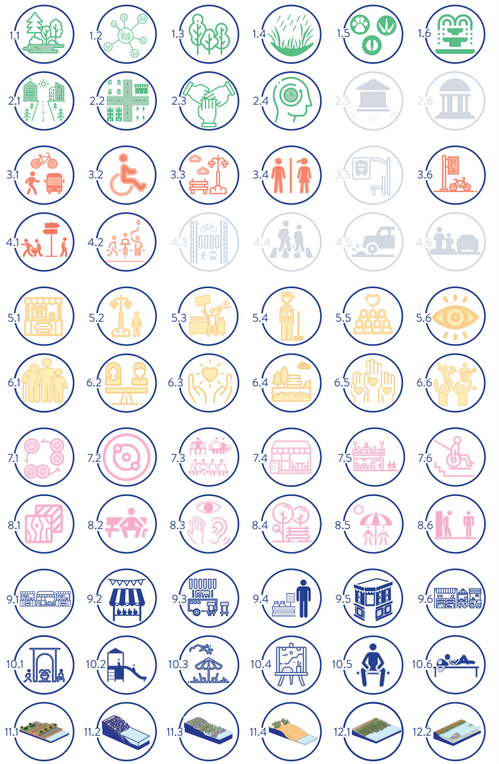
11 | PASARELAS SOBRE EL AGUA

Sendas o recorridos peatonales entre las masas de vegetación o sobre el agua que aportan dinasmismo a la experiencia de caminar y permanecer en el espacio. Incorporar mobiliario urbano y materialidad ideal para la exposición al agua del mar, lluvia y el sol

ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES

Ámbitos de acción y pautas esenciales a tomar en cuenta en el diseño y profundización del escenario urbano

Los iconos de color son las estrategias aplicables. Ver la descripción de cada estrategia en el catálogo de estrategias



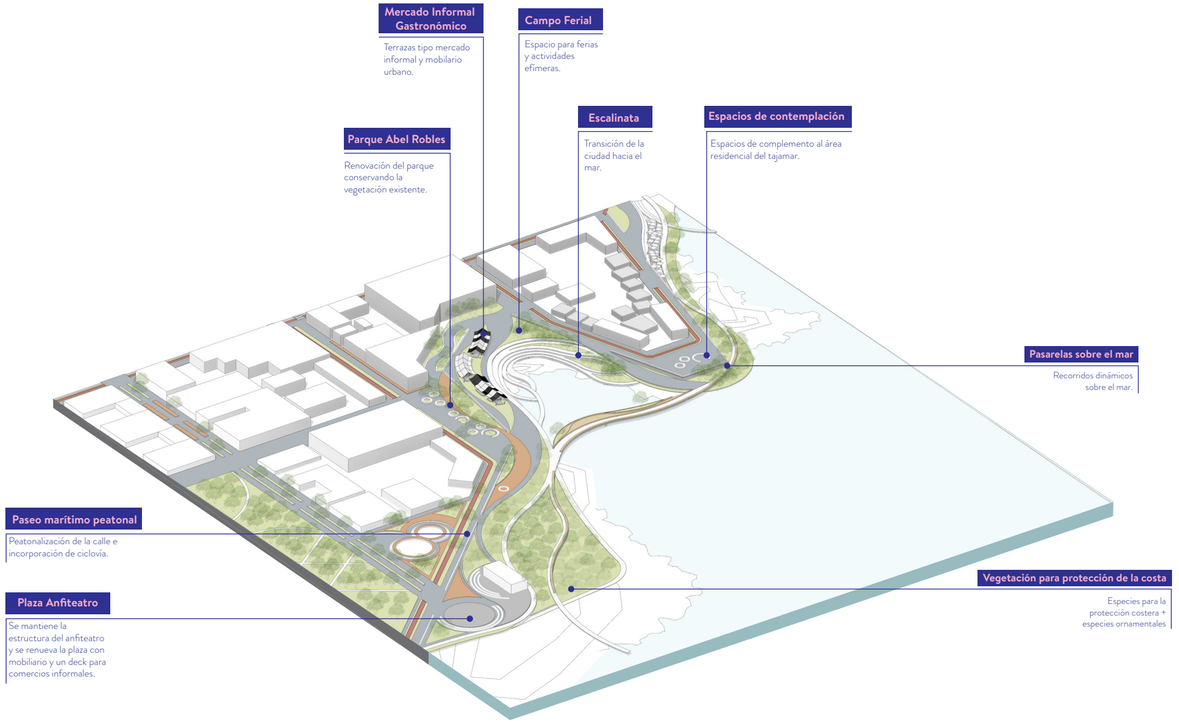
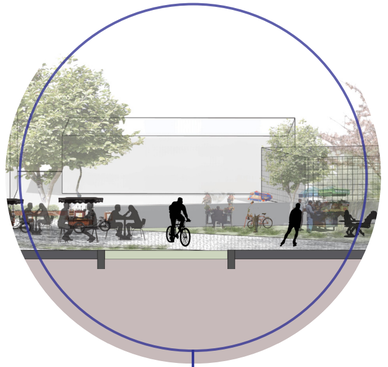
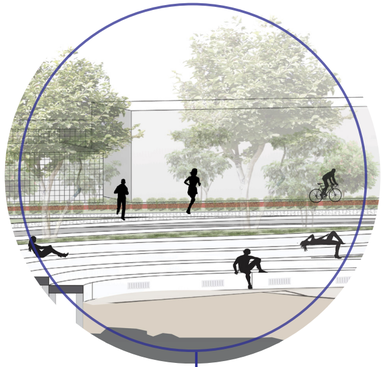


Figura 180 | Fuente: Elaboración propia



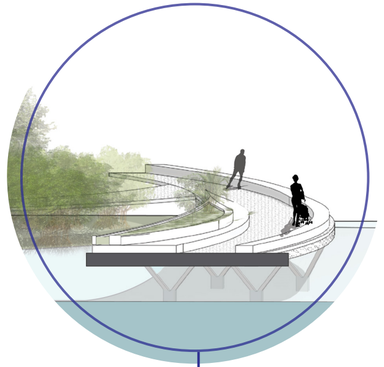
CAMPO DE FERIAS

Espacio versátil y multiuso destinado al comercio y ferias efimeras. Espacio caracterizado por su actividad móvil y cambiante. Se acompaña de mobiliario movible como mesas, sillas, food trucks, además de vegetación en las diferentes escalas e iluminación artifiicial.



ESCALINATA HACIA EL MAR

Escalinata de acceso al mar que funciona como una transición entre el paseo peatonal y el agua. Invita al disfrute del paisaje natural conectando con el mar y la vegetación a través de espacios para sentarse, pasarelas sobre el agua y las piscinas naturales.



PASARELAS SOBRE EL AGUA

Sendas o recorridos peatonales entre las masas de vegetación o sobre el agua que aportan dinasmismo a la experiencia de caminar y permanecer en el espacio. Incorporar mobiliario urbano y materialidad ideal para la exposición al agua del mar, lluvia y el sol.

CORTE SECTOR INFORMAL

Para la intervención del frente marítimo de la ciudad, se decide incoporar las estrategias de resiliencia urbana por capas de acción, donde en una primera capa de control se propone la instalación de arrecifes de coral, luego una capa de contención y amortiguamiento que contempla la incoporación de vegetación para la protección de la costa y por último, vegetación ornamental y comestible para el acompañamiento del espacio público y un mejor drenaje de las aguas pluviales.



PROTECCIÓN

VEGETACIÓN ORNAMENTAL Y COMESTIBLE

CONTENCIÓN / AMORTIGUAMIENTO

VEGETACIÓN PARA LA PROTECCIÓN ANTE LA EROSIÓN COSTERA

CONTROL

VEGETACIÓN ACUÁTICA

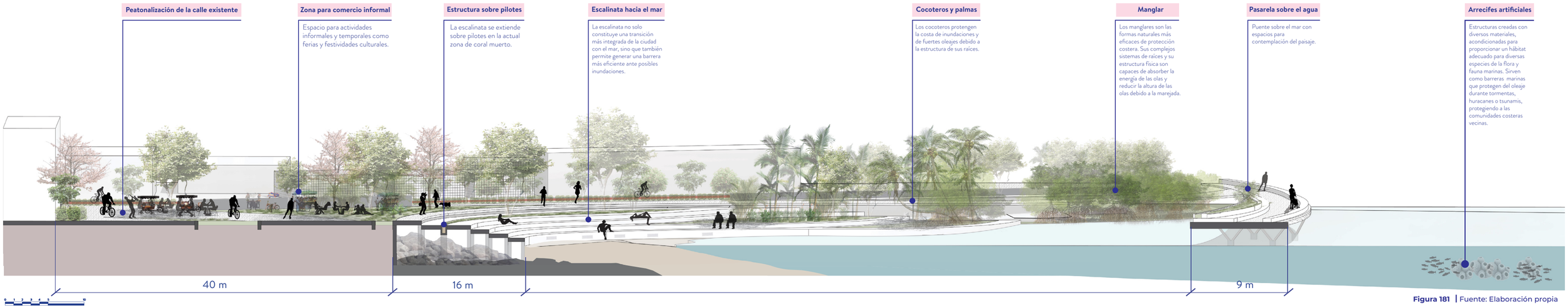


Figura 181 | Fuente: Elaboración propia

CORTE SECTOR PARQUE DE NIÑOS Y VEGETACIÓN DE AMORTIGUAMIENTO

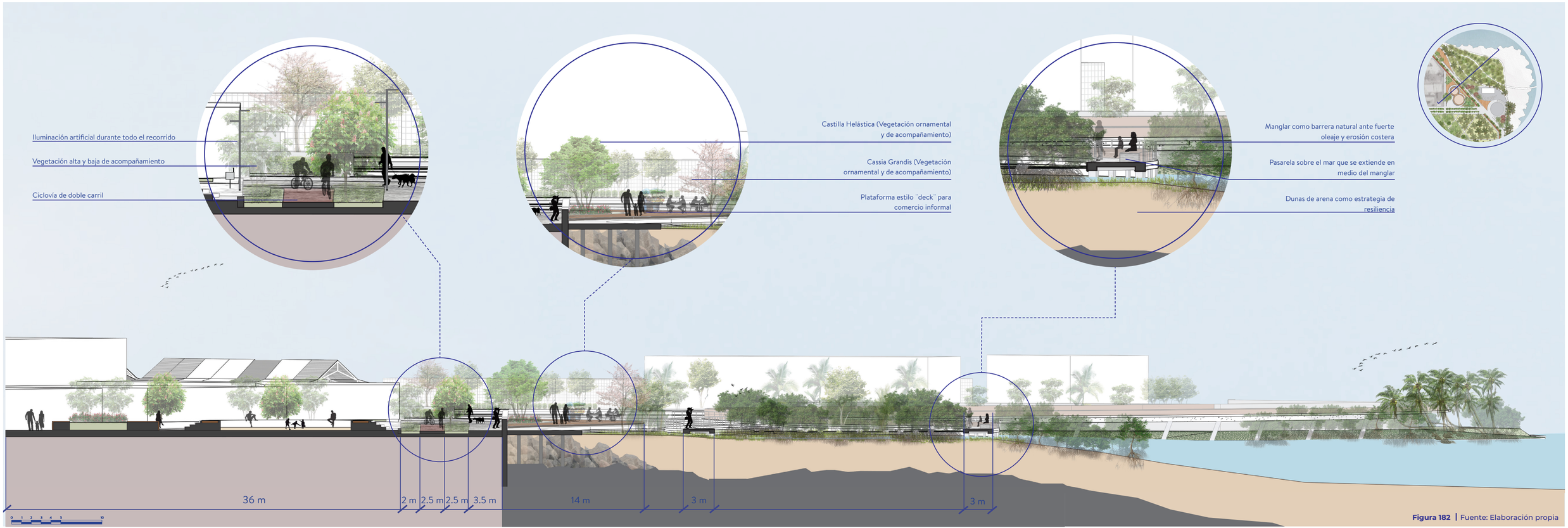


Figura 182 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN INTERVENCIÓN PARQUE ABEL ROBLES

Figura 183 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN ESCALINATA HACIA EL MAR

Figura 184 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN CAMPO FERIAL + ESCALINATA HACIA EL MAR

Figura 185 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN CAMPO FERIAL

Figura 186 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN NOCTURNA DEL CAMPO FERIAL

Figura 187 | Fuente: Elaboración propia

5

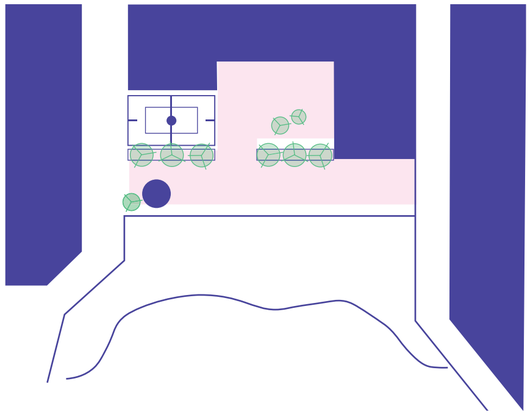
SECTOR RECREATIVO - DEPORTIVO

PLAYA LOS BAÑOS

El escenario recreativo - deportivo, ubicado en la playa Los Baños, tiene como objetivo conservar y potenciar los usos ya existentes tanto deportivos como de playa. La intervención del sector consiste en el diseño de un edificio que de soporte a las actividades de disfrute que actualmente se gestan y diseñar una plaza que promueva la cultura y el deporte a través de un kiosco cultural, terrazas de juego de ajedrez, espacios para la actividad física y espacios de juego para niños. La conexión fluida con la playa es muy importante, por lo que la escalinata y las pasarelas simbolizan la transición y el encuentro con el mar. Actualmente, el sector es un punto verde sobresaliente en la trama de la ciudad, siendo fundamental complementar el diseño con vegetación a diferentes escalas y estrategias de adaptabilidad costera.

DIAGRAMAS CONCEPTUALES

LO EXISTENTE

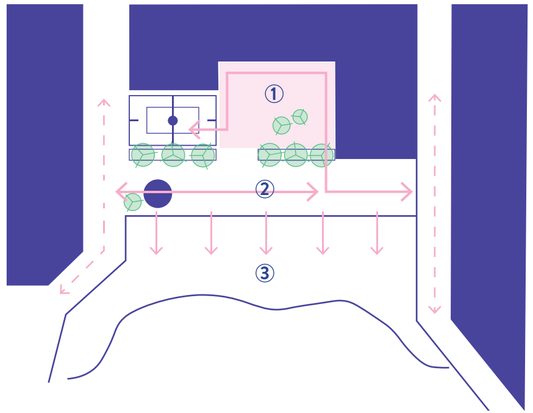


ZONA DE INTERVENCIÓN

USOS EXISTENTES

Kiosco cultural, cancha de bascket y vegetación alta. Conservar y potenciar los usos ya existentes.

EJES, FUERZAS Y CONEXIONES DEL LUGAR



① **EDIFICIO CONECTOR DE ACTIVIDAD**

Crear un edificio conector de actividades: conectar la actividad deportiva y la plaza urbana.

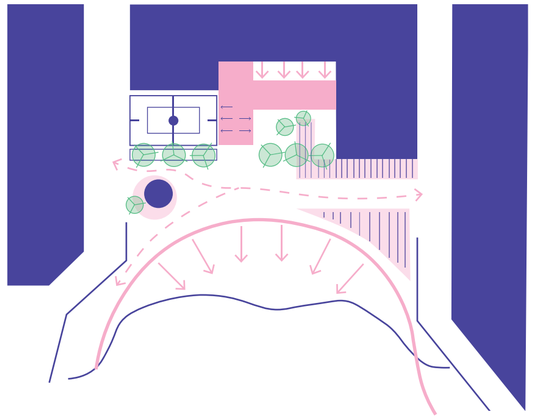
② **PLAZA CONECTORA DE SENDAS**

Crear una plaza que conecte el paseo peatonal del tajamar y los Patios del INCOFER.

③ **CONEXIÓN PLAZA - PLAYA**

Aprovechar las vistas y proyectar la plaza hacia el mar.

INTERVENCIONES



EL EDIFICIO

El volúmen se proyecta hacia la cancha y se desfasa para crear un patio interno y abrirse hacia la plaza

TERRAZAS DE JUEGO

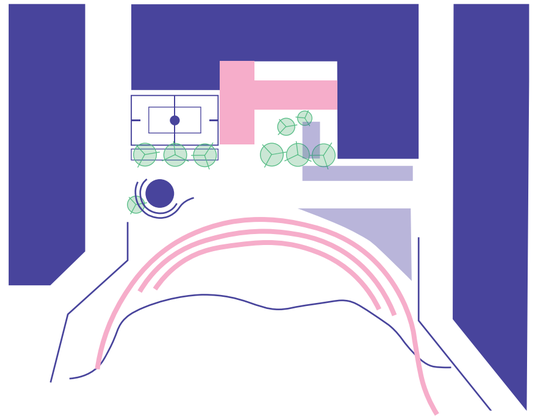
ENSANCHAMIENTO DE LA PLAZA

SENDAS DE CONEXIÓN

TRANSICIÓN - CONEXIÓN: ESCALINATA

Creación de accesos y pasarela a la playa

PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO



EL EDIFICIO

El volúmen se proyecta hacia la cancha y se desfasa para crear un patio interno y abrirse hacia la plaza

TERRAZAS DE JUEGO

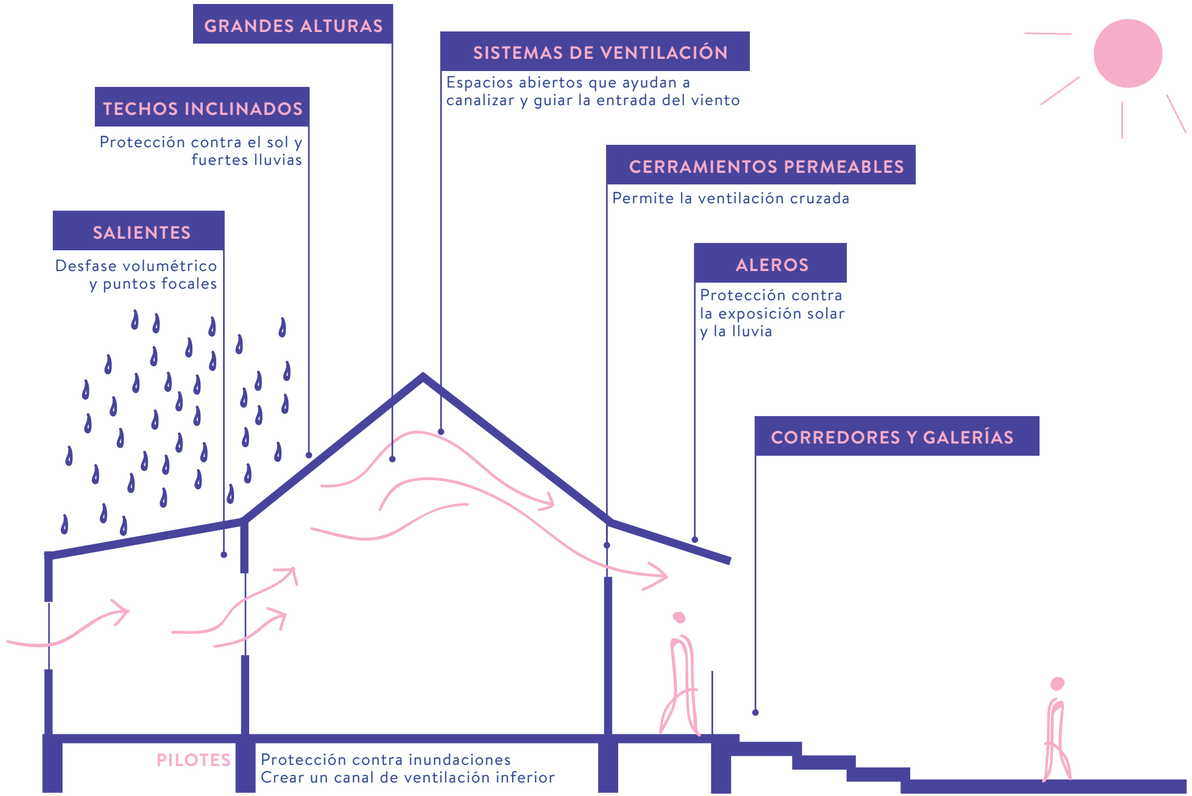
Terrazas de ajedrez, plaza de agua y parque biosaludable

ENSANCHAMIENTO DE LA PLAZA

Escalinata y pasarelas de acceso y conexión con el mar

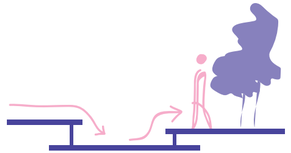
KIOSCO CULTURAL

Creación de accesos y pasarela a la playa

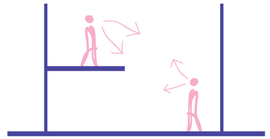




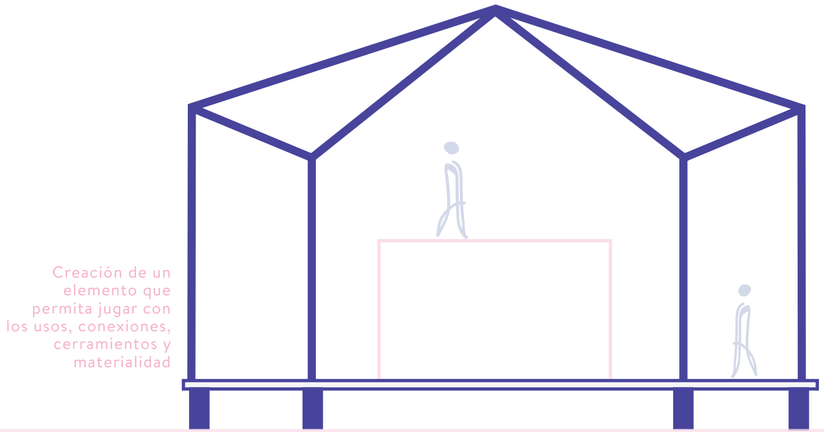
PATIOS INTERNOS



TERRAZAS Y JUEGOS DE NIVELES



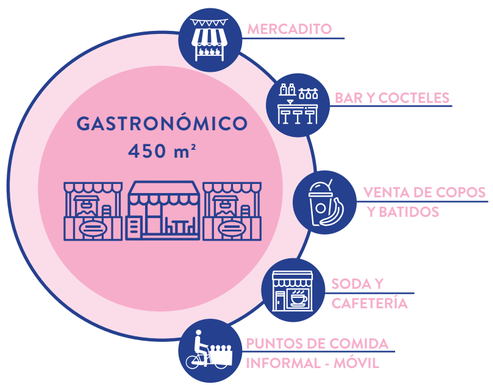
MEZANINES Y DOBLE ALTURA

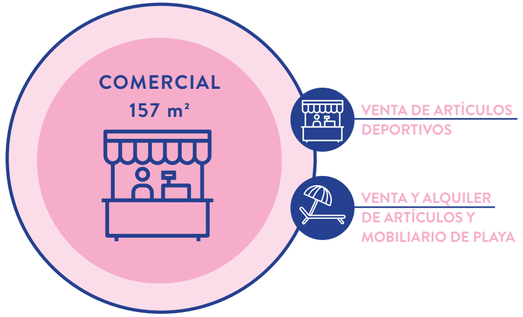


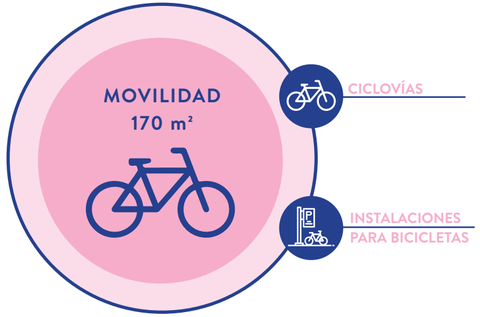
ESQUEMA PASAJE - GALERÍA

PROGRAMA URBANO - ARQUITECTÓNICO

COMPONENTES Y SUBCOMPONENTES



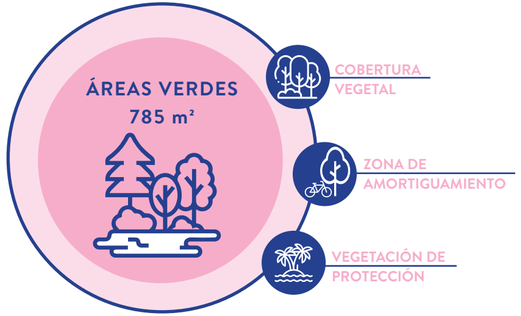














ÁREA TOTAL: 7.237 m²

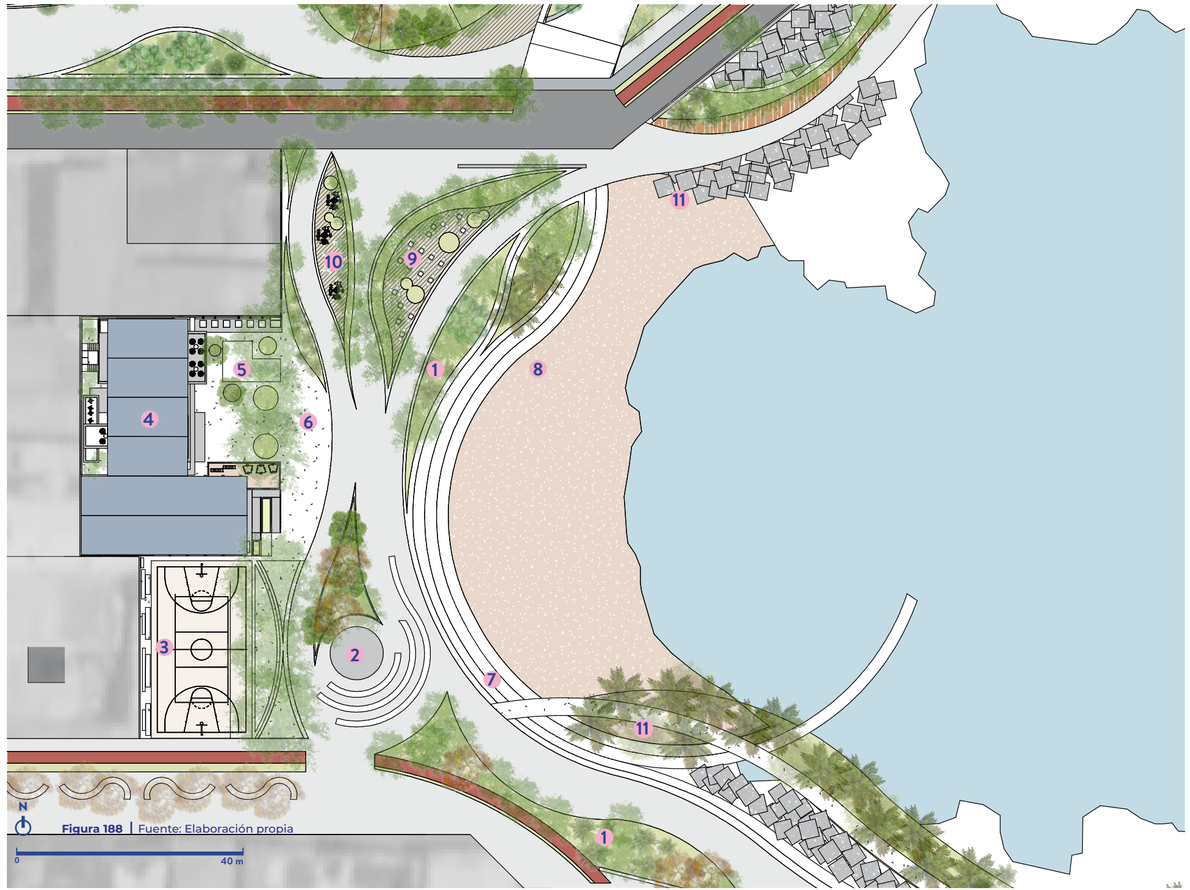


Figura 188 | Fuente: Elaboración propia

PROYECTOS

1 | ZONAS VERDES DE DESCANSO Y CONTEMPLACIÓN

2 | KIOSCO CULTURAL

Intervenir la infraestructura existente para el desarrollo de actividades culturales e incorporar mobiliario que responda a la actividad

3 | CANCHA DE BASCKETBALL

Intervenir la cancha actual y potenciar su uso a través de mobiliario y graderías que acompañen e inviten a la permanencia y apropiación. Crear instalaciones como baños, vestidores y duchas.

4 | EDIFICIO COMERCIAL - MERCADO

Creación de un edificio con esquema de mercado, con actividades comerciales que complementen los usos deportivos y de playa ya existentes.

5 | PLAZA DE AGUA - FUENTE

Crear una plaza lúdica con fuentes de agua que inviten al disfrute del espacio y ayude a refrescar los días calurosos a través del contacto con el agua. Complementa el espacio de juego para niños.

6 | PLAZA CONECTORA

Crear una plaza que conecte los Patios del INCOFER con las sendas peatonales del tajamar, además contener el punto cultural y las terrazas de juegos y ejercicio.

7 | ESCALINATA

Acceso a la playa y el mar a través de escalinatas y pasarelas sobre el agua.

8 | PLAYA

Activar el uso de la playa a través del comercio, mobiliario adecuado para el lugar e instalaciones como duchas y baños.

9 | TERRAZAS DE AJEDREZ

Crear una terraza con mobiliario para juegos de ajedrez y dominó, con el fin de potenciar la actividad en el espacio público para activar, aprovechar las conexiones al paisaje e involucrar a la comunidad. Es importante crear diversidad de espacios que soporten los torneos que se llevan a cabo en la zona.

10 | PARQUE BIOSALUDABLE

Crear un espacio con mobiliario adecuado para promover la actividad física y variedad de opciones y activiades en el espacio público

11 | ESTRATEGIAS ADAPTATIVAS

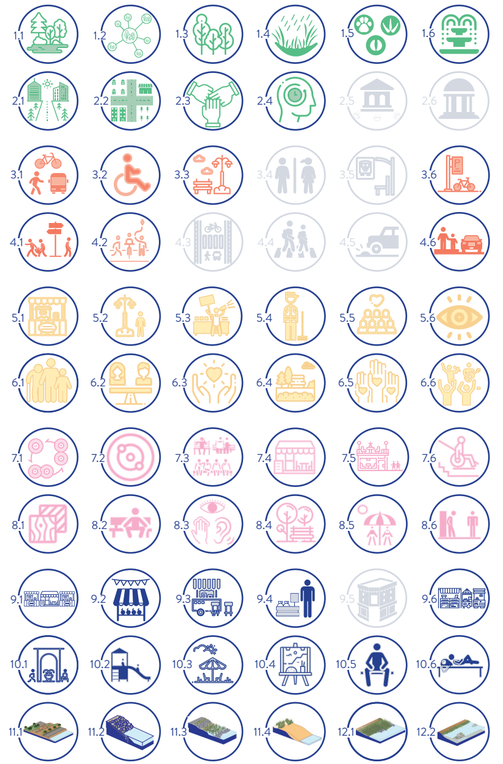
Aplicar las estrategias adaptativas para la protección de la costa a través de vegetación y escolleras, como parte de los sistemas de proteccion del frente marítimo.

12 | INTERVENCIÓN DE VÍA: PEATONES Y BICICLETAS

ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES

Ámbitos de acción y pautas esenciales a tomar en cuenta en el diseño y profundización del escenario urbano

Los iconos de color son las estrategias aplicables. Ver la descripción de cada estrategia en el catálogo de estrategias



PLANTA ARQUITECTÓNICA - NIVEL 1

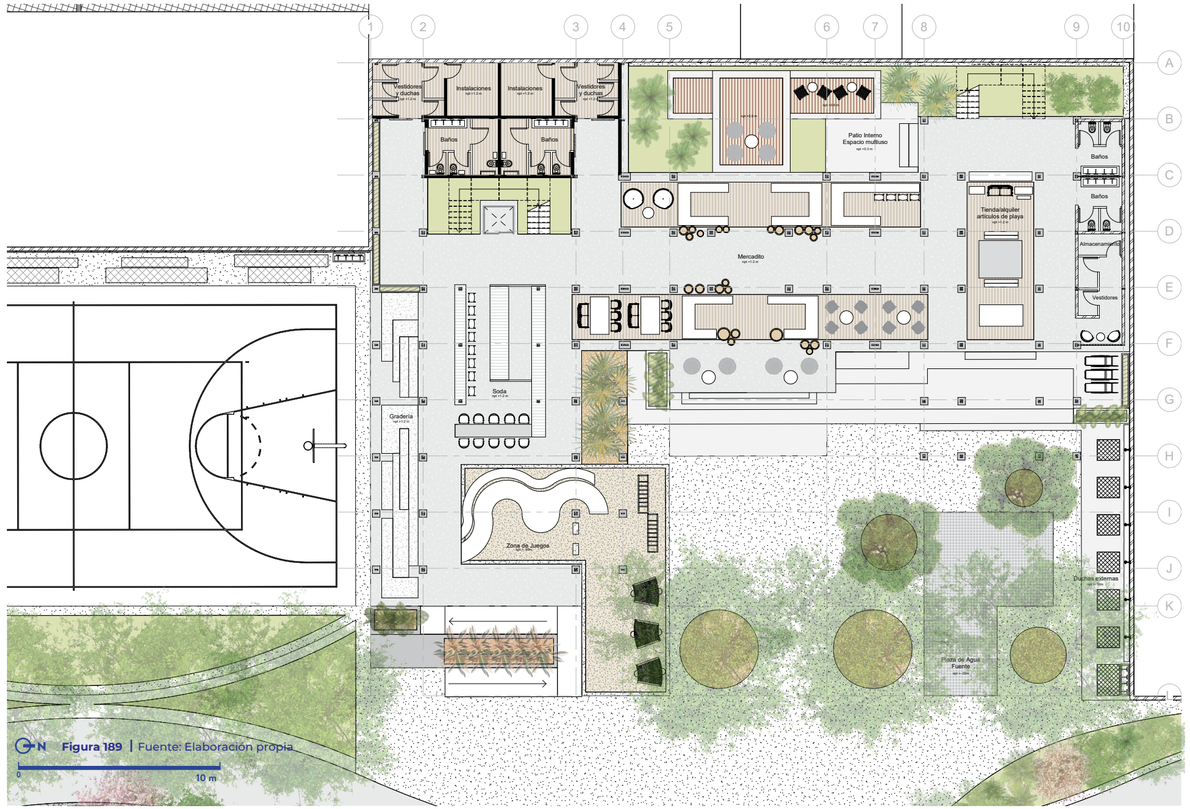


Figura 189 | Fuente: Elaboración propia

PLANTA ARQUITECTÓNICA - NIVEL 2

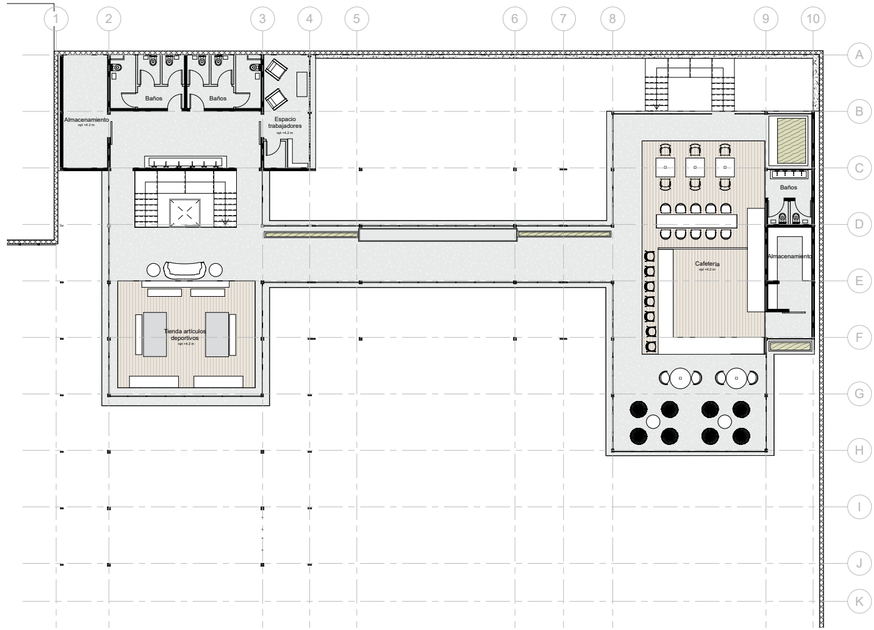


Figura 190 | Fuente: Elaboración propia

PALETA
TEXTURAS DE PISO

ARQUITECTÓNICAS

- CONCRETO PULIDO — CP
- MADERA ASERRADA NACIONAL PARA DECKS — MA

URBANAS

- ADOQUÍN DRENANTE CON RECORTES — AD
- MADERA PLÁSTICA (Tablilla imitación madera de plástico reciclado) — MP
- ASFALTO PINTADO PARA BICISENDA — AS
- ZACATE JENGIBRILLO (Especial para parques y zonas de alto tránsito) — ZJ
- ARENA DE MAR (Se utiliza en zonas de juegos para niños por su carácter lúdico) — AR
- PIEDRA DE CANTO RODADO — PB

CORTE EDIFICIO DE LOS BAÑOS

En este sector del plan maestro se plantea la creación de un edificio de uso mixto que complemente la actividad deportiva y turística del lugar, por lo que se incorporan puntos gastronómicos, así como una tiendas de artículos deportivos y de alquiler y venta de artículos de playa. Además, en cuanto al espacio urbano se plantea conservar el actual kiosco y se añaden zonas de máquinas para hacer ejercicio y otra zona de mesas de ajedrez y dominó.



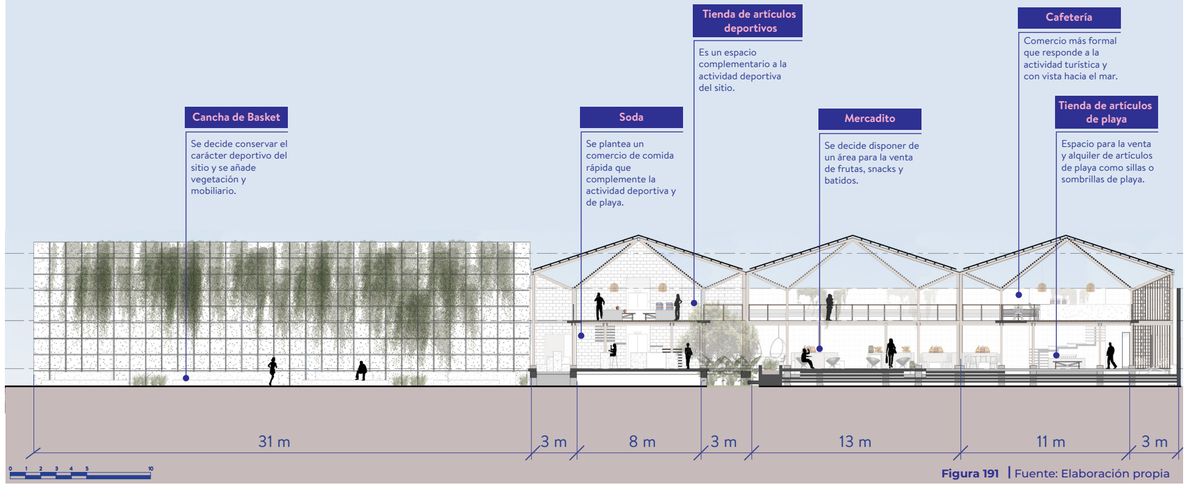


Figura 191 | Fuente: Elaboración propia

VISUALIZACIÓN TRIDIMENSIONAL

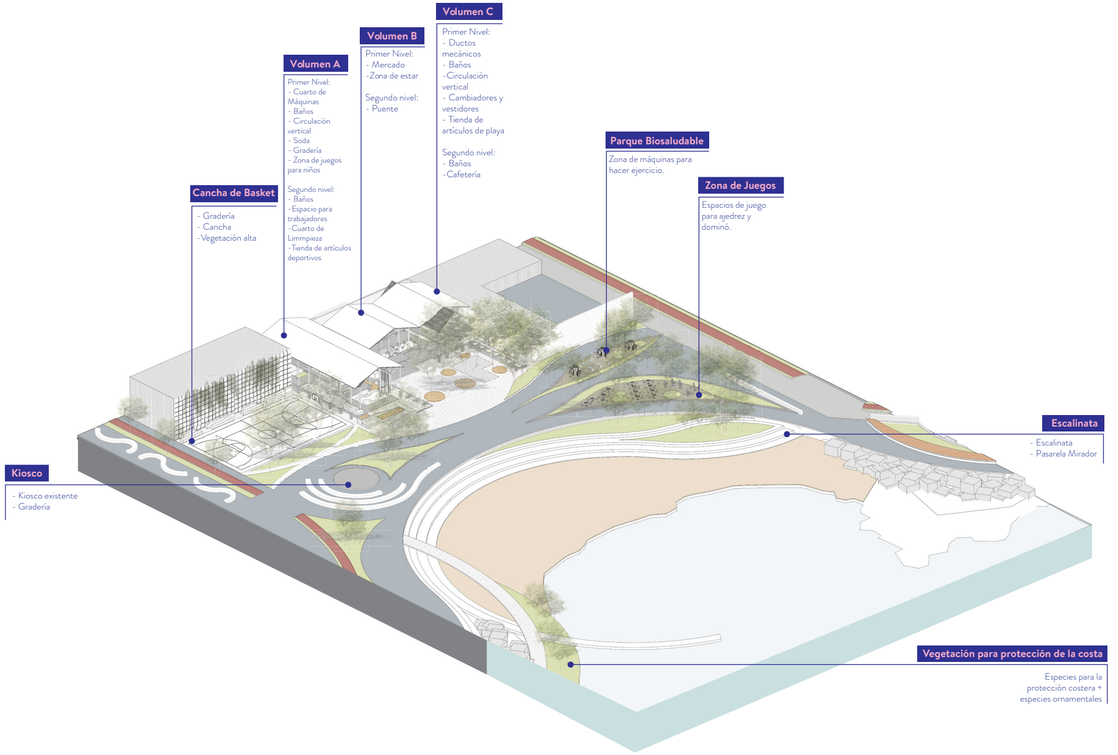


Figura 192 | Fuente: Elaboración propia

CORTE EDIFICIO DE LOS BAÑOS Y ESCALINATA HACIA EL MAR

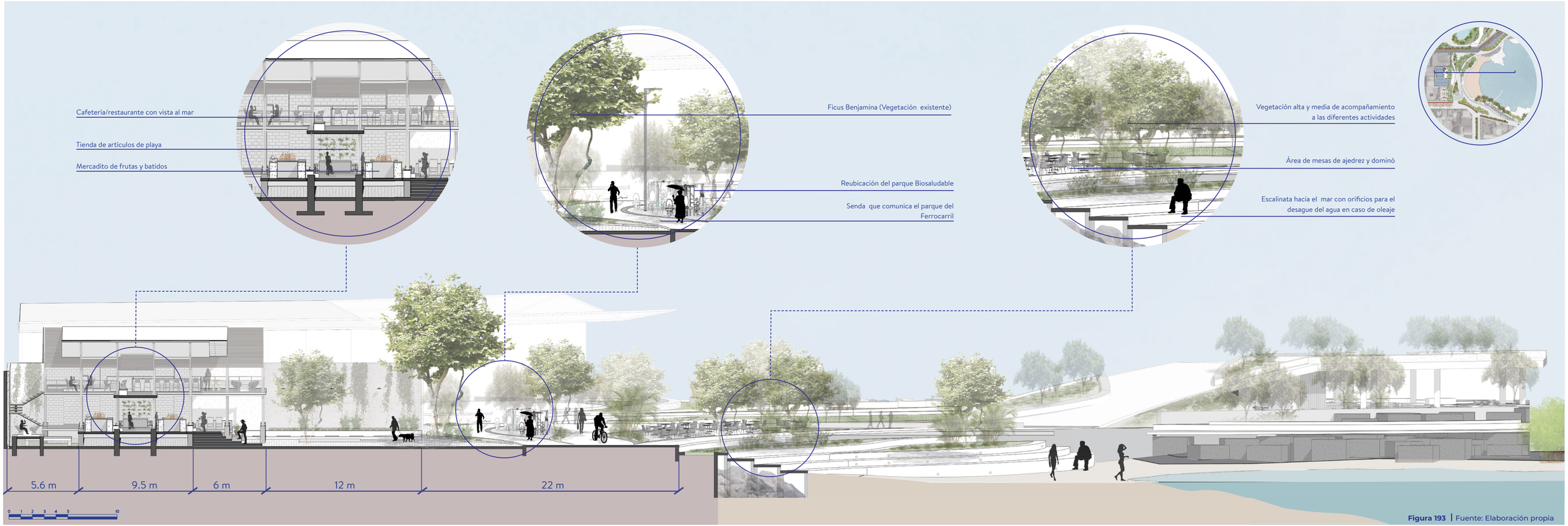


Figura 193 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN EDIFICIO LOS BAÑOS

Figura 194 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN RAMPA DE ACCESO AL EDIFICIO

Figura 195 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN CANCHA DE BASKETBALL

Figura 196 | Fuente: Elaboración propia





VISUALIZACIÓN DEL MERCADO

Figura 197 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN TERRAZAS DE JUEGOS DE DOMINÓ Y AJEDREZ

Figura 198 | Fuente: Elaboración propia

6

SECTOR COMERCIAL - CULTURAL

PATIOS DEL INCOFER

Este escenario tiene como objetivo aprovechar el potencial de los Patios para crear una zona cultural/comercial/recreativa que conserve la memoria de estación del ferrocarril e incorpore nuevos usos que respondan a las necesidades de la comunidad y amplien la oferta turística. Para ello, se decide dividir el sitio en dos sectores: el primero que incluye el actual edificio de la estación, en donde se plantea una franja comercial, la creación de un museo del ferrocarril y zonas de recreación para la comunidad. El segundo sector que colinda con el tajamar, se plantea como un parque cultural que incluye un edificio para el desarrollo de la comunidad, un paseo gastronómico, zona de pic-nic, zona de juegos para niños y una laguna de retención que no solo funciona para filtrar el agua que desemboca al mar, sino que se plantea como un espacio de recreación.



Figura 199 | Fuente: Elaboración propia

PROYECTOS

1 | PASEO GASTRONÓMICO

Se plantea una experiencia culinaria, a través de una serie de comercios gastronómicos y locales de venta de productos locales, hechos por los emprendedores del sector.

2 | ENSANCHAMIENTO Y ESCALINATA

La plaza, el ensanchamiento, pasarelas sobre el agua y la escalinata son espacios de encuentro y disfrute que simbolizan la transición al agua y la conexión con el mar.

3 | ZONA DE PIC NIC

Espacios con mobiliario ideal para actividades de pic nic, inmersas en el verde del parque y en conexión con la laguna, la zona residencial y el frente marítimo.

4 | ESPACIO PARA JUEGOS Y ACTIVIDAD FÍSICA

Espacios para juego y parque biosaludable que activen y complementen el sector residencial.

5 | HUERTAS URBANAS

Espacio para el cultivo que complemente el paseo gastronómico (se cosechan ingredientes para los restaurantes) y donde se exponga la gastronomía única de Limón .

6 | EDIFICIO DE DESARROLLO COMUNAL

Espacios de capacitación e incubación de emprendimientos. Espacios que soporten a los pequeños emprendimientos del sector

7 | PLAZA ANFITEATRO

Plaza cultural que funciona como remate del boulevard y transición hacia el museo del ferrocarril y estación de pasajeros.

8 | MUSEO DEL FERROCARRIL + ESTACIÓN DE TREN

Restaurar la estación del ferrocarril, recuperar la actual estructura e incorporar áreas de estar + comercio. Crear un espacio Museo donde se exponga la historia y relevancia del tren en la cultura limonense y creación de la ciudad

9 | EJE COMERCIAL - INTERMODAL

Eje comercial y punto intermodal como complemento de la calle compartida: buses - bicis - peatones

10 | VALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO

Intervenir la calle inmediata a los inmuebles de valor patrimonial e incorporar señalética e información relevante para resaltar el elemento arquitectónico y las actividades que gestan.

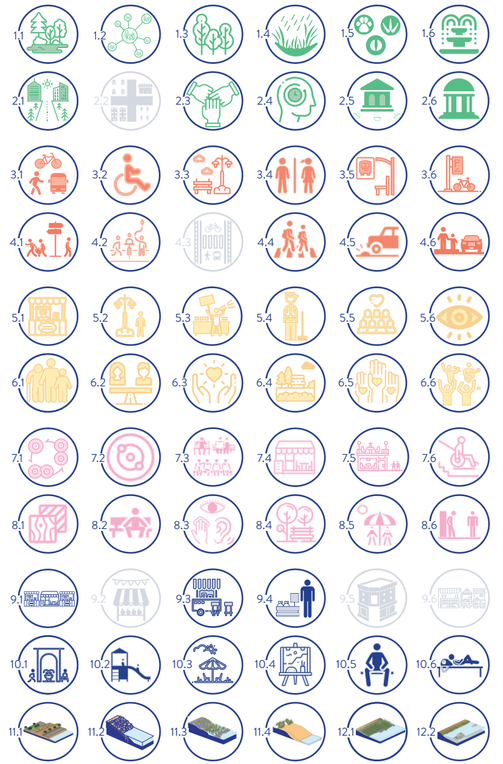
11 | EJE RESIDENCIAL

Complementar la zona residencial con espacio público como áreas de juegos para niños, área de estar y vegetación.

ESTRATEGIAS Y RECOMENDACIONES

Ámbitos de acción y pautas esenciales a tomar en cuenta en el diseño y profundización del escenario urbano

Los iconos de color son las estrategias aplicables. Ver la descripción de cada estrategia en el catálogo de estrategias



IMÁGENES DE REFERENCIA - ESPACIALIDAD






MOBILIARIO URBANO - INSTALACIONES - SERVICIOS PÚBLICOS






ACCIONES LIVIANAS - RÁPIDAS - BARATAS | URBANISMO TÁCTICO






VISUALIZACIÓN SECTORES

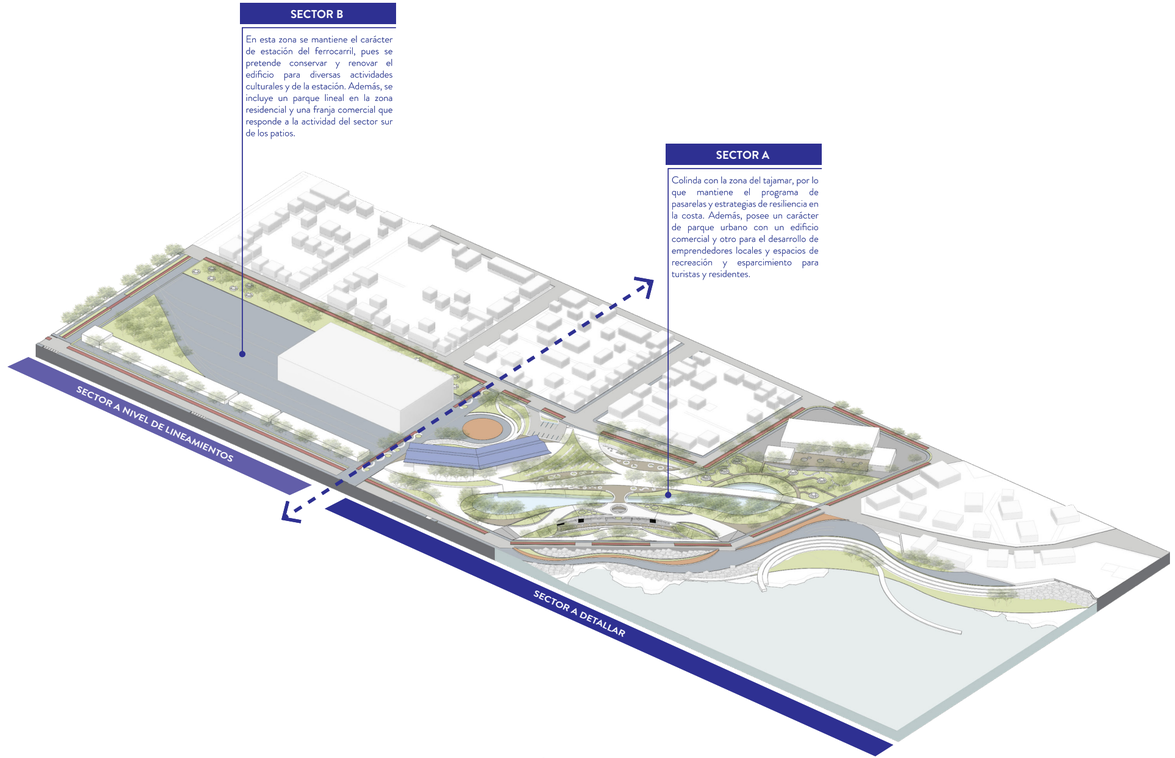
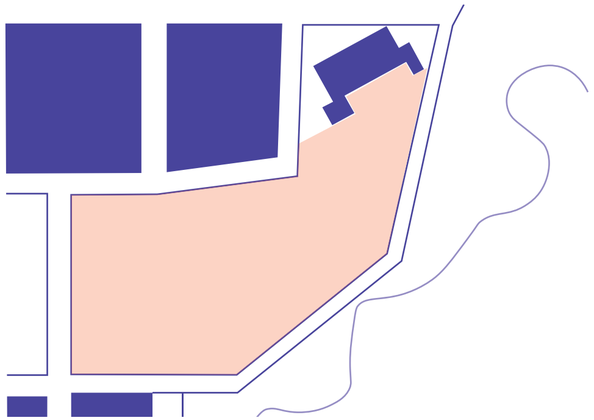


Figura 200 | Fuente: Elaboración propia

DIAGRAMAS CONCEPTUALES

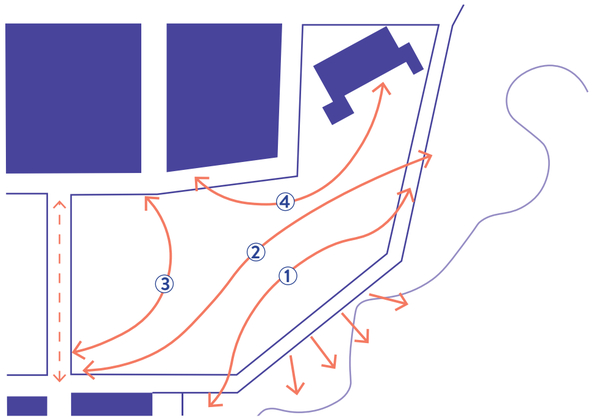
LO EXISTENTE



ZONA DE INTERVENCIÓN

USOS EXISTENTES

EJES, FUERZAS Y CONEXIONES DEL LUGAR



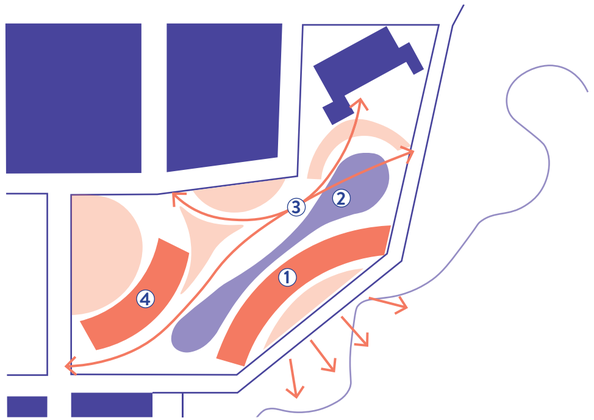
① ↙↓↓↘ **CONEXIÓN HACIA EL MAR**
Crear un espacio contenedor que potencie la conexión al mar y la vía pública.

② → **SENDA CONECTORA: ATRAVESAR LA ZONA DE INTERVENCIÓN**
Senda interna que atraviesa y conecta de un lado a otro.

③ → **CONEXIÓN Y APERTURA HACIA EL BOULEVARD Y EL MUSEO**

④ → **CONEXIÓN Y APERTURA HACIA ZONA RESIDENCIAL**

INTERVENCIONES



① **PASEO GASTRONÓMICO**

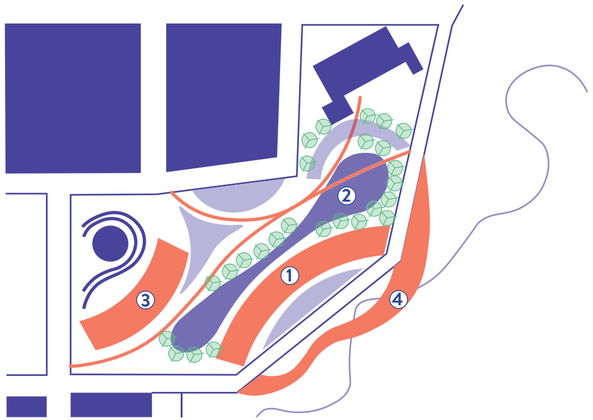
② **ELEMENTO AGUA EN EL DISEÑO**
Crear una laguna de bioretención como estrategia de resiliencia e incorporación del elemento agua en el disñeo pasiajístico

③ → **CONEXIONES Y SENDAS INTERNAS**

④ **EDIFICIO DE SOPORTE A LA COMUNIDAD**

ESPACIOS RECREATIVOS Y DE DISFRUTE PARA LA COMUNIDAD

PROPUESTA DE EMPLAZAMIENTO



① **PASEO GASTRONÓMICO**

② **LAGUNA DE BIORRETENCIÓN**

③ **EDIFICIO DE SOPORTE A LA COMUNIDAD**

④ **ENSANCHAMIENTO Y CONEXIONES HACIA EL MAR**

ESPACIOS RECREATIVOS Y DE DISFRUTE PARA LA COMUNIDAD
Plaza, huertas urbanas, anfiteatro, zona de juegos y zona de pic-nic

CUBIERTA PERFORADA

Crear una perforación en la cúspide de la cubierta para crear interés y una conexión visual hacia la actividad interna del edificio.

PASEO GASTRONÓMICO

La actividad gastronómica que contine se abre al exterior y conecta con todo el paisaje de su entorno.

MIRADOR URBANO

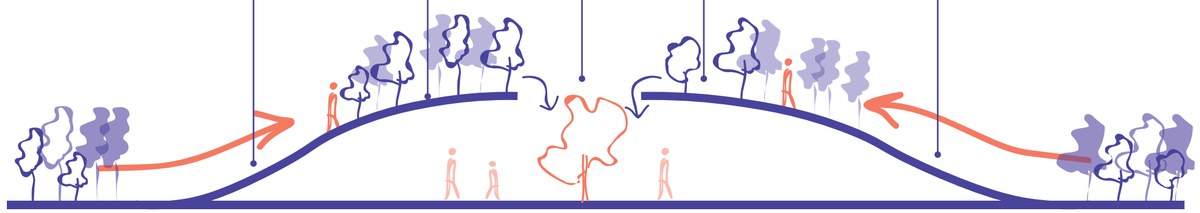
La elevación sobre el espacio urbano convierte al edificio en un mirador, permitiendo apreciar las visuales, el paseo marítimo y la actividad del parque.

CUBIERTA CAMINABLE

La cubierta como extensiónde parque, aportando fluidez y continuidad al espacio público

CUBIERTA CAMINABLE

La cubierta como extensión de parque, aportando fluidez y continuidad al espacio público



CARÁCTER DE PARQUE

EL EDIFICIO SE MIMETIZA CON EL ESPACIO PÚBLICO

CUBIERTA PERFORADA

Crear una perforación en la cúspide de la cubierta para crear interés y una conexión visual hacia la actividad interna del edificio.

ALINEACIÓN VISUAL

El edificio funciona como un punto de enfoque ya que enmarca y establece conexiones visuales hacia el mar y hacia el interior del parque.

MIRADOR URBANO

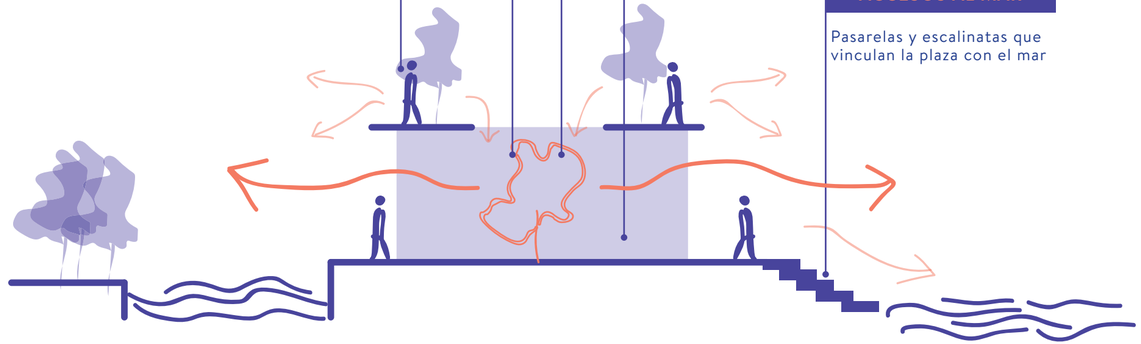
La elevación sobre el espacio urbano convierte al edificio en un mirador, permitiendo apreciar las visuales, el paseo marítimo y la actividad del parque.

PLAZA ABIERTA

El edificio funciona al interior como una plaza muy abierta que permite una fluidez en sus recorridos. La actividad gastronómica que contine se abre al exterior y conecta con todo el paisaje de su entorno.

ACCESOS AL MAR

Pasarelas y escalinatas que vinculan la plaza con el mar



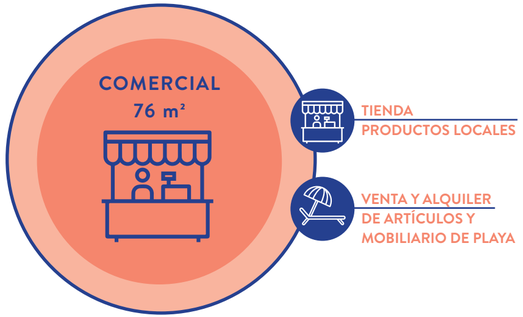
LAGUNA

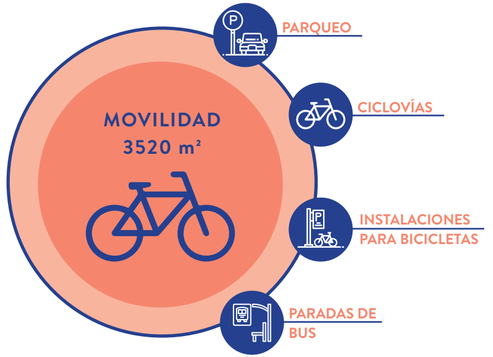
EL MAR

PROGRAMA URBANO - ARQUITECTÓNICO

COMPONENTES Y SUBCOMPONENTES



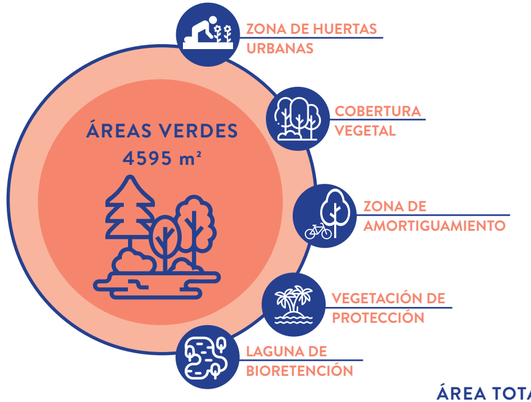














ÁREA TOTAL: 21.061 m²

PLANTA ARQUITECTÓNICA - SITIO



Figura 201 | Fuente: Elaboración propia

VISUALIZACIÓN SECTOR A

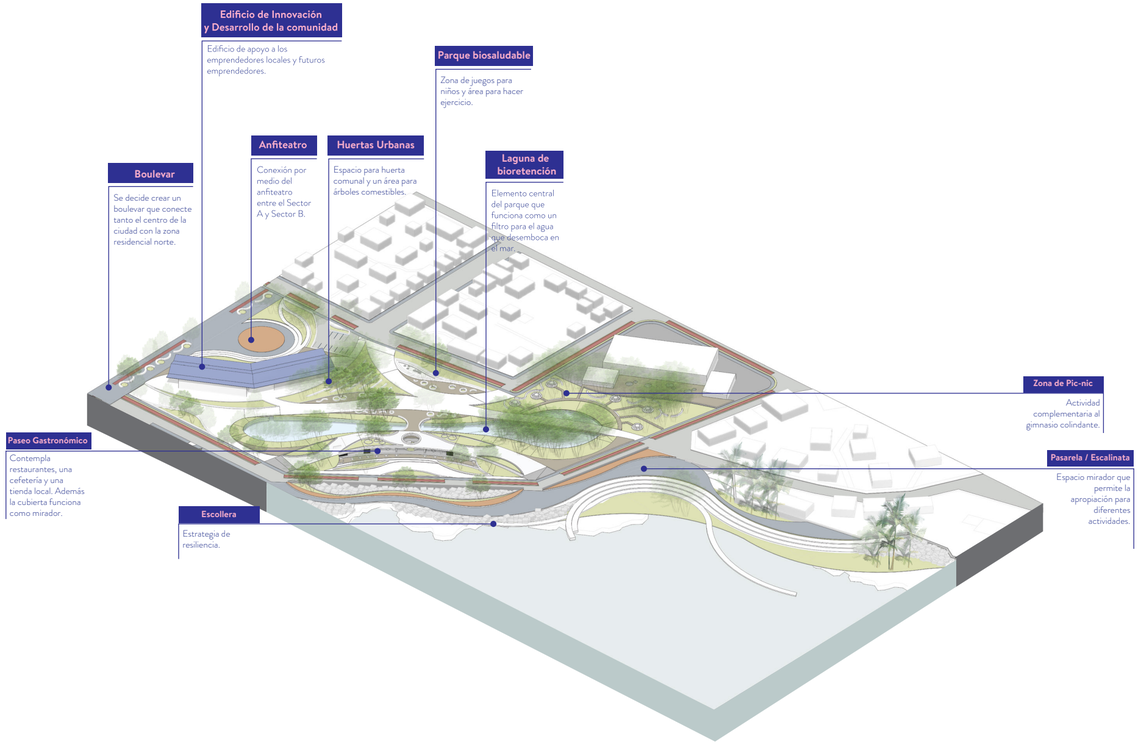
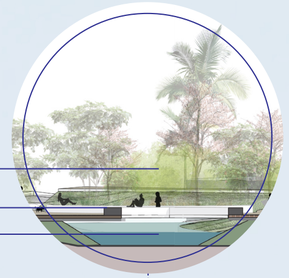


Figura 202 | Fuente: Elaboración propia

CORTE URBANO SECTOR A

En este sector de los Patios del INCOFER se plantea un parque cultural/comercial que contega diferentes actividades para el disfrute de los turistas y de la comunidad. En él se contempla zona de juegos para niños, un parque biosaludable, áreas de picnic y un elemento generador que es la laguna de biorretención que no solo sirve como un filtro para el agua que desemboca al mar, sino que se propone un edificio y mobiliario alrededor para incorporar actividades y permanencia en el lugar.

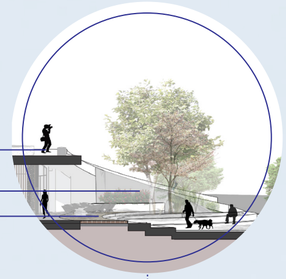




Rizophora Mangle (Vegetación para la purificación del agua)

Puente sobre la laguna

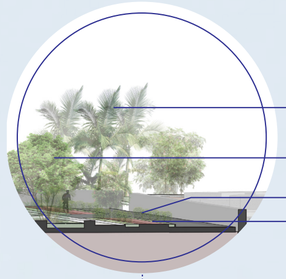
Laguna de bioretención



Cubierta verde transitable / mirador

Islas de vegetación que acompañan el edificio y la plaza

Terraza como extensión de los comercios

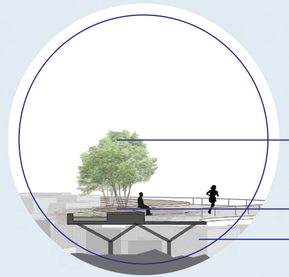


Cocos Nucifera

Jorco (Árbol pequeño para de acompañamiento al espacio público)

Carril exclusivo para transporte público y de emergencias

Ciclovía de doble carril



Coccoloba Uvifera (Árbol pequeño para la protección costera)

Pasarela sobre coral con mobiliario y vegetación para mayor permanencia

Escollera como estrategia de resiliencia

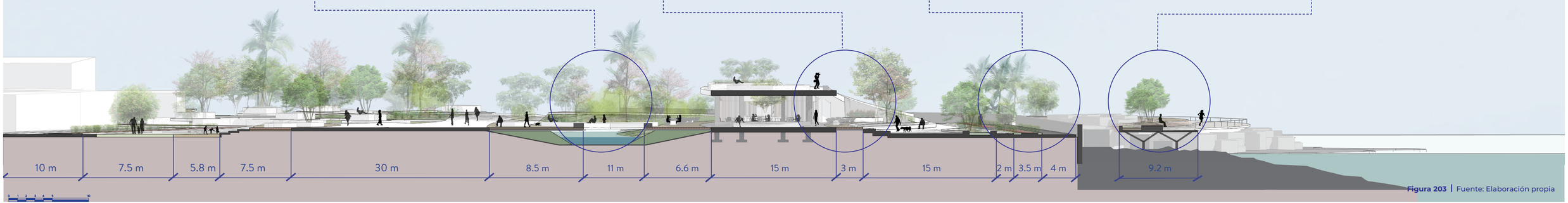


Figura 203 | Fuente: Elaboración propia

PLANTA ARQUITECTÓNICA PASEO GASTRONÓMICO



Figura 204 | Fuente: Elaboración propia

CORTE PASEO GASTRONÓMICO

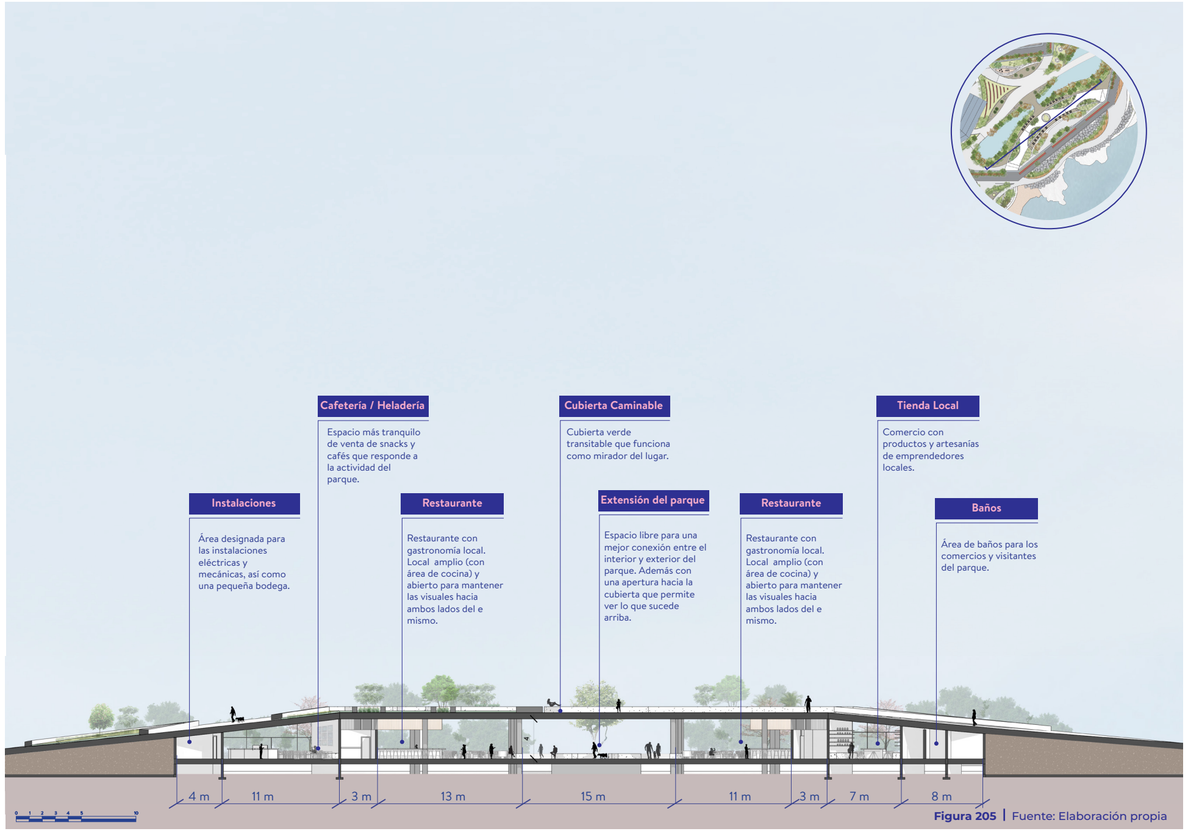


Figura 205 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN INTERNA DEL PASEO GASTRONÓMICO

Figura 206 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN LAGUNA DE RETENCIÓN

Figura 207 | Fuente: Elaboración propia



VISUALIZACIÓN PUENTE SOBRE LA LAGUNA

Figura 208 | Fuente: Elaboración propia

MODELO DE GESTIÓN DEL PLAN MAESTRO

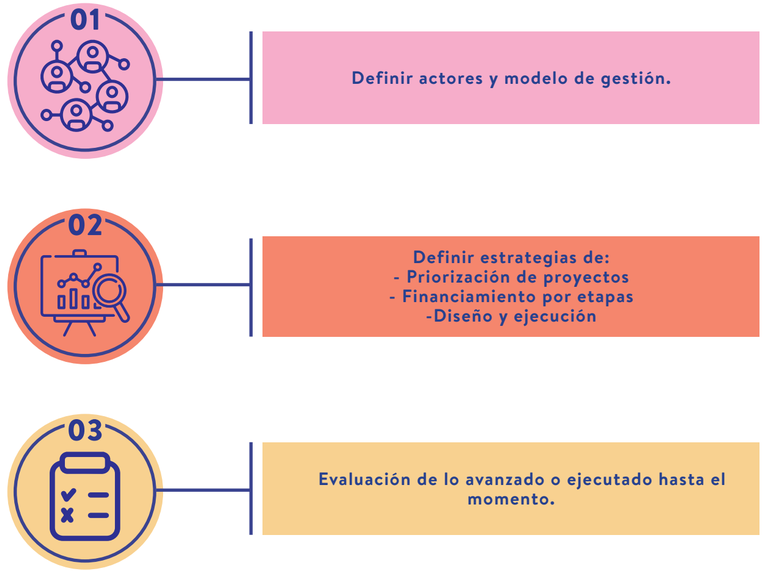
Esta sección contempla los lineamientos y herramientas de gestión para la ejecución de los proyectos planteados en la propuesta del Plan Maestro de Revitalización Urbana de la Franja Marítima del Casco Histórico de Limón.

Cabe destacar el uso del Reglamento de Renovación Urbana (INVU, 2018) como base para la estructuración de la propuesta. El Reglamento menciona el Proyecto de Renovación Urbana, el cual se relaciona con el Plan Maestro de Revitalización Urbana y cuyo objetivo consiste en la **rehabilitación, regeneración o conservación de las áreas urbanas con el fin de mejorar la calidad de vida de la ciudad a través del aprovechamiento de los predios y edificaciones existentes, mejoramiento del espacio público y la protección ambiental.**

Además, con el fin de promover la inversión y ejecución de los proyectos, se utiliza la herramienta de **Sociedades Públicas de Economía Mixta para la Renovación Urbana (SPEM)**, con la que se pretende facilitar la compra de terrenos para la construcción de equipamiento urbano, áreas verdes y recreativas.

Por otro lado, para garantizar la realización de los proyectos y aprovechar el cánon por la explotación de la Terminal de Cruceros de Moín, es necesario primeramente crear un acuerdo con JAPDEVA y valorar las estrategias de intervención y gestión, así como los tiempos de cada fase. Con base en lo anterior, se define un índice de lineamientos, el cual se divide en 3 pasos:

ÍNDICE DE LINEAMIENTOS



1. DEFINICIÓN DE MODELO DE GESTIÓN Y ACTORES

Es importante resaltar que la propuesta de Plan Maestro de Revitalización Urbana en la Franja Marítima del CHL se trabaja como un portafolio de inversión que puede involucrar múltiples actores, sin embargo para fines académicos se plantea un escenario de abordaje por etapas.

Un punto a considerar es la función de JAPDEVA como ente fiscalizador de la gestión de la propuesta debido a su rol en la región y encargado de la distribución de los ingresos por la explotación de la TCM, sin embargo es necesario también generar otro tipo de ingresos por medio de concesiones del espaci público que permitar gener rentabilidad y sostenibilidad económica al proyecto.

Asimismo, al ser una propuesta urbana se vuelve fundamental crear alianzas público-privadas y Sociedades Públicas de Economía Mixta para la Renovación Urbana (SPEM) que en este caso sería la Municipalidad y socios privados para facilitar la ejecución y desarrollo de las etapas del Plan Maestro.

ESCENARIO BASE PARA GESTIONAR LA PROPUESTA URBANA

JAPDEVA
Departamento de Desarrollo Comunal

SPEM
Municipalidad + socios privados

APP
Alianzas Público-Privadas

RECURSOS DEL CÁNON POR TCM

RECURSOS PÚBLICO-PRIVADOS

DESARROLLO DE PROYECTOS POR INICIATIVA PRIVADA

ASESORES TÉCNICOS

- TEC
- INVU
- UCR

POSIBLES ACTORES PRIVADOS

-Cámaras de turismo

- Hoteles y hostales de la zona

-Emprendedores locales

- Asociaciones solidaristas locales

-Asociaciones de desarrollo comunal

POSIBLES ACTORES PÚBLICOS

-Mesa Caribe
- ICT
- Ministerio de Cultura y Juventud
-FUNDATEC
-INCOFER
-MOPT
-AYA
-CNFL
-ICE
-MEP
-INA
-BANHVI
-PYMES

ESTRATEGIA DE PRIORZACIÓN DE PROYECTOS

PRIORIZACIÓN
CATEGORIZACIÓN DE INTERVENCIONES

URBANISMO TÁCTICO
Prototipo que brinda información a largo plazo
Participación y empoderamiento de la comunidad

Pequeña Escala = Transformaciones pequeñas a escala de calle, cuadra o edificio

OBRAS CIVILES
Sistemas eléctricos y mecánicos
Alcantarillado y alumbrado público
Infraestructura gris
Intervenciones de vía
Peatonalización
Intervención en aceras
Instalaciones para bicicletas

ACTIVACIÓN RÁPIDA DEL ESPACIO PÚBLICO
Comercios infomales y proyección de comercios al espacio público
Mercados Programación de actividades culturales y recreativas
Seguridad y apropiación

VEGETACIÓN
Protección de la ciudad aplicando estrategias de resiliencia a través del paisajismo

VEGETACIÓN
1. PROTECCIÓN
2. AMORTIGUMIENTO
3. CONTROL

PROYECTOS ARQUI - TECTÓNICOS
Activación de la economía y soporte a la actividad deportiva y de playa
Edificio comercial Escenario Playa los baños

ENSANCHA-MIENTOS EN LA FRANJA MARÍTIMA
Intervención del muro del Tajamar y proyección hacia al mar a través de ensanchamientos

ESCALINATAS PASARELAS PATIOS DEL INCOFER
Trabajar las transiciones hacia el mar y el escenario de los Patios del Incofer

PROYECTOS	ETAPA 1	ETAPA 2	ETAPA 3	ETAPA 4	ETAPA 5
URBANISMO TÁCTICO	Mobiliario. Intervenciones en muros, calles y aceras. Cierres temporales	Mobiliario. Intervenciones en muros, calles y aceras. Cierres temporales			
CONECTORES VERDES	Vegetación de protección	Vegetación de protección	Vegetación de amortiguamiento	Vegetación de control y amortiguamiento	Vegetación de control y amortiguamiento
BICI - SENDAS	Instalaciones para bicicletas. Demarcación de ciclorutas y parqueos. Obras civiles	Instalaciones para bicicletas			
SENDAS PEATONALES	Ensanchamiento de aceras y peatonalización de la Tajamar. Obras civiles	Ensanchamiento de aceras e intervención del Boulevard	Boulevares secundarios	Boulevares secundarios	
ENTRADA A LIMÓN - RUTA 32 -	Entrada a la ciudad: residentes y turistas. Obras civiles	Intervención de la vía			
PASEO PEATONAL / RECREATIVO - BOULEVARD -	Sector 2: extensión de comercios al espacio público. Mobiliario y resaltar el patrimonio	Sector 3: extensión de Mercado Intervención de la vía		Sector 1: extensión del Parque Vargas Intervención de la vía	
SECTOR RECREATIVO / CULTURAL - PARQUE VARGAS -			Mobiliario y vegetación	Extensiones del Parque Vargas hacia la Ruta 32 y el boulevard	Parque para niños
SECTOR COMERCIAL / INFORMAL - EL TAJAMAR -	Peatonalización Tajamar y intervención del Parque Abel Robles. Obras civiles	Anfiteatro, ensanchamiento, vegetación y elementos de protección ante el clima	Ensanchamiento y Mercado informal	Escalinata	Pasarelas sobre el agua
SECTOR RECREATIVO / DEPORTIVO - PLAYA LOS BAÑOS -	Intervención de la cancha y el espacio público. Obras civiles	Intervención del espacio público	Edificio comercial	Escalinata	
SECTOR COMERCIAL / CULTURAL - PATIOS DEL INCOFER -		Eliminar los bordes duros	Eje complementario a la zona residencial	SECTOR A	SECTOR B

Como resultado de la investigación y el desarrollo del anteproyecto plasmado en el presente documento, este último apartado presenta los aspectos finales y reflexivos de la propuesta urbana-arquitectónica. Comprende las conclusiones y recomendaciones generales extraídas del proceso, consideraciones futuras, las referencias bibliográfica y lde las diferentes figuras usadas en el documento.

05

ASPECTOS FINALES

IMPACTO

BENEFICIO



Revitalización urbana: La propuesta muestra una recuperación de los espacios abandonados y descuidados en la ciudad de Limón, además de la dotación de equipamento que permiten generar un ambiente dinámico, seguro y atractivo para residentes y turistas. Otro punto importante, es la apropiación del Frente Marítimo que posibilita la conexión directa entre la ciudad y el mar.



Ambiental: Se propone la conexión entre ecosistemas cercanos mediante la extensión de la vegetación urbana que al mismo tiempo brinde cobijo y protección al espacio público. Asimismo, se plantea una barrera natural tanto a nivel acuático como en la línea de costa que proteje la ciudad ante la erosión costera y desastres naturales.



Economía: La dinamización y recuperación del espacio público se traduce también en la reactivación de la economía local. Los alquileres de los componentes comerciales y de oficinas son parte de los ingresos que se plantean dentro de la propuesta, además los espacios de capacitación que pretenden dar nuevas oportunidades a los emprendedores locales y con esto fortalecer la actividad productiva de la zona.



Turismo: La diversificación y dinamización del espacio público generan una oferta turística variada posibilitando el aprovechamiento de las riquezas naturales y culturales de la zona. Del mismo modo, la activación de la vida en la ciudad permite un desencadenamiento de espacios de apoyo al turismo como hoteles, tour operadores, entre otros.



Fomento Cultural: La revitalización urbana permite dotar espacios adecuados dentro de la ciudad donde se propicien las actividades culturales y tradicionales del lugar, así como locales comerciales donde se exponga la gastronomía y la cultura local.



Movilidad: El Plan Maestro de Revitalización Urbana en la Franja Marítima del CHL integra el actual Boulevard con nuevas sendas peatonales permitiendo una movilidad peatonal variada, además genera un circuito de ciclovías que conecta con la parte Norte y Sur de la ciudad e interviene las calles con franjas de vegetación que permite la jerarquización de una movilidad sostenible y segura.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

01 Dinamizar la economía y mejorar IDH de la región a través del aprovechamiento de los recursos disponibles. Aprovechar las ventajas que ofrecen la cultura y biodiversidad (producción del cacao y plátano, herencias indígenas, etc.) para promover el desarrollo comercial y el turismo enfocado en la riqueza cultural y natural, cada actividad basada en el respeto del entorno.

02 Resaltar la diversidad étnica a través de espacios como museos que permitan visualizar la historia y legado cultural, y la programación de actividades que permitan vivenciar y disfrutar de elementos como la gastronomía, la música y la danza. Además, valorizar y resaltar los edificios patrimoniales y aprovechar su potencial para la creación de recorridos turísticos y culturales.

03 Desarrollar espacios de capacitación y apoyo a emprendedores, que permitan sacar provecho de las oportunidades productivas de la zona. Además, diversificar opciones de educación técnica y hacerlas más alineadas a las necesidades regionales.

04 Es importante que el diseño y proyección de elementos arquitectónicos respondan y se adapten a las condiciones específicas del lugar. Aplicar alternativas y estrategias características de la arquitectura caribeña, rescatando elementos tanto para confort del espacio (estrategias de ventilación y materialidad) como para la creación de comunidad (pasajes, patios y corredores).

05 El diseño urbano debe considerar los diferentes usos que convergen en el CHL e incorporar estrategias que permitan lograr un equilibrio entre la actividad comercial, residencial y recreativa. Crear una red que ayude a potenciar los nodos y sendas existentes en la ciudad y vincular cada actividad para lograr una sinergia entre el espacio público y el comercial/recreativo.

CONCLUSIONES

06 El espacio público es donde convergen todas las personas y se gestan actividades que activan la vida urbana, por lo que es esencial crear espacios confortables y de calidad, incorporando mobiliario cómodo y elementos que aporten sombra como vegetación y pérgolas. Además, diseñar espacios inclusivos y diversos, tomando en cuenta todas las edades y grupos sociales con el fin de fomentar la covivencia y el encuentro de las personas del cantón.

07 Considerar intervenciones a escala macro, media y micro de cobertura vegetal e infraestructura azul que permitan generar conexiones directas entre los parches y las matrices existentes mediante la creación de conectores verdes. Además, vincular los parches presentes en la zona por medio de una red de vegetación en la ciudad que acompañe el espacio público.

08 Es esencial para la prevención de futuros desastres, la adecuada planificación urbano-costera basada en el desarrollo sostenible y controlado. Fomentar la preservación de los espacios y procesos naturales fluviales y costeros amenazados por el cambio climático, así como incoporar estrategias de resiliencia urbana que ayuden a mitigar dichos efectos.

09 Promover una movilidad urbana sostenible a través de una red clara de recorridos y puntos intermodales. Crear paseos y conectores peatonales dentro de la ciudad e incorporar instalaciones para bicicletas seguras y confortables como ciclorutas, parqueos y puntos de bicicletas compartidas. Utilizar vegetación de protección que acompañe cada recorrido.

10 Importancia de contar con una cartera de proyectos que muestre el potencial de la zona y cómo se podría aprovechar para mejorar la calidad de vida de la población, asimismo para hacer un uso eficiente de los ingresos económicos del cánon por la explotación de la TCM.

RECOMENDACIONES

01 Si bien en el Plan Maestro de Revitalización Urbana de la Franja Marítima del CHL se desarrollan todos los conectores y escenarios urbanos, solo se detallan los proyectos estrella debido a su urgencia de intervención dentro ciudad. Por lo cual, es importante profundizar en el diseño de los escenarios del Parque Vargas, Boulevar y Ruta 32 siguiendo los lineamientos previamente planteados.

02 Es necesario considerar la extensión del Plan Maestro de Revitalización Urbana a zonas aledañas al CHL, como lo es el caso de Cieneguita (ubicada al sur de la ciudad) y Playa Bonita (ubicada al norte) que permitan una conexión entre lo urbano y el mar mediante el disfrute del espacio público y al mismo tiempo puedan proteger la región ante desastres naturales.

03 La biodiversidad es un factor importante en la resliencia urbana, por lo que es fundamental generar una extensión de la trama verde e infraestructura azul dentro de la ciudad de Limón y zonas aledañas con el fin de mitigar la contaminación y preparar la región ante desastres naturales.

04 Es importante lograr una apropiación del espacio público por parte de los ciudadanos a través de actividades culturales y de estrategias de urbanismo táctico antes de la ejecución de los proyectos del Plan Maestro, ya que esto permitiría una mayor credibilidad en los residentes y por ende una mejor apertura hacia la propuesta y un sentido de pertencia hacia el lugar.

05 Una línea de extensión del proyecto consiste en el desarrollo de un Plan Maestro para la gestión de los edificios patrimoniales existentes dentro del CHL, con el objetivo de resguardarlos y procurar su conservación a través de la activación comercial y cultural.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A

Aguado, I y Juaris, J. (2015). *Conceptos de Rehabilitación Urbana. El caso del Per del Casco Viejo de Bilbao* [tesis de grado, Universidad del País Vasco]. Repositorio Institucional. hps://addi.ehu.es/bitstream/handle/10810/21229/TFG_IraeguiCuentas.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Alonso A. y Leyva C. (2008). *Paseos Peatonales Costeros.* Gestión de sus Recursos. Revista de Investigaciones Marinas. 29(1), 63-72.

Álvarez, O. (2016). *Paseo los cien negritos: parque marítimo Barrio Cieneguita, Limón* [tesis de licenciatura en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica]. Repositorio Institucional.

Argüello, M. (2016, 22 de junio). Diseño urbano participativo comunitario. Medium. hps://medium.com/@manuelarguello/dise%C3%B1o-urbano-parcipativo-comunitario-3ec613b87725

B

Benseny, G. (2011). *La zona costera como escenario turístico. Transformaciones territoriales en la costa atlántica Bonaerense villa gesell Argenna*. [Tesis de doctorado, Universidad Nacional del Sur]. hps://core.ac.uk/download/pdf/11677132.pdf

Bickman, L y Rog, D. (2009). Applied Research Design: A Practical Approach. The SAGE Handbook of Applied Social Research Methods. pp. 3-19. doi: 10.4135/9781483348858.n1

C

Capelli, L y Ross, Y. (2002). *La Pasión por el Caribe.* San José, Costa Rica: Santillana.

Castells, M. (2014)). La Cuestión Urbana. (Original publicado en 1974). Recuperado de: hps://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/castells-la-cueson-urbana.pdf

Chaverri-Flores, L. (2019). *Centro Histórico de Puerto Limón, transformaciones sociales que han contribuido a su patrimonialización.* Trama, revista de ciencias sociales y humanidades. Volumen 8, (1), 107-149. doi: hps://doi.org/10.18845/tramarcsh.v8i1.4462

Chaverri, L. (2020). Introducción a los corredores Ecológicos y paisajísticos Interurbanos [webinar]. Universidad de Costa Rica. https://www.youtube.com/watch?v=X30OS7dhZO8&t=4068s.

Chaverri, L. Malavassi, R. Acosta, L. Mojica, F. (2020). *El diseño del paisaje urbano desde la diversidad social, cultural y ambiental del Conjunto del Paseo de las Damas en Costa Rica: Caso de los Parques Nacional, España y Morazán.* Instituto Tecnológico de Costa Rica.

Comisión Nacional de Prevención de Riesgos y Atención de Emergencias Costa Rica [CNE]. (2006). *AMENAZAS DE ORIGEN NATURAL CANTÓN DE LIMÓN.* https://www.cne.go.cr/reduccion_riesgo/mapas_amenzas/mapas_de_amaneza/limon/Limon%20-%20descripcion%20de%20Amenazas.pdf

Consorcio IBI Group / INDECA. (2020). Diagnóstico Físico-ambiental: Contexto particular del cantón de Limón (p.16-29). [pdf].

D

Dirección de Planeamiento y Desarrollo del Instituto Costarricense de Turismo. (2005, 31 de enero). *Plan General de usos de la Tierra y Desarrollo Turístico para las Unidades de Planeamiento Turístico del Caribe de Costa Rica.* https://www.ict.go.cr/es/documentos-institucionales/plan-nacional-y-planes-generales/planes-generales-por-unidad-de-planeamiento/61-plan-1/file.html

De Luisa, I. (2020). *Hacia una nueva normalidad* [webinar]. Congreso Internacional de Parques Urbanos. https://www.facebook.com/CongresoParques/videos/1021547741647748/

Departament of city planning of New York. (2013). *Urban Waterfront Adaptive Strategies.* https://www1.nyc.gov/site/planning/plans/sustainable-communities/climate-resilience.page?tab=2

G

Gehl, J. (2014). *Ciudades para la gente.* Primera edición. Recuperado de: https://issuu.com/majesbian/docs/344953224-ciudades-para-la-gente-ja

Global Designing Cities Initiative. (2016). *Global Street Design Guide.* https://islandpress.org/books/global-street-design-guide.

Gobierno de Costa Rica. (2018). Plan de Descarbonización. https://minae.go.cr/images/pdf/Plan-de-Descarbonizacion-1.pdf

González, 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), 67-76. doi:10.5354/0719-5427.2013.28300

Gutiérrez, S., (1991). *Arquitectura Caribeña.* Puerto Limón. Bocas del Toro. ESCALA LTDA.

H

Heath, T., Oc, T. y Tiedell, S. (2013). *Revitalizing Historic Urban Quarters.* Londres, Reino Unido: Routledge.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación.* México, D.F.: McGraw-Hill Education.

Hoch, S. (2015). *Limón Cultura. Escenarios Interculturales desde la narración y vivencia del espacio urbano* [tesis de licenciatura en Arquitectura, Universidad de Costa Rica]. Repositorio Institucional. https://issuu.com/sofiahoch/docs/limon_cultura_sofia_hoch_issuu.

Hutchinson Miller, C. (2020). *"Limón no es solo 'patty' y 'rice and beans'": Elementos que componen la cultura afrocostarricense*. Revista Nuevo Humanismo, 8(1). https://doi.org/10.15359/rnh.8-1.1

I

Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo [INVU]. (2019). *Presentación Plan Proyecto de Renovación Urbana Limón*. https://www.invu.go.cr/plan-proyecto-limon

Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo [INVU]. (2019). *Plan Proyecto de Renovación Urbana Puntarenas*. https://www.invu.go.cr/plan-proyecto-puntarenas

Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo [INVU]. (2018). *Reglamento de Renovación Urbana*. https://www.invu.go.cr/documents/20181

Intendencia de Montevideo, (2018). *Montevideo Resiliente, Estrategias de Resiliencia*. [Archivo PDF].

J

Jacobs, J. (2011). Muerte y Vida de las grandes ciudades (A. Abad trad). (Original publicado en 1969). Recuperado de: https://www.u-cursos.cl/fau/2015/2/AE4062/1/foro/r/Muerte-y-Vida-de-Las-Grandes-Ciudades-Jane-Jacobs.pdf

Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económica de la Vertiente Atlántica [JAPDEVA]. (s.f.) Información General de la provincia de Limón. http://www.japdeva.go.cr/administracion_de_desarrollo

L

Ley N° 4240. La Gaceta. San José, Costa Rica. 5 de mayo del 2010.

Ley N° 6043. La Gaceta. San José, Costa Rica. 27 de marzo del 2014.

Ley N° 7555. La Gaceta. San José, Costa Rica. 4 de julio del 2001.

Ley N° 7600. La Gaceta. San José, Costa Rica. 29 de mayo del 1996.

Lynch, K. (1960). *The Image of the City (pp. 46-91)*. MIT Press.

M

Manzari, H. (1). *Limón Reggae, una visión alternativa del Caribe costarricense*. ÍSTMICA. Revista De La Facultad De Filosofía Y Letras, (11), 253-259. Recuperado a partir de https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/istmica/article/view/721

Méndez, R. (2011). *Ciudades y metáforas: sobre el concepto de resiliencia urbana*. Ciudades y Territorio. Estudios Territoriales. vol 172. https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/

Metzger, P. y Robert, J. (2013). Elementos de reflexión sobre la resiliencia urbana: usos criticables y aportes potenciales. Territorios, 28, pp.21-40

Ministerio de Ambiente de Uruguay. (2020). *Plan Nacional de Adaptación para la zona costera*. Recuperado de: https://www.gub.uy/ministerio-ambiente/politicas-y-gestion/planes/plan-nacional-adaptacion-para-zona-costera.

Ministerio de Desarrollo Económico. (1995). *Ciudades y ciudadanía: la política urbana del salto social*. El Ministerio. Recuperado de https://books.google.co.cr/books/about/Ciudades_y_ciudadan%C3%ADa.html?id=IvEStAEACAAJ&redir_esc=y

Ministerio de Planificación Nacional y Política Económica. (2017). SEGUIMIENTO A LOS PROYECTOS INCLUIDOS EN EL PROGRAMA "COSTA RICA DESDE EL CARIBE". Decreto Ejecutivo 38828-MP-PLAN del 16 de diciembre de 2014. Informe anual 2016. pp.1-32. http://www.japdeva.go.cr/administracion_de_desarrollo/coredes-%20proli/CR%20desde%20el%20Caribe-INFORME%20anual%202016%20final.pdf

Ministerio de Vivienda y Urbanismo [MINVU] y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo [PNUD]. (2017). La Dimensión Humana en el Espacio Público. pp. 17-42. Recuperado de: https://www.minvu.cl/wp-content/uploads/2019/08/La-dimension-humana.pdf

Ministerio de Vivienda, Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente [MVOTMA]. (2019). *Cambia el clima, cambiamos nosotros / breve guía para entender el cambio climático*. Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático en ciudades e infraestructuras. [Archivo PDF]. Recuperado de: https://www.mvotma.gub.uy/novedades/noticias/item/10013075-cartilla-cambia-el-clima-cambiemos-nosotros

Monestel, M. (2013). *Negritud, resistencia cultural y ciudadanía en letras de calypsos limonenses*. ÍSTMICA. Revista De La Facultad De Filosofía Y Letras, (16), 69-75. Recuperado a partir de https://www.revistas.una.ac.cr/

Moya, L. y Díez de Pablo, A. (2012). *La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas*. Urban N° 4, pp. 113-122.

Municipalidad de Limón. (1992). L*uchas y esperanzas: 100 años de historia doble e inconclusa del Cantón de Limón*. Costa Rica: Uruk Editores S.A

P

Pérez, G. (2014). *El Plan Maestro como instrumento de diseño urbano: potencialidades y limitantes. El caso de la ciudad de Antofagasta*. Revista AUS, 16-21. doi:10.4206/aus.2014.n15-04

Programa Estado de la Nación. (2019, 13 de noviembre). *Estado de la Nación en Desarrollo Humano Sostenible 2019*. (Informe Estado de la Nación;25 - 2019). http://hdl.handle.net/20.500.12337/7808

Programa Estado de la Nación. (2013). *Estado de la Nación en Políticas Públicas Regionales: Caso Limón Ciudad - Puerto*. (Informe Estado de la Nación 19- 2013). http://www.estadonacion.or.cr

R

Robles, E. (2016, 8 de mayo). *Nueva terminal de Moín: Efectos y oportunidades en la provincia de Limón*. (Análisis 10). https://www.academiaca.or.cr/serie-analisis/nueva-terminal-moin-efectos-oportunidades-la-provincia-limon/

Román, M. y Morales, M. (2018). *Región Huetar Caribe: situación socioeconómica y principales desafíos*. (Informe Estado de la Nación;24 - 2018). http://hdl.handle.net/20.500.12337/2983

Rodríguez, A y Martínez, E. (2001). Del declive a la revitalización: Oportunidades y límites de las nuevas políticas urbanas en Bilbao. CIUDAD Y TERRITORIO, Estudios Territoriales. Vol. 129, pp.441-459.

Rubio del Val, J. (2011). Rehabilitación Urbana en España (1989-2010). Barreras actuales y sugerencias para su eliminación. Informes de la Construcción Vol. 63, pp. 5- 20.

S

Silva, I. (2015, septiembre). *Diseño Integral de Espacios Públicos Recreativos en Borde Costero: las playas de Magdalena y Herradura*. Investiga Territorios. (2), 29-45. Recuperado de http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/investigaterritorios/article/view/16085

Steffens, K. (2013). *Urbanismo Táctico, casos latinoamericanos*. (Vol. 3). https://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/ut_vol3_2013_0528_17.

T

Trapero, J. (1997). *El proyecto del espacio público y los paseos marítimos*. Cuadernos de Investigación Urbanística. 0(20), 57-61. Recuperado de http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/914/929

V

Villalobos, S. (2018). Daños en tajamar de Limón ponen en riesgo viviendas cercanas. *Amelia Rueda*. Recuperado de: https://www.ameliarueda.com/nota/para-evitar-danos-viviendas-defensoria-urge-intervernir-tajamar.

Z

Zamora, C. (2012). *Ciudades de Limón, Cahuita y Puerto Viejo*. La Uruca, San José: Imprenta Nacional.

Zamora, D. (2012). *Nueva estación del Ferrocarril en la ciudad de Limón* [tesis de licenciatura en Arquitectura y Urbanismo, Instituto Tecnológico de Costa Rica]. Repositorio Institucional. https://repositoriotec.tec.ac.cr/handle/2238/10794

REFERENCIAS

DE FIGURAS, GRÁFICOS Y MAPAS

FIGURAS

CAPÍTULO I

Figura 1 Casos exitosos de ciudades costeras. Fuente: www.steamshipsociety.com

Figura 2 Casos exitosos de ciudades costeras. Fuente: www.lonelyplanet.com

Figura 3 Casos exitosos de ciudades costeras. Fuente: www.HafenCityHamburg.com

Figura 4 Plan de Renovación Urbana Puntarenas. Fuente: www.invu.go.cr

Figura 5 Ejes del Proyecto Limón Ciudad Puerto. Fuente: propia.

Figura 6 Plan de Renovación Urbana Puntarenas [PRUP]. Fuente: www.invu.go.cr

Figura 7 Ejes principales del PRUP. Fuente: www.steamshipsociety.com

Figura 8 Puntos informales Boulevard. Fuente: propia.

Figura 9 Puntos informales Boulevard. Fuente: propia.

Figura 10 Suciedad en el Tajamar. Fuente: propia.

Figura 11 Ausencia de mobiliario en el Tajamar. Fuente: propia.

Figura 12 Puntos comerciales con poca infraestructura. Fuente: propia.

Figura 13 Puntos comerciales con poca infraestructura. Fuente: propia.

Figura 14 Tajamar. Fuente: propia.

Figura 15 Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 16 Playa los Baños. Fuente: propia.

Figura 17 Jardines del INCOFER. Fuente: propia.

Figura 18 Boulevard. Fuente: propia.

Figura 19 Ruta 32 Fuente: propia.

Figura 20 Actual vista del Tajamar. Fuente: propia.

Figura 21 Delimitación del proyecto. Fuente: propia con base en Google Earth

Figura 22 Paseo de los turistas, Puntarenas. Fuente: www.izquierdaweb.cr

Figura 23 Proyecto Parque Muellero. Fuente: www.revistasumma.com

Figura 24 Intervención alrededor del árbol higuerón. Fuente: www.livingpuntarenas.com

Figura 25 Ejemplo de intervención puntual internacional. Fuente: www.archdaily.com

Figura 26 Ejemplo de intervención puntual internacional. Fuente: www.archdaily.com

Figura 27 Ejemplo de intervención puntual internacional. Fuente: www.archdaily.com

Figura 28 Ejemplo de intervención puntual internacional. Fuente: www.archdaily.com

Figura 29 Ejemplo de intervención puntual internacional. Fuente: www.archdaily.com

Figura 30 Ejemplo de intervención puntual internacional. Fuente: www.archdaily.com

Figura 31 Paseo Costero Montevideo, Uruguay. Fuente: Interdencia Montevideo, 2018.

Figura 32 Mapa de las ciudades de la red de 100 RC. Fuente: www.medellinresiliente.co

Figura 33 Marco conceptual de resiliencia urbana. Fuente: Interdencia de Montevideo.

Figura 34 Taller participativo con la comunidad de Limón. Fuente: propia.

Figura 35 Taller participativo con la comunidad de Limón. Fuente: propia.

Figura 36 Taller participativo con la comunidad de Limón. Fuente: propia.

Figura 37 Calles para jugar. Fuente: www.tec.ac.cr

Figura 38 Calles abiertas. Fuente: www.contexto.cr

Figura 39 Pavimento a parques. Fuente: www.LA.network

Figura 40 Jardinería de guerrilla Fuente: www.arquitecturayciudades.com

Figura 41 Cafés POP-UP Fuente: www.kpcnews.com

Figura 42 Bomardeo de sillas. Fuente: www.ciudademergente.org

Figura 43 Parque informal para sillas. Fuente: www.kpcnews.com

Figura 44 Reparación de interescciones. Fuente: www.ciudademergente.org

Figura 45 Proyecto Parque Muellero. Fuente: www.azuremagazine.com

Figura 46 Espacio público durante COVID-19, Brooklyn Fuente: https://i0.wp.com/static.dezeen.com

Figura 47 Propuesta para paseo marítimo Williamsburg. Fuente: https://i0.wp.com/static.dezeen.com

Figura 48 Metodología. Fuente: propia

CAPÍTULO II

Figura 49 Ferrocarril al Atlántico Fuente: Libro “Pasión por el Caribe”.

Figura 50 Isla Quiribrí Fuente: propia.

Figura 51 Ferrocarril al Atlántico. Fuente: Municipalidad de Limón.

Figura 52 Plano de la ciudad de Limón. Fuente: Muncipalidad de Limón.

Figura 53 Carnavales de Limón. Fuente: www.amprensa.com

Figura 54 Cotidianeidad al lado de las vías del tren. Fuente: Libro “Pasión por el Caribe”.

Figura 55 Calypso limonense. Fuente: www.urbano106.com

Figura 56 Limón en cifras. Fuente: propia con base en el Estado de la Nación 2018.

Figura 57 Construcción del Ferrocarril. Fuente: Libro “Pasión por el Caribe”.

Figura 58 Arquitectura Caribeña en Limón. Fuente: www.tec.ac.cr

Figura 59 Cultura China Fuente: Instituto Confucio.

Figura 60 Cultura Bribrí. Fuente: Libro “Bribrís y Cabécares de Sulá”

Figura 61 Cultura Cabécar Fuente: Libro “Bribrís y Cabécares de Sulá”.

Figura 62 Cultura Afrodescendiente. Fuente: www.larepublica.net

Figura 63 Tajamar. Fuente: propia.

Figura 64 Isla Quiribrí. Fuente: propia.

Figura 65 Antigua Capitanía del puerto. Fuente: propia.

Figura 66 Antigua Municipalidad. Fuente: propia.

Figura 67 Parque Balvanero Vargas. Fuente: propia.

Figura 68 Antigua Oficinas de la UFCO. Fuente: propia.

Figura 69 Almacenaje de la UFCO. Fuente: propia.

Figura 70 Pensión Costa Rica. Fuente: propia.

Figura 71 Antiguo Hotel Cariari. Fuente: propia.

Figura 72 Pasaje Cristal. Fuente: propia.

Figura 73 Hotel Acón. Fuente: www.lanacion.com

Figura 74 Edificio Ingianna Rosito. Fuente: propia.

Figura 75 Mercado Municipal. Fuente: propia.

Figura 76 Casa de la Cultura. Fuente: propia.

Figura 77 Edificio de Correos. Fuente: propia.

Figura 78 Escuela Tomás Guardia. Fuente: propia.

Figura 79 Edificio del PANI. Fuente: www.micostaricadeantano.com

Figura 80 Estadio Big Boy. Fuente: propia.

Figura 81 Catedral de Limón. Fuente: propia.

Figura 82 Black Starline. Fuente: www.micostaricadeantano.com

Figura 83 Casa Bautista. Fuente: propia.

Figura 84 Iglesia Bautista. Fuente: propia.

Figura 85 Casa Dominó. Fuente: propia.

Figura 86 Patios del INCOFER. Fuente: propia.

Figura 87 Aspectos que menos disfrutaron los turistas. Fuente: propia con base en el ICT (2018-2019).

Figura 88 Aspectos que menos disfrutaron los turistas. Fuente: propia con base en el ICT (2018-2019).

CAPÍTULO III

Figura 89 Escala Macro. Fuente: propia basado en Google Earth.

Figura 90 Contextualización de la zona a intervenir. Fuente: propia.

Figura 91 Terremoto Limón, 1991. Fuente: www.ticotimes.net

Figura 92 Fuerte oleaje, 2015. Fuente: www.lanacion.com

Figura 93 Escala Media. Fuente: propia basado en Google Earth.

Figura 94 Plano de la Ciudad de Limón, 1860. Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Figura 95 Plano de la población de Puerto Limón, 1874. Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Figura 96 Plano del saneamiento de Limón, 1895. Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Figura 97 Plano de la Ciudad de Limón, 1929. Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Figura 98 Plano de la Ciudad de Limón, 1968. Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Figura 99 Foto aérea de Limón, 1936. Fuente: Gutiérrez, S. (1991). Arquitectura Caribeña. Puerto Limón. Bocas del Toro.

Figura 100 Ejemplos de vivienda con estilo victoriano caribeño. Fuente: Tesis “Arquitectura Victoriana Caribeña”.

Figura 101 Ejemplos de vivienda con estilo victoriano caribeño. Fuente: Tesis “Arquitectura Victoriana Caribeña”.

Figura 102 Ejemplos de vivienda con estilo victoriano caribeño. Fuente: Tesis “Arquitectura Victoriana Caribeña”.

Figura 103 Plantas y elevaciones de viviendas típicas. Fuente: Tesis “Arquitectura Victoriana Caribeña”.

Figura 104 Plantas y elevaciones de viviendas típicas. Fuente: Tesis “Arquitectura Victoriana Caribeña”.

Figura 105 Casa Misionera Baptista. Fuente: propia.

Figura 106 Distinción de zonas en el centro de Limón. Fuente: propia.

Figura 107 Diagramas uso de suelo. Fuente: propia.

Figura 108 Diagramas uso de suelo. Fuente: propia.

Figura 109 Escala urbanade la ciudad de Limón. Fuente: propia con base en foto de https: www.facebook.com/grupo c7

Figura 110 Edificios y vegetación de mayor escala en la ciudad de Limón. Fuente: propia con base en foto de https: www.facebook.com/grupo c7

Figura 111 Resumen escala Limón. Fuente: propia.

Figura 112 Mapa de bordes. Fuente: propia.

Figura 113 Tipologías de configuración urbana. Fuente: propia.

Figura 114 Estado actual de la Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 115 Estado actual de la Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 116 Estado actual de la Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 117 Estado actual de la Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 118 Análisis físico de la Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 119 Estado actual del Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 120 Estado actual del Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 121 Estado actual del Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 122 Estado actual del Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 123 Análisis físico del Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 124 Estado actual del Boulevard. Fuente: propia.

Figura 125 Estado actual del Boulevard. Fuente: propia.

Figura 126 Estado actual del Boulevard. Fuente: propia.

Figura 127 Análisis físico del Boulevard. Fuente: propia.

Figura 128 Estado actual del Tajamar. Fuente: propia.

Figura 129 Estado actual del Tajamar. Fuente: propia.

Figura 130 Estado actual del Tajamar. Fuente: propia.

Figura 131 Estado actual del Tajamar. Fuente: propia.

Figura 132 Análisis físico del Tajamar. Fuente: propia.

Figura 133 Estado actual de la Playa los Baños. Fuente: propia.

Figura 134 Estado actual de la Playa los Baños. Fuente: propia.

Figura 135 Estado actual de la Playa los Baños. Fuente: propia.

Figura 136 Análisis físico de la playa los Baños. Fuente: propia.

Figura 137 Estado actual de los Patios del INCOFER. Fuente: propia.

Figura 138 Estado actual de los Patios del INCOFER. Fuente: propia.

Figura 139 Análisis físico de los Patios del INCOFER. Fuente: propia.

Figura 140 Ubicación estudios de casos. Fuente: propia.

Figura 141 Parque Urbano Orla de Guaíba. Fuente: www.archdaily.com

Figura 142 Consideraciones del proyecto. Fuente: www.archdaily.com

Figura 143 Consideraciones del proyecto. Fuente: www.archdaily.com

Figura 144 Consideraciones del proyecto. Fuente: www.archdaily.com.

Figura 145 Cinta Costera de Panamá. Fuente: www.pinterest.com

Figura 146 Consideraciones del proyecto. Fuente: propia.

Figura 147 Consideraciones del proyecto. Fuente: www.googlearth.com

Figura 148 Consideraciones del proyecto. Fuente: www.pinterest.com

Figura 149 L Street Power Station. Fuente: propia.

Figura 150 L Street Power Station. Fuente: www.stoss.net

Figura 151 Erie Street Plaza. Fuente: propia.

Figura 152 Erie Street Plaza. Fuente: www.archdaily.com

Figura 153 BIG U New York. Fuente: propia.

Figura 154 BIG U New York. Fuente: www.archdaily.com

Figura 155 Coastal Resilience. Fuente: propia.

Figura 156 Coastal Resilience. Fuente: www.stoss.net

CAPÍTULO IV

Figura 157 Recomendaciones para Bicisendas. Fuente: Global Street Design Guide.

Figura 158 Recomendaciones para Sendas peatonales. Fuente: Global Street Design Guide.

Figura 159 Recomendaciones para Sendas peatonales. Fuente: Global Street Design Guide.

Figura 160 Recomendaciones para Sendas peatonales. Fuente: Global Street Design Guide.

Figura 161 Recomendaciones para Sendas peatonales. Fuente: Global Street Design Guide.

Figura 162 Recomendaciones para Sendas peatonales. Fuente: Global Street Design Guide.

Figura 163 Escenarios Urbanos. Fuente: propia.

Figura 164 Planta Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 165 Corte Diagramático Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 166 Foto actual de la Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 167 Fotomontaje Ruta 32. Fuente: propia.

Figura 168 Planta escenario Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 169 Foto actual Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 170 Foto actual Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 171 Fotomontaje Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 172 Fotomontaje Parque Vargas. Fuente: propia.

Figura 173 Planta escenario Boulevard. Fuente: propia.

Figura 174 Corte diagramático Boulevard. Fuente: propia.

Figura 175 Corte diagramático Boulevard. Fuente: propia.

Figura 176 Foto actual Boulevard. Fuente: propia.

Figura 177 Fotomontaje Boulevard. Fuente: propia.

Figura 178 Foto Aérea Limón. Fuente: propia.

Figura 179 Planta Escenario Tajamar. Fuente: propia.

Figura 180 Visualización 3D. Fuente: propia.

Figura 181 Corte Sector Informal. Fuente: propia.

Figura 182 Corte zona de amortiguamiento. Fuente: propia.

Figura 183 Visualización Parque Abel Robles. Fuente: propia.

Figura 184 Visualización sector informal. Fuente: propia.

Figura 185 Planta Escenario sector informal. Fuente: propia.

Figura 186 Visualización 3D. Fuente: propia.

Figura 187 Visualización 3D. Fuente: propia.

Figura 188 Planta arquitectónica - sitio. Fuente: propia.

Figura 189 Planta arquitectónica - nivel 1. Fuente: propia.

Figura 190 Planta arquitectónica - nivel 2. Fuente: propia.

Figura 191 Corte edificio Los Baños. Fuente: propia.

Figura 192 Visualización 3D. Fuente: propia.

Figura 193 Corte edificio Los Baños y escalinata hacia el mar. Fuente: propia.

Figura 194 Visualización Edificio. Fuente: propia.

Figura 195 Visualización Edificio. Fuente: propia.

Figura 196 Visualización Cancha de Basket. Fuente: propia.

Figura 197 Visualizaciones Internas del Edificio. Fuente: propia.

Figura 198 Visualización Terrazas de Ajedrez y Dominó. Fuente: propia.

Figura 199 Planta sector patios del INCOFER. Fuente: propia.

Figura 200 Sectorización del Escenario. Fuente: propia.

Figura 201 Planta arquitectónica - sitio. Fuente: propia.

Figura 202 Visualización 3D. Fuente: propia.

Figura 203 Corte Urbano. Fuente: propia.

Figura 204 Planta arquitectónica - nivel 1 paseo gastronómico. Fuente: propia.

Figura 205 Corte Paseo Gastronómico. Fuente: propia.

Figura 206 Visualización Interna del Paseo Gastronómico. Fuente: propia.

Figura 207 Visualización laguna biorretención. Fuente: propia.

Figura 208 Visualización desde el puente. Fuente: propia.

GRÁFICOS

CAPÍTULO II

Gráfico 1 Proyección de la población para el 2020. Fuente: propia basado en datos del INEC 2011.

Gráfico 2 Proyección de la población para el 2025. Fuente: propia basado en datos del INEC 2011.

Gráfico 3 Tasa de desempleo. Fuente: propia basado en Estado de la Nación.

Gráfico 4 Incidencia de la pobreza por ingresos. Fuente: propia basado en Estado de la Nación.

Gráfico 5 Años de escolaridad promedio según edad. Fuente: propia basado en Estado de la Nación.

Gráfico 6 Personas ocupadas por nivel educativo. Fuente: propia basado en Estado de la Nación.

Gráfico 7 Llegadas internacionales a CR, vía marítima 2019. Fuente: propia basado en datos del ICT (2018-19).

Gráfico 8 Aspectos que más difrutaron los turistas de CR. Fuente: propia basado en datos del ICT (2018-19).

CAPÍTULO III

Gráfico 9 Rango de Temperatura de Limón. Fuente: Climate Consultant.

Gráfico 10 Precipitación de lluvia mensual promedio. Fuente: www.weatherspark.com.

Gráfico 11 Humedad Relativa de Limón. Fuente: Climate Consultant.

Gráfico 12 Rango de velocidad del Viento de Limón. Fuente: Climate Consultant.

Gráfico 13 Calificación general de las UP. Fuente: propia.

Gráfico 14 Calificación Ruta 32. Fuente: propia.

Gráfico 15 Calificación Parque Vargas. Fuente: propia.

Gráfico 16 Calificación Boulevard. Fuente: propia.

Gráfico 17 Calificación Tajamar. Fuente: propia.

Gráfico 1 Calificación de Playa los Baños. Fuente: propia.

Gráfico 2 Calificación Patios del INCOFER. Fuente: propia.

CUADROS

CAPÍTULO II

Cuadro 1 Ubicación de cantones de la provincia de Limón en el ICC. Fuente: propia basado en datos de Robles (2016).

Cuadro 1 Determinantes de la competitividad de los cantones de Limón. Fuente: propia basado en datos de Robles (2016).

MAPAS

CAPÍTULO II

Mapa 1 Ubicación de patrimonio tangible. Fuente: propia basado en Google Earth.

CAPÍTULO III

Mapa 2 Movilidad y Conexiones. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 3 Cobertura Vegetal Macro. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 4 Zonificación. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 5 Nodos y recorridos. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 6 Usos de suelos actuales. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 7 Bordes Urbanos. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 8 Estructura Urbana. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 9 Barrios y zonas urbanas. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 10 Movilidad Urbana. Fuente: propia.

Mapa 11 Mapa de cobertura vegetal. Fuente: propia basado en Google Earth.

Mapa 12 Unidades de Paisaje. Fuente: propia.

Mapa 13 Ruta 32. Fuente: propia.

Mapa 14 Parque Vargas. Fuente: propia.

Mapa 15 Boulevard. Fuente: propia.

Mapa 16 Tajamar. Fuente: propia.

Mapa 17 Playa los Baños. Fuente: propia.

Mapa 18 Patios del INCOFER. Fuente: propia.

CAPÍTULO VI

Mapa 19 Plan Maestro de Revitalización Urbana. Fuente: propia.

Mapa 20 Conectores Verde. Fuente: propia.

Mapa 21 Bicisendas. Fuente: propia.

Mapa 22 Sendas Peatonales. Fuente: propia.



ESCUELA
ARQUITECTURA
URBANISMO

TEC | Tecnológico
de Costa Rica